

# Les pilotes d'A380 qualifiés à Châteauroux

Trente pilotes d'Air France passent, jusqu'à mercredi, leur qualification de pilote d'A380. Parmi eux, un Montluçonnais venu en voisin.

**T**hierry Paris est un passionné d'aviation. Un homme qui, descendu de l'avion de ligne qu'il pilote pour Air France, se consacre aux appareils anciens. Son Beechcraft Staggerwing, superbe biplan américain des années 1940 basé sur l'aéroport de Montluçon-Guéret, est un fidèle des rassemblements aéronautiques de l'aérodrome de Villers. Mais c'est sur la plate-forme Marcel-Dassault de Déols que sa carrière a pris hier un tournant marquant. Il a décroché sa qualification de commandant de bord d'Airbus A380. « Ce n'est ni par chance ni par piston, sourit-il. C'est une opportunité qui s'est présentée et que j'ai saisie. Les trente pilotes de cette première promotion ont tous le même âge - la cinquantaine - et les mêmes qualifications : commandant de bord et instructeur. » Le gratin d'une compagnie aérienne.

Lui-même a débuté dans la compagnie comme copilote, de Boeing 727 puis 747, puis comme commandant de bord, successivement de Boeing 737, A310 (« mon unique expérience d'Airbus jusqu'à maintenant ») et Boeing 777. Son passage sur le nouveau navire amiral de la flotte d'Air France lui fera toucher pour la première fois au mini-manche des



Thierry Paris sera l'un des pilotes du premier vol commercial New York-Paris d'Air France.

(Photo NR, Patrick Gaïda)

Airbus. Un changement qui ne l'inquiète pas : outre son expérience, une formation intense l'y a préparé (lire ci-dessous). « Ce vol à Châteauroux, hier, parachevait un mois et demi de formation théorique et pratique. »

Le Montluçonnais sera un des tout premiers pilotes de ce premier A380 d'Air France

puisqu'il assurera le premier retour commercial de New York à Paris, le 23 novembre. A noter que, pendant deux mois, les équipages seront particulièrement qualifiés puisqu'ils ne comporteront que des commandants de bords également instructeurs.

Et le plaisir de piloter, dans tout ça ? « Il est intact. Quand

on est passionné, même si c'est l'occasion de se remettre en cause, un tel moment fait de ce jour une très belle journée ! »

Gilles Kermarc

Thierry Paris figurera dans un documentaire en cours de tournage par France 5, dont la diffusion est prévue le dimanche 29 novembre à 17 h.

## ••• Le point culminant de la formation

« Quand on prend l'avion, on doit être rassuré de savoir qu'il y a du personnel formé dans le cockpit », estime ce pilote d'Air France (1). Cette formation, il la connaît, bien. Formé au pilotage de base en aéro-club, il a suivi un long parcours, via les services de maintenance de la compagnie nationale, le passage du brevet de pilote professionnel à ses frais, le pilotage d'avions de plus en plus gros, pour être aujourd'hui commandant de bord sur avion long-courrier.

« Pour chaque type d'avion qu'il pilotera au cours de sa carrière, un pilote de ligne devra acquérir une "qualification de type", poursuit notre interlocuteur. Sanctionnée par un examen, celle-ci débute par de la théorie : il faut connaître le fonctionnement de la machine et de ses systèmes, en vol normal comme en conditions dégradées. Le seul manuel d'utilisation représente quatre épais



Le vol en ligne est, aussi, l'occasion de prendre la mesure de la taille imposante du nouvel avion.

(Photo NR, Stéphane Gaillochon)

classés. Certaines parties sont à savoir par cœur ; d'autres doivent être retrouvées rapidement en cas de besoin. »

« Vient ensuite la partie pratique. Elle se déroule essentiellement en simulateur. En ver-

sion simplifiée d'abord, pour visualiser les commandes, les contrôles des différents systèmes. Puis en "vrai simulateur" qui reproduit les vols, y compris la vision extérieure, les bruits, les vibrations. On y reproduit l'utilisation normale

mais aussi des conditions de météo défavorable ou des pannes. » Un simulateur moderne de ce type coûte près de 100 M€.

« Les vols comme ceux qui ont lieu à Châteauroux sont le point culminant de la "qualification de type". Après le simulateur, le candidat a subi un examen. Il a aussi simulé ce "vol en ligne". Celui-ci est indispensable car le simulateur, aussi sophistiqué soit-il, ne reproduit pas toutes les sensations. En particulier la masse de l'appareil et son guidage au sol. » Un « vol en ligne » dure une quarantaine de minutes. « Un vol typique comprend un tour de piste simple (décollage, vol autour du terrain, atterrissage) suivi, par exemple, de la réduction d'un moteur au décollage et d'un tour de piste sur les trois moteurs restant. »

(1) Il ne s'agit pas d'un des pilotes en cours de qualification sur A380.

## Le billet

### Un peu berrichon

Sièges « made in Issoudun » (Sicma Aeroseat) ; liseuses de première classe et de classe affaire fournies par PGA (Châteauroux), sans oublier de nombreux éléments fournis par des sous-traitants d'EADS dans le département : le super-Airbus aux couleurs d'Air France transporte de vrais morceaux d'Indre. Les vols de qualification des pilotes, comme ceux dont sont témoins ces jours-ci les Castelroussins, ont leurs détracteurs, qui se demandent s'ils sont encore utiles. Restent qu'ils sont un maillon encore indispensable du fonctionnement optimal du transport aérien. Une industrie qui permet indirectement à bon nombre de gens du cru de gagner leur vie.

G.K.

## Le chiffre

### 528

**C'est le nombre de sièges des A380 d'Air France.** Il est plus important que dans les autres compagnies, qui ont privilégié la première classe et la classe affaires : Emirates en offre 489, Singapore Airlines 471 et Qantas 450. Cette capacité est équivalente à celles d'un Boeing 777-200 plus un A340-300, permettant à la compagnie de ne garder qu'un seul vol à mi-journée entre Paris et New York, au lieu de deux actuellement.

## La phrase

« On se bat pour éviter les nuisances. »

**Thierry Paris, pilote nouvellement qualifié sur A380** (lire par ailleurs), souligne que pilotes et compagnies font leur maximum pour épargner les riverains, y compris lors des vols d'entraînement. Ils y sont aidés par les constructeurs qui dotent les nouveaux modèles de moteurs moins bruyants. Diagnostic confirmé par Martin Freissignes, directeur du développement et de la stratégie de l'aéroport, qui souligne que les plaintes de voisins de la plate-forme se sont faites plus rares.