

Mercredi 19 Décembre 2007 10h59mn 47s

Cher Monsieur,

Je suis un écrivain et cinéaste belge, j'ai obtenu le Prix Médicis avec mon dernier livre FUIR (vous trouverez de nombreux renseignements sur mon travail sur le site de Mirko Schmidt www.jean-philippe-toussaint.de), et, dans un nouveau livre, je voudrais écrire une scène de décollage d'un Boeing 747 de l'aéroport de Narita de nuit dans des conditions de tempête. Ce qui m'intéresse, c'est l'aspect visuel du ciel (pluie, grêle, éclairs), visualisations des effets du vent et des nuages sur l'atmosphère et conséquences des turbulences sur la stabilité de l'avion jusqu'à son arrivée à son altitude de croisière.

Je serais heureux de vous inviter à déjeuner pour en parler un jour avec vous. Pour l'instant je suis à Rome (ce qui explique l'absence d'accents dans ce message). J'habite à Bruxelles, mais je serais libre pour me rendre spécialement à Paris (ou à Roissy, si c'est plus pratique), n'importe quel jour entre le 3 et le 11 janvier 2008.

On m'a également parlé du simulateur de vol, je ne sais pas si ce serait possible de l'envisager.

Tres cordiales salutations

Jean-Philippe Toussaint

Mercredi 19 Décembre 2007 15h16mn 34s

bonjour,

E. M. m'avait bien entendu parlé de notre éventuelle conversation. Ce sera avec plaisir, j'espère pouvoir être à la hauteur de vos questions... Je vais rassembler quelques documents techniques, sur la météo de Narita et sur les phénomènes atmosphériques en général affectant l'aviation, ceci devra rester accessible malgré peut-être un peu de jargon. Je rentrerai d'une rotation sur Fort de France le jeudi 10 janvier dans la matinée, peut-être pourrions-nous nous rencontrer à midi ?

Très cordialement

Guilhem Perrichet

Lundi 24 Décembre 2007 14h45mn 29s

Cher Guilhem Perrichet,

Merci pour votre réponse.

La date du 10 janvier me convient très bien, mais je me rends compte qu'il n'y a plus de liaison Thalys entre Bruxelles et Roissy.

Pourrions-nous nous retrouver à Paris, pour déjeuner, par exemple au Terminus Nord, en face de la gare du Nord, vers 12 heures 45' (je pourrais prendre un train qui arrive de Bruxelles à 12 heures 35' et repartir après le déjeuner).

Dites-moi si cela vous convient.

Au plaisir de vous rencontrer.

Jean-Philippe Toussaint

Mercredi 26 Décembre 2007 19h20mn 58s

bonsoir,

je serai à 12h45 au Terminus Nord le 10 janvier. En cas de problème je suis joignable au +33 xxx xxx xx. Passez un bon réveillon. Très cordialement.

Guilhem Perrichet

Jeuudi 27 Décembre 2007 10h08mn 29s

Merci beaucoup.

Je viens de prendre mon billet de train et de réserver une table au Terminus Nord au nom de Toussaint.

Meilleurs voeux.

Cordialement

Jean-Philippe Toussaint

Vendredi 11 Janvier 2008 8h50mn 23s

Cher Guilhem Perrichet,

Merci, vraiment, pour les précieuses informations que vous m'avez données lors de ce sympathique déjeuner au Terminus Nord.

Pouvez-vous me communiquer votre adresse postale, j'ai retrouvé un exemplaire de FUIR, mon dernier livre, que je voudrais vous envoyer.

(..)Cordiales salutations

Jean-Philippe Toussaint

Vendredi 11 Janvier 2008 20h53mn 10s

Cher Jean-Philippe Toussaint,

quelle étrange conversation avons-nous eue hier ! Tous ces dessins et ces notes qui se sont télescopés sur votre petit cahier, avez-vous pu vous y retrouver, j'ai la sensation d'avoir été trop bavard, et surtout trop confus ? Le privilège d'avoir été introduit dans ces quelques pages au coeur de l'action de votre ouvrage me flatte et je n'en ai d'ailleurs communiqué aucun détail à mon épouse en rentrant comme si j'étais détenteur d'un secret ! Plus sérieusement, si d'autres détails vous manquaient sur mon domaine et sur cet épisode je suis tout à votre disposition pour en parler, par mail ou de vive voix. (..) Je n'ai pas eu le temps de vous dire que j'avais déjà lu Fuir, avec beaucoup de plaisir d'ailleurs.

Très cordialement

Guilhem Perrichet

Mercredi 23 Janvier 2008 16h56mn 16s

Cher Guilhem Perrichet,

Voilà, mon séjour de deux semaines à Ostende s'achève, où j'ai fait bon usage des informations que vous m'avez données. Cela n'a pas beaucoup d'importance, mais je me suis demandé de quoi l'expression PA était l'abréviation, pour désigner le circuit de radio interne (et cette expression "circuit de radio interne" vous semble-t-elle correcte, et en quoi diffère-t-elle des expressions "radio de bord" et "interphone"?)

Bien cordialement

Jean-Philippe Toussaint

Vendredi 25 Janvier 2008 12h15mn 04s

cher Jean-Philippe Toussaint,

Pour le PA attention cette abréviation est doublement utilisée dans un avion. Il peut s'agir du Pilote Automatique, qui est engagé en général au cours de la montée, disons dans les dix minutes suivant le décollage, mais je ne suis pas certain que nous l'ayons évoqué.

Il s'agit également du Public Adress, qui est le circuit d'annonce aux passagers via des hauts-parleurs situés en cabine (dans notre cas dans la petite cabine du pont supérieur derrière le cockpit) ; il est mis en oeuvre soit par le micro du chef de cabine (ce n'est pas notre cas) soit par celui du commandant de bord. On pourrait le traduire par "circuit d'annonce aux passagers" mais seule la dénomination anglaise est utilisée dans les compagnies, surtout cargo.

La "radio de bord" est le système de communication entre l'avion et le contrôle aérien, par utilisation du même micro par les pilotes mais sur un autre canal bien entendu, avec réception soit par des hauts-parleurs situés dans le cockpit, soit par des casques portés par les pilotes. Nous n'en n'avons pas fait mention jusqu'à présent je crois ; les pilotes l'utilisent pour toutes les communications avec les contrôleurs, successivement de sol, de tour puis d'approche selon les phases de vol, afin d'obtenir les diverses autorisations, toujours successives, de mise en route, de roulage, d'alignement, de décollage et enfin de cap et d'altitude jusqu'à la croisière.

L'interphone est un troisième circuit de communication, qui porte bien son nom, car il met en relation les différentes parties d'un avion, grâce à des combinés, semblables à tous les autres interphones. Dans le cas précis du cargo ce système est différent et n'existe que pour la communication entre les pilotes et le personnel au sol, lors de la mise en pression hydraulique, puis du démarrage des moteurs. Dans ce cas qui nous concerne, le cockpit utilise toujours les mêmes hauts-parleurs et micros que précédemment, toujours sur un canal différent, et l'assistant, (c'est son nom) ou le mécanicien (s'il est plus compétent) communique grâce à un casque antibruit (à cause du bruit ambiant lors du démarrage des moteurs par exemple) muni d'un micro intégré. Ce casque est relié à une prise située sur le train d'atterrissage avant par un très long fil torsadé de plusieurs mètres. L'ensemble est toujours orange, afin d'être rapidement et sûrement vu. Les pilotes, et les accompagnateurs dans notre cas, verront cette personne, s'affairer autour de l'avion lors de leur arrivée, puis lors de la mise en route des moteurs, qui dure environ 4 à 5 minutes (une par moteur), par les vitres du cockpit pour les uns, et par les hublots pour les autres, auprès de l'avion, relié à celui-ci par ce

fil, dans le vacarme des moteurs qui démarrent. Je donne juste cette information comme un élément qui peut paraître étrange à un néophyte (les accompagnants assis en cabine) car la vision de cet employé si près de l'avion et des moteurs dans le bruit, et la pluie ce soir-là, est très impressionnante (j'ai eu cette sensation lors de mes premiers vols aussi), ce n'est bien entendu qu'une suggestion qui permet d'accentuer l'effet dramatique de l'avion dans l'orage.

Très cordialement

Guilhem Perrichet

Vendredi 1 Février 2008 8h30mn 27s

Cher Guilhem Perrichet,

Merci pour ces derniers renseignements.

Les dates du voyage à Singapour se confirment. Si vous ne repartez pas tout de suite, réservez la soirée du 10 mai, où je fais une intervention à l'Alliance française de Singapour (avec, si j'ai bien compris, la projection d'un de mes films).

Cordialement.

Jean-Philippe Toussaint

Lundi 13 Octobre 2008 17h28mn 01s

Cher Guilhem,

Je suis en ce moment à Ostende en train de retravailler à mon livre, et je viens de relire les pages relatives au Boeing 747 Cargo. Je suis satisfait du résultat, et je mesure que ton concours m'a été très précieux, tout particulièrement sur un point, le fait d'avoir appris que les accompagnateurs des chevaux de courses étaient présents avec eux pendant le décollage, sans compter de nombreuses précieuses informations de détail.

Je te ferai peut-être lire un jour quelques paragraphes, par acquit de conscience (pour te demander ton avis sur mon décollage, par exemple, et être encore plus précis), mais je suis confiant, il ne s'agit quand même pas d'un traité de pilotage...

Par parenthèse, je note que le mot "pantographe" que tu m'as appris au terminus Nord (je l'ai noté avec soin dans mon petit cahier) a trouvé sa place dans mon livre, mais que je n'ai pu me résoudre à employer le mot "taxiway" que je n'aime pas du tout (et, comme son équivalent français "voie de circulation" n'est pas très heureux, je me suis bien souvent contenté des "pistes").

Le livre devrait sortir en principe l'année prochaine.

J'espère qu'on se verra le 27

octobre dans l'avion d'Osaka (et à Kyoto aussi, j'espère, le soir ou le lendemain de notre arrivée).

Reçois mes amitiés et le bonjour de Madeleine.

Jean-Philippe Toussaint

Lundi 13 Octobre 2008 22h40mn 29s

Cher Jean-Philippe,

merci de tes nouvelles. Bien sûr que nous nous verrons sur le vol, il est toujours sur mon planning. Taxiway est en effet très vilain, mais piste ne concerne que la partie dévolue aux décollages et atterrissages, pourquoi ne pas utiliser tarmac ou bitume qui peut être utilisé indifféremment pour les pistes (runway en anglais exclusivement) et taxiways (utilisé en France) ? Quel est ton programme au Japon, uniquement Kyoto ? Tu présentes tes livres ou aussi tes films ? En ce qui me concerne, je suis hébergé à Osaka, à l'Imperial Hotel, je te rejoindrai avec plaisir à Kyoto si tu y es.
A vous deux toute mon amitié
Guilhem Perrichet

Jeudi 4 Décembre 2008 19h19mn 11s

bonsoir Jean-Philippe,

un petit mail très court, je rentre de New York. J'ai lu avec attention ton courrier, il me semble juste de corriger un petit détail, lorsque Marie arrive tu signales que tous les moteurs sont tous en fonctionnement, ceci est impossible car dès lors que les moteurs tournent il est impossible d'approcher d'un avion sous peine d'être aspiré par les réacteurs au devant de l'aile, et soufflé à l'arrière. La mise en route de ceux-ci s'effectue après toutes les opérations de chargement. Cependant le fonctionnement du réacteur auxiliaire qui est dans la queue ainsi que des groupes de conditionnement d'air situés sous le fuselage, que tu décris est suffisamment bruyant pour rendre l'approche de l'appareil impressionnante. Si tu en as encore la possibilité, démarre les moteurs une fois les portes fermées. Dernier détail, le fret n'est pas amarré mais arrimé. A très bientôt
Amitiés
Guilhem

Vendredi 5 Décembre 2008 15h00mn 36s

Merci, ami de la précision.
Grâce à des gens comme nous, il est possible de piloter des avions et d'écrire des livres.
Amitiés.
Jean-Philippe