

Piloter un avion en un jour, c'est possible !

À Temploux, on peut piloter directement grâce au vol d'initiation. Suivez-moi.

Piloter un avion en un jour, c'est possible. C'est ce qu'on appelle un vol d'initiation. Pas de longs cours théoriques, juste un petit briefing et c'est parti ! Aujourd'hui je monte à bord d'un avion à l'aérodrome de Temploux, et je vous emmène quelque 500 mètres au-dessus du plancher des vaches.

Je me suis préparée mentalement depuis quelques jours. Je vais piloter un avion. Je suis à la fois excitée et terrorisée.

Chez Aero Motion, James Kenny, directeur de l'école de pilotage, me rassure. Chez eux, ce qu'on aime avant tout, c'est partagé une passion. Pas question de me faire peur. « Vous allez goûter à la magie » m'affirme James, « cela n'a rien de compliqué. Et vous êtes entre de bonnes mains. »

Edwin Bas est chef instructeur et a une formation militaire. Il ne compte plus les heures de vol ! C'est lui qui assurera le décollage et l'atterrissage, ainsi que ma sécurité en vol. On commence par les vérifications d'usage « Il faut tout vérifier avant le décollage » m'explique Edwin. « La check-list est très importante. Chaque avion en a une qui lui est propre. La mémoire humaine peut toujours défaillir. » Il m'explique au fur et à mesure à quoi servent tous les cadrans qui se trouvent sur le tableau de bord.

Tout est en ordre, c'est parti. On s'envole en douceur. Je me détends et je profite. D'ordinaire, j'ai peur en avion. Et là, toutes mes craintes ont disparu comme par enchantement. Edwin me dit de prendre le manche. « Tu gardes ton cap. Attention, regarde, tu montes ! » Je fais l'erreur habituelle « Tu dois te battre contre toi-même. On a tendance à vouloir avoir le manche bien en main, et à tirer dessus. Si tu tires vers toi, tu fais monter l'avion. Non, non ! Pas

pousser non plus. Tu plonges, là ! Regarde l'horizon et garde ton altitude. Tu vois cette route ? Suis-la ! C'est plutôt sympa non, d'éviter les feus rouges et les bouchons ? »

Ouaw ! C'est bien moi qui pilote. Je suis un peu tendue, mais je savoure. « Tout en douceur », me rappelle Edwin. « Un avion, ça devrait être féminin. Il faut le ma-



UN AVION, C'EST FÉMININ. IL FAUT LE MANIER AVEC DOUCEUR ET FERMETÉ !

Edwin Bas,

INSTRUCTEUR

nié avec douceur et fermeté ! Mais il n'hésite pas à me démontrer qu'on peut tout faire avec ce petit avion. Edwin fait un virage serré et l'avion se met sur la tranche. Le sang me monte au cerveau. Je suis désorientée. Où est le haut, où est le bas ? On plonge, on remonte. Pas de panique. Edwin sourit en me voyant prendre du plaisir. On revient à l'horizontale, je reprends mes esprits et le manche. Edwin me demande de faire demi-tour, on rentre vers l'aérodrome. À 240km/h, on a déjà fait un bout de chemin. Il est l'heure de rentrer. Un petit passage au ras du sol, on remonte et cette fois, on vient se poser pour de bon ! Une demi-heure, ça passe vite ! Moi aussi je veux être pilote d'avion quand je serai grande ! ■

VALÉRIE BERTHOLET



Pas besoin d'une longue formation pour survoler Namur.

■ M.M.

CONVIVIALITÉ ET SOLIDARITÉ

Vol thérapeutique pour Sofia, 9 mois

Aero-motion, ce n'est pas qu'une école de pilotage, c'est aussi un milieu convivial. James Kenny, directeur, s'assure que règne une mentalité d'ouverture et d'accueil. « Nous avons ici un public de tous horizons et tous âges. Contrairement à l'idée reçue, le milieu de l'aviation n'est pas un milieu fermé. On est le bienvenu, quelque soit son expérience ou ses moyens. Ce qui est important ici, c'est de partager une même passion et de la faire partager. Il y a un esprit d'entraide pour les cours, et personne ne se sent supérieur à personne. Lorsqu'une personne décroche, on ne la laisse pas partir comme ça. On cherche à savoir quelles en sont les raisons

et à l'aider dans la mesure du possible. »

Convivialité, mais aussi solidarité. L'école se mobilise dès que possible. « En juin 2012, un couple est venu nous voir. Leur petite fille, Sofia, âgée de 9 mois avait la coqueluche, une maladie respiratoire infectieuse, caractérisée par de très fortes quintes de toux. Selon les médecins, il existait deux possibilités pour la soulager et lui permettre une guérison plus rapide : le caisson de décompression, peu confortable pour une enfant de son âge, ou une heure de vol au-dessus de 10.000 pieds (3300m). Cela n'a pas été facile car à cette altitude, la zone est militaire, mais nous



avons contacté l'aéroport militaire de Beauvechain et tout le monde s'est mobilisé. On a dégagé la zone pour la petite Sofia pendant le temps nécessaire et on l'a emmenée en avion. C'était un

plaisir de voir son sourire. Elle n'a pas été effrayée du tout. Plus tard, les parents nous ont fait savoir que l'état de leur petite fille s'était nettement amélioré. » ■

V.B.

ENTRETIEN

70.000 euros pour être pilote de ligne

François Malcourant,

AISCHE-EN-REFAIL

par Valérie Bertholet
JOURNALISTE

A 23 ans, François est pilote de ligne. Depuis toujours passionné d'aviation, c'est son rêve d'enfant qui se réalise. Un investissement important, tant en terme de temps que de coût, qu'il ne regrette absolument pas.

Comment devient-on pilote de ligne ? Pour moi, c'était un rêve d'enfant. A 16 ans, j'intégrais les cadets de l'air et à 18 ans, je passais ma Licence de Pilote Privé. Ensuite, j'ai passé la licence de pilote de transport aériens et les autres modules nécessaires. Mais on peut aussi faire une formation intégrée.

C'est facile de trouver un emploi après cette formation ?

Non. Les compagnies veulent des pilotes expérimentés. Ou alors ils engagent les futures pilotes et les forment eux-mêmes.

As tu un conseil pour les jeunes qui rêvent comme toi de devenir pilotes de lignes ?



■ M.M.

Beaucoup de motivation. Pour devenir pilote de ligne, il faut donner quelques années de sa vie à l'aviation, sacrifier beaucoup de choses. Et l'investissement est énorme en terme de coût. Environ 70000 euros. Mais ça en vaut la peine. Pendant que mes amis étaient sur les bancs à l'université, moi je me baladais au dessus des nuages. C'était mon école à moi. ■

L'ÉCOLE A TROIS AVIONS D'APPRENTISSAGE

Voyager ou voltiger ?

Aero Motion est une équipe de professionnels passionnés par l'aviation légère. Ses activités sont l'écologie, la location d'avions, les baptêmes de l'air, les initiations, la photographie aérienne, la voltige aérienne et l'entretien technique des avions. « Nous avons trois avions d'apprentissage », explique James Kenny. « Ce sont des bi-places. Un Cessna 150 et deux Cessna 152. Toute personne qui vient passer sa licence de pilote privé apprend sur ces avions. Pour la location, nous avons également des quadriplaces ainsi qu'un Piper Cub. Le Piper Cub, c'est un bi-place également. Mais c'est un avion d'ancienne conception. Entièrement en toile, il est très léger et très maniable, un avion de passion-



Le Piper Cub, un avion d'ancienne conception conçu en toile.

■ M.M.

nés. » Edwin, chef instructeur souligne la différence : « Il existe deux types de pilotage distinct : vouloir aller d'un point A à un point B, un peu comme un chauffeur de taxi. Le but est d'emmener une personne à destination. Et puis piloter pour se

faire plaisir. Un peu comme avec une voiture sportive. Ce sont deux choses différentes et peu comparables. Cela dépend des objectifs et du tempérament. » Accro à l'adrénaline ou adeptes de la maîtrise, il y en a donc pour tous les goûts. ■

INSOLITE

Largage d'œufs par hélicoptère

Les œufs tomberont du ciel ce lundi 1er avril 2013 à l'aérodrome de Namur ! Le traditionnel largage d'œuf par hélicoptère aura lieu à 14h. Cependant dès 8h du matin, de nombreuses activités seront organisées pour soutenir le Télévie : concentration de moto, démonstration de voltige et baptêmes de l'air, ainsi qu'une démonstration de voltige à 13h30. Pour plus d'infos : Tel. 081/55.93.55 ou info@aerodromedenamur.be ■