

VOLER PLUS HAUT QUE LES AUTRES



AEROSHELL - UNE FAMILLE DE PRODUITS TRÈS PERFORMANTS

- L'huile pour moteurs à pistons la plus vendue au monde
- **Aeroshell Oil W80 Plus et W100 Plus** garantissent une protection contre l'usure et la corrosion renforcées pour aider à réduire les coûts de maintenance
- Utiliser **Aeroshell Oil W15W-50**, l'huile semi-synthétique pour moteurs à pistons, performante en toutes saisons
- Aide à réduire la consommation de carburant*
- Offre d'excellentes performances à basse température.



Aeroshell



www.aeroshell.com

* Comparé à une huile monograde dispersante sans cendres



Y a-t-il des exercices qu'il faut maîtriser avant de partir ?

Déjà, il faut mieux être un minimum de deux à bord (sans parler des avantages économiques). Un voyage de plusieurs jours peut-être fatiguant, être deux permet de répartir les tâches à bord : l'un pilote, l'autre s'occupe de la radio, généralement en anglais, et de la navigation. Ensuite, il faut maîtriser la base du pilotage et être réactif, un avion équipé d'un pilote automatique n'est pas un luxe. Nous faisons du vol VFR, vous êtes responsable de votre navigation. Par exemple, communiquer vos estimées au contrôle, se préparer aussi à des changements de route, des attentes... J'ai observé au fil des Rallyes que plus nous étions précis en temps, avec communication radio en anglais, plus le contrôle nous facilitait le transit ou l'arrivée à destination. Le GPS est une aide à la navigation, il faut regarder dehors. C'est d'autant plus vrai lorsque nous décollons par groupe. Les décollages se font alors avec une séparation de temps qui parfois s'annule dans l'espace, il faut bien écouter les messages radio de l'avion qui vous précède ou qui vous suit. Il faut aussi être bien entraîné à intégrer un trafic à l'arrivée. Je pense à Corfou où il y a un trafic toutes les 3 minutes à certaines périodes de la journée. On vous attribue un « slot » et ce ne sont pas des DR 400 qui sont en approche... la préparation n'est pas non plus à négliger, ni la météo. Et là, entre le facteur stress... Je ne vous raconte pas le nombre d'appareils photo ou de GPS retrouvés en miettes sur la piste, les caches-pitot oubliés, les soutes mal fermées, le sac devant l'hélice, etc.

Peut-on voyager loin en VFR ?

Voyager en VFR ne pose pas de problème dans la période où se déroule le Rallye. Bien sûr, il arrive que nous soyons retardés de quelques heures ou d'une journée à cause de la météorologie. Nous envoyons généralement en premier ce que j'appelle un « avion sonde » pour s'assurer que la route est correcte au VFR. Notre but est de faire du tourisme aéronautique, pas de voler tranquillement au-dessus de la couche l'autant prendre l'avion de ligne dans ce cas. Sinon, il existe, comme sur l'Italie, des chemins VFR. Le contrôle nous autorise parfois à transiter en classe A, ce qui peut surprendre. Généralement, les plans de vol sont obligatoires (attention, il faut s'assurer qu'ils ont bien été réceptionnés et toujours en garder une copie avec soi). Le dépôt d'une PPR est parfois obligatoire sur certaines destinations. Plus les services aéroportuaires sont prévenus à l'avance, mieux vous serez accueillis. Je vais même jusqu'à prévenir l'Aviation Civile de notre itinéraire. En Espagne, cela nous a permis de survoler la côte à 1 000 pieds. Vos intentions, votre trajet, surtout en groupe, sont à négocier avant le départ sinon vous risqueriez de vous faire encadrer par des F-16... ✈