

COCKPIT



La lettre d'information des pilotes

Mars 2018



Dans ce numéro :

Les nouvelles des activités,

CIP change,

Un vol, un avion

Une boulette fraîche, "l'incident de Barcelone",

Et les boulettes anciennes...

Sommaire

Tribune

3 Les mots du Pacha

[Jean-Marie Corda](#)

CIP change

4 Premiers détails sur l'évolution de notre "logiciel clé"

[Marc Manandise et Ghislaine Martinez](#)

L'activité Cargo

13 Un vol (réseau) en images

[Dominique Vialet pour Patrice Jouan](#)

Une boulette fraîche

17 Première partie de "l'incident de Barcelone"

[Daniel Marthay](#)

Un vol, un avion

25 Notre Pacha prend en main le DC4

[Jean-Marie Corda](#)

Les Missions

32 La "durée idéale" des missions Défi

[Dominique Vialet](#)

VIP

35 L'activité en 2017

[Daniel Marthay](#)

Les VR

37 L'Islande et les VR

[René Vandeveld](#)

Encore et toujours des boulettes

39 Retour vers le passé

[Dominique Vialet](#)



Ci-dessus :
CIP change – Cargo – Une boulette - Un vol, un avion
Missions - VIP - VR

En couverture :
Image Patrice Jouan « Chambéry – Aix les Bains ».

Tribune du Pacha

CyberAvia

Notre compagnie fut fondée par Fabrice Erdinger, au sein des Pilotes Virtuels de France, en 1995. A cette époque où naissait Internet (!), elle ne l'utilisait pas, diffusant alors sur les BBS des Missions, son activité fondatrice.

CyberAvia a poursuivi son essor sur le Web, accompagné de la création d'activités nouvelles, "Vols Réguliers", puis "Cargo" et "VIP", et d'adaptations aux versions successives de Flight Simulator ou aux nouveaux logiciels (P3D).

Si notre "VAT" poursuit son existence depuis plus de vingt ans, le nombre de pilotes dépassant encore les 400 aujourd'hui, c'est sans nul doute grâce à tous les passionnés qui ont donné sans compter de leurs ressources et de leur temps, au premier rang desquels Fabrice a toujours œuvré, améliorant, aidant et dynamisant sans cesse sa belle création.

Tu nous as quittés, Fabrice, mais nous continuons, pour toi comme pour les pilotes qui nous soutiennent.

CyberAvia, donnez des ailes à votre passion !



Ça bouge...

Bonjour à tous,

Et oui, comme le titre le dit ça bouge : on commence à voir des petites choses se mettre en place.

CIP est en train d'évoluer, on a trouvé quelqu'un qui épaulé Karel, il nous reste à trouver quelqu'un pour épauler Marcus voire le remplacer pour les missions... mais ça bouge.

La preuve ? Eh bien Ghislaine et Marco vont vous expliquer les prochains développements de CIP et ce qu'ils vont entraîner.

En effet, chaque nouveau simulateur apporte son lot de modification et de contraintes et à afin de rendre plus souple la reprise en main et le développement de CIP, la compatibilité avec FS2004 et P3DV1 ne sera plus assurée avec la nouvelle mouture de CIP.

Néanmoins, vous avez encore le temps de vous adapter donc pas de soucis ! Prenez plaisir à voler Cyberavia.

Je vous laisse à ce nouveau numéro.

**Bonne lecture !!
A très bientôt ...**



Donnez des ailes à votre passion

Terminal A					
Sorties Départures Sélections					
Time Time	Destination Code	OL F. n° code	Statut OK / N° volant	Prévision Boarding Estimation	Port Cra Passe
14:15	Londres	2547	3/7	14:15	S1
14:50	Nueva York	4875	59/59	14:20	M4
15:00	La Habana	8571	8/16	14:30	M1
15:05	Casablanca	5721	8/16	14:35	M5
15:15	Barcelona	6785	44/50	14:45	M5
15:30	Amsterdam	2002	44/50	15:00	M4
15:35	Madrid	5478	31/33	15:05	M1
15:40	Paris	5420	31/33	15:10	M3
16:00	Roma	2670	4/6	15:30	M2



(c) Marsu 2014 Walthéry
www.natacha-comics.com



**C.I.P.
CyberAvia Interface Pilote**



CyberAvia est une marque déposée par Fabrice Erdinger.
Contact : Association CyberAvia, Chez Mr Pierre Enrique, BP37028 30910 Nîmes Cedex 02
Email : jean-marie.corda@cyberavia.org WEB : www.cyberavia.org

Que devient notre C.I.P. ?

CyberAvia Interface Pilote (C.I.P.)

Bonjour à toutes et tous,

Pour ce cockpit de printemps 2018, nous avons souhaité vous faire part de la reprise du développement de notre cheval de bataille... notre valeureux C.I.P. Le bébé de Fabrice n'avait, en effet, plus évolué depuis la disparition de notre cher Président-Fondateur de CyberAvia le 30 Mai 2015 (bientôt 3 ans déjà ... que le temps passe vite !).

1. Introduction

Une petite introduction nous semble ici nécessaire pour vous donner un historique des événements qui se sont déroulés ces trois dernières années.

C.I.P. est un programme qui fut entièrement développé par une seule personne (Fabrice Erdinger) et qui évolua durant une quinzaine d'années jusqu'à la mise en place des vols City Express. Fabrice était passionné et travaillait de façon quasi journalière sur son CIP. Malheureusement le destin ne lui permit pas de terminer l'amélioration du logiciel puisqu'il nous quitta avant la sortie de la version P3Dv3.

CIP est principalement programmé en WinDev, un outil et langage de développement d'applications créé par PC Soft ([lien Internet](#)).

CIP pourrait être comparé à une pieuvre aux nombreux tentacules. Plus de 50.000 lignes de code et de nombreux programmes connexes reliés au moteur central font de ce programme un logiciel unique en son genre mais aussi unique dans le monde des compagnies aériennes virtuelles. CyberAvia est fier de posséder ce logiciel que beaucoup nous envient.

Au sein de CyberAvia nous avons Thierry Toupet, programmeur qui a développé la partie communications CIP↔FSUIPC↔P3D, pour les BN (la BN VR ayant en plus la particularité d'être structurée en code "objets réutilisables" - langage objets).

Également spécialiste WinDev, Thierry, avait récemment migré de France vers le Canada mais dans un premier temps, avait donné son accord pour reprendre la gestion de CIP.



San Francisco - KSFO

Les circonstances de la vie ont fait que Thierry n'a pas pu reprendre cette gestion et CIP s'est retrouvé « orphelin ». Nous avons donc un outil performant mais plus tout à fait adapté aux logiciels de simulation de vol.

Nous nous sommes mis à la recherche de « spécialistes » WinDev mais ce profil, nécessitant aussi une disponibilité, n'existait pas au sein de CyberAvia.

Cependant c'était sans compter sur un ami de longue date de Fabrice ; informaticien de son état travaillant sur le matériel de la série grand système (Mainframe) chez IBM; j'ai nommé Enrique Martinez, notre trésorier-adjoint actuel (à ne pas confondre à Pierre Enrique ; notre trésorier et voisin de Fabrice). Fabrice et Enrique ont souvent œuvrés ensemble, lors de l'installation de matériel, chez des clients communs de leurs employeurs respectifs. Une solidarité mutuelle et estime prirent naissance.

Lors des funérailles de Fabrice début

juin 2015, Enrique avait évoqué la possibilité que son épouse puisse reprendre la gestion de CIP mais pas tout de suite car elle travaillait toujours plein temps.

Durant l'année 2017 Enrique nous confirma que son épouse avait accepté de reprendre le flambeau lorsqu'elle serait retraitée – retraite qu'elle pris au 01 Avril 2017.

Ghislaine Martinez, informaticienne également et ayant des connaissances de ce logiciel WinDev, découvrit petit à petit ce CIP et ... ses multiples terminaisons !!

Mettez-vous à sa place : aucune connaissance du langage aéronautique, découvrir une « usine à gaz » qu'est CIP, découvrir ces dizaines de milliers de ligne de code faisant référence à des programmes tels que les différentes boîtes noires, programmes connexes, les vols réguliers, missions, vols cargo et vols VIP... tout cela n'est vraiment pas évident à digérer.



Dubrovnik - LDDU

Malgré tout, elle a accepté de se lancer dans cette aventure. Et c'est pour cela que cet article sera co-signé par Ghislaine et Marc.

Après cette petite introduction nous souhaiterions vous faire découvrir l'état d'avancement des travaux en précisant bien les objectifs indispensables à réaliser pour cette première phase oh combien importante.

2. Les objectifs prioritaires

- Introduire et gérer les deux nouveaux venus depuis 2015, à savoir P3Dv3 (en 32 bits) et P3Dv4 (en 64 bits).
- Corriger les messages d'erreur apparaissant lors de l'une ou l'autre phase de préparation de vol.
- Supprimer ou du moins masquer les onglets qui n'avaient plus de raison d'être (entre-autre l'onglet du patch P3D pour FSCopi-FSIInn)
- Dispenser de la demande de contrôle UAC le lancement de CIP.
- Gestion de la flotte avions-CyberAvia et Autres au vu des spécifications de Lockheed Martin.

Vous conviendrez avec moi que ces quelques points ne sont pas évidents à réaliser pour quelqu'un qui reprend un programme aussi touffu qu'est CIP et qui ne connaît pas le monde de l'aviation.

Connaissant quelque peu CIP (surtout côté utilisateur) et ayant travaillé souvent avec Fabrice lors des évolutions, je me suis proposé pour être le référent auprès de Ghislaine et l'aider autant que faire se peut à découvrir les « arcanes » du logiciel. Je dois aussi remercier Karel notre Webmaster et Christian notre Directeur Technique de leur aide apportée à Ghislaine dans le cadre de ses nombreuses questions sur la gestion informatique de la compagnie et la gestion des différentes flottes avions.

Mais maintenant place aux différentes captures d'écrans qui vous montreront où nous en sommes dans ces objectifs prioritaires. Nous reviendrons en fin d'article pour les objectifs futurs et conclusions.

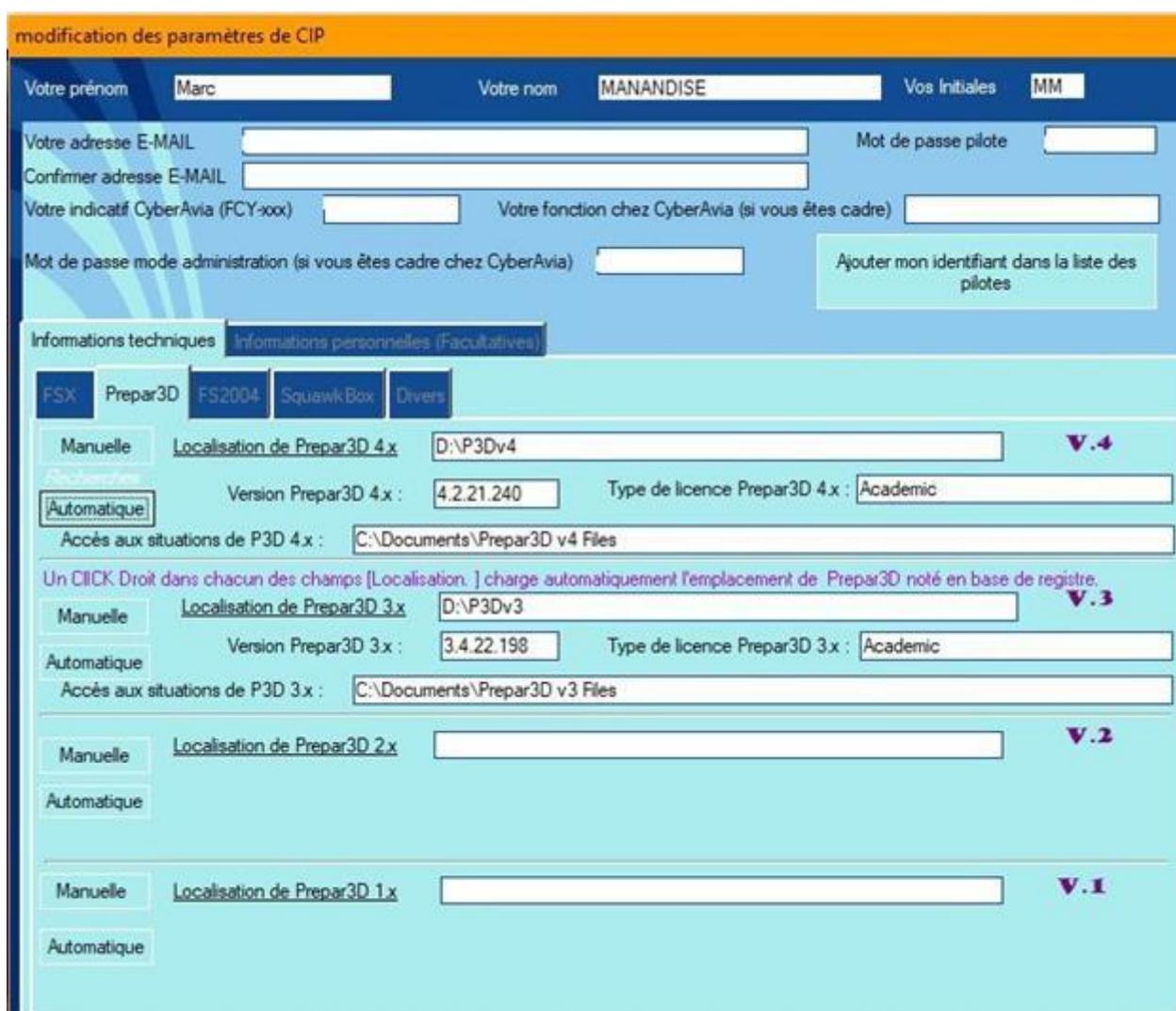


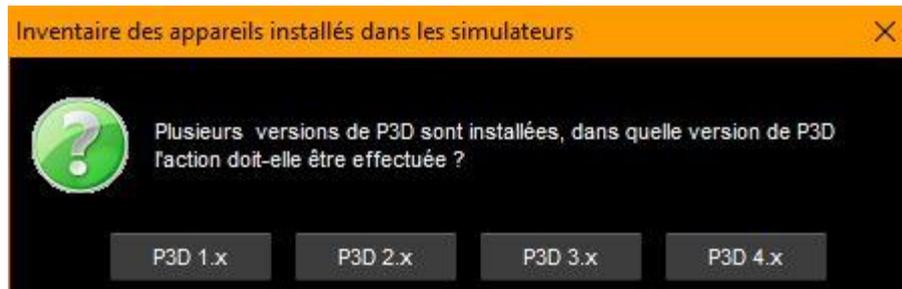
Juneau - PAJN



Lançons CIP, onglet "utilitaires", bouton "Modification des paramètres".
Comme vous pouvez le constater ci-

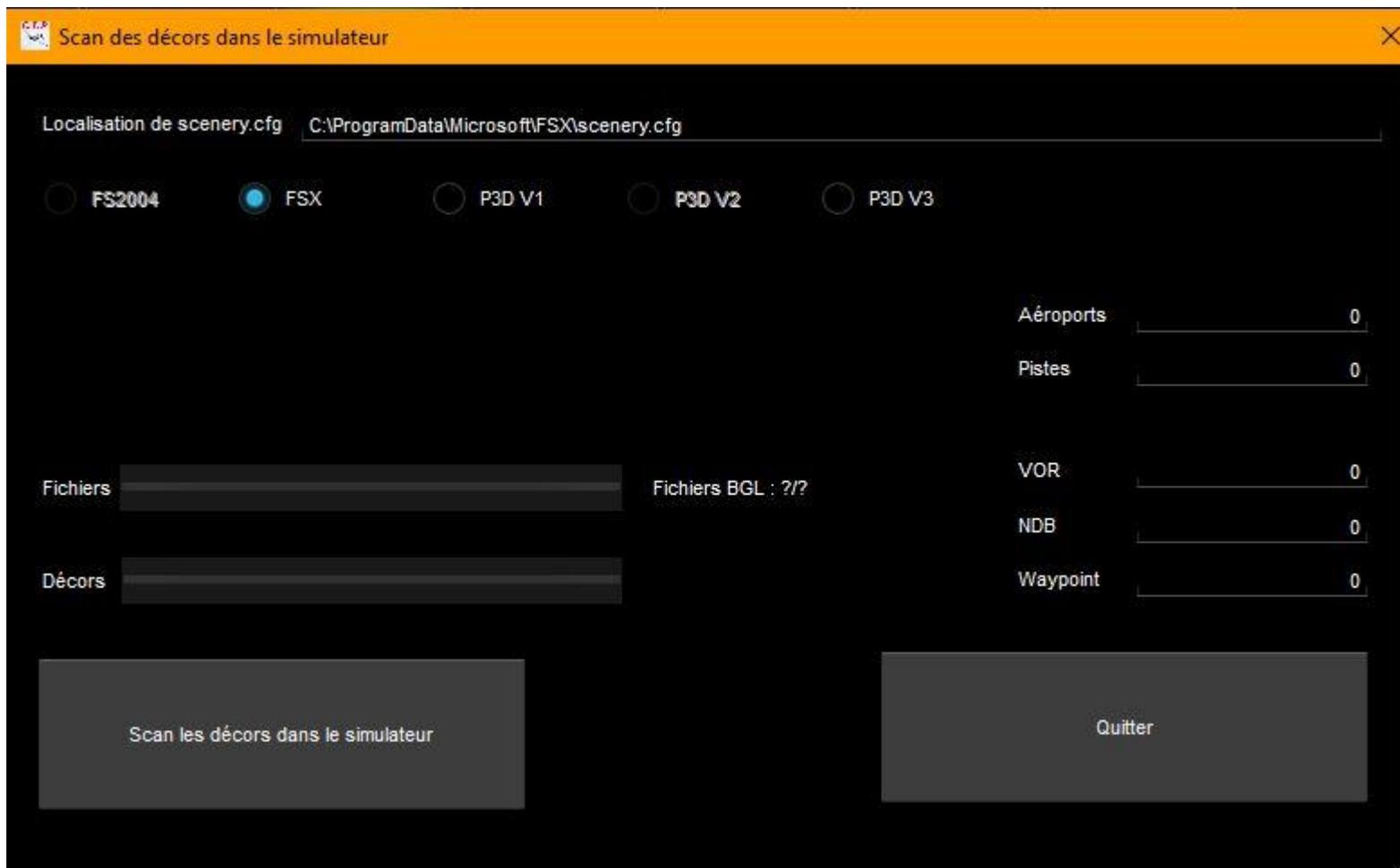
dessous, le sous-onglet P3D patch dédié à FSInn et FSCopi a disparu... P3Dv3 et v4 sont bien présents

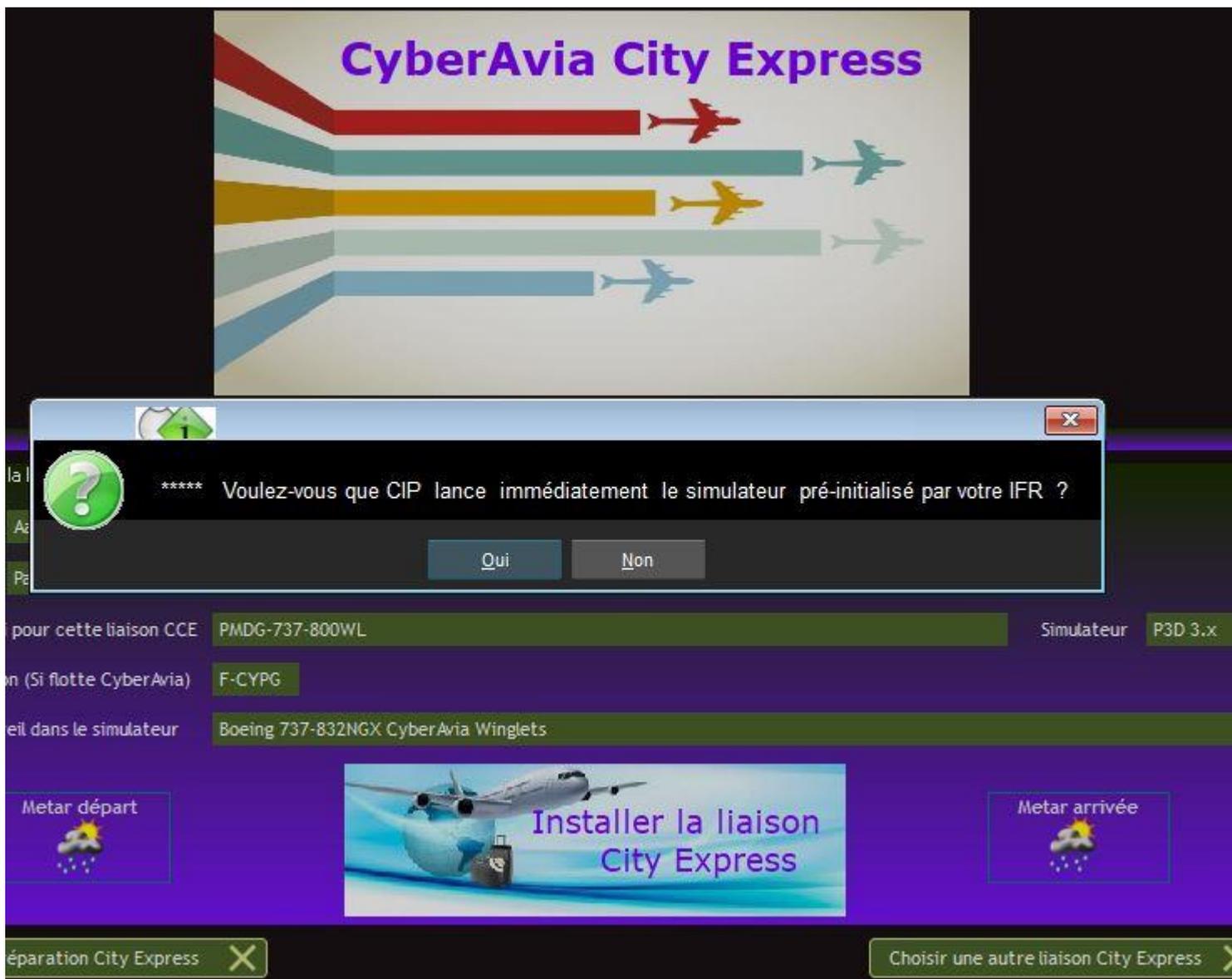




Ci-dessus, la partie inventaire des avions reprend bien les versions V3 et V4 de P3D.

Ci-dessous, le travail est toujours en cours puisque la partie P3Dv4 n'est pas encore intégrée.





Nouveauté à tester !
 La possibilité de lancer directement
 votre simulateur à la fin de la

préparation d'un vol dans CIP
 (actuellement pour les vols City
 Express et Cargo).



Innsbrück-LOWI

3. Les objectifs

Création d'une « boîte à outils » CyberAvia qui reprendrait quelques utilitaires dédiés à la simulation. Nous vous en dirons plus ... plus tard.

Continuer l'analyse du code de CIP et actualiser celui-ci en fonction des simulateurs utilisés.

Disparition du support pour le simulateur FS2004 ainsi que pour Prepar3Dv1.x et actualisation de CIP.

Analyse des boîtes noires et correctifs éventuels (entre-autre le message signalant, à tort, que les strobes ne sont pas allumés – ceci se passant avec des avions de type hardcore)

4. Conclusions

Mais, allez-vous me dire et ... quand pourrons-nous bénéficier de ces mises à jour ? Héhé ... question traditionnelle dans ce monde de consommation ! Notre réponse est : quand nous estimerons pouvoir passer en mode

« production » - terme utilisé dans le monde informatique entre-autre...

Et je laisse le mot de la fin à Ghislaine : « Je souligne avoir découvert chez CyberAvia un esprit "grande famille" perpétué par les managers œuvrant dans un même but : pérenniser l'œuvre de Fabrice, pour le profit de tous les passionnés d'aéronautique. Toute ma gratitude va aux personnes qui m'aident dans cette adaptation de CIP, et en particulier à Marc, qui officie en tant que "coach", pour mon enseignement, sa patience et la bonne humeur avec lequel il supporte les vicissitudes des mises au point logicielles. » (dit –elle).

Merci pour les fleurs mais merci à toi de t'être lancée dans cette folle aventure de refonte de CIP.

Ghislaine Martinez et Marc Manandise
FCY-DEV FCY-MMA



Hammerfest-ENHF



En route vers Megève (Philippe Brandon - PB)

Cargo...

Le 28/2/2018

Pour ce numéro, retour en images sur un des vols
"réseau Cargo" du mercredi... Merci aux photographes !



Un vol "de saison"

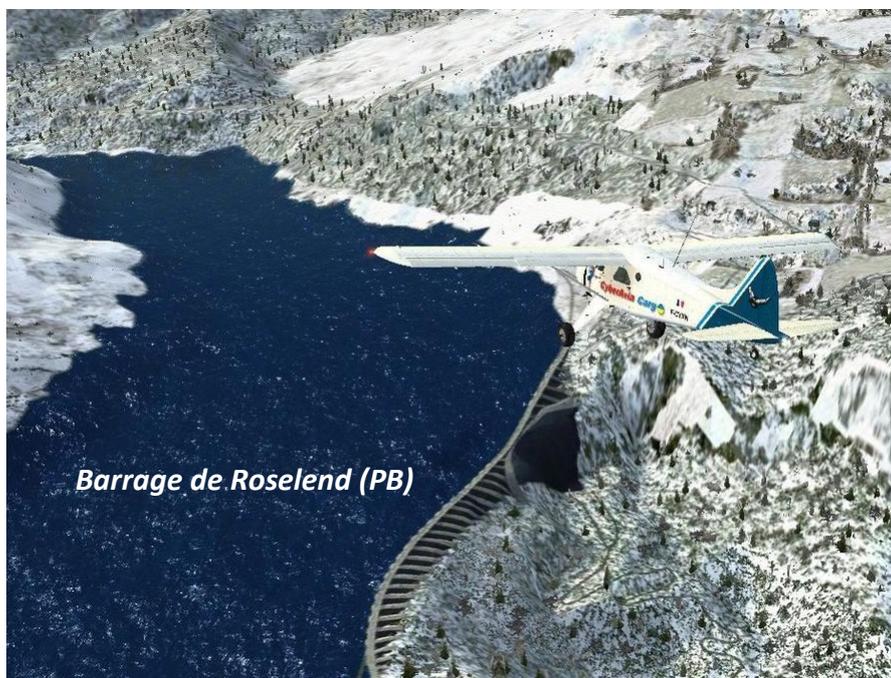
Une ballade dans les Alpes et un peu de ski en station, ça vous dit ?

Courte finale sur Courchevel (PB)

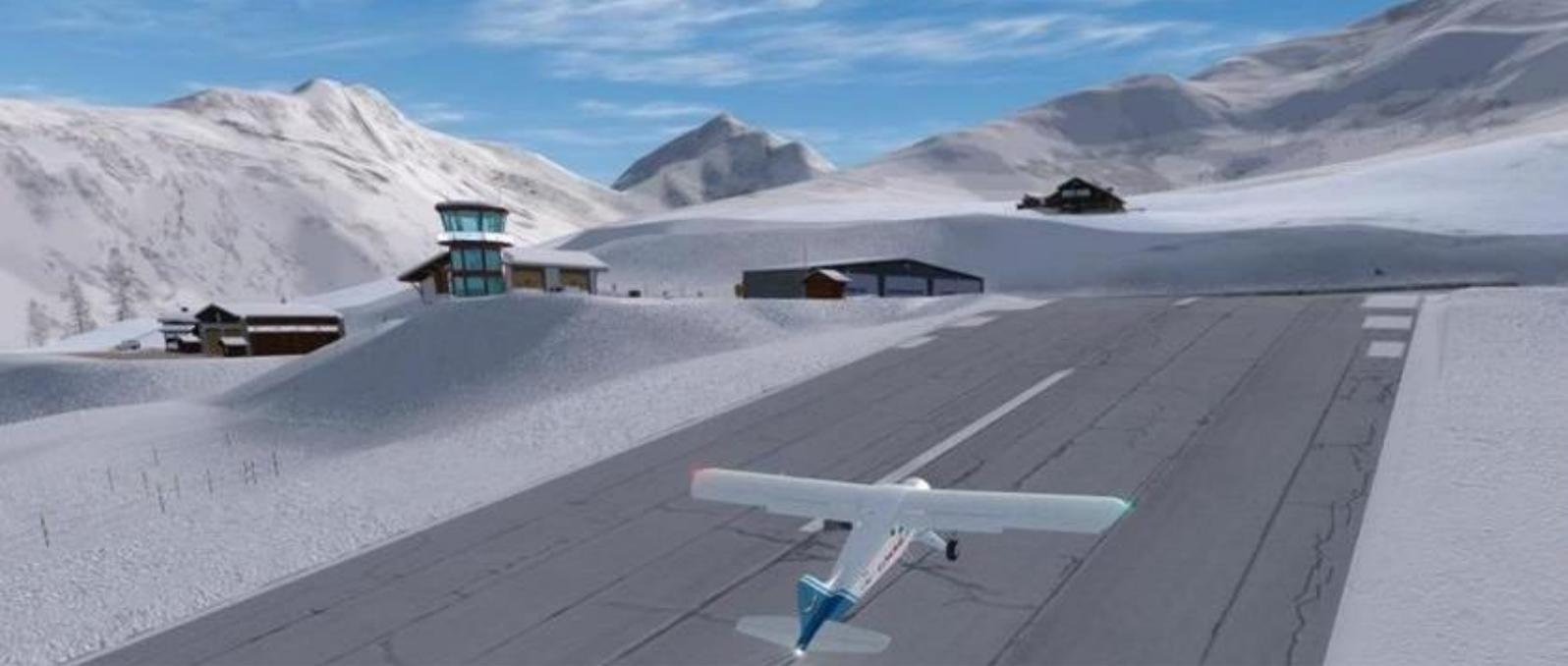


Survol de Megève (PB)

Voir aussi la couverture de ce "Cockpit"...



Barrage de Roselend (PB)



Courchevel – vitesse contrôlée (Patrice Jouan - PJ)



Courchevel – au restaurant ! (Chistian Picard –CP- et PJ)





La vallée pour Méribel (PJ)

Megève - Courchevel - Méribel... du Cargo de luxe ! 😊



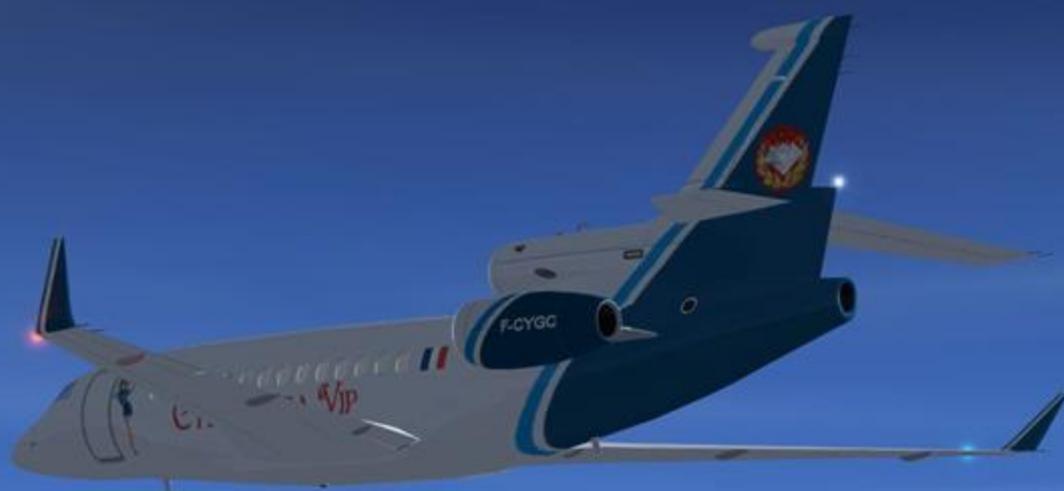
Méribel - comme son nom l'indique... (PB)



Plan d'eau des Hurtières (PB)

En finale à Challes-les-Eaux (PJ)



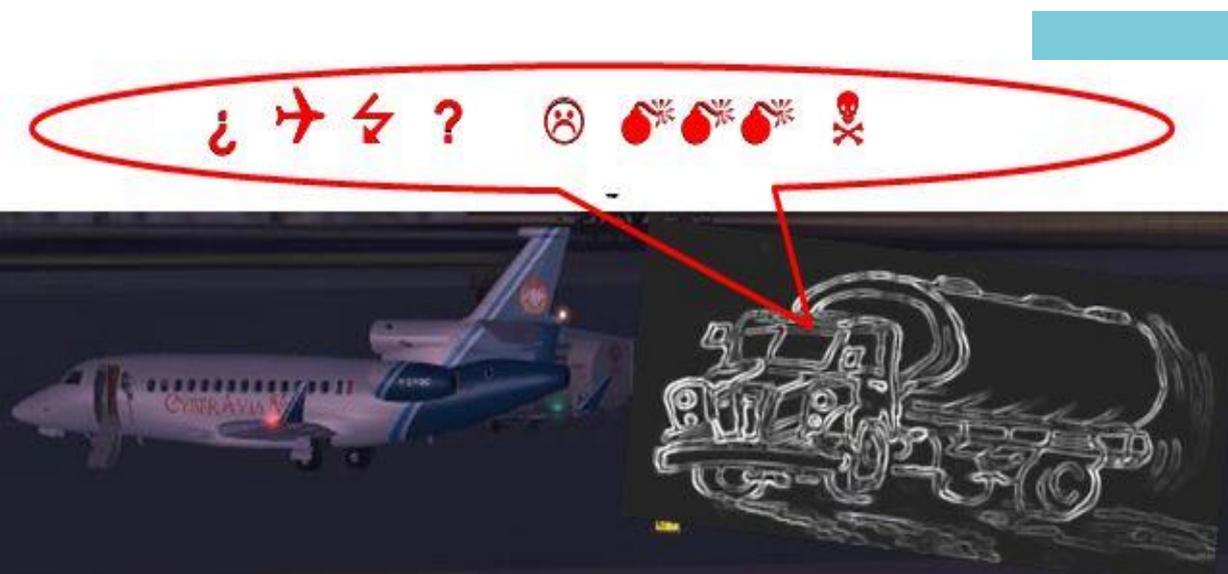


...ça cartonne à Barcelone

Ce qui est fait est fait ; ce fut brutal mais bref. La suite sera plus longue et compliquée.

Nuit fraîche et fine pluie sur le tarmac catalan pour une arrivée tranquille du Falcon-7X F-CYGC en provenance de Vienne (LOWW) avec une dizaine de passagers qui découvrent l'excellence de nos prestations VIP. Serein aux commandes du triréacteur, Pierre (FCY-PIE) est l'un de nos pilotes chevronnés. Il a su faire apprécier le survol des Alpes à ses pax mais en ce dimanche 7 janvier 2018 sur le coup de 20 heures, c'est à Barcelone (LEBL) que tout va se gâter : beaucoup de monde en approche puis beaucoup de monde au sol ; et le contrôle fait au mieux pour ne perdre personne. Pierre se pose enfin et rejoint le parking indiqué ; ses voyageurs sont immédiatement conduits à notre luxueuse escale. Après avoir constaté avec agacement (et vexation aussi !) que la boîte noire de l'appareil avait connu une défaillance peu après le

départ du vol, Pierre descend et s'enquiert du sort du fret en cours de déchargement de la soute arrière. L'aire est mal sécurisée et un fort crissement de pneus attire brutalement l'attention de notre pilote : jailli d'une zone cargo mal éclairée, un camion-citerne le frôle (la manche droite de la veste de Pierre fera partie des dégâts matériels) puis s'encastre mollement à l'arrière de l'avion, à la façon d'un crâne fatigué marquant son empreinte dans l'oreiller. Le choc suffit cependant pour provoquer des dommages considérables. Marmonnant un catalan très imbibé, le conducteur se laisse tomber de sa cabine plutôt qu'il en descend. Comme sonné par cette brusque apparition, Pierre recule d'un pas : sur ce tarmac pourtant fréquenté, l'haleine puissamment imprégnée de l'Espagnol domine largement l'odeur du kérosène ; un peu comme un halo



**Une
fraction de
seconde
avant le
drame...**

délétère stagnant au beau milieu d'un vaste champ pétrolifère. Mais sans se demander comment l'ibère est venu, Pierre sait qu'il a eu de la chance en ce soir de janvier.

Ayant pris connaissance de cet accident le 8 janvier par un mail de Pierre, nous avons aussi reçu un mail étonnant à notre Hub CyberAvia–VIP Europe du Bourget. Un mail portant un constat amiable scanné, quasi indéchiffrable et accompagné d'une photo qu'on imagine issue d'un smartphone qui pourrait être séculaire. Cet ambigu courrier - rédigé par un type qui s'est

nous espérons le plus bref possible : commercialement, on ne peut pas faire pire pour un début d'année que d'annuler des réservations... Mais Pierre est sain et sauf, et c'est l'essentiel. Déjà contacté, le BEA nous signifiait qu'une équipe de ses experts serait sur place dès le lendemain.

Dans la soirée du 12 janvier, nous avons reçu le rapport d'étape d'expertise du BEA concernant l'accident. Ce rapport était conjointement signé par le BEA, le service du contentieux aéroportuaire et notre assureur, entre autres.

S'imposent les expertises sur les deux « véhicules »

accordé la nuit pour réduire sa « surcharge » – montre un camion ressemblant à un Citroën T45 qui aurait vécu au moins 3 ou 4 guerres, encastré jusqu'au pare-brise à l'arrière du Falcon-7X, sans aucune pitié pour la tuyère du réacteur central, sous réserve d'inventaire. Le document est évidemment plein de ratures et la photo a l'air d'une épreuve sur papier ayant dû traverser plusieurs flaques d'eau en apnée, tant elle est d'un rendu complètement tordu.

Pas mal de travail en vue : c'est la conclusion première, pour faire bref. Et bien sûr, nous perdons l'un de nos deux Falcon-7X pour un temps que

Certes, il ne s'agissait que d'un document de synthèse préliminaire : seulement 1824 pages et 12 dossiers annexes. Toutefois, l'essentiel y était, dans la mesure où le conducteur du camion était désigné comme seul responsable des faits et de leurs conséquences. Notre devis fut aussitôt mis à l'étude dans le but de commencer la remise en état de l'aéronef dès le lundi 15. Dans cette attente, notre appareil a été remis en sécurité dans un hangar voisin de la zone Cargo.

Quant au camion, il a été saisi par les autorités douanières catalanes - après de longs débats avec Madrid - et son conducteur jeté en prison pour transport d'alcools frelatés.

Alcool dont il était lui-même bien chargé, selon un taux qui explique le « halo » déjà évoqué. Dans les divers caissons extérieurs du camion, accessibles sous la citerne et réservés à de l'outillage, ont été trouvées environ 800 bouteilles de Moscatell catalan sous étiquetage de Moscatel portugais.

Le conducteur n'était donc pas seul "en surcharge"... même s'il a déclaré qu'il transportait du bioéthanol pour ravitailler certains types d'avions...

Le 16 janvier, le BEA donnait son feu vert pour la remise en état de notre Falcon-7X. De son côté, le devis était

trouvons. Niché entre Crocq et le cours de la Roseille (dans laquelle se jette le Ridon) voici en effet Vuduquai, village comptant environ 150 habitants et qui – contrairement à ce que l'on penserait facilement - n'a jamais servi au chemin de fer. En revanche, un atelier d'artisan y est incontournable, et d'ailleurs facile à trouver puisque marquant la croisée de deux petites routes oubliées par la plupart de nos cartographes, y compris l'IGN...

Connu bien au-delà des limites du canton, Petrus Verschrotten, artisan ferrailleur de 55 ans, exploite l'affaire

Vuduquai-sur-Ridon ? Ne dites pas que vous ne trouvez pas ce village !

validé par notre assureur... Les équipes techniques ont ainsi pu commencer le travail le 17, sachant qu'une dizaine de jours allait être nécessaire. Sauf imprévus.

Il faut en convenir : il n'est pas facile de trouver Vuduquai-sur-Ridon. Il se peut que, même tenus à jour, nos GPS préfèrent indiquer Rome et on devine pourquoi. Dommage, car Vuduquai-sur-Ridon est l'un de ces petits villages que l'on aime parcourir, qui sentent bon la France des campagnes, libérant au grand jour notre secrète émotivité entre Rhin et Ouessant, entre terrils et parfums de lavande. Et c'est dans le sud de la Creuse qu'ainsi nous nous

créée à Vuduquai-sur-Ridon par son père, Hans qui était marié à une jeune villageoise locale, décédée à la naissance de Petrus. Hans était le fils unique de Bernard Contramproix et Gudrun Verschrotten, héritière des célèbres forges éponymes sarroises, forges que la guerre détruira en 1944 ; bien qu'écœurée par ce drame, elle se dit alors qu'elle était trop vieille pour se suicider. Elle est finalement morte 6 mois plus tard, noyée dans la fontaine de Vuduquai en soulevant un seau d'eau trop lourd pour elle. On rapporte que des témoins de ce funeste accident ont dit pendant longtemps que le bruit des bulles

avait été insoutenable pendant qu'elle perdait la vie et que seul le seau avait pu être sauvé avant qu'il se renverse. L'histoire de certains de nos petits villages s'est ainsi construite pierre après pierre... Bulle après bulle...

Bien avant ces événements tragiques, Gudrun s'était estimée abandonnée par son mari parti servir en Chine en 1902 comme gardien au bureau du télégraphe auprès d'Auguste François, consul de France en poste à Pékin ; après ce départ qu'elle disait stupide, sans avenir et honteux, elle avait

aussi là que Bernard mourut en 1923, oublié de sa famille et victime d'un stupide court-circuit ; moquerie de la vie pour un homme qui n'avait pourtant jamais fait d'étincelles. Hormis cet ultime, métallique et funeste contact, Bernard en avait noué d'autres, moins dangereux car plus humains, tant avec les ingénieurs et techniciens français qu'avec les autochtones... N'oublions pas que ces derniers se joignirent à la construction (de 1904 à 1910) de l'ouvrage qui allait désenclaver leur province perdue au sud-ouest de l'Empire du Milieu :

Sur la route du thé : Kaiyuan et Shaxi. Non, nous ne sommes pas perdus !

demandé et obtenu le divorce avec, de plus, conservation exclusive de son nom pour elle et Hans, son fils récemment né de celui qui restera un père devenu pékinois alors que les aïeux de Gudrun avaient été de solides bergers allemands, riches d'abondants troupeaux élevés en Bavière, avant de passer aux métiers de l'acier.

Chargé par le gouvernement français de l'époque de mener à bien la construction d'un chemin de fer dans le Yunnan, le consul prit avec lui quelques hommes de confiance et s'installa sur place. C'est ainsi que Bernard Contramproix quitta Pékin et se fixa dans les montagnes que ce train allait bientôt traverser. C'est

3000 ouvrages d'art (tunnels et viaducs) sur moins de 500 kilomètres. A la mise en service du train, Bernard avait acquis une si solide réputation qu'il fut tout naturellement nommé chef de gare. On l'affecta à la dernière halte avant le terminus de Kaiyuan (dans le Yunnan et vous n'avez évidemment pas confondu avec la cité homonyme située dans le Liaoning) ; il allait donc continuer sa vie dans l'une de ces gares qui recopiaient le style de nos gares françaises les plus traditionnelles. Quelques-unes existent encore, dans des villages où de vieux Yunnanais conservent le souvenir de bribes de notre langue.

Parmi ses amis d'alors, Bernard comptait notamment Zhang Yimou, grand escogriffe surdoué qui avait bouclé ses études à Tokyo - une prouesse pour l'époque - et qui, diplômé d'ingénieur ferroviaire en poche, avait rejoint les chantiers du Yunnan ; en quelques mois de vie parmi eux, il parlait couramment le français et cuisinait lui-même d'excellents cassoulets. Son fils Xian avait percé dans les études techniques et surtout dans le cuir jusqu'à créer un petit réseau d'échoppes spécialisées qui allaient devenir un succès commercial. Veuf

père et son grand-père. Figure même sur la carte de son établissement un cassoulet qu'il s'interdit de faire disparaître ; pourtant sa recette, reçue verbalement lors de soirées familiales au coin du feu, a subi quelques entorses et le nom de son plat n'a rien qui fasse de l'ombre aux restaurateurs de Castelnaudary. Tao en est conscient mais il veut rester fidèle à cet héritage. Son affaire tourne bien. Au point qu'il compte modifier prochainement sa bâtisse, la coiffer d'un toit de chaume, y installer une cheminée pour faire les

Bernard laisse un cassoulet dans le Yunnan... ce qui ne fait pas nos affaires.

de très bonne heure, Xian éleva seul son unique enfant, Gong Liang (en hommage à sa mère) prénommé Tao.

Marié et père de deux jeunes garçons, ce dernier s'est lancé dans la restauration ; il est installé sur l'ancienne route du thé, à Shaxi (à une heure de route de Jianchuan), non loin de la place de l'ancien théâtre. C'est le cœur historique du village, là où les restaurants sont nombreux et où passent chaque jour de nombreux touristes. Ce qui permet à Tao de conserver la pratique d'un anglais estropié, et de baragouiner à l'occasion un français que lui ont conjointement légué son

grillades devant les clients et simplifier un peu sa carte afin de réduire les attentes pour le service. Il y aura la wifi pour tous, et son épouse, séduite par le projet, lui suggère d'appeler ce grill « Petite brindille ». Sitôt dit, sitôt adopté : que c'est bon d'innover...

Mais revenons à notre hangar de Barcelone. On n'y dort pas ; les équipes techniques se relaient nuit et jour car le temps presse : un avion au sol coûte très cher... Au fil des heures, le bel oiseau redevient tel qu'il était avant le drame. Ne manquent plus que quelques pièces qui vont arriver de Mérignac : on évite les pertes de temps qui consistent à chercher pendant des

heures des petites pièces que l'on a vues mais dont on ne sait plus où on les a posées... Le hangar est vaste et tout y est éparpillé, surtout le petit matériel : la méthode des uns n'est pas forcément celle des autres, surtout pour des personnes qui n'ont, pour la plupart, jamais travaillé ensemble. Et surtout sur un tel chantier.

C'est justement ainsi qu'apparaît un nouveau souci. Sur la volumineuse doc technique de l'appareil figure un axe apparemment vissant que l'on aperçoit dans le schéma 1834-2 et que l'on ne retrouve pas dans la

toute urgence.

Un peu à l'écart pour profiter de sa pause (assis hors de la « zone chantier » du hangar pour avaler un sandwich et se rafraichir), le jeune Théophile Henmëlez-Durouët (une vieille famille bretonne), bac+5 en archéologie, toujours à l'affût de bonnes astuces en tous domaines mais n'ayant pu trouver qu'un emploi d'intérimaire chez l'inventeur du Falcon, réfléchit à l'absence étonnante de cette pièce mystérieuse. Mis à part les stages qu'il a effectués au Liban, en Jordanie et en Egypte dans le cadre

On s'affaire jour et nuit sur le Falcon : ça bouillonne. Qui s'en étonne à Barcelone ?

nomenclature. Sauf confusion dans ce schéma, cet axe serait répertorié en cote H-125g ; une cote introuvable, au même titre d'ailleurs que la pièce elle-même Difficile d'usiner ici une pièce dont on ne peut que deviner les caractéristiques sur le seul schéma où elle figure ! Et où elle figure mal puisque si l'endroit de sa mise en place peut à la rigueur se deviner (sans certitude), la pièce elle-même n'est pas représentée dans sa totalité. Certes on peut continuer d'assembler encore beaucoup d'éléments mais il arrivera un moment où cette pièce devra être identifiée et mise à sa place. Il faut donc la retrouver... ou la fabriquer de

de sa « ruineuse » fin d'études universitaires, Théophile se souvient soudain de ses vacances de septembre 2017, passées à sillonner la Creuse et la Corrèze avec sa copine. Dans un village « perdu », il avait été attiré par un artisan ferrailleur travaillant « à l'ancienne », avec lequel il avait passé tout un après-midi, admiratif devant les talents et l'inventivité de cet homme dont, malheureusement, il n'avait pas noté le nom ; pas plus que celui du village, village qui plus est ignoré des cartographes... A tout hasard comme on jette une bouteille à la mer, il lance alors un « SOS » sur le site autouptitcoin.com réputé pour

Un antique écart au Caire pour une pièce d'avion... A Gizeh ? Qui sait ?

dénicher n'importe quoi n'importe où... Il trace donc un croquis présentant ce qui lui semble être la pièce recherchée, une sorte de vis à pas peu saillant et dont la tête n'est guère plus large que la tige elle-même, le tout avec des dimensions qu'il pense estimer de façon assez approchante au vu des pièces environnantes. Et hop... clic sur *Envoi*, en espérant évidemment que ledit ferrailleur (ou un autre ayant les mêmes qualités) dispose d'internet, qu'il se connecte fréquemment, et surtout qu'il se reconnaitra (s'il s'agit de Petrus). En quelques mots à cette fin, le débrouillard Théophile rappelle sa visite à Vuduquai-sur-Ridon... Dans ce coin du hangar catalan, il raconte également son essai à ceux qui l'entourent, son chef d'équipe et 4 ou 5 techniciens. Et bien sûr, on croise les doigts avant d'attaquer la fin de la vacation : il est 20 heures en ce soir du 23 janvier et la relève ne devrait arriver que dans 2 ou 3 heures.

En à peine 10 minutes, c'est à Mérignac que le mail est déjà vu : stupeur chez le constructeur, où l'on découvre ainsi qu'une pièce du Falcon-7X fait défaut et que la doc laisse un vide à son sujet. Sous le hangar, les téléphones portables s'agitent et le ton monte. Notre service VIP du Bourget est également informé : l'indisponibilité

de l'appareil va se prolonger...

Autre stupeur mais cette fois pour Théophile : une réponse en effet lui arrive en moins d'une heure. Mais ce n'est pas de la Creuse qu'elle lui vient : c'est la Direction du Musée du Caire qui se signale à lui ; on a bien reconnu son style et perçu son urgence ! On va donc l'aider...

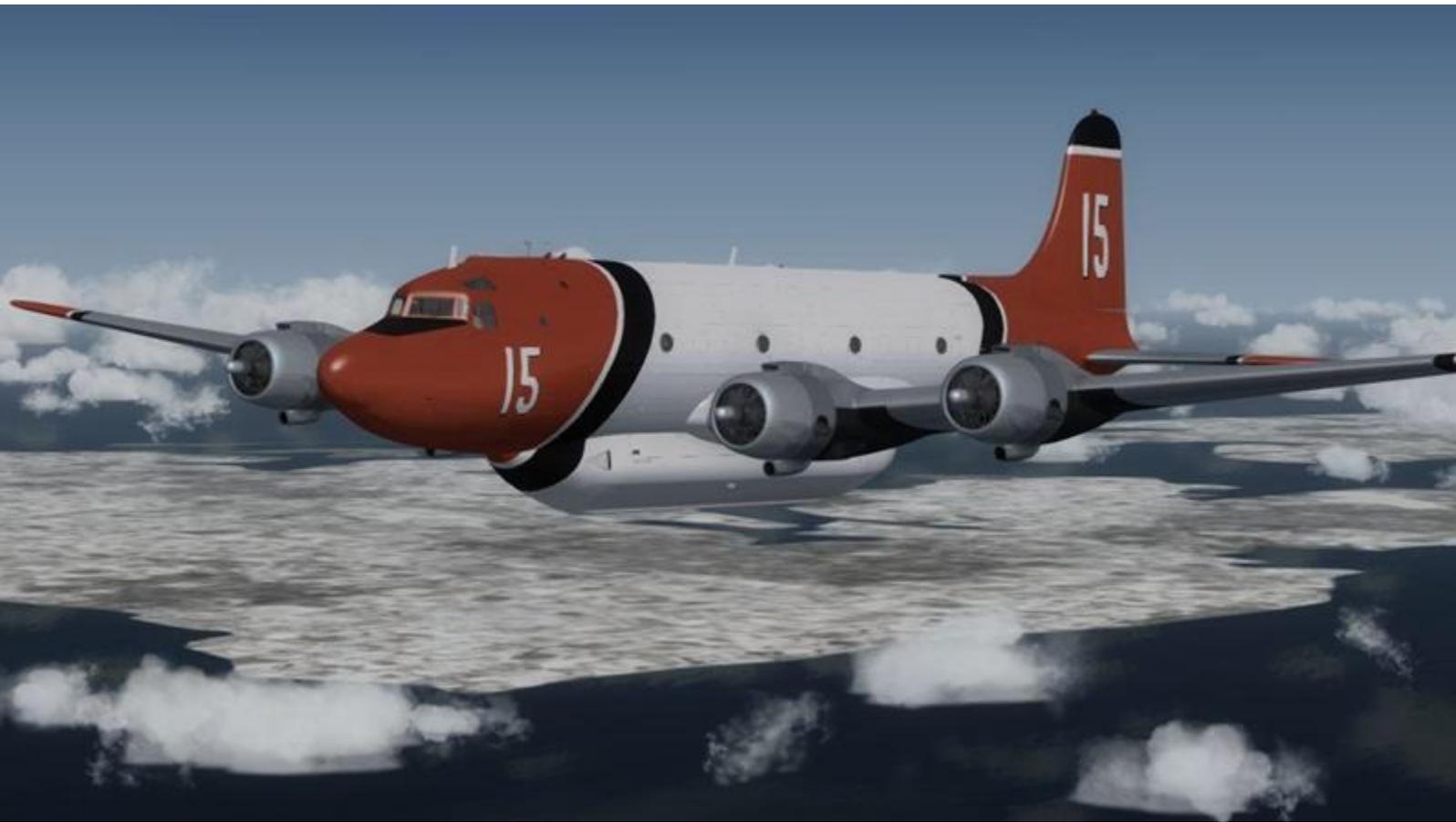
En quelques minutes lui arrivent des dizaines de pages d'analyses, de commentaires et de croquis, visant sa recherche à travers divers documents détenus dans la célèbre bibliothèque du musée. C'est ainsi que l'on arrive à un registre – qui fut trop peu exploré - de Ferlah-Fêth, un grand savant contemporain du célèbre architecte Imhotep, sous la III^{ème} dynastie.

**Il n'est si bonne compagnie
qui ne faille quitter.**

(...pour se retrouver bientôt)

Daniel Marthey - FCY-MTY
Administrateur des vols VIP

A suivre...



Un Vol, un avion...

Le Douglas DC4



Au roulage à Charlottetown.

Le Douglas DC4

Premier quadrimoteur moderne commercial

Initialement Conçu pour répondre aux besoins des compagnies aériennes au milieu des années 30, le DC4 fut élaboré à partir des études et des travaux du DC3.

Quadrimoteur à train tricycle, il connut son heure de gloire durant la seconde guerre mondiale en tant qu'avion de transport au sein de l'Air Force.

Après la guerre, il poursuivit sa carrière comme avion de ligne avec notamment une version à fuselage pressurisé.

Dans le cadre de la recherche d'un nouveau type d'avion pour la compagnie, je suis invité à partager le cockpit d'un C54 (Version militaire du DC4), mais il est un peu particulier : c'est un bombardier.... d'eau.

Construit initialement pour l'USNavy, il a été transformé chez la société CONAIR et il est utilisé l'été comme prestataire e service pour les provinces canadiennes dans la lutte contre les incendies. Durant l'hiver, il effectue des

contrats afin d'amortir son utilisation, comme aujourd'hui où il doit effectuer une liaison entre Charlottetown et Halifax, capitale de la province de la Nouvelle-Ecosse.

Je serais Pilote en fonction durant le vol et notre commandant de bord Padreig Nojau, me guidera. Nous commençons la préparation du vol.

Notre mission consistera en un transport de crustacés vivants (Qui iront alimenter les viviers de grands restaurant d'Halifax) ainsi qu'une dizaine de passager. Notre charge marchande sera d'environ 6 tonnes pour une masse au décollage de 22 tonnes. La distance de vol sera de 90Nm pour une durée d'environ 30Mn.

La météo nous annonce un plafond à 5000ft sur la totalité du vol. Nous adopteront une croisière à 4000ft pour un vol VFR.

Pour le carburant, nous comptons embarquer 2 heures de vol, ce qui

correspond au trajet au décollage ainsi qu'aux réserves. L'avion consomme 332gl/h soit 2225lbs/h, nous embarquerons donc 4450lbs de carburant ou 2 tonnes.

Compte tenu de notre masse de 24t au décollage, notre V1/Vr sera de 105kt. Continuons notre préparation par les différents scénarii de pannes et l'étude plus approfondi de la météo et de la navigation.

Rendons-nous maintenant sur le parking. De prime abord, le DC4 paraît très haut sur pattes, la faute sans doute à son train avant), ce qui justifie l'échelle mobile.

Effectuons le tour d'avion qui est en fait classique, avec un peu plus d'attention au train et au brassage des hélices.

Nous accédons à la cabine par un étroit couloir, où se trouvait le poste du navigateur.

Le poste de pilotage est encore dans son jus, avec pour seules exceptions, le système de largage d'eau et de retardant et les systèmes radios et GPS.

Nous donnons vie au cockpit par la mise sous tension de la batterie, nous faisons le tour des différents indicateurs et jauges afin de déceler un problème tout en déroulant la check-list.

Nous allons procéder à la mise en route

des moteurs selon l'ordre 1.4.3.2.

Les magnétos sont sur « Both », la richesse sur « Cut-Off », la pompe sur « On ». On injecte du carburant et on actionne le démarreur.

Après huit pales comptées, on enrichi le mélange et le moteur démarre dans un nuage bleu. Tout de suite nous jetons un œil aux indicateurs de pression de de température d'huile et de moteur. La pompe est coupée et le générateur adéquat est branché.

La même procédure se répète pour les trois autres moteurs.

Nous allumons le radio master switch qui avait été coupé lors de la mise en route des moteurs.



La route est rentrée dans le GPS, nous écoutons l'ATIS qui nous donne la piste 03 en service. Après étude de la carte d'aérodrome, la piste ne sera pas limitative.

Sur notre demande, la tour nous autorise à rouler vers le point d'attente de la piste 03. Nous allumons les feux de roulage, personne ni à droite, ni à gauche etgaz !!!!

Le roulage est facilité par l'utilisation d'un volant directionnel qui manœuvre la roulette de nez.



Au point d'attente, nous effectuons les essais moteurs :

- 1700t/mn
- On change rapidement le régime des hélices en surveillant les manomètres
- On teste le réchauffage du carburateur
- et on finit par les essais magnétos.

On continue par la préparation de l'aéronef pour le départ :

Les volets sur 20°, les feux de navigations, les anticollisions, les pompes, on prépare le pilote automatique (heading, altitude) et on effectue le briefing décollage. Tout est prêt et nous demandons la clairance à la tour.



RESTRICTED

When he gets 40°C on each carburetor, the copilot returns the controls to full COLD. By this time oil pressure, oil temperature, and cylinder-head temperature should be within limits for the engine run-up. Oil temperature should be a minimum of 49°C. Head temperatures vary with outside air temperature and no prescribed minimum reading is necessary before run-up.

CAUTION: Never close or trail cowl flaps to shorten time of warm-up.

5. Throttles 1000 rpm. Pilot returns all four throttles to 1000 rpm.

6. Run up engines.

operation, the flight engineer should watch the tachometers to be sure that a decrease in rpm is indicated when the propeller controls are brought to LOW. There is a time lag in the tachometer reading, and the colder the oil, the longer the lag.

Be sure to return propeller controls to full HIGH RPM.

a. No. 1 engine 20°. Pilot opens throttle for No. 1 engine to 20° of manifold pressure. This should produce about 2350 rpm at sea level. If you don't get sufficient rpm, it may mean that one cylinder is not firing, and the situation requires investigation.

b. Blower low. Flight engineer shifts to LOW blower, and watches manifold pressure to see that there is a drop of approximately 2".

c. Magneto, maximum drop 100 rpm. The flight engineer turns each ignition switch momentarily to LEFT mag, then back to BOTH, then to RIGHT, and then returns it to BOTH. The drop in rpm should not exceed 100. The left mag drops more than the right mag.

The flight engineer also visually checks each engine for roughness while he is on one mag. Never operate the engine for long periods on only one magneto.

4. Oil and fuel pressure and oil temperature. Pilot, copilot, and engineer check gauges during run-up for oil pressure of 85 to 100 psi, and oil temperature of 40° to 70°C.

a. Generator. The copilot turns No. 1 generator switch ON, then turns the voltmeter selector switch to No. 1 engine, checking for

CAUTION

Never move the carburetor air controls back toward HOT unless the carburetor air filter doors are closed (RAM position).

RESTRICTED

77

Une fois obtenue, nous nous alignons et procédons aux dernières vérifications : le conservateur de cap ; la pinnule, les volets capots moteurs.

Pleins gaz, les talons au plancher, on vérifie 50"/2500t/min. Le badin est actif, on a passé 50kt, on dirige maintenant l'aéronef aux palonniers. 105Kt on est à la rotation, on tire sur le manche. Dès que le vario devient positif, on freine et on rentre le train. On vient chercher une vitesse de 140kts.

À 300ft on applique la première réduction (43"/2550). A 500ft on rentre les volets, on coupe les pompes et on applique la dernière réduction (40"/2300).

On garde toujours une vitesse comprise entre 135 et 140 kt. Il est temps de virer à gauche vers Halifax. Padreig, jusque-là serein, affiche le VOR de Halifax.



Décollage et montée initiale.



Nous arrivons à 4000ft, le niveau de croisière. Nous affichons 33"/2000t/min. L'avion va accélérer doucement vers 170kt. Nous en profitons pour régler finement la richesse et les volets. La tenue d'altitude est engagée au pilote automatique ainsi que le mode cap.

Un coup d'œil dehors nous permet de voir que nous traversons le bras de mer qui sépare l'île du Prince Edwards du continent. À l'écoute du dernier ATIS de Halifax, nous nous préparons pour une piste 06 avec une arrivée à vue. Padreig décide de prendre contact avec l'approche, il me semble inquiet car le plafond semble descendre.

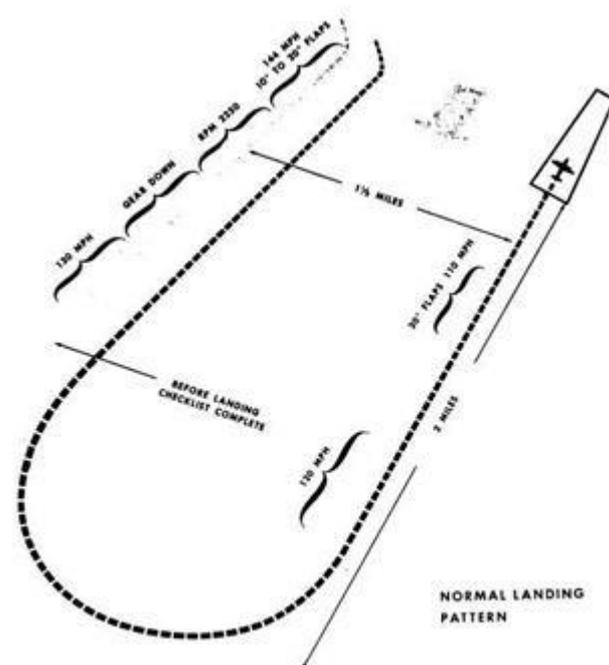
Quelques minutes plus tard, l'approche nous confirme que les abords du terrain sont dégagés et que notre arrivée ne posera pas de problème.

Nous voilà maintenant à 30Nm de la destination. Nous obtenons l'autorisation de débiter la descente vers 1600ft l'altitude circuit. Nous gardons le régime de croisière tout en veillant à respecter les 200kt maximum.

Nous coupons le PA pour quelques évolutions en virage. Malgré la taille, l'avion réagit bien aux ailerons, même si

il demande pas mal de coordination ainsi que d'anticipation pour les sorties de virages. Néanmoins il reste assez lourd à la profondeur, ce qui augure d'une utilisation intensive du compensateur.

Padreig me prépare aux différentes actions du circuit d'atterrissage : ça va être sport, car beaucoup de choses à faire en très peu de temps. Il suffit de regarder le schéma ci-dessous !





Durant la descente, je commence à enrichir le mélange. Les gaz sont réduits pour tenir 190kt jusqu'au palier.

Sur la fréquence approche, un Dash8 d'Air Canada s'annonce en approche sur la GNSS06. La ville d'Halifax ainsi que l'aéroport se dessinent.

Nous passons 2000ft en descente et nous sommes transférés vers la Tour.

Au premier contact nous sommes autorisés pour une vent arrière main gauche en numéro deux derrière le Dash. Grâce à ses feux d'atterrissage nous le distinguons. Il ne sera pas conflictuel.

Nous voilà en vent arrière et les actions s'enchaînent :

- Réduction des gaz,
- 120kt, les pompes, les volets, la tenue éloignement par rapport à la piste,

- 112kt on sort le train, on ajuste les gaz.

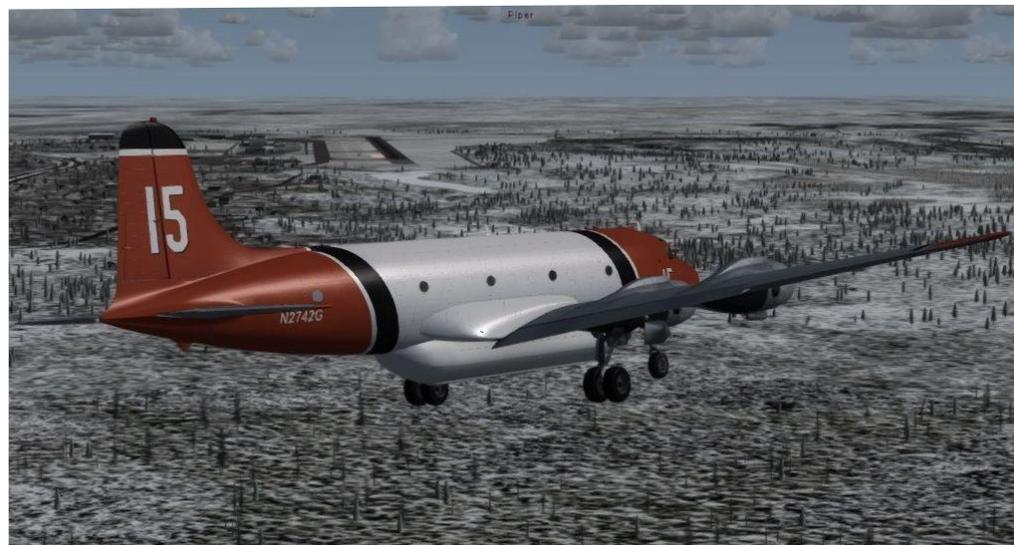
On arrive en étape de base, on commence la descente finale.

On sort les volets sur 30° puis 50° et on tient les gaz pour une vitesse de 97kts.

L'avion est lourd et je me laisse emporter par l'inertie. Je passe franchement sous le plan de descente....

On remet du charbon pour tenir le palier. Les moteurs répondent franchement et nous voilà à nouveau correctement établis.

Le Dash a dégagé la piste et la tour nous autorise. Nous voilà au-dessus du seuil : réduction totale des gaz et on remonte très doucement le nez.





Le train principal touche franchement, nez relevé pour faire un freinage aérodynamique, jusqu'au touché de la roulette de nez.

Les freins sont efficaces et nous sortons rapidement pour la zone cargo où nous attendent les véhicules de transport.

C'est la fin du vol. Un bien bel oiseau qui demande beaucoup d'anticipation et qui

doit être très prenant lors des interventions durant les incendies. Ce que me confirme Padreig que je remercie chaleureusement

Ceci étant, il reste une belle monture qui aura sans doute une place dans notre compagnie.

Jean-Marie Corda, "Le Pacha"





Vol en formation - Finale à Hanamaki (Marc Lauer)

Missions

Question technique : La "durée idéale de vol" des missions "défi"

À vous, pilotes amateurs de ce type de vol (et si vous ne l'êtes pas, lisez quand-même pour information 😊) il n'a pas échappé que, lorsque votre vol décompté dans vos heures au service de notre glorieuse compagnie (si,si !), un commentaire vous est retourné, du genre : "Pour information, ton temps de vol diffère de +/- n minute(s) de celui du créateur de la mission." (n étant un nombre, compris entre 0 et... Une certaine valeur !)

Il se peut même que, si vous avez confondu le cap 180° avec le plein nord du compas, par exemple, ou si vous avez réalisé avec un F15 une mission pour Cessna 172 (ne riez pas, ça s'est vu, quasiment !), la "correction" de la mission vous soit refusée pour cause d'une durée de vol s'écartant trop du temps de référence.

Alors, ça peut vous paraître curieux qu'un mobile (l'avion) se déplaçant dans un milieu mobile (l'air) en

interférence éventuelle avec d'autres mobiles (les autres avions) sur la base de repères approximatifs et d'un plan de vol pas toujours précis (ce dernier point n'est écrit que pour paraître objectif, car nous savons bien qu'il est toujours parfait aux Missions, ce plan de vol, non mais sans blague !), ça peut paraître étrange, donc, que ce dit mobile, aux mains de pilotes différents, puisse se retrouver quand même toujours à la même heure à l'arrivée...

Et bien pourtant, oui ! C'est possible ! Si l'on respecte certaines règles :

- Utiliser l'avion indiqué, avec l'emport carburant et la charge prévus.
- La météo doit rester identique à celle du vol originel.
- Pas d'ajout, en particulier modifiant le décor ou le trafic IA.
- Respect des vitesses demandées et du temps d'escale.
- Respect des circuits d'accès.



Et, le croirez-vous ? Ça marche !

Les missions ont été testées avant d'être délivrées à votre légitime impatience... Et d'ailleurs, la durée que les testeurs estiment être "idéale" n'est pas nécessairement celle donnée par leur auteur !

Mais, s'il arrive que des écarts importants soient constatés lors des tests en question, c'est que la documentation n'a pas été comprise et en général il suffit de rectifier les points d'achoppement et tout rentre dans l'ordre.

Ainsi donc il est très courant que, sur

La durée idéale existe, Et certains l'ont même rencontrée...

le test d'une mission, la fourchette de durée soit inférieure à 10% entre quatre testeurs différents !

Mais je me demande tout à coup si je ne laisse pas planer là quelque idée de rigueur, voire même si je n'instille pas en vous et envers les "Missions défi" comme le soupçon d'un ostracisme frappant la fantaisie et l'imagination.

Serions-nous du genre qui chasse l'extravagance, clame le haro sur la folie, fait halte au caprice ?

Mais non ! Réjouissez-vous les ami(e)s ! Les "Missions défi", c'est aussi le pouvoir de l'imagination :

- Sous les pavés, la plage !

- Il est interdit d'interdire !
- Soyez réalistes, demandez l'impossible !

(Et merci aux slogans de Mai 68... c'est de saison en ce moment 😊)

Oui, il existe même des missions dont le plan de vol n'impose rien, n'indique que peu de repères, où le vague et le brouillard enrobent toutes choses...

Et bien, voici venir le meilleur, ça marche quand même : la "durée idéale" existe pour celles-là et les testeurs l'ont vérifiée et certifiée !

Bonjour chez vous !

Dominique Vialet



P3D - Vol en patrouille...



L'activité des vols VIP en 2017

L'année 2017 n'est pas encore tombée dans l'oubli et il me semble donc possible de présenter ici son bilan. Un bilan qui accuse une très forte baisse par rapport aux trois mêmes rubriques de 2016.

Cette baisse se constate en effet dans le total des vols effectués, soit 1548 vols après qu'on en ait enregistré 1892 en 2016.

Et ces 1548 vols totalisent 3471h37, au lieu de 4628 heures en 2016.

Si cette activité globale est effectivement en baisse, elle n'en reste pas moins considérable dans ses valeurs brutes.

CyberAvia, on vole comme on veut !

Durant cette même année 2017, notre « espace VIP » s'est enrichi de 31 escales nouvelles (un record pour ces dernières années), qui se répartissent géographiquement comme suit : 14 en Europe, 2 en Asie (si l'on considère qu'Israël est plus en Asie qu'en Europe) et 15 en Amérique. On aura sans doute remarqué que le Canada a été doté de 11 nouvelles escales VIP !

Ces 31 nouveautés multiplient d'autant les liaisons possibles : à chacun d'en user... sans modération !

Le bilan de 2017 est en baisse par rapport à celui de 2016. Mais « l'espace VIP » s'accroît.

Nous devons ce bilan à 101 pilotes qui se sont impliqués dans cette activité, au lieu de 120 en 2016.

Parmi ces 101 pilotes, certains sont des habitués ; des chevronnés, si l'on peut dire car quasi-quotidiens... D'autres volent en VIP de temps à autre. Ou moins...

Les pilotes qui se sont illustrés dans ce bilan 2017 sont Ernest Daurrevel avec 836h, Michel Dion (425h), Edmond Staskevitsch (416h), Daniel Brillé (179h), Xavier Brouaux (152h) et Marc-André Lalande (121h). J'arrête l'énumération, les suivants étant loin de ces totaux avec moins de 90h. Il n'y a cependant pas de « petit » bilan individuel : chez

Et pour ceux qui restent devant les « mystères » de l'aviation d'affaires, je rappelle que "Canal +" avait consacré une émission à cette aviation particulière ; une émission (*Spécial investigation*) qui date certes un peu et qui cite aussi des cas qui, bien évidemment, n'existent pas chez CyberAvia ! Mais qui nous offre un certain regard sur le pilotage des jets privés, une sorte de "version taxi" du pilotage commercial sur des avions de rêve : [lien](#).

Daniel Marthey
FCY-MTY
Administrateur des vols VIP



Isafjordur, en réel et version FSX (décor "Iceland-revisited" de Tatu Kantomaa)

L'Islande et les VR



Vers une nouvelle destination, L'Islande

À vous de voir dans quel sens vous voulez faire ce tour...

Et je ne vous cache pas que certaines approches sont assez difficiles !

Une petite vidéo parlant mieux qu'un long discours, observez une approche réelle sur [Isafjordur \(BIIS\)](#).

Ou, au même endroit, [avec FSX](#)...

Et comme d'habitude, quelques liens pour agrémenter vos voyages :

- Les informations [de VATSIM](#).
- Décor spécifique à [Isafjordur](#), par David James Collyer.
- L'Islande freeware [d'ORBX](#).
- "[Iceland-revisited](#)" par Tatu Kantomaa (cf page précédente).

Je vous souhaite bons vols et bon amusement.

René FCY-RDV

Responsable Ouest-Europe

L'Islande a trop longtemps été délaissée par CyberAvia, deux aéroports seulement étaient ouverts Reykjavik et Keflavik.

Depuis le début 2018 pas moins de 12 aéroports vous accueillent, avec 58 liaisons A/R !

Tous les vols intérieurs sont en catégorie A et, de plus, un tour organisé par Marco vous fait visiter l'île et ses alentours [en 14 escales](#) (dont 8 dans l'île), au départ de Copenhague ou Dublin, les deux faciles à joindre de toute la planète puisque ce sont des hubs.



Akureyri (BIAR)

BoulettAvia et nostalgie ?

Certains la réclament... Cette rubrique plait et je me demande s'il n'y a pas là un peu de vague à l'âme, regret d'une jeunesse maladroite, les premiers pas hésitants de bébé, déséquilibre sans cesse rattrapé et bouille ravie d'un sourire rayonnant, jusqu'à ce que la chute soudain renfrogne tout cela en des pleurs un peu factices : ce n'est pas la

Abandon de poste...

(Ndlr : dans ce qui suit, le terme "Mto3" ou "météo 3" sont des facilités de langage, qui évoquent la "difficulté 3" des VR, donc vent à n'autoriser que des bœufs sans cornes, visibilité réduite et risque de pannes...)

Écœuré, je suis !

Peut-être le péché de présomption, je me lance dans un Ajaccio Paris en Mto3. Conditions pas trop pires, et pas de panne, je me réjouis in petto, tout se passe bien, et fausse manip à la balise M, décrochage et cratère :-)

Obstiné, je recommence illico, et là la MTO présidentielle m'a soigné : visi 2 km, panne de PA dès le départ, voyage gerbeux à mort, arrivée cahin caha à Coulommiers, et là, panne de VOR ! Que celui qui a réussi à poser

douleur qui les inspire, plutôt la vexation d'avoir échoué.

Mais je m'égare... Quoique ! 😊

Donc, voici une autre plongée au pays des souvenirs, heureux bien sûr, quand ce n'était pas de l'anecdote c'était du plaisir de la raconter...

Dominique Vialet

Encore merci, Jean-François Daussy !

le 737 avec 2 km de visi, pas de PA, pas de VOR ni d'ILS et les turbulences présidentielles m'écrive, je le dénonce illico aux MIB, c'est un martien !

Je n'ai même pas attendu le crash, un Ctrl-C, et ce message pour m'épancher sur une épaule virile et fraternelle. Snif.

(Ndlr bis : cette anecdote est une rareté. Nous en avons vu des crashes, des erreurs, des acrobaties plus ou moins volontaires, des boulettes, donc, même une agression par des chats (déjà racontée, voyez nos anciens numéros ;-)), jamais le coup du pilote qui "saute en marche" de désespoir... Espérons qu'il était seul dans l'avion !)

Cher président:

Je suis sincèrement désolé pour la destruction d'un nouveau B747 en Israël et des frais que cela va provoquer. J'ai été le plus discret possible avec la presse locale.

Je me suis planté car tout à coup, je suis tombé comme une pierre, tout droit....

Je volais en descente vers 2500 ft à la vitesse de 200 kt lorsque c'est arrivé..

Qu'est-ce-que ça peut être, une faute de ma part, une farce des nouvelles aventures, un gremlin dans la nouvelle version ?

(Ndlr : ou de la mauvaise foi ? 😊)

Lettre d'excuse...

(Ndlr : à l'époque, "Europe 1 et 2" étaient des décors complémentaires payants qui se surajoutaient à la zone "Europe" de FS, l'ensemble fonctionnant en harmonie et quasi indispensable aux amateurs de vols "locaux")

Salut les pilotes !

Histoire d'enseigner votre dimanche soir, car c'est un plaisir sans cesse renouvelé de rigoler des misères des autres, je vous raconte ma dernière en date, mais sûrement pas dans la longue série de mes galères.

Après avoir briqué mes galons tout neufs, envoyé ma photo en pied et en grand uniforme à ma vieille tante Adèle, je me concocte un Paris Athènes aux commandes de mon tout nouveau A340-300 rétrofité avec une avionique

Super-Phil , troqué à Air-France contre un manuel de droit social et un bulletin d'adhésion au SNPL pour le PDG. Pour compléter le tableau, un DP-GPS tout neuf. Manquait pas un bouton de guêtre.

OK, je décolle, je passe au-dessus de chez moi (bonjour les enfants !), je vire à Pontoise, et roule ma poule, en route pour la Grèce. Le GPS couplé au PA fait son boulot comme un grand, TVB à bord. Pour vérifier le boulot du GPS, je prends quand même les fréquences des VOR, pour voir, et tout d'un coup, vers Sarajevo, plus rien, les 2 VOR muets. P... je me dis, c'est encore un coup de Karadzic,

Dans le décor...

tant pis, on continue.

J'arrive vers Athènes et toujours rien : les VOR muets et un paysage aussi varié qu'un discours d'homme politique, le Sahara en moins riant :-(Et le GPS qui me disait : mon grand, tu es au-dessus de l'aéroport ! Bref, je tourne, je vire, je refais un passage verticale, toujours rien. En désespoir de cause, je coupe l'aventure, 3 heures de vol pour rien.

Et là, intuition, je vais voir ma bibliothèque de scènes : un crétin que je ne nommerai pas avait désactivé la scène Europe du CD-ROM. Tant que j'étais dans la zone d'Europe 1 et 2, tout allait bien, mais après....

Pour vérifier, j'ai repris depuis Sarajevo, et là, nickel, le paysage est superbe, et la piste est bien là :-))

(Ndlr : celle-ci, du même auteur, s'appelait "de l'utilité des check-list". Pas faux, ça, d'ailleurs !)

Après mes débuts laborieux en niveau 3 sur Paris Athènes, je me chauffe le retour sur Marseille ce soir. Vous me connaissez, un monstre de rigueur et de précision, plan de vol peaufiné, deux médailles de St-Christophe, GPS dernière version, tout bien.

Un peu présomptueux, j'opte pour une Mto2, bien pourrie comme d'habitude, je roule, et je décolle : un éléphant mort :-)

L'A340 refuse de dépasser 170 kt la

Inertie fatale !

poignée dans le coin, refuse de monter, menace de décrocher à tout moment, l'horreur. Je fais 50nm comme ça, j'arrive péniblement à 7000ft et toujours 180kt, puis je passe une seconde en vue externe, et là que vois-je ? Cet abruti de copilote avait sorti les spoilers, sans doute accroché en manœuvrant les gaz différentiels à la souris pour tourner le machin au sol :-((

Il a pris 2 baffes devant Natacha, je l'ai enfermé dans les toilettes sans lecture, j'ai rentré les spoilers, et tout est rentré dans l'ordre. Bon, c'est pas tout ça, le GPS me susurre qu'on arrive du côté de Nice, je vais quand même retourner en cabine jeter un œil. Si vous n'avez plus de mes nouvelles, mettez une croix sur le cratère, vous savez où il se trouvera !

(Ndlr : Extrait d'un message prouvant qu'un vol peut être réussi malgré un crash final)

[...] Enfin, à la quatrième tentative, j'ai pu me poser (alors là parfaitement, un Kiss landing) sur l'aéroport de Midway (Mto1 tout simplement).

J'ai roulé jusqu'au parking, j'éteins les moteurs, je mets mes freins de parking, le système me donne mon code de fin de vol, je le note et pendant ce temps crac boum, l'avion bouge et le message "crash détecté, veuillez refaire le vol" apparaît. [...]

Serrez le frein à main ! Le frimeur...

(Ndlr : les mécaniques, vaut mieux pas les rouler !)

Après un vol Marseille - Istanbul sans problème (merci GPS) je me pose avec un kiss landing, je roule, plein de la satisfaction du devoir accompli envers la compagnie et là, bêtement, pour impressionner Natacha, je dépasse les 25 kt réglementaires, je coupe les moteurs, j'arrive sur la lancée droit sur l'aérogare...

Non, non, je ne me suis pas mangé le bâtiment, je bloque direct avec les freins de parking, je dirige mon regard vers le haut de l'écran pour noter mon code... et l'avion fait une ruade, un cheval de bois, et crash...

Ah... refaire le vol... Sot que je suis, je me hais...

(Ndlr : de l'influence de la musique sur le moral du pilote...)

Eh bien moi, j'ai la meilleure : après un vol crashé Mto3, je fais le même vol en Mto2, là crash aussi, alors essayant d'être plus raisonnable, je prends le même vol avec Mto 1.

Là je le réussis, posé comme une fleur, mais... je ne sais pas si c'est la fébrilité de mes petits doigts boudinés, mais au moment où mon code s'inscrit, je clique sur la croix de fermeture des fenêtres et quand il me demande si je veux quitter FS98 je réponds, sûr de moi : oui !

Moralité: 3 vols pour rien, une envie de jeter le CD de FS98 à la poubelle.

(Ndlr : liste de fournitures...)

Suite à son dernier vol Havana Fort de France en Mto3, le soussigné passe commande des fournitures :

- 1 pilote automatique acheté ailleurs que dans une casse au Tadjikistan, bref, qui marche !
- 280 sacs en papier pour mal des transports.
- 27 bombes Pliz moquette pour l'intérieur de l'avion.
- 1 pied de biche pour démonter les hublots afin d'aérer.
- 8 maillots de corps pour remplacer ceux trempés par l'équipage lors de l'approche.

Persévérance... "T.p.àç.p.c." ? Un pilote secoué...

Puis le grand calme, d'un seul coup : recherche de bruit, platine laser un peu fort, Gloria Gaynor, "I will survive", et cela me donne des ailes pour y retourner !

Conclusion : alors j'y retourne, en Mto1 voire Mto0, si ça existe !!!

Et je vous jure que le Président aura mon rapport ce soir.

(Ndlr : un bon coup de volant...)

Moi j'ai eu un pb : mon clavier est juste sous mon yoke CH Products.

Au bout de 2 heures de vol, je m'incline sur un point tournant et le yoke appuie juste sur la touche Echap du clavier !

Le gag sympa, tout est à refaire !

(Ndlr : la touche Echap arrête l'aventure qui contrôle le vol pour CyberAvia)

- Une médaille et une prime pour Natacha qui fut héroïque.
- Une médaille de St-Christophe grand format pour l'accrocher devant le PA, ça ne gênera pas, vu ce qu'il sert.
- Une bouteille de mercurochrome pour soigner le bras du copilote (les ongles de Natacha ont été extraits, mais ça suppure).

C'est tout pour le moment.

(Ndlr : les anecdotes continuent, elles, page suivante...)

(Ndlr : celle-là était intitulée "un peu plus à l'ouest", une expression qui a dû faire plaisir aux tintinophiles...)

Alors voilà, il n'y a pas 15 minutes, je prépare mon vol CyberAvia de Rennes St-Jacques à Lyon Satolas. Je calcule tout bien : la distance, le temps estimé, le fuel, tout ça quoi... Puis je lance FS, et je clique sur "décollage" pour lancer la situation CyberVol qui est la situation par défaut sur ma machine... du moins c'est ce que je crois à ce moment-là...

Je ne prête pas trop attention aux bâtiments que j'aperçois du parking, et je saisis les paramètres du vol : fuel,

Au long cours...

PA, Nav1 sur le VOR de Nantes. Tiens, je ne reçois pas le signal du VOR de Nantes ? Je dois être trop bas me dis-je bêtement, sans chercher à comprendre pour l'instant, trop occupé à consulter la météo du moment. Et puis tout le monde sait qu'il y a d'énormes montagnes en Bretagne qui gênent les émetteurs VOR :-)...

Le moment est venu de choisir la piste pour le décollage. Tiens l'ATIS ne fonctionne pas ? Doit y avoir une erreur dans le plan de vol (dans la doc Europe 2 il n'y a pas d'ATIS pour Rennes...) ou alors z'ont oublié de rembobiner la cassette... Bon je choisis la piste, m'aligne et décolle et prends un cap au 210. Tiens je vois

déjà la mer ? Je jette un oeil sur la carte : non, c'est pas possible, c'est bizarre... En 30 secondes, me voilà en train de survoler la mer et en plus j'aperçois de hauts sommets le long de la côte. Je passe en vue extérieure de l'avion et là je découvre avec horreur que la Bretagne est devenue une île !!!

Je me souviens alors que la nuit passée j'ai fait un petit tour du côté de Pointe-à-Pitre... Damned ! Je suis parti pour faire un Pointe-à-Pitre - Lyon Satolas en ATR42 et avec 370 Gallons de Fuel !!!

Je ne vous dirai pas si j'y suis arrivé, à vous d'inventer la suite :-))

Un grand classique...

Voilà, tout fier de mes nouvelles pédales, je m'entraîne sur Meigs, touch and go 3 à 4 fois: impeccable.

Vol Ajaccio - Marseille MTO 3:

*1^{er} essai : à l'arrivée, panique aux pédales, **AU SECOURS ! CRASH !***

*2^{ème} essai : tout à mon approche, arrivée sur l'ILS impeccable, volets sortis 20°, vitesse 110 Kt, la piste approche doucement, je débranche "Approche", un petit coup de palonnier à gauche puis à droite, alignement parfait, la piste défile dans l'axe et là : **CRASH !** Et la bande de messages m'annonce sans aucun ménagement : "la prochaine fois, sortez votre train d'atterrissage"...*

(NDLR : no comment, tout est dit !)

(NDLR : une page symbole d'échange et d'entraide, à Fort de France - FdF -, un pilote et la tour débriefent)

...ne disposant pas de la STAR de FdF, je demande un guidage aux oignons à TFFF_APP. Aussitôt il me route sur le NDB de Pointe à Pitre qui est derrière moi... :-)

On rectifie rapidement, guidage nickel vers l'ILS, mais l'ATC m'indique un QFU de 115° pour la piste, alors que mes livres me donnent 93°. Étrange... Je demande confirmation, mais l'ATC s'obstine. OK, le chef a toujours raison, on y va, je règle l'ILS en conséquence, et je trouve qu'il réagit

Inattention, ô toi source de nos maux (et mots)...

bizarrement. Après quelques zigzags erratiques, j'ai la piste en visuel, bien à droite, et je confirme que le QFU est bien 93°.

Sans doute confus de sa boulette, l'ATC disjoncte (planton machine) et je me pose incognito. Dommage, c'était du grand style ! :-)

Le contrôleur :

Je confirme ! Tout s'est passé comme ça ! Amis contrôleurs, soyez super organisés !

Dans la première heure, tout va bien, puis progressivement, plus de trafic. Je fais un chat avec Mermoz et il me dit être débordé, je lui propose de prendre PaP Twr (tour de contrôle de Pointe-à-Pitre), il accepte.

Je quitte mon écran et je plonge dans mes classeurs, sortir les cartes de

PaP. Je reviens à mon écran, les cartes en main et là, sur la fenêtre du chat, Mermoz me prévient : des avions arrivent pour moi à FdF : je me concentre, cartes devant les yeux.

Tu arrives et me demandes une aide pour l'approche je te donne la balise AR de PaP !

Tu me dis qu'elle est derrière. Je ne comprends pas mon erreur. je te donne un vecteur cap 180° puis cap 130°. Là tu me demandes le QFU de la piste, je t'annonce 115°, celui de PaP. Tu me dis ton étonnement. Je ne comprends plus rien !

Je te vois tanguer sur l'axe

d'approche. Je zoome pour t'aider. Trop de zoom, erreur fatale ! Le temps de relancer, de me connecter, tu m'annonces posé, QFU 93°. Je prends la carte et ne comprends plus rien ! Balise AR, QFU 115° !

Une rafale d'avions arrive, je les guide. L'un d'entre eux me demande l'ILS, je lui dis de mémoire 109.90 et je vérifie sur la carte, j'ai 110.30. Je m'attends à une protestation, mais rien, le pilote se pose sans problème ! Je ne comprends toujours pas !

À 1 heure 30, dernier pilote au sol, je range mes papiers et là, **horreur**, les cartes de FdF apparaissent **sous** mon tas de cartes de PaP !

Contrôleurs, ayez de l'ordre, ne faites pas comme moi !

(NDLR : Bonjour chez vous ! 😊)