

1998

NOUVELLE CALEDONIE

Air Calin



Nous avançons vers l'avion. Je fais la visite prévol, mon capitain prépare le cockpit. Je me sens surexcitée de me voir ici, au pied de mon bel avion, ressentant l'activité trépidante des mécaniciens, bagagistes, agents des opérations s'activant comme des abeilles autour d'une fleur géante. Sans même me rendre compte des regards étonnés qui se portent sur moi, je reste concentrée sur ma tâche : vérifier que l'avion est apte pour le vol et ainsi je peux annoncer : « Tout va bien capitain ! L'avion est O.K. ! » en rentrant dans le cockpit. Et, cette fois, je m'assoie à droite ! Cette fois c'est moi le copilote de l'avion ! Là encore j'essaie de rester centrée et rapide malgré l'émotion intense, mais tout se passe à une allure de météorite. Les papiers entrent et sortent sans que j'aie le temps de réaliser quoi que ce soit, les agents parlent, annoncent des choses auxquelles je ne comprends rien. J'arrive quand même à demander à la tour de contrôle les informations nécessaires au décollage : météo, piste en service, vent. Le contrôleur ne cache pas sa surprise en entendant une nouvelle voix sur la fréquence, qui plus est féminine, mais je n'ai aucune disponibilité pour faire plus que ma tâche. Je me concentre pour préparer le carton de décollage sur lequel je dois inscrire, après les avoir calculées sur des abaques, les vitesses du décollage, V_1 , VR , V_2 ¹, puis notre choix de volets et surtout la trajectoire que nous suivrons en cas de panne moteur. Je m'applique. Voilà, c'est fait.

¹ Vitesses de décollage V_1 , VR , V_2 : décision, rotation, franchissement d'obstacles.

Bien. Les passagers sont embarqués, on ferme les portes et nous voilà parés au briefing départ. C'est mon capitain qui le fait car il pilotera sur l'aller. Il rappelle donc la configuration que nous avons choisie pour le décollage, la trajectoire en cas de panne puis demande les check-lists avant mise en route et la mise en route. Très concentrée, je fais mes gestes avec toute mon attention, jouant mon rôle de copilote, un peu lentement mais je crois, très bien. À présent, les moteurs tournent et nous allons rouler. « Demande le roulage ! » Je m'exécute :

- Air Calin 101, nous sommes prêts.
- Air Calin 101, autorisés décollage piste 10, le vent est calme.
- On décolle piste 10, Air Calin 101.

Cette fois, c'est parti : mon capitain manœuvre les manettes de poussée, doucement d'abord pour faire avancer l'avion sur la piste puis, une fois alignés, appuie sur les boutons engageant l'auto-manette en mode décollage et annonce *TOGA*². Mes yeux sont rivés aux instruments moteurs car c'est mon rôle de surveiller toute anomalie. Les manettes montent vers la poussée sélectionnée pour le décollage, accompagnées par la main du capitain qui y restera jusqu'à la vitesse de décision³, V1. Je surveille attentivement les instruments, priant intérieurement pour que rien d'anormal ne se passe. Tout va bien. Mes yeux doivent aussi vérifier les vitesses et ainsi, lorsque nous arrivons à V1, j'annonce : « V1 », puis... « VR », la vitesse de rotation... Le capitain tire doucement sur le manche, le nez de l'avion monte dans le ciel, je suis abasourdie... Ah ! toute à mon émerveillement, j'allais oublier les annonces...

« Vario positif ! (ça veut dire que l'avion monte).

— Train sur rentré ! » répond le capitain...

Je rentre la manette, attends de voir les trois lumières s'éteindre puis j'annonce : « Train rentré et verrouillé. »

L'altimètre tourne à une vitesse vertigineuse. Déjà nous passons 1500 pieds, vite l'annonce : « 1500 pieds ! » À quoi mon capitain répond : « Vitesse ! » Je place alors les indicateurs sur les vitesses correspondant à la rentrée des volets en séquence.

— Volets 1 ! demande mon capitain ;

— Volets 0 ! continue-t-il.

Je rentre les volets à 1 puis à 0 en fonction des vitesses et annonce : « Volets rentrés. »

Le commandant accélère alors l'avion, qui continue à monter comme une flèche vers l'azur, il a déjà pris un cap sud, notre route vers la Nouvelle-Zélande. Mise en standard et vérification des altimètres⁴ et c'est la check-list après décollage. Puis nous voilà tranquilles pour quelques instants. Du moins mon capitain est-il au repos car moi je suis le nez dans les papiers, à remplir le journal de route, étudier les fiches. Je vérifie sans cesse les instruments, toujours étonnée que tout fonctionne parfaitement ; pas comme au simulateur, où les pannes surgissent à chaque instant. Et puis il y a aussi la radio. C'est sans arrêt. Dès que nous sortons de l'espace francophone, les accents étrangers des divers contrôleurs me clouent dans un mutisme impuissant. Mon capitain doit intervenir presque tout le temps, ce qu'il fait en souriant à mes découvertes de débutante.

² *TOGA* : *Take Off and Go Around* : puissance de l'auto-manette est affichée.

³ Vitesse de décision V1 : conditionne la décision d'un arrêt décollage.

⁴ Mise en standard : réglage des altimètres à la référence 1013 commune à tous les avions qui de fait volent en « niveaux de vol » à partir d'une certaine altitude.

Malgré toute ma préparation, je me sens encore très limitée. Je voudrais anticiper l'arrivée car je me doute que tout va aller très vite. Mais les informations d'atterrissage, météo, piste en service ne pouvant être captées qu'en secteur de portée radio, je dois attendre. Patience, donc. J'essaie de profiter de ce répit pour souffler quelques instants et apprécier d'être là, dans mon cockpit de Boeing.

Enfin j'ai l'ATIS, le message enregistré donnant précisément ces renseignements. Le temps que je remplisse le carton d'atterrissage avec les données reçues, que je prépare les fiches de terrain, etc., le capitaine demande la descente. Tout se précipite à nouveau. L'avion descend comme si nous étions dans une fusée qui redescendrait sur la Terre. Mon capitaine fait le briefing arrivée, dans lequel il décrit la trajectoire choisie, les moyens radios, etc. En l'occurrence, comme il fait beau, nous prévoyons une arrivée à vue, ouf ! Je suis un peu (beaucoup) tendue, j'essaie néanmoins de respirer calmement tout en restant prête à tout. Ma main tient le micro de communication afin de pouvoir anticiper les messages radio. L'avion va si vite ! Près de trois cents nœuds, presque sa vitesse maximale et nous sommes accrochés dans les harnais comme des parachutistes en chute libre. Heureusement, approchant dix mille pieds, nous devons réduire la vitesse à deux cent cinquante nœuds. Le rythme ralentit notablement, mais la charge de travail augmente. Je place les phares sur *ON*, effectue la check-list approche, les messages radio. Mais il me faut trouver le terrain ! où est ce terrain bon sang ? Ah, le voilà ! Soulagement.

— Terrain en vue ? questionne mon commandant.

— Oui capitaine !

— Demande une approche à vue.

— Bien capitaine !

Approche à vue approuvée. Je ne vais pas comprendre grand-chose, juste suivre et admirer l'aisance de pilotage du commandant. Il me demande la sortie des volets en séquence, gère les vitesses et la trajectoire de l'avion magistralement. Nous décrivons un large demi-cercle autour de la piste, puis arrivons en finale et le capitaine continue ses demandes : « Train ! » Je sors le train, émue d'entendre le fracas de sortie des roues... en vrai.

— Train sorti 3 vertes.

— Volets 30 !

Je sors les volets à 30 ayant vérifié que la vitesse est compatible.

— Volets 30.

— Check-list avant atterrissage !

Je lis la check-list tout en vérifiant avec mon capitaine tous les éléments. « Check-list avant atterrissage terminée, autorisés atterrissage. » Car nous avons le feu vert de la tour. Et nous atterrissons à Auckland.

Rentrée des volets, roulage au parking, check-list et papiers de fin de vol. C'est la fin de ma première étape en tant que copilote PNF. Épuisée mais heureuse, je peux à peine prendre le temps de savourer cette sensation, car à présent le PF ça va être moi : je dois rester totalement centrée sur le travail qui m'attend.