

REPUBLIQUE FRANCAISE

MINISTERE DE L'INTERIEUR

DIRECTION GENERALE
DE LA POLICE NATIONALE

DIRECTION CENTRALE
DE LA POLICE JUDICIAIRE

DIVISION NATIONALE
ANTITERRORISTE

PROCES-VERBAL

L'an deux mille quatre
le quinze décembre
à treize heures

D6824
(68)

NOUS : Mathieu GAUTIER
lieutenant de police en fonction à la
division nationale antiterroriste de la
direction centrale de la police judiciaire

N° 144/2000/392

AFFAIRE :

C/ X...

Assassinats en relation avec une
entreprise terroriste.

OBJET :

Déposition de Monsieur Franck
DANTHEZ en qualité de
responsable du contrôle qualité
et de la coordination technique
de la direction "équipement" de
la société "AIR FRANCE"
concernant le FALCON 50 et
l'enregistreur de conversations
de cabine de pilotage
FAIRCHILD 93A100 numéro
"6285".

Officier de Police Judiciaire en résidence à PARIS, -----
--- Nous trouvant dans les locaux de la direction de la maintenance de la
société "AIR FRANCE" sis bâtiment 4504, route de l'arpenteur dans
l'enceinte de la zone entretien de l'aéroport "ROISSY CHARLES DE
GAULLE" (Val-d'Oise), -----
--- Poursuivant l'exécution des commissions rogatoires délivrées le 3 octobre
2000 par messieurs Jean-Louis BRUGUIERE et Jean-François RICARD
respectivement Premier vice-président chargé de l'instruction et Premier juge
d'instruction au tribunal de grande instance de PARIS et le 14 juin 2004 par
monsieur Jean-Louis BRUGUIERE Premier vice président chargé de
l'instruction au tribunal de grande instance de PARIS, relatives à l'information
numéro 1341 suivie contre X... du chef d'assassinat en relation avec une
entreprise terroriste, -----
--- Vu les articles 81, 151 et suivants du code de procédure pénale, -----
--- Vu les premiers éléments de recherche nous ayant été fournis par
Monsieur Mathieu BAPTISTAL de la direction de la maintenance de la
société "AIR FRANCE" et notre conversation téléphonique subséquente, -----
--- Vu la constitution d'un album photographique représentant l'enregistreur
de conversations de poste de pilotage FAIRCHILD 93A100-10 numéro de
série "6285", -----
--- Assisté du gardien de la paix David MEUNIER du service, -----
--- Prenons attache avec Monsieur Franck DANTHEZ, en qualité de
responsable du contrôle qualité et de la coordination technique de la direction
de l'équipement d'"AIR FRANCE" qui connaissance prise des commissions
rogatoires susvisées et serment préalablement prêté de dire la vérité et toute
la vérité conformément à la loi nous déclare : -----

SUR SON IDENTITE

--- Je me nomme **Franck DANTHEZ**. -----
--- Je suis né le 26 juillet 1954 à RAMBOUILLET (Yvelines). -----
--- Je suis responsable du contrôle qualité et de la coordination technique de
la direction de l'équipement de la société "AIR FRANCE". -----
--- J'élis domicile dans le cadre de votre enquête dans les locaux de la
direction de l'équipement de la société "AIR FRANCE". -----
--- Je peut-être joint au numéro de téléphone 01.41.75.55.27.

Gautier

[Signature]



168212

Suite du procès-verbal de déposition de Monsieur Franck DANTHEZ en qualité de responsable du contrôle qualité et de la coordination technique de la direction "équipement" de la société "AIR FRANCE" concernant le FALCON 50 et le C.V.R. FAIRCHILD 93A100-10 numéro 6285.

FEUILLET DEUX

SUR LES FAITS

--- "Vous m'informez à nouveau que je suis entendu en qualité de témoin en vertu des commissions rogatoires susmentionnées et me rappelez la raison de votre présence. Je suis prêt à vous donner tous les éléments en ma possession susceptibles d'être utiles à votre enquête."

--- **QUESTION** : " Pouvez-vous m'expliquer si votre société assure la maintenance d'avions de type "FALCON 50" et si par conséquent vous êtes en mesure de me donner des éléments d'information sur les matériels installés sur le "FALCON 50" numéro de série 006 ayant été immatriculé 9XR-NN intéressant la présente enquête et notamment l'identifiant de l'enregistreur de conversations de cabine de pilotage ou Cockpit Voice Recorder (C.V.R.) qui équipait cet appareil lors de sa destruction dans un attentat par tir de missile le 6 avril 1994.

--- **REPONSE** : "En fait ma société assure bien l'entretien des C.V.R. mais n'assure en aucun cas l'entretien des avions "FALCON"."

--- **QUESTION** : " L'enregistreur de conversations de cabine de pilotage ou Cockpit Voice Recorder (C.V.R.) FAIRCHILD 93A100-10 numéro de série "6285" dont nous cherchons à retracer l'historique supporte un autocollant "AIR FRANCE", élément laissant penser que ce C.V.R. a pu faire l'objet d'une maintenance dans votre service. Savez-vous s'il est possible de retrouver l'historique ou le suivi technique de ce C.V.R. dans les archives de la société "AIR FRANCE" ? "

--- **REPONSE** : "L'autocollant nous sert à vérifier que le boîtier du C.V.R. n'ait pas été ouvert entre deux interventions.

--- En ce qui concerne les durées d'archivage, deux règles s'appliquent au sein de notre société :

----- Une première règle concerne les équipements rattachés à un avion de la flotte "AIR FRANCE". Dans ce cas les archives sont conservées pendant toute la durée de vie de l'avion plus deux ans.

----- La seconde règle concerne les équipements qui ne sont pas rattachés à un avion de notre flotte. Dans ce cas, l'archive concernant l'opération de maintenance est conservée deux ans.

--- J'ai toutefois pu retrouver une fiche de suivi de travaux qui concerne le C.V.R. qui vous intéresse. "

--- **QUESTION** : " Concernant la fiche dont vous nous avez fait parvenir une copie précédemment et que je vous représente, pouvez-vous nous expliquer à quoi correspondent les diverses mentions situées dans la partie supérieure de celle-ci? "

--- **REPONSE** : "La mention "6285" est le numéro de série du C.V.R.

--- La mention "93A100-10" est le "Part Number", il désigne le modèle du C.V.R.

--- La mention "700051" est une référence interne à la société tout comme la référence "271197393A".

--- "FAIRCHILD" est le nom du constructeur du C.V.R.

[Signature]

[Signature]



D68213

Suite du procès-verbal de déposition de Monsieur Franck DANTHEZ en qualité de responsable du contrôle qualité et de la coordination technique de la direction "équipement" de la société "AIR FRANCE" concernant le FALCON 50 et le C.V.R. FAIRCHILD 93A100-10 numéro 6285. -----

----- FEUILLET TROIS -----

--- Enfin, les mentions "A300", "B747" "BFE 747 1982" sont relatives à des modèles d'avions de la flotte "AIR FRANCE" qui étaient susceptibles d'être équipés de ce matériel à l'époque." -----

--- **QUESTION** : "Il semble que la partie inférieure de cette fiche fasse référence à trois opérations de maintenance effectuées sur le C.V.R. FAIRCHILD 93A100-10 numéro de série 6285 intéressant notre enquête. Pouvez nous expliquer à quoi correspondent les diverses dates apposées sur cette fiche et quelle était la nature de chacune de ces opérations de maintenance ?" -----

--- **REPONSE** : "Je vais tenter de vous expliquer à quoi correspondent ces trois opérations de maintenance : -----

--- la première opération de maintenance s'est déroulée du 26 février 1980 au 9 décembre 1980. Il semble qu'il y ait eu un problème avec la "carte monitor" alors que l'appareil était neuf. Je ne peux vous en dire plus. -----

--- la deuxième opération de maintenance a eu lieu le 12 février 1981. L'opération concernait le remplacement des pièces qui s'usent normalement sur ce type d'équipement, courroies et galets. Le C.V.R. était alors installé sur un appareil immatriculé ADAI et avait 201 heures de vol. -----

--- la troisième et dernière opération de maintenance s'est déroulée du 15 juillet 1983 au 27 juin 1983. Elle consistait encore un remplacement classique des pièces dont l'usure est due à un usage normal. La bande magnétique et les têtes d'enregistrement et d'effacement ont notamment été changées. Le C.V.R. était alors installé sur un appareil immatriculé "BVFC" et le C.V.R. avait 2006 heures de vol." -----

--- **QUESTION** : "Les appareils mentionnés sur la fiche sont-ils ceux qui étaient équipés du C.V.R. avant la maintenance ou à l'issue de celle-ci ?" -----

--- **REPONSE** : "Les immatriculations qui figurent sur cette fiche sont celles des avions qui étaient équipés du C.V.R. à la dépose, donc avant l'opération de maintenance." -----

--- **QUESTION** : " Dans, ce cas comment identifier l'appareil sur lequel était installé le C.V.R. à l'issue de la troisième maintenance ? " -----

--- **REPONSE** : "On ne peut pas identifier l'appareil à partir de cette fiche. Le suivi de l'équipement était effectué par un système informatique qui a été modifié en 1998 ou 1999. Nous ne possédons plus aucune donnée relative à ce C.V.R. et sommes dans l'impossibilité de connaître la destination du C.V.R. à l'issue de la dernière opération de maintenance mentionnée sur la fiche de suivi des travaux." -----

--- **QUESTION** : "Le dernier appareil connu immatriculé BVFC sur lequel était installé le C.V.R. était, d'après nos recherches, le "CONCORDE" numéro 209 de la société "AIR FRANCE". Peut-on retrouver dans les carnets de maintenance du "CONCORDE" la destination du C.V.R. intéressant notre enquête à l'issue de son démontage de l'appareil ? " -----

--- **REPONSE** : "Oui, il s'agissait bien du "CONCORDE" numéro 209 de la flotte "AIR FRANCE". Sur les carnets d'entretien de celui-ci ne figure pas la

Danthez

[Signature]

[Signature]

.../...

D68214

Suite du procès-verbal de déposition de Monsieur Franck DANTHEZ en qualité de responsable du contrôle qualité et de la coordination technique de la direction "équipement" de la société "AIR FRANCE" concernant le FALCON 50 et le C.V.R. FAIRCHILD 93A100-10 numéro 6285. -----

----- FEUILLET QUATRE -----

destination des équipements désinstallés de celui-ci tout au long de sa vie. Ces informations étaient inscrites dans le système informatique du suivi de l'équipement dont nous venons de parler. Il est donc là encore impossible de retrouver l'historique du C.V.R." -----

--- **QUESTION** : "Cette fiche est-elle l'unique fiche de maintenance relative aux opérations de maintenance du C.V.R. dont nous parlons au sein de votre société ? Autrement dit, mentionne-t-elle l'intégralité des opérations de maintenance qui ont été effectuées sur ce C.V.R. au sein de votre société ? " --

--- **REPONSE** : "Il existe une seule fiche concernant cet équipement, il n'y a aucun doute. Toutes les opérations de maintenance subies par ce C.V.R. dans notre société sont répertoriées sur cette fiche." -----

--- **QUESTION** : " A la lecture de cette fiche, que pensez-vous de la fiabilité de ce C.V.R. ? A-t-il subi des opérations classiques de maintenance ? " -----

--- **REPONSE** : "Les opérations de maintenance figurant sur cette fiche sont des opérations classiques de maintenance dues à l'usure régulière des pièces mécaniques. Ce C.V.R. ne semblait souffrir d'aucune anomalie." -----

--- **QUESTION** : "A la lecture de cette fiche, pouvez nous expliquer l'usage qui était fait de ce C.V.R. par votre société ? S'agissait-il d'un C.V.R. équipant en permanence des appareils ou d'un C.V.R. équipant uniquement des appareils lors des phases de maintenances des C.V.R. les équipant habituellement ? " -----

--- **REPONSE** : "En fait cela ne passe pas tout à fait ainsi. Un C.V.R. est monté sur un avion de notre société ou sur l'avion d'un client de la société. Lors de la dépose du C.V.R. en vue d'une maintenance, un autre C.V.R. est monté sur cet avion. A l'issue de l'opération de maintenance le C.V.R. est remis en magasin avant d'être de nouveau monté sur un autre avion qu'il s'agisse encore une fois d'un avion d'"AIR FRANCE" ou de l'avion d'un client. Le C.V.R. peut ainsi "sortir" de la société AIR FRANCE." -----

--- **QUESTION** : " Existe-il d'autres scénarios permettant d'expliquer la "sortie" du C.V.R. des stocks de votre société ? " -----

--- **REPONSE** : "Oui nous pouvons "céder" un C.V.R. en cas d'assistance lors d'une escale ou nous pouvons le vendre à une autre société lorsque nos stocks sont trop importants." -----

--- **QUESTION** : " Nous vous représentons l'album photographique de l'enregistreur de conversations de poste de pilotage FAIRCHILD 93A100-10 numéro de série être "6285" annexé à la présente procédure. Sur le dernier cliché de cet album vous pouvez clairement apercevoir une étiquette supportant la mention "655 G Le 27-7-83". A quoi peut correspondre la mention "655G" ? " -----

--- **REPONSE** : "Je ne sais pas vraiment à quoi correspond cette mention. Il pourrait s'agir de la masse du dispositif de protection contre le feu qui consiste en une mousse imbibée d'eau. A chaque maintenance, on procède à la pesée de cette pièce pour être sûr qu'il reste suffisamment d'eau dans la mousse. Cette mention pourrait donc signifier que la pièce pesait 655 grammes lors de la maintenance." -----

D68215

Suite du procès-verbal de déposition de Monsieur Franck DANTHEZ en qualité de responsable du contrôle qualité et de la coordination technique de la direction "équipement" de la société "AIR FRANCE" concernant le FALCON 50 et le C.V.R. FAIRCHILD 93A100-10 numéro 6285. -----

----- FEUILLET CINQ -----

--- **QUESTION** : " La date figurant sur l'étiquette correspond à la date de la dernière maintenance effectuée par vos service sur ce C.V.R. Cela peut-il signifier que cette maintenance en date du 27 juillet 1983 soit la dernière opération de maintenance qu'ait subi ce C.V.R. que ce soit dans vos ateliers de maintenance ou dans d'autres ateliers ? L'opérateur qui effectue la maintenance d'un C.V.R. a-t-il pour habitude de laisser ce type d'étiquette à l'intérieur? " -----

--- **REPONSE** : "Je ne peux pas vous dire si la dernière maintenance de ce C.V.R. a été effectuée au sein de notre société et ceci pour plusieurs raisons :

----- D'une part, la pose d'une étiquette mentionnant la date de la dernière intervention de maintenance n'est pas systématique et un opérateur ayant effectué une maintenance ultérieure à celle du 27 juillet 1983 n'aurait pas obligatoirement apposé une nouvelle étiquette. -----

----- D'autre part, une maintenance du C.V.R. a pu être effectuée sans que l'opérateur ait à accéder à la partie mécanique et donc sans qu'il voit l'étiquette. -----

--- En fait, il est probable qu'un démontage du C.V.R. ultérieur ait été effectué. En effet, en observant sur ces clichés les deux autocollants situés à l'arrière du C.V.R. on peut apercevoir les têtes des vis qui devraient logiquement se trouver sous les autocollants." -----

--- **QUESTION** : "Dans quel but l'autocollant "AIR FRANCE" dont nous avons précédemment parlé a-t-il été apposé sur le C.V.R. ? Cet autocollant a-t-il une signification quelconque ? Le dernier atelier qui effectue la maintenance d'un C.V.R. appose-t-il toujours l'autocollant de sa société sur cet équipement ?" -----

--- **REPONSE** : "L'autocollant situé sur la façade du C.V.R. est uniquement placé ici dans un but commercial. Il sert de "publicité" pour la société "AIR France" et a du être placé lors du premier passage de ce C.V.R. dans nos ateliers. -----

--- Concernant les autocollants placés sous les vis à l'arrière du C.V.R., il s'agit des autocollants "AIR FRANCE" qui servent à vérifier si l'appareil a été démonté entre deux passages dans nos ateliers. Dans le cas de ce C.V.R. et vu la position des deux vis, il est probable qu'il ait été démonté entre son dernier passage dans nos ateliers et le moment où il a été photographié." -----

--- **QUESTION** : " Nous vous représentons à nouveau l'album photographique représentant le C.V.R. Selon vous, ce C.V.R. pouvait-il équiper un appareil qui aurait été détruit par un tir de missile lors de sa phase d'atterrissage ? " -----

--- **REPONSE** : "Je ne peux pas être affirmatif. Cela dépend de beaucoup de paramètres, la situation du C.V.R. dans l'avion, l'état de l'avion à l'issue du crash, etc... Toutefois, ce C.V.R. ressemble plus à un C.V.R. qui aurait subi un léger choc, une chute par exemple, qu'à un C.V.R. qui aurait subi un crash.

Yauth

[Signature]



D68216

Suite du procès-verbal de déposition de Monsieur Franck DANTHEZ en qualité de responsable du contrôle qualité et de la coordination technique de la direction "équipement" de la société "AIR FRANCE" concernant le FALCON 50 et le C.V.R. FAIRCHILD 93A100-10 numéro 6285. -----

----- FEUILLET SIX -----

La partie du capot qui est enfoncée est une partie relativement fragile du C.V.R. Lors d'un crash, les enquêteurs sont souvent obligés de détruire ce capot qui ne peut plus être retiré normalement." -----

--- **QUESTION** : "Constatez-vous sur ces photographies une quelconque anomalie affectant le C.V.R. ?" -----

--- **REPONSE** : "Non, à la vue de ces photographies je ne constate aucune anomalie sur ce C.V.R." -----

--- **QUESTION** : "Selon vous, quel a pu être le parcours de ce C.V.R. qui faisait partie de votre flotte jusqu'en juillet 1983 et qui semble avoir été découvert au Rwanda en 1994 ?" -----

--- **REPONSE** : "Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, il y a plusieurs hypothèses dans lesquelles ce C.V.R. a pu être "cédé" par notre société : des stocks trop importants, une pose sur un appareil n'appartenant pas à notre flotte lors d'une assistance en escale ou un pose de cet équipement sur l'avion d'un client. Pour ces mêmes raisons, le C.V.R. a pu transiter par de nombreuses sociétés entre son dernier entretien dans nos ateliers et sa découverte au Rwanda." -----

--- "Je ne vois rien à ajouter." -----

--- Après lecture faite par lui-même, Monsieur Franck DANTHEZ, responsable du contrôle qualité et de la coordination technique de la direction de l'équipement de la société "AIR FRANCE" persiste et signe avec nous et notre assistant le présent procès-verbal ce jour à quinze heures quinze. -----

Franck DANTHEZ,

l'officier de police judiciaire,



L'assistant