2E PARTIE

Instructeur en aéro-club

Second épisode du difficile parcours, semé d'embûches, per-clus de sacrifices, de notre pilote d'aéro-club désireux de faire profiter ses congénères de son expérience… Mais après vient la rédemption !



Bienvenue à Grenoble, au camp de vacances de l'ENAC !

Après avoir franchi tous les écueils théoriques, avoir côtoyé Moby-Dick, être tombé de Charybde en Scylla, lors de mes entraînements et de mes tests en vol, n'avoir mangé que des pâtes et du riz pour financer cet effort aéronautique, j'entrevoyais les portes du paradis qui allaient enfin s'ouvrir.

Le stakhanoviste de l'aviation

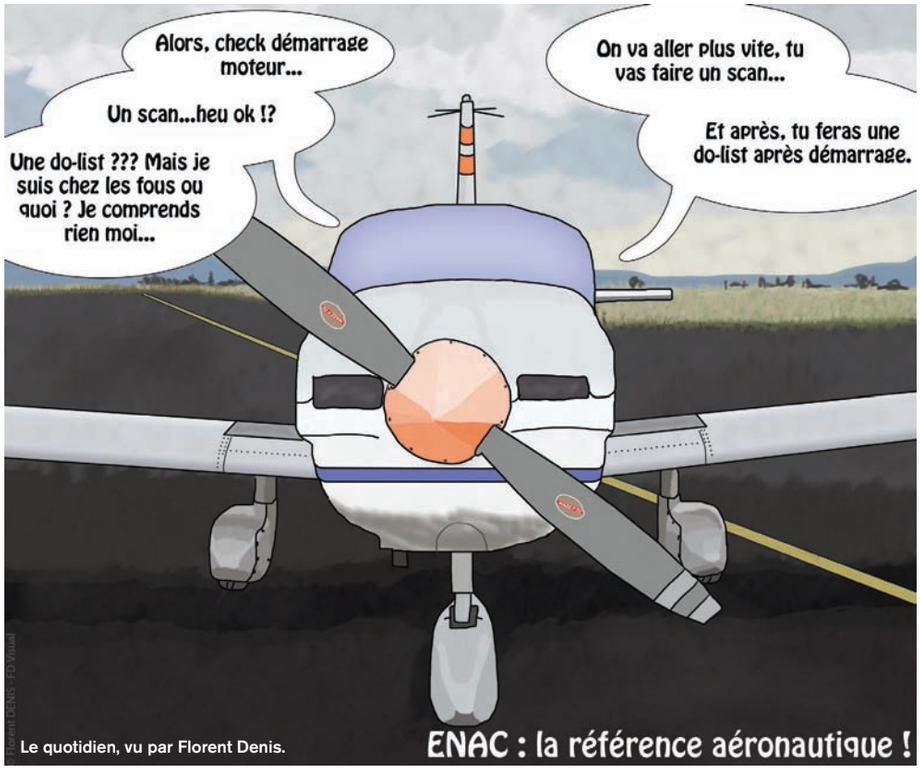
Durant cette période d'attente avant d'intégrer l'ENAC (nouvelle dénomination depuis la fusion de l'ENAC et du SEFA), il ne faut pas oublier que l'on doit continuer à se perfectionner car les instructeurs en stage vont être impitoyables. Les conseils prodigués lors des tests en vol constituent une excellente base de départ pour des révisions. Philippe fut particulièrement exigeant en ce qui concerne la maîtrise de la radio et certains aspects de la maîtrise de l'appareil. Deuxièmement, il n'est pas sot d'apprendre à piloter à droite. Ainsi, cet écueil franchi avant le stage, vous pourrez vous concentrer sur la pédagogie et la conduite de l'avion dans toutes les configurations.

En conséquence, je repris contact avec un instructeur de l'aéro-club et je signais à nouveau pour plusieurs séances de tournents avec pour objectif de perfectionner mes faiblesses en place de droite. Au début, piloter à droite m'a profondément perturbé. On m'avait averti que la parallaxe allait occasionner une perte des repères. Je confirme. Il faut donc se réhabituer et retrouver ses marques. Tours de piste après tours de piste, je perfectionnais mes approches, mes arrondis et mes atterrissages. Dès que l'instructeur sentait que je reprenais confiance, il ajoutait une difficulté : circuits basse hauteur, encadrements, etc., tout en me harcelant sur les préaffichages, les tenues d'assiette, les vitesses, et j'en



passe. Je dois avouer que plus d'une fois je me sentis découragé, incompétent et inapte au vol en place de droite. J'ai une excuse, je suis né à Moûtiers, au cœur des Alpes, et j'ai dû souffrir d'une carence en iode. Bref, pour m'en sortir, j'ai développé des réflexes pavloviens. J'ai aussi pris quelques cours avec un deuxième instructeur qui m'a formé à sa manière, avec des conseils qui complétaient ceux que l'on m'avait déjà inculqués. J'ai pratiquement eu une surcharge cognitive. Lentement mais sûrement, ma bourse s'est vidée et mes compétences ont quelque peu augmenté.

Au début du mois de mai, un appel au CR-22 m'apprit que j'avais obtenu le Graal et que je pouvais bénéficier de la manne de la FFA. Mais une mauvaise nouvelle peut en chasser une bonne. Ma candidature à l'aéro-club d'Albertville faisait des jaloux qui émirent des critiques virulentes à mon égard. Je dus avec l'aide d'autres membres du conseil d'administration défendre calmement, mais fermement ma position. Donc, futurs candidats, attention aux rivalités, jalousies mesquines, conflits, politiques politiciennes, etc. au sein du club. Ils peuvent créer des obstacles qu'il convient d'anticiper.



Le quotidien, vu par Florent Denis.

Affres et ravissements

Voilà, le plus simple est terminé. Vous devez L'arrivée dans la Mecque de l'aviation se fait toujours avec une certaine émotion, surtout quand on trouve le portail fermé. Heureusement, tout se régla rapidement et je pus quelques temps plus tard m'immerger dans la piscine du centre. Je rencontrai à cette occasion trois Chinois en formation intégrée ATPL. Le lendemain, Philippe Lamblin, le chef-pilote, nous accueillit avec sa gentillesse et son calme légendaire et nous présenta le programme. Je me rendis compte de l'immensité des connaissances à acquérir et je me demandais dans quelle galère je m'étais engagé. Puis, nous nous dirigeâmes vers l'intendance qui nous soulagea de deux chèques, le premier de 12 000 euros, qui couvre la formation, et le deuxième de 415,50 Ð qui paie les frais d'hébergement. A ce propos, ces derniers coûts avaient augmenté de 20 % depuis que le SEFA était passé sous l'égide de l'ENAC. Le prestige se paie.

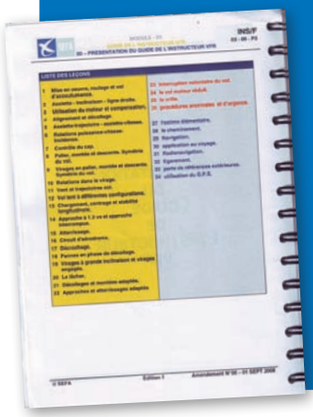
Pendant le repas, je fis plus connaissance avec les autres stagiaires et j'appris que deux d'entre eux viennent de loin : Hockins habite à Saint-Barth et Jean-Pierre à la Guadeloupe. Est-ce que le soleil se couche sur l'Empire français ?

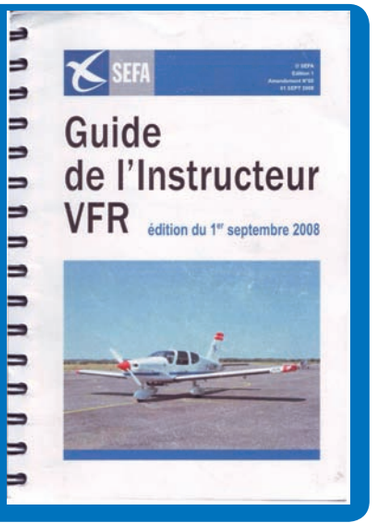
Dès l'après-midi, une consultante du groupe Squadra a commencé à nous faire des cours de psychopédagogie. Une légère inquiétude a commencé à surgir dans le cerveau de l'enseignant que je suis. Allais-je devoir subir une logorrhée d'informations sur l'élève et les méthodes pédagogiques ? Mais non, la consultante sut être précise et amena des exercices (même si je ne voyais pas le rapport entre ces exercices et la pédagogie en vol) qui animèrent agréablement les séances qui durèrent jusqu'au mercredi matin. Nous avions maintenant les informations indispensables pour établir nos fiches de préparation ou, dans le langage ENAC, les fiches pédagogiques.

A l'issue de ces cours, nous constituâmes les binômes et Florent m'avertit qu'il allait voler avec moi. C'était l'alliance du plus jeune et du plus âgé. Nous retrouvâmes nos instructeurs et j'ai eu le plaisir d'avoir

La littérature

Le Guide de l'instructeur **édité par le Sefa constitue la Bible, le livre de chevet et la référence ultime pour les cinq semaines de stage et le reste de la carrière d'instructeur. Bien conçu, il détaille les leçons et offre un cadre de réflexion pédagogique. L'équipe d'instructeurs conseille aussi de se munir du célèbre Manuel du pilote avion (15è édition) publié par les éditions Cépadues. A ceci, j'ajoutai un autre livre toujours publié par les éditions Cépadues et qui s'intitule Leçon de pilotage, Maniabilité du PPL. Ces deux derniers ouvrages, indispensables pour l'élève, permettent à l'instructeur de retirer la substantifique moelle des points qu'il souhaite aborder lors de ses briefings et démonstrations en vol. Les explications sont claires et précises et facilitent la synthèse. Les instructeurs Sefa donnent aux stagiaires une annexe, préparée par d'anciens stagiaires, qui détaille pour chaque leçon où trouver les références dans le manuel du pilote. D'une aide très précieuse, ce document permet de faciliter la préparation des briefings courts. Vous pourrez l'utiliser plus tard pour demander à vos élèves de lire les pages relatives à la leçon du jour. Bien entendu, le manuel de vol de l'avion fait partie des documents indispensables et fondamentaux.**







Début du stage : prise en main du X-Ray–Sierra.

Patrick Houms (cf. Aviasport 675 de juin 2011). Il nous présenta les paramètres du TB-10 et devant l'avalanche d'informations j'ai eu du mal à continuer à respirer correctement par le nez. Comme disait clairement Henri, un des stagiaires : « *Le niveau de stress vient de monter d'un cran* ». Le temps, très pluvieux et venté, ne nous permit pas de monter dans les avions pour les prendre en main. Nous restâmes une fois de plus dans une salle de cours pour participer à notre premier TP-4 (cours sur les futurs leçons en vol) et écouter la bonne parole sur la leçon e*stime et cheminement.*

Dans la fosse aux lions

Finalement, le vendredi suivant le début du stage, je montais dans le TB-10 *Tobago* F- GJXS pour une prise en main. Comment décrire avec le plus de précision ce que j'ai vécu dans l'heure qui suivit : la dépression du pilote ou le syndrome du débutant... Bref, j'ai eu l'impression de tout devoir réapprendre depuis le début, avec en prime, de nouvelles *check-lists* (PHARP – après décollage pour Phare, Altimètre, Radio, Pompe et PICRAT en croisière, pour Puissance, Instruments moteur, Cap et conservateur, Réservoir, Altimètre, Température) et les préaffichages, avec de la précision encore de la précision et toujours de la précision dans toutes les phases de vol. Puis l'après-midi, première séance sur le cheminement qui fut, il faut bien l'avouer, un échec retentissant et cuisant. Il va falloir que j'intègre le top chrono et que j'apprenne à être moins tendu pour ne pas transmettre mon stress à l'élève. A la fin de la journée, je rencontrai Christophe dans les couloirs qui me dit : « *C'est dur, n'est-ce pas, tout doit être au millimètre* ».

La semaine suivante, les séances continuèrent. Chaque leçon suit un plan identique. Tout d'abord, il faut faire un briefing au tableau sur le ou les thèmes abordés. Ensuite, dans l'avion, le cours commence par la phase de perception. Le prétendant FI fait la manœuvre en n'oubliant pas la sécurité. Durant cette phase, il explique ce qui se passe. Par exemple, lors de la mise en puissance, il faut contrer les effets moteurs. Puis vient la phase action. Le FI doit guider l'élève pour qu'il exécute la manœuvre correctement. Finalement durant la partie exercice, le FI donne des valeurs à atteindre et laisse l'élève se débrouiller seul : « *Tu vas faire un virage de 30° d'inclinaison à droite et tu sortiras au cap 150* ». Tout cela paraît fort simple jusqu'à ce que l'on se trouve en situation. Soudainement, une complexité certaine envahit le cockpit. Il faut être capable de gérer son élève, de faire des démonstrations efficaces en gardant les paramètres, de parler lors de la phase de perception, de suivre la navigation pour ne pas rentrer dans les CRT, TMA et autres ZIT. L'instructeur élève en profite au moment crucial pour poser une question qui déroute le prétendant au titre de FI. Il peut aussi déclencher une panne que le stagiaire ne verra pas, tellement il est absorbé par sa tâche.


La vérité est au bout du chemin…

De temps en temps, des séances de simulateur (orientation et positionnement avec un VOR et un ADF, etc.) viennent interrompre cette joyeuse sarabande. Elles sont habituellement plus décontractées. Puis vint l'épreuve du *Cap-10*. Benoît, fort aimable, nous accueille et nous présente le programme. Il est important que les FI voient à quoi ressemble une vrille et surtout le risque de décrochage en dernier virage. L'instructeur met l'avion en virage à gauche à 45° et donne un grand coup de pied à droite pour simuler une dissymétrie de vol. Le *Cap* plonge dans une vrille qui ne peut être récupérée que 500 pieds plus bas : conclusion « *On est mort* » annonce Benoît. L'expérience, bien que remuante, fut fort instructive.

Patrick Houms, notre instructeur s'ingénie à nous pousser dans nos limites. La pression à bord est intense, et nous devons agir correctement sans nous laisser influencer : « *Vaste programme* » aurait dit le général De Gaulle. Il cherche à nous faire découvrir



Puis vint l'épreuve du *Cap-10*… Les mises en garde.

toutes les facettes du métier d'instructeur. Il insiste sur le fait que comme l'élève paie, il doit piloter. De plus, dans les phases de relative tranquillité, il nous invite à parler de différents sujets qui amèneront des connaissances supplémentaires : la météo, les vents et leur influence, le respect de la réglementation (distance vis-à-vis des nuages dans les différents espaces, etc.). Il faut continuellement être sur le qui-vive, participer activement, intéresser l'élève, s'adapter à son niveau ; certains seront demandeurs d'apports, d'autres non. A nous de percevoir les attentes et d'y répondre. A la fin d'un vol d'une heure quinze minutes, on ressort éreinté, vidé de toute substance cérébrale et on a bien besoin de repos pour se remettre.
Hélas, le repos n'est pas pour tout de suite. Patrick nous débriefe et nous devons préparer la leçon du lendemain. C'est un rythme de forçat digne du bagne de Cayenne.

Capitaine Squadra

La troisième semaine, les leçons et TP-4 se succèdent à une cadence effrénée. Mais nos Torquemada énacquiens nous réservent un raffinement digne de leur cruauté. La consultante Squadra, Annabelle, revient avec sa caméra vidéo (un avion est équipé d'une caméra à poste). Nous allons pouvoir prétendre passer des auditions pour un grand succès hollywoodien. Ma leçon : palier, montée et descente, symétrie du vol.
Une fois en l'air, j'oublie rapidement la caméra. Je me concentre sur ma démonstration. Je sens bien que Patrick à côté de moi s'ennuie, mais je persiste. Le message doit passer et il passera. Très content de ma performance, je rends les commandes à mon « élève » pour le guider lors de l'exercice à accomplir. Au retour, je m'attends à être embauché et j'envisage, vu ma prestation, l'achat d'un billet première classe pour Los Angeles. Patrick et Annabelle commencent par décortiquer le vol de Florent. Les critiques fusent. Sous les coups de butoir, je le vois s'enfoncer dans sa chaise. Au vu de la tournure des événements, je pressens que je peux abandonner mon idée de voyage transatlantique. Une fois Florent à terre, ils se tournent vers moi ! Ils ont au moins la décence de ne pas frapper le candidat lorsqu'il a fléchi le genou. Annabelle me demande d'entrée de jeu : « *Tu sais combien de temps a duré ta démonstration ?*». Méfiant, mais sûr de mon affaire, je réponds avec candeur : « *cinq à six minutes environ* ». « *Quatorze minutes* », la réponse cingle à mes oreilles. J'en suis abasourdi car j'avais complètement occulté ce fait tellement je voulais impressionner la réalisatrice. Et puis le jeu de massacre commença. Le carton rouge fut immédiatement sorti. « *Tu ne t'occupes pas de ton élève. Tu es dans ton petit monde* »



Les TP-4 se succèdent.

Mutation

« *Tu verras, quand tu sortiras du stage, tu ne seras plus le même pilote* » avait prédit Jean-Luc, un instructeur mais néanmoins ami. Sa prédiction s'est révélée parfaitement exacte. Théoriquement, les postulants au grade d'instructeur doivent posséder toutes les compétences aéronautiques théoriques ou pratiques. Concrètement, les instructeurs nous répètent : « *On n'est pas là pour vous apprendre à piloter, mais pour vous enseigner la pédagogie* ». Néanmoins, tous les vols se terminent par une séance de maniabilité qui m'aide à affiner ma technique. Cependant, ces séances me permettent aussi de mieux intégrer des manœuvres que je vais devoir enseigner plus tard. Je me rends aussi compte que l'apprentissage de la pédagogie du vol facilite l'intégration des notions de pilotage. Au fur et à mesure des leçons, je prends conscience du rôle de l'instructeur. Je commence à modifier mes habitudes de pilotage afin de les conformer aux exigences de l'instruction. J'essaye de limiter mes interventions verbales (les instructeurs sont connus pour leur logorrhée) et de rester calme. Certaines phrases deviennent des mantras que je récite, comme cette règle d'or du pilotage : « *Assiette, puissance, stabilisation, compensation et vérification* ». Comme toujours on est capable d'enseigner correctement un sujet quand on le comprend parfaitement et qu'on se l'est approprié. Nos formateurs nous avaient averti : « *A l'issue du stage, vous ne serez pas instructeur* » ; cependant, toutes les leçons m'ont permis, au travers des remarques, critiques, encouragements, de développer une autre vision de l'aviation que je vais devoir maintenant transmettre à mes élèves.



Dernier virage en Jodel D-140 *Mousquetaire* pour la 09 de Grenoble-Isère.

lança Patrick. Pendant une demi-heure, je visionnais ma piteuse prestation que commentaient abondamment mes tortionnaires. A ce moment là, une petite lueur jaillit et l'archange Patrick me fit percevoir l'essence même du travail d'instructeur. Il n'est pas là pour voler et démontrer son expertise, mais pour transmettre un savoir et s'assurer que l'élève l'a bien compris et peut le restituer correctement. De ce point de vue, la vidéo permet de se découvrir et de corriger ses défauts. Finalement, je dois admettre avec une tristesse infinie que je ne serai jamais un Brad Pitt aéronautique.

Première sélection

Le jour suivant, on reprend les mêmes et on recommence. Briefing : leçon en vol et TP-4. Heureusement, le 16 juin commémore le repas annuel de l'association de l'ENAC, œuvre à laquelle j'ai généreusement versé une obole de dix euros. Cette structure gère la piscine, la laverie, la salle de musculation et la salle de jeu (billard et ping-pong). De nombreux instructeurs ainsi que des anciens de l'ENAC viennent festoyer autour de la paëlla préparée par Philippe le cuisinier. L'ambiance agréable durant l'apéritif et le repas procure une rupture bienvenue durant ce stage.

Il nous reste un petit écueil à franchir avant de partir en week-end. Afin de préparer l'examen, nous devons présenter un exposé à nos petits camarades. Mon sujet: *Altimétrie et règles de vol*. Pendant trente minutes, je planche devant d'autres stagiaires, auditoire attentif et tolérant. Le formateur présent n'adhère pas à cette attitude et s'ingénie à poser des questions perturbatrices. Je comprends très vite qu'il vaut mieux que j'avoue ne pas connaître la réponse plutôt que d'inventer. Le formateur sera alors impitoyable. « *Il vous est interdit de raconter n'importe quoi à vos élèves* » déclare-t-il sans ambiguïté.

Ce que j'ignorais à l'époque est que la troisième semaine constitue une charnière dans la formation. Si les formateurs jugent que les candidats ne possèdent pas les qualités intrinsèques pour devenir instructeur, ils n'hésiteront pas à l'exclure ou à lui déconseiller de poursuivre la formation. « *Ce n'est pas parce que le candidat est bon pilote qu'il deviendra automatiquement un instructeur compétent. Plus d'une fois, j'ai éliminé des élèves qui ne me donnaient pas satisfaction*» déclare sans ambiguïté Philippe. Deux cas de figure peuvent se produire. Soit le formateur conseille au stagiaire de se ré-entraîner dans son club, soit il l'exclut complètement de la formation. Malgré la profonde certitude que je n'avais pas le niveau pour devenir instructeur, personne ne m'a signifié mon congé. Je partis donc pour Albertville sachant que je ne pourrais m'isoler totalement de l'aviation car je m'étais engagé pour participer au célèbre meeting aérien que le club avait organisé.

Quatrième semaine

Premier changement : comme Patrick part en vacances, il nous confie aux bons soins de Philippe Agostini (l'instructeur qui m'a fait passer mon évaluation en vol). Calme et posé, ce dernier imprime néanmoins très rapidement son style. Lors des briefings courts, quand il voit que l'on commence à trop patauger, il interrompt la séance et nous montre comment nous devons présenter la leçon. On apprend vite à connaître son leitmotiv. « *N'oubliez pas que vos élèves sont des bébés pilotes. Ce qui est évident pour vous, ne l'est pas pour eux* ». Il se transforme

TP-4 sur la formation

La formation comprend vingt heures de vol en double avec un formateur, cinq heures de solo mutuel et cinq heures de simulateur. Un planning est affiché le vendredi pour la semaine suivante. Il comprend des TP-4, qui sont des cours sur les leçons en vol, des séances en double commande ou en solo, des cours théoriques (relations avec l'administration, etc.), des séances de simulateur. Généralement, la journée commence vers les 8 heures et se termine vers 18 h 00 voire plus tard. Toutes les leçons en vol sont précédées d'un briefing court que les candidats doivent préparer au tableau au préalable. Il est présenté alternativement par chaque membre du binôme. Le formateur commente la performance et apporte des précisions. Habituellement si le briefing est problématique, la leçon en vol sera problématique. Il convient donc de bien intégrer les objectifs et de se les approprier. Généralement, l'élève qui a préparé le briefing effectue le premier vol et nous inversons les rôles quand nous arrivons sur le terrain de destination. En place arrière, le postulant bénéficie d'une première démonstration et peut modifier sa préparation afin de répondre aux attentes du formateur. Toute cette belle organisation peut s'effondrer si la météo ne coopère pas. Dans ce cas là, nous restons à terre et écoutons un autre TP-4 ou un cours théorique. Le stage est réputé intensif et cinq semaines suffisent à peine pour compléter le programme. Durant cette période, les formateurs remplissent notre livret de formation et nous attribuent une note (-- ; - ; + ; ++) pour chaque séance suivant notre prestation.

alors en acteur shakespearien et interprète les phases du vol. De temps en temps, il introduit quelques notions théoriques pour notre culture générale. Durant cette semaine, Florent et moi avons commencé les vols en solo mutuel. Sans instructeur, nous partons à l'aventure soit pédagogique, soit aérienne, voire les deux. Fini le stress imposé par la présence du formateur. Nous volons de nos propres ailes. Le programme se décompose en deux thèmes : premièrement révisions de leçons et voyage, deuxièmement manœuvres de maniabilité (encadrement, circuit basse hauteur, etc.). Nous essayons d'affiner les séances de perception. Par exemple, lors d'une démonstration d'un virage à 30°, je suggère à mon binôme de cacher les instruments et je fais la manœuvre uniquement en regardant dehors. Ensuite pour éduquer le circuit visuel, je demande de temps en temps une lecture ; altimètre, puis après un quart de tour vario, etc., et ainsi de suite pour la vitesse et la bille.

On s'entraîne aussi, régulièrement, à décaler le seuil de piste de manière à se poser entre les taxiways N6 et N7 qui mènent à l'ENAC. Le changement de perspective désoriente le pilote qui doit imaginer un point d'aboutissement deux-cents mètres plus en avant sur la piste qui fait trois kilomètres de long.



Entre ces séances de détente, les leçons se succèdent : approche du décrochage en ligne droite, en inclinaison, etc. Philippe insiste pour que les démonstrations, tout en étant rigoureuses ne dépassent pas quatre ou cinq minutes. Il prend les commandes et, sous sa gouverne, tout semble lumineux. L'expérience parle. Par contre, je suis beaucoup plus brouillon. C'est durant ces moments que je perçois tout le chemin pédagogique qu'il me reste à parcourir.

Mousquetaire

La récréation vint le jeudi lors de notre heure en *Mousquetaire* D-140. Philippe nous emmena à Saint-Jean-en-Royans (LFKE), un terrain en herbe à vingt minutes au sud est de Grenoble–Isère. Comme il ne connaît pas les vitesses d'approche de la machine, il me fait effectuer des décrochages pour déterminer les paramètres. Je retiens la leçon. En fait, les formateurs utilisent chaque opportunité pour nous apprendre quelque chose et nous



En passage bas…


… à l'arrondi…

inciter à avoir le même comportement avec nos futurs élèves. Après quelques tours de piste, nous faisons un complet et allons dire bonjour aux membres du club et à l'instructeur présent sur place. Puis Florent prend les commandes pour nous ramener à Grenoble.
L'autre événement notable de la semaine fut un cours sur les facteurs humains. Didier Rivet, chef-pilote adjoint, le conduit avec brio et passion. Il commente le cas d'un pilote qui se trouve à 16 000 pieds au-dessus de la couche et qui souhaite se rendre de Gênes à Genève. Didier s'appuie sur une vidéo dans laquelle des acteurs rejouent la scène. Il décrit les comportements et attitudes des protagonistes. L'hypoxie se ressent dans les annonces du pilote. Les différents contrôleurs démontrent leur personnalité durant les échanges. Quand l'un d'entre eux prend la parole, on se rend compte immédiatement qu'il est pilote. Didier nous fait percevoir l'évolution de la relation entre les deux parties (adulte/adulte, enfant/parent – quand le contrôleur guide patiemment le pilote qui ne peut plus gérer une situation qui empire, etc.). Didier décrypte les dialogues, apporte des précisions et insiste sur l'obstination du pilote qui ne renonce pas à atteindre son objectif, malgré une situation plus que précaire, même si le contrôleur lui annonce que la couche empêche tout atterrissage à Genève. A un moment, le pilote met un terme à la discussion et la vidéo se termine. Didier nous apprend qu'il a abandonné l'idée de se poser à Avignon malgré les conseils du service en vol et qu'il est parvenu jusqu'à Chambéry ! Cette étude fort instructive m'apporte des éléments de réflexion sur ce que l'on nomme *Objectif destination* ou l'obstination de certains pilotes à arriver à destination quelles que soient les conditions.
Nous terminons la semaine par un cours sur les relations avec l'administration. L'aridité du sujet pourrait tendre à décourager le futur instructeur, mais encore une fois, le génie pédagogique de Didier le rend passionnant. Il détaille tous les obstacles que le FI(R) (*Flight instructeur* restreint) va devoir éviter. Que faire du pilote du club qui vient pour son heure de prorogation de licence avec instructeur et qui visiblement n'a pas le niveau ? Didier conseille d'interrompre le vol et de mettre sur pied un complément de formation. Comme toujours, j'accueille le week-end avec soulagement. Je vais pouvoir souffler avant la dernière semaine.

L'ultime ligne droite

L'échauffement consiste en une leçon en vol sur les changements de configuration et un encadrement à Albertville. L'après-midi, nous découvrons à travers un TP-4 toutes les subtilités des angles de plané (1 AP et 2 AP) ainsi que les IVV (Interruptions volontaire du vol). La fin du stage arrivant à grande vitesse, il s'agit de finir les heures. Mais on peut tout d'abord compter sur les tendances exotiques de nos instructeurs. Cédric et Phi-


… pique-nique à l'Alpe-d'Huez. De gauche à droite Florent, Arnaud, Cédric, Hockins et Philippe.



lippe décident d'organiser un pique-nique à l'Alpe-d'Huez. Durant le voyage, le pilote travaillera une leçon, puis quelques atterrissages. Cette séance me sera très utile lorsque j'emmènerai des élèves sur altisurfaces. Sur place, nous dégustons les sandwiches du chef Philippe qu'Arnaud avait eu la gentillesse de commander et d'apporter. Les sommets des Ecrins dominent l'aérodrome Henri Giraud. De notre lieu de festivité, nous pouvons admirer le Rateau et le glacier de la Girose. Hockins, fidèle à sa réputation déclenche l'hilarité de nombreuses fois avec ses plaisanteries. Mais cet intermède montagnard prend fin. Nous rentrons à l'ENAC et Florent et moi prenons l'avion pour compléter nos heures de solo. La journée fut très longue et chaude. Nous la terminons dans la piscine pour nous rafraîchir corps et âmes. Le lendemain, dernier vol avec Philippe sur les angles de plané et l'IVV. L'après-midi, dernière séance sur simulateur pour l'étude des pannes et l'apprentissage d'un atterrissage en IFR. J'arrive de guingois sur la piste et je parvins par je ne sais quel miracle à poser l'avion.

Les sujets d'examen sont affichés. Le mien : « *Leçon 3, Utilisation du moteur et du compensateur* ». L'objectif de la leçon est le suivant : « *Associer une puissance aux assiettes de palier, montée et descente. Contrer les effets moteur et utiliser le compensateur* ». Mon briefing long porte sur le facteur de charge. Je révise mon briefing court, finalise mon cours sur le facteur de charge, m'entraîne sur *Flight Simulator* et vais me coucher relativement tôt.

Après une nuit paisible, une matinée à continuer ma préparation, je commence par le briefing long devant mon examinateur, Michel Mioche, le chef de centre, et Philippe, mon élève. Durant le briefing court, j'applique la méthode enseignée et je me transforme en acteur pour jeune enfant. Finalement, tout le monde embarque dans le TB-10. Après une leçon que je qualifierai de moyenne, je débriefe Philippe. Michel Mioche passe en revue ma prestation tant théorique qu'aéronautique. Très gentiment et avec professionnalisme, il décortique les différents aspects du vol et me propose des pistes pédagogiques et me délivre le diplôme pour lequel je me suis battu pendant cinq semaines. Soulagé, tout en étant mécontent de ma prestation en vol, je remercie Philippe de son aide et de sa patience envers moi.

Maintenant qu'au cours de mes pérégrinations aéronautiques, j'ai découvert, au-delà de l'horizon, les nouvelles terres de l'instruction, je commence tout doucement à prendre conscience de l'immense responsabilité qui pèse sur mes épaules.

Pierre-Philippe REILLER,
photos auteur et Jean-François Glo

Parlons argent

Avant de clore ce chapitre, il me paraît indispensable d'aborder les coûts de la formation. Je n'aborderai pas les frais de pré-formation, qui dépendent du niveau du pilote. Certains présentent un CPL, d'autres s'entraînent avec un instructeur de club, voire suivent une formation dans une FTO. Le coût du stage en 2011 s'élève à 12 000 euros. Il est possible d'obtenir une subvention de la FFA qui se monte à 8 400 € (70 % du total). Le candidat doit ainsi signer un engagement de 300 heures de vol avec son club qui peut avancer la différence de 3 600 €. L'hébergement se monte à 415,50 € et il faut compter environ 15 € par jour pour se sustenter au restaurant de l'ENAC de Grenoble qui est cependant fermé du vendredi soir au dimanche. Une cuisine est à disposition, mais qui, d'après mes camarades, est monopolisée la plupart du temps par les stagiaires chinois en formation intégrée ATPL. A ceci, il faut ajouter les frais d'essence et d'autoroute qui dépendent de votre lieu de domiciliation et de votre volonté de rentrer chez vous. Il est possible de faire le stage en deux fois : trois semaines et un peu plus tard deux semaines. Il faut savoir qu'à partir du mois d'octobre, les centres de Grenoble et Muret se partageront les stagiaires avec une répartition qui n'est pas encore définie mais qui risque de favoriser Muret. Ce changement implique une augmentation des coûts de logement et de transport, car le site de Muret n'offre pas d'hébergement et uniquement une cantine à midi.

Pour vous donner une idée vivante de ce qui attend le futur instructeur, la technologie moderne comblera vos désirs. Sur *YouTube*, en tapant « *Sefa plus fort que moi ou presque !* » ou « *Stage instructeur pilote* » , vous trouverez une vidéo amateur du stage et une du Sefa qui présente la formation.