



PLAISIR ET AVIATION

DE VOLER EN GROUPE À L'ÉTRANGER

L'expérience est riche, tant pour l'intérêt des pays et des gens visités, que pour le jeu de relations humaines à l'intérieur du groupe ainsi rassemblé pendant quelques jours par une opportunité de destination commune.

Le CFI, ou Club Fournier International, organise depuis vingt ans des voyages au long cours à l'intention de ses membres pilotes des motoplaneurs créés par René Fournier. Ces virées de dix à quinze jours leur ont permis de voler par exemple dans l'Atlas, au Cap Nord, en Turquie ou bien aux frontières de la Russie. Le but de cet article [son auteur est le président du CFI - NDLR] est d'encourager les pilotes VFR à se lancer dans cette façon intéressante de voler ensemble et au loin.

Comment se décide la future virée au CFI ?

Un membre du club fait une proposition de destination par intérêt

pour un lieu précis, ou parce qu'il dispose d'une relation dans un pays lointain. Parfois, cette relation pourra nous aider localement sur le plan logistique, mais ce n'est pas une condition impérative. Après avoir défini sa virée, notre organisateur lance sa proposition sur Internet à l'intention des membres du CFI des pays européens pour recueillir des adhésions au projet. Si la route prévue conduit à traverser des pays où l'aviation légère n'est pas encore très répandue, il contacte leurs directions de l'Aviation civile car elles émettent souvent de bons conseils du style : « Pour votre escale dans notre capitale, contactez donc l'aéro-club untel de notre part. Vous serez très proche de la

ville et vous n'aurez probablement pas de taxes à payer » !

La plupart des pays satellites de l'ex-Union Soviétique recherchent l'ouverture sur l'Europe et au cours des dix dernières années, nous avons constaté leur volonté continue d'alléger les contraintes pour le VFR. En Pologne, par exemple, les règles sont devenues aussi souples que chez nous, alors qu'au lendemain de l'ouverture à l'Ouest, le VFR que nous pratiquons ici était quasiment impossible. Enfin, notre organisateur cherchera à informer de notre passage tous les pilotes de RF des pays à traverser. C'est facile car les listes des avions immatriculés dans chaque pays sont sou-

vent disponibles sur les sites des directions de l'Aviation civile, avec les coordonnées des exploitants. Même si les pilotes de RF sont peu nombreux dans certains pays, la fraternisation est immédiate et ils se transforment généralement en chefs d'escales enthousiastes. Ambiance assurée !

De quelle façon vole t-on en groupe ?

Une cohérence de vitesse entre les machines doit être recherchée. Pas de problème, avec les motoplaneurs Fournier, ils volent tous entre 160 et 180 km/h. En fonction des pays à traverser, l'autonomie en carburant peut être un critère pour s'inscrire ou non à une virée. En effet, c'est l'appareil qui a la plus petite autonomie, celui qui est le plus « court en palte », qui détermine les escales de ravitaillement



- Escale du CFI à Priviedza, en Slovaquie.
- Le RF-3 du benjamin du CFI, Vincent Nuovolini, de Nevers, âgé de 19 ans.
- En patrouille avec le RF-10 Ximango de Serge Wilcoq, de Cannes.

VANTAGES

pour le groupe. Certains aérodromes ne sont pas encore très bien desservis en AvGas. On se débrouille en faisant livrer de l'essence auto qui convient aux moteurs Volkswagen de nos RF. Les beaux jours de débuts de l'aviation sont toujours là !

Au-delà d'une quinzaine de machines, nous avons l'habitude de constituer deux sous-groupes. Ce fut le cas pour le vol dans les Pays baltes et en Suède où nous avions vingt-cinq appareils. Le ou les deux leaders de groupe font la radio pour leur groupe et déposent le plan de vol de l'étape du jour. Généralement, nous sommes autorisés à faire un plan de vol unique pour l'ensemble.

En route, les échanges radio entre le leader et les organismes au sol se font en anglais, et le leader a pour devoir de traduire les infor-

mations recueillies en français ainsi que dans toutes les langues des pilotes volant dans son groupe. Il répète deux fois toute nouvelle fréquence sur laquelle le groupe est invité à passer. Pendant ce temps, chaque pilote reste muet mais demeure à l'écoute pour suivre les fréquences. Cette traduction est impérative car le CFI embarque dans ses virées des pilotes de RF issus des différents pays européens. Même si ces répétitions et traductions ne sont pas réglementaires, les contrôleurs nous laissent procéder sans aucune réticence car ils comprennent très vite qu'elles contribuent à la sécurité du trafic. Au passage, certains pilotes du CFI qui ne sont pas très à l'aise avec la langue de Shakespeare, reconnaissent que ce mutisme imposé et ces traductions ont de bons côtés !

De plus, le CFI s'est choisi une fréquence de liaison connue de tous ses membres. Elle permet de contacter les autres appareils du groupe pour échanger des infos en vol ou pour s'émerveiller sur les paysages traversés. On a parfois la surprise d'être écoutés et appelés par des pilotes en ligne logés au FL-350 dont on sent qu'ils seraient bien heureux d'être parmi nous, plutôt qu'au boulot là-haut !

Un seul transpondeur pour tout le groupe. Les contrôleurs affectent un code au leader car ils n'ont pas envie de gérer vingt codes transpondeurs sur leur écran pour un même plan de vol. Ils font confiance au leader pour que la formation soit la plus ramassée et la plus localisée possible, d'où l'importance de voler à des vitesses assez homogènes.

Ceci dit, le groupe ne vole pas en formation serrée, loin s'en faut. Ce

serait épuisant et cela déresponsabiliserait les pilotes. Le CFI a posé le principe qu'à tout moment, chaque pilote est totalement autonome et responsable de la conduite de son vol. Préalablement à chaque étape, le leader fait un briefing. Les participants notent dans leurs GPS et sur leurs cartes les points de report de la navigation prévue, les fréquences connues et les éléments de météo. En cas de défaillance du leader, comme cela vient d'arriver en Bulgarie cet été, la navigation du groupe a pu se poursuivre conformément au plan de vol prévu, grâce à la désignation impromptue d'un leader alternatif en vol.

Par expérience, on constate que sur un vol de trois heures, un écart de vitesse de 15 à 20 km/h entre appareils génère une différence d'une quinzaine de minutes



• Le RF-5 de Mike Milar, Président du CFI Angleterre.
• Le RF-4 de Jean Paul Dalègre, d'Ussel.



→ Quels avantages à voler en groupe, et que faut-il pour réussir ?

Des amitiés fortes : Il naît une amitié durable entre les participants dans ces moments forts. Ce n'est pas banal d'aller en VFR à 4 000 km de chez soi, même si c'est facile dans ce cadre-là. L'instauration d'une forte complicité entre les participants est bien réelle et toutes ces aventures partagées apportent une connaissance mutuelle entre les équipages. Lors de chaque vol, on constate que les divergences de vision qui existent entre nos membres, comme dans tout groupe humain, s'évanouissent pendant le vol. Bien sûr et heureusement, on les retrouve le soir à l'escale autour du bar. Cela crée une complicité qui croit au fil des virées à tel point qu'en veillant la fréquence de liaison en vol, il est facile de deviner à la radio ce qui se vit dans tel ou tel appareil du groupe. Même les silences parlent, parfois...

Solidarité et respect : Par construction, chacun est pleinement responsable de son vol. Il est arrivé qu'un participant ne souhaite pas se lancer dans une traversée proposée par le leader car elle lui paraissait potentiellement risquée. Comprenant que ce manque de confiance était lié à une insuffisance d'expérience personnelle, le leader a organisé un détour pour rendre la traversée acceptable pour l'ensemble du groupe. La solidarité joue également au plan technique et mécanique. L'histoire du CFI fourmille d'anecdotes de dépannages réalisés grâce à l'outillage et aux pièces réparties dans les différents appareils. Par principe, en cas de difficulté en vol sur un appareil, sauf indication contraire du pilote, tout le groupe change son plan et atterrit avec l'équipage qui va avoir besoin d'aide.

Absence de compétition : Contrairement à bien des situations de la vie courante, aucun participant n'a besoin de montrer une supériorité en quoi que ce soit à ses collègues. Le but est d'arriver dans les meilleures conditions à une destination qui a été proposée et acceptée, c'est tout.

Et surtout, pas d'arrogance : « Il n'y a pas de bons pilotes, il n'y a que de vieux pilotes », tout le monde connaît le dicton. On peut le compléter en affirmant que les vieux pilotes ne sont pas arrogants. Les pilotes de RF nouveaux venus dans le club perçoivent et apprécient très vite cet état d'esprit.

Michel Leblanc - Président du CFI - michel.leblanc3@wanadoo.fr

entre les premiers et les derniers arrivés à destination. Cette différence favorise la mise en file des appareils pour la préparation de l'arrivée ainsi que l'étalement régulier des atterrissages. Au Maroc, à Tétouan, un contrôleur impressionné par le nombre d'avions à faire atterrir, était devenu soudainement muet... Le leader a fait poser le groupe sans problème, comme il l'aurait fait sur n'importe quel terrain non contrôlé. Le contrôleur rassuré a été reconnaissant et il a offert la tasse de thé à la menthe pour tous en signe de bienvenue !

Une expérience à utiliser

Le vol en groupe permet d'aller plus loin dans l'expérience du VFR. Sans nécessiter de capacités supérieures à celles de tout pi-

lote formé sous nos latitudes, il apporte de grandes satisfactions à ceux qui osent se lancer. Commencer par des virées à cinq ou six machines dans les pays européens, c'est très facile. Il suffit de trouver un premier organisateur. Pourquoi pas vous ? Bien entendu, les questions économiques ne sont pas négligeables. Mieux vaut mener ces virées avec des appareils peu gourmands et emporter le *Petit Futé* avec soi lors des escales. Sur ce plan, la devise du CFI est *Fly For Fun*, à laquelle notre président d'honneur, René Fournier, a ajouté « ...mais pas pour vous ruiner ! ». Voilà le programme des virées du CFI. Il est vivement conseillé à tous les pilotes VFR de le copier. Bons vols et rendez-vous l'été prochain, là-bas avec votre groupe, à l'autre bout de l'Europe ! ■

Boutique en ligne
www.OPALEAERO.com

Opale
AERO SERVICES

Laboratoire radio agréé
Vente, tests et installation

Tél. 03 21 86 92 08
Aéroport du Touquet



GPS



CASQUES



LIBRAIRIE



SECURITE



INSTRUMENTS



AVIONIQUE