



(c)

Michel Polacco

France

Le gouvernement des émotions

L'auteur

Michel Polacco a débuté sa carrière en 1966, comme journaliste à Inter Services Jeunes, à France Inter, puis est passé par la presse écrite.

Rappelé à France Inter en 1979, il s'est en plus du reportage et du Grand reportage spécialisé dans les questions d'aéronautique et de défense, étant lui-même pilote d'avion et d'hélicoptère, avec des licences professionnelles, qualifié pour le vol aux instruments (IFR) et comme instructeur.

Il a occupé les fonctions de Rédacteur en chef de France Inter et de Secrétaire Général de l'Information de Radio France.

Après avoir créé et dirigé à partir de 1998 Radio France Multimédia, et lancé tous les sites (près de 1000) de radio France et de ses stations, il est nommé par Jean-Marie Cavada directeur de France Info, poste qu'il occupe de 2002 à 2007.

Michel Polacco est également l'auteur de nombreux ouvrages sur l'aviation, l'espace et les technologies nouvelles.

Site internet : <http://www.polacco.fr/>

L'œuvre

Une brève histoire de l'aviation (Jean-Claude Béhar, 2013) (157 p.)

A380 (EPA Editions, 2011) (184 p.)

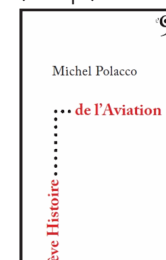
Comment ne plus avoir peur de l'avion (LGF/Livre de Poche, 2005) (319 p.)

Mots-Clefs

Aviation
Information
International
Journalisme
Voyage

Zoom

Une brève histoire de l'aviation (Jean-Claude Béhar, 2013) (157 p.)



A l'instar de notre calendrier qui honore chaque jour un Saint, chaque jour est l'anniversaire d'un exploit ou d'un progrès dans le ciel ou l'espace. Centenaires, bicentennaires, ou plus car le temps a passé depuis que Pilâtre de Rosier et le Marquis d'Arlandes, le 21 novembre 1783, ont ouvert la voie des airs aux êtres humains. Michel Polacco nous conte ici une histoire toute en émotion, d'hommes, de femmes, de rêves et d'ambitions, de passions, de violences et de drames, mais aussi d'art, de beauté et de rencontres.



C'est le plus gros porteur jamais construit au monde. L'A380 transportera plus de 800 personnes, près de 1 000 probablement dans certaines configurations. Le site où on l'assemble, à Blagnac, est à son image, gigantesque : le bâtiment mesure 500 mètres

de long et 46 mètres de haut ; le seul poste de montage pèse 1 200 tonnes et 120 ouvriers s'y affairant quotidiennement ; la voilure est manutentionnée par des ponts roulants accrochés à la charpente de l'usine. Les parties qui le composent sont produites aux quatre coins de l'Europe. Leur acheminement jusqu'à l'usine d'assemblage de Blagnac donne lieu à des scènes inédites : barges remontant la Garonne, convois exceptionnels de nuit, etc. Une fois assemblé, l'avion superlatif gagne le hall de finition où il passe trois semaines. Les réacteurs, qui représentent la moitié du prix de l'appareil, sont montés au dernier moment. Viennent alors les phases d'essais et les tests en vol (plus de 2 500 heures au total). Puis c'est vers Hambourg que le géant au fuselage verdâtre s'envole pour être aménagé intérieurement et peint aux livrées des diverses compagnies.



Rien de plus banal aujourd'hui que de prendre l'avion ; pourtant, pour près de 20% des passagers, la perspective du décollage, de l'atterrissage et des éventuels trous d'air est une véritable source d'angoisse, sans rapport avec les risques réels.

Ces frayeurs s'appuient presque toujours sur l'ignorance ou sur des idées fausses. Air France propose depuis plusieurs années des stages pour aider ces « avionophobes » à surmonter leurs craintes. Cet ouvrage reprend les thèmes abordés lors de ces formations. Il contient à la fois des informations sur les mécanismes du stress et de l'anxiété (et les façons d'y faire face), des données « scientifiques » sur les principes de l'aéronautique, le déroulement d'un vol et des réponses aux questions que l'on se pose le plus souvent. De nombreux conseils et témoignages, des croquis et schémas complètent ce guide simple et concis, à lire avant de prendre l'avion, dans la salle d'embarquement, ou même en cabine...