Le Robin DR400.

## UNE FORMATION ADAPTABLE

D'aucuns pourraient croire que l'aéronautique est un loisir inaccessible. Cependant, Joan Dalot, président du club, insiste sur le fait que « *devenir pilote est assez facile et malgré ce que l'on peut penser, n'est pas réservé à une élite intellectuelle ou financière* ». L'aéroclub de la Creuse propose des formations et des brevets pour devenir pilote professionnel, qu'il s'agisse d'aviation militaire ou civile. Cet apprentissage peut commencer dès l'âge de 15 ans. Entre 20 et 25 heures de vol sont nécessaires à l'obtention d'un premier brevet permettant de voler dans un rayon de 30 kilomètres autour de l'aérodrome. Des certificats supplémentaires sont également envisageables pour augmenter ce rayon d'action ou encore pour le vol de nuit et le transport de passagers. Joan Dalot précise : « *Dans un premier temps le paysage ne sera pas votre première préoccupation, vous aurez les yeux rivés sur les cadrans et seulement au bout de quelques heures, on peut parfois s'autoriser un rapide coup d'œil à l'extérieur!* ». Cette formation peut également se poursuivre avec l'obtention de la LAPL (licence de pilote avion léger) qui vous permettra de voler et d'atterrir partout en France, ou de la PPL (licence de pilote privé), équivalence internationale pour laquelle un certain niveau en langues étrangères est demandé. Souhaitant voir les gens franchir le pas, il rappelle également que « *Les formations s'adaptent aux emplois du temps des candidats. Vous pouvez passer des brevets très rapidement ou avoir besoin de plus de temps. Il faut également tenir compte de la disponibilité des pilotes instructeurs et de la météo* »

Le cockpit du DR400.

## LA SÉCURITÉ, MAÎTRE-MOT EN AÉRONAUTIQUE

« *On ne vole pas lorsqu'il pleut et un vent trop violent peut bien sûr nous empêcher de voler en toute sécurité* » poursuit le dirigeant du club. En effet, dans cette pratique, la sécurité est de mise et, avant de toucher le ciel, les contrôles sont nombreux. Dès la première cinquantaine d'heures effectuée, l'avion est révisé. Une vérification de l'appareil se fait également chaque semestre, et, tous les trois ans, un grand contrôle est organisé avec un démontage total de l'avion. Ainsi, ne vous fiez pas à la carlingue qui peut sembler vieillotte, il n'en est pas de même pour la mécanique! Avant le décollage, tous les pilotes doivent connaître la check-list des éléments à contrôler et pour la retenir existent des moyens mnémotechniques. Joan Dalot