

VOL INDIGO VIP LE BOURGET – BLAGNAC



Il fait encore bien nuit lorsque nous poussons les portes de la somptueuse lounge de JETEX. A l'autre bout de l'immense parking en chantier qui fait face au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, le bouquet éclaté des trois anciens Fouga Magister de la Patrouille de France, éclairés depuis le socle de leur support, se détache à peine dans un crépuscule d'encre bleu-noire Waterman. Ici, l'éclairage est discret comme pour permettre aux passagers utilisateurs de cette prestigieuse entreprise internationale de Handling de poursuivre un sommeil interrompu ou aux équipages de préparer leur vision nocturne dans des cockpits parcimonieux en luminosité. Nous sommes invités par le Cercle Aéronautique du Parlement à compléter les sièges vacants d'un ATR 72 – 600 affrété par l'entreprise dans le but d'acheminer des parlementaires qui se rendent aux vœux du président de la société ATR à Blagnac.



Hier soir, tard dans la nuit, nous avons profité d'une chance exceptionnelle en étant admis à visiter l'entreprise qui gère les simulateurs de vol pour l'entraînement des équipages. Et, bien entendu, on n'a pas pu résister à se faire tirer le portrait dans des situations avantageuses... La majorité des simulateurs était occupée par des pilotes en test que nous avons vu sortir – après des « vols » de plusieurs heures - les traits un peu tirés...



Cockpit identique à celui d'un vrai, cabine hermétiquement coupée du monde extérieur, le tout monté sur vérins hydrauliques un peu bruyants !



A travers la large baie qui coure tout le long de la façade donnant vers leur parking privé, le spectacle est exceptionnel ! Ici, il y a tout ce qui existe de mieux en avions d'affaires : une belle collection de Dassault avec des Falcon 5 ou 20, de Bombardier avec des Challenger et des Global Express, des Gulfstream IV et V, un Embraer Phenom 100 et un Piaggio P 180 Avanti. Bien vite on se rend compte qu'on ne pilote pas dans la même classe... Mais ça fait du bien aussi de contempler de belles machines si lointaines de nos Piper, Cessna et autres DR...



Tandis que quelques retardataires dégustent encore un petit café ou un jus d'orange, nous passons les formalités de sécurité. Les lumières d'un matin blême d'hiver sont mises en place estompant progressivement une éclatante lune rousse qui a vécu dans la nuit une éclipse partielle. L'avion qu'ATR nous a envoyé est neuf et non encore livré à la compagnie indienne Indigo qui l'a commandé. L'aménagement de la cabine est assez basique avec des sièges à la

limite du spartiate car leur nombre a été optimisé pour des transports locaux sur de courtes distances et avec un coefficient d'emport maximum. La machine est toute neuve avec encore les protections de feuilles de plastique dans le couloir et sous les sièges. A l'instar des pilotes d'essais, nous avons un peu la sensation d'être des « voyageurs d'essais »...



On quitte le parking pour une longue traversée vers le sud du terrain en direction des seuils de pistes 07 ou 09. Il faudra revenir au Musée de l'Air et de l'Espace car j'ai l'impression que les collections extérieures se sont enrichies. Au loin, la base de Dugny est aussi le repère de machines historiques aujourd'hui privées de la situation V. L'accélération, sans point fixe préalable, est bien perceptible. Les deux turbines Pratt et Whitney tirent bien... Airborn, on vire un peu sur la droite et on se retrouve au sud de Roissy. Juste sous l'aile gauche, un Liner décolle de la 08 droite. Derrière sa trajectoire initiale de montée, le terminal 2G bien connu des provinciaux qui se rendent à Paris Roissy.



La lumière est très correcte même si le soleil apparait voilé mais on observe un front qui se constitue droit devant, plein sud et des barbules effilochées ne tardent pas à jouer avec l'aile haute de l'avion.



Comme dans une soufflerie on distingue bien ces formes de feux follets qui tentent de se coller à l'extrados puis s'étirent et se déforment avant de disparaître happées par le néant. Très vite, la couche s'est soudée et, à la manière d'un randonneur qui savourerait le chemin de crête vosgien, on survole une mer de nuages à la recherche de trous ou de massifs en émergeant. Pas de trous salvateurs pour un pilote VFR en on top cherchant à regagner la terre et pas de montagnes pointues ou ballonnées pouvant servir de repère à un promeneur céleste !



Un monstrueux édredon duveteux constitué de boules de coton hydrophile qui se pelotonnent pour former d'étranges formes faméliques recouvre le sol à la manière d'une nappe nantie de boursoufflures. Parfois, l'édredon magique apparaît comme relativement lisse, comme si l'on venait d'y passer un coup de fer à repasser, parfois, il offre à la vue des stries longilignes qui s'entrecroisent comme le monstrueux rainurage d'une moraine rabotée par le lit d'un glacier disparu. Rarement une grande baignoire dans les plumes laisse à penser que Pantagruel – qui a vécu non loin – s'y est prélassé après un repas hors normes. Plus loin, à l'est, à la lisière de l'horizon, la mâchoire carnassière des Alpes, à peine teintée d'une nuance de rose, semble narguer la muraille du monde connu.

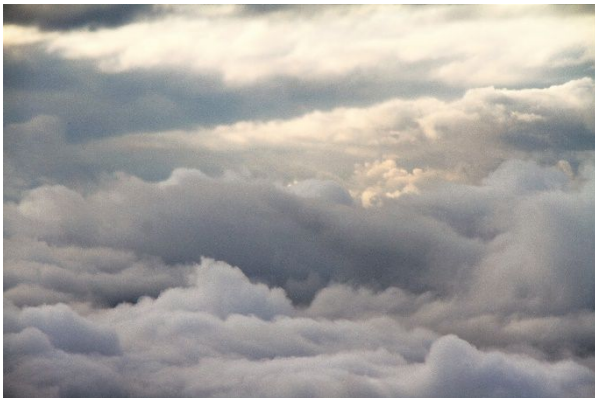


Le survol du Massif Central ne laisse rien paraître : pas le moindre Puy creusé d'un coquetier à son sommet, pas la moindre vallée sauvage, noire comme une forêt de Bohème et pas le moindre plateau d'altitude couleur de chaume. Sur les Marches des Causses, la nappe s'effrange petit à petit en offrant l'image d'une double épaisseur de nuages qui se superposent comme une monstrueuse génoise.



Comme tout pilote VFR, je suis toujours, en passant ici, obnubilé par une collision avec un vautour fauve mais à notre altitude de croisière aucun de ces volatiles n'est assez fou pour percer la couche, quel intérêt y aurait-il ?

Il n'y a pas de rupture franche dans cette étendue blanche. Si les points hauts se dévoilent maintenant, dans les vallons borgnes, gris et ternes, des lambeaux de stratus s'ingénient à faire de la résistance en



montant à l'assaut de douces pentes délicatement ciselées, à la façon de mini-entrées maritimes. L'impression visuelle est celle d'une coulée de crème Chantilly s'immiscant dans une assiette de desserts. Plus loin, le paysage de couvercles bosselés de notre bonne vieille terre devient carrément dantesque en laissant monter des champignons vénéreux de vapeurs bouillonnantes projetées vers le ciel comme le panache d'un volcan imaginaire ou issues de trous de souffleurs comme à la Réunion ou en Polynésie.

Un peu indifférent – semble-t-il – au spectacle de cette buanderie infernale qui se déroule à quelques milliers de pieds sous notre bel ATR 72 600, les parlementaires et autres dignitaires profitent à plein d'une opportunité maintenant rare : la visite du cockpit en plein croisière. Nous, les pièces rapportées, on se résigne à profiter du vol retour pour satisfaire notre curiosité. Impatient, je me glisse toutefois dans la queue des sympathiques notables. Je suis sur le point d'arriver en pôle position lorsque l'hôtesse m'informe que la procédure d'approche est enclenchée et que la place dans le jump Seat est réservée, pour l'atterrissage, à un ambassadeur, alors, je regagne ma place, respectueux...



Après un semblant de désintégration, les masses nuageuses se reforment tandis que, sous l'effet d'une tramontane invisible, quelques nuages joufflus se muent en lenticulaires. Cette fois-ci, c'est un lit de coton cardé qui bouloche un peu. Au loin, un Liner, cap à l'est, attaque son ascension sur les marches inégales de cette véritable cuisine du diable. Les Pyrénées sont dans la crasse. Le pilote annonce qu'il entame son approche.



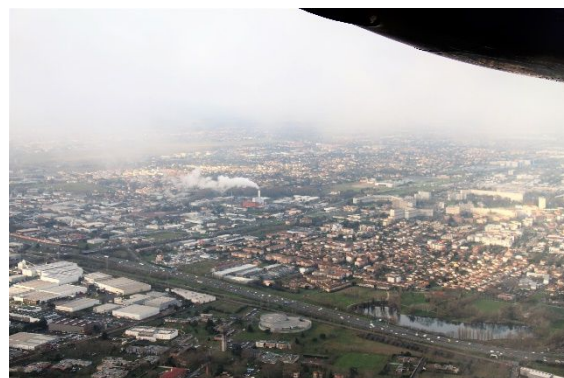
Notre appareil s'incline vers la crème fouettée et j'ai nettement le sentiment que, tout comme moi, il renâcle un peu à s'y tremper. Peut-être ne s'agit-il pas d'une bouche à sucre ? Pour nous, pilotes VFR entraînés à la navigation par rapport à des repères visuels, c'est un peu contre-nature de nous obliger à plonger dans cette soupe poireaux-pommes de terre comme un baigneur inattentif que l'on pousserait dans une piscine glauque. On a beau savoir qu'en dessous, c'est le pays de cocagne, entrer de plein gré dans ce lit douillet mais hostile est un peu angoissant. On traverse le bain moussant.



Ce coup-ci, ça y est ! Les volutes d'une fumée blanchâtre défilent derrière les hublots, fous et indisciplinés. Le commandant de bord annonce un beau temps froid et ensoleillé à l'arrivée. Pourquoi pas ?

On perce pour découvrir un sol qui ressemble à une tenue de camouflage de l'armée française. A gauche, au loin, Franczal où j'y ai de bons souvenirs et, en dessous, les faubourgs de n'importe quelle ville du monde car le cœur de la cité rose est de l'autre côté...

Posé en 32 L. Beaux et grands hangars modernes qui abritent Airbus, parkings avions géants regorgeant de trésors technologiques et d'œuvres d'art sur leurs dérives bien alignées. Par un dédale de bretelles et de taxiways, comme dans un jeu de piste en rase campagne, on gagne les ateliers d'ATR en admirant le sens de l'orientation des pilotes. Notre machine est petite en comparaison des A 380, A 350, A 340 et A 320 que nous saluons au passage avec respect et





admiration. L'ATR stoppe ses moteurs devant un bâtiment qui ne paie pas de mine et tous les pax sont dirigés vers un hall de contrôle de sécurité puis un grand bus. En route pour la chaîne de montage !

Dans le bus bien plein, premier briefing de présentation de l'entreprise. Je regrette de ne pas être destinataire d'une plaquette détaillée de l'histoire et de l'organigramme de la maison comme me les envoyaient les usines d'avion quand j'avais l'audace de leur demander de la documentation dans les années soixante. On nous informe que toute photo est interdite sur les chaînes de montage, secret industriel – bien compréhensible – impose. Nous sommes divisés en petits groupes affectés d'un guide qui ne sera pas avare d'explications.



ATR est une entreprise avec 50% des capitaux à Leonardo (anciennement Finmeccanica) et 50 % Airbus. Les fuselages arrivent de Parmigliano d'Arco à côté de Naples en Italie, via le port de Barcelone, les ailes de Stellia Aerospace – usine Airbus de Mérignac -, les moteurs du Canada et les hélices de Figeac, des 568 F à six pales, juste à côté. ATR fabrique des avions de 42 à 78 places plus économiques de 40 % en carburant que les jets affectés à des liaisons similaires. Il emploie 7 000 personnes dont 1 300 à Toulouse. Compte tenu de la configuration des lieux, nous ne nous retrouvons pas dans une chaîne de montage où la construction de l'appareil commence à un bout et finit à l'autre. L'usine se compose de deux grands halls d'assemblage qui ont servi, par le passé, à la construction d'autres types d'appareils n'appartenant pas à la famille des ATR et une petite partie sert aux travaux de finissage d'A 320. Ultimes travaux de câblage de la carlingue arrivée d'Italie déjà bien préparée, mise en croix avec une aile supérieure qui paraît terminée en dehors des

deux berceaux des turbopropulseurs PW 127 M, pose des moteurs dont la facture est adressée à

l'acheteur à ce moment précis, et, dès ce stade de la ligne, premiers tests sur les branchements électriques et électroniques. Ensuite vont se dérouler les opérations de mise en place des éléments d'un cockpit qui n'a rien à envier à celui d'un gros porteur ainsi que de l'aménagement intérieur. La peinture extérieure dépend d'une autre entreprise et n'est pas assurée par ATR.



La visite est très sympa et décontractée au milieu de techniciens qui s'affairent dans une ambiance de travail très professionnelle. Comme à Saint Nazaire Montoire où nous avons assisté à la construction de tronçons de fuselage d'A320 ou ici, un peu plus loin, à l'usine de Toulouse Saint Martin Lagardère sur le site des A 380. Notre découverte de l'antre où sont peaufinés ces merveilles se conclut par des photos de familles faites par le photographe de l'usine et qu'il faudra aller copier sur leur site internet...

Et puis, réception au siège d'ATR pour la cérémonie des vœux du PDG, Monsieur Stefano Bartoli. Nous sommes un peu perdus dans ce monde de capitaines d'industrie mais l'accueil est vraiment très chaleureux pour tous, les discours intéressants et, le buffet parfait... Nous en profitons pour faire plus connaissance avec l'encadrement des autres associations du CAP et nouer quelques projets d'avenir.

Et puis, c'est l'envol retour avec la même machine qu'à l'aller et - presque les mêmes places - pour bénéficier d'une vue excellente. Visite du cockpit qui a tout d'un grand. Dès le début du vol, la vue du sol est cachée par la même couche nuageuse qu'à l'aller, monstrueux entrepôt de coton ratissé avec un râteau ébréché. Puis l'épaisseur de la couche s'amincit en survolant la Loire.



Les multiples survols de la région nous ont appris à reconnaître les centrales nucléaires de part et d'autre de Briare : aussi, on se repère facilement à la vapeur d'eau des tours de condensation.



Et puis la machine baisse son altitude de vol et on aborde la région parisienne comme cela nous est impossible en VFR. Le port d'Argenteuil, les ensembles urbains d'Épinay sur Seine, Garges les Gonesse puis une courte finale sur la 07 du Bourget.





Une belle journée aéronautique se termine dans une intense lumière froide et jaune d'hiver. Mais que ça a de la gueule !

Monsieur le président du CAP, c'est quand tu veux ! On est toujours disponibles pour ce genre d'aventure !

