

QUE FAIRE POUR SORTIR DU TOUR DE PISTE ?

VOYAGEZ !

Pour ne pas tomber dans une routine élémentaire se limitant au minimum d'heures légales pour proroger votre licence, déployez vos ailes vers d'autres horizons.

Voyager où et comment ?

La PPL(A) permet de voyager partout en Europe à condition d'avoir la compétence linguistique FCL.055 [lire l'article dédié]. En se renseignant sur les exigences réglementaires des pays de destination, beaucoup d'espaces aériens restent accessibles. Le site web www.eiaip.com, par exemple, facilite cette recherche des AIP et aide à obtenir toutes les informations de chaque terrain : handling, taxes, carburant, nature et longueur de piste, NOTAM, etc. Les cartes OACI des pays traversés et de destination sont indispensables. Tous les documents de l'avion et les papiers personnels doivent être à jour. Voyager à plusieurs est appréciable : les tâches sont mieux réparties. Le partage des frais est aussi un avantage non négligeable. Le minimum de deux personnes est l'idéal, surtout si celle-ci est également pilote. Le pilote aux commandes se concentre sur la navigation, l'autre s'occupe de la radio. Certains instructeurs ont coutume de dire que 95 % du vol se jouent sur la préparation et que les 5 % restant représentent l'imprévu et les aléas météo. Cet apo-

phème illustre une navigation réussie. En cas de mauvaise préparation, ce ratio peut vite s'inverser et passer à 30 voire 40 % d'impondérables. Alors, concentrez-vous sur cette première étape essentielle avant de monter à bord.

Les sorties clubs

Certains aéroclubs possèdent des sections voyage au sein de leur structure. C'est la première approche pour se forger une expérience du voyage car le pilote évolue au sein d'une équipe de pilotes et d'instructeurs connus. Les machines lui sont également familières. Des itinéraires variés sont proposés à travers la France (la Corse) ou l'Europe (Italie, Angleterre, etc.). Le jour le plus long, organisé par la FFA, qui consiste à faire le maximum d'heures de vol avec les avions de l'aéroclub, est aussi une source d'émulation. Les rallyes organisés par les clubs peuvent comporter un parcours imposé, avec road book, points de passage obligatoires avec photos pour les authentifier. C'est encore une bonne manière d'améliorer la précision de sa navigation.

Les rallyes raids

Pour combler les rêves d'aventure aux commandes, rien de tel que de participer aux raids avion proposés par des structures qui ont fait la preuve de leur sérieux. Par exemple, le raid Latécoère rassemble les passionnés débutants ou chevronnés pour leur faire revivre les étapes historiques des lignes de l'aéropostale (www.raid-latecoere.org). Il existe également un raid Latécoère réservé aux hydravions. Rallye Aéro France organise chaque année depuis 1995 des voyages sur l'Europe, le



Moyen Orient et l'Afrique (www.rallyeaerofrance.com). Aviation et Pilote, aussi, emmène ses lecteurs tous les 2 ans dans des raids. Ils sont plusieurs sur le marché, association ou société, à organiser ce type de voyage. Pour certains pilotes, c'est un passage qui leur permet de partir seuls par la suite.

Les challenges

Il existe des manifestations où l'on peut parfaire son pilotage comme la Coupe Breitling 100/24. Cette épreuve consiste à effectuer en moins de 24 heures 100 posés-décollés sur 100 aérodromes imposés, répartis sur le territoire national. Les équipages doivent donc optimiser le trajet choisi pour perdre le moins de temps possible. Le Grass Cockpit Warter Aviation Tour, lui, propose de se poser sur des aérodromes avec piste en herbe. La FFA organise deux types d'épreuve : le rallye de précision dans le but d'améliorer la qualité de ses navigations et le championnat régional d'atterrissages de précision où plusieurs types d'atterrissages (normaux, avec simulation de panne moteur, sans volets, plein réduit en vent arrière, etc.), avec un repère au sol, sont imposés pour exécuter un posé sur le train principal sans rebonds ni trois points. ✦