Thierry Vigoureux

Aux commandes de l'Airbus A380, pour le premier vol, probablement mardi, Claude Lelaie et Jacques Rosay forment un équipage de choc. A peu près tous les avions civils et militaires qui volent en France sont passés entre leurs mains. Un curriculum vitae qu'ils exposent avec pudeur, presque de la gêne.

Leurs débuts de carrière passent par les avions de chasse comme la plupart des pilotes d'essai. Rencontrer des situations extrêmes permet ensuite d'être confronté à des conditions seulement anormales, sans stress particulier. Après Polytechnique et Sup Aéro, Claude Lelaie, 58 ans, poursuit une carrière militaire d'ingénieur navigant au Centre d'essais en vol. Pour apprendre le métier d'expérimentateur, il suit l'enseignement de l'Empire Test Pilot School de Boscompe Down (Angleterre). C'est une des quatre grandes écoles mondiales de pilotes d'essai.

Avant de voler à Mach 2, Claude Lelaie a commencé par être pilote privé. Il continue à pratiquer l'aviation légère. Il considère cette activité comme essentielle dans le paysage aérien français sans laquelle Airbus, comme Air France, n'existerait pas. Peut-être le croiserez-vous en week-end sur un aérodrome du Sud-Ouest à bord de son TB 20, un monomoteur cinq places. « *Ma fille a été lâchée seule à bord dès quinze ans et demi* », se souvient-il. Son autre passion la musique – notamment l'opéra – l'amène à écouter un autre chant que celui des réacteurs.

Jacques Rosay, 55 ans, sort, quant à lui, de l'entité française, l'Ecole du personnel navigant d'essais et de réception (Epner) à Istres. Auparavant, ingénieur de l'Ecole de l'air, il a volé sur Mirage III comme pilote de chasse pendant cinq ans, testé près de 150 aéronefs, travaillé à temps partiel à Air France, puis rejoint Airbus. Jacques Rosay, dont les deux filles souhaitent passer un brevet de pilote mais seulement par curiosité intellectuelle, pratiquait le planeur. Il s'intéresse aussi à la voile, une autre activité de fun avec le vent, très proche de l'aéronautique.

Quelles sensations éprouvent-ils aux commandes de l'A 380, le plus gros appareil de transport jamais construit ? « *C'est un avion à quatre moteurs. On va mettre la puissance ; il va accélérer, puis sensiblement à la même vitesse qu'un autre avion, de l'ordre de 270 km/h, il va décoller. C'est tout. Ce n'est pas une aile volante,* relativise Claude Lelaie. *Quand Boeing a lancé le 747, sa masse était le double de celle du 707. Avec l'A 380, nous allons passer de 400 à environ 600 tonnes. Le saut est beaucoup moins important.* »

La découverte d'un nouvel aéronef, malgré les essais en soufflerie, les nombreux programmes de calcul, un millier d'heures passées en simulateur, comporte pourtant des inconnues. « *Oui, un peu comme un appartement dont on visite les pièces,* confie Jacques Rosay. *Dans l'une d'elles, il n'y a rien à faire ou un petit coup de peinture ; dans une autre, il y aura du travail* », évoquant ainsi les tests auxquels seront soumis tous les systèmes. Deux mille trois cents heures de vol sont prévues par tous les temps, froid polaire, chaleur tropicale avant la livraison du premier appareil dans un an.

« *Dans ce métier, il faut avoir un peu peur, c'est-à-dire être prudent. Je suis confiant mais j'ai toujours ce qu'il faut de doute* », insiste-t-il, soulignant que le pilote d'essais doit sans cesse prendre du recul, tant à l'égard du prototype que de lui-même.

Le total des heures de vol de Lelaie et Rosay n'est pas considérable, de l'ordre de 15000. Beaucoup moins qu'un pilote d'Air France. Mais ce sont des heures qui comptent double, dit-on souvent, en évoquant l'attention permanente qu'exige cette activité. La licence de pilote d'essai – seulement deux cents titulaires en France – donne droit de voler au-delà des limites d'utilisation et sur n'importe quel appareil contrairement à un pilote « classique », qualifié sur un seul type de machine.

Mais Lelaie comme Rosay n'en sont pas à leurs premiers vols... L'un a guidé les débuts de l'Airbus A319 puis de l'A340-600 (le plus long avion du monde) ; l'autre était aux commandes de l'A318 et de l'A340-500. Ce dernier appareil, un très long-courrier, rallie maintenant tous les jours Singapour à New York non stop en plus de 18 heures de vol. Claude Lelaie garde aussi un souvenir ému du premier décollage de l'AM 69. C'était en 1972. Il s'agissait d'un prototype réalisé par les élèves de l'Ecole nationale supérieure des arts et métiers, du champ d'aviation de Pouilloux en Saône-et-Loire.

A bord de l'A 380, pas de grand chef comme sur un avion de ligne. Claude et Jacques vont prendre alternativement le mini-manche de l'A380 lors de ces deux phases importantes du vol que sont le décollage et l'atterrissage. Les responsabilités ne sont pas diffuses, plutôt collégiales. L'équipage, assez cosmopolite à l'image du constructeur Airbus, compte trois ingénieurs – l'Allemand Manfred Birnfeld, le Français Jacky Joye et l'Espagnol Fernando Alonso – et un mécanicien, le Français Gérard Desbois. Ce dernier, quand il est saturé d'Airbus, s'envole de Lasbordes, un des aérodromes de Toulouse, à bord de son Piper J3, un avion bois et toile datant de la dernière guerre. Au total, le service des essais en vol d'Airbus rassemble 28 pilotes et 55 ingénieurs. Des femmes ? « *Il y en a. Nous les surnommons les ingénieuses et certaines, de grande qualité, sont appelées à de très belles carrières* », se félicite Claude Lelaie.

En cas de problème lors d'un vol, Jacques Rosay rappelle la procédure : « *La poursuite, la modification ou l'interruption d'un vol nous est souvent proposée par les ingénieurs, installés à l'arrière devant leurs consoles. S'il y a désaccord entre nous, c'est le plus prudent qui l'emporte.* »