

« S'il y a défaillance du pilote, je veux pouvoir poser l'avion ! »

Compagne d'un pilote privé passionné, Gaëlle vient de suivre une formation assez étonnante orchestrée par Ducavia à l'aérodrome d'Essey. Objectif : maîtriser quelques rudiments essentiels pour faire face à une situation d'extrême urgence et de tenter de poser l'appareil en cas de défaillance du pilote.

C'était un soir de 2013 : alors qu'un Cessna 172 filait dans le ciel vers Sandtoft dans le nord de l'Angleterre, le pilote avait fait un malaise. C'est l'unique passager qui, guidé par la tour de contrôle et possédant des notions d'aviation, avait réussi à poser l'appareil. De la même manière, en 2012, une Américaine de 80 ans qui n'avait jamais piloté avait ramené un bimoteur au sol, après quatre tentatives d'atterrissage et à la suite de la défaillance de son mari.

Ce type de scénario, à savoir se retrouver seul dans les nuages, c'est un peu le cauchemar de ceux qui voyagent avec les pilotes des petits avions de tourisme. Si des constructeurs commencent à intégrer une technologie qui permet de ramener en autonomie son appareil au sol, il faudra encore longtemps avant que tous les aéronefs en disposent.



Thierry Schell, instructeur pilote de Ducavia, avec son élève Gaëlle : « J'avais depuis longtemps pensé et structuré une telle formation. Elle correspondait à ses attentes ». Photo G.U.

Comme un secouriste du travail

Gaëlle Bardoul, la compagne d'un pilote privé qui vole notamment sur un DR400-F-HDUC loué auprès de la société Ducavia d'Essey, n'est pour autant pas du genre à sombrer dans la psychose. Au contraire, elle apprécie de prendre de la hauteur.

Cette pétillante quadra préfère simplement prévenir : « Je n'aime pas me retrouver dans une situation de dépendance totale ». Cette Nancéienne qui se

déplace régulièrement dans les airs avec son conjoint Sidney, a ainsi essayé d'apprendre quelques rudiments au cours des vols.

« Sans vouloir me lancer dans une formation de pilote, je voulais sécuriser la démarche, me placer un peu dans la situation d'un sauveteur-secouriste au travail qui n'est pas médecin mais qui peut effectuer les premiers gestes d'urgence. L'aéronautique, ce n'est pas simple ! ».

Surprise : elle a découvert que

Thierry Schell, instructeur et pilote de la société Ducavia gérée par Alexandre Humbert, avait justement dans ses cartons, depuis plusieurs années, une trame de formation qu'il avait imaginée pour les épouses et compagnes de pilotes. Rien de machiste là-dedans !

Peu de femmes pilotes

« Malheureusement, il y a assez peu de femmes pilotes privées », note l'instructeur. « L'ambition, c'est de permettre

aux personnes intéressées de maîtriser les rudiments essentiels du pilotage et de l'environnement aéronautique pour faire face à une situation d'extrême urgence et de tenter de poser l'appareil. Un tel programme est de nature à contribuer à la sécurité des vols ».

En quatre heures de formation au sol et cinq en vol, Gaëlle s'est prise au jeu. Au menu : principes aérodynamiques, utilisation des gouvernes et de la manette de puissance, phases élémentaires de vol, radio, fréquences, transpondeur, maîtrise du compas et du gyrodirectionnel, descente d'approche, configuration d'atterrissage...

Au cours d'une formation classique de "pilote privé(e)", l'élève est constamment en place « commandant de bord » (à gauche) et l'instructeur est à droite. Gaëlle a souhaité suivre les cours de façon réaliste et effectuer les vols à la place qu'elle occupe quand elle est passagère.

Aujourd'hui, elle s'affiche ravie. « Sans parler d'être à l'aise car je mesure la complexité technique du pilotage, je serai plus sereine si quelque chose devait arriver pour alerter, signifier avec précision les difficultés rencontrées et réagir avec calme ».