


Miguel et sa machine à Parry Sound

# Un oiseau d'envergure

**Après avoir volé avec différents types de machines en Afrique, Miguel se demandait s'il trouverait un jour son avion idéal pour ce continent.**

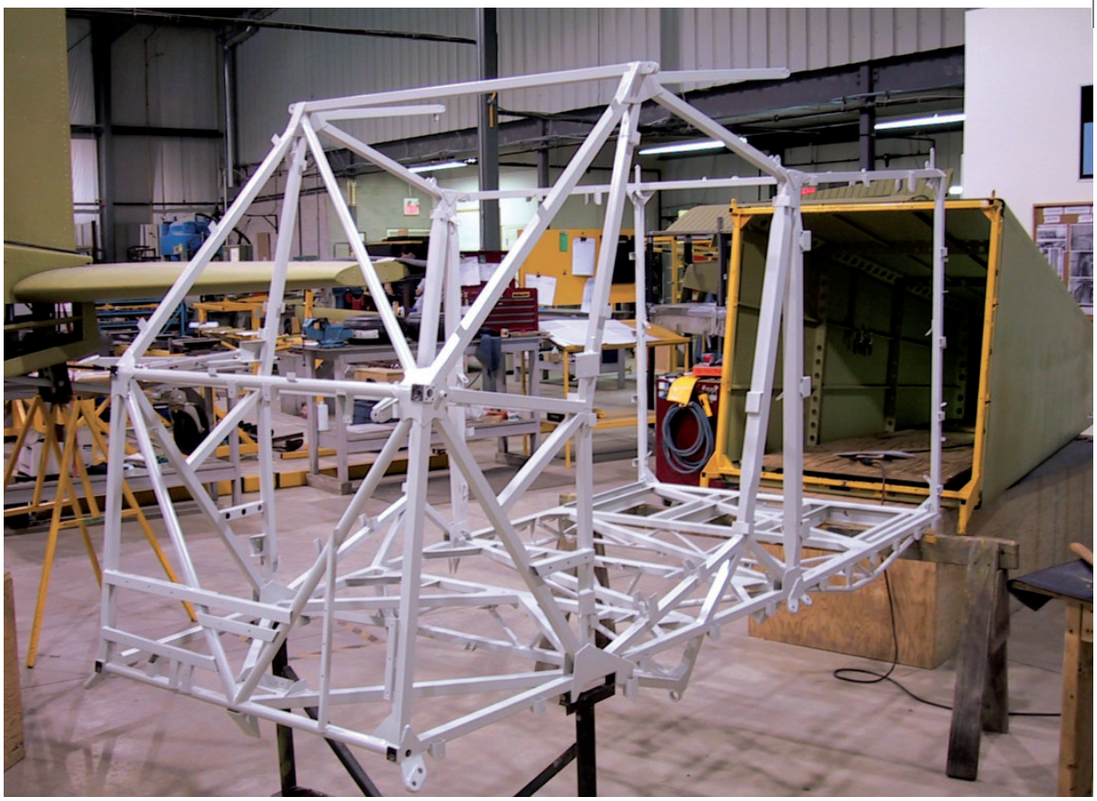
Cet avion idéal l'emmènerait confortablement avec sa femme et leurs trois enfants à la découverte de l'Afrique, et leur permettrait de fréquenter les pistes courtes et rocailleuses qui jalonnent ses étendues sauvages et sublimes.



L'atelier de construction

## Genèse

L'histoire commence au Canada en 1946 quand Found Brother Aviation s'installe à Parry Sound, dans l'Ontario, et construit le FBA-1, une machine destinée à voler dans le *bush country* de l'Amérique du nord. D'autres modèles suivent, dont le FBA-2C, jusqu'à ce que la production cesse en 1967.
En 1996, Found Aircraft Development Inc acquiert les droits du FBA-2C et développe le *Bush Hawk-XP* jusqu'en 2007. Cet avion à train classique a la réputation de solidité qui convient au territoire canadien ou alaskien et se décline dans toutes les versions que les pilotes exigent (skis, roues et flotteurs). La soixantaine d'appareils vendus a saturé ce marché très restreint. L'*Expedition* E-350 (FBA-2C3) remplace ce modèle, avec pour ob-



Le cadre en acier et le fuselage arrière

jectif de s'adresser à un plus large public Quand vous vous approchez la première fois de *l'Expédition 350*, vous remarquez vite que vous avez deux avions pour le prix d'un seul. On pourrait littéralement appeler cette machine, « *l'avion schizophrène* », tant l'ambivalence entre la robustesse et le confort est prévalent. L'avion séduit les pilotes par ses lignes esthétiques, son élégance et par son côté utilitaire et solide propre aux appareils de la dernière frontière. L'ambition démesurée des concepteurs, ingénieurs et techniciens canadiens était de créer un avion qui harmonise deux fonctions opposées pour attirer ainsi une audience la plus large possible. Ils voulaient une machine qui remplisse son rôle d'avion de brousse et facilite le transport de diverses quantités de denrées. Parallèlement, ils souhaitaient proposer une machine qui convienne au commun des pilotes qui désirent se promener en famille ou avec des amis dans un appareil non spartiate, facile à piloter et aux lignes séduisantes. Cette gageure relevait plus d'un pari lancé dans un bar d'aéro-club que dans des bureaux d'étude en aérodynamique. Pourtant le résultat est proportionnel à l'audace du défi. L'appareil a reçu le 23 décembre 2008 sa certification FAA qui inclue le VFR jour et nuit ainsi que l'IFR.

Et c'est à cette époque que Miguel a frotté le tapis de sa souris et qu'un petit génie lui a dévoilé l'objet de ses désirs. Ainsi a débuté une grande passion.

## L'éveil

Plutôt que de s'orienter vers le cyclisme où ses compatriotes excellent, notre sympathique Belge (cf. *Aviasport* n° 656 de novembre 2009) poursuivit des cours de droit et de notariat à l'université d'Anvers. Comme il le dit lui-même : « *Le droit prépare à tout* » (j'ajouterai « *même à président de la République* »). Puis il se lança dans l'immobilier en tant que promoteur et agent. Talentueux, il pu gagner suffisamment d'argent pour assouvir sa passion de jeunesse, l'aviation. Il faut pourtant savoir que son premier contact avec cette discipline avait été dramatique. A l'âge de 20 ans, il fit un vol de découverte « *Avec la mer du Nord pour dernier terrain vague* ». Il avait l'intention de passer ses brevets avec le pilote qui l'avait initié, mais ce dernier s'écrasa avec son avion trois semaines plus tard. Cette tragédie découragea temporairement Miguel qui se consacra à ses études et à son travail. En 2005, il commença finalement sa formation et obtint son JAR PPL et son FAA PPL à Naples, en Floride. Il peut ainsi voler sur des avions immatriculés en OO (Belgique), ou ce qui n'est pas inhabituel pour nos voisins, en PH (Pays-Bas) et bien entendu en N. Il décide dans la foulée d'acheter une part dans un Pilatus PC-12 et travaille à sa qualification de type. Ainsi, il pourra l'utiliser pour ses affaires. Un rêve qui hante le subconscient de beaucoup de pilotes : se déplacer en avion pour son travail.

# Immatriculation en N

**Alors que la France a décidé dans les années 1980 de ne plus donner d'équivalence pour les diplômes aéronautiques américains pour les résidents nationaux (tout en autorisant des équivalences pour les Américains en visite dans notre pays*), le parc des avions privés en N s'agrandit de manière quasi exponentielle. Un économiste libéral s'amuserait de ce protectionnisme mis à mal par les pilotes qu'il est sensé protéger.**

Olivier Demacon, le directeur des opérations Europe de Glass cockpit aviation (glasscockpit.eu) basé à Cannes prépare régulièrement des élèves aux divers diplômes américains. Instructeur FAA depuis 1985, il déclare avoir tout entendu sur les licences américaines toujours considérées comme des diplômes d'un niveau de compétence inférieur aux brevets français. Sa réponse est toujours la même : « *il y a deux fois moins d'accidents aux USA qu'en France, pour un nombre d'heures égale, non pas que les pilotes Américains sont meilleurs mais tout simplement parce qu'ils volent plus et que près de 70 % d'entre eux sont IFR* ».

« *Nous plaçons la barre très haut et l'obtention d'un IFR US par exemple n'est pas obligatoirement acquise* », ajoute-t-il à propos de la formation qu'il supervise. « *Certains de nos élèves échouent à la première tentative d'examen. Par contre, le pragmatisme américain rend la formation plus abordable et moins onéreuse. Un pilote qui opte pour une formation française se contraint à une bonne année d'étude, rien que pour la théorie. Nos élèves sont soit des étrangers qui ne parlent pas français, soit des personnes propriétaires d'un aéronef en "N" ou considérant une acquisition*».

Dans ces conditions, de nombreux pilotes préparent l'IFR non pour des percées à 200 pieds, mais pour se sortir de situations délicates. D'ailleurs dès qu'un pilote voyage en VFR, il est immanquablement amené à enfreindre les règlements de distance vis-à-vis des nuages. Que celui qui n'a jamais pêché jette la première pierre ! De plus, un avion en N bénéficie de facilités de maintenance plus souples. Il est tout à fait possible d'ajouter des options (ce qui est parfois virtuellement impossible pour un avion en F), un phare plus puissant par exemple. Le potentiel moteur devient un potentiel recommandé et non plus obligatoire. Si au bout de 2000 h de vol les compressions sont dans les normes, l'avion peut continuer de voler. Tant qu'il est bien maintenu, rien n'oblige le propriétaire à changer le moteur. L'impact sur les coûts devient significatif si on peut rajouter 400 ou 500 heures sur la machine.

(*) ce qui implique qu'un détenteur d'un PPL US peut piloter dans tout aéro-club français, s'il est en vacances. Mais dès qu'il s'installe dans notre pays de cocagne, ce privilège lui est retiré !

## Pourquoi l'*Expedition* 350 ?

Lors de voyages et de vols touristiques en Afrique, Miguel remarqua que le Cessna 206 servait principalement à promener les visiteurs au-dessus des merveilleux paysages (sans aucun doute un héritage de Robert Redford dans *Out of Africa*) et surtout à convoyer des médicaments et des blessés, cette dernière fonction étant l'apanage des ONG qui aident les populations locales. Par manque de concurrence, cet avion est couramment utilisé dans des endroits réputés difficiles.

Les vœux virtuels que Miguel avait formulés sur internet se concrétisèrent quand le petit génie lui suggéra de s'envoler pour le Canada. Il se rendit à Parry Sound au nord de Toronto et fut subjugué par les lignes enchanteresses de la machine. L'envoutement se prolongea quand il regarda dans le cockpit. Il se rendit compte qu'il pourrait emmener sa femme, ses trois enfants aussi confortablement que dans un *minivan* pour des voyages en Europe.

Miguel a aussi l'ambition de mettre en place une structure d'aide aux populations locales en Afrique. Avec son association i Themba (cf encadré), il a commencé à aider à la rénovation d'une école en Tanzanie. Il compte poursuivre son œuvre caritative et utiliser ses compétences de pilote pour apporter une aide soit humaine en offrant des rapatriements sanitaires, soit matérielle en apportant médicaments et vivres à des personnes isolées. Nul doute que l'*Expedition* 350 saura se montrer digne de ces nobles tâches.

## Dealer for Europe

Quand on a la passion de l'aviation qui nous ronge les tripes, cette maladie peut métastaser rapidement et gagner le cerveau. Bref, Miguel est atteint de ce mal incurable et a décidé d'acquérir le contrôle de la vente de cet avion pour l'Europe. En ces temps de crise, où le prix de l'essence n'attend qu'un mouvement de panique de la part des grands financiers de cette planète ou de Kadhafi pour flamber, où les régulateurs introduisent des lois qui contraignent l'aviation générale, investir dans ce genre d'entreprise peut paraître insensé, mais la folie fut souvent l'inspiration des grands aviateurs. Plus prosaïquement, l'importation de cet appareil rencontre de nombreux obstacles. Pour l'instant, il n'est pas certifié EASA et le sujet est à l'étude. Il faut donc une licence américaine pour le piloter en Europe. Mais par contre, si le pilote possède les diplômes américains, il pourra l'utiliser dans toutes les configurations de vol (VFR et IFR). De plus ce privilège comporte des avantages indéniables (cf. encadré).

Deuxièmement, il faut compter 495 000 dollars américains hors taxes pour s'offrir ce petit bijou. Pourtant le prix n'est pas excessif par rapport aux avions concurrents. Miguel décida de prouver à ses futurs clients qu'il croit dans l'avion qu'il vend puisqu'il en a acheté un et qu'il projette de l'utiliser pour son plaisir et ses affaires. Il souhaite relier la Belgique à la Tanzanie dans un proche futur. A suivre donc.

Il a maintenant rejoint la tribu des *dealers* Expedition. On peut les trouver au Canada, aux Etats-Unis (côte Est et côte Ouest), en Alaska, en Afrique, en Australie et en Nouvelle-Zélande. L'entreprise canadienne ambitionne d'exporter son modèle de part le monde. Les qualités de l'appareil lui donnent de réelles chances de réussite dans les deux domaines parfois opposés : avion familial et avion tout terrain.

**Pierre-Philippe REILLER, photos auteur, George Kounis et Miguel Van Hoof**

## i Themba

**Après avoir aidé à la création d'une école en Afrique du Sud, Miguel a engagé son association *iTemba* (itemba.be), qui veut dire *Espoir* en Xhosa, dans l'aide à une école en Tanzanie.**

Après avoir reçu une lettre du directeur qui implorait son assistance, il demanda à un ami qui voyageait dans le pays de visiter les locaux. Voyant l'état de délabrement de l'édifice et le manque total de fourniture scolaire ainsi que de chaises, de bancs, bref l'essentiel, son ami lui téléphona immédiatement. Miguel et sa femme s'envolèrent peu de temps après vers ce pays et furent reçus très chaleureusement par les élèves, le personnel et les officiels locaux. Il investit rapidement de l'argent pour l'achat de livres et débloqua des fonds pour la rénovation des lieux.

## Les brevets américains

**En Belgique, il est possible de préparer son PPL, CPL, IFR américain. L'entreprise American Flight Training Center (AFTC.BE) entraîne sur simulateur et organise le voyage et l'inscription dans une école d'aviation américaine.**

Si vous êtes un élève pilote assidu (à Scottsdale, Arizona, pour Miguel) vous reviendrez après cinq jours avec votre CPL en poche. Comptez sept jours pour l'IFR. Ces diplômes permettent de piloter des avions immatriculés en N en Europe et de bénéficier des avantages que confèrent les diplômes précités. En France, Glass Cockpit Aviation à Cannes (glasscockpit.eu) forme les candidats (théorique, pratique et médical) et fait passer les diplômes sur le territoire national par l'intermédiaire de deux *Designated Pilot Examiner* (DPE) délégués en Europe par la FAA. Olivier Demacon, le directeur des opérations Europe, pourra vous renseigner. Il est joignable au 04 93 49 96 56.




L'*Expedition* sur le lac Muskoka