C'est pas du vent!

Le magazine qui ne manque pas d'air

Air Europ Club

Bât. 221, Toussus Le Noble

Navigation : American way of flight

Part 2/2

SEPTEMBRE 2019

- **LA VIE DU CLUB :**
- *LE MOT DU PRÉSIDENT*
- *LES NEWS*
- *LA RUBRIQUE DU MEXICAIN*
- **ASTUCES AEROGEST**
- **SAVOIR SE FAIRE TAXER**
- **LA PHOTO DU MOIS**
- **RÉCIT DE VOYAGE**
- **DÉCLARER LES INCIDENTS**

LA VIE DU CLUB

Agenda

Le samedi 6 octobre à 16 h 00 : Vous êtes invités pour déguster gaufres, nutella et autres calories. L'occasion de faire connaissance avec les nouvelles venues au club.

Le samedi 9 novembre : Vous pourrez découvrir la magie du Vol de Nuit lors d'une soirée spéciale. Et si au pire la météo n'est pas de la partie, on se consolera autour d'un bon repas organisé pour l'occasion.

Le samedi 23 novembre : Notre club et nos avions ont besoin d'être bichonnés, alors nous comptons sur votre présence pour une journée d'entretien avec sa traditionnelle raclette ou choucroute... le débat fait encore rage.

Le samedi 14 décembre : Nous souhaitons également rétablir une tradition du club qui s'est un peu perdue... le repas de Noël et de fin d'année fait son retour.

Le mot **du président**

Chers amis pilotes,

J'espère que cet été chaud et ensoleillé vous a fait profiter des joies de notre activité aéronautique, les chiffres tendent en tout cas à le prouver puisque les heures de vols effectuées durant ces congés sont les plus élevées des trois dernières années, avec une multitude de destinations visitées à travers la France.

Les sorties club ont notamment permis d'applaudir nos Français qui ont à nouveau raflé plusieurs titres au championnat du monde de voltige à Châteauroux, puis profiter des vieux coucous aux Air Legend Show à Melun. Reste une sortie d'automne à Verdun pour laquelle 2 équipages sont inscrits, en espérant que la météo leur soit favorable.

Mais bien que le temps fraîchisse et que la nuit aéronautique se rapproche un peu plus chaque jour, votre club vous réserve toute une série d'activités d'ici à la fin de l'année, alors à vos agendas !

N'oubliez pas non plus de vérifier vos permanences annuelles afin de garantir l'accueil du public et de passer un coup de balai au club, elles sont disponibles sur le site *www.aireuropclub.fr/permanence*

Et pour finir, bien qu'un peu prématuré, j'aimerais partager en exclusivité avec vous la joie d'accueillir 2 nouveaux instructeurs au club. Ils permettront dès début octobre de supporter notre activité école, nous les présenterons dans le prochain numéro.

Bons Vols à tous. **Eric Scheid**

L'Alpha electro arrive dans les clubs

L'UAT de Toussus et la FFA sont fières d'annoncer que les vols sur l'Alpha Electro vont être prochainement possibles dans nos aéroclubs. À Air Europ Club, nous avons la chance d'avoir un instructeur déjà formé puisque Jérôme est pilote d'essai de la machine. Il sera donc le mieux placé pour répondre à vos questions et sensations de vol.

Cet avion n'est pas là pour concurrencer la flotte thermique. Il n'en a pas encore les capacités. Par contre, c'est une aventure de pionniers dans le but d'avancer sur la recherche électrique. Tous ceux qui l'ont essayé en sont descendus ravis et conquis par ses aptitudes de vols. Son silence sera également apprécié en tour de piste par les riverains. Aucun lâcher ne sera possible, ces vols ne sont là que pour expérimenter et se faire plaisir ! Informations et réservation auprès de *jerome.coornaert@gmail.com*

Soyez dans **le vent !**

Merci à tous pour vos messages sympathiques et encourageants à propos de ce petit journal. Cela réchauffe le cœur.

N'hésitez pas à participer. Articles, points de vue, partage d'infos sont les bienvenus mais pas que... Vos photos le sont aussi. Elles trouveront leur place parce qu'elles sont belles ou parce qu'elles parlent de bons moments aéro.

Faites nous rêver !

Envoyez vos infos en texte ou en image sur sarah@gialis.fr

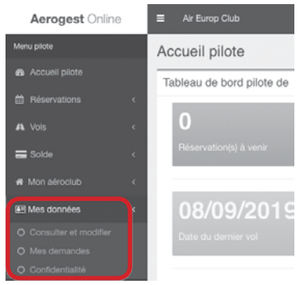
Le billet du **Mexicain**

Savez-vous ce qu'est le lardage d'un avion ? Il y a quelques années, un pilote voulant aider les mécanos a fait les frais d'une blague que l'on pourrait qualifier de gastro-aéronautique. Lors d'un entretien d'un DR-400, les mécanos avaient demandé au pilote qui voulait absolument participer à la maintenance, d'aller acheter du lard pour le lardage des ailes en lui précisant bien qu'il fallait du «lard aéronautique». Motivé par sa mission, il se rendit au meilleur boucher du coin pour acheter ce matériau très spécial. Lorsqu'il précisa la mention «Lard de qualité aéronautique», le boucher fut sans doute surpris mais demanda quand même la quantité. Ne sachant pas répondre, il contacta les mécanos qui lui expliquèrent immédiatement un calcul du type : l'avion fait 180 CV, donc il faut 1,8 kg de lard. C'est alors avec fierté qu'il revint au club avec 1,8 kg de lard aéronautique... Ne pensant vraiment pas qu'il irait jusqu'au bout, le président effrayé par la suite de la maintenance, demanda à un autre membre d'aller le stopper avant qu'il entreprenne de larder l'avion véritablement...

Alors si un jour on vous demande du lard aéronautique, sachez qu'il s'agit en fait d'un fil en lin ou polyester qui permet de solidariser la toile aux nervures à l'extrados et l'intrados. N'hésitez pas à demander aux responsables de l'entretien et/ou à vos instructeurs de vous montrer cela à votre prochain vol. **Karim Kokar**

NOUVELLES FONCTIONALITÉS DANS Aerogest

IL Y A DU NOUVEAU POUR GÉRÉR MES DONNÉES ET MON AÉROCLUB. !



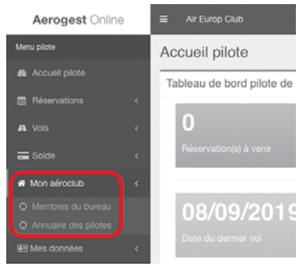
Dans Mes données vous avez les possibilités suivantes :

Consulter et modifier : tous simplement, vous avez maintenant la possibilité de vérifier toutes vos données vous concernant dans Aérogest. Et c'est ici que vous pouvez désormais demander à les modifier.

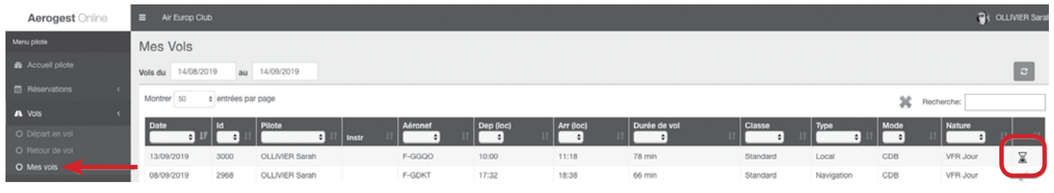
À noter cependant que si vous demandez à modifier une date de validité de votre CM ou SEP par exemple, vous devez envoyer une copie (scan/photo) à notre secrétaire pour archivage au club obligatoire en cas d'audit.

Mes demandes : ici vous pouvez consulter l'état de votre demande de modification.

Confidentialité : ce menu vous permet de choisir les informations vous concernant qui seront visible des autres membres de l'aéroclub (et uniquement de l'aéroclub), comme c'était le cas dans OpenFlyers. Par défaut, rien n'est visible. Merci d'aller faire un tour ici car c'est quand même intéressant de pouvoir facilement se contacter entre membres du club.



Dans le menu « Mon aéroclub », vous avez maintenant l'accès à l'annuaire des membres du club, en fonction des données que chacun aura choisi ou non de publier.



Aérogest de montre pas de façon intuitive qu'il est possible de modifier un vol après sa saisie tant qu'il n'a pas été validé.

En effet dans l'écran de consultation de son compte, où le vol apparaît, il n'est pas possible de cliquer dessus. Mais vous pouvez aller dans l'écran « Vols / mes vols » et là, dans la liste, vous pouvez cliquer sur tous les vols non validés (petit sablier sur la ligne) puis le modifier / supprimer. **Bruno Gialis**

FRANCE-USA vous avez dit « taxes » ?

Nos amis pilotes revenant des USA signalent la différence de traitement subi – de part et d'autre de l'Atlantique – en termes de frais d'atterrissage et de stationnement sur les terrains extérieurs visités en avion. Ne nous y trompons pas : pour amortir et entretenir une piste et ses installations annexes, il faut de l'argent et les gestionnaires américains (le plus souvent appelés FBO*) en récoltent grâce à l'essence et à divers autres produits et services (tous les prix sont libres, bien sûr, et la concurrence joue à plein). Ou bien, sur les gros terrains, il y a des redevances modérées (« landing fees ») mais le stationnement est fortement dissuadé.

En Europe, les propriétaires et concessionnaires de terrains facturent parfois (pas toujours) des frais aux pilotes, indépendamment de la consommation de carburant et de services. Parfois, il s'agit même de tarifs volontairement dissuasifs. Sauf exceptions, les gestionnaires du Vieux Continent n'aiment pas que l'aviation légère – qui ne sait pas se défendre - et la grosse aviation commerciale se côtoient.

En France toutefois, la réglementation protège les pilotes d'aéroclub que nous sommes mais peu de gens le savent.

Grâce à un numéro récent de la revue Aviation & Pilote, j'ai découvert l'arrêté du 24 janvier 1956 (toujours en vigueur) qui concerne les redevances d'atterrissage et d'éclairage sur les aérodromes publics. Plus d'infos sur *www.legifrance.gouv.fr*

Il y est précisé que ces redevances sont à payer au terrain de rattachement de l'aéronef, semestriellement (ce que fait PA ex-AdP, pour ses terrains d'aviation générale). Moyennant quoi, d'après l'article 9 bis, ce paiement « exonère… de la redevance pour atterrissage » les aéronefs (d'aéroclub et de tourisme) lorsqu'ils rendent visite aux autres aérodromes français. Le saviez-vous ?

Quant à l'arrêté du 22 juillet 1959 (en vigueur également) concernant les redevances de stationnement, il indique dans son article 1 que son champ d'application est limité aux « aéronefs de plus de 6 tonnes ». Plus d'infos sur *www.legifrance.gouv.fr*

Donc, pas de « taxe » si l'aéronef a une masse maximale au décollage de moins de 6 t. Vive la France ! Et son maquis administratif qui peut avoir du bon !

En conclusion, atterrissage et stationnement des aéronefs légers sur les aérodromes français ouverts à la CAP ne doivent pas donner lieu à des redevances, à la condition que la preuve du paiement semestriel des taxes sur le terrain de rattachement soit apportée. Une copie de ce récépissé ne serait-elle pas un document utile à ajouter dans le carnet de route de chaque avion ?

Mais d'un autre côté, il ne faut pas oublier que, pour beaucoup de petits terrains, ces taxes financent en grande partie l'entretien des structures. Alors chez eux, ça vaut peut-être le coup de participer, non ?

Philippe Contencin

** La signification de cet acronyme proposée par nos amis pilotes de SR22 turbo est amusante. Plus communément, dans le milieu aéronautique, FBO signifie : Fixed Base Operator, ce qui n'exclut pas une pièce dédiée à la préparation des vols, bien au contraire !*

PHOTO DU MOIS :

Nos jeunes du BIA affichent un air sérieux après un vol qui leur a donné le sourire

Sarah Gialis

Sécurité

Déclarer les incidents

LA RÉGLEMENTATION NOUS DEMANDE DE DÉCLARER LES INCIDENTS EN VOL QUI POURRAIENT IMPACTER LA SÉCURITÉ ET CECI SOUS 72 HEURES EN TANT QUE PILOTE, ÉLÈVE-PILOTE, INSTRUCTEUR VOIRE SIMPLE TÉMOIN, DÉCLARER UN INCIDENT DOIT ÊTRE UN RÉFLEXE POUR TOUT BON PRATIQUANT DE L'AÉRONAUTIQUE QUI CONSIDÈRE QUE LA SÛRETÉ DES VOLS EST UNE PRIORITÉ POUR LUI.

À QUOI CELA SERT-IL ?

Dans un premier temps, à formaliser une expérience plus ou moins anormale, évaluer rapidement cette situation et en tirer les premières conclusions pour s'améliorer.

Dans un second temps, exportée vers l'organisation en charge de la sécurité de l'aéroclub, cette déclaration enrichie notre retour d'expérience qui, après analyse, permettra de déterminer des actions destinées à l'amélioration de tous et réduire les risques. Ces actions sont principalement en retour vers le pilote pour lui indiquer les bonnes pratiques, mais également vers nos membres en communiquant sur les bonnes pratiques voire en intégrant ces bonnes pratiques comme des exigences au travers du MANEX. Le traitement national (DGAC) et ensuite celui de l'EASA, globalisent l'ensemble des incidents.

L'objectif reste toujours l'amélioration de tous pour réduire les risques, jamais cette démarche se voudra disciplinaire ou punitive.

QUELS INCIDENTS DOIT-ON DÉCLARER ?

Les incidents à déclarer sont définis par la réglementation, une liste, adaptée à notre pratique en aviation légère est affichée à l'aéroclub et cette liste est jointe à cet article.

COMMENT DÉCLARER LES INCIDENTS ?

Avec la mise en place d'AEROGEST, plus de papier ou de formulaire à remplir, la déclaration est très simplifiée et sa transmission automatique à la Commission Sécurité de l'aéroclub en permettra le traitement rapide.

1. Choisissez l'onglet « RexFFA » à la fin du Menu pilote d'aérogest

2. Dans la barre de l'écran choisissez « Déposer une déclaration »

3. Remplissez les 3 cadres qui s'affichent : Identification de l'événement, description de l'événement et identification (la déclaration peut, sans problème, rester anonyme)

4. Transmettez la déclaration en cliquant sur le cadre vert

Votre déclaration sera transmise la Commission Sécurité de l'aéroclub, qui pourra, s'il y a intérêt, la transmettre par la suite, sous forme d'un CRESAG, à la DGAC qui en assure le recueil pour le traitement national des incidents.

OPERATIONS AERIENNES

1. Perte de contrôle involontaire

2. Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage prévue

3. Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage

4. Incursion sur piste

5. Sortie de piste

6. Vol effectué au moyen d'un aéronef inapte au vol ou pour lequel la préparation de vol était incomplète, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne

7. Vol involontaire en conditions IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) d'un aéronef non certifié IFR (règles de vol aux instruments), ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne

ÉVÉNEMENTS TECHNIQUES

8. Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice)

9. Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée

10. Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef

11. Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef en vol

12. Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel

13. Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants

INTERACTION AVEC LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE ET LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

14. Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne

15. Non-respect de l'espace aérien

URGENCES ET AUTRES SITUATIONS CRITIQUES

16. Evénement entraînant un appel d'urgence

17. Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur de l'aéronef

18. Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche

ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR ET MÉTÉOROLOGIE

19. Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle

20. Quasi collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence

21. Impact d'animaux y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel

22. Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires

23. Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef

24. Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence

25. Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne

Il faut considérer qu'un évènement qui n'apparaîtrait pas dans cette liste mais qui, de la part d'un pilote, paraît compromettre la sécurité doit entraîner un report d'événement significatif de la part de ce pilote, même si faire correspondre cet événement à une catégorie peut sembler compliqué. **Patrick Raymond**

Retour à Scottsdale

WINGS OVER
The Rockies

« WINGS OVER THE ROCKIES 2019 » EST LE NOM DE NOTRE TOUR AÉRIEN EFFECTUÉ AU-DESSUS DES MONTAGNES ROCHEUSES DU 29 MAI AU 14 JUIN 2019. VOICI LE RÉCIT DE CETTE AVENTURE NOUS AYANT AMENÉ À DÉCOUVRIR HUIT ÉTATS DE L'OUEST AMÉRICAIN VUS DU CIEL (ARIZONA, NEVADA, UTAH, IDAHO, MONTANA, WYOMING, COLORADO ET NOUVEAU-MEXIQUE).

Part 2/2

JACKSON HOLE – YELLOWSTONE

Jeudi 6 juin, la météo du jour prévoit une magnifique météo sur l'Utah et le Wyoming en première partie de journée, avant une dégradation pluvio-orageuse dans l'après-midi. Nous décollons comme prévu vers 08 h 15 depuis la piste 19 de Jackson Hole et prenons un cap plein Nord. En montée jusqu'à 9 500 ft, le spectacle est tout simplement extraordinaire sur notre gauche avec les massifs enneigés de plus de 4 000 m de Grand Teton National Park. Nous quittons la classe D de Jackson Hole pour continuer notre vol sous le contrôle de Salt Lake City Center en Flight following. Puis nous prenons une route nord-ouest en direction de Jackson Lake et arrivons bientôt en vue de Yellowstone National Park. Nous survolons à 10 500 ft et sous oxygène deux de ses merveilles naturelles, mondialement connues : « Old Faithful », un geyser à éruption régulière, puis « Grand Prismatic Spring », une source d'eau chaude qui offre une palette de couleurs vives vues du ciel à faire pâlir d'envie Van Gogh. Cap plein Est pour monter à 12 500 ft tout en réglant nos débits d'oxygène. Avec le vent dans le dos, nous atteignons la vitesse sol record de 206 nœuds (385 km/h). Nous arrivons à la verticale de Yellowstone Lake et repérons une vallée où serpente une route, la State 14. Les hauts sommets environnants nous donnent vraiment l'impression de survoler les Alpes ! Après quelques minutes de traversée à haute altitude, nous débouchons enfin sur la vallée jusqu'à notre terrain d'arrivée : Yellowstone Regional (KCOD, Wyoming). Nous atterrissons sur la piste 22 vers 09 h 40 et stationnons notre avion devant le seul FBO présent sur place. Le service à l'américaine est là encore présent : plein de l'avion effectué aussitôt, avion attaché au sol et livraison de notre véhicule de location… Directement sur le tarmac. On est loin des standards européens, même si, bien sûr, tous ces services sont payants. Mais franchement, qui les refuserait ? Nous avons prévu de rester trois jours sur place, une durée plus que nécessaire pour visiter le plus ancien parc national au monde, Yellowstone National Park. Au cours de ces trois jours, nous aurons parcouru la bagatelle de 350 km de route et n'aurons vu qu'une petite partie de cet immense parc. Notre visite commence par le célèbre geyser « Old Faithful ». Puis nous allons contempler les beautés de la source d'eau chaude de « Grand Prismatic Spring » que nous avions survolé quelques heures auparavant. La faune n'est pas en reste avec de nombreux bisons (buffalos), quelques biches (mule deer) et des oies bernaches (goose). Yelloswtone offre à nos yeux un autre aspect moins rassurant : de nombreux points chauds sont répartis sur plusieurs dizaines de

Sur la Scenic View Road

Grizzli

Tempête de neige à Yellowstone

Bienvenue dans le Montana

kilomètres et Yellowstone est un « super volcan ». Tous les experts annoncent une prochaine éruption majeure qui provoquera une catastrophe climatique majeure au niveau de notre planète ! En attendant ce moment d'apocalypse, nous rentrons de nuit à notre hôtel à Cody, ville anciennement appelée Buffalo et renommée en l'honneur du célèbre cow-boy « Buffalo Bill » qui a vécu là et qui héberge un musée à son nom.

YELLOWSTONE NATIONAL PARK

Vendredi 7 juin, la météo n'est pas au rendez-vous ce matin : la pluie est arrivée suite à l'arrivée d'une perturbation et les sommets sont accrochés par les nuages à 2 500 m d'altitude. La neige est même annoncée en fin de journée ! Nous entrons par l'entrée nord du Parc et traversons la belle forêt de Shoshone. Cette partie du parc est moins fréquentée par les touristes et plus sauvage. Dès notre entrée, nous apercevons un élan (« Moose ») avec ses deux petits. En poursuivant sur la « Scenic View », les paysages sont de plus en plus marqués et nous entrons officiellement dans le Montana, le cinquième état parcouru pendant notre tour ! La route est encore longue jusqu'à Tower Junction et les sources d'eau chaude de Mammoth Hot Springs. Ces sources spectaculaires et colorées sont visitées chaque année par des millions de visiteurs : des chemins suspendus (Board Walk) permettent au visiteur de contempler le site sans toucher à cet écosystème unique au monde. Sur le chemin du retour vers Cody, la météo se dégrade à Canyon Village et d'abondantes chutes de neige tombent sur nous à 2 000 m d'altitude. Après quelques minutes, nous nous rendons compte qu'il nous sera impossible de continuer car les autorités viennent de fermer la route ! Nous faisons demi-tour et croisons un véhicule de secours venu à notre rencontre : plusieurs autres véhicules ont eux aussi été surpris par la tempête de neige. Nous formons alors un convoi derrière le véhicule de secours sous la tempête jusqu'à Lake Yellowstone Hotel, situé à quelques kilomètres. Nous sommes logés dans des chambres de haut standing (274 $ après 50 % de réduction) et nous pouvons souffler et nous reposer. Cette situation météo nous inquiète car ces chutes de neige vont persister pour samedi, voire jusqu'à dimanche. On ne sait donc pas jusqu'à quand ces conditions hivernales en plein été vont perdurer, et leur impact sur la suite de notre tour aérien.

YELLOWSTONE NATIONAL PARK

Samedi 8 juin, lever au son des sirènes de l'hôtel : vers 3 heures du matin, une panne d'électricité générale due aux intempéries a plongé l'hôtel dans le noir. À l'extérieur, la neige tombe encore et on croise à la réception de l'hôtel des clients partagés en inquiétude et amusement. Nous récupérons à la réception de l'hôtel un document décrivant l'état des routes du parc : quatre routes et deux entrées du parc sont fermées aujourd'hui ! Il ne nous reste donc plus qu'une seule option pour retourner à Cody : rejoindre l'entrée nord du parc. Départ par la route ouest en direction de Norris après avoir effectué le plein du véhicule. Malgré la neige qui tombe sur un sol encore gelé, nous progressons sur une route difficile. Nous arrivons à la porte d'entrée Nord du parc national et avons la chance d'y voir… un Grizzli à 100 m de la route ! De nouvelles chutes de neige importantes arrivent et il nous faut à nouveau « fuir » ces conditions météo dégradées. Après 4 heures de route, nous arrivons enfin à Cody… sous la pluie. Ce séjour de deux jours et demi au Parc Yellowstone a été un grand moment de notre voyage, et pas uniquement grâce à ses magnifiques et inoubliables paysages ! Les prévisions météorologiques sur les Rocheuses sont malheureusement mauvaises jusqu'à lundi matin.

YELLOWSTONE – PAGE

Dimanche 9 juin, nous changeons quelque peu le trajet de notre tour aérien. Nous allons quitter les montagnes rocheuses où les conditions météo sont dégradées sur l'État du Colorado. À la place, nous partons pour une longue navigation de 4 heures de vol pour rejoindre l'Utah et le Lake Powell. Nous voulons quitter l'hiver dans le Wyoming (-2 °C) pour retrouver l'été en Utah ! Après avoir garé notre voiture de location sur le tarmac aux pieds de l'avion et chargé nos bagages, nous décollons de Yellowstone vers 08 h 30. Notre première navigation est un vol de deux heures à 9 500 pieds, puis 11 500 ft pendant quelques minutes pour passer une dernière montagne. Nous plongeons ensuite dans la vallée et atterrissons à Vernal Regional (KVEL, Utah) sur la piste 35… longue de plus de 2 km. Pendant l'avitaillement de l'avion, nous faisons connaissance avec un vieux pilote intéressé par notre Cirrus SR22. De fil en aiguille, nous apprenons qu'il a monté un avion en

Repos avant de repartir

Avitaillement à Winslow-Lindbergh

Retour à Scottsdale

Survol de Meteor Crater

Kit de deux places conçu par Falco, un ingénieur et designer italien. Sur les terrains d'aviation, on fait de belles rencontres avec des « personnages » : Jim est l'un d'eux ! Ancien Marines ayant effectué la guerre du Viêt Nam en 1969 et 1970, il pilotait les mythiques hélicoptères Bell HU-1 pour le transport du personnel (les mêmes que ceux du film Apocalypse Now). Nous lui montrons notre avion, même si les « Glass Cockpit » ne sont pas vraiment sa tasse de thé (on peut le comprendre) ! L'accueil à Vernal était très cool, mais il nous faut déjà redécoller. Depuis la piste 17, nous suivons un cap plein Sud en direction du Lac Powell. Entre Vernal et le Lake Powell, nous survolons trois parcs nationaux à 9 500 ft (Canyonlands National Park, Glen Canyon National Park, Natural Bridges National Monument). Nous croisons la Colorado River puis survolons un le célèbre site de Monument Valley à 8 500 ft. Sa piste d'aérodrome a été refaite et semble nous appeler, mais à cause de sa faible longueur et de son orientation face à une falaise qui autorise un seul sens d'atterrissage, nous préférons jouer la sécurité et continuer notre chemin. Après deux heures de vol, nous arrivons finalement à notre destination finale, Page (KPGA, Utah). Au total, nous venons de survoler 3 états et 4 parcs nationaux et parcouru plus de 1 000 km ! Nous retrouvons également des conditions de chaleur plus favorable (80 °F). Page est une ville de 4 000 habitants dont l'activité est tournée en partie autour du Lake Powell et du tourisme. Nous nous dirigeons jusqu'à la Marina du Lake Powell qui offre une vue panoramique exceptionnelle avant d'assister au coucher de soleil sur le Lake Powell. Il est temps de rentrer à notre hôtel situé à Page après cette journée bien remplie !

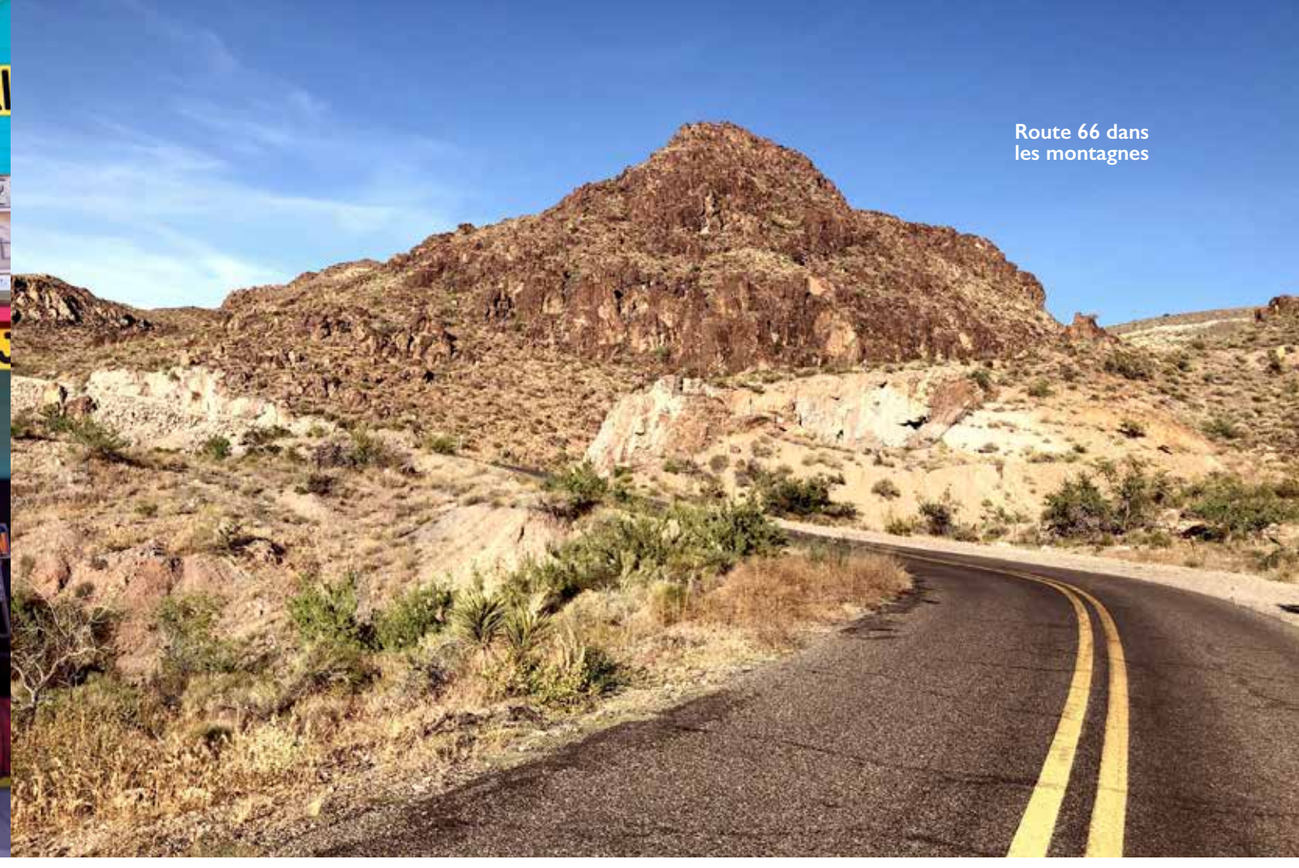
PAGE – SCOTTSDALE

Lundi 10 Juin, décollage ce matin de Page pour rejoindre Scottsdale en Arizona, notre point de départ. Mais voler dans l'ouest des USA pose une importante problématique qui est négligée en France : la déclinaison magnétique. L'ouest des USA subit une déclinaison magnétique de -12° (déclinaisons positives en allant vers l'est et négatives vers l'ouest… en France, elle est égale à +1°). Ainsi, si on trace un trait sur une carte pour suivre le cap à 180°, il faut en réalité voler en suivant le vrai cap magnétique qui est égal à… 168°, ce qui est non négligeable ! Heureusement, le pilote automatique couplé au GPS corrige automatiquement ces importantes variations magnétiques ! Cap plein Est en direction de Navajo Mountain. Après avoir traversé à nouveau Monument Valley, nous atteignons Four Corners : ce site est le point de convergence géographique de quatre états (Arizona, Utah, Colorado, Nouveau-Mexique) marqué par un monument qui attire de nombreux touristes. Nous effectuons quelques cercles autour de ce point, ce qui permet de nous offrir une traversée de ces quatre états en quelques secondes… et de remonter le temps avec les changements d'heure ! Après cet intermède ludique, survolons bientôt le Parc National de Mesa Verde (Colorado), célèbres pour ses habitations troglodytiques construites au creux d'une falaise il y a plusieurs siècles. Au loin, les conditions météo se dégradent et nous décidons de ne pas continuer notre route vers Denver et Colorado Springs (Colorado). À la place, nous suivons un cap qui nous mène à Durango-La Plata (KDRO, Colorado) où nous effectuons un simple toucher sur la piste 21. Nous prenons ensuite la direction de Santa Fe (Nouveau-Mexique). Mais un nouveau front orageux vient de la frontière mexicaine et couvre tout le sud du Colorado et le nord du Nouveau-Mexique. Nouveau déroutement en vol vers le sud-ouest pour laisser la perturbation orageuse derrière nous ! Cela fait déjà 2 h 15 que nous volons sans interruption et il nous faut maintenant trouver un terrain de déroutement et qui offre un service d'avitaillement… Après quelques recherches, nous trouvons finalement le terrain idéal : Winslow-Lindbergh (KINW, Arizona). Ce terrain possède deux pistes de 2,5 km de long, un service d'avitaillement en essence et un restaurant sur place ! Nous atterrissons sur la piste 22 après avoir effectué un vol de 3 heures non-stop (notre plus longue navigation). Sur place, le restaurant mexicain est excellent et nous nous accordons ensuite une demi-heure de repos avant de repartir. Winslow-Lindbergh porte le nom du célèbre pilote américain Charles Lindbergh car, en 1929, il y a effectué le premier vol inaugural de l'aéroport. Nous redécollons vers 16 h 00 avec une température au sol de 31 °C. Sur notre trajet, nous avons survolé Meteor Crater, un immense cratère créé par l'impact d'une météorite de 50 mètres de diamètre sur la terre il y a 50 000 ans. Vu du ciel, les dimensions du cratère sont impressionnantes :

Voitures anciennes
sur la route 66 à Seligman

Selfie à Flagstaff

Un air de «Cars»
à Seligman



Route 66 dans
les montagnes

1 200 à 1 400 mètres de diamètre, 190 mètres de profondeur et une masse initiale de 300 000 tonnes. En comparaison, la masse de la tour Eiffel est de 10 000 tonnes. (wikipedia). Sur notre route de retour, nous apercevons de longs nuages blancs laiteux avec une visibilité médiocre : plusieurs incendies se sont déclarés au Nord de Payson et se déplacent vers nous poussés par un vent de Nord. Nous modifions notre route pour passer au vent de cette zone sur notre gauche. Nous atterrissons finalement à Scottsdale après une heure de vol et une température de l'air… de 41 °C ! L'Arizona subit aujourd'hui une forte vague de chaleur et pour les trois prochains jours. Yellowstone est bien loin ! Nous venons de boucler officiellement notre tour aérien des Rocheuses 2 019 ! Scottsdale

Mardi 11 juin, journée de repos pour notre équipage. Le soir, nous programmons notre dernière sortie en avion chez Harold's, un célèbre salon dans la ville cow-boy de Cave Creek : nous prévoyons de partir en vol demain matin à Flagstaff (Arizona) pour une destination surprise : nous y resterons pour la nuit avant de rentrer à Scottsdale jeudi matin. Il sera alors temps de faire nos valises pour un départ programmé vendredi a-m.

SCOTTSDALE – FLAGSTAFF

Mercredi 12 juin, départ tôt ce matin pour éviter les très fortes chaleurs prévues aujourd'hui sur tout l'Arizona (44 °C). Nous décollons à 08 h 00 du matin où il fait déjà 30 °C et nous dirigeons plein Nord vers Flagstaff à une heure de vol. Nous montons d'abord à 8 500 ft et rencontrons des nouveaux feux de forêt. Leur odeur emplit l'habitacle à l'intérieur du cockpit et nous décidons de monter à 9 500 ft pour passer au-dessus de cette couche. Plus loin, nous passons au large de Sedona avant d'atterrir sur la piste 21 de Flagstaff (KLFG, Arizona) longue de 2,5 km. Nous rejoignons ensuite le centre-ville aller chez Eagle Rider (https://www.eaglerider.com/flagstaff). Nous y avons loué une magnifique Harley-Davidson « Electra Glide » *(https://www.harley-davidson.com/us/en/motorcycles/2019/touring/electra-glide-ultra-classic.html)* avec laquelle nous allons parcourir pendant deux jours la célèbre route 66. Nous quittons Flagstaff pour suivre la route « Interstate 40 » jusqu'à Williams. Là, de belles voitures anciennes typiques des années cinquante et 60 sont exposées dans la rue ! Nous continuons ensuite notre route vers Ash Fork puis Seligman. La route historique 66 y a été partiellement conservée et préservée. L'étape de Seligman est une merveille et fait le bonheur de tous les touristes et bikers qui s'y arrêtent. On se croirait à Radiator Springs du film d'animation « Cars » ! Après le déjeuner, nous reprenons la route en direction de Yampai, Nelson, Peach Springs et Truxton. La température de l'air augmente jusqu'à 39 °C et nous nous arrêtons dans un restaurant très 50's près de Truxton pour nous rafraichir et ménager notre moto. Puis direction Kingman, la grande ville de la région où nous resterons pour la nuit. Mais avant, nous partons pour un trajet spectaculaire en empruntant des routes qui serpentent à travers la montagne entre Kingman et Oatman via Cool Springs. Nous atteignons Sirgreaves Pass à 1 000 m d'altitude avant de redescendre jusqu'à Oatman. Au passage, nous passons devant une vraie mine d'or modernisée et toujours en activité. Mais à Oatman, c'est la douche froide : cette ancienne ville minière a survécu à la ruée vers l'or grâce à la reprise de l'activité touristique et de l'intérêt du public pour la Route 66 (appelée affectueusement Mother Road). À part des « donkeys » (ânes) qui traînent dans la rue, nous ne voyons personne et repartons aussitôt vers Kingman par le même chemin. Le soleil baisse maintenant sur l'horizon et illumine les rochers environnants d'une couleur rosée et colorée. Pour cette seule journée de route, nous aurons parcouru à moto près de 250 miles (400 km) et 8 heures de route !

FLAGSTAFF – SCOTTSDALE

Jeudi 13 juin, lever à 06 h 30 à Kingman. Sur le chemin de retour vers Flagstaff, nous quittons l'Interstate 40 pour rejoindre la route historique 66 jusqu'à Seligman, qui nous avait tant plu la veille. Nous dépassons un gigantesque convoi de train qui roule au ralenti : il est composé de quatre motrices tractant un convoi de containers sur deux niveaux et long de plusieurs kilomètres. C'est ça aussi les USA, la démesure à tous les niveaux ! Arrivés à Flagstaff après trois heures de route et après avoir parcouru à nouveau 265 km à moto dans la matinée, nous rendons notre Harley-Davidson de location, puis nous rejoignons notre avion. La météo est belle et le plafond est situé à 12 000 ft. Nous nous alignons sur un des points d'attente de la piste 21 de Flagstaff et

Los Angeles

procédons à nos essais moteurs habituels. Nous entendons alors le contrôle au sol nous reprocher de ne pas l'avoir informé de notre choix : en effet, nous avons choisi de ne pas prendre toute la longueur de la piste et de rester à notre « intersection ». Comme la piste de Flagstaff fait 8 800 pieds de longueur (près de 3 000 m) et possède un seuil de piste décalé de 1 800 ft (600 m), il nous reste tout de même 7 000 ft de longueur pour décoller ! Lors d'un atterrissage, on ne doit pas atterrir AVANT ce seuil de piste décalé, mais il est tout à fait possible de l'utiliser pour le décollage. Un peu perturber par le message du sol, dont nous n'avons pas compris le sens tout de suite, la tour nous donne l'autorisation de décoller sur la piste 21. La température de l'air est de 30 °C et nous montons jusqu'à 9 500 ft en direction du Sud et sous la couche nuageuse située à 12 000 pieds. La visibilité est bonne lorsque nous passons au-dessus de Sedona. Les dernières fumées des incendies de la veille sont finalement dispersées par le vent. Nous conservons notre cap et arrivons à Scottsdale (KSDL, Arizona) où nous recevons l'autorisation d'atterrir sur la piste 21 («Clear to land ») alors qu'il y a deux avions en finale devant nous ! Ici, le contrôle aérien est super cool et nous nous rendons bien compte qu'il est au service du pilote (contrairement en France où c'est souvent au pilote de s'adapter aux demandes du contrôle). Nous stationnons finalement N848SR sur son aire de stationnement pour la dernière fois du voyage. Nous prenons un dernier selfie pour immortaliser cet instant qui clôture ces 18 jours de séjour aux USA. Il nous faut déjà quitter notre base et revenir à l'hôtel avant de passer une soirée typiquement cow-boy chez Harold's à Cave Creek.

That's all folk !

Clic ! Retrouvez toutes les infos pratiques, photos et vidéos sur webmasteraireurop.wixsite.com/usa2019

VOUS TROUVEREZ LES TRACES GPS SUR GOOGLE MAPS RÉSUMANT L'ENSEMBLE DE NOTRE VOYAGE :

Semaine 1 : https://drive.google.com/open?id=1aDgeoHjnCrAgxV-xF4VzKvoIz70N-6Rf&usp=sharing

Semaine 2 : https://drive.google.com/en?id=1NdVvBs203WBeubhp3q53SA6yCSrbhV8C&usp=sharing