

PERPIGNAN



Quand l'A380 fait face au public de l'aéroport catalan à 11 h 20 très précises, avec ses 80 mètres d'envergure, c'est un même souffle d'admiration qui sort de toutes les bouches. Photos Philippe Rouah.

Dans le ventre d'un géant

L'Airbus A380 s'est épris, depuis longtemps, du climat perpignanais. Au point qu'hier - après six mois de négociations en interne - il a fini par se poser sur le sol de la Llabanère, pour une expérience inédite : un voyage au cœur de ses entrailles. Une visite spectaculaire... sous haute surveillance.



L'aéroport de la Llabanère, vu du hublot de TA380. Près de quarante mètres séparent le hublot du bout de l'aile, qui étale au soleil ses 400 m² de voilure (800 m² en tout pour les deux ailes).

Badge d'accès au tarmac. Carte d'accès à bord. Portiques. Fouille. Cordon de sécurité. Et service d'ordre omniprésent. Pas question de plaisanter, les journalistes ont été briefés: pas d'images. Tout contrevenant sera... dans l'embaras, pour dire les choses poliment Digne d'une visite présidentielle, le moindre déplacement de l'Airbus A380 apporte son lot de secrets et d'interdits. Sur lesquels on s'empresse de mettre un mouchoir, tant le privilège d'approcher le mastodonte est rare. Et tout à coup, frémissements dans la foule. Le voilà, point noir à l'horizon, qui grossit de minute en minute. Dans un silence éclatant et une lenteur trompeuse, de toute la force de ses 370 tonnes, le titanesque A380 s'apprête à entrer en contact avec le sol catalan. Pour y rester. Pour une fois, on oublie les "touch and go", opérations d'approche dont l'aéroport est régulièrement témoin, pour une visite en bonne et due forme. Par petits groupes, les journalistes sont invités à monter à bord. Et dans le lot, finalement, photographes et caméramen sont aussi les bienvenus.

Bienvenue à bord !
Vingt-cinq marches à gravir... Et on y est. À l'intérieur, nul tapis rouge. Mais des kilomètres de câbles, presque à nu, d'isolant sans revêtement, d'appareils de mesure, et un alignement de bidons remplis d'eau pour simuler la masse. Une beauté brute... Voici donc le premier A380 jamais sorti des usines de Toulouse, le prototype WOW (pour Whisky-Oscar-Whisky), qui a fêté le 27 avril dernier ses deux ans de vol ! Un gros

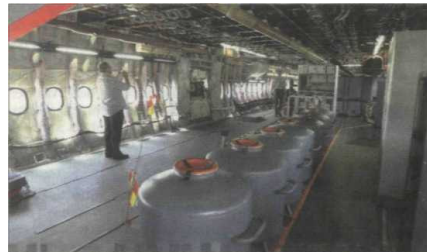


Près de la roue et des mécanismes, on se sent tout petit.

bébé, dont Gérard Desbois, le mécanicien navigant d'essai, nous fait la visite. "Ici, il n'y a aucun siège. Uniquement des appareils de mesure, destinés à analyser le comportement de la machine. Ce prototype a effectué le tour du monde, c'est celui qui est présenté au client, mais il ne sera jamais vendu. Il servira, toute sa vie, aux tests". Gérard Desbois circule avec aisance au milieu des appareils en tout genre. "Là, c'est la station ingénieur navigant, qui sert à éditer l'ordre d'essai qui reprend toutes les actions à effectuer par les pilotes, et à collecter les informations. 300 000 paramètres sont enregistrés en continu, et sont envoyés dans une salle de télésurveillance à Toulouse".

Quittons la main deck pour l'upper deck (pont supérieur, en langage terrestre). "Le main deck correspond à une cabine de 747. L'upper deck à celle d'un 340. Tout le nécessaire a été apporté, les turbulences sont filtrées, amorties, c'est un confort jusqu'à présent inégalé... Et c'est un avion excessivement facile à piloter". Une affirmation qu'on se garderait d'avancer à la vue du cockpit ! Allez, une dernière photo, un dernier regard, et il est temps pour l'équipage de repartir à Toulouse. La porte se ferme, les moteurs vrombissent. Et bientôt, de l'oiseau de métal, on n'aperçoit que le postérieur. Mais que personne ne s'offusque, c'est un postérieur historique.

Barbara Gorrard



À l'intérieur du prototype, des kilomètres de câblages, et des bidons remplis d'eau pour le lestage. De quoi être impressionné.



Le saint des saints, le cockpit : 8 écrans et 2 latéraux, 4 manches latéraux, 4 manettes de gaz pour les 4 moteurs Rolls-Royce...



300 000 paramètres sont enregistrés en continu depuis cette station pour les ingénieurs navigants, et sont envoyés à Toulouse.



Une photo souvenir devant le réacteur. Histoire que les privilégiés du jour puissent attester de leur présence aux pieds du roi 380 !

WOW!

- **Nom** : le tout premier prototype A380 sorti de l'usine est celui qui était hier à Perpignan. Son immatriculation est F-WWOW, d'où son petit nom, WOW. Par la suite, 13 Airbus 380 ont été construits, dont 9 ont déjà volé.
- **Poids** : 569 tonnes maximum en version passager. Si une version cargo est mise au point, le poids grimpera à 600 tonnes.
- **Envergure** : 80 m entre les deux ailes. La voilure (superficie des ailes) est de 800 m².
- **Motorisation** : le WOW est équipé de 4 moteurs Rolls-Royce. D'autres sont équipés de 4 moteurs Engine Alliance.
- **Capacité** : 310 000 litres de kérosène. Avec 550 passagers à son bord, l'A380 en consomme 31 par heure et par voyageur.
- **Capacité maximum d'emport** : 880 passagers. Un test a permis l'évacuation de 873 passagers en 78 secondes. Durée de vie : entre 80 000 et 100 000 heures de vol.
- **Formation des pilotes** : pour un pilote d'Airbus (A340, par exemple), 15 jours suffisent à maîtriser l'appareil. Pour un pilote de Boeing, il faudra compter 6 à 8 semaines. Airbus compte une vingtaine de pilotes de l'A380.
- **Pourquoi l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes** : à cause de la Tramontane... Pour obtenir la certification en autoland (le pilotage automatique par fort vent de face), Airbus a signé avec la CCI de Perpignan un contrat de 10 ans, portant sur 100 touchers (300 avec l'A380,700 avec d'autres avions). L'A380 était donc déjà venu à La Llabanère pour ces opérations, notamment il y a 15 jours avec une Tramontane à près de 40 nœuds. Ce qui a nécessité des aménagements de la piste, non pas dans la longueur (l'A380 n'a pas besoin de plus de longueur qu'un autre avion), mais dans la largeur, afin d'éviter que les réacteurs n'aspirent des graviers ou cailloux, qui causeraient des dégâts irréparables. Mais c'est la première fois que l'avion s'immobilise ainsi pour la postérité.