



Afriqiyah Airways Airbus A320 Captains

Tripoli, décembre 2010

Ce matin il pleut sur la ville, et il fait frais. À la terrasse du "Four Seasons" mon endroit favori sur Al Moktar, le petit pull en laine ne suffit plus, il va falloir que je remonte mettre parka et écharpe...

Au roof top, nous étions quatre seulement au petit-dej, Bojan Jeras, slovène qui volait chez Adria, John Galea de Malte, en congé sans solde de Air Malta, Pieter Sevensma, canadien qui a été longtemps instructeur chez Airbus, et qui a volé en Inde et un peu partout.

La nuit prochaine je vais à N'Djamena (Tchad) , comme le destin est curieux, étrange même ? Ou alors ne s'inscrirait-il pas dans une trajectoire bien définie d'avance, une courbe dont les extrémités se rejoignent tout doucement ?

Matthieu, mon gendre, mes premières pensées vont vers toi qui a connu les "détams" là-bas, ses joies, ses aventures, ses difficultés, les vols opérationnels et tant de souvenirs et d'odeurs, d'images de couleurs de lumières.

Abeche, 1974.

Je suis là-bas basé à Fort Lamy comme on dit encore à cette époque. Ce matin là je n'allais pas bien fort on était sorti dans des endroits pas racontables, avec les lieutenant Pascal Beitz, et capitaine Rolland Grondona, leurs noms sont dans mon cœur, ils sont morts aujourd'hui, il y a longtemps, l'un que j'avais retrouvé sur DC8 et qui s'est tué en voiture, l'autre mort de maladie je crois, jeune encore. Ils m'entouraient de leur chaude amitié, ne me laissant pas m'enfermer dans mes tourments de jeune homme amoureux, et déjà largué par une ex-étudiante en médecine que j'aimais envers et contre tout.

À l'aube ils m'avaient bruyamment tiré de ma couche, collé sous la douche et embarqué dans la Grise¹ après les œufs-jambon de rigueur, accompagnés de café et d'un p'ti coup de rosé il faut bien l'avouer.

Abeche, ce village dans le désert, la piste, le sable, chaleur et lumière écrasantes, femmes et enfants bruyants qui entourent notre avion, désert éternel... On mange quelque part dans une maison basse, comme à moitié enterrée, mais presque fraîche, on partage un repas fait d'une sorte de ragoût. Les gens nous entourent en silence les mains plongent dans cette bassine aux odeurs alléchantes. C'est délicieux, le rosé est bien frais, dehors il fait au moins 45°C et encore à l'ombre...

Nous voilà de nouveau dans l'avion, les tôles sont brûlantes, mes copains m'ont confié les commandes, je ne sais plus qui était à ma droite. Je suis seulement 2ème pilote, et eux ne sont pas chefs de bord, c'est l'équipage classique de l'époque : deux premiers pilotes et un commandant de bord Navigateur. Nous voilà alignés, à l'extrême de cette bande de sable, bordée de maigres arbustes, les moteurs sont à fond, surchauffés, tout vibre terriblement, je lâche les freins, la Grise s'ébranle dans un vacarme infernal, pourtant si familier déjà, on roule, on roule, c'est long, déjà le bout de piste... J'arrache l'avion qui s'élève malgré tout, pesamment. 100'

¹ Le Nord 2501, communément appelé Noratlas et surnommé la Grise, est un avion de transport militaire français

moins de trente mètres du sol, les températures culasse sont dans le rouge, on réduit à la puissance de montée, c'est là qu'un des deux moteurs nous lâche après avoir affreusement ratatouillé. On ne monte plus, mais alors plus du tout, les arbustes sont là dans le pare brise, je ne pense à rien, je ne sais pas trop en fait, tout est comme arrêté. On est très bas, mais on vole encore, on se traîne....

On a viré à gauche 90°, prudemment, doucement à faible inclinaison, et on a su rester suffisamment longtemps à ce cap pour pouvoir revenir par un virage à droite de 270° qui n'en finit plus. On est tellement bas qu'on ne risque pas de voir la piste... Elle doit de toutes façons être devant nous. Pourvu que l'autre moteur tienne, il est à fond bien sûr, notre mécano veille sur les températures, et ne me donne rien de plus que le strict nécessaire pour nous maintenir sans descendre plus encore. Enfin, plus ou moins devant nous se dessine la piste, tellement plate qu'on se demande si nous ne sommes pas déjà au sol. On sortira le train au tout dernier moment, ainsi que les volets.... On restera plusieurs jours à Abeche, une équipe est venue remplacer notre moteur. Mes copains ont reçu la récompense réglementaire pour ces faits, moi je n'étais pas aux commandes....

Moments inoubliables qui furent fêtés comme il se doit au Detam !

Tchad toujours,

Depuis 24 h tous les avions sont en alerte à N'Djamena, enfin dans la nuit on décolle vers Faya Largeau au Nord sur la route du Tibesti où Hissène Habré est retranché avec ses troupes insurgées soutenues par les Libyens...

La Française Françoise Claustres a été enlevée, et il la détient depuis quelques temps et en fait l'otage célèbre dont on a tant parlé à l'époque. Il s'agit d'aller la délivrer, mais pas question d'envoyer les paras français, voire la Légion Étrangère ! On parachutera à cinq avions des troupes tchadiennes donc, sur Bardaï la palmeraie tenue par Hissène Habré.

On dort à Faya sous les ailes de l'avion sur nos lits picots, dans de confortables duvets, sous cette extraordinaire voûte étoilée des ciels d'Afrique.



Vers 4h du matin l'ordre est donné, dernier briefing. Décollage, cinq avions, montée vers 1000 pieds, rassemblement en patrouille, puis descente en basse altitude, 100-200 pieds... Je suis dans l'avion leader avec mon chef pilote, le capitaine Perrolaz, qui finira sa carrière Général très étoilé !

Passionné d'instruction, il m'a laissé les commandes, j'ai 25 ans et j'accomplis ma première mission de guerre, contre la Libye indirectement dans le fond.

Le navigateur fait un boulot incroyable et nous amène sur le point décisif de début de l'opération. On monte soudainement à l'altitude de parachutage on doit très vite identifier la zone de parachutage, la DZ, et surtout son axe, s'aligner, réduire la vitesse pratiquement à la limite du décrochage, calculer les éléments du parachutage, dérive et top largage. Quelques minutes durant lesquelles on peut se faire abattre. Je ne pense pas à cela trop heureux de sentir les vibrations du manche, de soigner le pilotage, tenue de vitesse et d'altitude. Derrière les quatre autres suivent très près calquant leur propre vol sur nous. C'est intense, génial. Feu vert ! les paras se jettent dans le vide, à l'assaut des Libyens qui encadrent les troupes d'Hissène Habré. L'avion tressaute sous les pas des soldats qui s'avancent vers la porte arrière.

D'un coup, le dernier vient de sauter, et tout est calme, je remets un peu de gaz, et on plonge trop heureux de dégager et de nous réfugier dans la vitesse et la basse altitude. Le navigateur donne le cap et le temps pendant

lequel il faut le tenir, j'imagine les autres plongeant derrière nous, nous suivant de près.

De retour à Faya Largeau on est impatient de savoir si l'opération a réussi, et si le futur Président du Tchad, a été capturé.

En fait il aura réussi à s'enfuir, emmenant avec lui Mme Clautres qui sera libérée de longs mois plus tard en échange, d'un autre parachutage discret celui là... de quelque millions de dollars !

Ouh là ! Je crois que j'ai oublié le temps qui passe, le ciel bleu est revenu. Demain dans la nuit je toucherai cette piste que je n'avais plus vue depuis près de trente ans.

Devant mon café macchiato, j'ouvre mon iPad sur une page blanche, et mon esprit s'évade, j'ai juste envie d'écrire les moments présents et ceux à venir, s'il y en a, en l'occurrence mon prochain vol sur N'Djamena, la nuit prochaine, et c'est la mémoire qui flashe soudain, inattendue... retours en arrière dans ce disque dur interne, d'une précision fascinante. Je ne pense pas à ma propre mémoire, mais à cette notion de mémoire en général, comment fonctionne-t-elle ? Comment se déclenche-t-elle ? Affaire de circonstances, sans doute... En tous les cas le temps s'est longuement écoulé, j'émerge...

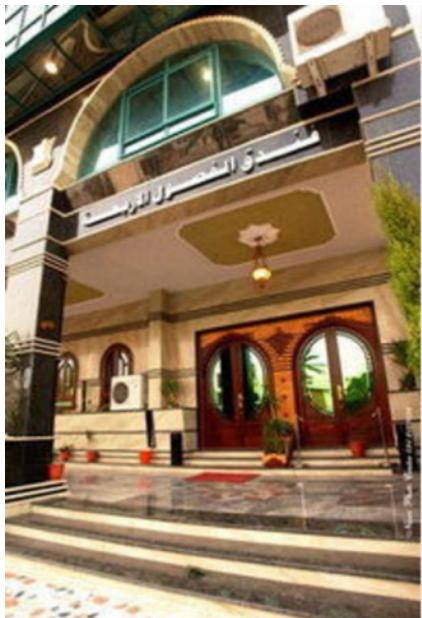
Noël 2010 à Tripoli

Mes chers enfants,

Je suis heureux de vous savoir réunis ce soir à Paris, un vrai Noël sous la neige.

Je suis rentré tard de Londres hier soir, et savoure au soleil mon cafe macchiato.

Il fait un temps splendide et déjà chaud. Le ciel est limpide, quoiqu'un peu pâle.



J'aime être à cette terrasse sur Al Moktar Street, l'artère principale du vieux Tripoli. Le wifi de cet établissement de l'époque italienne a pour nom "réception" banal login, en revanche le password "solosolo" évoque si malicieusement notre condition profonde.

Nous sommes Vendredi aujourd'hui c'est comme Dimanche ici, et tout est désert et fermé. Il n'y a pas d'atmosphère de Noël donc et dans le fond c'est une bonne chose pour moi, c'est même très exactement la raison pour laquelle j'ai choisi cet isolement en ces périodes où l'amour devrait réunir...

Je pense mieux à vous tous ainsi car j'ai choisi de vivre ces moments, en déclinant l'offre des Opérations de prendre mes 10 jours off du mois sur Noël et jour de l'An. Les nuits en vol m'ont toujours apporté une forme de sérénité...

Ce matin plus tôt, nous étions quatre au petit déjeuner.

Frank Tétréault, Américain de Washington, au nom d'origine française bien sûr, ancien de United Airlines.

Hugo Beauchemin mon ami canadien, ancien d'Air Canada qui partage sa vie entre Montréal et Mexico City. Nous avons été recrutés ensemble un certain 22 Juin dernier, nous avions décidé instinctivement de faire équipe pour la sélection au simulateur, à Londres, une certaine affection immédiate nous avait permis, car faite de respect mutuel et de complicité

professionnelle intuitive, de franchir ensemble et à l'aise tous les obstacles sur la route de Tripoli.

Umberto Furlani, italien, qui dormait sur son café au retour de trois nuits consécutives en vol sur l'Afrique.

La conversation a roulé sur les derniers potins. En fait deux événements majeurs :

Le 12 dernier Dave Well (UK) a merdé et pas qu'un peu. Décollé de Tripoli pour Le Caire, avec un radar en panne n'a pu se poser au Caire cause mauvaise visibilité dans le vent de sable et attendu deux heures à la verticale, avant de dégager sur Alexandrie dans les orages où il s'est fait sérieusement foudroyer. Alors qu'il n'avait plus le pétrole pour aller à Sharm El Sheikh.

Non content de cela il a re-décollé sans faire faire la moindre inspection, et au delà des limitations de temps de service. Il s'est posé à Tripoli avec 16 h dans les pattes, alors que la limite est de 12 h.

L'avion tout neuf arrivé de Toulouse il y a un mois a en fait subi de multiples et sévères dommages, l'Aviation Civile libyenne s'en est mêlé et a immédiatement suspendu notre infortuné collègue, avant de le convoquer deux jours plus tard pour lui indiquer qu'il risquait la prison dès la fin des investigations. Dave, sans demander son reste a immédiatement quitté le pays.

Il y a trois jours le vol en provenance d'Amsterdam, piloté par un Captain serbe, s'est posé en emergency à Malte avec un moteur en panne, moteur brutalement stoppé en pleine croisière à 12 000 m, pour raisons inconnues... bizarre ! Bizarre.

La maintenance répand déjà le bruit que le dépouillement des enregistreurs fait apparaître que des vibrations anormales survenaient en augmentation régulière depuis deux heures et que l'équipage aurait dû s'en apercevoir et prendre des mesures avant... Bref encore un qui va se faire dégager...

Il est midi, il fait trop beau j'envisage de me bouger jusqu'à la piscine du Corinthia. esprit sain dans un corps sain disait Montaigne, je vais donc passer cette après midi à des occupations simples : gym (tapis de marche et vélo) bronzette, sauna et peut-être massage, si mon masseur philippin est disponible.

Ensuite dîner vers 19h dans un chouette resto de poissons, avec les mêmes que ce matin.



Demain matin je décolle pour Dubaï, où je passerai donc la soirée et la nuit. Mihret Abbebe, (Miss Ethiopia 2007) une des hôtesses² sur mon aller-retour Londres, m'a dit avoir demandé le vol sur Dubaï. Ainsi nous aurons peut-être une chance d'un dîner avec bon vin et champagne pour cette soirée du 25. Elle est chrétienne et aime le bon vin en plus d'être magnifique et charmante.

Un peu de baume sur le cœur après tout. Elle me racontera sa vie à Addis Ababa, la guerre, les femmes soldats d'Érythrée, la vie de top model si vite avortée, bref ...

Ma femme de ménage m'a offert un petit livre sur la Légende de Cyrène, préfacée ainsi : « Ces lignes sont une brique de la connaissance, une lettre de l'histoire de l'humanité »

Je vous aime.

² Chez Afriqiyah Airways à part quelques Libyennes, les hôtesses sont constituées d'un escadron de Sénégalaises triées sur le volet et d'un groupe de quatre Éthiopiennes spécialement affectées aussi aux vols officiels de Kadhafi.



Mai 2013. SriLankan Airlines

DXB / DME / DXB c'est ma rotation du jour : Dubaï - Moscou - Dubaï

J'adore cette rotation, il fait très beau à Dubaï ce matin la visibilité est excellente, le temps prévu sur le parcours est grand beau et malgré l'amplitude de travail je me régale à l'avance des instants qui vont suivre le décollage, en piste 30R, du virage vers le Nord-Est qui va nous conduire sur le détroit d'Ormuz, parce que c'est beau, c'est même grandiose et aussi c'est mythique. L'entrée du Golfe persique, le verrou stratégique de ce lieu du monde si chargé d'histoire, de conflits, de menaces, de peurs m'a toujours impressionné. UAE control (United Arab Emirates) nous donne une dernière instruction de navigation, et nous transfère à Teheran control. Je suis maintenant en virage vers le Nord Ouest, je regarde sous moi les eaux

fantastiquement bleues du golfe, c'est féérique, je lève les yeux et déjà se dessinent devant moi, dans une légère brume les derniers contreforts de la chaîne du Zagros, cette chaîne de montagnes qui s'étend du Nord-Ouest de l'Iran jusqu'au détroit d'Ormuz. La route suivie nous permet d'éviter les plus haut reliefs car nous sommes en montée et encore assez bas.

Quelques 5 heures de vol plus tard nous serons en approche après avoir traversé l'Iran du Sud au Nord après s'être régaliés des paysages grandioses, de l'arrivée sur Shiraz et l'immense Maharlu lake, du survol de la mer Caspienne et de cette incroyable incursion de l'Azerbaïdjan dans la mer qu'est la région de Bakou.

Moscou Domodedovo (DME/UUDD) le plus grand aéroport de Russie, juste devant Cheremetievo (SVO/UUEE) que j'ai mult fois fréquenté depuis Roissy CDG, sous d'autres couleurs, quelques peu pâlichonnes aujourd'hui...

Domodedovo donc, un incroyable enchevêtrement d'avions, de parking, de taxiways et de pistes, une approche devenue soudainement pointue alors même que nous traversons les bourrasques violentes d'un grain vers 1500' en finale et que je décide vu les conditions de vent de me poser en config Flaps3, seulement. Il faut donc modifier la page " approche " du MCDU et au dessus de ma tête passer le GPWS en mode Flaps 3. Ce n'est pas grand chose, mais mon jeune pilote Sri Lankais, jeune cadet issu de la très brillante International Aviation Academy de SriLankan Airlines qui forme les jeunes pilotes depuis plus de vingt ans est un tout petit peu à la traîne, mais bon ... c'est son premier Moscou....

On se pose avec pluie et neige mêlées, nous sommes au contact, une heure d'escale et c'est reparti pour Dubaï. Mon jeune ami est aux commandes, on rentre ensemble dans le FMS, les " escape routes " il y en a 5, elles couvrent bien sûr les terrains de déroutements en cas de dépressurisation ou pannes moteur. Ainsi en cas de pépins il suffit en deux clics d'activer le terrain choisi, et la route s'affiche directement comme nouveau plan de vol, il n'y a plus alors qu'à faire " DIR TO " (direct to) un point de ce plan de vol et dès lors le pilote automatique et le directeur de vol permettront aisément de suivre la route adéquate même en pilotage manuel.

La nuit est tombée maintenant, il reste trois heures de vol, je regarde sur l'iPad qui est monté sur le rebord de la fenêtre, la course de l'avion sur la Jeppesen Chart, la position est connue par le GPS intégré (quand la réception est bonne) j'en profite pour agrandir de deux doigts les détails qui m'intéressent, trouver le nom des montagnes des villes ou des grands fleuves, la nuit est claire, le dîner était très bon, mon esprit se tourne vers l'arrivée, et en silence je sélectionne sur l'iPad les charts qui m'intéressent c'est à dire que je me mets en tête les caractéristiques de l'arrivée par le nord c'est à dire depuis l'Iran qui me sont moins familières bien entendu que celles maintes fois exécutées en venant de l'Inde. Ma réflexion s'oriente aussi vers le fuel disponible à l'arrivée. Au départ de Moscou et tenant compte d'une réserve de route de 600 kg, j'avais arrondi le FOB (fuel on board) calculé du plan de vol opérationnel de quelques 200 kg supplémentaires, je pouvais donc escompter à l'arrivée, si tout se déroulait comme prévu (vent, FL, route) environ 800 kg d'extra fuel, soit environ 20' d'extra time. En d'autre termes je disposais de 20' d'attente possible à l'arrivée sans entamer la réserve de dégagement et les 30' d'attente au dégagement réglementaires. Un coup d'oeil au FMS me confirme alors que nous sommes à une heure de l'arrivée, que j'aurais 700 kg d'extra fuel à l'arrivée, soit 18' d'attente. Pour autant je réfléchis aussi que le terrain de dégagement Al Ain est vraiment tout proche de Dubaï et la réserve de dégagement intégrée au calcul, n'est que de 1000 kg, ce n'est pas gras si on parle de convertir la réserve de dégagement une fois arrivé à destination, en réserve d'attente. Ce que la réglementation nous autorise à faire sous certaine conditions dont la plus importante est d'avoir la certitude de se poser à destination, même après une longue attente...

Comme le dégagement est très près cela ne fait pas énorme à convertir, environ 25' supplémentaires... plus mes 18' extra time, on arrive à 43'. Dix huit minutes d'attente en gardant la possibilité de dégager ou 43' avec l'obligation de nous poser à Dubaï coûte que coûte, éventuellement en Mayday "short fuel" si l'on exécute réellement ces 43' d'attente...

Il est minuit quand nous entamons la descente il fait très beau, le co-pilote a dormi un peu après son dîner et moi la fatigue ne se fait pas encore sentir parce que et je ne saurais trop dire pourquoi mon esprit est en alerte, Téhéran nous a assigné une route pour l'arrivée qui nous conduit beaucoup plus à l'Ouest que prévu pour l'arrivée RNAV qui est en fait une très très longue " vent arrière " main droite " pour la 30L à OMDB. On passe avec UAE Control, et l'on comprend alors que malgré l'heure tardive nous sommes dans un pic d'arrivées et nous recevons notre numéro dans la séquence d'approche, je ne veux pas le croire, N° 15 ! Au point assigné nous nous mettons en attente... et je gamberge. Je rappelle l'approche de Dubaï pour demander une estimée pour l'heure d'approche, la réponse se traduit par 25' d'attente ! Pas dramatique dans le fond, mais alors on n'aura plus le minimum pour dégager...

Pile dans la situation de reconversion de la réserve de dégagement, il fait beau, il y a deux pistes à DXB, et dans le fond si je n'ai plus la possibilité réglementaire de dégager cela reste néanmoins très confortable, car au prix de me priver de la possibilité de dégager je me poserai avec 18' de vol en plus des trente minutes d'attente au dégagement.

En d'autre termes atterrissage avec 18' de vol supplémentaire par rapport au " Mayday " que je devrais annoncer si je devais me poser avec moins de 30' de vol restant.

Là je me poserai avec 48 ' de vol restant, mais sans possibilité de dégager.

Et puis " I make my decision ". J'appelle Dubaï de nouveau et je leur indique que je ne pourrai guère attendre plus de 15' avant de dégager sur Al Ain. Immédiatement le contrôleur manifestement américain, me demande " Do you declare a Low Fuel Mayday ? " Je lui réponds par la négative mais l'informe qu'après 15' d'attente je demanderais un dégagement sur Al Ain si impossible de démarrer l'approche à ce moment là. En même temps je lui dit en riant que ce serait quand même dommage ! Il me répond en riant aussi : Okkayyy let me see Trente secondes d'attente et il me demande avec un ton où perce une certaine amicale complicité : Would you be happy with an only 10' hold ?

Comment exprimer qu'à ce moment là je ressens quelque chose d'assez fort en fait, quelque chose qui ressemble à du bonheur, à de la joie. Je lui réponds sobrement du tac au tac : I would be so happy, thanks a lot ! Neuf minutes après il nous rappelle : " As we dealt, cancel hold, fly headind 100° and maintain 220 kts, descent altitude 6000', QNH 1010 hpa. " J'accuse réception, il me dit encore " be ready please for a short vectoring ILS 30 L " et après nous avoir autorisés un peu plus tard vers 3000' et 180 kts, il nous switche avec la TWR.

Pour finir sur une note de bonne humeur un rien sarcastique, je soulignerais volontiers que le fait d'avoir pris 200 kg de plus que le fuel calculé par le CFPL, n'a eu, comme tout un chacun peut le constater, strictement aucune influence sur le déroulement des opérations et la prise de décision. Un truc que « l'otellesque Christian Fletcher » n'a manifestement pas compris, probablement parce qu'il n'a jamais mis les pieds dans un avion de ligne³

³ Les éditions ALTIIPRESSE avaient publié un livre contre Ryannair écrit par un commandant fictif