

Coup de blues.

La semaine dernière, je suis allé faire proroger ma licence. Avant, c'était simple : on se pointait au bureau de piste à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, même le week-end, et le TAC (technicien de l'aviation civile) de service, entre deux transmissions de plans de vol, remplissait un petit formulaire, signait et tamponnait, et le tour était joué. Désormais, il faut commencer par prendre rendez-vous, puis être en mesure de se libérer au jour dit, aux horaires de bureau. Assez étroits, les horaires : 9h-11h et 14h-16h, du lundi au jeudi et le vendredi matin. Pas facile, pour les gens qui travaillent, n'est-ce pas ? J'arrive donc à l'heure convenue dans les services de la DGAC, je frappe et j'entre dans un vaste bureau tout neuf. Ça ne sent pas la sueur, là-dedans ! Il y a là deux personnes : l'une d'elles me fait asseoir et commence à s'occuper de mon cas. L'autre, vautrée sur son fauteuil, se tient la tête d'une main tandis que l'autre repose sur la souris de l'ordinateur. Mon interlocutrice me pose les questions de routine : nom, prénom, nombre d'heures total, dans les douze derniers mois, en double commande, en commandant de bord... Elle remplit son formulaire puis entreprend de saisir les données sur son ordinateur. Misère ! Même moi, je tape plus vite...

Et soudain, catastrophe ! « Monsieur, je ne peux pas proroger votre licence, car l'instructeur avec qui vous avez effectué votre vol d'une heure n'est pas répertorié dans ce district ! » Ah ! C'est bien la peine qu'on nous bassine avec l'UE, le JAR-FCL, l'EASA et tout ça, si on doit obligatoirement choisir son instructeur dans les limites du canton ! L'affaire s'est cependant arrangée après un peu de discussion et j'ai pu repartir avec ma licence validée pour deux ans. Pendant tout ce temps, l'autre personne n'avait pas bougé d'une oreille. La main droite était toujours posée sur la souris.

On voyait des poissons exotiques nager paisiblement dans un aquarium sur l'écran de son ordinateur, qui s'était mis en veille, preuve manifeste d'une intense activité dans les minutes précédentes. La prorogation d'une simple licence de pilote privé avait suffi à « occuper » à plein temps deux fonctionnaires pendant près d'une heure : vont devoir recruter, dans cette boutique...

Coup de cœur. Aujourd'hui, nous allons à Saumont, terrain privé situé en bordure de la CTR d'Agen. Il fait soleil et le propriétaire nous attend. On se pose face à l'ouest dans la montée sur une belle pelouse bien roulante et on gare l'avion... près du poulailler.

M. Lhérisson, 80 ans, et son épouse nous accueillent ; nous voici bientôt dans la cuisine de la ferme familiale devant une tasse de café : les vieux meubles en bois massif et la décoration traditionnelle nous transportent au moins un demi-siècle en arrière. Biscuits, cerises au chocolat, la conversation s'engage. Avec son savoureux accent du sud-ouest, M. Lhérisson nous raconte comment il a commencé à voler sur Jodel D112 en 1960. Son regard se met à pétiller lorsqu'il évoque les voyages qu'il a réalisés avec un Gardan Horizon ou avec le ST10 Diplomate dont il fut copropriétaire. Aujourd'hui converti à l'ULM, il a connu l'âge d'or de l'aviation légère et relate avec gourmandise et un brin de nostalgie cette époque heureuse où l'on pouvait traverser tout le pays sans radio, où les avions légers étaient non pas tolérés car perçus comme un mal nécessaire, mais appréciés par une grande partie de la population qui voyait là un moyen de désenclavement ou d'évasion. Les avions apportaient du rêve et du plaisir. Aujourd'hui, ils apportent, paraît-il, des contraintes et des nuisances. Pourtant, ce sont les mêmes qu'il y a quelques décennies. Heureusement, il existe encore des gens qui sont persuadés du contraire. Ou'il est plaisant et rassurant d'en rencontrer au gré d'escalas sur des terrains aussi accueillants !



« SÛRETÉ-SÉCURITÉ »

Bientôt trois classes d'aérodromes

Attentifs ensemble : un slogan que l'on connaît bien pour le lire et l'entendre un peu partout dans les gares, aéroports, et lieux publics. Récemment, cette maxime civique a été mise en avant par la DGAC dans une brochure sur la sûreté des plates-formes françaises. Le document (disponible sur le site internet de la DGAC) détaille une nouvelle mesure en cours d'instauration : la classification des aérodromes selon trois groupes en fonction des infrastructures, de la nature de l'activité, ou encore de la proximité de certains sites plus ou moins « sensibles ».

Le premier groupe (G1) concerne, d'après la DGAC, « l'immense majorité des aérodromes d'aviation légère ». Les consignes adoptées par le G1 se

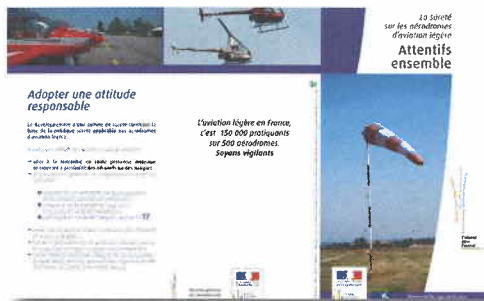
limiteraient donc à une simple sensibilisation des usagers aux enjeux de la sûreté aérienne, et au rappel de quelques règles de bon sens.

Le G2, lui, observera des mesures plus poussées, de « surveillance des installations et de protection des aéronefs stationnant la nuit à l'extérieur des hangars ».

Enfin, les terrains classés « G3 » adopteront des règles de sûreté complémentaires adaptées à chacun, et la plus haute vigilance sera demandée à tous les usagers.

La classification des différentes plates-formes sera progressivement mentionnée sur les cartes VAC.

www.developpement-durable.gouv.fr/Secteur-Aerien,1633-.html



ET DE 1000 POUR BERINGER ! Pour fêter ses 25 ans, Beringer, fabricant de roues et de systèmes de freinage pour aéronefs, vient d'annoncer la fabrication de sa millième roue ! Cette dernière équipe le nouveau planeur Arcus de Schempp-Hirth. www.beringer.fr

NET WORDS EN FRANCE. Le fabricant d'autocollants et de décorations pour aéronefs et véhicules quitte la Belgique pour s'installer à Sisteron (Alpes de Haute-Provence). La prise d'activité est programmée au 4 août. www.networds.be franciskefer@me.com

LE MUSÉE D'ANGERS AGRÉÉ. Le musée régional de l'air d'Angers (GPPA) vient d'être agréé « Atelier aéronautique aux normes européennes ». Cette reconnaissance, très rare dans le milieu associatif, est le fruit de longues années de travail des bénévoles, encadrés par des responsables techniques et d'un travail administratif considérable. Cet agrément représente un « plus » certain pour le développement de l'établissement. www.musee-aviation-angers.fr

ASSURANCE PARAMOTEUR : NOUVELLE FORMULE. Une voile accrochée dans les arbres, une rencontre intempesive avec une ligne à haute tension : Air Courtage propose désormais une assurance spécifique paramoteur (à partir de 50 € par an) qui couvre le matériel déclaré (voile, sellette, casque, chariot, moteur, etc., valeur assurée jusqu'à 9 000 €) en cas d'accident, d'incendie, de tempête, de grêle, de neige, en France comme à l'étranger. Informations et demande de formulaire de souscription à info@air-courtage.com

air-assurances.com. Souscription en ligne prochainement sur www.air-assurances.com.

PATROUILLE EPAG. Composée d'un bimoteur DA42 TDi et d'un Cap10C, la patrouille aérienne de l'EPAG poursuit sa première saison de meetings débutée début mai dernier à Saint-Quentin.



Johan Thiveyrat (35 ans, 6 000 heures de vol, responsable des formations avancées) et Michaël Duval (34 ans, 2 100 heures de vol, responsable commercial de l'école, champion de France de voltige 2005) enchaînent les présentations : après Clermont-Ferrand, Albert, Merville, et Couhé, ils participeront au meeting de Saint-Quentin les 28 et 29 août et à celui de Sedan le 12 septembre.

L'idée de base de cette patrouille originale est de communiquer sur le métier de pilote professionnel : pendant que la patrouille évolue devant le public, l'équipe au sol renseigne les jeunes candidats pilotes de ligne et dissipe les idées reçues sur la profession. www.iaagepag.com