

En approche
à Narsarsuaq,
au Groenland.
Piste en vue, à
droite!

SELECTIONS COMPAGNIE

Le simu B 737 Flight Sensations est à prix tiré

Un simulateur de vol, cela sert à jouer, à rêver, à se guérir d'une phobie et... à préparer son avenir. À Pontoise, Dominique Hanne, responsable de Flight Sensations Ile-de-France, propose à un prix abordable un programme d'une journée pour préparer les frozen ATPL aux sélections compagnie.

PAR JACQUES CALLIES
PHOTOGRAPHIES JEAN-MICHEL BOSSUET

Cest Alain Hermant, lecteur assidu et ami, qui m'a mis sur la piste de ce simulateur de Boeing 737 qu'il avait découvert dans un hangar de Pontoise-Cormeilles près de Paris. Rien d'étonnant à cela du reste, le bon docteur est un homme éclectique, qu'aucun sujet ne laisse indifférent, et surtout pas l'aviation dans sa globalité, qu'il pratique à la fois en esthète et en spécialiste, ce qui est rare. Aussi, lorsqu'Alain suggère, j'obtempère!

Pourtant, la simulation et les simulateurs de vol, ce n'est pas trop ma tasse de thé. Sans doute est-ce dû aux séances de torture auxquelles

j'ai été soumis lors de ma formation IR, aux circuits d'attente avec temps de retour imposé ou temps total imposé, aux calculs de la correction du style $E = (Tt/2) \pm (Tt/2) t \pm (\Delta)c - 15''$... Aux commandes d'un simulateur qui ne demande qu'à monter ou à descendre dès que vous quittez les instruments des yeux, cet apprentissage redouté reste inoubliable, même si vous avez compris que, dans la vraie vie, on fait « *au pif en corrigeant dans le bon sens* ».

En me rendant chez Flight Sensations, je n'avais pas d'enjeu personnel à relever, aucune proration à obtenir, aucune raison de me stresser : il ne peut rien vous arriver dans un simulateur de vol de Boeing 737-800 NG, même si cet

avion de 50 tonnes au décollage, avec des cadrans et des interrupteurs par dizaines, exige une qualification de type pour être piloté en vrai. C'est tout l'avantage du simulateur.

Pourtant, dès mon arrivée, Dominique Hanne, mon hôte, m'a appris qu'un ado de 15 ans venait de réussir un vol IFR impeccable entre Heathrow et Stansted, l'équivalent d'un POGO en région parisienne, gérant à la fois les moteurs, la trajectoire et la radio en anglais sans que son instructeur n'intervienne jamais pendant le vol. Était-ce pour m'impressionner? J'aurais pu l'être si je n'avais déjà su qu'un pilote virtuel du même âge, formé sur Flight Simulator, avait réussi à démarrer un ATR 42, bien réel cette fois, à effectuer un début de roulage afin de rejoindre le seuil

Dominique Hanne, à gauche, pilote privé passionné, propriétaire de Flight Sensations Ile-de-France, et Maxime Veyssière, copilote B 737 chez Ryanair, responsable des préparations sélection en compagnie.



de piste et décoller quand le contrôleur de faction à la tour de Caen-Carpiquet l'en avait empêché... Je n'ai donc vu là aucun défi à relever, il me fallait simplement savoir si ce simulateur pouvait intéresser des pilotes dans la vraie vie, permettre par exemple aux titulaires d'un frozen ATPL de préparer à moindre coût les épreuves de sélection pour entrer en compagnie par exemple. Et, disons-là tout de suite, c'est le cas.

paraît-il, mais ce n'est pas un « full motion » homologué, ce qui lui permet de proposer le vol découverte avec briefing et 40 minutes de vol en place gauche pour 139 euros seulement.

France aux compétences multiples puisqu'il a été contrôleur aérien, instructeur simulateur, mécanicien navigant avant de terminer sa carrière comme pilote.

La préparation des Frozen ATPL aux sélections compagnie est, elle aussi, proposé à un prix tiré, soit 450 euros la journée (de 9 heures à 18 heures), déjeuner compris, avec 3 heures de vol, la moitié comme PF, l'autre comme PNF (ou PM) et le reste du temps à réviser l'AIR-OPS et les questions abordées aux sélections des compagnies Air France, easyJet et Ryanair.

Un peu de mania IFR à Nice pour juger de mon niveau

Une fois la passerelle d'accès à bord du simulateur relevée, la porte du cockpit fermée, chacun à sa place, je n'ai pu m'empêcher d'avoir une pensée pour tous les jeunes qui commencent une qualification de type, une formation exigeante de plus, un lourd investissement financier supplémentaire... Comme il n'était pas question d'apprendre le b.a.-ba du 737 faute de temps, Maxime m'a proposé un décollage en 04 à Nice avec un retour via l'ILS. Sur le papier, c'était simple puisque je n'avais qu'à piloter la trajectoire, mon copilote s'occupant du reste, et pourtant cela m'a paru immédiatement difficile et périlleux. D'abord parce que le visuel est très réaliste, avec une activité aéroportuaire assez intense; ensuite parce que les sensations sont fidèles: on oublie vite le simu dès que l'avion roule; enfin, parce que chaque prise de décision demande une parfaite connaissance des paramètres de vol, ce qui n'était pas mon cas!

C'est Maxime Veyssière, 24 ans, copilote B-737 chez Ryanair depuis trois années, qui a conçu ce programme. L'idée lui est venue après s'être senti abandonné une fois formé par son école française. Lorsqu'il lui a fallu se préparer tout seul aux sélections, en anglais, en déboursant 600 euros l'heure de simu B-737 en Irlande, il a réalisé combien il pourrait être utile à ceux dont les écoles de pilotage n'ont pas offert de S.A.V. de se voir proposer une préparation aux sélections abordable financièrement. Maxime se consacre à cette mission lors de ses récupérations, en tandem avec Jean-Philippe Deffaux, un retraité d'Air

voir un Airbus me doubler par la gauche car nous étions lents. Et cette fois, je me suis débrouillé à peu près correctement, j'ai appris à corriger mon axe aux ailerons et non pas aux palonniers, et je pense que cela aurait été parfait sans un petit décalage perturbant entre les indications du DV et celles du récepteur ILS. Finalement, vers 200 ft, la rampe a jailli du brouillard et j'ai posé mon Boeing un peu long, sans sortir de piste pour autant!

Un atterrissage à Narsarsuaq pour juger du niveau de Maxime

Il me restait maintenant à tester Maxime, mon instructeur. Sinon comment savoir si j'étais trop mal câblé pour piloter un Boeing ou bien si c'était le simulateur qui n'en faisait qu'à sa tête? Avec l'idée d'être simple passager, j'ai demandé à Dominique de nous emmener près des côtes groenlandaises pour effectuer une approche GNSS à Narsarsuaq, l'ultime frontière des pilotes privés qui traversent l'Atlantique, l'un des dix aéroports les plus dangereux au monde. J'ai fini par bien connaître le coin et il m'est arrivé à diverses occasions d'y voir atterrir des Boeing 737 aux couleurs d'Air Greenland, rasant les icebergs turquoise, pilant d'un coup de reverse face au glacier. Toujours impressionnant. Sachant l'atterrissage possible, j'ai pu rassurer Maxime qui se sentait un peu seul aux commandes mais, après tout, n'a-t-il pas été formé « aussi » pour cela?

L'arrivée à vue en contournant les montagnes par le fjord m'a semblé très réaliste, me rappelant d'excellents souvenirs. Alors que nous évitions de justesse le relief malencontreusement placé dans l'axe d'approche qui a provoqué quelques accidents mortels, Maxime a soudain compris alors qu'il lui faudrait s'appliquer s'il ne voulait pas casser l'avion. C'est ce qu'il a fait, il est devenu intéressant à observer et, tranquillement, en rasant les parpaings, il a finalement posé son liner sur les 1830 mètres de piste de Narsarsuaq comme une fleur que l'on coupe. Good job! Une mauvaise surprise y attendait néanmoins le spécialiste de cette plate-forme que je crois être: des habitations avaient poussé comme des champignons autour de la piste et la remise de gaz dans l'axe était désormais possible puisque le glacier semble avoir totalement fondu! Je n'ose croire qu'il s'agisse d'un effet brutal du réchauffement climatique...

Ai-je été réconcilié pour autant avec le simulateur? Pas vraiment mais j'ai eu la confirmation que piloter un avion de ligne demande à la fois du talent et beaucoup d'entraînement. Je ne peux donc que recommander à ceux qui doivent sortir du lot lors d'une sélection compagnie d'aller se faire torturer par Dominique Hanne et ses amis. Et comme tout a un prix, qu'il s'agisse de plaisir pour certains ou de souffrance pour d'autres, sachez qu'il est vraiment raisonnable chez Flight Sensations. ✈

Atterrissage à Narsarsuaq, l'un des dix aéroports les plus dangereux au monde. Maxime a parfaitement réussi le job. Seul l'environnement immédiat de l'aéroport est décevant car il ne reflète pas la réalité... désertique.

Frozen ATPL: ATPL gelé, terme utilisé pour un pilote détenant le CPL, l'IR-ME, le FCL 1.028, la MCC, ainsi que l'ATPL théorique, mais n'ayant pas l'expérience requise pour passer le test en vol ATPL.

PF: Pilot Flying, Pilote en Fonction.

PNF: Pilot Non Flying, Pilote Non en Fonction ou encore PM, Pilot Monitoring.

HBN: Hauteur de la Base des Nuages.

TCAS: Traffic alert and Collision Avoidance System, système d'alerte de trafic et d'évitement de collision.

DV: Directeur de Vol. Il indique au pilote l'inclinaison et l'assiette à adopter pour suivre une trajectoire sélectionnée.