

COCKPIT



La lettre d'information des pilotes

Août 2017



Dans ce numéro :

Quoi de neuf chez CyberAvia ?

Nouvelles des activités

Un cadeau d'anniversaire...

Boulettes d'hier et d'aujourd'hui !

Sommaire

Tribune

3 Les mots du Pacha

[Jean-Marie Corda](#)

La vie de la Compagnie

4 Quoi de neuf chez CyberAvia ?

[Jean-Marie Corda](#)

L'activité Cargo

9 Un nouvel appareil

[Patrice Jouan](#)

Les Missions

11 Quelques images...

[Dominique Vialet](#)

VIP

12 Le monde du rêve

[Daniel Marthey](#)

Les VR

16 Et P3D V4 ?

[Marc Manandise](#)

Rencontre avec une légende

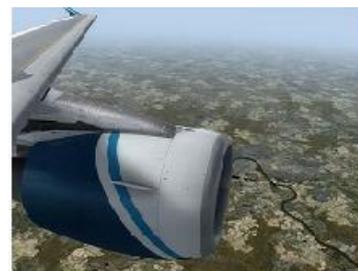
20 Un cadeau d'anniversaire particulier

[Serge Villez-Mognier](#)

Le BoulettAvia

26 La nostalgie a de l'avenir (?)

[Dominique Vialet](#)



Ci-dessus :

Quoi de neuf – Un cadeau d'anniversaire - Cargo - VIP - VR - BoulettAvia

En couverture :

Image Patrice Jouan « En descente sur Queenstown - NZQN ».

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 !



On continue...

Bonjour à tous,

Voici le numéro de l'été. Ce sont les vacances, il sera sans doute un peu moins fourni, mais l'essentiel est là.

Outre les rubriques habituelles que les cadres vous ont concoctées, je vais faire un point sur l'avancement des travaux de CyberAvia (la compagnie et l'association) et des objectifs futurs.

Comme d'habitude, je vous invite à la patience et je pourrais même vous le dire de vive voix (à lire dans mon billet) mais surtout, n'hésitez pas à profiter du potentiel que vous offre CyberAvia.

Et bien entendu :

N'oubliez pas amis pilotes, que Cockpit est aussi votre « magazine » et je ne peux que vous encourager à écrire votre prose afin de le rendre plus vivant et de vous l'approprier...

**Bonne lecture !!
A très bientôt**

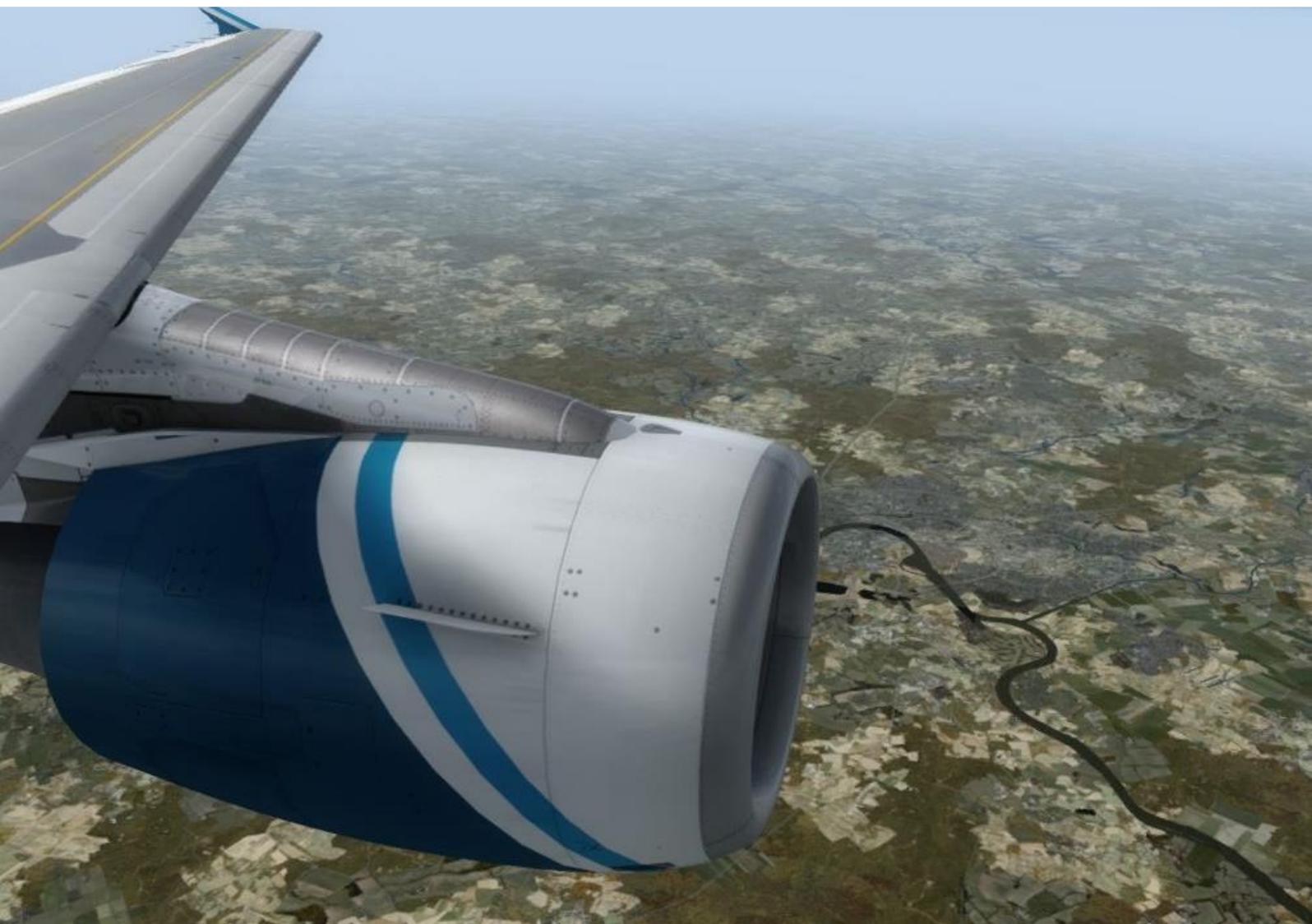


Image Patrice Jouan « vue sur Châlons »

La vie de la Compagnie

Quoi de neuf chez CyberAvia ?

Bonjour, tout est dans le titre...

La première chose, c'est la mise en place entre les cadres d'une réunion, qui pour l'instant n'a pas forcément de récurrence établie, mais qui a l'avantage d'informer et de se fixer des objectifs.

La première en date a permis de faire le point sur l'avancement de l'étude de CIP (pour pouvoir le mettre à jour et l'améliorer). Comme on vous l'avait dit, c'est long et compliqué mais ça avance. D'ailleurs nous sommes à la recherche de personnes ayant des compétences en développement WINDEV afin de donner un coup de main.

Pour l'instant, tout fonctionne (avec quelques ajustements ou bidouilles), mais à terme on doit pouvoir évoluer, car aujourd'hui si la modification ou la création de liaisons (VR ou VIP) ou de missions restent possibles, les activités

Cargo sont pour l'instant limitées à l'existant.

Certes il y a suffisamment de quoi faire mais il serait vraiment intéressant de continuer à développer voire à améliorer ou corriger les régions existantes. C'est pourquoi nous recherchons aussi un spécialiste ou quelqu'un ayant des connaissances solides en PHP et MySQL (Excusez-moi pour les éventuelles fautes mais c'est vraiment pas mon domaine).

Le but est d'étudier la faisabilité de rajouter des liaisons en s'affranchissant des contraintes actuelles.

Néanmoins, on est encore capable de rajouter pour cette activité des aéronefs.

A l'heure où je vous écris, le Dash8 en version Majestic Software est sorti des ateliers de peinture.

Patrice vous en parlera plus en détail,



Vol VFR au Canada ☺



Curtiss C46 Commando en transit et en essai de ligne

Les nouveaux simulateurs, l'INPI.....

P3D étant doucement en train de prendre le pas sur FS, il est, comme Flight Simulator en son temps, en constante évolution.

Aujourd'hui la dernière version est sous la forme 64bits. Notre CIP étant en 32 bits, cela risque-t-il de poser problème ?

Eh bien non, notre ami Marco et sa bande ont testé diverses configurations avec FSUIPC et cela fonctionne. Ils devraient mettre en ligne un tuto sur le site afin que vous puissiez faire les manipulations adéquates, qu'ils en soient remerciés.

Après ces quelques nouvelles de la compagnie, venons-en à l'association.

A la fin des années 90, Fabrice avait décidé de protéger le nom de CyberAvia en l'inscrivant à l'INPI (Institut National de la Propriété Industrielle). Outre son inscription, il se chargeait de renouveler cette « Marque ».

Lors de son départ, nous étions dans une période de renouvellement qu'il n'a pas pu

faire.

Du coup, la marque étant en son nom, nous avons dû faire les déclarations nécessaires pour passer l'ensemble au nom de son épouse et de ses enfants pour ensuite pouvoir la renouveler.

Vous suivez toujours ?? 😊

Je vous fais grâce du temps de recherche, de mails échangés avec l'institut pour enfin recevoir la confirmation début Janvier que notre demande de changement était bien arrivée.

Forts de cette nouvelle, nous nous sommes empressés de faire le renouvellement de la marque (250 Euros).

Sereins, il ne nous restait plus qu'à remplir un acte de cession gratuite pour que le nom CyberAvia soit enfin géré par l'association.

Las.....



Début Juin, nous recevons de ce même institut un papier attestant du changement de nom. Ouf diriez-vous ??

Et bien non, car le dossier n'ayant été traité qu'au mois de Mai, nous recevons mi-juin un papier indiquant que notre demande de renouvellement est caduque (fin du renouvellement en Mars/Avril). Donc, alors que le délai de traitement n'était pas de notre ressort, nous voilà pénalisés et en plus le nom CyberAvia tombe dans le domaine public ☺.

Enrique, notre trésorier Adjoint et interlocuteur direct, a du coup promptement racheté le nom pour le profit de l'association, évitant par la même que notre nom soit utilisé pour d'autres choses. Je tiens ici à souligner sa rapidité de réaction et je l'en remercie grandement.

Quand je vous dis que l'on ne s'ennuie pas chez CyberAvia ! ☺

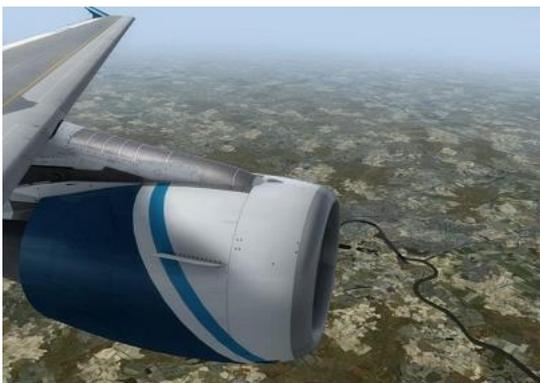
Enfin, le dernier point que je vais aborder avec vous, sera l'AG de l'association et de la Compagnie.

Comme vous le savez, les deux peuvent se faire ensemble mais sont différentes. L'association et son AG ne se font qu'avec les membres fondateurs, par contre l'assemblée de la compagnie permet de se rencontrer, de vous communiquer de vive voix, le résultat de l'AG association et de vous proposer de nouveaux projets.

Je compte faire cette assemblée au mois d'octobre, en week-end, à Nîmes.

Outre le fait que c'est la ville de notre siège social, je souhaite accueillir la famille de Fabrice pour leur montrer que la communauté qu'il a créée est toujours là et que nous essayons de la faire vivre.

Soyez attentifs, je communiquerai début septembre les coordonnées de l'hôtel et des restaurants pour ceux qui veulent participer.



Me voilà arrivé à la fin de cet article.
J'espère vous avoir éclairé et pour ma part
j'espère aussi que vous prendrez le temps
de le lire...

Il me reste plus qu'à vous souhaiter une
bonne fin de vacances d'été et surtout
n'oubliez pas...

Volez CyberAvia !

Le Pacha



Cargo...

Nouvel appareil dans la flotte Cargo !

Bonjour à tous.

Peu d'évolution dans la section cargo depuis la disparition de notre regretté Fabrice sauf... sa flotte.

Le Dash 8 Q400 Majestic y fait son entrée dans la catégorie « moyens ».

Il s'agit d'un avion dit « hardcore » et payant. J'avoue qu'il n'est pas donné, mais depuis que j'ai acheté la version Pro, je n'ai jamais regretté mon achat.

Il est, à mon avis, de très bonne qualité aussi bien pour le graphisme que pour le modèle de vol.

La version Pro offre la possibilité de copilottage, qui fonctionne très bien.

Nous avons déjà quelques avions Payware dans cette catégorie (ATR F1, A320F et le B737 Wilco), en voici un nouveau et je le trouve très au-dessus des précédents.

Dans la catégorie « lourds », c'est le B767 LVLD qui vient étoffer la flotte.

La motorisation est proposée en 3 versions : GE, PW et RR.

Ne possédant pas cet appareil, je ne peux malheureusement vous en parler, mais j'ai oui dire qu'il enchante ceux qu'ils l'utilisent.

Côté activités, les vols en réseau du mercredi soir continuent et vous êtes tous les bienvenus, sauf pour cette période estivale où il y a relâche.

Si vous avez envie de faire de l'IFR pensez aux nouveaux avions..... !

En vous espérant toujours plus nombreux dans cette activité, je vous souhaite bons vols à tous !

Patrice Jouan



Voici une photo de notre vol cargo dans les Alpes réalisée par Cédric le 31 Août 2016.

Nous pouvons remarquer la qualité des textures.

Ici au-dessus de Sisteron

Missions

En images pour ce numéro,
le plaisir des missions
Aéroclub en réseau...



Dans le cockpit de Patrice Jouan



Quelques rencontres...





Le monde du rêve des vols VIP

Le monde des pilotes : des avions et des escales

Pour tous les pilotes, le monde aérien peut se résumer à deux composantes majeures : l'avion qu'ils pilotent (et quel que soit l'objet du vol) et les points de départ et d'arrivée du vol dont ils ont la charge. Les vols VIP réels ne dérogent pas à ces principes élémentaires. Et ces mêmes principes s'inscrivent

tout naturellement dans l'activité VIP de notre compagnie CyberAvia. Dans la mesure du possible, ce sont aussi ces principes qui feront la grande singularité des vols VIP au sein de notre compagnie et qui lui vaudront des règles de fonctionnement particulièrement originales.

Le pilotage des VIP : le choix du luxe en fait un monde très particulier, en vol comme au sol.

Chez CyberAvia comme ailleurs, celui qui peut louer un avion d'affaires ne manque pas de moyens. Sa contrepartie est d'exiger un confort – voire un luxe – de haut de gamme.

S'il choisit et l'avion et le trajet, il est évident que nous lui devons un service de qualité. Ceci fait que nos pilotes doivent avoir atteint un niveau certain d'expérience pour piloter cette flotte VIP : la qualification B des VR. Nous ne pouvons pas confier de tels avions et ces passagers à des débutants.

De plus, compte tenu de la diversité des trajets possibles, le pilote doit être à même d'élaborer son plan de vol,

car la compagnie ne le fournit pas.

Enfin, le pilote dispose d'un choix d'appareils destiné à servir tous types de clients (hommes d'affaires, touristes fortunés, jet-set...) sur tous types de trajets.

A ce jour, la flotte CyberAvia-VIP compte 19 modèles d'avions (court, moyen et long courrier), soit 68 appareils en tout, dont la très grande majorité est disponibles en freeware dans notre hangar. Les derniers appareils acquis par CyberAvia (2 Challenger 300 et 2 Global Express XRS) ont été mis en service en septembre 2015.

Il faut cependant constater qu'au sein de cette flotte qui semble numériquement conséquente, certains appareils ne volent quasiment jamais... Il n'est donc pas nécessaire de réfléchir à de nouvelles « acquisitions » puisque nous sommes très loin de rencontrer un manque d'avions face à la demande.

De plus, les moments où le nombre de pilotes VIP se trouve le plus important sont les challenges organisés inopinément et sur des thèmes divers ; or à ces occasions, le nombre de pilotes participants

George (CYXS) en janvier, à Rennes (LFRN) en décembre ; cette dernière (certains, sauveurs qu'ils furent du Père Noël, s'en souviendront sans doute !) ouverte d'urgence pour permettre d'embarquer Merlin l'Enchanteur extrait de Brocéliande à destination de Rovaniemi (EFRO).

Dans cette même année, nous avons atteint « l'extrême Alaska » à Anchorage (PANC), aussi bien que découvert les plages de Guayaquil (SEGU), La Barbade (TBPB) et Scarborough (TTCP). Et comme se développe aussi un tourisme vers

Vols VIP : des avions en nombre suffisant, et des escales nouvelles... pour peu de pilotes.

n'est en moyenne que de 20, chiffre ayant varié entre 36 et 10. Etant donné le nombre de pilotes que compte CyberAvia (environ 500 à ce jour, dont au moins 450 qualifiés), on ne peut dire qu'une chose : « peut mieux faire ! ».

Il n'empêche que pendant ce temps et malgré ces observations, nous continuons de développer le nombre - et le luxe imaginé - de nos escales VIP !... Ceci enrichit d'autant la variété des trajets possibles, ceux-ci étant laissés comme il se doit à la libre initiative de nos pilotes.

Ainsi l'année 2016 avait-elle permis la création de 11 nouvelles escales VIP, de Calgary (CYYC) et Prince

les « pays froids », nous n'avons pas pu délaissier la Norvège avec 3 nouvelles escales, Bergen (ENBR), Kirkenes (ENKR) et Tromso (ENTC). En cours de route, un congrès de psys nous a fait découvrir le Lac de Constance à Friedrichshafen (EDNY), aéroport resté cher à la maison Dornier.

Conclusion : il y a de la place, beaucoup de place, pour tous ceux qui ont envie de rêver en VIP !

Daniel Marthey
FCY-MTY

Administrateur des vols VIP

Les vols VIP du premier semestre 2017

S'il semble, à la lecture des pages précédentes, que les vols VIP ne suscitent pas un très grand enthousiasme parmi les pilotes de la Compagnie, il faut tout de même modérer cette impression et regarder la réalité : il suffit en effet de consulter l'activité fournie pour constater qu'il y a bien, parmi tous nos pilotes, un noyau

d'habitues du pilotage de tout ou partie de nos 68 avions d'affaires. Mais un noyau seulement puisque, entre le 1^{er} janvier et le 30 juin 2017, si **732 vols VIP** ont été réalisés pour un total - non négligeable - de plus de **1648 heures**, ce bilan a été réalisé par... **67 pilotes** seulement... En rappelant que l'on peut utiliser tous les

Un noyau d'habitues... mais un noyau seulement.

appareils de la flotte VIP - et quelle que soit leur catégorie - à partir du moment où l'on a simplement acquis la qualification B des Vols réguliers (moyen-courriers), cela signifie qu'**au moins 450 pilotes de notre Compagnie sont habilités à voler dans l'activité VIP !**

Nous sommes donc très loin de nos possibilités, d'autant que celles-ci sont accrues par un nombre d'escales qui augmente régulièrement et multiplie ainsi les trajets possibles, trajets laissés au choix et au goût de chacun. Ainsi, s'il y avait 197 escales VIP au 31 décembre, on en comptait 211 au 30 juin 2017 et on en trouve 223 à ce

jour : « l'espace VIP » s'accroît !

Quant au noyau déjà évoqué des pilotes VIP de ce 1^{er} semestre 2017, il est mené par le *Top 5* qui suit :

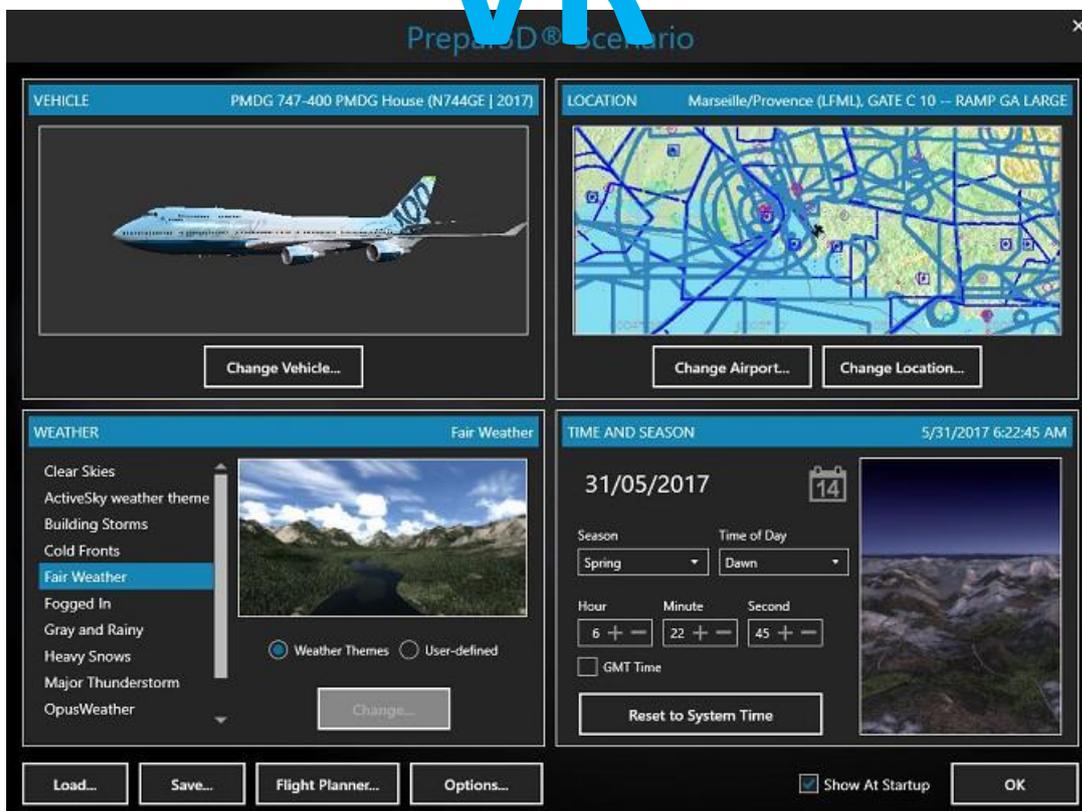
- Ernest Daurrevel : 422 h 12,
- Michel Dion : 197 h 25,
- Edmond Staskewitsch : 174 h 04,
- Marc-André Lalande : 116 h 28,
- Jean Etienne Fischer, 58 h 16.

Si certains veulent bouleverser cet ordre ou d'autres s'y glisser avant la fin de l'année, il n'y a plus qu'à..... ! Et à bientôt également pour le retour des Challenges !

Daniel Marthey
FCY-MTY
Administrateur des vols VIP



VR



Et si l'on commençait
à s'intéresser
à Prepar3D version 4 ?

Qu'en est-il de cette nouvelle version de Prepar3D ?

La version 64 bits de P3D (version 4) est sortie ce 30 Mai 2017.

Petite révolution dans le monde de la simulation, excepté pour X-Plane qui existe déjà en version 64 bits mais ce logiciel n'est pas suivi par CyberAvia.

Les différents développeurs ont très rapidement mis à disposition des utilisateurs de cette nouvelle version leurs logiciels et c'est une bonne chose.

Adeptes de ce simulateur depuis sa version 1 et sachant qu'il intéresserait la plupart des pilotes de CyberAvia, je me suis lancé dans l'aventure dès la sortie de P3Dv4 et... Je ne le regrette pas du tout.

Il y a cependant un MAIS ! Et oui, pour pouvoir profiter pleinement de ce simu 64 bits, je vous invite à lire les spécifications Min et recommandées par Lockheed Martin avant l'achat et

c'est ici :

<http://www.prepar3d.com/system-requirements/>

Les prix demandés (suivant version que vous souhaitez acquérir) sont ici :

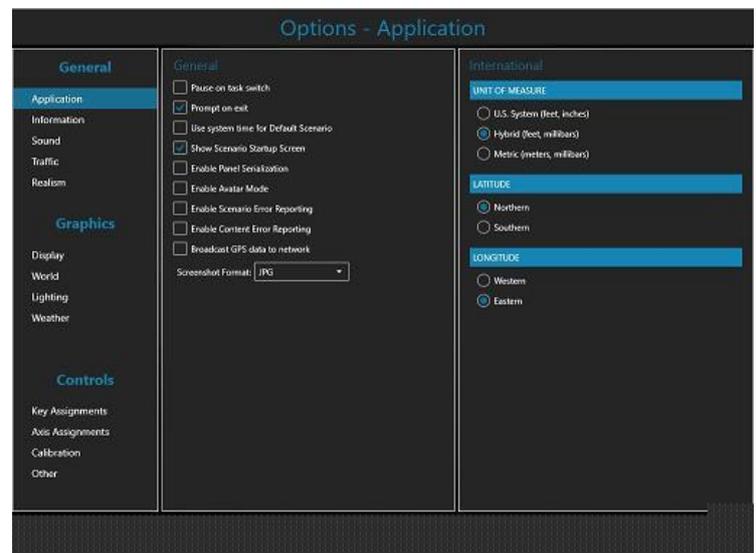
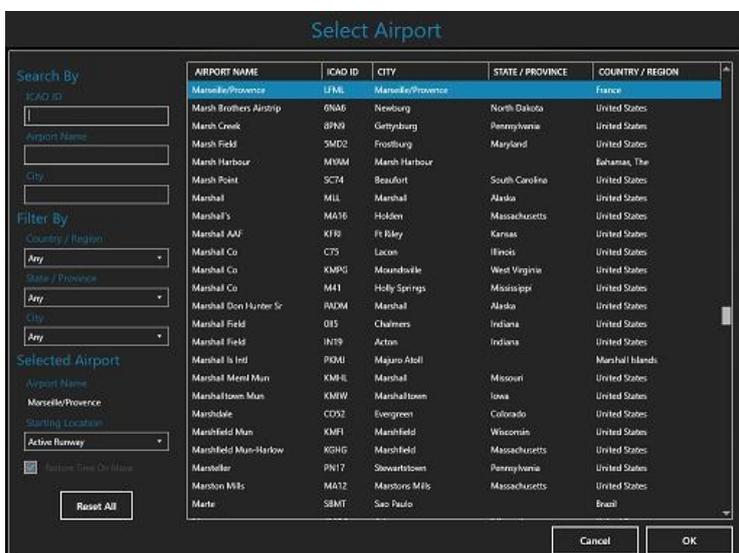
<http://www.prepar3d.com/product-overview/prepar3d-license-comparison/>

Et enfin, si vous souhaitez tout savoir sur ce dernier né je vous invite à vous rendre ici :

<http://www.prepar3d.com/news/2017/05/114192/>

Ayant effectué une trentaine de vols sous ce nouveau simulateur, je puis vous dire qu'il est nettement plus agréable que la version 3 (qui était déjà très chouette) et qu'il est promis à un bel avenir 😊

Attention à la carte graphique qui est nettement sollicitée (je vous conseille une carte de 4GB RAM minimum) !



P3Dv4-CIP et BN VR



Avec la sortie de ce simulateur 64 bits ... ma plus grande crainte était... l'utilisation de CIP et les boîtes noires !

De plus, CyberAvia utilise FSUIPC de Pete Dowson et ce dernier avait déclaré il y a quelque temps qu'il ne développerait plus un FSUIPC 64 bits ! Ben zut alors me direz-vous.

Mais ... heureusement notre ami Pete est revenu à de meilleurs sentiments malgré son âge (74 ans) et nous a sorti une version 64 bits dénommée FSUIPC5 – version 5.103 disponible ici :

<http://www.schiratti.com/dowson.html>

Avec la sortie de la 1^{ère} version de FSUIPC5, je me suis lancé dans les tests CIP et BN VR en espérant que notre valeureux CIP et ses boîtes noires puissent fonctionner et ... oui ... cela fonctionne avec un seul petit

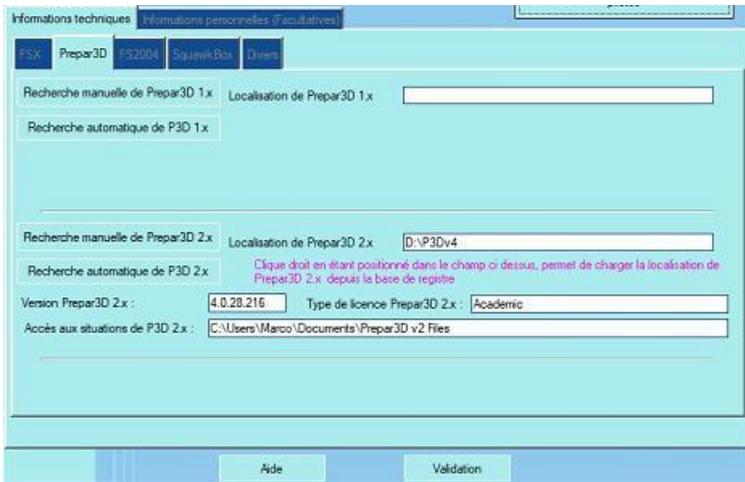
message (que vous verrez plus loin dans cet article, mais qui n'est pas du tout bloquant.

J'ai installé FSUIPC5 dans mon P3Dv4, j'ai fait un copié-collé de mon FSUIPC4.ini de P3DV3 vers P3Dv4 et j'ai renommé cet FSUIPC4.ini en FSUIPC5.ini.

Pour votre information, ci-après copie écran d'une partie de mon fichier pilotes.ini de CyberAvia, légèrement adapté.

```
callsign=FCY-MMA
//fs2004_langage=1
P3D=D:\P3Dv4
P3D_app=C:\Users\Marco\AppData\Roaming\Lockheed Martin\Prepar3D v4
P3D_PERSON=C:\Users\Marco\Documents\Prepar3D v4 Files
p3d_licence=Academic
p3d2=D:\P3Dv4
p3d2_app=C:\Users\Marco\AppData\Roaming\Lockheed Martin\Prepar3D v2
p3d2_PERSON=C:\Users\Marco\Documents\Prepar3D v2 Files
p3d2_licence=Academic
p3d2_version=4.0.28.216
```

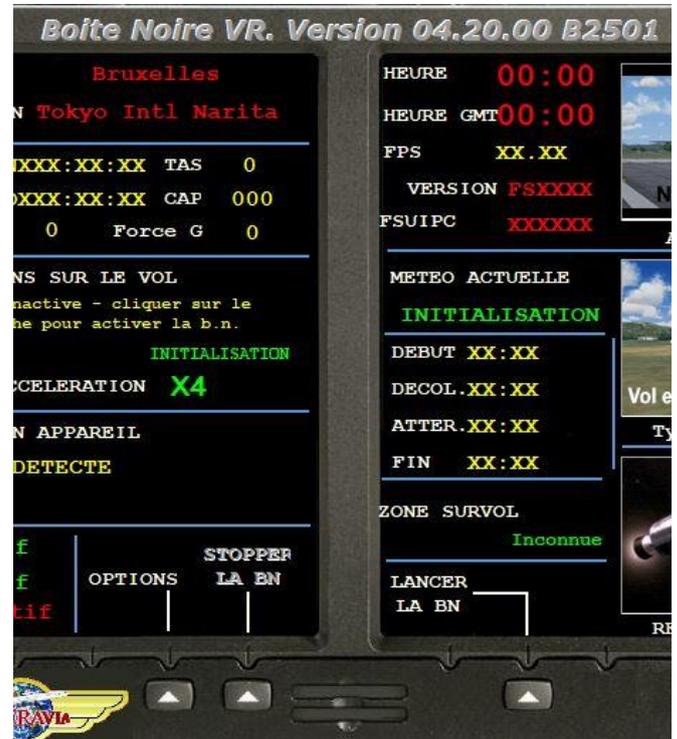
Ci-après, une copie écran de mon CIP, onglet « Utilitaires », sous-onglet « Paramétrage / outils CIP » et bouton « Modification des paramètres ».



Pour terminer cet article, voici deux autres copies d'écrans de la BN VR.

Le premier avec le fameux message qui n'est pas bloquant et le 2^e qui vous montre que le vol programmé est bien repris par la BN VR.

Il suffit simplement de cliquer sur « OK » dans l'avertissement et le message disparaît, puis dans la foulée apparaît la fenêtre ci-après.



Les autres boîtes noires (VIP, CARGO et logbook missions) ont également été testées avec succès.

Actuellement P3Dv4 est en version 4.0.28.21686.

Quant à la mise à jour et l'évolution de CIP et des boîtes noires, notre Pacha se charge de « communiquer » 😊

Marc Manandise
FCY-MMA

Rencontre avec une légende

L'histoire commence le 8 septembre 1943.

Cette date est très importante car c'est celle à laquelle je suis né et sans cet événement tout ce qui suit n'aurait pas eu lieu !

Le 9 septembre j'ai bien tété et je fêtais mon premier jour sur terre.

Pour la suite je vous la fais courte car ce que je vais vous raconter se passe le 26 juillet 2013 et comme il va

s'écouler 25.524 jours entre ces deux dates, je risque de vous lasser.

Sachez simplement que les hasards de la vie peuvent conduire à des conséquences incroyables.

En effet, c'est parce que je me suis inscrit dans un club de vol à voile que j'ai pu faire un Paris - Pékin dans le cockpit d'un B777 et que j'ai pu vivre l'expérience que je vais vous raconter ensuite.

Les hasards de la vie...

Pourquoi ? Parce que le président du club à une époque et moniteur actuellement, est commandant de bord Air-France et m'a fait le magnifique cadeau de me faire faire avec lui le vol entier vers la Chine et parce que le président suivant est un ancien de l'armée, possesseur d'un avion mythique de collection et qu'il m'a fait un cadeau non moins magnifique.

L'histoire se passe donc le 26 juillet 2013. Nous avons rendez-vous sur le terrain de Salon-Eyguières (LFNE pour les habitués, dont Jean-Marie Corda à qui j'adresse un coucou amical).

Je connais bien le trajet, car comme j'y sévis comme secrétaire du club de vol à voile, je m'y rends pratiquement tous les jours.



Didier, notre président de l'époque, nous attend, mon épouse et moi, près de son Robin et nous voilà partis pour un vol vers Cuers où je ne sais toujours pas ce qui m'attend.

On passe au Sud de la Sainte Victoire et après les tabassées locales, nous dit-il fréquentes ici, nous nous posons sur le terrain de Cuers et nous dirigeons vers un hangar près duquel se trouve un ancien Mirage 2000 : ambiance !

Didier ouvre le portail et à la limite du soleil et de l'ombre je découvre une merveille.

Comme je vous ai dit plus haut que je vous la faisais courte, je ne vais pas prolonger le suspense trop longtemps car j'en entends qui râle en disant : « mais enfin il va nous le dire ce qu'il découvre, oui ou non ? »

Ce que je découvre c'est un splendide Fouga Magister ! Mon premier réflexe est de me dire que l'on dirait une maquette tant il me paraît petit et bas sur le sol !

Et puis j'ose m'approcher et à mesure que j'en fais le tour, je me rends compte que, certes il est près du sol avec son train court et ses petites roues, mais que cette impression de petitesse vient de l'extraordinaire harmonie de ses formes. C'est la beauté faite avion ! Quand on sait que son constructeur construisait au départ des planeurs, on est moins surpris.





Tout est beau dans cet appareil, sa forme générale, son empennage si caractéristique, son revêtement qui brille de mille feux, ses décorations, la petite ouverture des prises d'air de ses deux réacteurs...on a envie de le caresser comme un chat....et je ne

m'en prive pas !!!

Mais l'histoire ne s'arrête pas là, car si le prétexte de notre venue à Cuers était la venue d'un contrôleur pour une visite, je vois bien qu'il se trame tout autre chose quand Didier va chercher un tracteur pour sortir la bête.





Et là tout s'enchaîne : la visite prévol, le plein, la combinaison, le casque, la montée à bord...



Le démarrage des moteurs, le bruit assourdissant, tant il est aigu, des Turbomeca Marboré et puis la fermeture des verrières et je suis tout surpris de voir ma femme se tenir la tête à deux mains au bord de la piste à cause du bruit alors que dans l'avion c'est presque le silence.

On s'aligne, on décolle, c'est doux, c'est merveilleux, ça pousse bien sûr, mais gentiment, c'est un animal docile.



Une figure qui n'a pas dû être très académique...

On s'éloigne du terrain et Didier s'aligne sur une route, je ne sais plus laquelle et pour tout dire je m'en moque et le festival commence.

Pour une expérience de ce genre il y a deux types de pilotes, ceux qui veulent vous montrer leurs biceps et chercher à vous faire peur ou à vous faire vomir et...Didier.

C'est un ancien de l'armée, pilote de Jaguar entre autre, et son pilotage est aussi fluide en Fouga qu'en planeur.

En planeur pour tenir longtemps en l'air il faut piloter super propre, en voltige si on veut de belles figures c'est pareil.

Tout y passe, tonneaux, boucles, renversements, tout s'enchaîne et toujours dans l'axe de la route !

À la radio il me demande régulièrement si ça va et j'en redemande !

Pour terminer, il me demande ce que je voudrais comme figure, je lui réponds que mon fantasme c'est le tonneau à facettes et dans la foulée il me fait un tonneau à huit facettes en s'arrêtant

bien entre chacune histoire de les compter et je peux vous assurer qu'il n'en manque pas une !

Le temps s'est écoulé à une vitesse prodigieuse et nous revenons vers Cuers quand il me dit « allez, à toi, fais-moi un joli tonneau, tu tires légèrement sur le manche pour le mettre en légère montée et tu tournes ». Heureusement qu'il a précisé de tirer légèrement sur le manche, car à la moindre sollicitation ça répond.

Je me mets donc en légère montée et manche à gauche toute : la réponse est instantanée....et le cri de Didier immédiat : « pousse ! » : hé oui, quand on s'est mis en montée au départ, si on ne met pas aussitôt manche au neutre, quand on est sur le dos, manche vers soi, on pique !!!

La figure que j'ai effectuée n'a pas dû être très académique mais ce brave Fouga sait être tolérant et son pilote apte à rectifier les bêtises de son passager !



Pas besoin de raconter...et puis on ne peut pas s'empêcher de raconter quand même !!!!!

Et voilà, c'est fini, vent arrière, étape de base, finale et sur les ailes, comme sur nos planeurs je vois les aérofreins sortir, pas de doutes, le fabriquant était bien au départ dans le vol à voile.

Je rêve souvent de ce vol qui n'a été rendu possible que grâce à la générosité et à la compétence de Didier.

En descendant de l'avion je n'ai pas eu besoin de raconter mon vol à mon épouse, elle pouvait le revivre dans mes yeux encore émerveillés par ce

que je venais de voir et vivre.

Serge Villez-Mognier
alias Alf Apapaoskar.



C'était le « BoulettAvia »

Oui, c'est une nouvelle fois notre rubrique bon enfant, à prendre avec le plus de légèreté possible, le recueil des bourdes, gaffes et maladroites commises en des temps anciens par nos as d'aujourd'hui... Mais oui, c'est du passé tout ça (quoique ?), il est bien évident que l'inexpérience supposée des « coupables » explique un tel

catalogue de mésaventures... Et que celui qui n'a jamais pêché leur jette la première pierre !

Une fois n'est pas coutume, c'est un reporter indépendant qui va débiter la narration des anecdotes, avec honnêteté et rigueur, bien sûr...

Et merci à Jean-François Daussy, 🤝 !

Dominique Vialet

Des pannes et des dégâts...

L'information vient de tomber sur les téléx de l'Agence France Presse....

Un Boeing 737-400 de la compagnie CyberAvia a eu des incidents techniques lors d'un vol Havana-Fort de France par une MTO classée 3 sur l'échelle Erdinger.

Une panne de VOR avant l'arrivée à Kingston (Jamaïque) a induit des problèmes de navigation au commandant de bord, le très fameux Frédéric E*** qui s'est perdu au-dessus de la mer des Caraïbes. Le temps ainsi perdu a provoqué un manque de carburant et les deux réacteurs de l'aéronef se sont coupés lors de l'approche finale.

Ce n'est que la dextérité du commandant de bord, pilote du mois

chez CyberAvia, qui a permis de poser l'appareil sur la piste de Fort de France sans dégâts. On déplore deux crises cardiaques parmi les passagers ainsi que l'accouchement prématuré d'une jeune maman.

Les passagers se sont groupés en collectif pour attaquer la compagnie CyberAvia en dommages et intérêts. Grosse frayeur de l'équipage, on a même vu l'hôtesse, la très charmante Natacha reconforter le pilote à la descente de l'avion.

Le constructeur américain ne remet pas en cause la fiabilité des instruments de navigation embarqués et dénonce là une faute de pilotage...

De son côté, le commandant de bord n'a fait aucune déclaration.

Pointe-à-Pitre, de notre correspondant :

On est sans nouvelles de trois avions légers disparus depuis hier soir dans les environs des Saintes.

Ces Cessna 182S appartiennent à la compagnie CyberAvia. Pilotés par Yann P***, Jérôme R*** et Philippe D***, ils faisaient partie d'un groupe de 5 avions ayant décollé hier soir de Pointe-à-Pitre. Ils ont été aperçus successivement à Basse-Terre, la Désirade, Marie Galante, puis aux Saintes. Leur passage a provoqué un tel émoi dans les populations que personne n'est actuellement en mesure de dire combien d'avions ont été aperçus à quel endroit.

Une mystérieuse affaire...

Les rescapés, Christophe O*** et Jean-François D***, ont été interpellés après leur atterrissage aux Saintes, par ailleurs remarquable de précision et de finesse. Le lieutenant-colonel Mermoz, chef de la BCSCD (Brigade Caraïbe de Surveillance des Cessna Douteux) a recueilli leurs propos incohérents, où il est question de Bud, de biberon au rôti, de "hippet", et de connexion... Il y a là des indices d'activités que la morale et la législation réprouvent.

Le fait que le PDG de la Compagnie, M. Fabrice E*** soit actuellement en séjour dans un paradis fiscal de la Méditerranée ne fait que jeter un voile supplémentaire sur cette troublante affaire. Nous tiendrons bien évidemment nos lecteurs au courant des développements ultérieurs.

Hier au soir, une horde de super-pumas teutoniques entre les mains de pilotes ayant visiblement abusé de Costières du Gard ont sillonné le ciel nîmois. Leur vol chaotique et aléatoire a épouvanté la population locale.

*La Luftwaffe a envahi Nîmes « comme en 40 », disaient les anciens en enfermant leur petites filles dans les caves. L'essaim infernal, conduit par le wisigoth Pierre E*** a interrompu la corrida qui se déroulait dans les arènes de la ville en liesse.*

*Pierre E***, un mordu de photo aérienne, demandait fréquemment à sa troupe de s'aligner pour prendre*

Panique à Nîmes !

des photos de famille.

*Christophe L*** et Jérôme R*** ont soufflé quelques pierres millénaires du Pont du Gard avec leur rotor ravageur.*

Un dénommé Yann avait tellement abusé de vin local qu'il ne voyait même plus l'antique ouvrage et a dû être conduit vers lui par ses acolytes avinés...

Inondant les fréquences d'insanités incongrues, la horde s'est posée un moment à Montpellier soit disant pour attendre des congénères qui ne sont jamais arrivés (coma éthylique ?)...

*Il s'avère que ces pilotes en virée ont profité d'une permission de leur chef : l'Oberstumpführer E*** pour subtiliser les appareils et se payer un petit survol touristique de la région, y semant l'effroi et la panique.*

De notre correspondant permanent à Porto-Rico :

L'émotion fut grande ce soir à la tour de contrôle de Luis Munoz à San Juan (Porto-Rico). On a en effet été sans nouvelles pendant un très long moment du vol régulier CyberAvia Fort-De-France - San Juan.

Au soulagement général, l'avion est finalement apparu sur les écrans de contrôle, venant d'une direction diamétralement opposée à celle qu'il aurait dû prendre.

Après un atterrissage remarquable de velouté, le commandant de bord D***.,

On peut à juste raison se demander comment sont recrutés et formés les pilotes de certaines compagnies...

*Aujourd'hui encore, un B737 de la compagnie CyberAvia s'est écrasé à l'atterrissage sur l'aéroport de Midway (Hawai - USA). Vu la fréquence de ce genre d'incident dans cette compagnie, ceci ne constitue plus une information. Mais on est en droit de remettre en question l'autorisation qui lui a été donnée d'ouvrir près de cent nouvelles liaisons commerciales, lorsque l'on voit que le pilote, un certain Frédéric E***, lors d'un vol effectué immédiatement afin d'effectuer une reconstitution de*

A donf, les gaz dans le coin !

Le mieux est l'ennemi du bien.

visiblement très soulagé, a déclaré dans son rapport avoir été emporté par une fougue juvénile qu'on ne saurait lui reprocher : sur les conseils d'un collègue stakhanoviste et un peu fondu sur les bords, le commandant Frédéric E., il a passé la surmultipliée x32, un dispositif exclusif des avions CyberAvia, et a dépassé sans les voir à la vitesse de 12000 kt les points de report qu'il aurait dû prendre. Le temps de réaliser son erreur, il était à proximité de l'île Grand Turk, à 300 NM au-delà de sa destination. Il a juré qu'on ne l'y reprendrait plus

(NDLR : en ces temps anciens, il était possible d'accélérer le fonctionnement de FS lors des vols réguliers... mais ça, c'était avant !)

l'accident, a tout simplement reproduit le même crash aérien, détruisant ainsi un nouvel avion.

Le maintien de leur licence à ce type de pilote viendrait-il de la puissance de leur syndicat ? Peut-on les autoriser à survoler le territoire des Etats Unis ? L'opposition a demandé la création d'une commission d'enquête sénatoriale.

On attend cependant l'accord de la Maison Blanche, qui tarde à se prononcer du fait des achats induits par cette situation : acquisition de 9457 B737 et 2547 B747 en remplacement des appareils détruits...

Ronald Wayne, « Honolulu Tribune ».

NDLR : Mais redonnons la parole aux héros anonymes de ces aventures... Tout d'abord, démontrons que la simulation n'empêche pas la convivialité !

Cet après-midi je me programme un Paris Athènes en niveau 3. Temps de crasse, 1x le cocktail habituel. :-)

Très concentré au départ, j'effectue la première heure de vol sans PA (hormis pour le maintien de l'altitude)...

Tout va bien, pas de panne.

Dring !!!, non ce n'est pas une alarme, ce sont des amis qui viennent me rendre visite. Pendant les congratulations je programme le GPS, je charge la route. J'ai deux heures devant moi, et nous

L'amitié avant tout !

entamons la part de tarte aux pommes concoctée par mon épouse.

Une heure et demie plus tard (et 2 coupes de champagne), je reprends ma place et désactive le GPS... Je devrais être à 30 mn d'Athènes. Mais le doute s'installe, aucun VOR ni ADF reçu ! Entre deux nuages, j'aperçois la mer. Ça ne colle pas avec mon Pdv, à ce moment je devrais être sur la terre!!!

Vérifications immédiates, ouverture de la carte! Et... en fait, je m'approche de l'Islande Keflavik !!!!!

Dans ma hâte, j'ai programmé le vol Paris/Chicago pour aller à Athènes :-)))

Moralité : si tous les chemins mènent à Rome, ils ne mènent pas pour autant à Athènes :-) !

Décidément, je n'arriverai jamais à Ajaccio.

Et celle-là, personne l'a faite, j'en suis sûr.

Courte finale 02, mon PC est branché sur une prise sans la terre.

Je suis pieds nus quand, tout d'un coup, mon genou effleure le capot du PC, choc électrique !

Je fais un bond, le clavier par terre, le manche en piqué et... vous connaissez la suite.

Alors, qui l'a faite, celle-là, hein ?

NDLR : la réponse fut "personne"...

Ennuis électriques...

NDLR (encore !) : "Mais ça, c'était avant", direz-vous, vous aussi ? Ah, oui ? Voyez cette image, de juillet 2017 (merci à J. F. Moreau) montrant la fin d'un vol suite à un appui sur "Ctrl+F1" au lieu de "Ctrl+1" :



Heureusement que persistent nos soucis divers et variés ! La simulation serait d'un monotone sans eux, n'est-ce pas ? 😊