

## Les préparatifs

Le processus d'achat et de mise en service des deux premiers Airbus a été particulier, en effet, il a été conduit en grande partie par l'Ésterel, sous la responsabilité de son chef, lequel était appuyé par des officiers du COTAM et de la DGA.

L'été 1992, Royal Jordanian, la compagnie aérienne jordanienne, envisageait de revendre deux de ses six A310-300, l'État français décidait de les acquérir.

La question de l'augmentation de capacité de l'armée de l'air en transport long-courrier avait été relancée par la guerre du Golfe (deux ans plus tôt), mais aucune décision n'était encore prise. J'étais commandant de l'Ésterel depuis la rentrée et avais fait de mon mieux pour tuer un projet proposant à la Défense l'achat d'un DC-8 d'occasion, aux motifs qu'on en avait déjà cinq et que celui-ci n'était pas cher ! Aux pilotes de chasse de l'État-major, qui me demandaient mon avis, je répondais : « C'est comme si l'on achetait des Mystère IV d'occasion pour un escadron de combat – on en a eu et ils ne sont pas chers – le DC-8 est de la même génération, de la fin des années 50 ! ». Le projet ne s'est pas fait...

En octobre, le général Bernier, commandant le COTAM, me demande dans un premier temps de donner mon avis sur la qualité des appareils en vente et me confie ensuite la responsabilité de tout le projet, de l'achat des avions jusqu'à l'exécution des missions tout en assurant le commandement de l'Ésterel. Ainsi, j'ai été chargé de responsabilités qui, à ma connaissance, sont d'habitude confiées à des officiers d'état-major.

Interlocuteur privilégié du général, j'ai pris la plupart des décisions et donné mon avis sur toutes les options. Il m'a demandé de valider les choix des avions, puis des entreprises qui auraient les marchés de formation des pilotes ou d'entretien des appareils. Il m'a laissé choisir les pilotes qui seront transformés sur A310 et m'a chargé de développer tous les aspects de l'emploi de ces appareils.

Jusqu'aux premiers vols, un an plus tard, je lui rends compte directement : il me reçoit, environ une fois par semaine, en présence des officiers des différents bureaux concernés. Il n'y a pas de réunion préparatoire, pas de fiche qui puisse recevoir d'avis ou d'argumentation contradictoire. C'est efficace, mais assez pénible, tant pour l'État-major, que cette méthode empêche de travailler normalement, que pour moi, qui suis souvent en prise à des oppositions en face à face qu'il est difficile de ne pas personnaliser.

Au bilan, en une année de travaux et de discussions acharnées, tout ce qui a été fait l'a été conformément à ce que je souhaitais, même quand le général n'était pas d'accord avec moi et que son État-

major y était opposé. Il m'avait investi de sa confiance et s'y est tenu jusqu'au bout : chapeau bas, car des désaccords, il y en a eu... à peu près sur tous les points.

Dès le début, je suis épaulé par le commandant Pruvost, officier mécanicien de la direction technique du COTAM et par Monsieur Alain Visse de la DGA.

Nous commençons par une visite le 8 décembre à Bordeaux où la Sogerma vendait un appareil opéré par Wardair Canada. Nous irons à Francfort le 17 pour voir un avion d'Air Somalie à vendre. Le premier semble ne plus voler depuis longtemps et le second est défraîchi à l'extérieur et sale à l'intérieur, avec quelques sièges dont la couleur trahit leur itinérance (ils n'ont pas toujours volé dans cet avion !).

Entre temps, du 12 au 15 décembre, nous allons à Aman voir les avions de la compagnie jordanienne.

La comparaison des appareils en vente montre que les avions jordaniens sont une bonne occasion, les machines « concurrentes » sont loin d'être de la même qualité.

Les avions, dans leurs couleurs noir et or, baptisés du prénom « Alia », de la fille aînée du roi, qui fut aussi le nom de baptême de la compagnie, sont dans un excellent état. A l'intérieur, les postes de pilotage semblent prêts pour un départ imminent avec des VIP à bord, même si aucun des deux n'est plus en service depuis au moins six mois.

La lecture des documents techniques de vol, où les équipages décrivent les pannes et les mécaniciens les actions correctives, montrent qu'aucun événement, aussi infime soit-il, n'est passé sous silence ni laissé sans traitement. La moindre diode grillée est identifiée par les pilotes et notée dans le livret technique de vol, remplacée avant le vol suivant – même si les tolérances permettraient de faire la rotation sans cette intervention. Cela confirme la compétence et le sérieux des services techniques de la compagnie aérienne jordanienne. Leur hangar est d'une propreté parfaite, tout est méticuleusement rangé, leur politique d'entretien préventif est à la pointe de l'innovation.

C'est parti pour les avions jordaniens.

Pendant que le programme pour acheter ces avions se déroulera, il nous faut avancer sur trois fronts. Il faut décider quels seront les pilotes qui seront formés et par qui, il faut décider comment ces avions seront utilisés et qui les entretiendra.

Au sein de l'escadron, Alain Richard, chef pilote DC-8, est chargé d'établir les programmes de formation puis de les conduire en tant que chef pilote A310 et Philippe Weber, adjoint aux opérations, de préparer les différents aspects de l'emploi opérationnel des avions.

La maintenance technique est étudiée par mes deux comparses de la DT et de la DGA qui me tiennent au courant, je me concentre sur les deux premiers !

Le volet opérationnel prévoit la possibilité que des Voyages Officiels soient réalisés très vite. Il faut donc, dès le début, avoir un équipage qualifié aux approches de catégorie III et aux vols en ETOPS (ce sera systématiquement le chef des pilotes et moi, conformément aux règles appliquées en V.O.). Il faut aussi transformer les appareils pour l'ETOPS et pour permettre l'utilisation de chariots Air France. Il faut régler également les questions d'assistance en escale, les mises à jours des Flight Management Systems, calculer les paramètres du système de calcul du centrage, etc. Des discussions ont lieu sur la militarisation (implantation de radio UHF et d'un TACAN) des avions. Je propose qu'ils soient utilisés dans un premier temps tels quels, le coût et la durée prévisibles de ces programmes de modification semblant conséquents, on verra dès qu'on aura un petit retour d'expérience. Ces projets ont été abandonnés depuis. La peinture des appareils, livrés blancs avec les seules marques réglementaires – dont les cocardes – est un sujet traité au plus haut niveau et la proposition de l'escadron ne sera pas retenue (mais curieusement, c'est la livrée des A330 de l'ETEC!?)

La société Aéroformation est la seule à proposer des formations en équipage à deux, elle est retenue pour ce marché, en dépit des liens forts unissant le COTAM à Air France qui utilise ses A310 et ne forme que des équipages à trois.

Les postes sont équipés ou non d'une place mécanicien navigant, et c'est donc le type de machine, plus qu'une philosophie qui dicte la façon dont la machine est mise en œuvre. Les mécaniciens navigants, avec qui je vole et continuerais à voler sur DC-8 jusqu'à la fin de mon commandement, l'ont bien compris, même s'ils regrettent d'être la seule spécialité qui ne travaillera jamais dans un Airbus.

Les convoyeuses et stewards de l'Estrel seront toutefois formés par Air France, tant pour la sécurité que pour la mise en œuvre de la cabine.

L'Estrel verra six de ses pilotes transformés (dont les quatre premiers instructeurs) et les autres unités du COTAM six. Les pilotes de l'escadron, déjà formés sur les lignes et les terrains internationaux que fréquenteront les Airbus, seront plus rapidement lâchés et formeront les autres. Il leur faudra quand même se qualifier, en équipage à deux, sur un nouvel appareil dont la philosophie de gestion est presque symétriquement opposée à celle du DC-8.

La formation en deux stages de six pilotes est programmée et, chez Aéroformation, nous serons privilégiés par le responsable de l'exécution du contrat, Yvon Accariés. Avant même le début du stage, il nous assure de l'importance qu'a pour son entreprise la clientèle de l'Armée de l'air et nous demande de lui faire part de tout ce qui pourrait poser le moindre problème. Même si nous n'avons pas acheté des avions neufs, nous serons traités par lui comme des VIP tout au long des années de coopération, quels que soient nos attermolements et ils furent assez conséquents.

Je suis donc du premier stage en binôme avec Alain Richard. Nous serons deux des quatre pilotes lâchés en ligne par Aéroformation et, aussitôt après, les premiers instructeurs en ligne.

Nous découvrons les VACBI, des ordinateurs à enseigner qui remplacent les cours au sol, la philosophie Airbus, dans laquelle aucune réponse n'existe à certaines questions, parce que l'avionneur considère que les pilotes n'ont pas besoin de savoir cela pour faire le boulot.

Il nous faut faire travailler nos méninges grâce aux check-lists, qui nécessitent d'avoir d'abord fait l'action avant de la vérifier. Ce qui diffère beaucoup de ce qui se fait sur DC-8 et beaucoup d'autres avions où ce sont plutôt des « do-list », (le mécanicien dit et on fait). Il faut donc apprendre par cœur les séquences d'actions à faire et prendre l'habitude de les terminer, en place gauche comme à droite avant de demander la check-list. Pour ceux qui n'avaient plus travaillé en équipage à deux depuis Avord (où nous n'étions en place droite qu'au cours des vols solo), il faut se réhabituer au rôle accru du pilote place droite.

Dès le premier simulateur, Alain et moi imposons une « customisation » de la procédure de mise en route pour qu'elle corresponde mieux à nos habitudes et, surtout, à la philosophie Airbus : « Un pilote agit, l'autre contrôle ».

Notre instructeur n'a jamais vu ça, des stagiaires qui contestent la méthode, pourtant il en a vu passer des compagnies.

Il faut l'intervention d'Yvon, pour qu'en présence du chef des instructeurs, cela soit accepté (et devienne plus tard la nouvelle méthode Airbus).

« Très bien ! Donc, à partir de demain, vous nous reprendrez si on (les gens de l'Estérel) ne fait pas comme ça ! »

« Euh... Si vous le souhaitez... »

Bien sûr qu'on le souhaite, on l'exige même ! Yvon n'oubliera pas de prévenir les instructeurs en vol. Nous apprécions aussi la façon de travailler des instructeurs, bien éloignée de la tradition UTA, copiée par certains à l'Estérel et que nous combattions, de l'instructeur acariâtre et dur avec les pilotes à l'instruction.

Le 7 mai, notre stage simulateur est terminé, il serait temps de voler. Mais les avions ne sont pas encore achetés, il y a du retard. D'ailleurs, le deuxième stage A310 est repoussé !

Le lundi suivant il n'y a plus de stages car il n'y aura pas d'A310 !

Quelques longs jours plus tard, l'achat des avions est de nouveau prévu pour le 31 juillet 1993. Puis reporté au 1<sup>er</sup> octobre. Puis, un peu plus tard, il sera calé au 30 octobre !

Entre temps, je n'ai pas le temps de gamberger : je participe à des réunions sur les différents aspects de ce projet, je commande l'escadron et accessoirement vole en V.O. - en Corse où le général Lanata en profite pour m'interviewer sur l'avancement du dossier et me rassure : on va avoir les Airbus ! Parfois, j'en doute...

Le stage n°2 est programmé, ainsi que le 1-bis, car, ayant laissé passer un trop long délai, il nous faut faire un recyclage avant de passer aux vols.

Alain et moi prolongeons ce recyclage par la qualification CATIII que nous obtenons, au simulateur, le 21 octobre : ça commence à s'accélérer.

Lundi 25 octobre, c'est le début de la dernière semaine, le sprint final.

Les avions doivent être achetés ce vendredi 29, avant le grand week-end du premier novembre. On a l'autorisation exceptionnelle de voler en entraînement le samedi matin : un avion à Blagnac et l'autre à Pau. L'après-midi on remontera avec les avions à Roissy d'où partiront les vols de formation en ligne. Le 28, la veille de l'achat, vers dix-sept heures on m'apprend qu'un contretemps empêchera l'achat : pas de vols samedi ! Il faut tout annuler !

Vendredi 29, vers dix heures, alors que les pilotes en stage sont déjà dans un C130 de passage à Blagnac pour profiter d'un retour en région parisienne et d'un week-end en famille, nouveau changement, l'achat aura lieu ce soir : il faut reprogrammer les vols ! Yvon rappelle Hugo Perez et José Pinault (le chef pilote et son adjoint, qui seront nos instructeurs) : « Vous aviez prévu quoi, ce samedi, à la place des vols annulés ? », obtient de nouvelles autorisations. La journée passe vite.

En fin d'après-midi Pierre, Raphaël, (les deux commanderont l'escadron), Alain et moi, avec une voiture prêtée, allons, par les voies sinueuses de l'aéroport, retrouver les représentants des services et du vendeur dans la salle 100 du bâtiment Vendée, chez Airbus industrie, pour l'achat des appareils.

C'est une salle de réunion basique, sans aucune décoration, avec quelques tables en U et des chaises autour. Trois ou quatre téléphones avec leurs fils tendus vers les prises murales complètent le tableau : c'est une installation provisoire sans chichis. L'un est décroché, à l'autre bout quelqu'un suit le cours du dollar en direct de la bourse, jusqu'à la clôture. On attend l'heure.

Petit à petit, tout le monde est là. La plupart sont des gens que l'on n'avait jamais vus, qui ont travaillé sur le projet ou, pour certains, l'ont découvert il y a quelques heures. Nous, qui nous sommes tellement investis dans ce projet, sommes là en spectateurs, invités à assister, sans avoir rien à dire ni à faire, c'est une drôle d'impression...

Le 29 octobre 1993, à dix-neuf heures, les deux A310-304 sont enfin achetés !

À l'issue, on se serre la main « Merci monsieur, au revoir monsieur... », chacun regagne ses pénates...

On rentre à l'hôtel, arrosage (modéré, on vole...demain !). Nuit. Avant de m'endormir, je me dis que, finalement, je vais peut-être piloter l'A310... ce dont j'ai douté, de retard en annulation annulée, au point de craindre jusqu'à ce soir qu'un accident personnel, à la dernière minute, m'en empêche.

