

dions en flexibilité, avec de nombreuses immobilisations des appareils. Cela nous coûtait en outre beaucoup plus qu'un salaire. Maintenant, quand nous avons un souci sur un appareil, nous revenons au hangar et la panne est traitée immédiatement, en limitant la gêne pour les utilisateurs. Fred est vraiment indispensable à notre fonctionnement : il gère les avions, il gère les procédures en anglais, il adore tout ça et il le fait très bien : on a jamais une remarque de l'OSAC sur la tenue de la documentation technique. Mais gérer six avions seuls, ce n'est pas possible, non pas pour les questions de

qui ont arrêté et que l'on pas revu. Mais dès que les restrictions ont été levées, nous avons fait face à un afflux de nouveaux membres. On a senti que l'argent économisé de force pendant le confinement était de nouveau injecté dans les vols. Le club s'en est plutôt bien sorti... »

Les parachutistes sont les autres utilisateurs de premier plan de Vannes Meucon. L'école de parachutisme de Vannes, installés dans l'ouest du terrain, réalise environ 20 000 sauts par an avec son Cessna Caravan. Voisine de l'ACPV, la société Aero Tandem Celtic propose quant à elle des sauts en tan-

Les sauts se font à la verticale du terrain et la piste en herbe est consacrée essentiellement à l'activité parachutiste. Les militaires viennent également s'entraîner régulièrement sur le terrain et on peut avoir jusqu'à cinq avions largueurs simultanément dans le circuit, sans pour autant interférer avec la 04-22 en dur ». L'activité est donc pérenne et diversifiée à Vannes Meucon, mais comment est elle perçue par les riverains ? Didier Germa, co-fondateur d'Aero Tandem Celtic, a tiré le signal d'alarme sur les réseaux sociaux, craignant pour la continuité

Une zone de saut privilégiée



Que l'on quitte l'avion à mi-parcours ou que l'on revienne se poser avec lui, le ciel de Vannes est un formidable terrain de jeu !

pure mécanique, mais pour le suivi administratif. C'est là que nos deux mécaniciens bénévoles interviennent, ils permettent à Fred de respirer... »

Dans le cours de la conversation, la question du COVID revient inmanquablement. Comment le club a-t-il vécu la crise sanitaire ?

« Avec rigueur et souplesse » répond Marc Gobron. « Je suis vétérinaire de formation, ce qui m'a aidé à mettre en place les procédures sanitaires dans les locaux du club, mais aussi dans les avions dès qu'on a pu repartir en vol. Port du masque, désinfection gestes barrières etc, la totale. Face aux consignes parfois contradictoires des différentes autorités de tutelle, c'était à nous de prendre ses responsabilités. Nous avons donc décidé de reprendre nos activités normales, mais sans accueillir le public, uniquement entre licenciés. Et au final nous avons relativement peu souffert de la crise, nous n'avons perdu que 20% d'activité sur une année, principalement du fait de licenciés

Une activité pérenne et diversifiée...

dem. « Au contraire du club para, nous ne faisons pas d'école explique Karine Germa, gérante d'Aero Tandem. Notre activité est assimilée à du travail aérien et au transport de passagers et nos parachutistes sont considérés comme des navigants ! »

Aero Tandem utilise un PC-6, venu remplacer un Cessna 206 Soloy (motorisé par une turbine Rolls Royce 250) en 2019. Elle réalise 300 à 400 heures de vol par an et en haute saison, le pilote salarié reçoit le renfort d'un indépendant.

« Nous bénéficions d'une zone de saut privilégiée avec un cylindre de protection qui monte à 4000 et dans lequel nous devons évoluer » poursuit Karine Germa. « Notre limite sud d'évolution, c'est la nationale 165. Le golfe est classé Natura 2000 donc on y va pas, mais on le voit très bien quand on saute à 4 000 m !

de toutes ces activités sur la plateforme sous la pression des riverains et des associations environnementales, n'appréciant pas à leur juste valeur les efforts déjà réalisés par les utilisateurs. Du côté de l'ACPV, on se veut plutôt optimiste : « On reçoit les associations de riverains régulièrement, ça se passe plutôt bien note Marc Gobron. Nous avons adapté les tours de pistes pour limiter les nuisances, nous faisons des efforts pour équiper nos avions de silencieux et il n'y pas de voltige sur le terrain. Les riverains voudraient la création de créneaux horaires sans activité pour l'aéroclub, la discussion est ouverte. En revanche nous faisons de gros efforts pour nous ouvrir vers les jeunes de la région et les politiques ont bien compris l'intérêt de l'aéroport pour l'agglomération de Vannes ».

**Texte : Frédéric Lert
Photos : Frédéric Lert & ACPV, Aero Tandem et SEALAR**



L'ACPV bénéficie d'une flotte diversifiée et d'une solide base d'adhérents.



L'entretien des avions est fait au sein du club grâce à une équipe dynamique emmenée par Frédéric David. Un énorme atout pour l'ACPV.



À l'heure où l'on ne parle que de délestages électriques, Émeline Bigand a de l'énergie à revendre, qu'on se le dise. Physicienne médicale et maman d'un petite Romy, elle aussi a longtemps fait partie du club des « c'est pas fait pour moi ». « L'aviation, ça se résumait essentiellement aux aéroports que je fréquentais pour le travail ou le tourisme. Mais tout de même, j'avais cette idée derrière la tête de m'y mettre un jour ». Fin février 2021, l'ESA lance le recrutement d'une nouvelle génération de spationautes. « Un déclic pour moi ! Je ne me suis pas démonté, j'ai déposé ma candidature au mois de mai. » Ils sont 22 600 au départ. Un premier écrémage en retient seulement un peu plus de 1000 pour la phase 2. En novembre 2021 Émeline apprend qu'elle en fait partie. « Nous étions 7 000 français au départ, nous n'étions plus que 400 à ce moment là, dont



Robert Loisel

La passion de la technique

Il aurait pu être cheminot par amour des trains, il fut électricien. « L'aviation ? J'y suis arrivé tard, j'ai longtemps été victime du syndrome du « c'est pas pour moi » explique Robert. Puis en 1999, j'ai été brillamment reçu au concours de circonstance en poussant la porte de l'aéroclub de Coulommiers avec un neveu. Et j'ai été happé ! ». Robert affiche aujourd'hui 350 heures de vol dans son carnet, mais l'important est ailleurs. Arrivé à Vannes à sa retraite, en 2014, il vient proposer ses services à l'ACPV l'année suivante. « J'ai dit que je pouvais consacrer une ou deux journées par semaine au club. Tailler les haies, balayer, entretenir les locaux... Et puis la mécanique m'intéressait toujours autant. J'ai alors proposé au mécanicien de lui donner un coup de main ». Robert commence par aider sur les visites, il prend des notes, il apprend vite. Après quelques mois, le club lui offre l'opportunité de suivre le stage de mécanicien pilote propriétaire à l'IAAG. Son collègue Philippe rejoint l'équipe mécanique en 2019 et les deux hommes peuvent maintenant signer une APRS après une visite des 50 heures. Ils sont là aussi pour assister Frédéric David sur les autres visites, sans toutefois signer les APRS. Le club réalise pas moins d'une cinquantaine de visites (tous types confondus) par an, autant dire que le coup de main est apprécié...

Émeline Bigand

Le DA20, à défaut de station spatiale

150 filles ». L'aventure s'arrête finalement là : au printemps 2022, elle apprend qu'elle ne sera pas en demi finale. « Mais c'était déjà une incroyable expérience. Et surtout je me suis dit que j'étais capable de passer les tests de l'ESA, je pouvais sans doute apprendre à piloter en aéroclub ». Donc Émeline envoie un mail à l'ACPV, elle raconte son histoire. Elle est reçue à bras ouverts... Émeline en est aujourd'hui à 10 heures de vol sur DA20. C'est un bon début. Entre le boulot, le gamin, le triathlon... il faut trouver de la place. Dix heures de vol, et des heures à raconter sa nouvelle passion à ses proches. « Pour moi, c'est devenu une passion dévorante. Quand je passe la porte de l'aéroclub, je déconnecte avec tout le reste, ça me fait un bien fou. Les heures de vol devraient être remboursées par la sécurité sociale ».