COUPE
ANTOINE DE
SAINT EXUPERY

Du 1er janvier au 31 mars 2019

PARTICIPE À LA COUPE ANTOINE DE ST-EXUPERY DES METIERS DE L'AÉRIEN

www.coupe-antoine-de-saint-exupery.com

Et GAGNE :

- 2 drones Potensic T18
- 7 paires de Ray-Ban

De 13 à 17 ans

Conception cinqmars.fr - 01 45 06 06 85 - Crédits photos Fotolia

La Coupe Antoine de Saint-Exupéry
a de nouveau rencontré un vif succès auprès des jeunes

En janvier 2019, la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande, en partenariat avec la Fondation Antoine de Saint-Exupéry et le Ministère de l'Education Nationale, lançait la 4ème édition de la Coupe Antoine de Saint-Exupéry, un concours qui propose aux jeunes d'illustrer de manière originale un métier du transport aérien.

Du 1er janvier au 31 mars, les collégiens et lycéens âgés de 13 à 17 ans devaient, pour participer, s'exprimer sur un métier en rédigeant un récit, une histoire, un poème, une chanson ou toute forme écrite d'expression.

Au total, les pages Facebook et Instagram comptent près de 5000 inscrits et 125 projets aboutis ont été reçus.

Un jury de professionnels s'est réuni en mai pour sélectionner les 10 projets gagnants, que vous retrouverez dans cette brochure. Les deux premières productions reçoivent un drone Potensic T18 et le troisième un baptême de l'air sur la base militaire de Cognac.

Cette édition a rencontré un vif succès auprès des jeunes passionnés d'aviation. Le jury a pu apprécier la qualité et la variété des projets proposés.

Rendez-vous pour la prochaine édition en janvier 2020.

02/04/2019

→ Les horaires décalés "3-8" ça pique un peu...

3:30

Aujourd'hui c'est la 1ère fois que je me rends seule à un aéroport sans avoir à prendre un avion. J'ai réussi à décrocher THE apprentissage !! Moi, Chloé, 19 ans, me voici apprentie mécanicienne avion ! Je l'ai tellement désiré!

YOUPI!

3:50

Heureusement, à cette heure-ci, pas de cohorte de voyageurs à franchir. Soulagée, je repère rapidement mon maître de stage.

4:00

Pas le temps de traîner, l'homme me donne un gilet réfléchissant. Les présentations se limitent pour le moment à nos prénoms. Je suis donc Marc pour la prise de consignes du matin : vérification de trois avions au programme !

4:13

Pendant que nous marchons vers la piste, nous discutons un peu : Marc est employé à Air France depuis bientôt 10 ans. Il se décrit « passionné par son travail ». ← Je l'aurais bien remarqué! 😊
Il me demande comment je me suis intéressée à la mécanique aéronautique. Je lui explique que c'est pour moi une histoire de famille : mon grand-père était aviateur, mon père est mécanicien et ma mère « aiguilleuse » du ciel. Je suis en quelque sorte « tombée dans la marmite » depuis toute petite. Cette passion m'a amenée à passer un bac pro aéronautique avec une mention complémentaire pour pouvoir réaliser mon rêve.

4:32

Nous voilà arrivés au premier avion. Marc va me montrer comment assurer la maintenance de l'appareil. Il m'explique qu'il ne dispose en général que de deux ou trois heures avant que l'engin ne reparte, il a donc intérêt à être réactif ! Marc travaille dehors par tous les temps.... Plutôt cool aujourd'hui : il fait bon !

↳ froid / vent / pluie /...
Brrrr ❄

4:47

Tout d'abord, Marc inspecte l'avion de l'extérieur. Il vérifie également les huiles moteurs. Tout semble normal. J'observe attentivement.

Je me sens si petite à côté de ce monstre de métal

I don't understand!

5:30

Marc se dirige ensuite au niveau du poste de pilotage. Il consulte le document qui regroupe tous les incidents repérés par le personnel de l'avion. Il doit résoudre chaque problème ! Je m'approche pour lire par-dessus son épaule. Zut... De l'anglais ! Je sais qu'il faut absolument que je maîtrise cette langue si je veux devenir mécanicienne avion... Marc remarque mon malaise et me confirme qu'un anglais technique parfait est indispensable!

5:45

Mon maître de stage appelle le service support. Il faut changer un bouton défectueux du tableau de bord.
Marc m'explique que la collaboration des différents services est incontournable. Je trouve ça vraiment génial d'être toujours en train d'échanger avec les autres corps de métiers.

une SUPER équipe!

7:15

Après avoir effectué minutieusement tout ce qu'il y avait à faire sur l'avion, Marc remplit ses documents de travail. Sa rigueur m'impressionne, j'aimerais vraiment être comme lui. Je n'en reviens pas de tous les détails à vérifier ! Marc me dévoile sa devise : « Tu sais, de Vinci disait : *« Les détails font la perfection et la perfection n'est pas un détail »*.
Nous ne nous attardons pas et passons à notre prochain « patient »...

* 500ème connexion depuis ma 1ère connexion en 2019!

12:00

C'était pas-si-o-manant!

Je me rends maintenant vraiment compte des énormes responsabilités qu'un mécanicien avion endosse. En effet, c'est lui personnellement qui s'engage sur la navigabilité des appareils. Il doit donc avoir les épaules solides, et savoir gérer son stress !!

VIVEMENT DEMAIN !

Ces dernières heures scellent mon choix. Je suis née pour faire CE métier-là. "Mécanicienne avion", deviendra, plus qu'un rêve, une réalité.

Rap aérien

Le réveil sonne, je regarde l'heure
il fait nuit dehors, normal il est 5h.
Un café, un taxi et c'est parti.
J'arrive à l'aéroport, où tout est encore mort,
mais déjà certains se pressent,
ces voyageurs toujours en stress.

Mon chemin ne s'arrête pas là,
je continue sans qu'on me voit.
Grimpe dans ma tour qui surplombe tout ce p'tit monde
je vois qu'en bas la terre est ronde.

Impressionnante par sa hauteur,
maître des environs rien ne lui fait peur,
j'm'installe dans la salle de contrôle
devant plein d'écrans qui s'allument à tour de rôle.

Soudain quelque chose de nouveau,
un message à la radio :
« ici papa Charlie tango, on pourrait avoir une piste ? »
Pas d'soucis prenez la numéro 6.

Trois heures plus tard, une pose et ça repart,
j'prends les commandes du parking,
que personne ne se prenne pour un king.
Comment faire pour qu'un avion se gare
quand il n'y a même pas de hangar ?
un terminal, des terminaux,
gérer tout ça sans aucun défaut.

Puis il faut gérer l'espace aérien,
sans que personne fasse le malin,
savoir donner la priorité,
en sachant parler étranger.

Je suis le contrôleur aérien,
celui qui t'indique le bon chemin,
rouler, décoller, atterrir,
sont mes mots d'ordre pour que le pilote puisse réussir.

Tous ces grands oiseaux,
volant vers des horizons nouveaux,
commander par un tout petit homme,
oublié pour son rôle aussi important
que tous ceux qui participent autant.

Le carnet à la cigogne

C'était un doux matin d'avril. Au loin apparaît dans la brume, une femme se frayant un passage dans la foule. Elle est là pour la brocante communale. Voilà qu'au détour d'une étale, elle trouve un gros carnet en cuir. Sur le dos du livre est cousu d'un épais fil noir, une cigogne. La jeune femme reconnaît tout de suite cet insigne. Elle est le Capitaine Alice Aigle, pilote au sein de l'escadron de chasse 1/2 Cigognes et cette cigogne figure sur son insigne. Elle ouvre ce carnet et remarque que les pages sont jaunies par des décennies d'obscurité. Il est marqué en titre « Moi, aviateur de la Grande Guerre ». Il n'en fallait pas plus pour qu'Alice l'achète et le déchiffre. De fines lettres d'encre bleues courent le long des lignes et retracent l'histoire dans l'aviation, d'un jeune Vosgien, en 1915. À l'époque cette dernière est porteuse d'espoir, elle fait rêver ce qui veulent entrer dans les rangs, comme à l'heure actuelle. Certains étaient attirés par l'aviation pour l'amour du vol aérien, le frisson du danger mais surtout pour échapper à l'enfer des tranchées. Les succès grandissants de l'aviation expliquèrent la nécessité de la domination du ciel : la chasse est née. Les pilotes emportaient avec eux des briques, des fusils de chasses et des grappins pour disputer le ciel à leurs adversaires. Aujourd'hui l'aviation de chasse française est équipée de missiles de haute technologie guidés par laser. Les appareils ont bien changé et les missions bien que différentes ressemblent un peu à celles d'il y a cent ans. Alice vole sur Mirage 2000, un appareil pouvant aller jusqu'à 2336 Km/h bien supérieur aux 218 Km/h du Spad de la Grande Guerre.

Lorsqu'elle est engagée dans des missions de maintien de la paix, elle est chargée de reconnaître les aéronefs inconnus. Et comme en 14-18, pendant les périodes de guerre, elle reconnaît et détruit les avions hostiles. Elle participe également à la destruction et aux bombardements de cibles au sol : elle assure la souveraineté de la France dans les airs. Mais avant cela, les aviateurs des deux générations ont dû passer par un long processus qui éprouva leur détermination. A l'époque ils effectuaient une visite médicale peu contraignante, il fallait simplement être robuste et avoir une bonne vue. Aujourd'hui après l'obtention du bac, il faut faire 2 ans de CPGE puis passer les concours d'officiers de l'armée de l'air et être apte physiquement. Une fois le concourt réussi, la formation dure 3 ans à l'Ecole de l'Air. Après avoir obtenu leur diplôme d'ingénieur, les officiers continuent d'effectuer des stages de spécialisation et de perfectionnement pendant 3 ans.

Alice finira par percer le mystère du carnet à la cigogne et réalisera qu'elle exerce un métier hors du commun.

Lucas Sorce, Mars 2019.

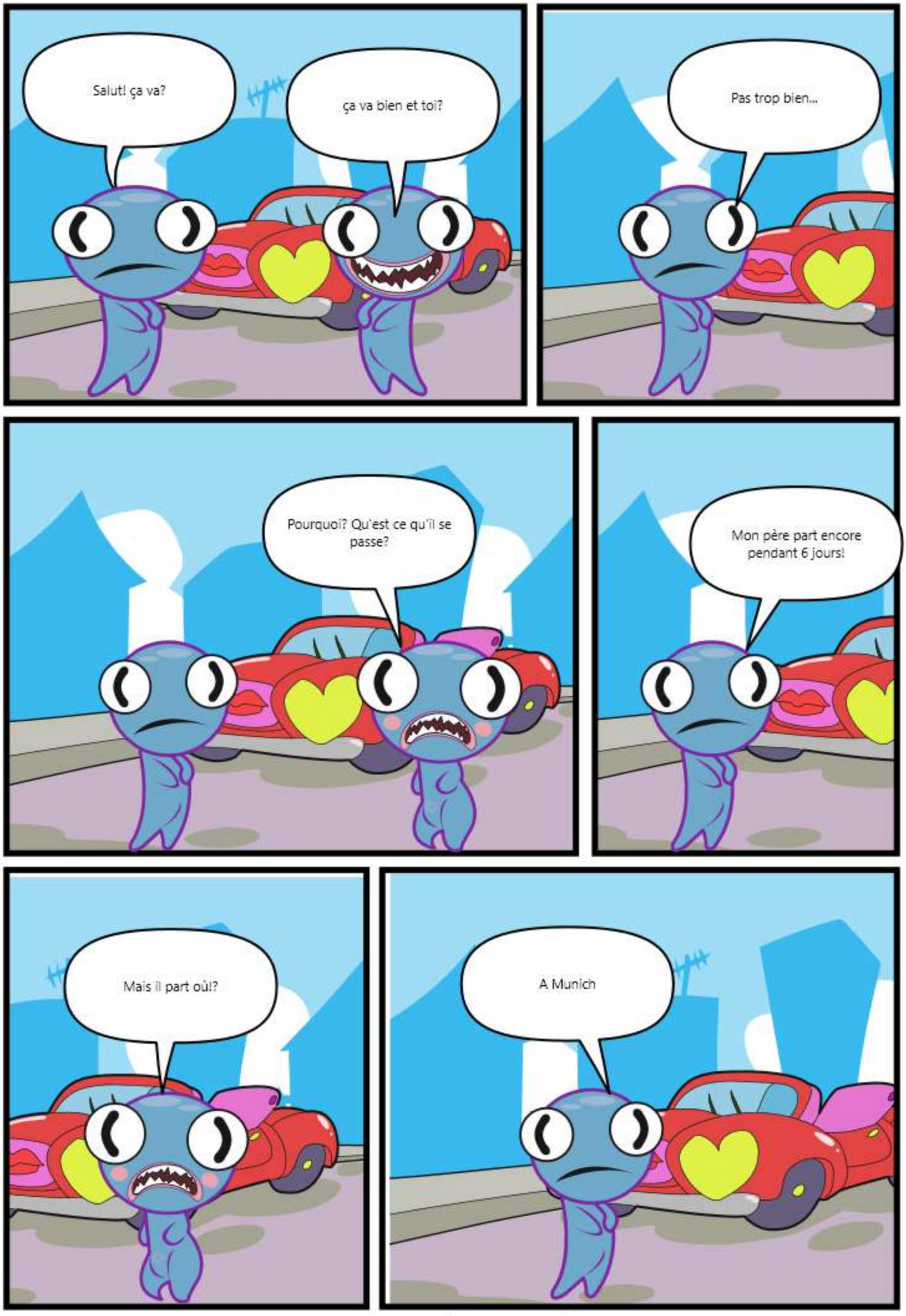
Un Métier : Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne / Contrôleur aérien

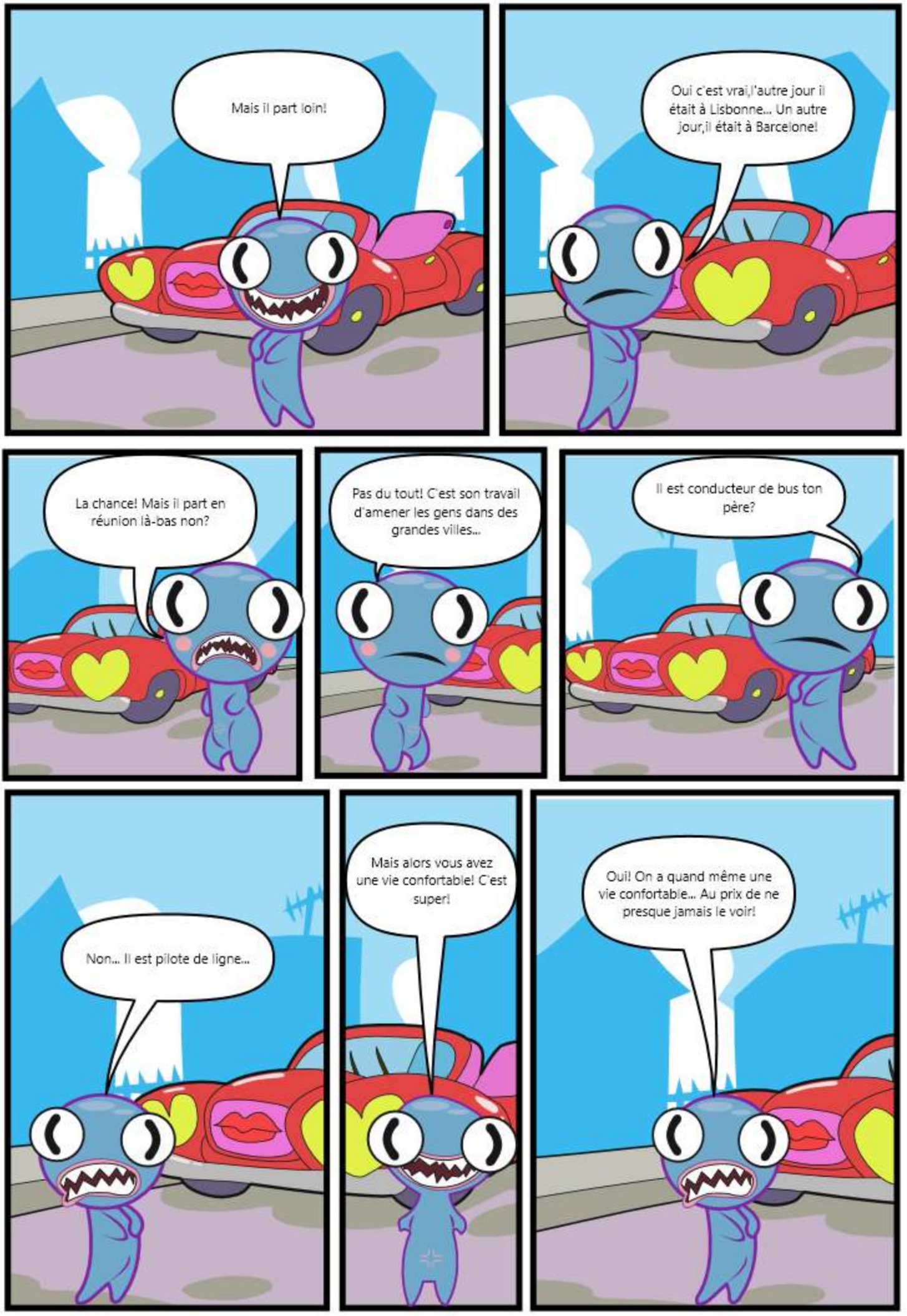
Voici la salle IFR, au pied de la tour, où les contrôleurs d'approches travaillent exclusivement à l'aide des radars. Ils contrôlent les arrivées et les départs dans un rayon de 150 km autour de l'aéroport.

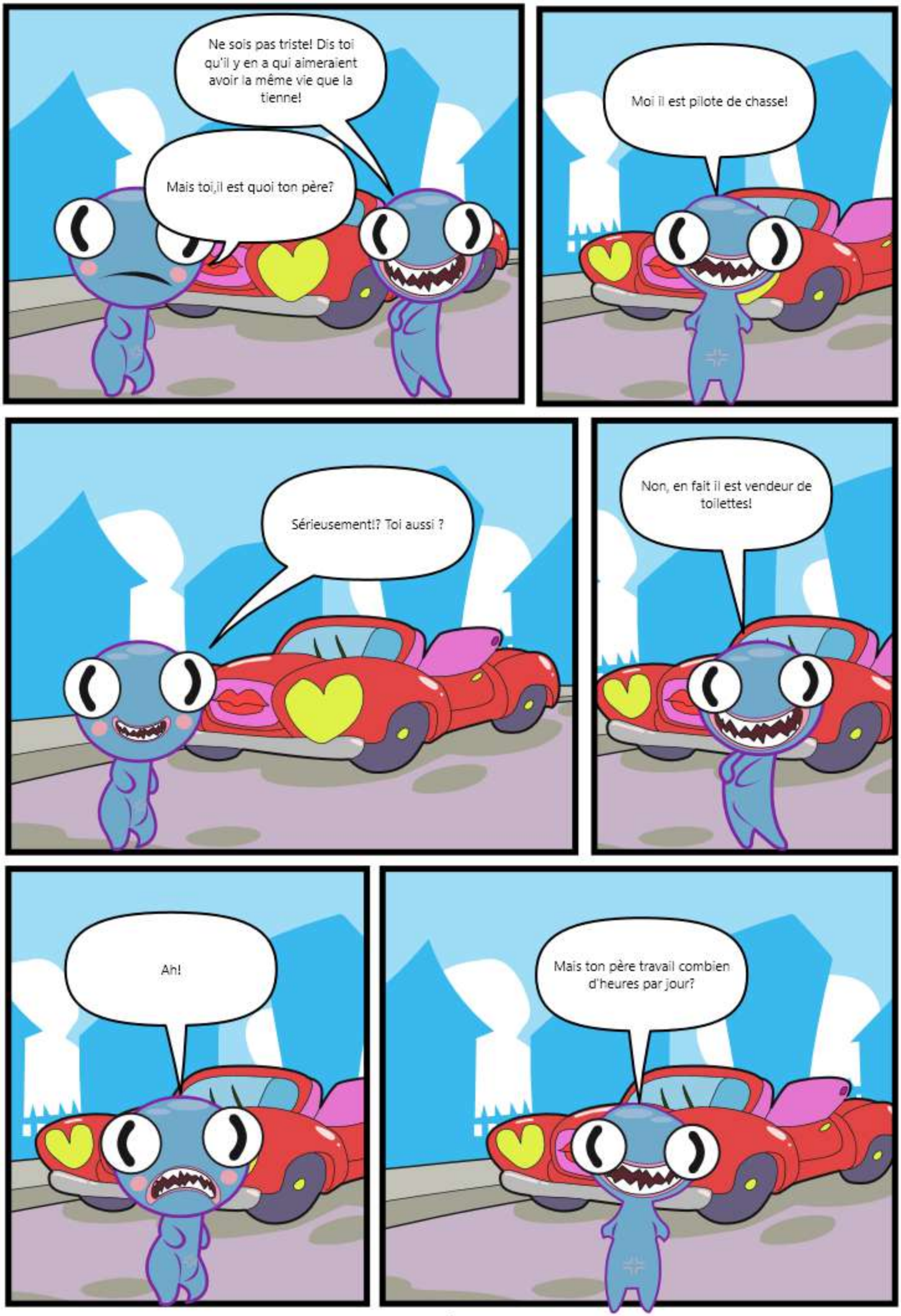
Le pilote doit toujours collationner les informations données par les contrôleurs. Sans eux, il n'y aurait pas d'avion.

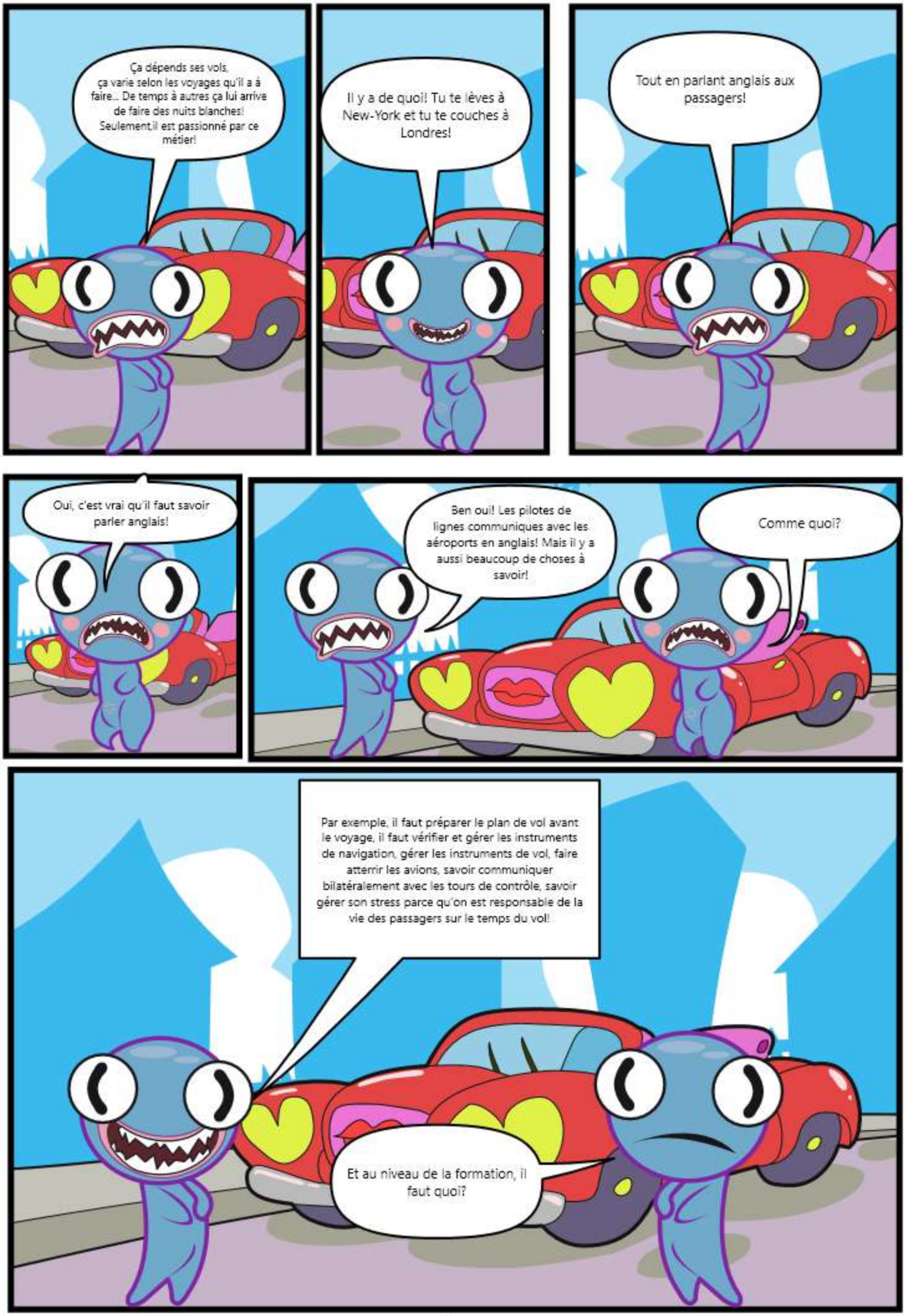
Ils existent d'autres salles de contrôles. Les contrôleurs aériens régionaux ont pour but de diriger les avions pendant leur phase de croisière. Ils en existent 5 en France, à Athis-Mons, Brest, Reims, Bordeaux et Aix-en-Provence.

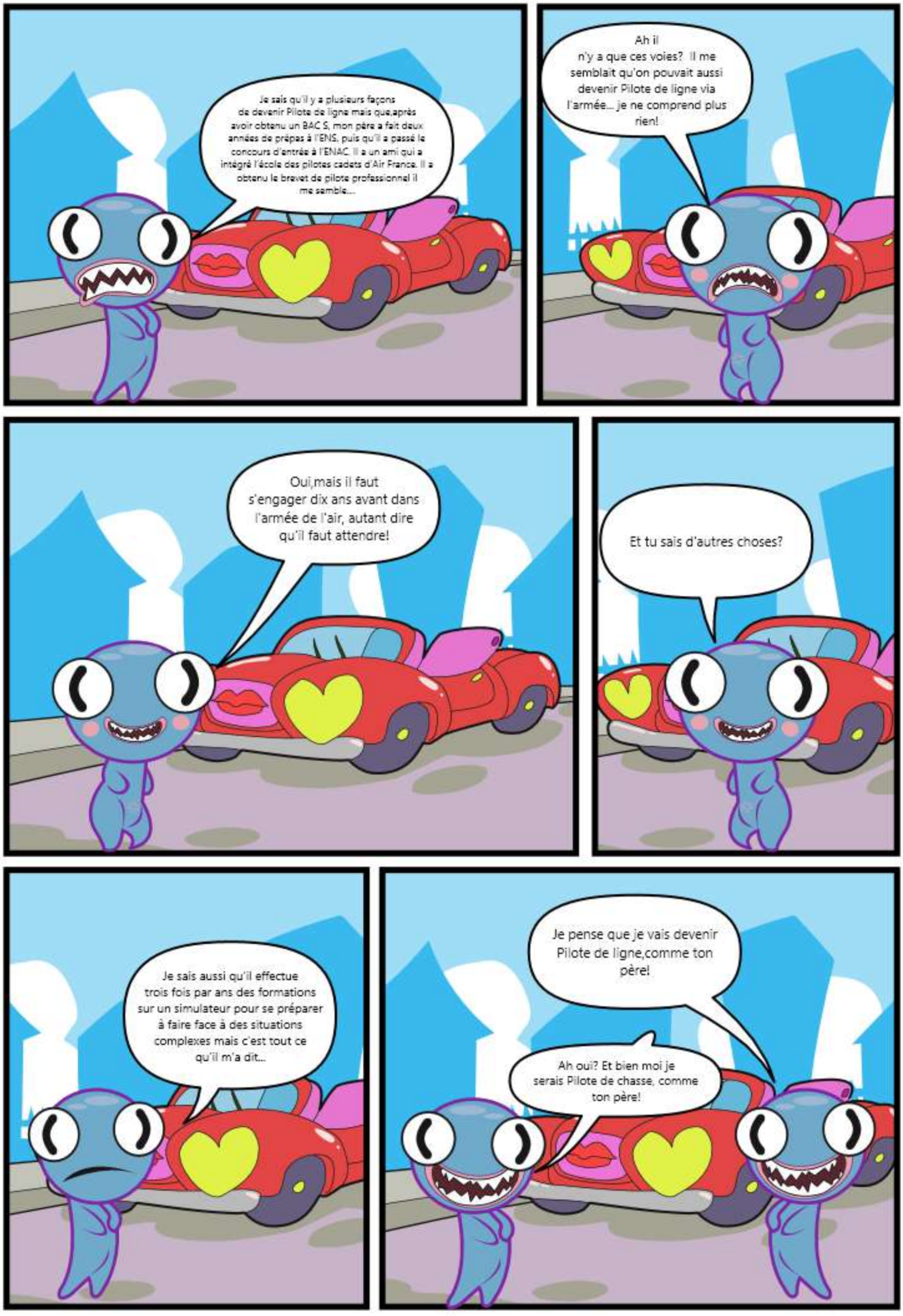
Et bien c'est la même chose, sauf que les avions ne sont pas visibles par les radars. Les contrôleurs aériens océaniques se fient donc aux heures de passage estimées et à des calculs d'heure. Les avions sont alors situés sur un point virtuel.


Salut! ça va?
ça va bien et toi?
Pas trop bien...
Pourquoi? Qu'est ce qu'il se passe?
Mon père part encore pendant 6 jours!
Mais il part où!?
A Munich


Mais il part loin!
Oui c'est vrai,l'autre jour il était à Lisbonne... Un autre jour,il était à Barcelone!
La chance! Mais il part en réunion là-bas non?
Pas du tout! C'est son travail d'amener les gens dans des grandes villes...
Il est conducteur de bus ton père?
Non... Il est pilote de ligne...
Mais alors vous avez une vie confortable! C'est super!
Oui! On a quand même une vie confortable... Au prix de ne presque jamais le voir!


Ne sois pas triste! Dis toi qu'il y en a qui aimeraient avoir la même vie que la tienne!
Mais toi,il est quoi ton père?
Moi il est pilote de chasse!
Sérieusement!? Toi aussi ?
Non, en fait il est vendeur de toilettes!
Ah!
Mais ton père travail combien d'heures par jour?


Ça dépends ses vols, ça varie selon les voyages qu'il a à faire... De temps à autres ça lui arrive de faire des nuits blanches! Seulement,il est passionné par ce métier!
Il y a de quoi! Tu te lèves à New-York et tu te couches à Londres!
Tout en parlant anglais aux passagers!
Oui, c'est vrai qu'il faut savoir parler anglais!
Ben oui! Les pilotes de lignes communiques avec les aéroports en anglais! Mais il y a aussi beaucoup de choses à savoir!
Comme quoi?
Par exemple, il faut préparer le plan de vol avant le voyage, il faut vérifier et gérer les instruments de navigation, gérer les instruments de vol, faire atterrir les avions, savoir communiquer bilatéralement avec les tours de contrôle, savoir gérer son stress parce qu'on est responsable de la vie des passagers sur le temps du vol!
Et au niveau de la formation, il faut quoi?


Je sais qu'il y a plusieurs façons de devenir Pilote de ligne mais que,après avoir obtenu un BAC S, mon père a fait deux années de prépas à l'ENS, puis qu'il a passé le concours d'entrée à l'ENAC. Il a un ami qui a intégré l'école des pilotes cadets d'Air France. Il a obtenu le brevet de pilote professionnel il me semble....
Ah il n'y a que ces voies? Il me semblait qu'on pouvait aussi devenir Pilote de ligne via l'armée... je ne comprend plus rien!
Oui,mais il faut s'engager dix ans avant dans l'armée de l'air, autant dire qu'il faut attendre!
Et tu sais d'autres choses?
Je sais aussi qu'il effectue trois fois par ans des formations sur un simulateur pour se préparer à faire face à des situations complexes mais c'est tout ce qu'il m'a dit...
Je pense que je vais devenir Pilote de ligne,comme ton père!
Ah oui? Et bien moi je serais Pilote de chasse, comme ton père!

Pour mon accompagnatrice.

Dès mon arrivée, tu t'es présentée avec ce sourire que je ne peux voir et tu as rassuré mes proches en disant que tout était sous contrôle.
Tu m'as d'abord installé dans un fauteuil roulant pour faciliter notre circulation dans l'aéroport. Tu m'as tout de suite apaisé en me parlant de ton métier. Et comme je suis très curieux, je t'ai posé de nombreuses questions auxquelles tu as répondu avec passion. Au son de ta voix, j'ai deviné ton jeune âge, ce qui est impressionnant vu ton dévouement, ta bienveillance et tes capacités. Tu sais très bien parler anglais, espagnol et tu pratiques même la langue des signes pour les passagers malentendants. Parler avec toi était très intéressant.
Puis, direction la borne pour bien enregistrer mon vol. Comme je ne voyage jamais sans affaires, tu m'as dit avoir mis une étiquette spéciale sur mon bagage afin de faciliter sa reconnaissance lors de mon arrivée dans le prochain aéroport.
Nous sommes montés dans l'avion avant l'arrivée des autres voyageurs, comme des VIP, pour un embarquement prioritaire. Grâce à toi, j'ai pu faire la connaissance du personnel de bord, qui d'ailleurs est tout aussi sympathique que toi. Mais tu resteras la personne la plus dévouée que j'ai rencontrée lors de cette journée. Le temps que les passagers arrivent et prennent place, tu es restée à mes côtés, pour me réconforter, m'expliquer le déroulement du vol et me décrire l'intérieur de l'avion, notamment en m'indiquant le "bouton appel hôtesse" au cas où j'aurais besoin d'un service. Tes conseils m'ont rassuré pour mon premier vol. D'autre part, le livret en Braille que tu m'avais remis m'a été très utile lorsque l'hôtesse expliquait les consignes de sécurité à tous les passagers.
Mon vol c'est très bien passé, je pense que tu y es pour quelque chose. Maintenant que je suis arrivé chez mon frère, je lui ai demandé de t'écrire cette lettre pour te remercier.
Chaque fois que je prendrai l'avion, je penserai à toutes ces personnes formidables qui aident les passagers handicapés ou à mobilité réduite, lors de leur voyage. Tout comme toi avec ta gentillesse envers moi.

MERCI.

"Echo Delta, le petit PA28 égaré

C'était un beau jour de printemps. Un PA28 du nom de "Echo Delta" qui avait décollé de l'aérodrome de Merville, allait établir la communication avec le contrôle aérien de Lille. Les contrôleurs de cet aéroport gèrent de larges zones aériennes dans le Nord de la France, et également l'accès des aérodromes importants aux alentours. Ils informent les aéronefs de la présence d'autres trafics dans leurs environs et les séparent si nécessaire dans le but d'assurer leur sécurité.

Echo Delta avait prévu de rentrer à Merville en utilisant des repères au sol. Il souhaitait naviguer par cheminement jusqu'à son aérodrome.
"Rien de plus facile" se disait Echo Delta. Mais à sa grande surprise, la brume s'était épaissie et les rayons lumineux du soleil qui s'y engouffraient, diminuaient de beaucoup la visibilité. Echo Delta, comme ébloui par la brume laiteuse dans laquelle il évoluait comprit qu'il ne pourrait pas retourner à son aérodrome grâce au cheminement.

C'est alors que la radio crépita et il entendit le contrôleur de Lille s'adresser à lui:
"FOX ECHO DELTA, LE CONTRÔLE DE MERVILLE VOUS RECHERCHE CAR VOUS AVEZ PRÉVU UN VOL ALLER RETOUR"
Ce fut comme un soulagement ! Il se souvint qu'il pouvait compter sur le service de la circulation aérienne. Il n'avait pas pensé à cette solution, mais les contrôleurs aériens sont capables de guider les avions égarés. Alors le petit avion prévint le contrôleur qu'il souhaitait retourner à Merville mais qu'il en était incapable…

Tout de suite l'homme le rassura et lui transmit sa position actuelle. Rien de plus facile pour les ingénieurs des tours de contrôle qui connaissent la position de tous les aéronefs avec qui ils communiquent. En effet, grâce aux radars qui captent les échos des avions, et échangent avec leurs transpondeurs, ils déterminent l'orientation, la distance, la vitesse et l'altitude des avions. Ainsi les contrôleurs savent lorsque deux aéronefs en vol se rapprochent et peuvent les en informer.

"ECHO DELTA PRENEZ LE CAP 140 ET CONTACTEZ MERVILLE SUR LA FRÉQUENCE **119.075**" annonça à nouveau le contrôleur de Lille. Alors Echo Delta remercia chaudement cet homme à qui il devait une fière chandelle. Quel métier ! Ce sont de véritables sauveurs, ces aiguilleurs du ciel, pensa t-il.

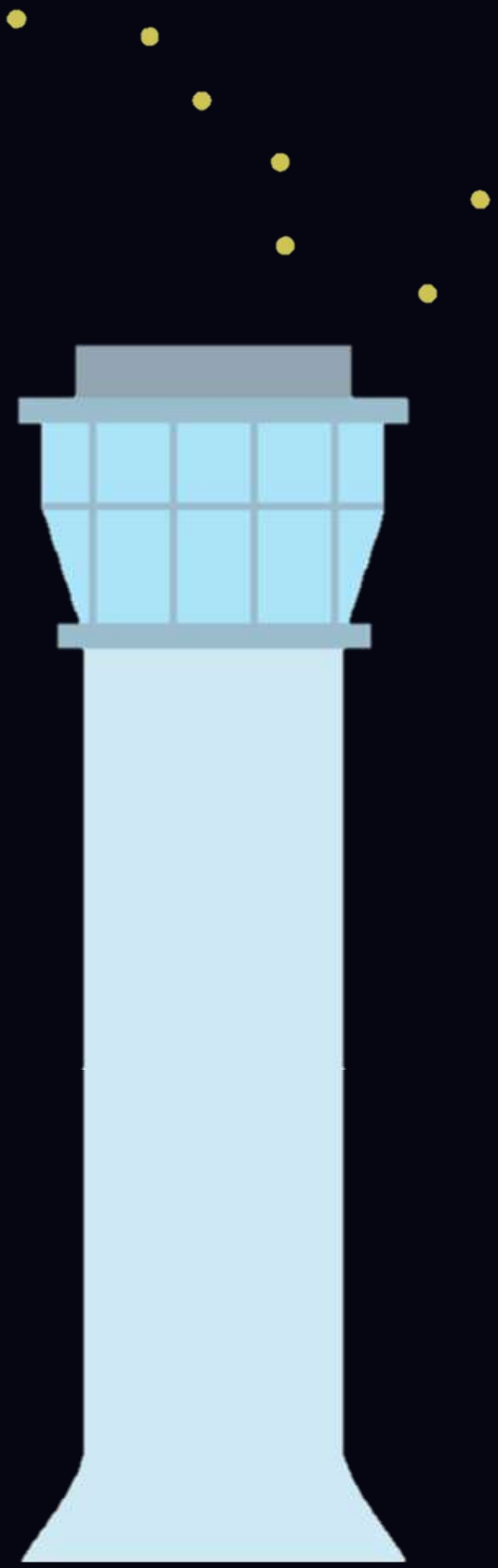
Echo Delta prit le cap qui lui fut transmis et quitta la tour de Lille pour contacter celle de Merville. Alors qu'il changeait la fréquence, il songea aux ingénieurs du contrôle qui font preuve de bienveillance envers tous les trafics de l'espace aérien. Bien qu'ils ne volent pas, ils veillent sur nous, se dit-il !

Quelques minutes plus tard, Echo Delta aperçut la piste de Merville juste devant lui. Il ne manqua pas de montrer sa gratitude au contrôleur. C'est lui, qui ne le voyant pas revenir, avait demandé de ses nouvelles à la tour de Lille. Les ingénieurs de la navigation aérienne assurent un service d'alerte en plus du service de contrôle et d'information de vol. Ils peuvent déclencher des procédures de recherches ou de sauvetage si des aéronefs ont besoin d'aide. Les aiguilleurs du ciel sont de réels anges gardiens, sans ailes mais avec les pieds sur terre!

18 février 23h55 Aéroport Paris Charles-de-Gaulle

Je venais de prendre mon poste depuis 25 minutes. Le brouillard s'était allié à la nuit et bien que perché à **92**m au-dessus du sol il m'était impossible d'apercevoir l'aérogare 1 à **500**m de là. Les journées étaient très chargées mais passé 22 heures le trafic aérien était plus calme. Les gars des tours Sud supervisaient les FRET et les longs courriers sur le départ. Jean, mon collègue, et moi-même n'avions donc que peu de chose à faire, une situation plutôt rare pour des contrôleurs aériens. Après son quart de garde Jean partit pour se reposer. Me laissant quelques minutes seul dans la tour. A peine était-il sorti que mon radar s'affola, je pouvais apercevoir des centaines de plots lumineux, puis, plus rien, le noir total. Il n'y avait plus de courant nulle part. La nuit avait refermé son étreinte sur moi. Je cherchais désespérément un moyen de lutter contre l'obscurité sans pour autant quitter mon poste. Le brouillard se leva un instant et je pu entrevoir les lumières lointaines de la tour VATE et des taxiways, cela me rassurait, les autres avaient toujours leur potentiel d'action bien que le mien était considérablement réduit. Ma quête de lumière s'étant révélée infructueuse je pris donc la décision d'utiliser mon compagnon d'infortune, mon vieux **33 10** pour contacter Jean. Il devait sans doute dormir car il ne me répondit pas. Cette lumière que j'attendais tant vint à moi sous la forme d'un puissant soleil, qui mourut presque aussitôt. Aveuglé il me fallut quelques secondes pour me remettre. C'est alors que j'aperçus une forme étrange dehors, sur la plate-forme entourant la vigie.

C'est alors que je vis ce qui ressemblait à une vieille DS **19** flottant dans les airs et accolée à la vigie. Un petit être en sortit. Mon premier réflexe fut de reculer et de m'enfermer dans la vigie. Il parlait dans un étrange dialecte ressemblant a du russe. Il mit quelque chose sur l'une des vitres et recula. Intrigué, je me suis dirigé vers la vitre. Le manque de visibilité ne me permettait pas de voir de quoi il s'agissait. Le petit être le compris et apporta une petite lampe avec laquelle il éclaira l'objet. C'est à ce moment que je compris qu'il s'agissait d'une photo, je reconnus tout d'abord le logo de l'ESA, puis le visage de Thomas Pesquet. Je sorti pour comprendre la situation, le petit être me donna un traducteur et m'expliqua sa situation. Il me dit qu'il cherchait cet « homme de l'espace » en désignant Thomas. Sans chercher d'autres explication je lui dis qu'il devait surement être près de Toulouse où il aime effectuer les vols Zéro-G. Précipitamment il repartit dans sa DS volante sans même un merci. Je suis resté un moment sur la passerelle, le courant revint brusquement, et quand Jean fut revenu de sa pause j'ai tenté de lui expliquer mon aventure, mais il me traita de menteur et me laissa…Et vous, me croyez-vous ?



Il est 22h00 quand j'arrive à l'aéroport. Le vent chaud du mois d'aout souffle dans mes cheveux. C'est ma période préférée de l'année : le ciel est clair, et les étoiles commencent à s'allumer une à une dans le ciel. J'aperçois la grande ourse juste derrière la tour de contrôle. Ma vie se résume alors, là, juste devant moi : l'astronomie, ma passion, et mon métier, contrôleuse aérienne.

De nuit, l'atmosphère dans la tour de contrôle y est tout autre, différente et si agréable. Une légère odeur de café se diffuse dans l'air, et les lumières colorées des écrans et des diodes scintillent dans l'obscurité. Le ballet des avions qui dansent entre les étoiles, qui s'envolent pour les rejoindre, ou au contraire qui redescendent doucement prend une dimension si poétique, que j'éprouve toujours une certaine excitation à l'idée de faire les gardes de nuit.

Je tiens cette passion de ma mère, qui me racontais les « aventures » qu'elle vivait à son travail quand j'étais plus petite, pour m'endormir. Je faisais vivre mes poupées dans stations spatiales, et elles se déplaçaient non pas en calèche mais en avion, ce qui est, admettez-le, bien plus chouette ! Plus je grandissais, plus la volonté d'exercer ce métier devenait intense, et ma détermination importante.

Devenir contrôleuse aérienne représentait à la fois l'accomplissement de mon rêve de petite fille, mais aussi un défi qui me tenait énormément à cœur : exercer dans un corps de métier masculin pour prouver que nous, les filles, sommes tout aussi capables de réussir dans le domaine scientifique et technique que les garçons.

Je me sens profondément utile, du haut de ma grande tour, et je ressens la lourde responsabilité qui m'est donnée. Organiser ce ballet incessant d'avions n'est pas toujours simple. Mais quand, l'espace d'un instant, je me pose, et je prends du recul sur mon métier, je prends conscience du travail d'orfèvre qui est réalisé chaque jour, par toutes les tours de contrôle du monde, et je m'émerveille. Je m'émerveille des prouesses qui peuvent être réalisées par l'ingéniosité humaine. Et par-dessus tout, je m'émerveille de la chance que j'ai de profiter d'un cadre si particulier pour travailler.

Je ne marcherais probablement jamais sur la Lune, je n'aurais jamais la nationalité « martienne », mais je sais qu'en exerçant mon métier, je touche déjà un peu les étoiles.

Quatre heures trente, le réveil sonne. J'allume la télévision, je mets la chaîne d'informations continue. J'écoute les dernières nouvelles en prenant ma douche. Toujours la même routine, associée à la même satisfaction, enfiler mon uniforme, chemise blanche, galons dorés. Je ferme ma valise après avoir pris soin de ranger toutes mes dernières affaires, et je quitte ma chambre d'hôtel. Le rendez-vous à la réception avec le reste de l'équipage n'est que dans quinze minutes, je prends un café. La fatigue est présente, le café m'aide, mais pour rien au monde je ne regretterai mon métier. Nous sommes en découché à Budapest, aujourd'hui, quatre étapes de prévues, un retour sur Paris Roissy Charles de Gaulle, puis un aller-retour sur Rome, et nous rejoindrons Barcelone cet après-midi. Navette pour l'aéroport, avec le commandant nous préparons notre premier vol. Ciel nuageux, quelques turbulences après le décollage mais une croisière et une approche sur Roissy relativement calmes. Arrivée à l'avion, éteint, nous l'allumons pour son premier vol de la journée. Il nous accompagnera jusqu'en Catalogne. Les pleins de carburant sont en cours, et pendant que je rentre notre plan de vol, le commandant effectue un tour extérieur de l'avion. Les passagers ont fini d'embarquer, le chef de cabine ferme la porte et nous partons. Nous démarrons les moteurs deux, puis, le premier, et toujours la même sensation, j'ai des frissons de plaisir. Décollage, j'ai les commandes, mon collègue s'occupe de la radiocommunication. Il fait nuit, bientôt nous sentons que nous nous élevons dans les airs, lorsque nous avons atteint notre vitesse de rotation, et que je tire sur le manche. Légères turbulences. Puis le calme. Nous perçons la couche nuageuse, et nous assistons au lever du soleil. Moment magique, un fin trait rose se distingue du ciel encore sombre à l'horizon. Le jour se lève sur notre chemin vers la capitale française. Le vol passe rapidement, les communications radio s'enchainent et nous préparons notre approche. Arrivée à l'aéroport de Charles de Gaulle, le ciel est clair. Les passagers débarquent, pendant que nos différents collègues du sol s'affairent à leurs taches, ravitaillement en kérosène, déchargement des bagages et de la marchandise que nous avons amenés de Hongrie, ménage en cabine, puis à nouveau, nous embarquons. La porte se referme, et le même processus s'engage. Après notre aller-retour vers la capitale Italienne, dernier vol pour Barcelone, où l'atterrissage s'effectue avec cinq minutes d'avance, grâce à une coordination extraordinaire entre toutes les équipes tout au long de la journée. Une navette nous conduit à notre hôtel, et après un temps de repos, nous partons à la découverte des œuvres de Gaudi. Au final, j'aurai eu le plaisir de rencontrer des Hongrois, des Italiens et des Espagnols, et ce dans la même journée. Ajoutez à cela le plaisir d'avoir pris les commandes de l'avion, et d'avoir travaillé avec des équipes les plus investies et passionnées les unes que les autres, je ne changerai pour rien au monde de métier. Je suis pilote de ligne.

Alexandre Moulin

Concours Antoine de St Exupéry :

Un nuage de mécanique

Certains ont la tête dans les nuages
Et se préoccupent de leurs bagages
Tandis que de l'autre côté
Le centième de millimètre est posé.
Ces mécaniciens qui travaillent dans l'ombre
Ce métier tellement oublié
Et aux hommes si souvent associés.
Mais aujourd'hui cassons ces préjugés
Il est temps de ce concentré
Car des vies ils doivent protéger.
Avant tous, il faut inspecter
Pour ensuite diagnostiquer
Et ainsi réparer
Mais ce n'est jamais facile
Les moteurs ne sont pas si dociles.
Il faut parfois y passer du temps
Ce temps si précieux
Que personne ne comprend
Car le monde est insoucieux.
Qui peut savoir si personne n'explique
Qui peut comprendre si personne ne s'implique.

Paulet Melvin, Mars 2019

Pilote de chasse

Par cette passion qui anime ce métier,
Incapable de s'en détourner.
Le rêve de toute une vie
Ont donné des ailes à cette fratrie
Toute la patrie les envie
En un éclair, ils sont déjà partis.

De par delà les nuages,
Etincelant comme des fusées avec rage !

Combattant les ennemis sur leur chemin.
Hélas ! Certains perdent leur lendemain
Auprès de leur famille, on s'alarme
Sans perdre de temps,
Séchez vos larmes

Et priez pour qu'ils soient contents.

En défaisant les forces adverses
Sous les étoiles qu'ils traversent
Toujours là, même au temps d'averse.

Un vol plus rapide que le vent lui-même
Ne vaut-il pas mieux être soi-même.

Revenant de leur bataille acharnée
Être un héros qu'on a décerné,
Volant de ces propres ailes,
Entouré de médailles réelles.

Rien et tout de ce métier,
Été ou hiver,

A partir de l’homme
recouvert.
Laissant faire l’amitié
Incroyable ! Ce que l’on peut
avoir,
Tous ce que je peut faire et
voir.
Étant un rêve d’être pilote de
chasse !

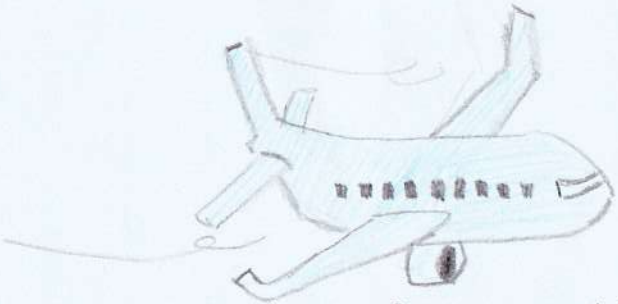
Pilote

Depuis des millénaires qu'on veut le satisfaire,
Le rêve de voler nous a émerveillé.
Aujourd'hui accompli avec tant de génie
Par toi qui a lutté contre poids et traînées.
Brevet ou profession, de la portance adepte
Parle-nous d'ailerons, ce si précieux concept
Car outre t'envoler, tu sais aussi former
Initiant les enfants à un bel art savant.
Sous nos yeux ébahis tu suscites l'envie,
Ta passion est inouïe, aéro pour la vie.
De ligne ou de planeur, d'hélico ou de chasse
En héros à toute heure, la magie ne s'efface.
Dans les cieux tu opères, avec grâce et splendeur
Et dans chaque hémisphère, avec ou sans moteur.
Volets, manche à balai ; en un si beau jargon,
Décris-nous les effets que ces commandes ont.
Référence absolue de si nombreux enfants,
Toujours aussi émus admirant tes talents.
En magicien du ciel les foules tu hypnoses
D'un entrain immortel, véritable virtuose.
Alpha Bravo Charlie, exquise consonance ;
La phraséologie ainsi que les clairances
Sont pour nous un écho de ton allégorie,
Et tel un concerto elles enchantent notre ouïe.

J'ai toujours voulu apprendre à voler,
Mais on m'a dit que je ne pouvais pas.
Je me suis souvent demandé
Pourquoi les oiseaux et pas moi.

J'ai grandi entre les mondes de Saint-Exupéry,
Dessinant sur mon cahier des roses et des moutons.
J'aimerais lui dire merci, c'est lui qui m'a appris,
A toujours voir la vie comme un petit garçon.

On m'a dit que j'avais la tête dans les nuages
Et tous les soirs je faisais le même rêve,
Je partais pour un long voyage,
Sans jamais faire de trêve.



Je voulais voler, j'en ai fait mon métier.
Tous les jours, dans le ciel, parcourir la Terre,
Au milieu des passagers du monde entier,
Servir des boissons en survolant le désert.

J'ai appris à aider les personnes en détresse,
A parler d'autres langues, distribuer des sourires.
J'ai retenu par cœur chacun de mes gestes
Et gardé à chaque escale l'envie de repartir.

De tous ces moments de partage,
J'ai gardé mes grands yeux d'enfants.
N'oubliez jamais que les rêves n'ont pas d'âge,
Que ce soit d'un côté ou l'autre de l'océan.

Je veux entrer dans ce microcosme entêtant,
Aujourd’hui, nous devons parler, il en est grand temps.
Posons-nous, chers amis, des questions,
Et bien oui, demandons ! Demandons !
Qui ne souhaite pas parcourir les airs,
Presque à la vitesse de la lumière ?
Et rejoindre l’infini Royaume des Dieux,
Toujours plus loin à deux.
Je veux vous parler de ce que j’aime.
Découvrez-ici ce qui mange mes semaines !
Je veux devenir pilote de ligne,
Et porter fort humblement un seul insigne.
Ô ! Icare ! As-tu brûlé tes ailes ?
Tâchons de ne pas reprendre les mêmes querelles.
Tournons-nous vers la physique,
Et un millier d’autres lois qui régissent notre “musique”.
Qu’oyez-vous ? Je parle des sciences ?
Négatif, c'est notre présence qui fait la différence.
Qu’est l’avion sans son serviteur ?
Ayez ! Apprenez ! et découvrez cette peur !
La peur d’une immense machine,
Qui du train de Germinal n’en perd pas une matine.
La magie opère en tout temps,
Un moteur, du carburant, des ailes, un pilote et un peu de vent.
Prenez garde ! Attention de ne pas voler trop haut.
Car d’aucun héros vous ne devez être,
Si vous ne voulez pas par votre avion, être traité de traître.
Car ici, rien est ici acquis, et nous devons cultiver la magie.
Un peu plus encore de poids et de portance,
Et... que mon coeur balance.
Ajoutez, trainée et traction,
Obtenez une créature splendide plus forte qu’un lion.
Voilà la naissance d’un avion.
Une mission doit nous être donnée,
C’est en effet de le piloter,
Attachez vos ceintures chers passagers,
Veuillez fermer les yeux, et nous laisser décoller.
Madame, Monsieur, je l’espère,
Un jour vous accueillir dans les airs,
L’avenir, espérons-le, ne me donnera pas tort,
Alors aujourd’hui, bienvenue à bord.

Rendez-vous pour la 5ème édition sur

http://coupe-antoine-de-saint-exupery.com

https://www.facebook.com/coupeantoinedesaintexupery/?fref=ts

1001 Métiers
DE L'AÉRIEN
by Opcalia©
Envolez-vous vers les métiers de l'aérien !
DISPONIBLE SUR Google Play
Télécharger dans l'App Store
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE ET DE LA JEUNESSE
fnam
OPCALIA
PROMOTEUR DE COMPÉTENCES
1001 Métiers
DE L'AÉRIEN
by Opcalia©
ENTRER

COUPE
ANTOINE DE
SAINT EXUPERY