



Membre de la première patrouille au monde de voltige féminine, Kathy, 29 ans, voulait depuis la sixième être pilote de chasse. Elle a réalisé son rêve en devenant hôtesse de l'air pour payer ses heures de vol. Paul Delort/Le Figaro.

À l'occasion du mondial de pilotage de précision, qui se déroule à Troyes jusqu'au 31 juillet

Vol de précision, voltige, vol à voile : l'avion au féminin pluriel

L'avion, comme la voiture et plus largement tout véhicule motorisé, est réputé, à juste titre, être un milieu d'hommes. Pourtant, un certain nombre de femmes s'enhardissent pour contester la suprématie du sexe dit fort. Non sans succès, quelle que soit la spécialité. Tour d'horizon.

De notre envoyé spécial à Troyes et à Avignon

L'AVION à peine arrivé au parking, Alexandra fait les pleins du réservoir gauche. Laetitia nettoie le pare-brise. Les deux jeunes femmes, sélectionnées pour la première fois en équipe de France, économisent les mots. La tension, après une heure trente de vol très intense, tombe. « Nous ne nous accrochons jamais à bord », affirment celles qui vont défendre, avec une dizaine d'autres équipages, les cocardes tricolores aux championnats du monde de rallye aérien et de pilotage de précision. Les rencontres, organisées sous la houlette de la Fédération française aéronautique (www.ff-aero.fr), se déroulent cette année au départ de l'aérodrome de Troyes-Barbère, jusqu'au 31 juillet.

Habités des podiums, les Français doivent s'imposer face aux équipages tchèques, polonais ou sud-africains, des pays à forte tradition aéronautique. Cette discipline, pratiquée en double (rallye aérien) ou en solo (pilotage de précision), fait, en effet, appel au pilotage de base. Les instruments sophistiqués, comme le GPS, sont bannis. C'est l'équivalent, dans le ciel, de la course d'orientation où cartes et boussole à la main, les compétiteurs doivent effectuer un circuit en trouvant des balises. Ici, ce sont des photos de sites à identifier tandis que le cap est donné par le compas, la boussole de l'avion, et le temps suivi à la montre.

Le parcours n'est communiqué qu'un quart d'heure avant le décollage. Quinze minutes pendant lesquelles la moindre erreur de méthode se paiera pendant le vol. Le

secret pour gagner : une excellente entente et une judicieuse répartition des tâches entre pilote et navigateur. C'est aussi un principe de base de la sécurité en vol. La qualité des rapports humains est essentielle dans tous les cockpits, dans celui d'un appareil de tourisme comme dans celui d'un avion de ligne.

Aiguilleuse du ciel et ingénieur. Alexandra Zaïnal, contrôleuse aérienne à Rouen, instructrice pilote



Pilote : comment et à quel prix ?

■ Le premier diplôme en vol à vue est le brevet de pilote privé, ou PPL (Private Pilot Licence). L'âge minimum est de 15 ans. Il faut passer une visite médicale, réussir un examen théorique sous forme de questions à choix multiples. À l'issue d'au moins quarante-cinq heures de vol en aéro-club, un test pratique est prévu. Ce PPL permet de voyager dans le monde entier et d'emmener des passagers à titre gracieux. Coût : 3 800 à 4 500 € étalés sur six mois à un an. Un brevet de ba-

privée, est aux commandes du Cessna 152, un des plus petits biplaces, qui se manie comme une mobylette. Elle doit le faire voler à vitesse constante par rapport au sol, quelle que soit la direction du vent. Laetitia Hunot, ingénieur chez Airbus à Hambourg où elle participe à l'aménagement de l'A 380, n'a pas son pareil pour identifier une photo. Sur le cliché, en arrière-plan, les arbres sont des feuillus. Elle ne perdra pas son temps à chercher au mi-

lieu des sapins le croisement de chemins à identifier. Si le pilotage et la navigation ressemblent aux méthodes mises au point au début du XX^e siècle, les briefings comme les classements font appel aux dernières technologies. À bord de chaque avion, une boîte noire, véritable mouchard, enregistre la trajectoire suivie, et permet de comparer ensuite avec le trajet-type. Les écarts génèrent des pénalités. L'atterrissage est égale-

ment jugé ; la note, très mauvaise si l'avion se pose trop court, avant le damier, sanctionne ce qui peut être considéré comme risqué. Le barème est nettement moins sévère pour une arrivée un peu longue, dite de précaution, qui ne met pas la sécurité en jeu.

La patrouille des voltigeuses. Sara, elle, s'entraîne à Avignon. Spécialité, voltige. Elle est leader de la patrouille Tranchant, la première formation féminine au monde. À bord de quatre Yak 54, puissants monomoteurs de fabrication russe, les jeunes femmes proposent un programme d'une trentaine de minutes. Les meetings ont lieu généralement près des stations balnéaires où sont implantés les casinos du groupe familial. L'avion chez les Tranchant est une passion partagée par la famille. Aujourd'hui aux commandes du groupe, le fils Benjamin pilote l'un des deux Cessna Citation basés au Bourget qui permettent aux cadres de l'entreprise de se rendre dans l'un ou l'autre casino.

Sara, 35 ans, est anglaise. Elle se partage entre son petit garçon de 15 mois et son mari cadre dans une compagnie pétrolière. Kathy, 29 ans, Française de Montpellier, révaît depuis la sixième d'être pilote de chasse. « C'est une passion qui demande beaucoup de concessions », explique la jeune femme, qui, après des études de droit, est devenue hôtesse de l'air pour payer ses heures de vol. Irina, Elena, Lyudmila et Alla, toutes russes, complètent l'effectif. Ces dernières, championnes de voltige, doivent quand même apprendre à voler en formation. C'est là qu'intervient Jack Krine, une des figures des meetings français, connu pour ses moustaches et son cor de chasse. Ancien pilote de chasse, il a volé sur les avions à réaction de l'armée de l'air T 33, Super Mirage B 2 et Fouga Magister. Il est sélectionné en 1976 pour intégrer la Patrouille de France où il devient leader solo. Aujourd'hui directeur des présentations de la patrouille Tranchant, il caresse un secret espoir : offrir aux femmes pi-

lotes les commandes du Fouga Magister, l'élégant biréacteur-école à empennage papillon. Ce qui constituerait une nouvelle première mondiale.

Recordwomen. Ghislaine Facon, sa spécialité, c'est le planeur. Elle est même la meilleure du monde. La Fédération aéronautique internationale vient en effet d'homologuer sept records du monde en planeur battus par cette ingénieure du Centre national d'études spatiales (Cnes), assistée d'une pilote de ligne à Air France, Sidonie Ohlmann. Ces records avaient été établis à la fin novembre par les deux femmes, lors de tentatives au départ de Chapelco, en Patagonie (Argentine).

Ghislaine et Sidonie ont notamment battu, à 227,8 km/h, le record mondial de vitesse sur triangle de 100 km. Elles ont également établi de nouveaux records du monde de distance aller et retour libre (1 220,6 km), de distance trois points libre (1 851,6 km). Le choix de la Patagonie n'est pas un hasard : l'aérologie est particulière dans cette région en raison des vents rebondissant sur les reliefs de la cordillère des Andes qui créent des courants ascendants.

L'agenda de la patrouille Tranchant

- 29 juillet : Grau-du-Roi (Gard)
- 30 juillet : Valras-Plage (Hérault)
- 13 août : Dunkerque
- 1^{er} au 8 septembre : championnat d'Europe de voltige à Grenchen (Suisse)
- 9-10 septembre : Pontoise-Cormeilles (Yvelines)
- 23 septembre : Nîmes-Garons
- 28 octobre : Bâle-Mulhouse

■ **À noter :** Troyes accueille un « fly-in », après-demain, un rassemblement d'avions légers à l'américaine. Celui d'Oshkosh (Wisconsin), près de Chicago, en réunit 12 000. Pour rester à l'échelle française, la limite a été fixée à 150.

THIERRY VIGOREUX