

p.04

LA VIE DE L'ÉCOLE
Les projets de Vincent Six pour HEI

p.20

INFO MÉTIERS
Un ingénieur HEI
pilote de 747

p.25

LA VIE DU RÉSEAU
Retour sur le grand
rassemblement

GRAND ANGLE

Le temps de travail a-t-il encore un sens ?

Avec les témoignages de Jean-Yves Boulin, Ghislaine Strebelle, Samuel Leroy, Hubert Landier, Aurélie Leleu et Cécile Dufraigne, Adrien Dion, Louis-Éric Salembier et Julie Phan.

AROUND THE WORLD

Amaryllis : six élèves-ingénieurs au grand coeur aux Philippines.



Laurent Prunier

L'homme qui fait voler 400 tonnes de métal



Laurent Prunier

(1999)
Pilote et romancier

Nordiste d'origine et breton d'adoption, Laurent Prunier fait partie d'un petit monde : celui des pilotes capables de prendre les commandes d'un Boeing 747 de 400 tonnes pour des vols long-courriers, sur les cinq continents. Salarié d'Air France depuis douze ans, il décrypte un métier complexe qui le soumet à un rythme de vie effréné et à des remises en question constantes, très loin des clichés associés à la profession.

RARES SONT LES ANCIENS ÉLÈVES D'HEI QUI FINISSENT DANS UN COCKPIT. D'OÙ VOUS VIENT L'ENVIE DE VOLER ?

J'ai toujours voulu être pilote. J'ai grandi en région parisienne, à deux pas des pistes d'Orly ; mes premiers souvenirs d'enfance sont associés aux avions que je voyais se présenter en bout de piste depuis la cuisine familiale. Grâce à un collègue de mon père, j'ai connu mon baptême de l'air à quatorze ans, en planeur. Ces engins sont à l'aéronautique ce que les voiliers sont à la navigation : une excellente école d'exigence et d'humilité. En vol comme à l'atterrissage, rien ne vient rattraper vos petites erreurs. On apprend à se débrouiller sans le secours d'un moteur, à préparer soigneusement sa navigation...

POURQUOI AVOIR INTÉGRÉ HEI PLUTÔT QU'UNE FORMATION SPÉCIALISÉE COMME L'ENAC ?

Le contexte économique n'était guère favorable à l'époque où j'ai passé mon bac. La première guerre du Golfe avait débouché sur une hausse des cours du pétrole qui pesait considérablement sur les compagnies aériennes, à tel point qu'Air France avait cessé de recruter des pilotes de ligne. Je me suis alors orienté vers HEI dont le côté généraliste ne me fermait aucune porte, avec l'intention de me lancer dans le secteur de l'industrie aéronautique. J'ai abandonné un temps l'idée de devenir aviateur professionnel ; je travaillais depuis deux ans déjà comme ingénieur maintenance chez Air Liberté lorsqu'Air France a annoncé l'ouverture de sa propre école de pilotage, en 2000.

LES SÉLECTIONS SONT-ELLES AUSSI DIFFICILES QU'ON LE PRÉTEND ? QUELLES ÉTAPES AVEZ-VOUS FRANCHIES ?

Le concours proposait 36 places pour près de mille postulants. Il se déroule en plusieurs phases et s'étend sur près de six mois. Au terme d'une première série de tests psychotechniques et d'épreuves d'anglais et de français, les 300 candidats sélectionnés subissent une évaluation personnalisée destinée à analyser leur personnalité, leur capacité à synthétiser rapidement

un nombre important d'informations, leur manière de gérer des situations délicates... J'ai intégré l'EPAG de Merville en juillet 2001 : navigation, aérodynamique, réglementation, droit aérien, anglais aéronautique, mécanique... J'ai

passé quatorze certificats théoriques avant de me consacrer à la pratique pour obtenir mon brevet de pilote professionnel.

QUAND AVEZ-VOUS PRIS LES COMMANDES DE VOTRE PREMIER AVION DE LIGNE ?

On ne pilote pas un Boeing ou un Airbus à la sortie de l'EPAG : passer d'un bimoteur de 5 places à un A320 ne s'improvise pas. Il faut réussir une série de qualifications en simulateur puis réaliser une quarantaine de vols aux côtés d'un instructeur. C'est à ce stade qu'on prend vraiment conscience de la densité de notre travail... On est loin de l'image du commandant de bord qui lit le journal en jetant de temps en temps un œil au tableau de bord. Les clichés ont la vie dure... d'autant que nous nous amusons parfois nous-mêmes à les entretenir !

À QUOI RESSEMBLE VOTRE QUOTIDIEN ?

Le plus complexe consiste à gérer l'équilibre entre vie personnelle et vie professionnelle, d'autant que nous volons beaucoup les weekends. Ce n'est pas un hasard si un navigant sur deux divorce... Comme mes 3 800 collègues, je ne reçois mon planning mensuel que le 25 du mois précédent, ce qui nous contraint à jongler avec les agendas de toute la famille. Beaucoup de pilotes ont d'ailleurs recours à des jeunes filles au pair ou à des nounous présentes en permanence. L'autre impératif de ce métier, c'est la nécessité de savoir gérer la fatigue : un trajet de quinze à seize heures, comme un Paris-Santiago,

* On est loin de l'image du commandant de bord qui lit le journal en jetant de temps en temps un œil au tableau de bord...





commence souvent par un décollage en fin de soirée, suivi d'une nuit blanche dans le cockpit. Une fois à notre hôtel après une heure de bus, on prend quelques heures de sommeil en plein décalage avant de repartir en fin d'après-midi pour enchaîner une seconde nuit blanche et arriver à Paris à l'aube. C'est un rythme de rotation qui met notre santé à rude épreuve et pèse sur la vie privée, même si je fais en sorte d'être pleinement présent pour ma famille pendant mes jours de repos.

AVEZ-VOUS LE SOUVENIR D'UN TRAJET PARTICULIÈREMENT DIFFICILE ?

Du temps des pionniers de l'aviation civile, un vol sans histoire était franchement rare ; c'est l'inverse aujourd'hui. Dans l'immense majorité des cas, aucun événement particulier ne vient compliquer le trajet. J'ai cependant le souvenir d'un atterrissage compliqué à Atlanta : une série d'orages frappait toute la région, y compris les aéroports voisins. Le temps passait, nos options de décollage tombaient les unes après les autres et nos réserves de carburant commençaient à se réduire sérieusement sans qu'aucune solution n'apparaisse. En définitive, nous avons réussi à nous poser sur une piste inondée entre deux éclairs, sans que les passagers ne se rendent compte de quoi que ce soit en dehors du retard à l'arrivée... Vivre cette situation en vrai n'a rien à voir avec une séance de simulateur. C'est ce qui fait tout l'enjeu de notre métier : savoir réagir devant une situation exceptionnelle.

COMMENT ÊTES-VOUS ÉVALUÉ ? CONTINUEZ-VOUS DE VOUS FORMER ?

Au-delà de la surveillance purement médicale, nous sommes constamment évalués au cours de notre carrière. Nous passons régulièrement par des séances de simulateur de réentraînement et nous sommes soumis chaque année à une série de contrôles : si nous échouons, notre licence est suspendue jusqu'à nouvel ordre. Au sol, un contrôleur teste quatre fois par an notre connaissance des procédures de résolution de panne. Le même type d'évaluation est réalisé en conditions réelles par un pilote instructeur qui nous observe au cours d'un vol standard. Cette veille permanente fait que nos compétences professionnelles suivent toujours l'évolution des techniques et des procédures.

CONTINUEZ-VOUS DE VOLER EN DEHORS DE VOTRE TRAVAIL ?

Il m'arrive d'emmener des proches sur un aéroport pour un baptême de l'air, mais mon métier est suffisamment passionnant pour que je n'en ressente pas le besoin. Chaque pilote réagit à sa manière sur ce plan : beaucoup de mes collègues sont instructeurs dans des aéroclubs. Je préfère couper en faisant de la voile et des randonnées, ou en écrivant (cf. encart).

Plus d'infos :

www.salondumanuscrit.fr/oeuvre/turbulences-en-ciel-clair/laurent-prunier/pilote

ON VOUS EN DIT PLUS

HUIS-CLOS À 35 000 PIEDS

Un vol de nuit, 400 passagers, 18 membres d'équipage, un Boeing 747 lancé à 900 kilomètres heures et un cadavre : une formule presque mathématique pour un récit qui réinvente le mystère de la chambre close, transposé à 10 000 mètres d'altitude. En imaginant l'intrigue de Turbulences en ciel clair, Laurent Prunier renoue avec la longue tradition des pilotes écrivains dont Saint-Exupéry est la plus célèbre incarnation. Sans se prendre au sérieux pour autant : « écrire ce livre était un défi personnel, mais surtout une récréation, une manière d'utiliser les centaines d'anecdotes qu'on recueille dans ce milieu et qu'on rêve de partager », explique un auteur ravi de pouvoir jouer avec les codes du polar et les clichés associés aux hôtesses, aux stewards ou aux commandants de bord.

Conçu comme un polar-détente, écrit au cours d'escapes entre deux vols, Turbulences en ciel clair est disponible sur le site du Salon du Manuscrit, une société d'édition participative. S'il est commandé à plus de 250 exemplaires par les lecteurs, le roman accessible en ligne librement sera édité physiquement par la Maison de la Fiction et distribué en librairie.

////////////////////////////////////