

# de l'aéroport de Tronquières

**DOSSIER**

DANS LA TOUR DE CONTRÔLE ■ Trois agents AFIS (service d'information de vol d'aérodrome) se relaient

# Les yeux et les oreilles du ciel aurillacois

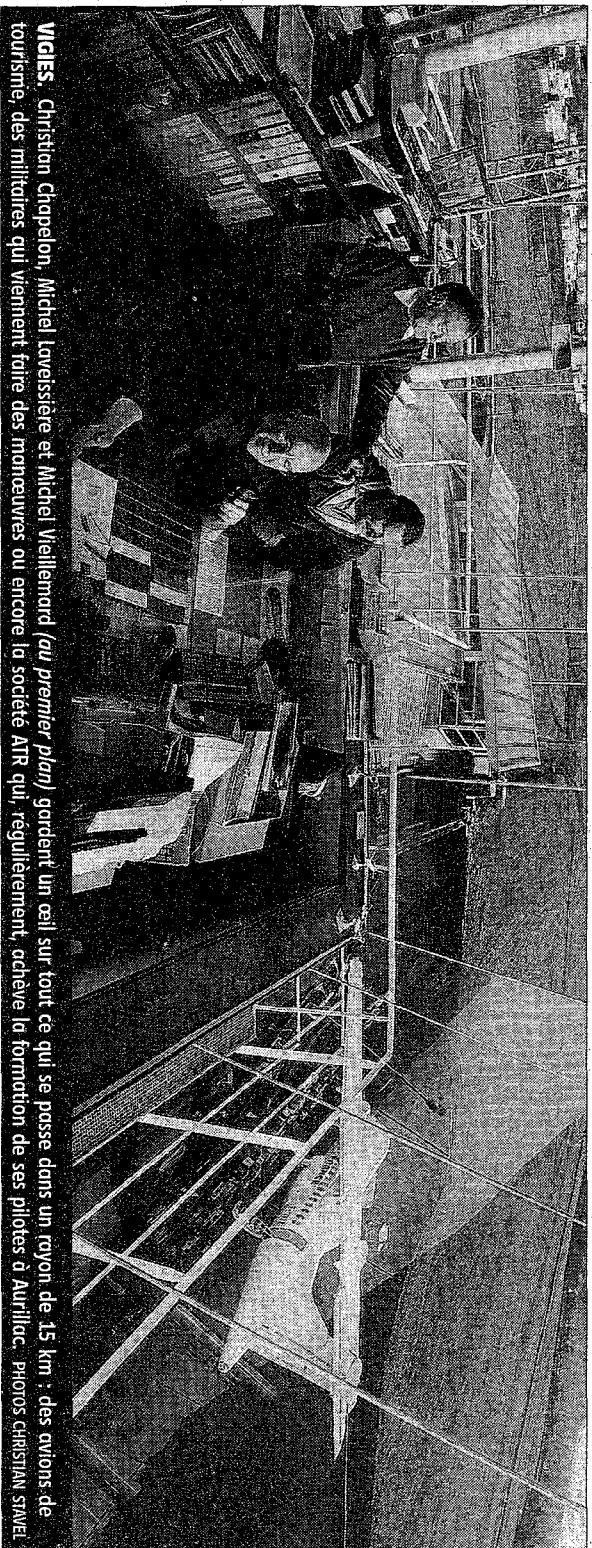
Ils informent les pilotes en vol et accueillent ceux qui se sont posés : les agents qui œuvrent au quotidien dans la tour de contrôle sont indispensables.

**Thierry Senzier**

thierry.senzier@centrefrance.com

**D**e là-haut, la vue est imprenable. A 360°. Mais, dommage, la tour de contrôle de l'aéroport de Tronquières est interdite aux touristes. Les gardiens des lieux sont au nombre de trois, se relayant pour couvrir une belle amplitude horaire : 6 heures-midi, 13 h 30-18 h 30, 20 heures-22 heures. Ce du lundi au vendredi. « En hiver, nous assurons une astreinte le samedi, complète Michel Vieillemond. Et, du 1<sup>er</sup> mai au 30 septembre, la tour est opérationnelle tous les jours. Nous fermons simplement au mois d'août parce qu'il n'y a pas de liaison aérienne. »

Comme ses deux collègues, Michel Vieillemond n'est pas qu'un simple agent AFIS (acronyme anglais signifiant service d'information de vol d'aérodrome). Il cumule la



**VIGIES.** Christian Ciapelon, Michel Laveisière et Michel Vieillemond (au premier plan) gardent l'œil sur tout ce qui se passe dans un rayon de 15 km : des avions de tourisme, des militaires qui viennent faire des manœuvres ou encore la société ATR qui, régulièrement, achève la formation de ses pilotes à Aurillac. PHOTOS CHRISTIAN STAVEL

fonction de responsable d'exploitation. Michel Laveisière est responsable de la gestion du temps (planning de travail, corrigés...). Christian Ciapelon, instructeur à ses heures, s'occupe de la formation, de la sécurité, de la qualité.

La construction de la tour de contrôle en même temps que l'aérogare, en 1993, a changé la vie des agents de permanence. « Avant, on ne voyait pas

le bout de la piste », note en souriant Michel Vieillemond. Et de préciser que la tour ne remplit pas réellement une mission de contrôle mais plutôt d'information et d'alerte.

## Paramètres

« Nous interceptons toutes les liaisons dans un rayon de 15 km. À partir du moment où un pilote nous appelle, qu'il nous demande les paramètres utiles aux approches, nous

devons les lui fournir : l'état de la piste, la force et la direction du vent, les pressions, les nébulosités éventuelles, les précipitations... Si nous sommes de bons descripteurs et lui un bon dessinateur, il ne doit pas avoir de surprise quand il sort des nuages. »

Les agents AFIS assurent également le suivi des plans de vols pour les avions qui partent et qui arrivent. Devant eux, un écran pour la météo, des boutons pour gérer notam-

ment le balisage lumineux de la piste, un écran d'ordinateur. « En février, c'est tout récent, nous sommes passés à l'enregistrement numérique des conversations par micro et par téléphone », souligne Michel Laveisière.

Dans sa cage de verre, l'occupant de la tour pourrait se sentir bien seul s'il ne recevait pas de visite. Or, l'aéroport de Tronquières fonctionne encore à l'ancienne. Les pilotes

qui se posent sur le site ont accès à la vigie pour s'acquitter de la taxe d'atterrissage et payer le carburant. « Ce n'est pas le cas à Rodéz ou à Clermont-Ferrand, précise Christian Ciapelon. On apprécie car cela permet de garder un contact humain. »

Et avec quelque 10.000 mouvements par an sur la plateforme aéroportuaire, les occasions ne manquent pas de rencontrer du monde. ■