

COCKPIT



La lettre d'information des pilotes

Juin 2014

Dans ce numéro :

Des cartes postales...

XPlane nous quitte

Cargo, Missions, VIP et VR

bilans et nouvelles des activités

Un vol "Aéroclub"

CyberAvia et vous (une interview)

Et une fiction ...

Sommaire

TRIBUNE

3 La tribune du Prez.

[Fabrice Erdinger](#)

Merci !

4 L'opération cartes postales

[Fabrice Erdinger](#)

Cargo

6 Une nouvelle région, l'Orégon.

[Jean-Marie Corda](#)

CIP

10 La fin de XPlane.

[Fabrice Erdinger](#)

Les Missions

11 Les avions des Missions : le début.

[Marc Lauer](#)

15 Aéroclub : un vol réel... Dans P3D !

[Fabrice Erdinger](#)

VIP

31 Les "challenges VIP", qu'est-ce que c'est ?

[Daniel Marthey](#)

VR

38 Le nouveau tour du monde catégorie B

[Marc Manandise](#)

40 VR au Maroc : Oujda

[René Vandavelde](#)

Interview

42 Pierre-Jean Augier, pilote CyberAvia

[Fabrice Erdinger](#)

Fiction

46 Une histoire cruelle ...

[Dominique Vialet](#)



Ci-dessus : cartes postales, interview, vu dans P3D V2...
En couverture : FSX, Jeju, Corée (RKPC) dans la brume.

Tribune du Prez

Le Prez

Né à Livry-Gargan en 1966, il a vécu en région Parisienne jusqu'à l'âge de 21 ans.

Exilé dans le Sud (Nîmes), ses passions pour l'aviation et l'informatique l'ont poussé à créer CyberAvia en 1995 au sein des PVF (Pilotes Virtuels de France).

D'abord diffusée sur les BBS (Internet n'existait pas encore), CyberAvia a vu son essor se poursuivre avec les versions successives de Flight Simulator, et la démocratisation d'Internet.

Depuis, la compagnie virtuelle poursuit son existence, le nombre de pilotes oscillant entre 500 et 510 suivant les périodes de l'année.



Joyeux anniversaire CyberAvia !

Cela vous a peut être échappé mais, le 18 avril 2014, CyberAvia a soufflé sa 18ème bougie. Je ne referais pas la genèse de cette formidable aventure, mais sachez que peu de structures bénévoles dédiées à la simulation de vol civile peuvent se vanter d'exister depuis aussi longtemps.

Si CyberAvia se poursuit depuis 18 ans, c'est que d'une part une équipe compétente gère avec le plus grand sérieux cette structure, et d'autre part que bon nombre de pilotes nous font confiance pour agrémenter leurs vols dans leur simulateur de vol (il y a longtemps que les effectifs de CyberAvia dépassent les 500 pilotes actifs).

Trois mois se sont écoulés depuis le dernier numéro de Cockpit. Durant ces trois mois j'ai dû affronter les chimios, qui se révèlent très lourdes à supporter. Ceci explique mes absences de plusieurs jours toutes les quinzaines. Durant ces périodes difficiles, c'est l'équipe du staff qui prend le relais pour les problèmes récurants de la compagnie. Merci à eux !

Les derniers examens montrent une stabilisation de la maladie, et les chimios sont prolongées pour encore trois mois.

Merci pour tous les messages de soutiens reçus après l'annonce de ma maladie dans le précédent numéro de Cockpit.

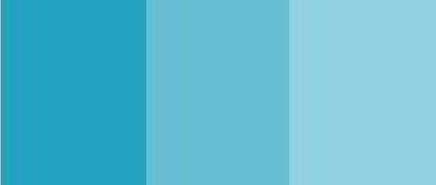
Le combat continue... Comptez sur moi !

Je pense que nous nous retrouverons en septembre pour un prochain numéro de Cockpit. Et n'oubliez pas que vous pouvez aussi participer à cette lettre d'information de CyberAvia en envoyant vos articles aux deux adresses :

cockpit@cyberavia.org et vol.libre@cyberavia.org.

Bonne lecture et bonnes vacances pour ceux qui en prennent !

Fabrice Erdinger.



Merci à tous !



Une opération lancée sur la liste de distribution et qui a pris une grande ampleur ...

Mais qu'a t'il pris à Marco de lancer une telle opération ?

Début Mars, l'opération carte postale était lancée sur la liste de distribution : "*Pour encourager le Prez à lutter contre la maladie, envoyez lui une carte postale*".

Résultat des courses, un SUPER élan de solidarité est parvenu dans ma boîte aux lettres.

A ce jour, plus de 50 cartes postales ont atterri à Nîmes ! Le facteur doit se demander combien de connaissances je dois avoir avec tous ces courriers !

Ci dessus, un petit échantillon de ce qui maintenant fait partie de MA collection...

Des cartes postales des quatre coins du monde : Limoge, Paris, Nicaragua, Belgique, Ireland, Suisse, Canada, Lyon, Casablanca, Nouvelle Calédonie, Lille, Barcelone, Ambazac, Toulouse, Bretagne ... et j'en oublie !

Des cartes d'encouragements, de prompt rétablissement, humoristiques, ludiques géographiques et même un abécédaire se poursuit au fil de mes chimios.

que dire ? Que dire devant cet élan de générosité, d'humanité ? Que dire à part : **MERCI !**

Merci pour votre sollicitude. A chaque carte découverte dans ma boîte aux lettres c'est un rayon de soleil, un formidable coup de pied au c*! pour poursuivre le combat contre cette insidieuse maladie. Lorsque le moral est bas, lorsque les effets secondaires deviennent primaires, il est bon de relire vos cartes.

Vous êtes formidables, et vous me prouvez que CyberAvia est bien plus qu'une simple compagnie aérienne virtuelle. Un seul mot : continuez !

Votre "Prez", oh combien ému !

Fabrice.



Cargo et l'Oregon





Ligne de feux, proche de Klamath Falls

L'OREGON

Vous avez pu découvrir cette nouvelle région que Cyberavia vient d'investir, mais voyons ce qui a pu amener la division Cargo à s'y intéresser.

D'une superficie équivalente au Royaume-Uni, l'Oregon est bordé à l'ouest par l'Océan Pacifique et à l'est par l'état de l'Idaho.

Partageant l'état en trois parties, deux chaînes de montagnes s'étendent du nord vers le sud.

La première chaîne appelée « Chaîne côtière » est un ensemble de montagnes proche de l'Océan dont le point culminant est le mont Ashland (2296m). La deuxième Chaîne de montagnes, située plus à l'est (Environ 200km des côtes), se nomme « la chaîne des Cascades ». Orientée nord-sud, son plus haut sommet culmine à 3426m (Le mont Hood). Entre ces deux chaînes, une plaine fertile s'étend elle aussi du Nord au Sud.

Au détour d'une soirée, la rencontre d'un pilote sous contrat avec l'US Forest Office

(Office des forêts US), nous mène à une étude de marché. En effet, l'Oregon est couvert dans sa partie est de forêt de conifères comme le Séquoia. L'été les ravages causés par les incendies obligent l'office des forêts à faire appel à des pilotes contractuels pour la surveillance, le transport et le convoyage des moyens de lutte entre les différents sites de cet Etat.

C'est ainsi que la division a commencé à s'implanter au sud, sur l'aéroport de Klamath Falls, qui devient lors de la saison des feux la plaque tournante de la lutte aérienne contre les incendies. Nos premiers contrats ont été le transport de barils de retardant (Agent extincteur) vers les sites les plus éloignés.





S'appuyant sur cette implantation, la Division a montré son savoir faire dans l'utilisation des petits aérodromes difficilement accessibles.

C'est ainsi que d'autres contrats ont été obtenus pour le transfert de pompiers et autres techniciens vers des zones critiques.

Toujours tournée vers la forêt, des démarches ont été entreprises vers les sociétés de bûcheronnage qui sont implantées entre les deux chaînes de montagnes et qui exploitent notamment des concessions sur la « chaîne des Cascades ». Basées sur la reconnaissance de zone exploitables, ces missions se sont ensuite orientées vers le transport sur place de matériel et d'ouvriers.

Compte tenu de la demande, un ensemble de liaisons (Cat A et B) maille

toute la vallée de Roseburg à Portland en passant par Eugène.



Morane Paris en mission de reconnaissance



Extension vers le nord et l'est de l'état.

Nos liaisons prenant de l'ampleur, nous nous sommes intéressés ensuite à la région de Portland.

C'est la plus grande métropole de l'Oregon, qui représente un foyer économique important avec notamment les sièges et les usines de production de grandes sociétés de vêtements sportifs (comme la marque à la virgule...).

Nous avons pu ainsi développer un ensemble de liaisons entre les différents états, afin d'approvisionner en première les différents sites de production qui eux sont situés plus à l'est sur le plateau de la Columbia, proche de l'Idaho.

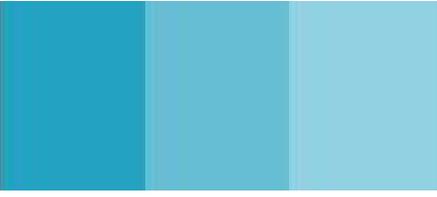
Encore une fois, une organisation structurée nous permet d'utiliser toutes

les gammes de la division :

- Gros porteurs pour les liaisons inter-états
- Moyens-porteurs de nos bases principales vers les secondaires
- Les transporteurs légers pour les aérodromes difficilement accessibles en zone montagneuse.

La jonction entre les différentes bases se faisant par voie routière.

J'espère vous avoir éclairé sur nos méthodes de prospection, et ne manquez pas l'interview d'un pilote Cargo dans notre prochaine édition !



FIN DE L'EXPLOITATION DU SIMULATEUR "X-PLANE"

La prochaine version de CIP sera disponible très prochainement. En ce début Juin, l'équipe du staff teste les dernières améliorations que proposera cette version de CIP.

Cette nouvelle version est développée avec la dernière mouture du langage utilisé pour tous les logiciels

CyberAvia : Windev.

Ainsi, en plus de CIP, ce sont les Boîtes Noires pour les vols réguliers, pour les vols Cargo et pour VIP qui seront impactées.

De plus, le dernier né des logiciels maison : Logbook pour les missions aéroclub sera également mis à jour.

Tous les logiciels de la compagnie impactés par la mise à jour de CIP...

Il ne vous a pas échappé que je n'ai pas mentionné une mise à jour de la Boîte Noire X-Plane pour les vols réguliers !

Il ne s'agit pas d'un oubli... En effet, vu le peu de vols effectués avec ce simulateur, nous avons décidé de stopper l'aventure.

En ce début juin, nous comptabilisons seulement 6 vols effectués avec X-Plane depuis le début de l'année. Ces 6 vols ont uniquement été effectués par deux pilotes !

Vu l'investissement que nécessite la maintenance d'un logiciel tel qu'une Boîte Noire et le peu d'intérêt de votre

part, nous ne jugeons pas souhaitable de poursuivre l'exploitation de X-Plane (en version 9 et 10).

Ce n'est pas un évènement fréquent : la dernière fois qu'un simulateur était mis à l'écart chez CyberAvia, c'était ATP, en avril 1997 !

(les cessations de support des versions trop anciennes de FS ne sont pas des abandons de produit)

Les simulateurs supportés par CyberAvia à partir de la prochaine version de CIP seront donc :

FS2004 - FSX - P3D v1 - P3D v2.

Options Views World Sim Nav/Com Scenery

N041° 57' 38.5316" W087° 53' 29.3991" ALTIT +001205 Ft.



Chicago O'Hare - Information Charlie 18:00 zulu weather - Measured ceiling



Cessna 182RG "N2001Z" dans FS5 - Avril 1995 (avion présent de FS5 à FS2000)

Les avions Mission du début



Learjet 35A "N5FSL"
Avril 1995 (FS5 à FS2000)



Sopwith Camel
Avril 1995 (FS5 à FS2002)



Stearman "835"
Octobre 1995 (FS5 à FS98)

Au début de CyberAvia, en 1995, il y avait les missions... avec Flight Simulator 5.0a puis 5.1.

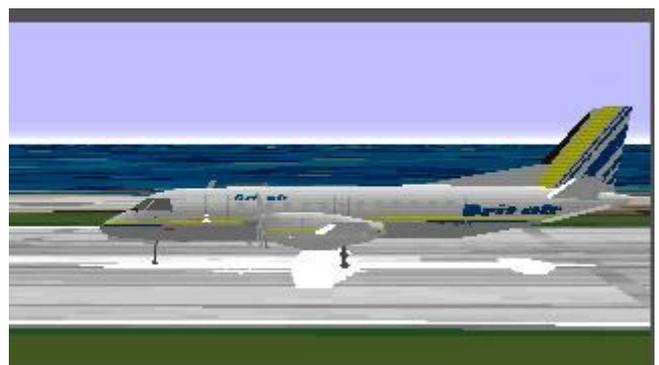
La toute première mission, sur C182RG, date du 18 avril 1995, une époque où la compagnie n'avait pas ses propres couleurs. En décembre de la même année, apparaît la première livrée CyberAvia (**Boeing B747-400 "F-GJSB"**)

utilisés en missions, puis en VR. Ce furent les premières acquisitions de la compagnie qui, encore jeune, avait aussi recours à quelques prêts de compagnies telles qu'Air France, avec l'**ATR 42-300 "F-GECE"**...



ou BritAir, avec le **Saab 340B "F-GFBZ"**.

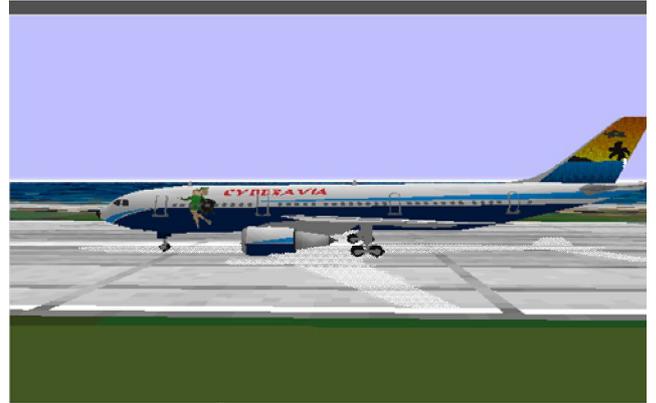
puis l'**Airbus A320-200 "F-GJSA"**,



Bien que tous les types d'avions soient utilisables dans les missions, c'est avec les avions légers que l'essentiel de cette activité se développe. En mai 1996, toujours sur FS5, CyberAvia achète ses premiers avions d'aéroclub peints aux couleurs de la compagnie, à savoir un **TB20 Trinidad "F-GENS"**



les missions le 16 octobre 1996. C'était un **Airbus A300-B4**



dont je ne retrouve pas l'immatriculation. Il est resté en service sous FS95 puis sous FS98.

C'est avec cette version de FS qu'apparaît en décembre 1997 le

Des liners, des avions légers, des hélicos... ...il y a de tout dans les missions.

et un **TB21TC** Trinidad "F-GGIT". La livrée CyberAvia est encore verte, avec une variante blanche que l'on peut trouver par exemple sur le **TBM 700 "F-REMI"**.



A partir d'octobre 1996, encore sur FS5, Natacha apparaît sur les fuselages dans une livrée bleue assez proche de celle que l'on connaît aujourd'hui. Le premier avion ainsi décoré entre en service pour

premier hélicoptère de la compagnie, le **B206B "N29PD"**



qui plus tard dans FS2000 et 2002 sera immatriculé "N700MS".

En 1998, CyberAvia concentre ses efforts sur les VR (32 types d'aéronefs dont Concorde) et n'acquiert qu'un seul avion pour les missions.

C'est le **DHC6-300 "F-CYRM"**



Et oui, cette année-là, c'est le début des immatriculations en F-CYxx, la première étant celle du Concorde justement : F-CYBR en juillet 1998.



On n'est pas encore dans le hardcore mais pour l'époque, quelle machine !

Jusqu'en 2001, année de lancement de "CARGO", peu d'acquisitions pour les missions : un **AS350**

1998, les premières immatriculations en "F-CY" font leur apparition.

L'année suivante en novembre, avec les nouvelles possibilités de FS2000, CyberAvia s'offre pour les missions le Dassault **FALCON 50 "F-CAEA"**



Cet avion est un petit bijou et offre un cockpit très réaliste, un modèle de vol peaufiné avec soin et une grande qualité des textures tant intérieures qu'extérieures.

ECUREUIL, un **PA-28 "F-GGMT"** emprunté à l'aéroclub de Marseille, un **DR-380**, un **DR-400**, un planeur **ASW-20** et un **Agusta 109 E**, premier appareil FS2002 pour les missions.



Voilà, c'est tout pour cette fois.

Je vous raconterai la suite de la saga des avions CyberAvia Missions dans le prochain Cockpit.

Amitiés, Marcus,
F-CYMLR, Equipe Missions.



Mission aéroclub de LFME à LFME



Comme en vrai !

Je vous propose un petit reportage d'un de mes derniers vols en mission aéroclub. Cette mission, est issue d'un "vrai" vol que j'ai eu la chance de faire avec mon ami Pierre (alias kéké).

Fin janvier 2014, profitant d'une météo clémente et d'un RTT bien mérité, nous

avons réalisé un vol aux commandes d'un PA28 de l'aéroclub de Nîmes.

Ce vol nous a permis dans un premier temps de survoler le pont du Gard, puis la météo étant assez bonne de faire un aller retour sur Candillargues (LFNG).





Pour la mission, se sera un PA28 RT

Quelques libertés ont été prises par rapport au "vrai" vol.

D'une part, l'avion : dans le simulateur j'ai utilisé un PA28 train rentrant, alors qu'avec Pierre nous avons utilisé un PA28 train fixe.

D'autre part, ayant d'abord survolé le pont du Gard nous avons fait un tour sur Candillargues : le trajet dans P3D n'a pas été effectué dans cet ordre.

La page précédente présente le PA28

au départ de Courbessac, garé juste devant l'aéroclub de Nîmes.

Ci-dessus, c'est le roulage vers la 18.

Le simulateur utilisé pour ce vol est P3D V2.2. J'utilise le décor Flight Méditerranée de chez France VFR, avec en plus Occitania de Papy Moustache.

En effet, le décor de France VFR pose des textures photos-réalistes, mais arbres ni bâtiments.





Première étape : Candillargues

Une fois les essais moteur terminés, on s'aligne sur la 18 et on décolle !

Sitôt en l'air, tourmons à droite au cap Est / Sud Est. Nous passons entre la ville de Nîmes sur notre droite, et l'aéroport de Garons sur notre gauche

(voir ci-dessous).

Au passage des 1000 ft sol, nous contactons Garons pour nous signaler. Poursuivons en laissant l'autoroute A9 sur notre droite.





L'étang de l'or. Le défi : trouver Candillargues !

On aperçoit la source Perrier (Image ci dessus) et les bâtiments des chaînes d'embouteillages : nous sommes déjà au niveau de Vergèze !

Nous passons la ville de Lunel que nous laissons sur notre droite. L'étang de l'or est bien visible à 1500 FT.

Pas évident de repérer l'aérodrome de Candillargues. Que ce soit lors du "vrai" vol ou là dans le simulateur !

Enfin ! Nous repérons la piste et les quelques hangars de l'aérodrome (Merci Occitania). Cf image ci dessous. Passage verticale terrain pour un tour de piste main gauche.





Verticale terrain, une approche à vue main gauche.

Lors de l'approche du "vrai" vol, nous avons un formidable tableau tout autour de nous : le ciel bleu, l'étang, et entre l'eau et l'avion quelques flamand roses qui volaient, sans doute effrayés par le bruit de l'appareil.

La machine est préparée pour un touch and go sur Candillargues. La piste en service est la 32.

Lors du vent arrière, on sort un cran de volet et on adapte la vitesse. La concentration est maximale.





Après le touch and go, cap à l'ouest ...

Après cette escapade sans escale sur LFNG, nous retournons vers Nîmes.

Mais, pour ce vol virtuel, je m'autorise une petite variante : en prenant un cap 110° après la remise de gaz, allons survoler la cité médiévale d'Aigue Morte.

Encore une fois, le décor d'Occitania permet de disposer d'objets 3D, il affiche même la tour de Constance !

Avec les textures photo-réalistes de France VFR qui affichent les salins au Sud de la cité, le spectacle dans Prepar3D est superbe !





Retour vers Nîmes.

Il est temps de reprendre le cours "normal" du vol.

Avec le décor réaliste qu'offrent les textures de Flight Méditerranée, Je repère aisément le chemin des canaux que je suis pour rejoindre Nîmes.

On laisse même l'hôpital Carémeau sur notre gauche. Je ne m'y attarde pas...

La réalité rejoint ici trop vite le virtuel !





Survol des arènes

Le virtuel permet de s'octroyer quelques libertés. Lors de notre "vrai" vol avec Pierre, il n'a pas été question de survoler la ville !

Mais ici je ne résiste pas à l'envie de voir des arènes et le centre ville dessinés par les auteurs d'Occitania.

L'effet est bluffant. On voit les arènes, la voie de chemin de fer. On devine facilement l'esplanade et les principaux boulevards et artères de Nîmes.

C'est un très, très beau travail !

Et maintenant, direction Courbessac !





Vers le pont du Gard...

Après un survol du terrain de Courbessac, je prends plein nord au dessus de la garrigue. On distingue sur la droite dans le lointain le mont Ventoux (image ci dessus)

Recherchons la rivière "le Gardon", nous descendrons le fil de l'eau pour

trouver le pont du Gard...

Une fois le Gardon repéré, suivons-le sur la droite pour aller chercher le fameux pont romain.

Le village de Collias est au débouché des gorges du Gardon, nous ne sommes plus très loin (ci dessous)





Il est toujours là, fidèle au poste !

Suivre les méandres des gorges du Gardon est assez aisé, on descend à 1000 FT pour profiter du spectacle.

L'aspect des textures photos-réalistes de Flight Méditerranée permet de profiter pleinement des effets d'ombres au pied des gorges.

P3D s'en sort très bien, à plus de 30 i/s.

Le voilà ! Le fameux pont romain. Un des monuments les plus visités de France.

Si les objets 3D d'Occitania permettent de profiter pleinement des monuments historiques de la région, demeurent quelques problèmes de végétation...

Des sapins bordant le Gardon : pas très réaliste !!





Retour à Courbessac

Pour retourner à Courbessac, rien de plus simple après le pont du Gard ! On prend plein sud jusqu'à croiser l'autoroute A9, qu'il suffit de le suivre en allant vers l'ouest pour retrouver le terrain.

Avec P3D 2.2 l'immersion est totale.

Les jeux d'ombres sur le cockpit sont superbes. Les deux scènes initialement installées dans FSX trouvent leur place avec cette version de P3D. Aucun problème de bord, sauf un souci avec le décor de France VFR, vite résolu en consultant le forum de l'éditeur.





La piste en service est maintenant la 18

Une fois le terrain en vue, on descend 1000 ft et on quitte Garons contrôle.

Une verticale pour s'assurer qu'il n'y a pas de trafic dans le circuit, puis on intègre un vent arrière en laissant la piste sur notre droite. Un cran de volet on sort le train à la vitesse requise.

Une fois en base, on survole la zone industrielle de Grezan.

La piste est en vue... La machine prête pour l'atterrissage.

Dernier virage.

Y'a plus qu'à se poser !





On passe au dessus de l'A9 en courte finale

En finale on passe au dessus de l'autoroute. Encore quelques petits bâtiments bien rendus avec Occitania (Beta 8) et c'est la piste en herbe de LFME, juste après.

L'appareil utilisé pour ce vol est le PA28 RT 201 Arrow de Carenado.

Rien à dire de cet appareil, en effet je ne suis pas pilote "pour de vrai", et le seul que je prends en main de temps en temps est le PA28 "simple" de l'aéroclub.

Bien sûr, avec Pierre comme pilote !





Posé pas cassé !

Le PA28RT 201 de Carenado s'intègre bien dans P3D V2. Les effets d'ombre sur le cockpit sont superbes.

PA28RT 201 ARROW IV : www.carenado.com

Pas de baisse du taux d'images par seconde. P3D V2 reste stable avec les deux scènes installées.

Pour télécharger Occitania VFR (Beta 8)

rendez vous sur le site :

<http://occitania.gratisim.fr>

En grand merci aux auteurs de cette superbe scène !

Flight Méditerranée de France VFR (Payant): www.francevfr.com





Retour à la case départ

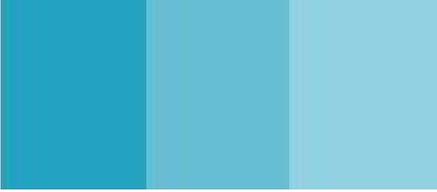
Une fois devant l'aéroclub de Nîmes, il est temps de couper le moteur, et une fois que LogBook a indiqué que le vol était bien terminé de générer le rapport de fin de mission aéroclub dans CIP.

Cette mission me créditera de 49 minutes dans mon carnet de vol.

Pour finir cet article, je tiens à remercier Pierre qui, dès que ma santé le permet et que la météo est assez clémente, m'emmène faire des tours de piste, et même des vols plus longs comme nous venons de le reconstituer ici !

Merci ... Merci beaucoup Pierre !





Avec l'escale d'affaires de Vnukovo
(UUEE), notre clientèle VIP
dispose désormais d'une étape aux
portes de la ville de Moscou



Challenges VIP

Quoi de neuf ?

Un challenge VIP...

...qu'est-ce que c'est ?

Des questions sont posées via la mailing-list pendant chaque challenge. Alors voici quelques éléments de réponses qui devraient

satisfaire les hésitants et les curieux. Les pages suivantes ajouteront quelques exemples.

Sans aller trop loin dans les détails, voici quelques éléments de réponse.

L'idée des challenges VIP est née avec Pascal en août 2012 et elle a naturellement évolué. N'étant tenus à aucune périodicité dans le temps, ces challenges répondent néanmoins à quelques schémas basiques.

D'abord un principe général. Il y a des challenges VIP comme il y a des circuits touristiques en VR : les circuits sont des VR liés par un thème donné ; un challenge VIP est l'occasion de faire des vols VIP pareillement centrés sur un thème. La différence est que le circuit VR restera disponible alors que le challenge VIP est un défi ponctuel, collé à un événement réel et momentané ou présenté comme tel. Événement de « haut niveau » puisque attirant une clientèle VIP...

Le Notam annonçant un challenge fixe ses « règles du jeu », tant dans la durée et le temps (horaires toujours en heures de Paris) qu'en localisations géographiques.

CIP ne présente pas d'option

'challenge VIP' ; de même qu'il n'y a pas d'inscription, pas de performances requises (minimum de vols, d'heures...), etc. : participe qui veut, et librement, à tout ou partie d'un challenge.

Le but d'un challenge est de réaliser un maximum de vols et d'heures de vols dans les conditions précisées par le Notam d'origine. C'est tout !

Mais un challenge VIP, c'est aussi quelque chose qui vit. Ses orientations, ses impératifs peuvent évoluer au fil des événements rencontrés... et les pilotes suivent cette évolution pas à pas via la mailing-list qui permet d'échanger des avis, des arrangements, des 'personnages', de l'aventure insolite... et des fous rires aussi.

Car un challenge VIP, c'est surtout un jeu. Et comme partout ailleurs quand les circonstances le permettent : plus on est de fous... plus on rit !

Alors n'hésitez plus pour participer aux challenges VIP...

Sotchi - 3 : notre flotte VIP confirme sa prédominance aux J.O. d'hiver.

La flotte VIP de notre compagnie aura marqué sa présence et son efficacité à Sotchi en 3 phases successives, toutes étant liées au calendrier officiel de ces J.O. d'hiver 2014.

Pour cette 3ème et dernière phase, il s'agissait de la clôture des Jeux et donc du départ des délégations officielles vers leurs pays d'origine.

On a pensé que cette 3ème édition n'aurait pas un grand succès mais c'était mal connaître nos pilotes VIP : Sotchi-3 fut un « challenge record » !

Un challenge cependant suivi d'une nouvelle triste puisque Jean-Claude Killy, que nous avons transporté, ainsi que son épouse et sa secrétaire, annonçait son retrait du C.I.O. Nous y reviendrons.

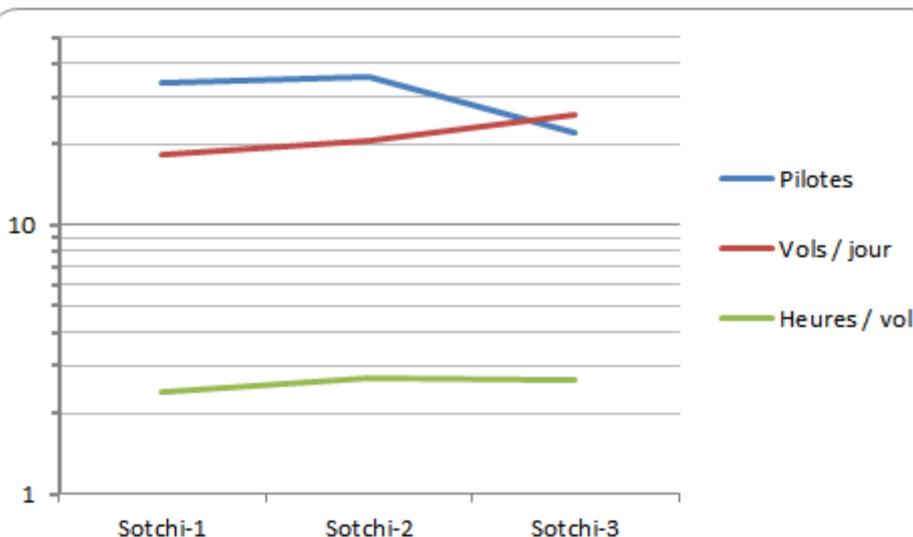
Et puis il y a eu surtout un élément majeur : nous avons placé ce

challenge sous le signe de l'amitié à travers tout ce à quoi nous pouvions penser relativement à la santé de Fabrice. Ces témoignages furent au rendez-vous : la famille Cyberavia a réagi et s'est mobilisée pour faire de ce challenge un temps particulièrement riche, dynamique et de joies partagées.

Tout ceci fait que 22 pilotes ont participé à Sotchi-3, un challenge de 3 jours (du 16 au 18 mars) pour un bilan de 77 vols totalisant près de 204 heures.

La durée moyenne des vols a été de 2h39 (soit 2 minutes de moins qu'en janvier pour Sotchi-1).

Moins de monde que pour les 2 épisodes précédents (qui avaient duré 5 jours, et non pas 3 jours), mais avec une activité très supérieure en l'évaluant à la journée...



Bilans comparés des 3 challenges VIP réalisés à Sotchi :

Nombre de pilotes, nombres moyens de vols par jour et d'heures par vol.



Nous vous devons la vérité (vérité non relevée par nos médias) sur la décision prise par Jean-Claude Killy affirmant qu'après ces J.O. d'Hiver à Sotchi, il met fin à sa présence au sein du C.I.O.

C'est beaucoup plus qu'une simple anecdote... Pour ceux qui s'en souviennent autant que pour ceux qui l'ignorent, nous avons assuré le transport de Jean-Claude Killy de Lyon-Bron à Sotchi de même que son retour à Sion, quelques jours plus tard. Il était accompagné par son épouse et sa secrétaire.

Au retour de Sotchi, ce grand nom du sport français, mondialement connu, a écrit à Fabrice et voici quelques extraits de son courrier :

« [...] En ayant passé quelques heures

dans le luxe de vos appareils pilotés par des équipages de très haute tenue et d'une courtoisie sans faille ni équivalent, en ayant été pris en charge au sol de la meilleure manière qui puisse être par les entreprises partenaires que vous aviez préalablement choisies, j'ai connu l'excellence. Quoi que je fasse désormais, je ne trouverai que des déceptions après un tel niveau de compétence et de disponibilité. Pour éviter ce risque, je préfère m'en mettre à l'abri et c'est la raison pour laquelle j'ai décidé de me retirer de mes fonctions au sein du C.I.O. [...] »

Voilà : vous savez tout ! Car l'esprit 'challenge VIP', c'est ça aussi !

Changement d'horizon !

Les VIP quittent Sotchi et filent à Washington



13 jours à Sotchi ! Dont ce dernier challenge : 3 jours en mars 2014.

Un dernier survol de Moscou où nous venons de déposer les responsables de nos entreprises partenaires...

...et notre flotte VIP part pour de nouvelles aventures !

Il y a bien sûr le quotidien : les vols VIP ne connaissent pas de repos.

Et puis s'annonce déjà un challenge pour le mois d'avril...

Un événement de choix en un lieu à haute valeur symbolique. Pour ce décor inaugural, rien de moins que la capitale fédérale, Washington D.C. !

Quant à l'événement, il s'agit du National Cherry Blossom Festival qui rassemble au fil des années des millions d'Américains sur les bords de Tydal Basin.

Et Cyberavia s'y inscrit comme la 1ère compagnie étrangère en charge des VIP.

Avril 2014 : notre premier challenge VIP aux Etats-Unis





Les Cerisiers en fleurs d'Iwa Chinda – Washington D.C.

Les 11, 12 et 13 avril 2014, les pilotes et la flotte VIP de Cyberavia accomplissaient leur 1er challenge aux USA.

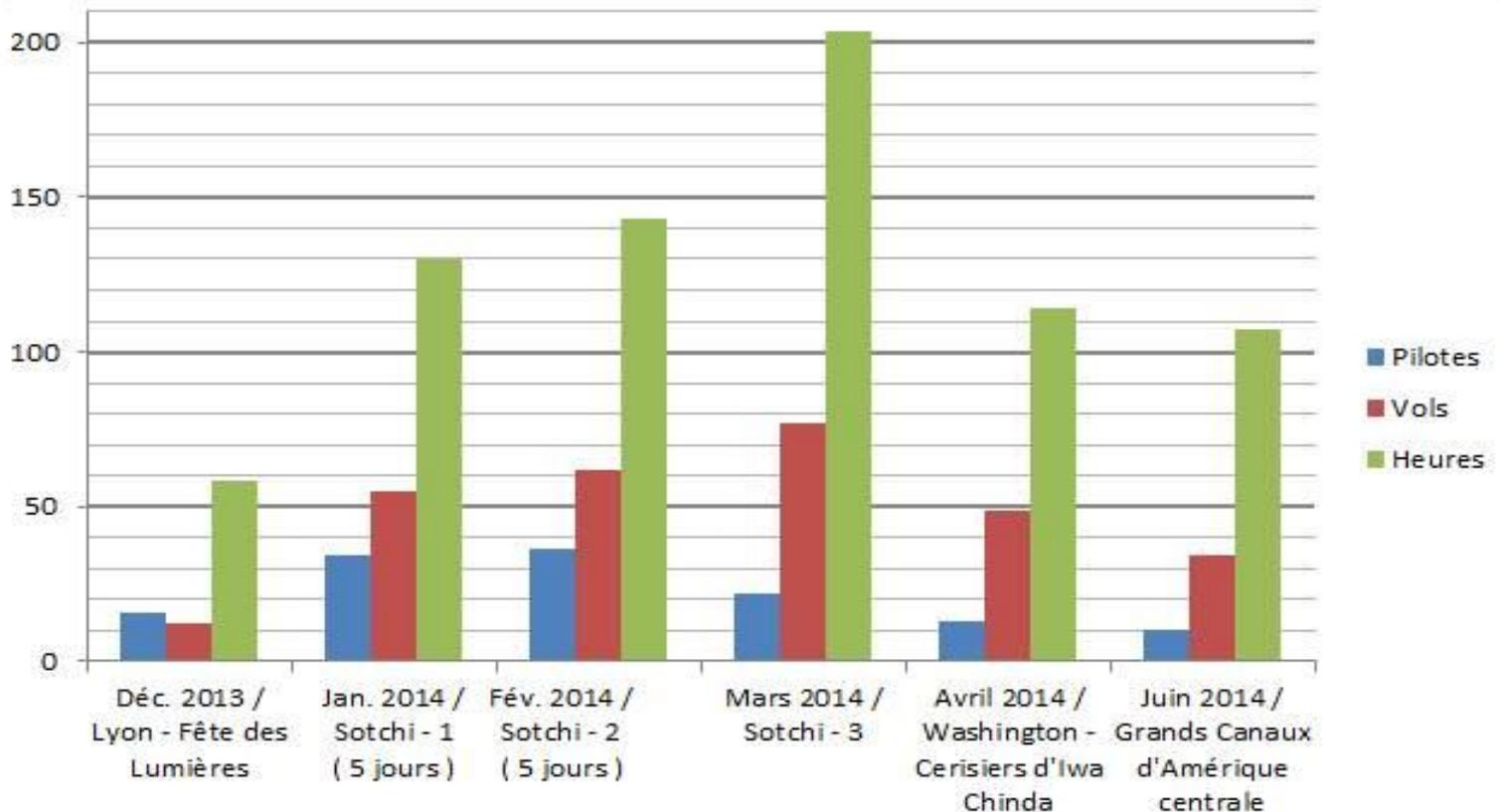
13 pilotes se sont impliqués pour réaliser tout ou partie de ce challenge. la troisième zone.

Ils ont réalisé 49 vols pour un total de 114 h 01, dont 49 heures effectuées le samedi 12.

La moyenne a été de 2h19 de vol par jour, avec un record à 3h03 pour le même samedi 12.



Feu d'artifice sur les bords du Potomac et de Tydal Basin



Dernier challenge VIP avant l'été 2014 : les grands Canaux d'Amérique centrale

Ce challenge a été lancé à l'occasion conjointe du centenaire du canal de Panama et de la finalisation du projet de canal devant bientôt traverser le Nicaragua. Deux localités ont été forcément ciblées pour ce challenge, Panama City et Managua.

Et pour l'occasion, on a ouvert deux nouvelles escales VIP américaines à l'usage de Cyberavia :

New York – Teterboro (KTEB)
et Dallas – Love Field (KDAL).

10 pilotes ont effectué 34 vols totalisant 107h10 de vols (moyenne : 3h10 / vol).

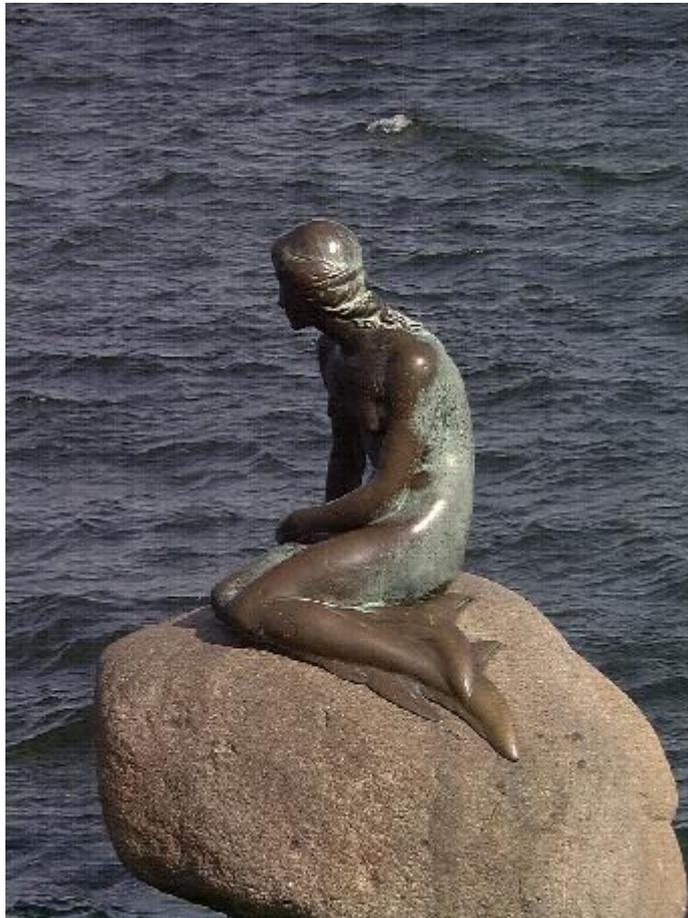
Pour le graphique ci-dessus qui compare les données majeures des 6 derniers challenges VIP, nous avons ramené à 3 jours les valeurs des challenges Sotchi-1 et 2 qui s'étaient déroulés sur 5 jours.

**Merci à tous les pilotes qui font vivre nos challenges, merci à ceux qui ajoutent leurs talents d'animation et de bonne humeur...
Bonnes vacances et à bientôt !**

- Daniel Marthey -
Administrateur des vols VIP



Le nouveau TDM Cat B



Salut à toutes et tous,

La plupart d'entre vous se sont lancés sur ce nouveau TDM Cat B. Pas moins de 48 étapes réparties sur les cinq Continents et quelques-uns l'ont déjà bouclé dès à présent.

Au vu des quelques échos reçus sur notre ML ce nouveau circuit vous a plu pour la toute grande majorité.

Ce circuit a l'énorme avantage d'être opérationnel sur nos trois simulateurs suivis par CyberAvia à savoir FS2004, FSX et P3D.

Il a également le gros avantage de disposer de pas moins de six HUB ce qui vous permet de faire « une pause » durant votre Tour du Monde et d'y revenir quand vous le souhaitez.

Jean-Michel Richard (FCY-JMR) et moi-même espérons que ce circuit

deviendra une nouvelle valeur sûre de nos circuits touristiques – au nombre de 35 actuellement pour les trois catégories confondues.

Je vous rappelle que vous pouvez accéder facilement à ces circuits à partir du site de la Compagnie : onglet Réguliers - Tourisme - Circuits touristiques.

A ce jour, les Vols Réguliers ne comptent pas moins de 8384 liaisons, qui vous permettent de sillonner la planète quel que soit votre avion, pour autant qu'il soit toujours utilisé à ce jour dans le monde réel (exception faite pour le Concorde) et qu'il soit dédié au transport de passagers.

Bons vols chez CyberAvia !

Marc MANANDISE,
Responsable VR

VOL REGULIER au Maroc Oujda (GMFO)



Oujda (GMFO), Maroc oriental

Dans le monde réel, desservant la superbe région du "Rif oriental", Oujda, aéroport du chef-lieu de la préfecture d'Oujda-Angad, enregistre 315000 passagers par an, en 3540 mouvements !

S'y posent :

- Air Méditerranée,
- Jet Airfly,
- RAM
- RyanAir

Lien sur le site de Oujda :

[GMFO](#).

Initialement, CyberAvia ne proposait qu'une liaison Orly (LFPO) - Oujda, en catégorie B.

Maintenant, plusieurs de nos vols relient cette plate-forme à des villes d'Afrique et d'Europe,.

Oujda dans FSX



Bonjour à tous,

Initialement, CyberAvia assurait une liaison en Catégorie A au départ de Paris-Orly (LFPO). J

je trouvais la distance un peu longue avec un appareil de type. J'ai donc demandé à mon responsable des Vols Réguliers, Marc Manandise, pour ne pas le nommer ;-), de faire évoluer ce vol en Catégorie B.

Il le fit bien gentiment. :-)

Restait à enrichir les liaisons pour donner à Oujda l'importance qu'elle mérite, comme dans la réalité !

C'est pourquoi CyberAvia vous

Hélas, je n'ai pas trouvé de scène gratuite représentant Oujda (mais j'ai peut-être mal cherché...).

Le terrain est un peu pauvre dans FSX, mais pour le plaisir de voler, vous ne vous arrêtez pas à ce petit détail (ou manque de détails ;-)) !

Profitez bien de ces nouvelles liaisons et faites vivre la compagnie en les pratiquant.

PS ; une pensée pour notre Prez et sa famille, courage à tous...

Les VR évoluent, de nouveaux plans de vol arrivent chez CyberAvia.... !

propose actuellement, pour deux catégories de vols, des liaisons reliant Oujda et les villes ci-dessous.

En catégorie A :

- Casablanca (GMMN),
- Ibiza (LEIB)
- et Palma de Majorque (LEPA)

En catégorie B :

- Amsterdam (EHAM),
- Barcelone (LEBL),
- Bruxelles(EBBR),
- Charleroi (EBCI),
- Milan Malpensa (LIMC),
- Paris Charles de Gaulle (LFPG),
- Paris Orly (LFPO)
- Rome (LIRF),
- Zurich (LSZH).

A bientôt et bons vols avec CyberAvia.

René FCY-RDV,
Responsable Ouest-Europe



L'interview d'un pilote CyberAvia



Peux-tu te présenter ? D'ou viens-tu, où habites-tu, que fais-tu dans la vie ?

Bien, Pierre-Jean Augier, 59 Ans, demeurant à côté de CAEN dans le Calvados, donc pas loin des Plages du Débarquement, je suis retraité de France Télécoms.

Ta culture concernant l'informatique et plus précisément la simulation de vol ?

J'ai débuté l'informatique sur Amstrad, avec un CPC. J'ai pris le train en marche et j'y suis resté, dans ce train.

J'ai des compétences en électronique, électrotechnique et télécommunications (du fait de mon ancien métier), ces compétences sont conjuguées à une passion, depuis ma naissance, pour l'aéronautique.

J'ai pu donc monter (et dépanner !) tout mon matériel informatique et les OS qui se sont succédés au fil du temps.

C'est avec les débuts de l'informatique que j'ai pu assouvir cette passion qu'est l'aéronautique virtuelle.

Une nouveauté dans Cockpit, l'interview d'un pilote de la compagnie. Ce mois ci : Pierre-Jean Augier

Très présent sur la liste de distribution, Pierre-Jean a rejoint CyberAvia le 15/12/2012 et début juin 2014 il cumulait plus de 400 heures de vols réguliers.

Quand as tu commencé à voler virtuellement ? Pourquoi ?

Je ne m'en rappelle plus ... C'était avec CFS ?

Après, bien sûr, avec FS98, et la suite jusqu'à maintenant.

Pourquoi ? La Simu Aéro (civile) est totalement MAGIQUE.

Et le réel ? Pilote en vrai ? Si oui ou et quand ? Sur quels appareils ?

Cela m'arrive deux fois par an de

piloter sur Robin DR400, mais je n'ai pas de licence. C'est bien entendu un ami PPL qui me laisse le manche une fois en l'air... :-)

Un rêve à réaliser ?

Il y en a des rêves ... Que sais-je ... Un "cockpiston" sur un A380 par exemple ?

Étant passionné WW2, ce serait aussi de voler en B17-G ou C47 Dakota



Le bureau de Pierre-Jean.

De quel matériel disposes-tu pour la simulation de vol ?

Processeur Intel I7 960, overclocké à 4.00 Ghz.

Carte graphique NVidia GTX 690, non overclockée.

Deux écrans.

Et une seconde machine (en réseau).
Je dispose donc de 3 écrans.

Pour la Simu :

- Yoke CHProducts
- Pro Pedals CHProducts

C'est tout pour le matériel, cela m'est suffisant pour le moment.

FSX Acceleration et Prepar3D v2.2.

Et CyberAvia ? Comment nous as-tu connus ? Quelles sont les difficultés rencontrées (si tu en as eues) pour voler avec nous ?

Passionné de réseaux (et tout ce qui va avec), j'ai d'abord connu IVAO, VATSIM et par la suite CyberAvia.

Je fais partie d'un ancien club (Ha-Volnet) mais celui-ci périclité.

Utilises tu d'autres structures pour la simulation (VA ? Club ? Forum ?)

Non, pas de VA... Et les Forums, Oui !
Ils sont légions...

Le réseau ? Voles tu en réseau chez IVAO VATSIM CyberAvia ou d'autres structures ?

De temps en temps chez VATSIM et IVAO, principalement CyberAvia. (Quelle structure !)

D'après toi (sincèrement) quels sont les principaux avantages et inconvénients de CyberAvia ?

Alors là franchement, ce n'est pas facile de répondre tout de go à cette question.

Les avantages ? Je dirai un superbe Portail d'accueil pour tout le monde... Du "pseudo néophyte" au moustachu aguerri ...

Donc pour débuter, c'est vraiment "avantageux" de commencer avec CyberAvia !



**Aux commandes...
et avec barbe !**

Et pour les inconvénients ?

Le seul "inconvénient" (si je puis dire) est que CyberAvia est une plate-forme virtuelle (comme d'autres). C'est ça la Magie du virtuel. On a l'inconvénient de ne connaître personne de visu, mais quand il y a des événements sur le réseau CyberAvia (ou des problèmes !) on se retrouve tous comme par magie.

C'est cela qui est sensationnel.

Mais les avantages avec CyberAvia, c'est pour moi ce que l'on découvre au fil du temps !

De l'amitié, de la chaleur humaine "virtuelles" certes, mais ô combien bénéfiques !

Quel est ton meilleur souvenir concernant la simulation, un vol en particulier ? La découverte d'un addon (Décor ou appareil) ??

Mon meilleur souvenir est mon premier atterrissage réussi (de nuit) en ILS avec Météo bouchée ...

Ah, la découverte d'Addons ... Peut-être avec tous les produits A2A Simulations

Et les décors bien sûr avec France VFR (Photo) ainsi que tous les Éditeurs UK, US ...

Et toute la Saga de Décors et Autogen(!!) qui vont bien avec le site absolument incontournable :

<http://www.f-bmpl.com/>

Merci, Pierre-Jean, d'avoir éternisé cette rubrique, et pour avoir répondu avec franchise à nos questions.

Et qui sait cher lecteur (lectrice)... Lors du prochain Cockpit, peut être serez-vous contacté(e) par Natacha pour être interviewé(e) ?



Jour de brume au dessus de St Tropez

Histoire cruelle à deux voix...

C'est une fille vraiment sympa. Elle s'appelle Euphrosine.

Oui, bon, c'est pas un prénom courant de nos jours, mais de là à ce que le correcteur orthographique me propose "érythrosine" à la place ! Surtout quand on sait (Wikipédia) que l'érythrosine est un "colorant rouge à base d'iode, sous forme de sel, proche de la fluorescéine". Ah non, alors !

Quoi que, si l'on considère la façon qu'elle a quelquefois de vous regarder avec un léger sourire, les yeux brillants, de quoi vous faire rougir, en effet. Et je pourrais dire qu'elle ne manque pas de sel... Mais le correcteur propose aussi "euphorisante" et alors là, oui, je suis plutôt d'accord !

Autre chose : je l'ai, la PPL ! (Yes, I got my Private Pilot Licence !) Et même, soyons précis, je me suis "offert" quelques heures en plus, histoire d'aborder le PSV, on n'est

Conjonction : Lui ... et Elle...

jamais trop prudent, misons sur l'expérience plutôt que d'être surpris en vol par un manque de visibilité soudain : en VFR, certains jours, on peut manquer de visi...

Et, pour revenir à Euphrosine, je crois qu'elle a accroché à ça : l'aviation. Vous savez, sans vouloir jouer les prétentieux, y'a des trucs à savoir avec les filles. Si vous voulez vous distinguer du troupeau des séducteurs lambda, rien de tel qu'une petite passion perso bien mitonnée juste sortie du fourneau. Euh, enfin, vous voyez, quoi, un truc inhabituel et un peu plus prestigieux que la moyenne. Mais attention, règle impérative, ne pas abuser ! Faute de quoi vous tombez dans la catégorie des obsédés qui ne savent parler de rien d'autre et là elles fuient ! Alors je l'ai jouée fine et ça s'est bien passé...

Soyons francs : avec Euphrosine, c'était plus facile. D'abord c'est une chouette fille (à propos un physique, bon, aucun reproche à faire, et même mieux que ça en vérité) et en plus elle aime l'aviation, alors !

Mon prénom est Euphrosine.

Oui, en effet, ce n'est pas banal.

Il faut dire que mes parents sont gens de culture, passionnés de théâtre, plus particulièrement du 18ème. Siècle, le 18ème. Euphrosine est un personnage de Marivaux. C'est également l'une des trois Grâces (mais avec un "y" en place du i)... Lourd à porter, non ?

Cela dit, quand je le lui ai expliqué, il a trouvé ça charmant... Et mérité ! Galanterie toute à son honneur, non ?

Pour vous préciser, c'était le premier jour de notre rencontre, chez des connaissances communes. Mais ce n'est pas pour ça qu'il m'a séduite. D'une part, il est mignon, et ça aide, bien que pas indispensable, mais surtout c'est un passionné : l'aviation !

Non, il ne parle pas que de ça, mais quand il en parle !

Et ça tombait bien, parce que moi aussi, c'est un sujet que j'adore. Alors, vivre une passion ensemble, c'était tentant.

Oui, on peut dire que c'était un coup de foudre. Pas forcément l'amour éternel et les grands serments, mais certainement l'envie commune de faire un bout de chemin ensemble, vous voyez ?

Disons que nous nous sommes croisés au bon moment.

Il venait de passer sa licence de pilotage depuis peu et ce jour là il en parlait, il en parlait, de sa "PPL" ! Tellement que je l'ai laissé raconter, sans lui dire que moi, je l'avais depuis trois ans... Non, non, ce n'était pas hypocrite, c'était une soirée sympa, il avait envie de parler de lui, il m'attirait, ça m'a paru plus juste de lui laisser la vedette.

Dans les premiers jours, je l'ai jouée discrète : le coup de l'admiration qui nous fait briller les yeux, c'est un truc que nous apprenons très vite, nous les filles.

Elle fait de la simulation de vol, important ça, et elle a même piloté un peu, avec un parent pilote qui lui a laissé une fois ou deux les commandes, ce qui permet d'avoir plus facilement des conversations sur le sujet.

Sans abuser, quoi, mais histoire d'entretenir la lueur dans le regard, celle qui vous dit que vous avez décroché le pompon, que vous êtes arrivé à un niveau d'estime qui vous distingue de la masse.

Donc avec "Phro" (oui, c'est son petit nom - au début quand on s'est connus j'ai voulu l'appeler "Euph" mais j'sais pas pourquoi, elle a pas eu l'air d'aimer, et "Zizine" non plus), ça s'est bien passé comme ça : tout en finesse, les sourires, le feeling et hop, les yeux qui brillent et basta...

Mais, si vous voulez que ça dure, il faut l'entretenir, l'admiration, sinon vous tombez dans la banalité et alors là, la fin est proche !

Exploration : Lui ... et Elle...

Je crois que c'est ce qui m'a donné "l'idée" qui allait nourrir la flamme.

On était depuis trois-quatre jours en vacances rando-camping dans le massif des Maures avec Euphrosine, mais je voyais bien que malgré la vie saine et au grand air elle appréciait moyen de crapahuter, les griffures aux mollets et les joies du coucher à la dure après la boîte de saucisses-haricots du soir. Bon, en résumé, je sentais que ma cotte était en baisse.

Alors, bien sûr, bien qu'un peu à sec côté finances, quant elle m'a regardé droit dans les yeux, susurrant avec son ton, comment dire, celui qui lui donne les propriétés de l'érythrosine, exactement, et m'a dit : "on ne pourrait pas aller à la plage, demain, pour changer ?" Ben non seulement j'ai dit d'accord, mais je me suis arrangé en vitesse et en douce (vive le téléphone portable, quand il capte).

Elle allait en avoir, de la plage, et dans le genre luxe, encore !

Auprès de notre père pour commencer (oh Papa, qu'est-ce que tu es fort !), puis des frères et des copains (c'est vrai, tu fais du vélo sans les mains ?), c'est peut-être un stéréotype mais bon, quand une méthode fonctionne, autant s'en servir.

Et c'est comme ça que les situations s'installent : il sait que j'aime l'aviation, que je fais de la simulation de vol (l'équipement informatique chez moi le prouve à l'évidence), que j'ai piloté en réel (il imagine "un peu", avec un oncle pilote), mais toujours pas que j'ai la PPL avec qualification IFR. C'est même devenu un jeu pour moi et tellement une certitude pour lui, qu'il me semblait que si je le lui révélais, il mettrait du temps avant de croire que sa "Phro" était aussi capable que lui dans ce domaine. Oui, "Phro", ce n'est pas terrible mais c'est le meilleur résultat auquel je suis parvenue de sa part en matière de

surnom : il avait commencé par "Euph" ou "Zizine", c'est dire...

Nous étions en vacances depuis quelques jours dans le massif des Maures, et j'avoue que ces magnifiques ballades dans une nature superbe m'enchantaient. Quand on me croise en ville je peux avoir l'air de la parfaite citadine, mais mon vrai plaisir est dans les longues marches avec le soleil, la nature (un peu) sauvage, les parfums, les cigales, la mer au loin : ça a beau faire prospectus de syndicat d'initiative, croyez-moi, j'adore !

Par contre, le non-dit entre nous, j'aimais moins. Il devenait chaque jour plus pesant et je sentais bien qu'il pourrait à terme m'empoisonner la vie, nous empoisonner la vie. Il fallait passer à la révélation... Et un soir, j'ai eu l'idée : lui demander une journée à la plage, sur un prétexte quelconque s'arranger pour aller jeter un coup d'œil à La Môle, l'aéroport de St Tropez, et tout avouer là-bas, dans un décor approprié, réussite assurée.

Ca, pour réussir ça a été réussi !

Et alors là, vous auriez vu sa tête quand je lui ai dit: "Phro, t'inquiète pas de la plage, j't'emmène te baigner à Calvi, direct la Corse, rien n'est trop beau pour ma Phro" !

Pour le coup, c'est moi qui lui faisais l'effet de l'érythrosine, une fois n'est pas coutume.

"Un aller-retour en avion de location vers la Corse, ses maquis, ses plages et ce soir en boîte à St Trop, j'suis comme ça, moi !"

Je ne lui ai pas dit que l'avion, c'est un pote de La Môle qui me le prêtait, j'avais juste à payer la conso, et qu'il m'avait promis aussi deux entrées dans la boîte d'un pote à lui, ni que malgré tout j'allais devoir bouffer des pâtes les trois prochains mois minimum, et en plus accueillir le pote en question chez moi pour un séjour "en ville" de durée inquiétante car non précisée, mais bon, rien n'est trop beau, etc..

Il s'est absenté un moment, et vous auriez vu ma tête quand il est revenu et m'a annoncé qu'il avait loué un avion pour passer la journée à la plage, à Calvi, départ le lendemain de La Môle et au retour soirée en boîte à St Trop !

Pour une surprise...

Seulement voilà : le pauvre chou, c'était mignon tout plein son cadeau, mais c'était aussi la meilleure façon de me couper l'herbe sous le pied : comment lui reprendre la vedette, alors qu'il venait probablement de se condamner aux patates à l'eau pour trois mois (on ne se connaît pas depuis une éternité, mais je vois bien qu'il ne roule pas sur l'or, quand-même) ? Et tout ça pour mon plaisir exclusif (enfin, un peu pour lui aussi !) ?

Bon, encore une occasion perdue, je m'étais piégée toute seule en somme...

Révélation : Lui ... et Elle...

Au réveil on a pris ma Golf décapotable, et en route vers le bonheur !

Oui, c'est vrai, elle a 15 ans la Golf et vaut mieux manipuler la capote qu'une fois par saison pour éviter d'ajouter des déchirures, mais c'est quand-même un cabriolet et sur la côte vers St Trop, ça compte ! Donc, en route petit bolide ! Non, je ne passe pas le 90, le moteur a vu des kilomètres, il a son âge qu'il faut respecter, mais sur les virolas de l'arrière pays, ça ne fait pas de différence.

Et puis, visiblement, Phro adore. Coluche aurait dit "elle était sciée !" Muette de bonheur, ma Phro !

Au parking de La Môle, j'ai trouvé une bonne place entre une grosse anglaise et une petite italienne (non, je parle de bagnoles, qu'est-ce que vous croyez ?), avec mon cabriolet blanc allemand, ça avait de la gueule je trouve, et vite, on est allé chercher notre oiseau, blanc aussi d'ailleurs.

Le tarmac de La Môle, il est bien occupé, en saison. Comme ils disent "l'aéroport accueille

Le lendemain, nous nous élancions sur la route dans son antique cabriolet Golf.

J'ai horreur de ces machins pleins de courants d'air qui vous font profiter des mauvaises odeurs de la route et des insectes, sans parler du bruit, et quand j'écris "s'élancer", c'est une image bien sûr, parce que le vénérable objet n'a plus les élans de sa jeunesse, genre couverture dégarnie, articulations rouillées et enthousiasme sportif limité, mais lui il a l'air tellement fier et heureux à son volant, que je n'ai pas le cœur de le lui dire...

J'ai bien vu quand-même qu'au parking de La Môle il n'appréciait pas trop de se garer entre une Ferrari et un gros Range Rover, mais nous avons fait tous deux comme si nous descendions prince et princesse d'un carrosse doré, pas un regard au reste.

En ce qui concerne les avions, ça nous a joué un peu le même tour qu'avec la voiture : Beechcraft Hawker 800, Cessna Citaion X, Falcon 900, en somme de l'aviation d'affaire

la plupart des compagnies d'aviations d'affaires d'Europe". Il y a même Swiss Air (sans blague ?), des liaisons vers Genève, Bâle, Zurich, Munich, Salzbourg... Ça doit être ça qu'on appelle "directement du producteur au consommateur" ?

Bon, Phro n'a pas tiqué quand on est arrivé devant le Cessna 182S, après avoir côtoyé un "Citation X" et quelques "Beech" et "Falcon", elle a visiblement pensé "un avion est un avion, après tout".

Bonjour au copain, présentations, effet érythrosine sur le pote (vous savez, la rougeur), c'était bien car du coup il en a oublié son inquiétude, c'est toujours ça, installation bagages, visite pré-vol, plan de vol avec le pote, réglages radio, météo, lui qui me dit tout d'un coup : "tu feras gaffe, avec la chaleur qu'il va faire il va y avoir de la brume

de haut niveau, avec relents de comptes tout aussi numérotés qu'helvétiques et discrets. Notre 182S était un peu perdu au milieu de tout ça, mais baste ! Qu'importe le flacon !

Vous pensez bien que je ne lui ai pas fait de remarque. Mais ça avait au moins un avantage : c'est un avion que je connais très bien, ce qui peut toujours servir.

Il m'a présenté à un copain s'occupant de la location, plutôt sympa quoi que vis-à-vis des filles, du genre que j'appelle "au regard médical" (si, si, avec l'air de dire : "déshabillez-vous, je vous prie"...). Mais qui a bien vite eu d'autres soucis, vu son petit air inquiet devant les assurances de mon chéri : "PPL il y a deux mois", "avec 4 heures de PSV, pas de problème", "bien sûr que je maîtrise", etc.

Personnellement je n'avais pas trop

Aviation : Lui ... et Elle...

sur la mer" (ça, c'est l'effet érythrosine qui s'efface, l'inquiétude revient). "Et ?" Que je dis (admirez la concision du spécialiste).

"Et ? Et bien, la visi est à quelques kilomètres et à 7000 pieds, le ciel et la mer prennent le même aspect et tu peux te retrouver dans le gris-bleu, sans repère visuel."

"T'inquiète," que je répons, "j'ai aussi plusieurs heures de PSV, même si j'ai pas encore la qualif IFR, et l'avion a tout ce qu'il faut comme instruments, non ?" Mais je vois bien qu'il y a comme un flottement, là il faut abrégé: Phro vient à mon aide avec un grand sourire (effet érythrosine-bis), je contacte le sol, moteur, et en avant nous autres !

J'ai vu le pote nous suivre des yeux pour le roulage, et je suis sûr qu'il a continué longtemps encore, jusqu'à ce qu'on disparaisse au loin dans la brume. Je me demande s'il ne regrettait pas déjà.

Tant pis pour lui, c'était un peu tard...

d'angoisses, avec quelques centaines d'heures de pilotage sur l'engin, dont une bonne partie aux instruments, mais bon, comme je vous l'ai déjà expliqué, pas question d'en parler.

Alors j'ai enclenché l'opération "détente de l'atmosphère" : un regard par ci, un petit sourire par là, l'air admiratif (les yeux qui brillent) devant la science supposée du copain, rien de plus, mais, je l'avoue, j'ai honteusement abusé de mon avantage disons, physique, pour éviter qu'il ne se pose trop de questions...

Et ça n'a pas mal fonctionné !

A tel point que lors du roulage il n'a pas bougé et qu'à le voir tout rouge, planté là avec son air de merlan frit, nous (me) fixant figé sur le tarmac sous le soleil déjà chaud bien que voilé, je me suis demandé s'il n'allait pas risquer une petite fièvre.

Avouez que c'eût été dommage, le pauvre...

Conclusion...

Extrait d'un article de "Nice Matin", le lendemain

Un drame de l'air évité de justesse...

Alors qu'ils avaient loué un avion à La Môle St Tropez pour passer la journée en Corse, un couple de touristes a frôlé la catastrophe : le pilote, sans doute un peu trop novice pour ce type de vol dans les conditions météo d'hier (brume de chaleur et ciel voilé provoquant une perte des repères visuels) a reconnu avoir souffert d'une "crise de panique" (sic) en constatant sur son tableau de bord une panne de l'horizon artificiel (instrument essentiel pour apprécier l'assiette et l'inclinaison de l'avion en l'absence de visibilité).

par le sang-froid d'une passagère !

Heureusement, il s'est avéré que son amie et passagère, Euphrosine S., était également pilote et avait une plus grande expérience de ce type de problème (et un sang-froid supérieur, ajouterons-nous). C'est donc la jeune-femme qui a pris les commandes, non sans communiquer au contrôle aérien la nature de l'incident, et a fait atterrir l'avion sans dommages sur l'aéroport de Calvi - Sainte Catherine, leur destination.

Encore moralement éprouvé, le jeune homme, n'a pas souhaité accompagner Euphrosine S., qui a fait seule le trajet de retour, une fois la panne réparée. Il a rejoint le continent en bateau...



C'était promis, c'était cruel...

Merci à Alexandre Maillard, ex-pilote CyberAvia, auteur de la mission AM402, dont le scénario a inspiré ce texte.

Bonjour chez vous !
Dominique Vialet