

Novemb'Air

Number 7 - December 2009

ORBIFLY Info

Numéro 7 - Décembre 2009



MEILLEURS VOEUX D'ORBIFLY A NOS 412 STAGIAIRES ET INSTRUCTEURS

Jonathan, Katherine, Matthieu, Jacob, Michael, Abdulkarim, Benabes, Pierre-Emmanuel, Jean-Yves, Cédric, Norbert, Danièle, Max, Ivo, Myriam, Sandra, Ange-Pascal, Geoffroy, Alfred, Andrzej, Gérard, Anne, Sophie, Giorgio, Germain, Denis, Tim, Albx, Ernest, Alun, Dante, Rémi, Samuel, Jean-Jacques, Didier, Yassine, René-claude, Thomas, Edouard, Arnaldo, Gilles, Laurent, Stefan, Robert, Crispin, Stadjan, Siegfried, Ilan, Laurène, Lukas, Enric, Ruben, Jean-Louis, Jean-Loup, Loïc, Henri-Marie, Etienne, Catherine, Sacha, Hughes, Jacques-André, Paolo, Sylvain, Serge, Benoît, Alberto, Jean-Philippe, Orso-Jean, Peter, Artian, Marie, Jean-René, Pascal, Vincenzo, Clément, Hocine, Richard, Natanael, Diana, Bill, Sébastien, Briec, Guy, Gontran, Oluwatosin, Georges, Giovanni, François, Pierluigi, Luca, Mattia, Luciano, Marco, Emmanuel, Franck, Riccardo, Florence, Bertrand, Christopher, Jean-Pierre, Jean-Paul, Mickael, Jean-Luc, Frederic, Betty, Rune, Pierre-Olivier, Roger, Carlos, Stephan, Jean-François, Ana, Pablo, Abraham, Elana, Maroan, Daniel, Bartolome, Annie, Jean-Georges, Marc, Charles, Antoine, Malek, Kall, Gabriel, Yoan, Dominique, Bernard, Grégoire, André, Alexandre, Fernand, Manuel, Paul, Yves, Johan, Jean-Michel, Géraldo, Francis, Charlotte, Hervé, Olivier, Alain, Valérie, Thibaut, Christian, Jean, Guillaume, Jacques, Adli, Patrice, Marcel, Régis, Milos, Eric, Nicolas, Lionel, Pierre, Isabelle, Stéphane, Bruno, Yannick, Marc-Olivier, Claude, Xavier, Thierry, Jean-Marie, Fabrice, Jean-Marc, Simon, Philippe, Patrick, Jean-Christophe, Julien, Martin, Christophe, Jean-Claude, Arnaud, Joël, Willy, Jérôme, Michel, Malté...

Cela faisait bien longtemps que nous n'avions pas publié de Newsletter, et vous étiez nombreux à nous le signaler. Non, pas d'inquiétude, Orbifly était bien toujours là ! Mais son équipe était débordée... les 11 pages listant les derniers qualifiés en sont le fructueux résultat. Nous sommes fiers, non seulement de vous avoir accompagnés sur la route de vos qualifications, mais aussi de vous voir évoluer à présent, de vous entendre sur les fréquences, prudents et passionnés. C'est sans doute notre plus belle récompense, alors meilleurs voeux à tous, pour encore bien des années de vols !

SOMMAIRE DE CE NUMERO

Page 2.	Lettre au nouveau Qualifié IFR	Orbifly
Page 8.	Do you hold a FCC License ?	Alexandra Zaïnal
Page 12.	Questions & Answers	Orbifly / PRD & BDA
Page 14.	Accès Membres : Alarmes Pilote	Orbifly
Page 15.	L'iPhone des Aviateurs	Alexandra Zaïnal
Page 22.	Ils sont qualifiés !	Orbifly
Page 33.	Nouvelles formations	Orbifly
Page 34.	Brèves de Cockpit	Orbifly / MOM & AZA

Lettre au nouveau Qualifié IFR

Par Orbifly

BRAVO !!!

Ca y est, vous y êtes. Vous l'avez, ce fichu papier, le sésame qui vous ouvre les portes des airways, des niveaux et des couches nuageuses. Et vous l'avez bien mérité, vous avez travaillé pour.

Vous voilà, debout devant l'avion, peut-être ce même brave avion qui vous a mené au bout de votre rêve. Les clefs dans une main, les cartes Jeppesen dans l'autre.

Oui, mais... et après ?

Bout de papier volant

C'était une chose que de croiser les nuages avec un « pilote automatique amélioré » assis en place droite, c'en est une autre le jour où il faut partir tout seul... les émotions ne sont pas toutes derrière vous, vous allez en vivre encore beaucoup, lors de vos premiers vols de « Captain IFR ».

Finalement, si on résume, que signifie ce « papier IFR » ? Il signifie tout simplement qu'un jour, une fois dans votre vie, vous avez été capable de montrer le niveau requis par le petit livret blanc et rouge des Practical Test Standards.

Mais il ne signifie rien de plus que cela : un jour, pour un test, vous avez su faire.

Un an plus tard, voire moins, vous n'en serez peut être plus capable, qualification en poche ou pas.

Cet IFR vous l'avez mérité, vous avez suivi un long parcours, de formation théorique, puis pratique, vous y avez mis du temps, de l'argent, et beaucoup d'énergie. Nous vous avons accompagnés jusqu'à son obtention.

Désormais, c'est à vous de faire en sorte de le garder.

Non pas simplement garder le bout de papier marqué « Instrument », qui vous est acquis à vie, ni même le droit légal de l'utiliser, mais plus encore : garder les compétences qui vous ont permis de le décrocher, ces mêmes compétences qui, entretenues et développées par l'expérience, feront de vous un pilote IFR sûr pour encore bien des vols.

Contrairement aux pilotes en Compagnie Aérienne, où l'instruction régulière pour maintien de compétence est imposée, personne ne vous forcera à subir un instructeur.

Plus personne ne sera là pour vous dire ce que vous devez ou ne devez pas faire. Vous êtes désormais le seul maître de votre niveau, le seul à décider de refaire de l'instruction pour rafraîchir vos compétences, le seul à décider s'il est en mesure, ce matin, de décoller ou non pour ce vol sur cet avion.

Et maintenant, on fait quoi ?

Pour cela, il vous faut d'abord vous jeter à l'eau. Progressivement, évidemment, mais aussi rapidement.

Ne laissez pas une longue interruption vous faire perdre vos acquis. C'est maintenant que vous devez voler en IFR, pas forcément tout de suite par mauvais temps, mais sans attendre.

Vous allez commencer par prendre confiance en vous et en votre avion, par des jours de beau temps relatif, puis petit à petit, vous arriverez à votre première approche « dedans »... et vous ressentirez les mêmes sensations que celles, lointaines mais néanmoins souvent vivaces dans le souvenir, du premier lâcher solo.

Ce mélange de peur et de bonheur, mais avec un plaisir tout nouveau, très intellectuel, le même que celui du joueur d'échec qui vient de jouer une de ses plus belles parties : c'est désormais, plus que jamais, votre cerveau, votre intellect, votre

Lettre au nouveau Qualifié IFR (suite)

méthode, qui vous ramènent vivant au sol, en toute sécurité. Et c'est une sensation particulièrement agréable.

Puis il va vous falloir vous entraîner, voler régulièrement, en IMC réel ou avec un Safety Pilot, et vous tenir à jour, sur la réglementation, sur la météo, sur la technique...

Vous avez gagné le droit de continuer à apprendre.

Nouveaux avions, nouveaux horizons

Vous allez aussi avoir probablement accès à de nouveaux avions, de nouvelles avioniques, qui vont vous demander à chaque fois d'apprendre, de vous adapter, et de vous entraîner.

Lorsque vous découvrirez un nouvel avion, ne perdez jamais de vue que pour pouvoir partir avec de manière sûre en IFR, il vous faudra d'abord bien le connaître en VFR : savoir le manier, maîtriser ses réactions, et étudier son manuel de vol.

Ne partez jamais en IFR sur un nouvel avion que vous ne maîtrisez pas parfaitement en VFR, dont vous ne connaissez pas bien tous les systèmes sans exception, et dont vous n'avez pas lu attentivement la documentation.

Méfiez vous notamment des avions plus rapides que ceux que vous pilotez habituellement. Gérer la « partition de musique » qu'est le vol IFR peut devenir très difficile si on en change brutalement le tempo.

N'hésitez pas à nous contacter si vous souhaitez de l'instruction sur une nouvelle machine performante, une nouvelle avionique, ou pour vous perfectionner. Continuer à voler en VFR

Sachez par ailleurs garder vos compétences de pilote VFR !

Vous allez rapidement prendre plaisir au vol IFR, qui, au fur et à mesure que vous allez le maîtriser, va vous sembler tellement plus confortable et facile que le VFR, que vous finirez par ne plus voler autrement !

Il va vous falloir vous forcer un peu, à revoler

régulièrement en VFR. Ce sont les bases du pilotage, et aussi la manière dont tous les vols IFR se terminent, ne serait ce que dans les dernières secondes. Ce sont aussi les compétences de pilotage à vue qui pourront être requises en situation dégradée ou inhabituelle.

Ce n'est pas pour rien que le plus grand nombre d'accidents ou incidents en IFR ont lieu lors des approches à vue, des circling-to-land, ou des atterrissages en fin d'approche aux instruments...

Il est impératif que vous vous efforciez de maintenir et de développer vos compétences de pilote à vue et de manoeuvrier, en parallèle de votre expérience IFR.

L'association de ces deux maîtrises du pilotage fera de vous un pilote accompli.

La formation CPL peut être un bon élément pour vous remettre à faire de la mania après l'IFR.



L'IFR le plus difficile ?

Sachez que vous n'avez aucunement à avoir honte devant les gros porteurs et leurs dizaines de passagers : vous venez d'obtenir une qualification pour pratiquer l'IFR le plus difficile.

Tout d'abord parce que vous allez piloter un avion moins bien armé contre les éléments : pas ou peu dégivrés, volant plus bas donc plus souvent dans les niveaux perturbés et potentiellement givrants, sensible à la turbulence, disposant rarement d'un radar météo digne de ce nom, souvent non pressurisé ce qui vous limitera en altitude et vous fatiguera beaucoup plus vite.

Lettre au nouveau Qualifié IFR (suite)



Respectez les limites de votre machine, notamment en ce qui concerne le givrage : des avions de ligne certifiés dégivrés se crashent parfois en raison de la glace, ne surestimez pas les capacités de vos quelques litres de glycol ou de vos boudins mécaniques.

Mais votre IFR est exigeant aussi et surtout parce que vous allez voler en environnement monopilote : pas de copilote à vos côtés pour partager la charge de travail, ce sera à vous de tout gérer, avionique, machine, radio, prise de décision, observation de l'environnement... à vos côtés, un seul pilote automatique, nettement moins perfectionné et fiable que celui d'un Airbus.

Gros et petits

Il n'est pas rare d'entendre un « gros » ronchonner en raison des quelques minutes d'attente provoquées par un « petit » IFR sur le point de décoller ou de débiter son approche. Ils ont parfois oublié ce qu'est l'IFR monopilote sur avion léger.

Il est évident qu'il vous faudra avoir conscience des contraintes commerciales des avions de transport public. Evitez les approches lentes sur les grands aéroports, ne monopolisez pas les fréquences, faites preuve de précision et de concision dans vos messages, effectuez toutes les checks possibles au parking pour ne pas bloquer le point d'arrêt d'un gros aéroport, préparez minutieusement vos vols en environnement congestionné, soyez conciliant lorsqu'il s'agit de laisser passer un commercial.

Mais ne vous précipitez jamais dans vos procédures par peur de gêner.

Et ce ne sera pas toujours facile.

Parfois, pour certains – heureusement rares – « Grands Pilotes », rien que l'idée d'être numéro 2 derrière un Bonanza les hérissent, et ce même si cela n'entraîne aucune attente sur leur vol ! Leurs remarques acerbes ne manqueront pas de vous déstabiliser et de vous pousser à précipiter vos actions.

Ne rentrez jamais dans des discussions animées en fréquence : laissez ces individus faire leurs remarques et faites preuve de plus de professionnalisme qu'eux en vous en tenant à la phraséologie.

Mais surtout, sachez rester imperturbable, et ne pas faire d'impasses sur vos procédures et vos checklists malgré tout cela. Votre méthodologie est votre meilleure assurance-vie en IFR, votre sécurité en dépend : évitez les improvisations, même dans un souci de bien faire.

Méfiez vous tout particulièrement des approches que vous connaissez bien. Autant vous aurez naturellement tendance à vous appuyer sur la carte d'approche et sur les checklists lors des approches nouvelles, autant vous aurez vite envie de travailler de mémoire sur « votre » terrain, voire même à vous permettre pas mal de petites adaptations personnelles.

Retenez la triste histoire de cet instructeur IFR chevronné qui se tua en instruction sur une approche parisienne qu'il avait pourtant déjà effectuée des centaines de fois, quasi quotidiennement, et ce pour une bête erreur de mémoire... ayez une documentation à jour, gardez vos cartes sous les yeux et relisez les paramètres de l'approche à chaque procédure.

Ecoutez votre avion grâce à vos mains

Ne vous interdisez évidemment pas ce merveilleux outil qu'est le Pilote Automatique, bien au contraire, mais néanmoins entraînez-vous régulièrement à piloter à la main.

Vous n'avez qu'un seul Pilote Automatique, qui plus est un modèle nettement moins perfectionné que celui des avions de ligne, et donc sujet à de

Lettre au nouveau Qualifié IFR (suite)

nombreux bugs potentiels : vous devez toujours être psychologiquement et techniquement prêt à finir un vol à la main si cela devient nécessaire.

Au moindre comportement anormal de votre avion sous PA, votre réflexe doit être de couper le PA pour vous rendre compte de ce qui se passe en réalité. Le PA est par ailleurs potentiellement dangereux par le fait qu'il masque pendant un certain temps ce que subit l'avion, jusqu'au moment où la pression devient trop forte et fait déconnecter le système.

Notamment, si vous vous retrouvez un jour à subir des conditions givrantes, le pilotage à la main sera le seul à vous permettre de « ressentir » les effets du givrage sur le comportement de votre avion.

L'analyse des performances de votre avion pendant la croisière, mises en rapport avec celles attendues dans la section Performances du manuel de l'appareil, permet également de détecter des anomalies de fonctionnement ou une situation de givrage.

N'hésitez pas à aller consulter une excellente série de vidéos de formation sur le givrage, développées par la NASA, et que nous avons mise à votre disposition sur votre portail Orbifly (et notamment la vidéo icing n°2).

Le Contrôle ne mord pas

En IFR, le contrôle aérien est un élément crucial. S'il est possible de piloter un avion en IMC sans l'aide de personne, l'aéronef est cependant un système fermé totalement hermétique... Votre lien avec le reste du Monde, les autres trafics, l'état des infrastructures, l'évolution de la situation extérieure, c'est le contrôle aérien. La panne radio est donc une des situations les plus difficiles que vous puissiez avoir à gérer.

Le contrôleur est là à votre service, et comme vous avez pu le constater au cours de votre formation, le contrôle est particulièrement serviable, efficace et compétent envers les trafics IFR. En contrepartie il est attendu de votre part un certain professionnalisme, car vous allez désormais évoluer dans un environnement de professionnels.

Cela ne signifie pas pour autant qu'il faut suivre toutes les clairances sans sourciller. Les communications avec le contrôle sont un dialogue : lui connaît l'environnement en dehors de votre « bulle avion », et vous connaissez les événements à l'intérieur de cette bulle. C'est à vous d'informer le contrôle de vos besoins propres, qu'il ne peut deviner.

Cela peut vous amener à demander un changement de niveau ou de route, cause turbulence, givrage, vents contraires, ou bien à indiquer qu'il ne vous est pas possible de suivre une clairance. Ne craignez jamais d'expliquer au contrôle vos contraintes ou difficultés, dont ils ont besoin.

Important également : ne jamais craindre de sembler « idiot » en fréquence. L'objectif de la communication radiotéléphonique est la transmission d'un message sans ambiguïté aucune.

Si vous n'avez pas compris ou n'êtes pas sûr, demandez toujours confirmation. S'il faut vous répéter quatre fois un message, le contrôle le répètera quatre fois, mais continuez à demander confirmation tant que vous n'avez pas la certitude d'avoir compris la clairance.

En IFR, mieux vaut avoir l'air bête que mort !



La... ou les réglementations ?

Si le pilote privé moyen s'éloigne généralement peu de son aérodrome de base, le pilote IFR, lui, voyage généralement plus, et notamment en international. C'est justement tout l'intérêt de l'IFR que de permettre une certaine homogénéité dans les procédures et la phraséologie d'un pays à l'autre, ce qui en fait un outil de voyage formidable.

Lettre au nouveau Qualifié IFR (suite)

Ne perdez néanmoins pas de vue que si la réglementation générale suit la trame dessinée par l'OACI, les Etats ont néanmoins une certaine souveraineté quant à leur réglementation, si bien que des différences existent d'un pays à l'autre.

Vous découvrirez ainsi que la missed approach en Hollande se fait dans le sens de l'atterrissage et non de l'approche, que dans certains espaces le DME est obligatoire, etc.

Ces différences sont mentionnées dans l'AIP de chaque pays, très souvent mis à disposition sur Internet par les Autorités nationales. Il est de votre devoir non seulement de connaître et appliquer la réglementation FAA, mais aussi d'aller consulter l'AIP d'un pays dans lequel vous souhaitez voler afin de vous rendre compte des règles particulières que vous pourriez avoir à appliquer. Renseignez vous aussi sur les formalités de douanes ou de police.



IFR, physio et psycho

Comme vous commencez déjà à le comprendre, l'IFR n'est pas qu'une question de qualification du pilote, mais également fonction de votre entraînement récent, de votre état physique ou psychologique, et beaucoup aussi de votre monture : dégivrée plus ou moins bien, supportant la turbulence, plus ou moins équipée, capable de monter vite et haut ou pas.

Vous partirez plus souvent qu'en VFR, certes. Mais vous ne partirez pas toujours. Apprenez surtout à reconnaître et à FUIR la pression, de quelque ordre qu'elle soit : même en IFR, il n'y a pas de vol impératif. Et ce ne sera pas toujours facile.

Choisissez comme ligne de conduite l'annulation d'un vol dès que trop de paramètres viennent en perturber le déroulement : un élément de pression, un nouvel avion, une nouvelle avionique, une route ou une destination méconnue, un instrument en panne, une autonomie juste aux limites légales, du givrage prévu sur la route, une météo limite à l'arrivée, une panne du pilote automatique...



Décision GO / NO GO ?

Beaucoup de critères peuvent influencer votre décision, que l'on peut classer dans trois catégories: vous, votre avion, et le reste du Monde.

Vous :

Mon état physique, psychologique, mon entraînement récent, me permettent-ils d'aborder ce vol dans de bonnes conditions ? Y a-t-il une pression particulière qui me pousse à faire ce vol ?

Votre avion :

Soyez pointilleux sur l'état de l'avion sur lequel vous volerez.

Rien de grave par exemple en VFR à démarrer votre avion avec un groupe externe. Mais pour un vol IFR, quelle serait la conséquence d'un tel départ en cas de panne de l'alternateur ? Une rapide panne électrique totale... situation des moins confortables en IMC !

Les pannes « majeures » de l'IFR en terme de risque sont, si on exclue le cas évident de la panne moteur : la panne gyro, la panne radio, la panne électrique, la panne de PA (en monopilote).

Une radio qui montre des signes de faiblesse, un alternateur qui a tendance à être capricieux, sont autant d'éléments cruciaux à ne pas tolérer pour partir en IFR.

En clair, on aime faire de la mécanique au sol... mais pas en vol !

Lettre au nouveau Qualifié IFR (suite)

Le reste du Monde :

De nombreux critères dans cette catégorie : les NOTAM, les régulations, etc... mais évidemment très importante, la météo.

La décision de « go / no go » à prendre en IFR est beaucoup plus subtile qu'en VFR. Quand la décision sera un « no go » VFR, il vous faudra une fine analyse pour prendre votre décision IFR.

Tous les nuages ne sont pas nos copains : reste à savoir les démasquer. Selon votre équipement et les conditions du jour, le vol peut se dérouler parfaitement, ou bien le givrage ou la turbulence peuvent sévèrement le perturber.

Et puis parfois, vous prendrez cette décision surprenante de partir en VFR... parce que c'est plus adapté que l'IFR dans les conditions du jour ! Par exemple si des orages sont noyés dans la masse sur votre route, avec des conditions givrantes prévues, et que votre avion n'est pas armé pour passer ni dans la couche, ni au dessus...



Savoir rester au sol... ou partir à deux

Sachez renoncer en acceptant votre état physiologique ou psychologique : je suis fatigué, j'ai des soucis en tête, je suis nerveux, donc je ne suis pas en état de voler.

Autant on entend parfois des pilotes dire qu'un vol en VFR leur a fait du bien en leur « vidant la tête », autant vous ne pouvez pas jouer à cela en IFR : toutes vos ressources personnelles sont requises.



Soyez méfiant notamment concernant les voyages professionnels : votre esprit sera pris par votre réunion, et fatigué en fin de rendez-vous... vous ne serez probablement pas en mesure d'être un pilote safe, bien concentré sur l'analyse de la météo, le suivi du vol, et la gestion de l'approche, lors du vol retour, et peut être même pas pour l'aller. Il est souvent plus raisonnable de prévoir un pilote d'accompagnement qualifié, ou au minimum, une nuit de sommeil sur place avant le retour.

Revenez nous voir !

Et sachez surtout que nous aurons toujours le plaisir de vous revoir, qu'il s'agisse pour vous de vous perfectionner, de rafraîchir vos connaissances, de nous poser des questions, de faire un BFR ou un IPC, ou tout simplement de partager un café en discutant vos derniers vols.

Nous vous souhaitons à tous de beaux vols, en toute sécurité.

L'équipe d'Orbifly



Do you hold a FCC License ?

Par/By Alexandra ZAINAL

Lors des formations FAA théoriques, on apprend quels sont les documents dont doit disposer un pilote pour voler.



During your FAA Ground School, you were taught which documents are required for a pilot in order to be legal in the sky.

On oublie souvent de préciser que le pilote doit disposer d'une licence radio, dite licence FCC (pour Federal Communications Commission), lorsqu'il vole en dehors des USA.

S'agit il d'un problème d'English Proficiency ou d'une histoire de langue ? Que nenni, simplement du droit d'émettre sur une fréquence.

La plupart des pilotes FAA en Europe n'en ont pas et souvent n'en connaissent même pas l'existence, et pourtant c'est obligatoire. Je vois déjà les fronts se plisser d'inquiétude : quelle nouvelle formalité complexe va-t-il falloir remplir, et quel billet d'avion acheter pour un rendez-vous à l'autre bout du Monde va-t-il encore falloir budgétiser ?

Même si certains indéclicats en Europe ont parfois profité de la méconnaissance du système FAA pour facturer fort cher ce service, rassurez-vous : comme beaucoup de choses aux USA, la procédure est simple et doit être effectuée en personne par le futur titulaire.

Pour obtenir votre licence FCC, il va vous suffire d'un petit tour sur internet et de 60 dollars, et vous la recevrez à la maison.

Nominative et valable indéfiniment, elle sera dans votre poche une fois pour toutes.
Et pour savoir comment faire... suivez le guide !

Commencez par vous rendre à cette adresse :

<http://wireless.fcc.gov/uls/index.htm?job=home>

Ou plus simplement, à ce raccourci que nous avons créé pour vous :

<http://www.orbifly.com/links/fcc>

Most people do not insist on the fact that the pilot has to hold a FCC Radio License when flying outside of the US.

Does that license has anything to do with the English Proficiency ? Not at all ! It is just a certificate required in order to transmit on frequencies.

Most FAA pilots flying in Europe do not hold such certificate, and most of them do not even know that it exists.

Looking at your face, I see that you are getting anxious... what complicated and/or expensive process will I have to follow ?

Certain individuals proposed that service for quite a lot of money, as most pilots in Europe were not aware of this specific requirement.
But do not worry ! As it is often the case in the US, the process is quite simple, cheap and you will do it all by yourself.

If you want to get your FCC License, you'll need an internet access, a credit card, and 60 dollars on your account.

And your FCC License will be sent to your adress.

Just as simple as that.
Want to know how ? Follow me!

As a good pilot is a lazy pilot, you can also use that simplified link below :

Do you hold a FCC License ?

REGISTER

Il va d'abord vous falloir créer un compte sur le site de la FCC.

Cliquer "**REGISTER**" en face de "New Users", puis sur la page suivante, de nouveau "**REGISTER**".

Sur la page qui s'ouvre alors, choisissez "**an individual**", puis sélectionnez "**No**" si vous ne disposez pas d'une adresse aux USA. Un formulaire va alors s'ouvrir pour que vous y rentriez toutes vos informations personnelles, et que vous choisissiez votre mot de passe.

Une fois ce formulaire soumis, le système va vous attribuer un numéro de FRN personnel, qui vous permettra de vous connecter sur le site de la Federal Communication Commission.

Notez le bien, puis cliquez sur "**Return to FCC Registration home**", cela va vous ramener sur la page de départ et nous allons maintenant créer votre licence radio.

First you will have to create your personal account on the FCC website.

Click "**REGISTER**" in front of "New Users", then on the next page, again "**REGISTER**".

On the form that will appear, select "**an individual**", then "**No**" if you do not live in the USA. A new form will open so that you can type all your personal details and choose a password.

You will then submit the form.

The system will create your own personal FRN number, that will allow you to connect on the Federal Communication Commission website.

Keep that FRN number carefully, then click "**Return to FCC Registration home**".

You will be redirected to the main page, and we will now create your radio license.

LOG IN

Cette fois vous n'allez pas choisir "**REGISTER**" mais "**LOG IN**", et vous allez vous logguer avec votre tout nouveau numéro FRN, et le password que vous avez choisi.

This time you will not click "**REGISTER**" but "**LOG IN**", and you will log in with your new FRN number and the password that you have chosen..

Log In

Log in to the License Manager to view and manage your licenses and applications, apply for a new license, and perform other license and application management tasks based on your FCC Registration Number (FRN). 10-digit FRN is required.

FCC Registration Number	<input type="text" value="0018417956"/>
Password	<input type="password" value="••••••"/>
	<input type="submit" value="SUBMIT"/>

▶ **Forgot your password?** [Contact Tech Support](#)

Do you hold a FCC License ?

Si vous venez de créer votre compte, vous n'avez donc aucune licence radio existante. Il va vous falloir en créer une en cliquant "**apply for a new license**".

As you just created your account, you currently hold no FCC license. You will have to create one by clicking the link : "**apply for a new license**".

My Licenses

You currently have no licenses associated with your FRN. In order to utilize the Licenses Manager, you must first [associate your FRN with existing licenses](#) or (2) [apply for a new license](#).

Don't See Your Licenses Here?

[Apply for a new license](#)

It's possible that your licenses have not been associated with your FRN. In order to utilize the Licenses Manager, you must first [associate the license with your FRN](#).

Le type de License Radio que vous allez demander est : RR - Restricted Operator.

The type of Radio License you will request is : RR - Restricted Operator.

Apply for a New License

Select Service

Select the radio service for the new license.

RR - Restricted Operator

◀ BACK

CONTINUE ▶

Et vous ne bénéficiez a priori d'aucune exemption.

You probably do not benefit from any exemption.

Apply for a New License

Applicant Questions

Request Type

If the filing is a request for a Developmental License or a Special Temporary Authorization (STA), select the appropriate type. Otherwise, the request is considered Regular.

Regular

Fee Status

Is the applicant exempt from FCC application fees? No

Is the applicant exempt from FCC regulatory fees? No

◀ BACK

CONTINUE ▶

Do you hold an FCC License ?

Summary

You have submitted information in all the categories below. Use the view and edit capabilities to review your application to confirm that it is complete and accurate. Correct information as necessary. Once you are confident that the application is ready for certification and submission, click on the "Continue to Certify" button below. Please review the [FCC 605 Privacy Act](#) before submitting this application.

Radio Service

RR - Restricted Operator

Applicant Questions

EDIT

Is the applicant exempt from FCC application fees? No
Is the applicant exempt from FCC regulatory fees? No

Licensee Information

EDIT

SOREL Franck P:
25 rue des belugas F:
Levallois Perret , 92300 E:
France Date of Birth: 01/16/1969

Employment Eligibility

EDIT

RL (Not eligible for employment in the U. S.)

Total Fees

\$60.00

[View Fee Details](#)

CONTINUE TO CERTIFY

Après le résumé (Summary) de votre demande, vous arrivez alors aux **Certification Statements**.

Vérifiez que tous s'appliquent à vous puis cochez la case **"I certify that all the above statements are true"** et validez la page. Attention, il vous faut un Pilot Certificate FAA pour pouvoir demander une licence FCC.

La page suivante est considérée comme une signature électronique, en indiquant votre nom et en cliquant **"SUBMIT APPLICATION"**, vous atteste de la véracité de votre déclaration.

Il ne vous reste alors plus qu'à payer sur les pages suivantes votre licence FCC par carte bancaire, et vous la recevrez par courrier sous quelques jours.

Dernier détail : il faudra la découper et la glisser dans vos papiers avec votre Pilot Certificate FAA, et nous vous conseillons fortement de la plastifier sans quoi elle finira en lambeaux assez rapidement.

C'est fini !



After the Summary of your request, you will see all **Certification Statements**.

You will verify if they all apply to you, and then check the box : **"I certify that all the above statements are true"** and validate the page. Caution : you need an FAA Certificate if you want to apply for an FCC Radio License.

The next page will allow you to electronically sign your request, by typing your name and clicking **"SUBMIT APPLICATION"**. Doing so, you certify that all statements in your request are true.

Then on the next pages, you will pay for your FCC Radio License with your credit card. You should receive it at home within a few days.

When you receive your license, you will have to fold it and trim it so that it fits nicely in your wallet. And do not forget to laminate it , otherwise it may not last long!

You're done !



Questions & Answers

Par les instructeurs Orbifly

Bonjour,

Petite question à toi sur les plans de vol Y :

Si je dépose un plan de vol IFR Y, peux tu me dire à quel moment passe-t-on en VFR ? Est-ce selon une distance de ton point d'arrivée ? Selon la demande du contrôleur ou du pilote ?

De manière générale, plan de vol Y ou pas, un contrôleur ne peut pas imposer à un pilote de quitter le régime IFR pour le régime VFR. C'est donc toujours le pilote qui annoncera l'annulation IFR.

Pour pouvoir annuler IFR, le pilote a plusieurs contraintes : ne pas être en classe A (le contrôle refusera d'ailleurs, normalement) et surtout être en conditions VMC.

Pour le cas particulier du plan de vol Y, c'est un

changement de régime qui est planifié par avance (pour raison quelle qu'elle soit, par exemple poser sur un terrain non IFR, etc).

On annonce alors dans la route du plan de vol le point où on prévoit de passer VFR (donc d'annuler IFR), en écrivant simplement VFR après le point où on prévoit de passer VFR.

Exemple de route fictive, où on passe VFR à PPG :
ROU B36 HUT A14 PPG **VFR** DCT EPR

Mais évidemment, la météo n'étant pas une science exacte, il est possible que tu ne puisses pas annuler IFR au point espéré.

Où au contraire, que tu souhaites annuler plus tôt, la météo s'éclaircissant de manière inespérée.

Il suffit alors de le signifier au contrôle, lequel ne te l'imposera jamais si tu ne le souhaites pas.

AZA

Bonjour !

Je suis un peu confus, mon avion (en N) est-il bien classé IFR ou pas, sans ADF et DME ? Des textes sont sortis en France, et je reçois des avis contradictoires de personnes toutes assez compétentes donc je ne sais trop que penser. Help, aide moi ! :-)

Beaucoup de confusion règne sur le sujet.

Tout d'abord une autorité autre qu'américaine ne peut pas imposer l'équipement qui rend réglementairement IFR un avion N (ce qu'on appelle chez nous la "classification IFR" de l'appareil). Ceci appartient aux autorités d'immatriculation de l'avion.

En clair, l'OFAC (ou la DGAC, etc.) ne peut pas dire "Cet avion n'est pas IFR car il n'a pas les équipements légaux".

Par contre les autorités nationales ont autorité sur leurs espaces aériens. Elles peuvent donc imposer un équipement à tout appareil dans leurs espaces.

L'avion peut donc être légalement classé et équipé IFR mais non autorisé à traverser telle ou telle zone en IFR, ou à effectuer telle approche.

En clair l'autorité nationale peut dire "Cet avion

IFR n'a pas le droit de traverser telle zone car il n'a pas tel équipement que nous y imposons". L'avion n'en est pas moins IFR... Nuance !

Quid de votre cas particulier ?

Le DME est rendu obligatoire dans la TMA parisienne, donc difficile pour toi, basé sur Paris, de t'en passer.

Mais en dehors de cette zone, la substitution GPS est légale en enroute (mais pas en approche ce qui est très pénalisant).

Pour l'ADF, idem : tu peux voler IFR sans, mais tu ne peux pas faire une approche qui le nécessite, donc d'office, pas d'approche NDB.

Pour les ILS basées sur un NDB le texte français précise que si la remise de gaz revient sur le NDB, l'équipement ADF est requis.

La solution consiste à demander une procédure de missed approche alternative, et ce avant de débiter l'approche, mais reconnaissons que c'est tortueux.

Sommes-nous les seuls concernés ?

Si tu consultes par exemple l'AIP de certains autres pays Européens, parfois l'ADF et le DME sont obligatoires pour tous leurs espaces en IFR...

Votre décision récente d'installer un DME me semble donc pertinente.

AZA

Questions & Answers (suite)

Bonjour,

Lors du briefing décollage, s'il fait beau, en cas de panne mineure j'envisage un tour de piste et s'il fait IMC j'envisage l'approche.

Mais la limite entre les deux elle est où ?

Panne mineure au décollage

Dans nos briefings décollage, on rappelle entre autres la Vr et on envisage les pannes. La "panne mineure après décollage", c'est par exemple la trappe d'huile qui s'ouvre, ou la porte passager dont on sait que la fermeture en vol sera impossible.

Dans cette hypothèse, si on est en VMC, on revient à la case départ par un tour de piste. En IMC, c'est route vers la procédure en cours si le terrain de départ est accessible, sinon vers le dégagement au décollage prévu.

En VMC, par tempête de ciel bleu, le tour de piste est une formalité, même si on n'est qu'à 300 ft / sol, on voit venir les obstacles. En revanche, en conditions dégradées, disons le soir, visibilité 1500m, bruine, plafond bas, la question se pose de savoir à partir de quelle altitude on peut faire un tour de piste sans trop accrocher les antennes, les collines ou la tour de contrôle...

La solution pourrait être d'avoir en tête les minimas de la circle to land car les concepteurs des procédures ont fait des calculs qui nous mettent en sécurité.

Prenons un exemple concret, avec une MDA de manœuvre à vue qui est, en catégorie A, de 1320 ft (soit 710 ft/sol). Cela signifie qu'en cas de panne mineure après décollage, on peut envisager un tour de piste à partir de 1320 ft même si la visi est très moyenne. Notre briefing décollage devient : " ... panne mineure en VMC au-dessus de 1320 ft , tour de piste à droite (ou à gauche)... "

Il reste qu'il faut encore demeurer dans le volume protégé de la manœuvre à vue. Dans le chapitre 3 du Mémento à l'usage des utilisateurs de procédures d'approche et de départ aux instruments, il est dit que l'aire protégée est "confortablement dimensionnée" (c'est plus de 2km de tout point de la piste ou des pistes).

On mettra quand même les chances de notre côté :

- en limitant la vitesse à 110 kt pour les avions de catégorie A (attention à l'accélération suite à la mise en palier si on restait à la puissance de décollage...);
- en adoptant une inclinaison de 20° au moins dans les virages ;
- en respectant le côté de la manœuvre à vue (à Colmar en catégorie C, la manœuvre à vue est interdite à l'Ouest par exemple).

PRD

Bonjour,

**J'ai un avion en N. Qui peut le piloter ?
Si j'ai j'ai une licence IFR JAR, puis-je le piloter en IFR ?**

Pour ce qui est de votre avion immatriculé en N, pour résumer les règles générales :

- tout pilote détenteur d'un PPL issu par la Suisse peut piloter un avion en N en Suisse, mais en VFR uniquement (cause réglementation FAA)
- idem un pilote licencié France en France, etc... attention certains pays, comme la Belgique, n'appliquent pas cette règle
- si ce pilote veut sortir du territoire national il lui faudra un PPL FAA (obtenu par équivalence, ou complet)
- si ce pilote veut voler en IFR, il lui faudra en plus un IFR FAA, complet ou par équivalence

Si vous souhaitez piloter cet avion en IFR, 2 cas :

- soit vous êtes détenteur d'un IFR européen, et il vous suffit de passer le théorique IFP (Instrument for Foreign Pilots) afin de valider votre IFR par équivalence : vous pourrez alors piloter un avion en N en IFR tant que votre IFR européen sera valable, et que vous aurez l'expérience IFR récente requise par la réglementation américaine ;
- soit vous n'avez pas l'IFR européen, et vous pouvez passer l'IFR FAA par la formation complète, soit théorique IRA, formation pratique et test en vol.

A noter que dans le premier cas, l'examen IFP réussi devra être validé sur votre licence en rencontrant un inspecteur FAA : il est donc judicieux de le passer avant votre entretien pour validation de licence, afin d'effectuer ces deux opérations en même temps.

BDA

Accès Membres : les Alarmes Pilote

Par Orbifly

Sur votre portail, peut être avez vous remarqué ce module :

Il va vous permettre d'effectuer tout le suivi fastidieux de vos nombreuses dates et échéances ! Médical JAA, FAA, SEP, BFR, Type rating, CFI...

Si vous cliquez sur "Mise à jour", vous vous retrouvez avec ce menu d'icônes :



Voici l'utilité de ces icônes :

- Triangle : attention une alarme activée !
- Réveil : voir le statut de mes alarmes
- Réveil + : Créer une nouvelle alarme
- Engrenages : Assistant alarme BFR
- Interrogation : Rubriques d'Aide

Pour créer votre première alarme, il vous suffit de cliquer sur l'icône "Engrenages" et d'indiquer votre date de dernier BFR ou test en vol réussi : l'assistant calculera pour vous la date d'expiration de votre BFR.

Pour créer une nouvelle alarme, cliquez sur l'icône réveil, et ce formulaire apparaîtra :

Vous n'aurez qu'à le remplir en précisant :

- Le titre de votre événement et un commentaire
- La date d'expiration de l'évènement
- Combien de jours avant la date d'expiration vous souhaitez recevoir les 1ère et 2nde alertes
- et éventuellement un email à mettre en copie de cette alarme

A partir de là, votre alarme est créée et apparaîtra dans votre liste d'alarmes (voir ce dessous). Vous pouvez à tout moment la détruire, la modifier ou la désactiver temporairement.

Vous recevrez des avertissements par email et les alertes seront visibles sur votre portail en ligne. De quoi éviter les mauvaises surprises de dépassement de date !

CREER UNE NOUVELLE ALARME

Libellé :







Commentaire :

Date d'expiration :

1ère alarme jours avant expiration
2nde alarme jours avant expiration

Vos alarmes seront envoyées à :
Envoyer également une copie à :

MES ALARMES

	Libellé	Commentaire	Expiration	
 	FAA Flight Review	Tous les 24 mois calendaires avec un CFI, minimum 1h de vol + 1h au sol. Contactez Orbifly : info@orbifly.com	31 Janv 2010	 Expire dans 61 jours
 	Médical FAA	Dr Dubois : 01 23 45 67 89	31 Mars 2011	 Expire dans 485 jours

L'iPhone des Aviateurs

Par Alexandra Zaïnal



Gadget addictif pour les uns, outil vital pour les autres... Une chose est sûre, l'iPhone a su se trouver une place dans notre panorama de l'Homme Moderne ! Même certains parmi les plus réfractaires ont fini par être conquis par cette petite savonnette électronique et son écran lumineux.

Plus qu'un simple téléphone, c'est un véritable petit ordinateur de poche, qui a su supplanter ses concurrents par un interface intuitif et des innovations techniques inédites.

Début novembre, l'Apple Store comptait plus de 100 000 applications disponibles, et près d'un milliard de téléchargements ! Mais alors, comment s'y retrouver dans cette jungle ? Voici nos préférés !

COMPRENDRE Les applications iPhone

Les applications iPhone, on le sait, ce sont ces petites icônes disponibles sur l'écran de votre iPhone. Certaines sont là d'origine, d'autres (gratuites ou payantes) sont téléchargées à partir de l'Apple Store, accessible lui même à partir d'une icône. Certains petits malins enfin, téléchargent toutes les applications gratuitement à partir d'un réseau parallèle, en "jailbreakant" leur iPhone (littéralement : casser la prison !).

Toutes ces petites icônes se ressemblent, mais en réalité il existe 3 types d'applications :

- **Les applications web**, accessibles à partir du browser Safari (exemple : MetMap)
- **Les "vraies" applications**, qui sont de petits programmes fonctionnant intégralement sur l'iPhone, sans appel à du code extérieur via internet (exemple : l'appareil photo)
- **Les "fausses" applications**, qui ne semblent pas se lancer sous Safari mais ne sont finalement qu'un interface dans lequel s'affichent des applications web (exemple : PagesJaunes)

Tous ces types d'applications présentent des avantages et des inconvénients, et le choix des développeurs est guidé par le type d'application qu'ils créent. Certaines applications également peuvent être disponibles aux différents formats. Enfin, les applications web sont souvent utilisables à partir d'autres téléphones évolués.



Apple Store

L'iPhone des Aviateurs (suite)



Accès Membres Orbifly

Gratuit - réservé Orbiflyers

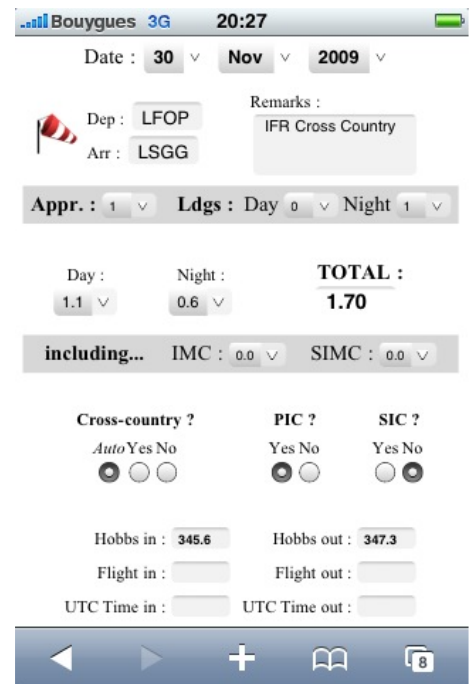
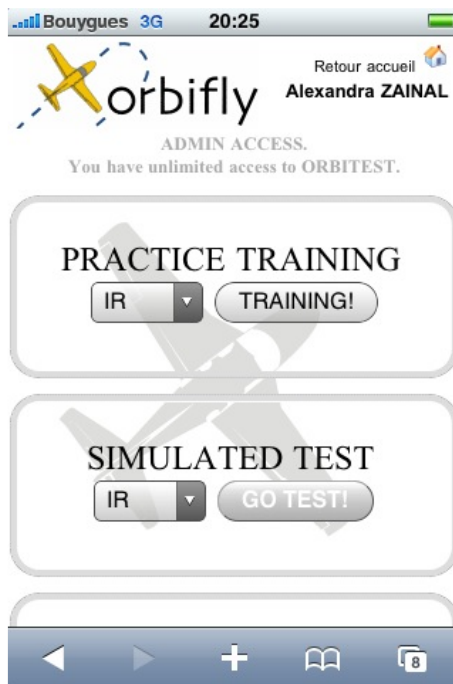
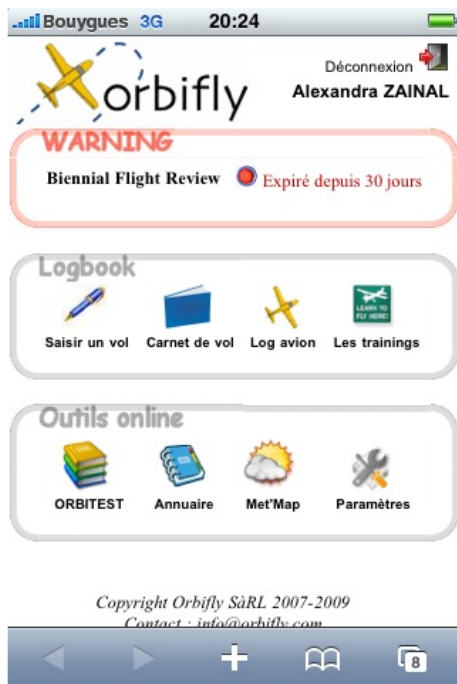
Pour tous nos Orbiflyers, nous avons créé un accès Membres mobile vous permettant d'utiliser une partie des outils disponibles sur le portail Web.

Pour y accéder, rendez vous ici : <http://www.orbifly.com/iphone>
Et loggez vous avec les mêmes identifiants que vous utilisez sur le portail web normal : votre email et votre password.

Disponible sur cet accès, vous trouverez notre outil de révision **Orbitest**, pour travailler lors des vos moments de répis entre deux réunions ou en déplacement.

Egalement accessible, votre **carnet de vol électronique** adapté à l'iPhone, accessible pour tous les anciens stagiaires de nos formations pratiques. La configuration de votre carnet de vol se fait toujours par le site web, mais plus besoin d'attendre pour saisir ou consulter vos vols ou les logs de votre avion !

Et bien sûr, un accès à **Met'Map**, les rappels de numéros utiles et l'affichage de vos alarmes si actives, lesquelles se configurent depuis l'accès web normal.
Ce portail iPhone n'est qu'une version Bêta en tout début de développement... Nous espérons bien vous l'améliorer à l'avenir !



Une belle icône sur mon iPhone ?

Pour ajouter le portail iPhone en icône d'accès rapide sur votre iPhone, rendez vous dans Safari sur l'adresse donnée ci-dessus, puis cliquez le **signe "+"** situé en bas de page.

Choisissez alors l'option **Ajouter à l'écran d'accueil**, puis cliquez le bouton **Ajouter** en haut à droite. C'est fait !

Date		Type	Tail	with	From	To	Rmk	App	Landings	Airplane Land	Other	As CFI	Cross-Country	Conditions of Flight				Type of piloting time	Total Duration
Day	Night	IMC	SIMC	Dual	PIC														
2009-10-04	AC11	N928GT	LFOP	LFOP			3	1	1.70		1.70			1.70	0.60		1.70	1.70	
2009-10-04	SR20	N708AT	LFOP	LFOP			3	1	1.80		1.80			1.80	0.99		1.80	1.80	
2009-10-13	R22	N101BZ	LFOP	LFOH			1			1.40		1.40		1.40			1.40	1.40	
2009-10-13	R22	N101BZ	LFOP	LFOP			8			1.40		1.40		1.40			1.40	1.40	
2009-10-17	M20P	N212MZ	LFOP	LFOP			2	1	1.70		1.70	1.70		0.70	1.00	1.00	1.70	1.70	
2009-10-26	AC11	N928GT	LFOP	LFOP			1			0.20				0.20			0.20	0.20	
2009-10-30	R22	N588LE	KVGT	KVGT			15			1.40				1.40			1.40	1.40	

L'iPhone des Aviateurs (suite)

Orbifly Met'Map

Gratuit - pour tous

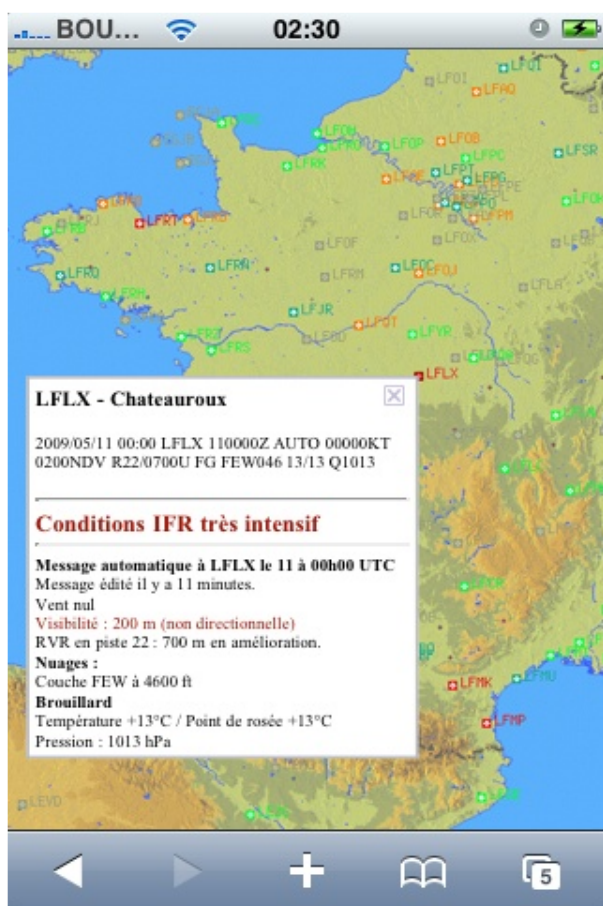
Est il besoin de la présenter ? Met'Map est une carte affichant Metar et Taf de manière simple, rapide et graphique, ainsi que plusieurs autres cartes météo : prévisions, observations, phénomènes dangereux, etc. grâce aux cartes du 21st operational Weather Squadron de l'USAF.

Elle est disponible à partir de votre ordinateur depuis votre accès Membre ou à l'adresse <http://www.orbifly.com/metmap>, mais il existe également une version iPhone de Met'Map, optimisée pour l'affichage sur iPhone et sur la majorité des Smart Phones.

Vous accéderez à la version iPhone soit à partir de la version normale sur laquelle une icône vous y invite, soit à partir de votre portail iPhone : <http://www.orbifly.com/iphone> (accès visiteur ou en vous loggant avec vos identifiants habituels).

Met'Map évolue continuellement !

Dernières nouveautés en date : l'amélioration du fond de carte, l'agrandissement de l'Europe vers la Russie, l'Ukraine, l'intégralité de la Grèce, ainsi qu'une partie de la Turquie et de l'Egypte, et la création de nouvelles cartes : Atlantique, Caraïbes Est et Guyane. Et des projets en cours !



Pour ajouter Met'Map en icône d'accès rapide sur votre iPhone, affichez dans Safari la carte que vous préférez, puis cliquez le **signe "+"** situé en bas de page. Choisissez alors l'option **Ajouter à l'écran d'accueil**, puis cliquez le bouton **Ajouter** en haut à droite. C'est fait !

L'iPhone des Aviateurs (suite)



PilotFar

5,49 EUR puis mises à jour gratuites

Tout simplement le FAR-AIM dans votre poche, mis à jour périodiquement ! Un gadget bien pratique parfois, avec possibilité de mettre des marque-page et de faire des recherches.

L'application **PilotFar** vous propose la partie FAR du FAR-AIM, il faudra la compléter par l'application **PilotAim** pour avoir vraiment l'intégralité du FAR-AIM sur vous en toute circonstance.

Pour les amoureux du concept : **PilotPCG** vous offrira un glossaire aéro en anglais et **EAA Radio** quelques Podcasts sympas !



Aeroweather

Gratuit

Souvent la première application qu'un pilote installe sur son iPhone tout neuf ! Aeroweather vous présente TAF et METAR sous forme décodée.

Bien que faisant double emploi avec Met'Map pour les informations de METAR et TAF, Aeroweather apporte cependant quelques informations supplémentaires telles que lever et coucher de soleil, altitude et coordonnées de l'aérodrome concerné, dates des changements d'horaires été-hiver...

Un petit outil pas cher (on ne peut pas mieux...) donc ne pas se priver...



Foreflight Mobile

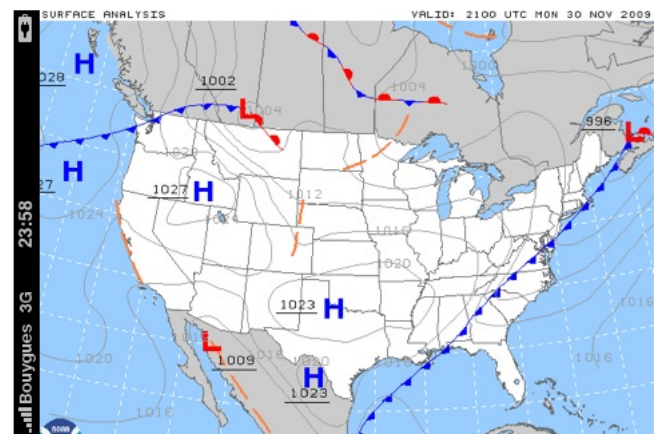
59,99 EUR

L'application sans doute la plus coûteuse de la série présentée ici ! Mais particulièrement complète pour ceux qui volent aux USA : Etat par Etat, toutes les cartes d'approches, de

départ et d'arrivée VFR et IFR de tous les aérodromes américains, ainsi que de magnifiques cartes météo radar et satellite.

Pour ce qui est du reste du Monde, si les cartes ne sont hélas pas disponibles, vous trouverez tout de même beaucoup d'informations pour les aérodromes : météo sur place et alentours, Notams, fréquences, coordonnées, informations de pistes, heures de lever et coucher de soleil, la disponibilité en carburant, voire même contacts des bureaux de piste, locations de voitures et hotels....

Un outil assez complet mais qui force à déboursier quelques piécettes tout de même.



L'iPhone des Aviateurs (suite)



AirNav

Air Navigation

Gratuit / 2,99 € / 15,99 €

Air Navigation existe en trois versions plus ou moins évoluées : Free (gratuite), standard ou Pro.

C'est une sorte de logiciel de navigation en temps réel.

Il exploite le GPS intégré dans l'iPhone 3G ou 3GS et les accéléromètres, et émule différents instruments. Les instruments présentés sont donc des faux, simulés par GPS. Pas un instrument primaire de vol donc évidemment, mais un petit outil pédagogique assez sympa.

Par ailleurs, le logiciel comprend une base de données assez complète du Monde entier (pensez d'ailleurs à désactiver quelques pays pour accélérer le démarrage de l'application).

Vous pouvez donc créer une route, émuler VOR, ADF, afficher la carte de votre position présente...



PilotWizz

PilotWizz

Gratuit

Cette petite boîte à outils du pilote vous propose tous les outils de conversion, calculs divers et fonctions clefs. Une sorte de couteau Suisse !

La plupart des fonctionnalités d'une règle E6B sont disponibles dans les différents menus de PilotWizz.

Parmi les fonctionnalités les plus notables : Weight and Balance, entrées dans les holds, décodages météo, calculs de vents et planning de route.

Un peu gadget, mais gratuit !



Pilot Library

The Pilot Library

5,99 EUR

Comme son nom l'indique, The Pilot Library réunit une somme d'informations dans le domaine aéronautique.

Parmi celles ci : des acronymes, des fiches avions, des blagues aéro, des définitions, le code Morse, l'alphabet aéronautique, des cours météo...

Sympathique pour l'élève PPL, cette application reste cependant assez "gadget", mais l'auteur prévoit d'y incorporer prochainement les FARs. Si celles-ci sont tenues à jour cela pourrait devenir un outil intéressant.

L'iPhone des Aviateurs (suite)



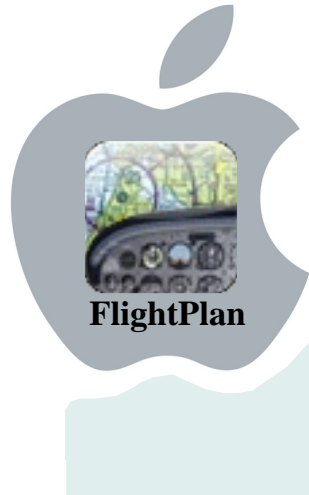
SR22

Outils SR22

Gratuit

Robert Urschel a créé ces petites applications dédiées aux calculs de performances et Weight and Balance du Cirrus.

Chacune est dédiée à un type de Cirrus particulier.



FlightPlan

FlightPlan

2,99 EUR

FlightPlan est une assez belle boîte à outil du pilote, avec comme toujours un grand nombre de ressources : outils de conversion, de calcul, rappels de théorie, weight and balance assez évolués...



StarMap

StarMap

4,99 EUR ou 9,99 EUR

Starmap, qu'il s'agisse de la version standard ou de la version pro, est un petit bijou d'application pour tous ceux qui aiment observer les étoiles.

StarMap utilise en effet votre position GPS pour calculer la position exacte des étoiles vues dans le ciel, à l'instant présent ou à un instant donné, avec des repères cardinaux d'horizon pour vous aider à les retrouver. D'un clic sur une étoile, une planète ou une constellation, Starmap vous dira tout !



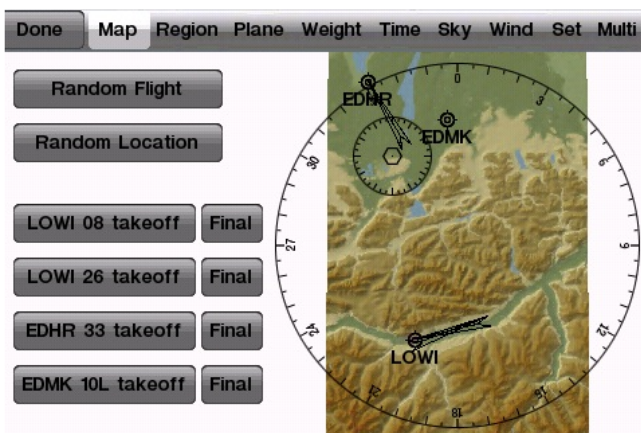
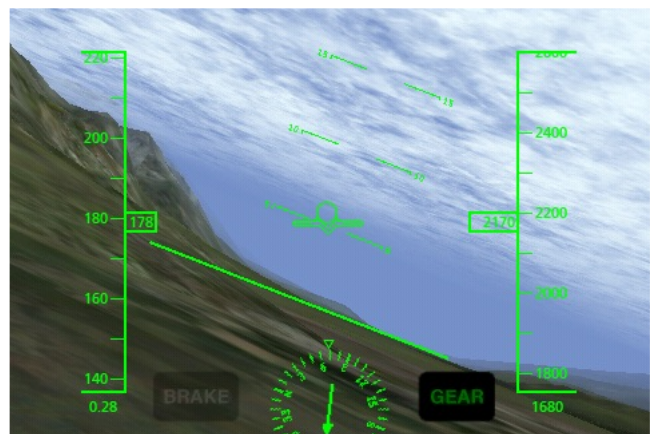
X-Plane

X-Plane

7,99 EUR

XPlane 9 est en quelque sorte le "Flight Simulator" de l'iPhone !

Choisissez entre le Cirrus Jet, le Columbia, ou un Cessna... et partez en balade entre les nuages !



L'iPhone des Aviateurs (suite)

et parce qu'il n'y a pas que l'Aviation... encore quelques unes !



Weather Pro

Weather Pro 2,99 EUR

Aux dires de certains, l'appli Weather Pro remplacerait assez avantageusement l'application météo par défaut de l'iPhone...

A ce prix là, autant aller vérifier soi-même !



WhatsApp

WhatsApp Gratuit

Si vos proches ou amis possèdent aussi des iPhone, WhatsApp est un "must" qui vous fera économiser !

Installez tous Whatsapp : fini les coûteux SMS, vive la messagerie plus pratiques... et gratuite !



iRail

iRail 2,39 EUR

Avouons le sans honte... Le train est tout de même le compagnon du pilote, selon la météo ! iRail vous propose tous les horaires de trains d'Europe. Une appli vite rentabilisée vu le tarif des services de résa-tel...



Skype

Skype Gratuit

Appelez simplement de votre compte Skype à partir de votre iPhone.

Skype, ce sont des appels gratuits vers les autres utilisateurs de Skype, ou moins chers en international.



ParaPanic

Parachute Panic Gratuit ou 0,79 EUR

Les jeux les plus simples sont souvent les plus addictifs...

A vous de sauver vos parachutistes des requins et autres dangers en les posant en sécurité sur les bateaux de passage...



WikiMe

WikiMe 0,79 EUR

Envie de connaître l'histoire des vieilles pierres que vous croisez, de connaître les points d'intérêt touristiques ou historiques les plus proches de vous ? Wikime va vous rendre incollable !



SR22

Navigon de 54,99 à 99,99 EUR

Reconnaissons que l'interface GPS auto fourni avec l'iPhone laisse à désirer...

Navigon apporte un outil plus pratique. TomTom vient également de sortir une appli au même tarif.



XECurrency

XE Currency Gratuit

Diffusé par le plus célèbre site de conversion monétaire au Monde, XE.com, XECurrency est un outil bien utile aux voyageurs pour s'y retrouver entre Euro, Dollars et autres brouzoufs...



ILS SONT QUALIFIES ! THEY PASSED !



Christophe D.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Jean-Philippe D.
IFR Single Engine
Cessna P210



Bertrand B.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Joël F.
IFR Single Engine
Beech Bonanza



Hervé J.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Sacha L.
IFR Single Engine
Beech Bonanza



Olivier G.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Ilan H.
IFR Single Engine
Cirrus SR20



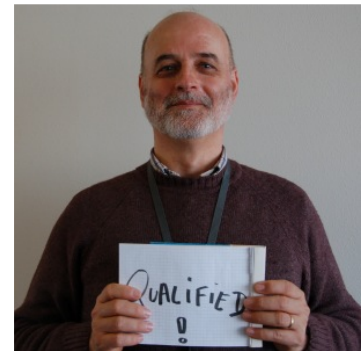
Franck H.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Pierre J.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Eric O.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Vincenzo L.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Robert B.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Thierry C.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Marc G.
IFR Single Engine
Cirrus SR20



Philippe E.
IFR Single Engine
Cessna 172 G1000



Grat grat grat.... Dur dur l'IFR en hiver !



Jacques-André M.
IFR Single Engine
Cirrus SR22

François C.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Eric G.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Michel H.
IFR Multiengine
Diamond DA42



Thierry R.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Michel N.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Philippe D.
IFR Single Engine
Cessna 172 G1000



En route vers Biggin Hill... il fait toujours beau au dessus des nuages !



Olivier G.
CPL Single Engine
Commander 114B



encore Olivier...
CPL Multiengine
PA34 SENECA



et toujours Olivier !
IFR Multiengine
PA34 SENECA



Yves B.
CPL Single Engine
Cessna P210



Nicolas I.
CPL Single Engine
Commander 114B + US



Eric B.
CPL Single Engine
Commander 114B



Gabriel S.
IFR Single Engine
Cirrus SR22 + US



La pédagogie dans la douleur... euh pardon, douceur !



Christophe N.
IFR Single Engine
Cirrus SR22 + US

Non, vraiment, les conditions de stage sont in-to-lé-rables ! :-)



Frédéric M.
IFR Single Engine
Cirrus SR20



Alun G.
IFR Single Engine
Mooney M20J



François D.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Philippe C.
IFR Single Engine
Cessna 172 G1000



Bernard C.
IFR Single Engine
Cirrus SR20



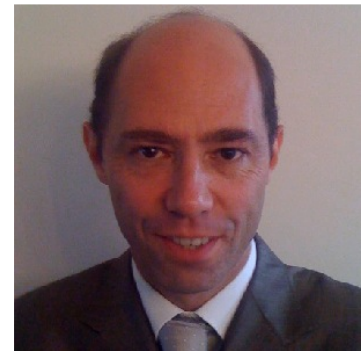
Frédéric B.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Patrick M.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Alberto P.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Fabrice S.
IFR Single Engine
Cirrus SR20



Daniel P.
IFR Single Engine
Piper PA32



Serge L.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Sylvain L.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Patrick M.
IFR Single Engine
Cirrus SR20



Des qualifiés heureux... qui reviennent pour le CPL !



Charles O.
IFR Single Engine
Commander 114B

Alors, si j'ajoute le carré de l'hypoténuse à la racine du vent...



Jean-Michel R.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Eric S.
CPL Multiengine
Diamond DA42



Patrick V.A.
CPL Single Engine
Commander 114B



Lionel M.
CPL Multiengine
PA34 SENECA + US



Nicolas T.
CPL Single Engine
Commander 114B



Nicolas T.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Bernard B.
IFR Single Engine
Commander 114B



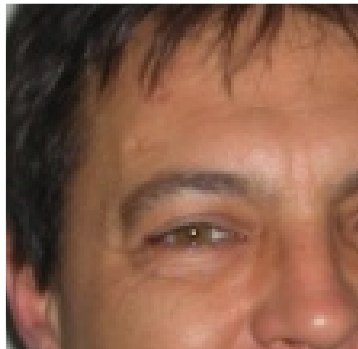
Anne C.
IFR Single Engine
Cirrus SR20



Sylvain L.
IFR Single Engine
Cirrus SR20



Christophe D.
CPL Multiengine
PA34 SENECA



...et encore Christophe !
IFR Multiengine
PA34 SENECA



Guillaume C.
IFR Single Engine
Cirrus SR20



François S.
IFR Single Engine
Cirrus SR20



Tu crois qu'il l'a eu ? Hmmm... je crois que oui !



Philippe D.
IFR Single Engine
Commander 114B



Philippe C.
CPL+IFR Helicopter
R22+R44



Jérôme D.
IFR Single Engine
Commander 114B



Danièle C.
ATPL Multiengine
PA34 SENECA



Malek B.
IFR Single Engine
TB21



et de nouveau Malek !
CPL Multiengine
PA34 SENECA



Yves D.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Paul B.
IFR Single Engine
Cirrus SR22



Marie F.
CPL Single Engine
Commander 114B + US



Michel L.
ATPL Single Engine
Orbifly US

Olivier en ferry flight transatlantique avec André, stagiaire IFR



Sigfried K.
CPL Single Engine
Orbifly Europe + US



Sigfried K.
CPL Multiengine
Orbifly Europe + US



Sigfried K.
IR Multiengine Add-on
Orbifly Europe + US



Michel R.
CPL Single Engine
Commander 114B + US



Frédéric C.
IFR Single Engine
Commander 114B



Frédéric C.
CPL Single Engine
Orbifly Europe + US



**Merci à tous nos instructeurs pour leur passion au sein d'Orbifly,
et encore bravo aux nombreux qualifiés des différents théoriques !**

Quoi de neuf dans l'équipe ORBIFLY ?



Yves BRUCKER
Nouvel arrivé dans l'équipe, Yves n'est néanmoins pas un débutant : instructeur voltige, auteur de plusieurs ouvrages pédagogiques, il nous apporte son expérience.



Philippe COTREL
Déjà instructeur hélico JAR, Philippe vient de passer ses CFI et CFII Hélicoptère afin d'enrichir la nouvelle branche Hélico d'Orbifly !



Christian PIARD
Bien connu des stagiaires de la région Parisienne dont il est le manager, notre instructeur JAR a passé les CFI-CFII, portant désormais la double casquette JAA-FAA.



Marc-Olivier MEHU
Régulièrement à la tête de nos stages intensifs, cet amoureux des bimoteurs ne pouvait faire autrement que de devenir MEI !



Eric BOUCHET
Désormais CFI-CFII, Eric va débiter sa standardisation au sein de l'équipe Orbifly. Il porte également nos couleurs en région d'Annemasse et de Lyon pour vos BFR et IPC.



Ruben DORNA
Après 10 mois de standardisation en interne, Ruben est maintenant CFI-CFII au sein de l'équipe Orbifly, tout en ayant passé son CPL-IR JAR



Olivier FOLLIARD
Une corde de plus à son arc cette année : instructeur Multiengine, et ATPL ! Olivier vous accompagne également sur les longs voyages, Ferry flights, et assure la formation à domicile.

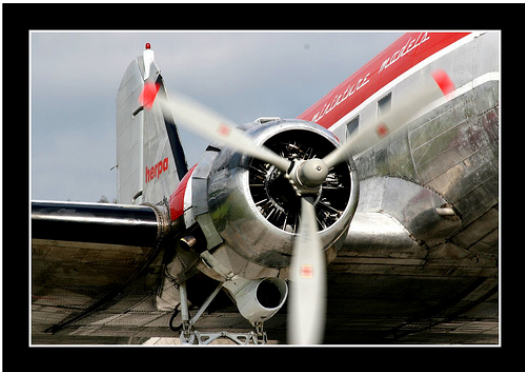


Baudouin d'AUMERIES
Notre Chef Pilote est désormais instructeur Hélicoptère et instructeur IFR Hélicoptère



Alexandra ZAINAL
Qualifiée A&P (mécanicien FAA Airframe & Powerplant), Alexandra prend en charge les stages de Maintenance Préventive pour les pilotes propriétaires

LES NOUVELLES FORMATIONS CHEZ ORBIFLY

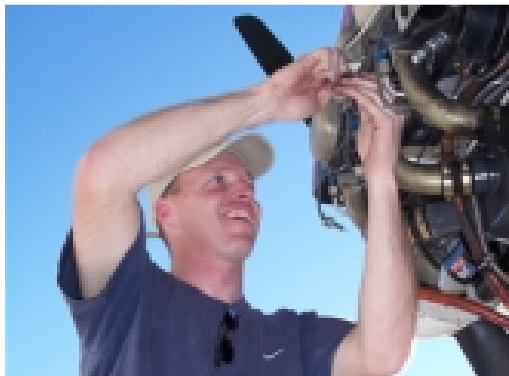


TYPE RATING DC-3

Envie de réaliser ce rêve d'enfant qui est de piloter un DC-3 ? Pas seulement poser vos mains quelques minutes... mais suivre une formation complète qualifiante sur cet avion mythique ?

Notre programme DC-3 est fait pour vous ! Venez partager un bout de rêve à nos côtés. Si vous ne disposez pas de la qualification multiengine celles ci peut être intégrée dans la formation.

Dates : Théorie en 2 week end puis Pratique 1 semaine en Août



MECHANIC FOR PILOTS

La réglementation FAA permet au propriétaire de faire une partie de sa maintenance, la maintenance préventive.

Effectuée correctement, la maintenance préventive est le capital longévité de votre avion, et vous économisera bien des frais à venir. Encore faut-il savoir ce qu'on peut faire, comment le faire, et savoir dépiauter l'administratif...

Si vous voulez devenir apprenti bouchon-gras, c'est par là !

Dates : Stages de 3 jours, selon planning publié en ligne



PILOTE ACCOMPAGNANT

Avouons les choses telles qu'elles sont... Pour le non-pilotes, la balade en place droite est parfois bien longue, pour ne pas dire ennuyeuse, quand on n'a rien à faire... tandis que de son côté, le pilote, lui, est parfois surchargé de travail !

Apprendre quelques bonnes bases pour devenir un copilote utile, c'est donc à la fois prendre plaisir au vol, tout en soulageant le CDB. Votre compagne/gnon est le/la bienvenue !

Dates : Stages de 2 ou 3 jours, selon planning publié en ligne



VOL EN FORMATION

Souvent, histoire de se faire plaisir tout en continuant à améliorer son pilotage, on souhaite voler autrement.

Nous vous proposons là de travailler votre finesse de pilotage sur votre propre avion, en compagnie d'anciens instructeurs de l'Armée de l'Air et démonstrateurs Chasse, dans cette discipline somptueuse et exigeante qu'est le vol en patrouille. Stages souvent combinés avec un stage Pilote Accompagnant.

Dates : Stages Week-End de 2 ou 3 jours, selon planning publié

Brèves de Cockpit



Orbifly fait sa PUB !

Vous les attendiez peut être tous les mois dans Aviation & Pilote, ou alors vous venez de les découvrir sur la couverture de cette newsletter... mais c'est avec des petites bulles et des dessins qu'Orbifly a décidé, pour la première fois depuis sa création, de faire de la publicité !

Et puisque, comme vous le savez, nous sommes résolument différents, nous avons voulu avoir des publicités résolument originales !



C'est au dessinateur **Vincent Beaufrère**, co-auteur avec Gil Roy de la série de bandes dessinées "Aviateurs", que nous avons confié nos idées et nos projets pour qu'il leur donne vie en couleurs.

Nous aurons l'occasion d'en reparler dans une prochaine newsletter... d'ici là les idées foisonnent pour les bandes dessinées de la saison 2010 !



Quelques Chiffres...

262 827 accès à Met'Map en Novembre 2009 ;

Une moyenne de **1700 visiteurs** par jour sur notre site, pour une moyenne de **18 000 pages** visitées quotidiennement ;

412 stagiaires formés depuis 2007, avec **98%** de réussite au théorique et **88%** de réussite au pratique dès la première présentation.

et aux USA... **62% des pilotes** privés américains qualifiés IFR.

Un jour, en Europe, peut être aussi ?

Petites Annonces



Suite à vos nombreuses demandes pour déposer des annonces sur la Newsletter, nous allons mettre en place prochainement un service gratuit de petites annonces !

Celui-ci sera accessible depuis votre espace en ligne réservé aux Membres.



Par ailleurs, le code promo vous permettant d'obtenir des réductions chez **boutique.aero** vient d'être mis à jour, vous trouverez le nouveau sur votre portail !

ORBIFLY IFR DAYS 2009



Malgré la météo déplorable, en ce 28 novembre, ce sont environ 60 pilotes qui sont venus participer à notre rassemblement convivial des OrbiDays 2009, dont 47 ont participé également au dîner des Orbiflyers !

Cirrus et Cessna, représentés par Aerolithe et Aeromecanic, nous ont également fait le plaisir de leur présence.

Mini -conférences, et même initiations à l'hélico (le dimanche) et autres activités se sont donc succédées. Encore merci à nos intervenants pour leur dynamisme !

Nombreux sont ceux qui n'ont pas réussi à rejoindre le Touquet. Plus nombreux encore ceux qui ont pris l'option voiture ou train.

Leur présence nous a manqué, mais tous ont joué la prudence, faisant honneur à nos enseignements. C'est sans doute là que réside notre plus grande fierté, merci à vous !

Merci à tous pour cette belle journée de convivialité, et nous espérons vous revoir l'an prochain pour des Orbidays un peu particuliers... les 10 ans d'Orbifly !

Nous vous avons promis une destination ensoleillée pour cette occasion, préparez les ombrelles !

Orbifly

24 heures dans le ciel de notre Monde

Des élèves d'une école d'ingénieurs Suisse qui forme des aiguilleurs du ciel ont réalisé ce film étonnant.

Il s'agit de la visualisation de l'ensemble du trafic aérien dans le monde en 24 heures, projetée sur une mappemonde et ramenée à 1 minute.

Chaque point jaune représente un avion, et on peut le passage de la nuit et ses conséquences sur les flux...

Impressionnant !

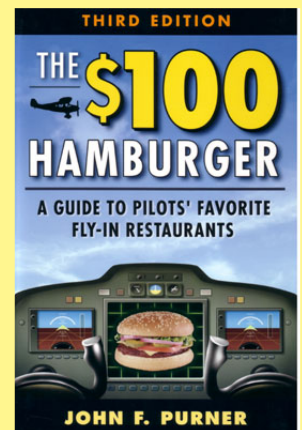
<http://radar.zhaw.ch/resources/airtraffic.wmv>

Lu aux USA !

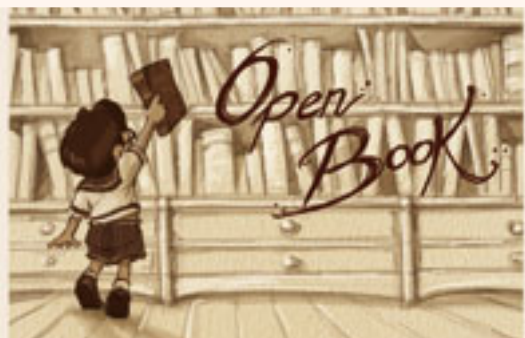
"The \$100 Hamburger", ou littéralement "Le Hamburger à 100 Dollars", c'est le titre plein d'humour de ce livre vendu aux USA, qui récapitule les snacks et petits restos accessibles en vol.

C'est à dire les cas où le repas coûte moins cher que le trajet pour se rendre au restaurant !

En projet sur votre portail : une rubrique restos et bons plans !



Prochains stages théoriques Orbifly



- IFR en janvier à Paris
- IFR les 26-27-28 février à Paris
- CPL les 06-07 mars
- IFR en mars à Genève
- IFR le 09 avril à Paris

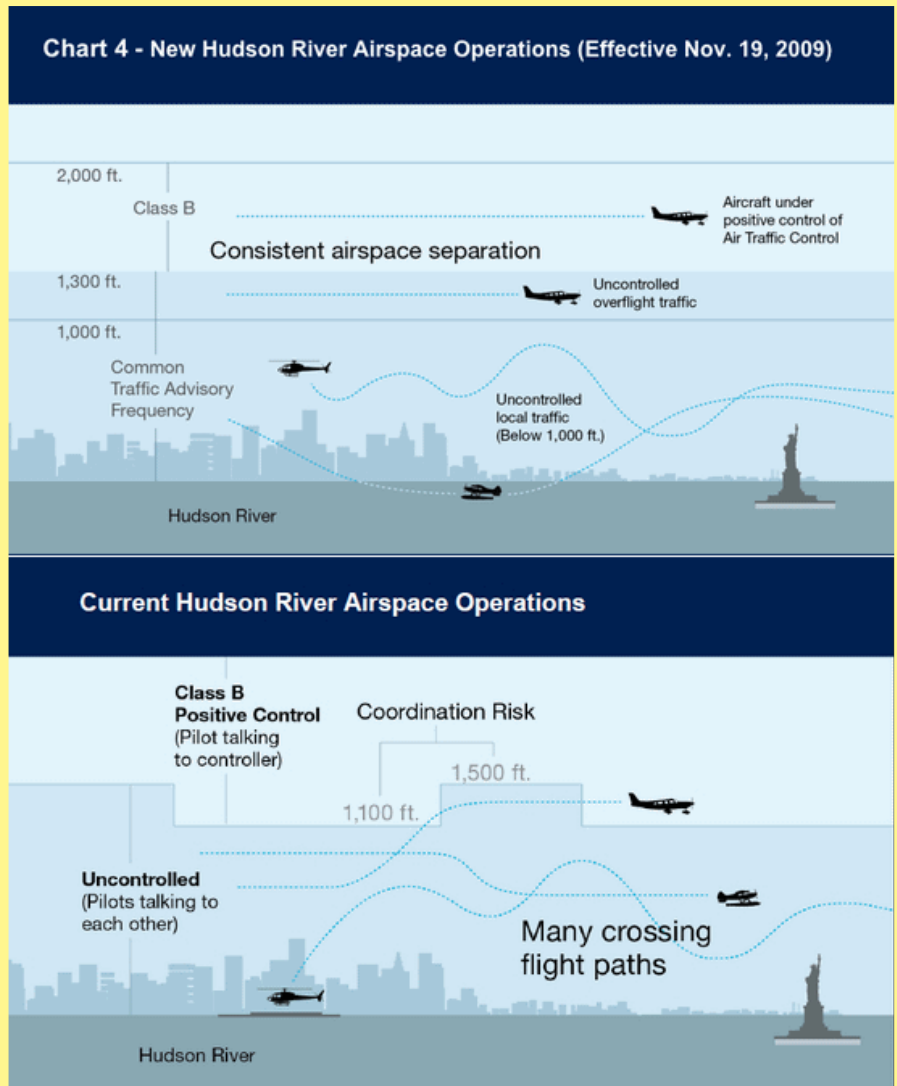
+ autres dates prochainement annoncées en ligne sur notre site, ou sur demande.

Nouvelles procédures sur la Hudson River

À la suite d'un accident cet été sur la rivière Hudson entre un hélicoptère et un avion léger, la FAA a modifié les règles spécifiques d'utilisation des corridors de l'Hudson.

Dans ce contexte, la FAA a réagi rapidement et s'est bien gardée de sur-légiférer.

Les nouvelles règles doivent fluidifier les opérations sur l'Hudson et codifient le mode de fonctionnement actuel des utilisateurs de ce corridor.



Service Bulletin sur les Cirrus FIKI

Cirrus vient d'émettre un service bulletin qu'elle considère à caractère obligatoire pour certains SR22 certifiés pour le vol en conditions givrantes.

L'application doit être effectuée avant la prochaine visite ou d'ici les 100 prochaines heures de vol.

A ce jour, la FAA n'a pas émis de consigne de navigabilité à caractère obligatoire mais il est probable que cela ne tarde pas.

<http://www.orbifly.com/links/cnfiki>

Garmin croque la Pomme

Garmin nous a annoncé une belle surprise il y a quelques jours avec le support de la mise à jour d'une bonne partie de ses GPS ou systèmes embarqués sur Macintosh.

Il ne reste plus qu'à espérer que Jeppesen fera de même et permettra l'utilisation de ses produits phares avec la pomme.



De nouvelles taxes en perspective ?

Selon un récent article de l'IAOPA, suite à un accord initié par Eurocontrol, 215 grands aéroports Européens se seraient accordés pour la mise en place de nouvelles taxes terminales envers l'Aviation Générale.

Les taxes d'approches, d'un montant qui pourrait être entre €20 et €30, s'appliqueraient aux petits avions aussi bien VFR qu'IFR. Elles seraient calculées proportionnellement à la masse de l'aéronef, multiplié par un coefficient encore non défini.

Si cela se confirme, sur l'exemple d'un vol vers un aéroport régional tel qu'East Midlands en UK, un C172 devra s'acquitter de trois taxes différentes : approche, atterrissage et handling obligatoire, qu'il ait ou non besoin d'un service.

La mise en place de ces réjouissances serait planifiée pour le 1er Janvier 2010, de quoi noircir quelque peu le Nouvel An des pilotes privés Européens, et malgré les avertissements concernant la situation actuelle difficile de l'industrie aéronautique.

Plus d'infos dans la newsletter de l'IAOPA de décembre 2009 :

<http://www.iaopa.eu/aopa/current.html>



Fin d'ambiguïté sur les noms des approches en France

Afin de se rendre conforme aux recommandations de l'OACI, la DGAC a choisi de modifier sa charte de nommage des procédures d'approches aux instruments pour faciliter la compréhension de la procédure par l'utilisateur.

Cette mise en conformité est spécifiée dans l'AIC 19/09 et les cartes d'approches seront modifiées au fur et à mesure de leur révision.

Il n'y aura plus de confusion entre les approches Locator et Localizer. Maintenant, les approches de type locator seront nommées NDB et les approches de type localizer seront notées LOC.

Selon le Seattle Times, le **Dreamliner** doté d'une aile composite renforcée pourrait effectuer son premier vol le 22 décembre 2009.

Ce vol inaugural était d'abord prévu pour le 11 novembre mais il a dû être reporté en raison de problèmes structurels rencontrés précédemment.



L'ensemble de la gamme PA-46 (Meridian, Mirage, Matrix) peut maintenant être équipée de l'avionique G1000 couplée à l'autopilote GFC 700.

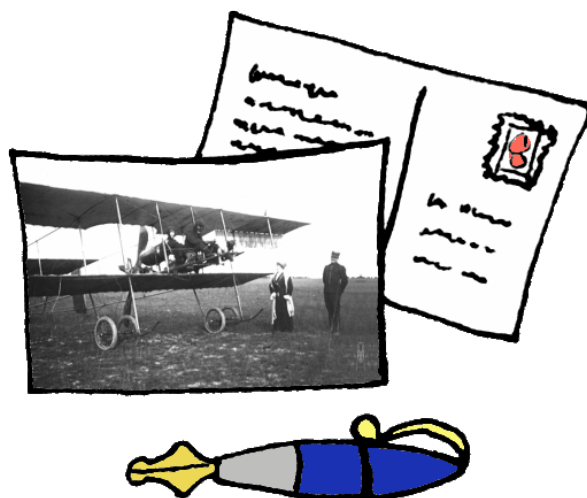
Ceci complète l'offre actuelle qui était dotée d'une avionique Avidyne FlightMax Entegra.

Cette annonce est faite tout juste un mois après l'annonce de disponibilité de la version 9 d'Avidyne sur ces mêmes modèles.

Un G1000 sur les PA46



ONT COLLABORE A CETTE NEWSLETTER :



Baudouin d'AUMERIES
Franck FAUQUENOY
Marc-Olivier MÉHU
Christian PIARD
Alexandra ZAINAL

Photo de couverture :

*Les voeux d'Orbifly 2010
(illustration : Vincent Beaufrère)*