

Au hasard de **mes lectures**

Voici une liste non exhaustive de divers ouvrages et vidéos à consulter qui constituent un catalogue utile et plaisant dans toute bibliothèque aéronautique.

Je rencontre parfois d'excellents livres aéronautiques qui traitent de divers sujets. Comme dans ma longue et dure vie de labeur intense et souvent mal payé (si si, j'insiste !), j'étais entre autres enseignant et que je suis toujours instructeur avion et occasionnellement instructeur ULM, je me sens investi d'une mission divine qui consiste à éduquer mes semblables ou plus exactement une catégorie de mes semblables, les pilotes. En fait, j'ai nettement entendu une forte voix qui provenait du sommet de la Grande Casse (je suis un prophète savoyard !) qui m'intimait l'ordre d'imiter Jean-Baptiste et de faire venir à moi, au bord de l'Isère, tous les pilotes afin de les instruire.

HUMOUR ET AÉRO-CLUB

Je vais donc vous suggérer, chers lecteurs et lectrices, la lecture de certains ouvrages qui devraient vous ravir. Commençons par deux livres édités par les éditions Cépaduès et concoctés avec amour, drôlerie et sincérité par Serge Boichot. Cet honorable garçon vole depuis plus de vingt-cinq ans à Gap et a accumulé toute une série d'aventures qu'il relate avec une honnêteté agréable. *Mémorables moments d'un instructeur* tomes 1 et 2, se lisent avec une facilité déconcertante. L'auteur a été trempé dans sa tendre jeunesse dans un Morane 317 (il le raconte dans un chapitre émouvant) et en est ressorti avec une passion délirante pour l'aviation. Il est devenu un pur produit d'un modèle bien français qui mérite d'être soutenu, encouragé et perpétré pour les générations à venir : l'aéro-club et les valeurs qu'il véhicule, solidarité, bénévolat, amitié et accessibilité même si les coûts pour apprendre à voler grèvent facilement tout budget. À ce propos, Serge, qui est taquin, répond invariablement lorsqu'on lui demande : « *Qu'est-ce qui fait voler les avions ? – L'argent* ».

Au gré de votre lecture, vous rencontrerez des situations que vous avez peut-être vécues soit



en tant que pilote soit en tant qu'instructeur. Tout autant amusantes qu'effrayantes, les exemples décrits proposent souvent une approche pédagogique et constituent un catalogue qui couvre tous les domaines de l'aéronautique, des facteurs psychologiques en passant par une analyse plus fine des contraintes de vol et une expérience météorologique vécue. Il serait regrettable que chacun d'entre nous ne se sente pas concerné, « *Errare humanum est* ». Il vaut mieux apprendre des erreurs des autres que de finir dans de vulgaires statistiques.

Après une discussion fort agréable avec Serge Boichot, je lui demandai quel livre il pourrait me conseiller pour cet article et la réponse fusa : *le Grand Cirque* – mais bon sang, mais c'est bien sûr, pourquoi n'y avais-je pas pensé (j'ai une réponse, mais je vais la garder pour moi car je me ridiculise suffisamment). En fait, Serge m'avoua qu'il l'offrait parfois à ses élèves, notamment les jeunes qui ne bénéficiaient pas de cette culture aéronautique qui, pour des personnes comme moi, dans la force de l'âge (en fait, un vieux), semble naturelle. Voici la preuve qu'il est, lui aussi, investi de cette mission divine car tel un prêtre (le curé des aéro-clubs !) qui offre la communion, il donne l'hostie consacrée à ses brebis qu'il a amené dans le droit chemin aéronautique.

RÉVISION

Mais assez de toutes ces divagations métaphysiques et religieuses, il est temps de parler maintenant du livre *Maintien, approfondissement des connaissances du pilote privé* par Stéphane Mayjonade toujours chez Cépaduès. Prêté par Rémi, (un de mes anciens élèves qui vénère son instructeur !) je fus sous le choc lorsque je commençai sa lecture. Comment pouvais-je être aussi ignare ? Intelligemment structuré par rubrique (11 au total, comme circuit électrique, météorologie, performances), cet ouvrage pose une question par page, offre quatre réponses et propose une explication précise et relativement détaillée. Centré sur un seul avion, le DR-400, le bouquin nous fait découvrir la machine plus en détail, mais ouvre de vastes débats sur de nombreux sujets généraux. On redécouvre des notions élémentaires acquises et parfois oubliées lors du PPL et on peut juste consulter régulièrement quelques pages à la fois sans avoir à subir un cours théorique de niveau Maths-Sup.

Comme je suis joueur, je vais vous donner des exemples : parmi les abréviations météorologiques suivantes, laquelle ne peut apparaître que dans les METAR AUTO ?

– A : NDV ;
– B : NCD ;
– C : UP ;
– D : Toutes les propositions formulées sont exactes.

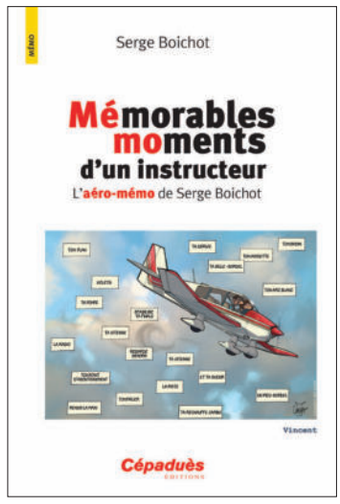
En case de suspicion de *vapor-lock* en vol, le premier réflexe du pilote doit être :

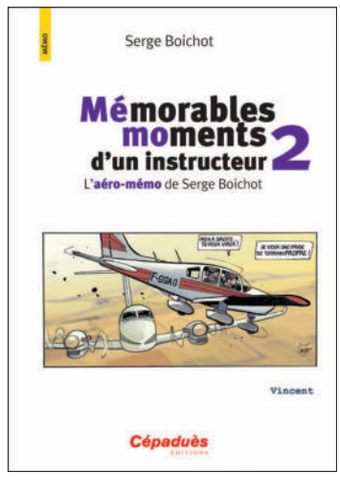
– A : de mettre la pompe électrique sur *On* et de changer de réservoir pour le plus plein ;
– B : d'augmenter le régime moteur afin d'augmenter la pression d'essence ;
– C : de mettre le réchauffage carburateur sur *On* ;
– D : d'appauvrir le mélange afin de diminuer la quantité d'essence vaporisée dans le carburateur.

Une dernière facile qui vous évitera des ennuis. Au démarrage, on reconnaît qu'un moteur est noyé :

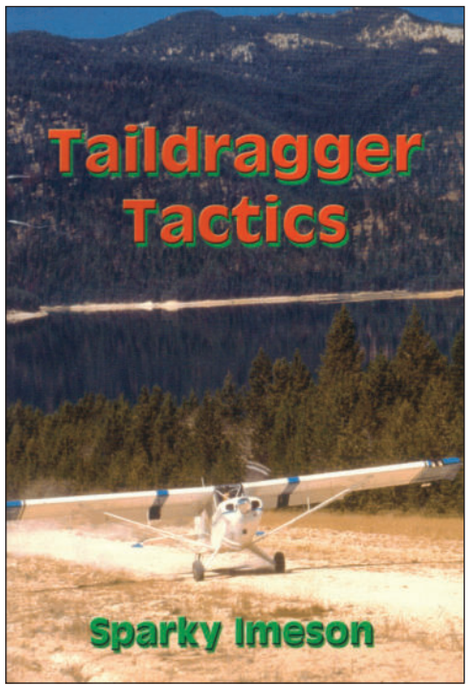
– A : au crépitement caractéristique de la pompe électrique à carburant ;
– B : à la détonation qui se produit ainsi qu'aux fumées blanches qui sortent des tubulures d'échappement ;
– C : à la pression d'essence qui diminue subitement ;
– D : à l'excès de carburant qui finit par couler sous le moteur

Je vous laisse chercher les réponses ou alors tout simplement acheter le livre. C'est une dépense qui me paraît utile et qui devrait vous apporter la satisfaction de connaître un peu mieux l'aéronautique. Après tout comme me disait un copain en lisant Astérix et répondant, en savoyard dans le texte, à ma pertinente remarque sur la complexité de sa lecture : « *la culture, y en a jamais assez* ».









EN AMÉRICAIN DANS LE TEXTE

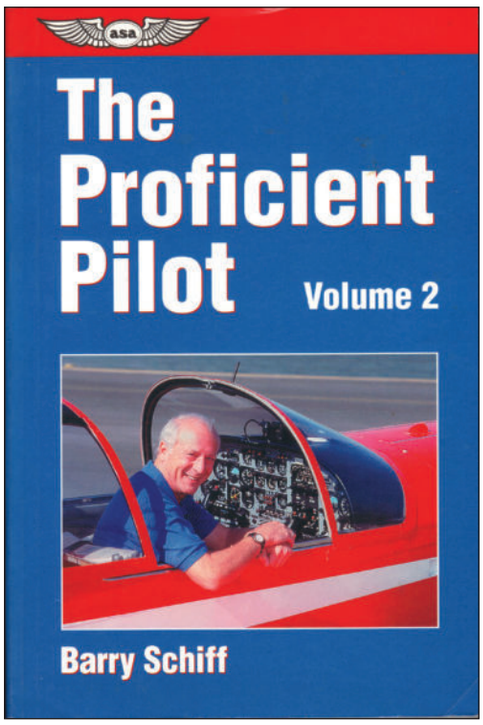
Il faut se rendre à l'évidence, en aéronautique, l'anglais est de plus en plus indispensable. J'en veux pour preuve la tentative d'obliger les pilotes à parler uniquement la langue de Trump (je sens déjà les pierres qui me frôlent !) dans certains espaces aéronautiques. J'en possède quelques notions (d'anglais pas de lapidation) et je lis les textes aéronautiques que je peux glaner au hasard de mes recherches. J'ai découvert récemment un ouvrage intitulé : *Taildragger Tactics* de Sparky Imeson. J'avais déjà parlé de cet auteur dans un article précédent à propos d'un livre que je considérais un peu comme une bible en référence à son titre : *Mountain flying bible*. *Taildragger* est publié par Aurora Publications. Je l'ai commandé aux États-Unis pour un coût de 22 dollars plus les frais d'envoi. J'aime bien les livres anglo-saxons car s'ils incluent de la théorie, ils consacrent de nombreux efforts à être pragmatiques. Même si le livre insiste sur le roulage, décollage, vol et atterrissage en train classique, il rappelle des notions essentielles comme les décrochages aérodynamiques et leur relation avec la bille ou les risques de cisaillement à l'atterrissage ou en vol. Il peut se lire à petites doses.

Un petit dernier livre pour la route : *The proficient pilot, volume 2* de Barry Schiff chez ASA. Je ne connais pas les volumes 1 et 3, mais j'ai pris beaucoup de plaisir à lire le 2. Je le considère d'ailleurs comme un livre de référence. Chaque chapitre traite d'un sujet particulier en quelques pages. L'auteur qui puise dans sa propre expérience pour illustrer souvent son propos, sait de quoi il parle avec 26 000 heures de vol sur près de 300 types d'appareils.

AVIATION EXTRÊME

L'*Aircraft Owners and Pilots Association* (AOPA), fondée en 1932 aux États-Unis défend activement les pilotes et cherche à améliorer la connaissance, l'économie et la sécurité des vols en aviation générale. Le site se trouve à l'adresse www.aopa.org. Une filiale existe en France. Parmi toutes ses publications (et elles sont nombreuses), je retiendrai principalement leurs vidéos basées sur des expériences vécues. Elles peuvent être trouvées en cherchant : « Accident case studies AOPA » sur un moteur de recherche. Chaque vol est analysé en détail avec carte à l'appui, météo et transcription des conversations entre le pilote et les contrôleurs. Non seulement ces vidéos sont pédagogiques, mais elles permettent aussi de se perfectionner en anglais (sans sous-titre, sauf pour les messages radio entre les protagonistes). Il est vrai qu'il vaut mieux regarder une vidéo à la fois, sinon on pourrait facilement déprimer car les conséquences des vols sont désastreuses. Mais comme je l'ai dit précédemment, apprendre des erreurs des autres doit permettre de les éviter.

Mais l'aviation n'est pas seulement une série d'accidents mais le plus souvent une expérience qui nous fait découvrir la beauté du vol, taper sur YouTube ou tout simplement sur un moteur de recherche : « *Worst place to be a pilot* ». Vous suivrez sur plusieurs épisodes, tout en anglais, la vie aéronautique de jeunes pilotes anglophones en Indonésie qui atterrissent au bout du monde sur des surfaces particulièrement sommaires. Les reliefs qui entourent ces terrains vous impressionneront par leur verticalité et leur inhospitalité. En fait, ces jeunes gens vivent à leur manière les aventures de pionniers de l'aviation, comme par exemple un départ précipité d'un terrain en Papouasie



alors que la tension entre les habitants commençait à atteindre des niveaux dangereux. Un bon moment d'aviation loin de notre environnement très contrôlé et sécurisé.

Finalement une dernière vidéo, toujours pour la route. Il faut taper « *Amerrissage dans le golfe de Girolata* » et vous trouverez sur Vimeo (https://vimeo.com/127539494) une vidéo instructive, pédagogique et passionnante. Un pilote d'Air-France et sa femme, hôtesse de l'air dans la même compagnie décrivent leur amerrissage au large de la Corse après une panne moteur. L'honnêteté du récit de la part des deux protagonistes qui donnent une pléthore d'informations vous convaincra de les assimiler et de les retenir. Il est même utile de la revoir régulièrement pour réactualiser les notions acquises. Ecoutez attentivement la partie sur les gilets de sauvetage. L'objectif destination peut forcer le pilote à prendre des mauvaises décisions. Posons-nous la question de savoir si nous avons déjà enfreint la réglementation alors que nous étions confrontés à une situation similaire ? Le mérite de la situation décrite revient à nous mettre en garde à, comme le dit le protagoniste « *Ne pas passer du côté obscur de la force* ». Chers Jedi pilotes, la force se trouve dans la lecture de ces ouvrages/vidéos. En sécurité, ainsi, toujours vous volerez !

Pierre-Philippe REILLER

