Il y a des hommes que d'autres écoutent toujours. Par leur intégrité, leur haut niveau de professionnalisme, leur degré de lecture, leur exemplarité, leur faculté de remise en cause et d'écoute, leur compétences transversales, ils rayonnent naturellement. Parfois ces hommes sont aussi aviateurs.

Il y en a un qui après avoir obtenu une maîtrise de technologie mécanique a intégré l'éducation nationale. Institution qu'il a vite quitté notamment par amour pour l'aviation. C'est un transmetteur de savoir, un guide, une référence, un grand moniteur. Il est professionnel de l'apprentissage du métier de pilote. Confiez lui un élève tordu, il vous le redresse, lui inculquant bien évidemment le savoir faire technique mais surtout le savoir être nécessaire au métier, trop souvent délaissé par les cursus de formation.

Du premier vol de début sur petit monomoteur à la qualification Airbus et au travail en équipage, pour lesquels Air France fait discrètement appel à ses hautes compétences pédagogiques au sujet de certains stagiaires en difficultés, il excelle.

Certains futurs officiers pilotes de ligne sélectionnés comme lui par Air France se contenteraient d'attendre oisivement leur intégration au sein de la compagnie. C'est mal connaître l'animal. Une possibilité d'élargir son champ de compétence technique ? Il a trouvé le financement pour partir dans quelques mois effectuer le stage de pilote d'essai au sein de la « National Test Pilot School », sur la mythique base aérienne d'Edwards en Californie.

Mais avant ça, il vient d'accepter, pour l'intérêt général, le poste de responsable pédagogique du plus important centre de formation aéronautique privé du pays. L'institut Amaury de la Grange.

Nous avons là un capitaine d'exception qui saura défendre ses convictions contre vents et marées. Sous ses ordres, une brigade de quelques 150 salariés compétents de tous services et corps de métiers, dévoués a leur noble mission.

Hier soir, sur le coin de son grand bureau, il y avait un livre. Un livre oublié par nos technocrates européens et nationaux, bien trop tolérants à la pression des compagnies

aériennes en faveur des coupes drastiques dans les volumes de formation initiale et basique des pilotes. Ce bouquin est une bible, ses versets décortiquent la meilleure méthode de pilotage au monde en son temps, celle de l'école française d'après guerre : Son titre :« L'évangile selon St-Yan ».

Car il sait que pour viser l'excellence, il ne faut jamais faire table rase du passé et de la mémoire technique de nos pères aviateurs, mais qu'il ne faut pas non plus vivre dans la résistance au progrès, dialectique de ceux qui ont toujours une guerre de retard.

D'ailleurs, se tournant vers moi, il me fit part de ses réflexions concernant la doctrine d'utilisation du vecteur vitesse ; petit réticule qui apparaît désormais sur la dernière version des écrans EFIS de nos avions. Alors que les bruits de couloirs prônaient sa suppression au nom de la distorsion pédagogique, un des points de sa réflexion concernait notamment les procédures liées aux pertes de contrôle en vol, une des principales cause d'accidents de l'aviation de ligne actuelle.

S'appuyer sur le meilleur de notre héritage passé et y imbriquer les techniques les plus pointues, les rassembler pour mieux éduquer, cela s'appelle de de l'intégration visionnaire.

Dans l'aviation comme dans la vie, dans le cockpit comme dans la rue, c'est un homme toujours présent. Une galère humaine ? une panne technique improbable ? il gère. Un problème ? Il trouve une solution, s'appuyant sur sa gentillesse et sa générosité, son expertise et celle des autres. « Il faut écouter tout le monde dit il souvent, se concerter, travailler avec méthode, prendre un peu de recul pour la décision. Et si ça part dans tous les sens : c'est comme dans l'avion quand ça merde, il faut aller à l'essentiel : 1.Piloter 2.Naviguer 3.Communiquer. Appliquons à nous mêmes ce que l'on inculque à nos élèves »

Faites la connaissance avec cet individu et vous comprendrez quel est le vrai sens des relations entre les hommes.

Son temps libre ? Il le passe le plus souvent à transmettre bénévolement son savoir aux pilotes d'ULM, d'autogires et d'avions à l'aéroclub de Cezanne en Champagne. C'est son fief.

Membre de notre association, l’ami très respecté se nomme Johann Thiveyrat. Il a 36 ans.

Le Président de l’ASAB, Sébastien HUGAULT

{rokbox album=|Johann|}images/ASAB/johann/*{/rokbox}