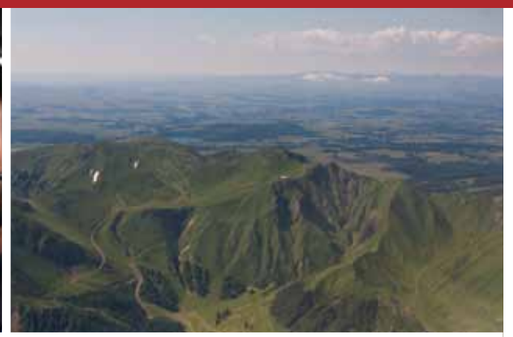
LE PAPY BOEING TONE
ÉTÉ 2012- N°35
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble

TFIT 2012

Et aussi :

- TENU DU CARNET DE ROUTE
- L'INCONNU DU TABLEAU DE BORD
- LA VIE DU CLUB
- PASSER SON IFR US



JE TFITE, ELLE TFITE, NOUS TFITONS…

INFOPILOTE DÉCRIT TRÈS BIEN LE TOUR. JE PARLE DU RESTE. **Par Sarah Gialis**

Photos : Jérôme Coornaert, Philippe Contencin , Brigitte Duflo-Moreau, Sarah Gialis, Pierre Lansalot-Basou.

Brigitte n'a pas encore fini sa check d'arrêt que France 3 Centre nous interviewe pour son 19-20 (*http://www.youtube.com/watch?v=FYc3qObNqP0&feature=youtu.be*). Je parle de la pluie et du beau temps, ce qui doit fortement intéresser les Bretons et les Ch'tis qui guettent un créneau pour nous rejoindre. Le tour attend ses participants, venant de toutes directions. Il s'agit d'une trentaine d'avions qui voleront en «petit train» (comme nous appelaient les SIV), basé en premier lieu à Amboise, puis à Valence. Parmi eux, il y a le XD (Brigitte, Philippe et moi) et le KT (Pierre, Eric et Delphine). Mais en attendant, l'heure est à la visite du château. Les gens font connaissance et l'ambiance est prometteuse.

Une invitée surprise
Parcs à huitres de Saint Pierre d'Oléron

Malheureusement pour moi, une invitée surprise débarque sur le tour : la gastro ! Une merveilleuse nuit blanche, tête dans la cuvette pour vivre un lendemain difficile (avec des sacs pas loin) dès 6h du matin (le briefing quotidien est à 6h45). Comme il en faut plus pour me démonter le moral, nous partons, en zigzagant entre les grains car la météo est moyenne. Sur la fréquence TFIT, les pilotes demandent timidement l'état du ciel devant, doutant sérieusement au travers de Poitiers, tandis que ceux qui ont atteint les côtes clament un 20K de visi… Brigitte leur répond avec humour, cernées par les TCU-CB, que nous ne volons pas sur la même terre.
L'iode et le soleil sont les bienvenus quand on sait qu'il pleut sur Amboise. De mon côté, le mot «huitre» n'étant pas très compatible avec mon estomac (blurp !), je me lance dans une petite sièste dans le bus. Je ne le sais pas encore mais je ne mangerais rien de tout le TFIT. Régime d'été…

Comme je pilote le retour et que les organisateurs ont pitié de moi, ils nous laissent partir devant pour que j'aille me reposer. Cyril, en charge de la communication à la FFA, s'improvise médecin du tour et a la gentillesse d'aller me chercher les médicaments prescrits par Brigitte. Il faut le rappeler, cette dernière est gastro-entérologue. Nous formons un équipage patient-docteur.

Le soir, je regarde les autres manger leur repas Renaissance au Clos Lucé. Les serveuses sont en tenues d'époques. A défaut de reprendre des forces, nous rigolons à gorge déployée, pour mon plus grand plaisir.

Plan B
Musée de l'air d'Angers

Philippe nous rejoint enfin sur le tour. Aujourd'hui, c'est lui qui pilote. La météo n'est pas assez aimable pour nous laisser visiter Saint Nazaire. L'organisation sort son plan B. Le vent de travers est fort et certains avions renoncent à partir. Pour les autres, c'est l'occasion de visiter le musée de l'air, en compagnie d'un très bon guide. Nous sommes gâtés. Le vol de retour se colore de bleu, de rose et de rouge, en raison de champs de fleurs.

La soirée se déroulera chez un viticulteur du coin qui nous fera visiter sa cave, dégustation à l'appui. Un très très bon moment.

Un navion au FL075
Massif central et Valence

Je me fais un plaisir de piloter cette branche qui promet d'être magnifique. Le ciel est toujours parsemé de grains mais plus on avance, plus le soleil est là. Les organisateurs ont eu une idée de génie en nous faisant survoler le Puy de Sancy. C'est magnifique !!!

Et puis il y a le quart d'heure comique avec Fred et Jacques sur leur «Ryan Navion». Nous sommes hilares quand le contrôleur de Clermont demande de préciser le type d'appareil… «*un Navion monsieur…*» (grand blanc), «*et à quoi ça ressemble un'avion ?*» «*à un avion monsieur*». Je pense que le contrôleur en rigole encore et nous aussi d'ailleurs.
Nos «navionneurs bretons» sont de joyeux lurons qui savent animer les foules. Ce sont les stars du TFIT. Ils nous ont offert un magistral fou rire en jouant les PNC lors du meeting. (voir sur la vidéo sur Facebook dans le groupe «Navion TFIT» : *https://www.facebook.com/groups/131324820341381/*)

L'arrivée sur Valence se fait sans encombre. Nous visitons la base de l'ALAT, après un repas au mess des officiers, puis nous avons quartier libre. Avec Mathilde et Laurence, pilotes mère et fille basées à Cuers, nous partons aider Nicolas pour poser les banderoles des sponsors, tandis que les mirages 2000 s'entrainent. C'est l'avantage du TFIT que de pouvoir voir les entrainements, vivre l'envers du décor, rencontrer les pilotes, approcher les machines et le rêve.
Le repas du soir se tient dans un hangar. Le KT gagne le premier prix conso et nous, la seconde place. Nous sommes fiers mais pas autant que Antoine et Lucile (doudous compris), les deux enfants volant avec leur parents, qui reçoivent le prix des navigateurs.

Latex VS Gilets jaunes
Meeting de Valence

C'est la grande classe car nous passons, en uniforme FFA, devant des files d'attente interminables pour nous positionner dans les meilleurs coins. Et en parlant de meilleur coin, nous sommes une petite poignée à remercier Phil Clarck pour nous avoir autorisé à regarder le meeting sous l'aile ombragée de son Antonov. Imaginez 40 000 personnes cramant debout, en plein soleil et derrière les barrières, pendant que nous admirons le spectacle, allongés dans l'herbe, au plus près des avions. Le paradis sur terre existe.
Claire et moi, sommes vexées de voir partir Jérôme et Albaro vers les pompoms girls en latex. Nous décidons alors de nous improviser nous aussi pompoms girls sur l'Antonov. Brigitte immortalise la scène. On s'est bien marré et la photo est extra.
J'ai l'honneur de faire un vol à bord de l'Antonov, survolant la Drôme, au soleil couchant (merci Jean-Luc !).
Rentrant un peu tard de ce vol, tout le monde a déjà presque fini de manger. Les participants rentrent à l'hôtel, tandis que nous sommes un petit groupe à profiter encore de la fête, au milieu des pilotes de la PAF. Quelle soirée ! Quelle rigolade !

DR400 au 360, DA40 au 180
Retour au pays

Malheureusement, il fallait bien une fin. Nous nous séparons tous au fur et à mesure. C'est dur car on s'attache très vite au gens dans un contexte aussi sympathique que celui-ci. Ma Brigitte et Philippe décollent pour Toussus. Pierre, Eric et Delphine font durer le plaisir vers Chambéry. Claire, Jérôme et Albaro repartent sur Toulouse, rendre le TB10.
Kevin et Daniel ont été adorables en m'embarquant sur leur DA40 à destination d'Avignon, où Bruno et Alexandre m'attendent. Je peux survoler les lieux de mon enfance, retrouvant le Mont Ventoux entouré de ses champs de lavandes bleutés ainsi que la Camargue luisant au loin sur la ligne d'horizon. Ce n'est pas facile de raconter un tour comme celui-ci à vrai dire. Comment faire passer la drôlerie de certaines situations et partager les fous-rires ? Je ne peux que vous conseiller de vivre vous aussi l'aventure. La prochaine sera en 2015, après deux TAJP.
Au passage, il faut remercier, tous ceux qui ont travaillé d'arrache-pied sur ce tour en amon et en aval, en tant qu'organisateurs ou membres des aéroclubs d'accueil. ●

Je vous conseille aussi de lire l'article consacré au tour dans le numéro d'août d'Infopilote.

Ambiance iodée

Pour vous donner une idée de destination, pour votre prochain week-end, voici une photo de Jérôme, prise dans les parcs à huitres de Saint-Pierre d'Oléron, sur le TFIT. Un lieu plein de sérénité.

LE SCOOP

Le Bourget réouvre ses portes aux femmes pour le samedi 9 Mars 2013 avec la présence d'Angelina Jolie, pilote de Cirrus. Nous, les filles, on attend de savoir qui sera son nouveau compagnon pour s'y inscrire!

CONCOURS PHOTO

Devant le peu d'enthousiasme rencontré par les membres du club, l'organisatrice l'a ouvert à des membres de club extérieur qui ont participé au TFIT.

CRUMBLE AUX POMMES

La recette de Monique d'Amboise

2 pommes et 10 beaux abricots coupés en morceaux

200 grs de beurre mou

200 grs de sucre en poudre

200 grs farine

Vanille liquide

Caramel liquide

1. Préchauffer le four à 180 °
2. Couvrir le fond du moule de caramel
3. Eplucher et couper les pommes et les abricots en dés et les disposer dans le fond du moule sur le caramel (6 à 7 cm d'épaisseur)
4. Ajouter un petit peu de vanille liquide sur les fruits
5. Dans un saladier, malaxer grossièrement avec les doigts le beurre le sucre et la farine et répartir dans le moule sur les fruits.
6. (si vous avez un thermomix mettre les 3 ingrédients dedans et faire tourner à 7 pendant une minute
7. Enfourner environ 35 minutes à 180 ° jusqu'à ce que le crumble soit bien bruni.

Bonne dégustation

Accompagner d'un bon cidre ou d'un très bon thé ou café.

PRENEZ SOIN DU CASQUE DE PRÊT DU CLUB

- **Vérifier que la mousse et l'anneau sont en place,**
- **Contrôler la bonne mise en place des oreillettes, au sortir de la boite et lors du rangement**

Voici une photo qui illustre bien le risque de rouler en freinant constamment, sur un DR400. C'est visuel et parlant ! ▲

AGENDA

15 et 16 septembre : escapade d'automne à Libourne

Dégustation de vin, bonnes tables et visite de quelques monuments à l'occasion de la journée du patrimoine.
Inscriptions avant le 5 septembre auprès de Brigitte : bduflomoreau@yahoo.fr ou à l'aéroclub, en précisant l'avion, le nombre de passager(s), la chambre double ou simple. **Réunion de préparation le 6 septembre à 20h à l'aéroclub.**

LA VIE DE L'AEROCLUB

ADP nous envoie ses vitriers, enfin !!!

Cela fait cinq mois que la verrière du hangar a servie de cible à un petit voyou. Après nous avoir interdit d'effectuer la réparation des dix vitres cassées, ADP se réservant ces travaux, après de nombreux coups de fils au responsable des bâtiments, les vitriers sont arrivés cette semaine et ont commencé la rénovation de la verrière. Malheureusement il manque encore deux vitres (erreur de mesure). Espérons qu'il faudra moins de temps pour terminer ces travaux.

Les travaux de l'été à l'atelier

Dominique en a fini avec le QU, maintenant il freine symétriquement. Pour cela, il a fallu affiner le réglage des courses des tiges de poussée des pistons des maitres-cylindres. La réparation n'a pas été simple. L'accès très limité à cet équipement situé derrière des palonniers qu'il a fallu démonter en partie, a conduit nos mécaniciens à travailler dans une position très inconfortable la tête en bas sous le tableau de bord. Merci à Dominique et Michel pour leur opiniâtreté à régler ce dernier problème sur le QU.

Le mois d'Août se présente avec niveau d'activité important. Avec plus de 220 heures de vol au mois de juillet, quelques visites périodiques vont être nécessaires. Mais, surtout, deux grandes opérations vont les occuper fortement : la grande visite de six ans du QP avec un nombre important de vérifications à effectuer sur les trains et les commandes de l'avion notamment. Puis ça sera au tour du KT de passer dans notre atelier rénové afin de recevoir un nouveau moteur.
Après cela ils auront bien mérité leurs vacances. Et prenez bien soin de vos avions.

Bientôt un nouvel avion dans le hangar

La place libérée par le PA 28 de notre ami Jean Pierre ne restera pas vacante bien longtemps, un nouvel avion arrivera à la mi-août. Il s'agit d'un Cessna 182 à moteur SMA, une belle machine équipée IFR. Un de ses deux propriétaires est allé le rechercher à la Réunion où il a passé quelques mois. Un beau voyage d'une dizaine de jours à travers l'Afrique et la Méditerranée, une aventure que nous essaierons de vous relater dans notre petit journal.
Bienvenu à ces nouveaux pilotes et au Cessna.

Et toujours... un peu de savoir vivre chez les pilotes !

- Vous avez réservé votre avion pour une heure ou la journée, un empêchement de dernière minute, une météo peu engageante, vous renoncez à votre vol.
N'oubliez pas d'annuler votre reservation sur openflyers, un autre pilote sera ravi de prendre votre créneau.
- Et si vous partez en vol, ne vous laissez pas trop griser par l'immensité de l'espace qui s'offre à vous, **pensez a rentrer a l'heure par courtoisie envers le pilote suivant.** ●

LES NOUVELLES TÊTES BRÛLÉES

Sophie Delaveau

Encouragée par des collegues passionnés de Renault deja membres Air Europ club Je suis inscrite depuis juillet. J'ai eu le plaisir de faire mon premier vol tout récemment sur Toussus. Beaucoup d'émotion. ● Objectif à moyen terme bb, ppl pour faire, qui sait...dans quelques années le fameux rallye «Toulouse, Saint-Louis». En attendant, du travail en perspective...et de beaux vols sur Toussus, Etampes... pour commencer! ● Un grand merci à tous pour l'accueil sympathique.

Alain de Brisson

Je vole depuis 2 ans à Deauville et je me suis inscrit à TOUSSUS pour voler en dehors des weekends. ● Je suis lâché et désire passer un brevet de base et un PPL. ● J'habite Clamart et j'ai créé un cabinet d'étude et de conseil marketing que je dirige depuis 20 ans.

Stéphane Salmons

Je suis ingénieur-chercheur en génie logiciel au CEA Saclay, habitant à Viroflay. ● La semaine dernière, j'ai vécu ma première heure de vol avec grand intérêt et une bonne dose de sensations fortes. ● Je souhaite prolonger cette expérience en suivant la formation PPL.

Jacques Yves Andre

est ingénieur au CEA, ce n'est pas un novice puisqu'il a son TT et a volé dans la région Grenobloise. Mais, depuis 13 ans il avait quelque peu abandonné sa passion. Arrivé sur Saclay, le virus l'a repris et il est venu à l'aéroclub se remettre aux commandes de nos avions pour rapidement convertir son TT en PPL.
Bienvenue à tous !

THEODORE VON KÁRMÁN (1881 - 1963)
LA TRAINÉE PART AVEC LES CONGÉS

Theodore von Kármán est né à Budapest dans une famille d'intellectuels, philosophes et professeurs. Très doué pour les mathématiques, il fait d'abord des études d'ingénieur à l'Université Technique Royale où il reste enseigner quelque temps.

En 1906, il obtient une bourse et part préparer un doctorat sur la résistance des matériaux à Göttingen en Allemagne. Lors d'une courte visite à Paris il a la chance de voir Henri Farman boucler son premier kilomètre en circuit fermé à Issy Les Moulineaux, en 1908.

Une fois diplômé, Von Karman accepte la proposition de l'Université d'Aix-la-Chapelle de créer un Institut d'aérodynamique dont il devient directeur. Il se consacre alors presque entièrement à la mécanique des fluides et défriche le domaine des turbulences et des couches limites. Il y reste jusqu'en 1930, avec une interruption durant la première guerre mondiale lorsqu'il est mobilisé au service de l'aviation Austro-Hongroise dans une usine d'armement de Budapest.

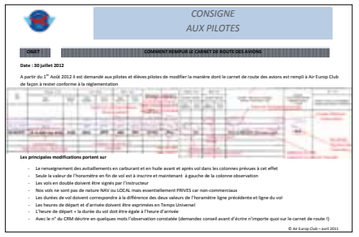
Après plusieurs voyages aux Etats Unis, il accepte en 1930 la direction du Guggenheim Aeronautical Laboratory qui vient de se créer à Pasadena au sein du California Institute of Technology (Caltech) où Pierre Clostermann sera étudiant. Pendant cette période et sous l'impulsion de Von Karman, l'aérodynamique passe d'une technique empirique (à la Harlan Fowler) à une branche maîtresse de la mécanique des fluides. Il fait largement appel aux outils mathématiques les plus avancés pour interpréter les résultats expérimentaux, les traduire en concepts compréhensibles et trouver des applications pratiques à ses découvertes. Il mène de front la direction du laboratoire, l'enseignement, la recherche, les publications scientifiques et les activités de conseil à l'industrie. Les constructeurs américains profitèrent largement des concepts développés à Pasadena ainsi que de la grande soufflerie du laboratoire.

En 1936, il co-fonde la société Aerojet pour construire les moteurs de fusée et travaille également sur les vitesses transsoniques. Il est naturalisé américain la même année.

En 1944, il figure parmi les fondateurs du Jet Propulsion Laboratory, toujours à Pasadena. La guerre finie, il devient le premier président du Scientific Advisory Group chargé d'évaluer les techniques avancées pour l'US Air Force. A la fin de sa carrière, il se passionne pour la physique des moteurs-fusées, discipline qu'il baptise aérothermodynamique.

Au cours d'essais sur un prototype Northrop dans les années 30, le laboratoire de Pasadena met en évidence une interaction entre l'aile et le fuselage qui génère une traînée de raccordement. Pour la réduire, Karman invente le congé de raccordement une pièce profilée placée à la jonction, qui supprime les angles vifs, canalise l'écoulement de l'air et limite la formation de tourbillons. C'est à Paris qu'il présente pour la première fois cette découverte, si bien qu'en français elle portera longtemps le nom de raccord Karman. ●

Le «Papy Boeing Tone», Journal d'Air Europ Club. Conception et réalisation : **Sarah Gialis.**
Rédacteur en chef : **Patrick Raymond.** Secrétaires de rédaction : **Brigitte Durlo-Moreau** et **Philippe Contencin.** Merci à tous ceux qui collaborent régulièrement.



CONSIGNE
AUX PILOTES

CHEQ 1 — COMMENT REMPLIR LE CARNET DE ROUTE DES AVIONS

Date : 30 juillet 2012

A partir du 1er Août 2012 il est demandé aux pilotes et élèves pilotes de modifier la manière dont le carnet de route des avions est rempli à Air Europ Club de façon à rester conforme à la réglementation

Les principales modifications portent sur

- Le renseignement des avitaillements en carburant et en huile avant et après vol dans les colonnes prévues à cet effet
- Saisie la valeur de l'horomètre en fin de vol est à inscrire et maintenant à gauche de la colonne observation
- Les vols en double doivent être signés par l'instructeur
- Nos vols ne sont pas de nature NAV ou LOCAL mais essentiellement PRIVES car non-commerciaux
- Les durées de vol doivent correspondre à la différence des deux valeurs de l'horomètre ligne précédente et ligne du vol
- Les heures de départ et d'arrivée doivent être exprimées en Temps Universel
- L'heure de départ = la durée du vol doit être égale à l'heure d'arrivée
- Avec le n° du CRM décrire en quelques mots l'observation constatée (demandez conseil avant d'écrire n'importe quoi sur le carnet de route !)

© Air Europ Club – avril 2011

LE CHANGEMENT ARRIVE MAIS CE N'EST PAS LA REVOLUTION !

Nous vous avions prévenu gentiment dans notre dernier numéro. Il nous faut remplir correctement les carnets de route de nos avions. Une consigne en ce sens a été envoyée à tous les pilotes. La date de mise en œuvre de cette mesure est le 1er aout 2012.

En fait rien de bien révolutionnaire dans cette consigne, les colonnes d'un carnet de route ont un intitulé, il ne nous reste qu'à remplir les cases en fonction de la tête de colonne.

Il faudra donc utiliser les quatre colonnes servant à indiquer l'avitaillement en essence et les ajouts d'huile, avant ou après vol pour cet objectif. Quid alors de l'indication de nos horamètres? Eh bien, nous utiliserons la colonne observation à cet effet, en y inscrivant la valeur constatée à la fin du vol. A priori, celle de la ligne précédente doit être celle du début de vol. Si ce n'est pas le cas, cela vient soit d'un pilote qui a oublié de remplir sa ligne, soit d'un essai mécanique. Dans ces cas, laissez une ligne pour que le pilote ou mécanicien oublieux la remplisse. Vous pouvez même envoyer à cet étourdi un petit mail sympa. pour le rappeler à ses obligations, mais n'oubliez pas de prévenir le secrétaire général du problème.

Autre grand changement, fini d'hésiter entre NAV ou LOCAL, l'OACI ne reconnait que deux types de vol : COMMERCIAL ou PRIVE. Pour nous, ça sera donc des vols de type «PRIVE». On verra plus tard pour la qualification des Baptêmes de l'air mais au rythme de un ou deux par ans, pas de raison de s'inquiéter.

Le grand changement porte sur les heures. Rien n'est modifié quant à la durée du vol qui peut être exprime en centièmes (de préférence pour les additions) ou en heure-minute. Par contre les heures de départ et d'arrivée doivent être exprimées en Temps Universel soit H local – 2h en été et H local – 1h l'hiver. La concordance entre Heure de Départ, Heure d'Arrivée et temps de vol doit être parfaite. Le calcul mental, rien de mieux pour lutter contre Alzheimer!

En ce qui concerne les heures en double avec un instructeur, le nom de l'instructeur doit apparaître explicitement dans la colonne «équipage» avec pour fonction Pilote : «P». Et c'est à l'instructeur, en tant que Commandant de bord, de signer la ligne.

Pour les observations d'ordre mécanique constatées, nous continuons à marquer le numéro du CRM en référence, mais il faudra y décrire brièvement l'anomalie en quelques mots. Pour cela vous pouvez vous faire aider par un instructeur, un de nos mécaniciens, ou un pilote d'expérience.

Une liste des CRM non résolus sera ajoutée régulièrement dans le document par le secrétariat technique. De même que pour le BR, à chaque révision, les listes des travaux réalisés, donc des CRM résolus, depuis la précédente visite, ainsi que celle des travaux reportés seront ajoutées à l'APRS. ●

Le Mot du Président

Ca y est, plus qu'un jour et voici pour moi les vacances. A la télé, on nous parle d'anticyclone, vous savez, celui des Açores qui ne veut pas venir nous protéger. Il parait qu'à cause de sa fainéantise cela fait huit années consécutives d'été froid et humide, de quoi arrêter de croire dans le réchauffement climatique. Et pourtant le mois de juillet a été pour l'aéroclub un mois excellent compensant en grande partie les mauvais mois d'avril, mai et juin.

Qu'est-ce qui a décidé nos pilotes à sortir sous des cieux aussi peu cléments, cela reste mystérieux pour moi. Peut-être que l'envie de voler devient si prégnante que, après des semaines à se refreiner, le pilote moyen n'en peut plus et se précipite à Toussus pour grimper enfin dans un avion. Et là il se rend compte que même avec des nuages, avec un peu de vent, on peut se faire plaisir en avion. Traverser la France avec nos tagazous reste toujours possible avec la dépression centrée sur la Grande Bretagne qui nous arrose. On réapprend à discuter avec les météorologues de Toussus et à trouver le meilleur créneau pour partir. Fini le FL75, voler à 3000 ft, sous la couche, avec les turbulences qui secouent un peu nos passagers et contourner les averses cela fait partie aussi du plaisir de piloter.

Je me souviens d'un mercredi pluvieux où, après une journée de travail, je suis passé au 221 amener quelques papiers. Je rencontre François et nous décidons de prendre l'air avec le BR. Départ pour Caen, si possible, et, grisé par une visibilité exceptionnelle malgré un plafond à 2000 ft, nous continuons par les plages du débarquement pour nous poser à Cherbourg. Changement de pilote, et retour par la même route sur Toussus où nous nous posons au soleil couchant sous des cieux rougeoyants se libérant de leurs cumulus. Deux heures et demie de vrai plaisir qui vous regonflent les batteries.

Bon maintenant, je m'en vais pour un mois, vacances complètes, pas de travail et plus d'avion pendant quatre semaines. Je souhaite aux aoûtiens de Toussus de pouvoir profiter de toutes les petites opportunités de voler qui vont se présenter et prendre beaucoup de plaisir à faire ronronner nos hélices.

Et pendant que j'y suis, n'oubliez pas de vider les poubelles, sortir le container quand il est plein (et le rentrer quand il est vide), passer de temps en temps un coup de balais ou de serpillère dans le club house, changer le papier dans les toilettes si nécessaire, remplir correctement les carnets de route et Openflyer, payer vos consommations, arroser les plantes, nettoyer vos avions après chaque vol, respecter les oreilles de nos riverains et les zones réservées aux avions commerciaux. Bon voilà, je crois n'avoir rien oublié, mais si !

surtout faites vous plaisir en l'air, anticyclone ou pas.

Bons vols à tous et à la rentrée. PR

l'IFR made in USA

Par Olivier Zucchet

Breveté depuis quelques années en ayant cumulé un peu plus de 250 HdV, je cherchais à enrichir mes expériences. C'est en cherchant sur la toile des renseignements sur une qualification vol de nuit que je me suis intéressé de près aux nouveaux horizons que pouvait offrir une qualification aux instruments.
Ayant écarté rapidement la piste de l'IFR Français (en raison notamment de l'investissement en temps pour la partie théorique), je me suis naturellement orienté vers l'IFR Américain FAA. Cette licence délivrée par l'administration américaine permet de voler en France et en Europe, sous réserve que ce soit sur des aéronefs IFR immatriculés aux USA. Son principal avantage est de correspondre à la vision américaine de l'IFR privé, c'est à dire plus pragmatique et donc d'être plus facilement accessible.
Je me suis donc décidé à franchir le pas et ai débuté une formation début 2011, dans une école de pilotage nobeltussoise. Cette formation, qui s'est étalée sur un peu plus d'un an, s'est déroulée en quatre phases :

- **Formation théorique**
- **Formation simulateur**
- **Formation en vol**
- **Formation finale aux Etats-Unis**

L'aspect administratif a été également important puisque depuis le 11 septembre 2011, les autorités américaines font de l'accès à ce type formation un vrai parcours du combattant pour les pilotes étrangers :

- **Validation de la déclaration de la formation (Alien Flight Student Program) par la TSA (Transportation Security Administration)**
- **Prise d'empreintes digitales avec un « Fingerprint Collector » (par agent assermenté de la TSA)**
- **Validation/conversion de la licence PPL française par la FAA (Federal Aviation Administration) auprès de la DGAC**
- **....**

Formation théorique

J'ai donc commencé par 3 jours de cours théorique. Au programme, des notions déjà abordées lors de la formation PPL mais également de nouveaux éléments (navigation IFR, procédures IFR, règlementation américaine, services de météorologie aux USA, ...). Après quelques week-end et soirées un peu studieuses au coin du feu, je passe l'examen théorique chez Flight Safety au Bourget. Score de 80% : rien d'exceptionnel mais l'objectif (70% minimum) est rempli !
Formation simulateur

J'avais choisi une école disposant d'un simulateur :

Afin d'optimiser les heures de vol ; le simulateur permet par exemple de réaliser, en une heure, plusieurs approches là où un vol réel ne permet d'en faire qu'une, mais aussi de se confronter à différentes situations météo (l'ordinateur qui pilote le simulateur permet de faire apparaître les conditions adhoc, en fonction des objectifs de chaque leçon).
Mais également en raison de la souplesse apportée (possibilité d'organiser des séances après une journée de travail, journées complètes le week-end, ... quand la plate-forme est fermée ou les conditions météo trop justes).
Au total une soixantaine d'heures dans un simulateur de type Alsim, avec mon instructeur jouant le rôle de formateur mais faisant aussi office de contrôleur. Au programme : SOPs, radionavigation, procédures IFR (départs, approches NDB/VOR/ILS/RNAV, arrivées, attentes, ...), perfectionnement du pilotage (VSV, ...), ... sans oublier la phraséologie américaine et l'exploitation des cartes IFR.

Formation en vol

Même si le simulateur a son charme, on finit par s'en lasser ! C'est donc avec une certaine impatience que j'ai attendu de pouvoir débuter la formation dans un vrai avion. Et c'est à quelques mètres du hangar de notre aéroclub que je fais la connaissance de N6030S, un charmant Cessna 172 G1000 qui deviendra mon compagnon de jeu pendant deux mois (bon j'suis pas ailes hautes, mais on fera avec). L'occasion de réaliser différentes navigations mettant en pratique les bases acquises en simulateur :

- **Toussus-Auxerre :** départ en 07 et pour la première fois, pas de virage à droite après la ferme mais une montée dans l'axe jusqu'à 3000' (on n'est pas mal en classe A !) pour poursuivre sur la radiale 077° et contourner Orly
- **Toussus-Rouen-Deauville** avec une approche ILS mémorable en condition IMC (2km de visi et un plafond à 700' QNH) ; mieux vaut être précis sur le glide et le localizer, sinon c'est la remise de gaz assurée.
- **La navigation obligatoire de 250 Nm :** Toussus-Caen-Le Mans-Toussus
- **Et pour finir par un aller-retour Toussus-Royan via Poitiers :** l'occasion de vivre, au-dessus de Châteaudun, un givrage de la verrière : impressionnant !

Formation finale aux Etats-Unis

C'est à la mi-avril que je pars en Floride, à Kissimmee (banlieue d'Orlando), pour finaliser ma formation au sein de l'école de pilotage SunState Aviation. J'y retrouve une flotte de Cessna 172 (bon j'suis pas Cessna, mais on fera avec) ainsi que d'autres élèves IFR français avec lesquels nous réalisons des vols en commun (on alterne les positions de pilote, d'observateur en backseat et préparation du vol au sol). L'occasion de se familiariser avec les pratiques locales, l'accent américain des contrôleurs et de réaliser une quinzaine d'heures de vol dans la région en vue de l'examen final. Mon instructeur a eu l'excellente idée de filmer l'intégralité de chacun des vols sur sa GoPro ce qui me permet, le soir à l'hôtel, de revoir la manipulation du G1000 et de réécouter les échanges avec les contrôleurs.
Rendez-vous est donc pris le 26 avril pour un checkride obligatoire VFR (questionnaire au sol suivi d'un vol local avec un instructeur de l'école pour une séance de mania) et le 27 avril pour décrocher ma qualification IFR. L'examen se réalise en deux temps :

- **Une partie théorique au sol qui a duré un peu plus de deux heures :** l'occasion d'expliquer à l'examinatrice FAA (ex captain 767, 30 000 HdV, respect) un vol fictif IFR jusqu'à KeyWest et de répondre à ses multiples questions (règlementation, gestion du vol, ...). Je ne regrette pas les soirées passées à apprendre à bible ce qu'est le FAR/AIM (Federal Aviation Regulations/Aeronautical Information Manual)
- **Une partie pratique** (avec des lunettes d'entrainement au vol VSV) pour démontrer sa capacité à réaliser différents types d'approches, attentes,... et ses réactions à des incidents (givrage, panne du PA, ...) en IMC.

Objectif atteint puisqu'après avoir entretenu un certain suspens, mon examinatrice valide dans les systèmes informatiques de la FAA ma qualification aux instruments !
Après cette dizaine de jours un peu studieux, la tentation de s'offrir un vol plaisir était trop grande. Nous décidons donc de partir avec un autre élève, découvrir la Floride en IFR (ça tombe bien car à part la route entre mon motel et l'aéroport, je n'ai pas vu grande chose d'autre). Nous entreprenons donc un vol au Départ de Kissimmee avec deux étapes à Daytona Beach (l'accueil est remarquable et nous profitons du service à l'américaine) et Véro Beach, avec en prime, un survol de Cap Canaveral et de DisneyLand !
Bref, une expérience riche et inoubliable, à laquelle j'invite les plus motivés d'entre vous à entreprendre ! ●

LE PAPY BOEING TONE

ÉTÉ 2012- N°35
BULLETIN MENSUEL
Air Europ Club
Toussus le Noble