

## 1. Le premier vol

Le premier vol sur A310 a lieu le lendemain de l'achat des appareils : le samedi 30 octobre 1993. C'est la formation hors ligne, une séance unique, chaque pilote effectuant trois tours de piste : une remise de gaz, un touch-and-go et un atterrissage complet, dont deux en mono réacteur.

Pour nous tous, passés par des qualifications de type comportant une phase de plusieurs missions de tours de piste avant le lâcher, c'est nouveau. Sur DC-8, dont viennent la moitié des pilotes, le stage hors ligne durait une dizaine de jours pendant lesquels chacun posait une quarantaine de fois l'avion en près de 35 heures de vols.

Ce lâcher en trois petits tours et puis s'en vont en ligne me paraît un peu rapide, surtout pour les quatre premiers qui seront qualifiés sur A310 après huit étapes et deviendront instructeurs pour qualifier les autres. Alors je ne veux pas en perdre une miette et je suis décidé à essayer de mémoriser tout ce qui se passera !

Pour effectuer les voyages officiels, les consignes à l'Estérel imposent que le commandant d'escadron (ou son second) soit commandant de bord et le chef pilote (ou un instructeur) l'un des copilotes. Nous devons donc, avec Alain Richard le chef des pilotes, constituer le premier équipage et nous serons qualifiés instructeurs. Nous faisons la première séance de tours de piste, en trinôme, avec Pierre Bourlot, commandant en second de l'escadron. Notre instructeur sera Hugo Pérez, chef pilote d'Airbus,

Nous sommes en avance au rendez-vous ; les bâtiments sont déserts, mais il y a une machine à café. Nous nous en servons un et attendons l'heure et notre instructeur dans un couloir sombre. Je crois qu'on a échangé peu de paroles. Comme souvent, dans l'attente, je pense au chemin parcouru et à ce qui nous reste à faire.

Hugo Pérez arrive tout sourire et nous rassure : « Pour vous, ça va être fastoche ! ». Cet adjectif deviendra le leitmotiv revenant après chaque « première » que nous réaliserons : « Finalement, c'était fastoche ! »

Nous allons aux avions. Depuis leur arrivée de Jordanie, ils ont été repeints en blanc, sans les bandes tricolores ni l'inscription République Française, et ne sont marqués que des cocardes réglementaires, de leurs numéros - 421 ou 422 - sur les trappes de train avant et de leur immatriculation internationale, FRA - DA ou DB. Les parkings d'Airbus, bien que de nombreux appareils y soient stationnés, sont quasi déserts. La seule activité se déroule autour de nos deux avions. Un escalier chacun, des citernes de carburant, mais pas d'agitation, pas de tapis de bagages ni de transpalette. C'est samedi matin, tôt, ça bosse sans stress.

Je m'installe en place gauche, pendant que Pierre et Alain vont, avec Hugo, faire le tour de l'avion. Pendant qu'Hugo et moi nous préparons la mise en route et la navigation vers Pau, l'un des deux fait du café (c'est un des premiers savoir-faire de tout pilote).

On est prêt « Mise en route du 2. Starter on, vanne ouverte, N2, etc. ». Le réacteur CF6 enroule tout seul et très vite. Bien que plus gros que le CFM56 du DC-8, il démarre plus vite (encore et pour longtemps je me référerai au quadri réacteur). Comme il n'y a que deux moteurs et que les check-lists sont deux ou trois fois plus courtes, la mise en route se fait beaucoup plus vite (...).

On roule, quand j'avance les manettes ça me semble un peu mou, mais dès que les réacteurs enroulent un peu, ça pousse, un élastique géant propulse l'avion vers l'avant, il faut vite réduire et freiner.

On s'aligne. Après avoir avancé les manettes de gaz, je « trigue les go-levers » (Oups- pardon « déclenche les gâchettes de puissance de décollage ») et l'A310 bondit vers le bout de piste. A vide, c'est presque un avion de chasse. « V un », « Rotation ». Le manche est léger, l'avion réagit vite par rapport (...), il bondit, mon cœur aussi ! « V deux », « Vario positif », « Train rentré », « Le train rentre. » Tout ça s'enchaîne très vite ; j'essaie de profiter de chaque sensation, de chaque milliseconde tout en pilotant, en restant devant la machine et en étant à deux cent pour cent dedans. Heureusement qu'on va à Pau, j'ai l'impression que je pourrai calmer un peu mes émotions pendant la croisière et mieux profiter de la suite.

A Pau, chacun fait une approche en bimoteur, un touch-and-go avec panne moteur suivi d'une remise de gaz mono ; on change de moteur en panne en vent arrière et puis, très vite, c'est l'atterrissage final, en mono-réacteur.

On rentre à Toulouse. Nous avons fait en tout 9 atterrissages en 3 heures 45 minutes de vol, aller-retour compris, et nous trois sommes prêts à partir en ligne. Trois autres pilotes ont été lâchés sur l'autre machine qui a tourné à Toulouse.

Les vols qui suivent constituent la qualification en ligne des quatre premiers pilotes. Les deux instructeurs d'Airbus, Hugo et José Pinault forment deux binômes : ils qualifieront les quatre pilotes commandant de bord A310. Ensuite nous nous qualifierons mutuellement instructeurs et formerons les autres pilotes qui n'auront fait que la séance de tours de piste avec José ou Hugo.

Nous commençons dès ce samedi après-midi par ramener les avions à Paris, en passant par Rennes de façon à faire deux étapes. Alain pilote d'abord (approche radio compas avec vent de travers, sympa pour une première).

Le mercredi 3 novembre nous faisons la première mission et ramenons les A310 à Toulouse où le lendemain a lieu la cérémonie de réception des avions présidée par le général Lanata, CEMAA.

Le week-end des 6 et 7 novembre, nous allons à Bateen, aux Emirats Arabes Unis avec José Pinault comme instructeur.

C'est au retour, au moment où nous survolons le Nil égyptien, cap au Nord, vers Le Caire et Alexandrie, que José nous dit qu'il est déjà passé par ici, il y a longtemps...

« On s'en doute, José, avec ton ancienneté.. »

« J'étais sur Corsair ! »

« La compagnie aérienne, j'ignorais qu'ils avaient eu des Airbus »

« Non, le F4-U Corsair, l'avion de Papy Boyington ! »

« Tu as volé sur Corsair ? »

« Oui, dans l'aéronavale, c'est là que j'ai commencé ma carrière de pilote. J'étais tout jeune... »

« Euh... et tu es venu ici ? »

« Oui, fin 56, pendant la crise de Suez. On a bombardé les antennes de Radio Libre Egypte. »

Silence gêné de notre part... (fin 56 ? je n'avais pas encore deux ans !)

« José, tu crois qu'on peut continuer à te tutoyer ? »

Il se marre « Bien sûr ! »

Le samedi 13 novembre, dix jours après avoir commencé (ce qui correspond à la durée du stage tenue machine sur DC-8), notre instruction se termine : nous sommes qualifiés sur A310. Au retour de Bangui via N'Djamena, Hugo nous félicite et nous délivre nos attestations de qualification commandant de bord A310 ! Alain et moi avons 53 heures de vol et 12 atterrissages aux commandes chacun.

Nous effectuons un aller-retour Rabat le 17 pour nous qualifier l'un l'autre en tant qu'instructeur. Cela nous permet aussi de faire un vol tous les deux, sans avoir personne à former et sans VIP à bord. C'est la transition entre notre état de pilote à l'instruction et celui d'instructeur.

Au retour, cela nous fait 5 heures 35 d'expérience (soit dix pour cent de plus) et deux atterrissages en plus (dont un de nuit, le troisième !) : nous sommes instructeurs, on se félicite mutuellement avec beaucoup de plaisir et un peu d'humour. Nous sommes tous deux conscients qu'il nous faudra désormais assumer seuls la formation des autres... et, ensemble, les voyages officiels, le premier dans deux jours !

Deux jours plus tard, le 19 octobre, nous partons de nouveau tous les deux (avec huit chefs de cabine et une convoyeuse confirmés), pour le premier VO, un aller-retour à Madrid.

Le 22, je fais ma première mission en tant qu'instructeur avec Pierre, à Bordeaux, pour son premier vol en ligne.

Et le 26, nous faisons un deuxième VO, un aller-retour Rome avec un ministre à bord. Au retour, la météo parisienne est mauvaise. Le brouillard s'est installé sur la région parisienne, le terrain n'est plus accessible que pour les équipages qualifiés CAT III. Cette annonce nous sera faite une demi-

douzaine de fois lors du retour, lors de chaque changement de zone de contrôle. Je répondrai chaque fois la même courte phrase : « Nous sommes qualifiés CAT III » et aucune question ne nous sera posée...

A part une remise de gaz en approche finale du fait de la sortie de la fenêtre de vitesse (l'auto-manette n'ayant pas réagi assez vite au cisaillement de vent, à l'entrée de la couche nuageuse) tout se passe bien. Nous avons fait la première approche catégorie 3 de l'histoire de l'Estérel et de l'armée de l'air... tout le monde s'en moque, sauf nous.

Le vol suivant, le 30 novembre, c'est encore un départ en voyage officiel, avec le ministre de la défense, vers Bonn. Ce matin-là une pluie verglaçante s'est abattue sur la région parisienne. Tout est fermé : Roissy, les autoroutes, tout ! Donc, après le temps de la surprise, vient celui de l'inquiétude. Après quelques péripéties nous réussissons les uns et les autres à rejoindre les opérations et notre avion.

Arrivant à l'avion, pour une fois avant l'équipage de cabine, nous sommes impressionnés. Tout est couvert de glace. L'avion disparaît sous une couche de plusieurs centimètres qui a été cassée à la hache, suivant le dessin de la porte d'équipage, pour ouvrir celle-ci. En entrant, on se croirait dans un aquarium mal nettoyé : l'extérieur n'est pas visible à travers les hublots comme le pare-brise et seule une faible lueur perce la glace accumulée.

Faisant le tour avion, nous pataugeons dans plus de dix centimètres de gadoue, mélange de glace demi fondue et de produits de dégivrage des parkings. Même la dérive, que sa verticalité aurait dû protéger du phénomène est recouverte de cette glace.

Nous faisons dégivrer l'avion avant de partir et nous allons passer la nuit à Bonn avant de rentrer le lendemain.

Au soir de ce premier mois sur Airbus, j'ai fait plus de 70 heures de vol. Contrairement à ce qui m'avait tant de fois été affirmé, j'ai déjà fait deux V.O. et si je passe la nuit à Bonn, c'est pour le 3<sup>ème</sup> ! D'ailleurs, à part ces V.O., je n'ai fait que des vols de qualification et un aller-retour à Bordeaux pour régler un souci technique sur le N° 421.

Au retour de ce vol, le 1<sup>er</sup> décembre, nous faisons, avec Alain, notre deuxième approche CAT III ! L'année 1994 débute avec de nouveaux V.O., pour le ministre de la défense qu'avec Wilfrid Legault – à l'époque le plus jeune instructeur de l'histoire d'Airbus – nous transportons à Riyad les 8 et 9, puis à Islamabad, via le Caire à l'aller le 14 et par Abu Dhabi au retour où nous passons une courte nuit du 16 au 17. L'aller dure plus de dix heures de vol dont sept et demi de nuit car nous sommes bloqués plus de trois heures sur le parking du Caire par un pneu éclaté. En effet, en roulant vers le point d'arrêt nous sommes passés près du parc à ferraille ; l'une des rivières créée par le déluge nocturne a croisé notre route et un débris a fait le reste...

Entre ces V.O. il faut instruire les autres pilotes. Deux par deux, avec un des quatre instructeurs, ils font des missions de transport de passagers vers nos destinations habituelles : Bangui, Abidjan, N'Djamena... et puis quelques nouvelles : Zagreb ou Landivisiau (où les équipements pour charger les soutes ne sont pas encore arrivés) puis Cherbourg et Hyères...

Notre ministre nous permet, à Moscou début février, d'expérimenter la qualité des batteries de l'Airbus, car au moment de repartir, il a neigé, les groupes électriques russes sont en panne et il nous faut démarrer l'APU en autonome pour pouvoir se débrouiller seuls.

En mars nous irons à Tel Aviv, un vol court et sans histoire qui nous a permis de visiter Jérusalem... et en avril, nous accompagnerons le Concorde du Président de la république et ferons des rotations type « Air-Inter » entre Tachkent, Ourgencht, Samarcande et Achkabat...

Les missions s'enchaînent et l'expérience des équipages s'accumule rapidement. Pour moi, le temps de commandement se termine trop vite.

Mon premier vol en abonné, mais toujours commandant de bord et instructeur, sera pour transporter ma promotion du CID à Hyères...

En 20 ans d'activité, les A310 totalisent au sein de l'armée de l'air près de 62000 heures de vol (soit près de huit heures et demi de vol par jour – sept années de permanence en vol sur vingt) et plus de 24000 atterrissages.

En 2004 et 2005, au plus fort de l'activité, avec les 3 avions, cela représentait par an jusqu'à 500 missions, 4500 heures de vol et près de 100 000 passagers et 2500 tonnes de fret.

Quelques missions ont marqué les dix dernières années :

En novembre 2004, c'est l'attaque de Bouaké en Côte d'Ivoire. En moins de 18 heures, 3 avions, transportant hommes et munitions pour renforcer le dispositif Licorne, se posent de nuit à Abidjan. Le rapatriement des dix victimes a lieu dans la nuit suivant l'événement.

Fin 2004-Début 2005 a lieu un Tsunami en Asie. Plusieurs avions décollent aussitôt pour apporter du fret humanitaire et l'assistance civile et militaire aux sinistrés.

Depuis 2006 les A310 assurent la desserte de Kaboul et Bagram, transportant des troupes et de l'armement. Ils ont réalisé plus de 200 missions au profit de cette opération.

Pendant l'été 2008, lors de la Crise Russie-Géorgie, des missions à court préavis partent vers Tbilissi pour y acheminer des renforts.

En décembre 2008 ce sont des vols vers Bombay apportant aide humanitaire et des soutiens à l'opération militaire en cours, après un tremblement de terre.

En janvier 2010 de nombreuses rotations d'A310 ont lieu vers Haïti. Un A310 est le 2ème avion à se poser à Port au Prince, après un CASA.

En février 2011, 3 avions évacuent nos ressortissants de Libye juste avant l'opération Harmattan dans des conditions de menace avérée. Six cent personnes seront rapatriées en provenance de trois différents terrains libyens.

En mars 2011, en 24 heures, 2 avions et 64 personnes de l'Estrel sont mis en place à Séoul pour y rapatrier, en quelques jours et en provenance du Japon, plus de 1200 personnes (avec des doutes sur les risques de contamination liés à la centrale de Fukushima).

Les équipages d'A310 et A340 de l'Estrel perpétuent ainsi, dans la discrétion voire l'anonymat, la tradition de professionnalisme et de réactivité héritée des premiers équipages de DC-8.

Quelles que soient les incertitudes que nous réserve l'avenir, aussi longtemps que les équipages qui auront à y faire face seront imprégnés de cette tradition, l'Estrel restera une référence dans le transport aérien militaire comme pour les compagnies aériennes.