

## POUR JOINDRE LA RÉDACTION

**Directeur de la publication :**  
Jacques Callies (5424)  
jcallies@aviation-pilote.com

**Directeur de la rédaction :**  
Emmanuel Davidson  
edavidson@aviation-pilote.com

**Rédactrice en chef :**  
Julie Callies (9015)  
juliecallies@aviation-pilote.com

**Rédacteur en chef adjoint :**  
Jean-Michel Bossuet (5425)  
jmbossuet@aviation-pilote.com

## Canada :

Richard Saint-George  
reportair@hotmail.com

**Nouveaux Médias :**  
Milos Krivokapic (1212)  
milos@aviation-pilote.com

## POUR LA PUBLICITÉ

**Publicité/promotion/diffusion :**  
Emmanuelle Husson-Dabat (5420)  
ehusson@aviation-pilote.com

## POUR S'ABONNER

**Sécretariat/Abonnements/Pub :**  
Hélène Montmayer (0506)  
hmontmayer@aviation-pilote.com

## POUR PASSER UNE PA, ACHETER UNE RELIURE, UN LIVRE...

**Petites annonces, commandes :**  
pa@aviation-pilote.com  
commandes@aviation-pilote.com

## Comité de rédaction :

Anne-Céline Martel, Michel Barry, Alexandre Kaiser, Régis Hua-Van, Maurice Castel, Patrick Charrier, Jean-Louis Noël.

## Rédacteurs :

François Blanc, LeRoy Cook, Jacques Darolles, Bernard et Benjamin Grange, Marc Hemery, Régis Hua-Van, Milos Krivokapic, Howard Levy, Charles Pigaillon, Jean Ponsignon, Jean-Marie Potelle, Pierre Schmitt.

**Dépôt légal à parution  
Abonnements : à la revue.  
Diffusion par les MLP**

Commission paritaire n° 1015 T 87149

## Impression

Léonce Deprez - Z.I. Ruitz 62-620 BARLAIN  
ISSN 1252-6096

Imprimé en France - Printed in France

IN CONNECTION WITH  
**FLYER AOPA**

**GIPAG**  
FRANCE

AVIATION & PILOTE est édité par SEES, Société d'édition et d'Exploitation de Supports, SARL au capital de 48000 Euros. Siège-social: aérodrome de Lognes-Emerainville, 77185 Lognes. Gérant: Jacques Callies. Principaux actionnaires: Jacques Callies, François Daubrée, Bruno Froissart. La rédaction n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration des textes ou photos qui lui sont adressées. La reproduction d'articles ou photos, même partielle, est interdite sans accord préalable.

# Faut-il se battre pour Genève?

**E**n principe, l'édito du mois aurait dû tirer les enseignements positifs du rassemblement cosmopolite de pilotes que nous avons tenu fin septembre au Château de Pommard. Je ne pense évidemment pas à cette bonne table et à ses grands vins de Bourgogne, encore que... mais plutôt à cette occasion offerte aux plus isolés de partager leur passion avec d'autres pilotes, d'échanger des points de vue contradictoires sur l'avionique, les moteurs, les licences, la réglementation; ou encore d'élargir leur horizon en rencontrant des personnalités aussi différentes que Jean-Marc de Raffin, président de L'OSAC, et Henri Corderoy, le pilote sourd.

Mais voilà que l'actualité m'oblige à parler encore et toujours de choses qui nous désolent. Je pense à l'arrêt que le Tribunal administratif fédéral suisse a rendu le 7 octobre dernier, qui a toutes les chances d'interdire l'usage de l'aéroport de Genève aux pilotes privés, les pistes en dur et en herbe devant être, désormais, considérées comme une seule piste. Inutile de préciser qu'aucun accident aérien dû au souffle des réacteurs d'avion ne justifie cette décision administrative... Et pourtant, compte tenu de l'ampleur du trafic commercial à Genève, de l'interdiction actuelle de s'y poser sans avoir obtenu un créneau, de la patience nécessaire pour pouvoir décoller (malgré le créneau qui vous a été alloué pour le départ), cette nouvelle restriction, officielle, y condamne l'aviation générale officiellement.

Quelle ingratitude! Je me souviens parfaitement de discussions avec certains gestionnaires de la plate-forme de Genève à l'époque où toute son activité commerciale était transférée à Zurich, de leurs appels pressants à nous autres, représentants de cette aviation générale, qui pouvions peut-être empêcher la fermeture de l'aérodrome. Je me souviens aussi des taxes d'atterrissages symboliques, du balisage de nuit gratuit, du handling facultatif, etc. Les choses ont bien changé depuis le retour en grâce de Genève: on ne nous a pas ordonné explicitement d'aller voir ailleurs mais les conditions d'accès se sont détériorées progressivement, Prior Permission Request

et handling obligatoire coûteux ayant un effet

dissuasif. Si jamais l'arrêt du 7 octobre est confirmé, ce sont les usagers suisses qui vont devoir plier bagage, sauf à accepter de décoller et de revenir à leur base pendant les rares moments de la journée où il n'y a pas de trafic à Genève.

Nous avons immédiatement lancé un appel via notre réseau habituel, élargi à quelques Suisses, pilotes et responsables d'association et d'industrie, pour qu'une action collective soit entreprise avant le 7 novembre. C'est dans l'intérêt de nous tous: imaginez que le cas de Genève fasse « jurisprudence » et renforce encore les gestionnaires des grands aéroports français dans leurs idées farfelues! Mieux vaut prévenir que guérir.

Mais au moment où j'écris ces lignes, juste avant le bouclage, le 7 novembre c'est demain - ou presque - et rien de positif ne se profile pour l'instant à l'horizon... Avons-nous les moyens de monter seuls au créneau? Non. Ce combat est-il perdu d'avance? Certains le pensent. Ce combat est-il utile? Certains pensent que non.

En fait, faut-il simplement y aller au nom de notre liberté de circuler, simplement parce que le ciel est à tout le monde, même le ciel genevois (n'oublions d'ailleurs pas que l'aéroport de Genève est aussi un peu français...)? Je n'en sais trop rien, et ce n'est pas le courrier sur lequel je viens de tomber qui va m'y aider: « *Étant un petit pilote IFR JAR avec 2000 h de vol, je n'ai jamais soutenu l'action pour un IFR français qui tend à faire une distinction qui n'est pas à l'honneur des postulants car il est reconnu comme l'IFR du pauvre. La DGAC, mais pas celle que vous fréquentez, me faisait part de ses craintes...* »

Si réellement nous avons eu tort de nous battre pendant 20 ans pour que la France ait un IR privé selon le modèle américain (je suis pourtant IR JAR moi aussi), est-il bien raisonnable de se battre pour le libre accès à l'aérodrome de Genève? À vous de nous le dire, et vite, parce que là, cela urge!

Jacques Callies

