

NOUVELLE DIMENSION

Apprendre à piloter
quand il fait nuit

Pour le voyageur, l'apprentissage du vol de nuit est le prolongement naturel de sa formation. En plus des sensations aussi différentes qu'extraordinaires qu'il procure, il permet de s'affranchir des contraintes horaires. Récit d'une formation aussi compliquée qu'intéressante.

PAR OLIVIER COLLAUX
PHOTOGRAPHIES DE L'AUTEUR

Depuis que j'ai commencé à voler, il y a 8 ans déjà avec quelque 500 heures au compteur, je continue à apprendre à chaque vol. Utilisant régulièrement l'avion comme mode de transport pour faire du tourisme ou rendre visite à des clients, j'ai remarqué être souvent confronté à la limite de la nuit aéronautique.

Mieux vaut commencer par un peu de VSV

J'ai même déjà eu, devant rentrer tard, la mauvaise surprise d'atterrir à la limite de la nuit. Heureusement, je n'ai jamais eu besoin de me dérouter. Comme beaucoup de pilotes – avant de faire le vol de nuit, j'ai toujours pensé qu'en cas de problème, il serait toujours possible de se dérouter vers un aérodrome éclairé. Effectivement, c'est possible, mais sans expérience vous avez toutes les chances dans le meilleur des cas de transformer votre Robin préféré en avion à train rentrant, ce qui est rarement du goût de votre président de club ! D'où ma décision d'entreprendre

l'apprentissage du vol de nuit. Avant de commencer, j'ai réalisé quelques heures de vol sans visibilité (VSV) sur le DA40 de mon club Sedanais. Cette sensibilisation m'a énormément aidé pour la formation du vol de nuit que j'ai réalisée au club de Prunay et dans laquelle j'ai aussi embarqué un ami pilote de Sedan et une copilote qui me suit souvent dans mes déplacements.

La logistique a été des plus étonnantes, en résumé, nous avons épuisé tous les instructeurs et tous les avions. Nous avons commencé sur le PA-28 : manque de bol, l'avion est rentré en mécanique pour un changement de moteur. Nous avons continué sur le Cessna 172, mais pour une raison étonnante sa radio n'active pas les balises de nuit, ce qui est assez ballot ! Nous nous sommes essayés au TB10, mais cet avion ne devant pas aimer voler la nuit a refusé de démarrer. Bref, nous avons fini sur un brave Robin DR 400 160, canasson rodé à ce genre d'épreuves avec des phares à LED bien pratiques pour le vol de nuit. Ce fut la même chose avec les instructeurs et, heureusement, Yves Brucker a eu pitié de nous et nous a emmenés jusqu'à la formation finale. Nous le remer-

cions beaucoup tant sur le plan humain que professionnel.

Mon premier vol a été effectué avec le C172 et une radio de secours dans l'avion pour allumer la piste, si ! C'est beau ! Vous êtes seul à l'aéro-club, la piste est à vous. C'est magique, vous êtes le roi du pétrole. Alignement piste 07 (celle qui donne vers les champs en cas de problème), poussée des gaz, les balises commencent à défiler et l'avion décolle. Une fois décollé, je suis heureux d'avoir fait un peu de VSV car, immédiatement, c'est le noir total puisque je suis face à des champs qui ne sont bien sûr pas éclairés. Vite, je plonge le nez dans les instruments pour commencer mes tours de piste. 500 pieds plus haut, volets rentrés, je suis en lisse et je commence ma rotation vers la vent arrière et là, j'ai Reims devant moi tout éclairé, et c'est de nouveau magique.

La nuit, on a tendance à voler bien trop bas

Par contre, avec un léger vent de travers et peu habitué à cette configuration, mon oreille interne me joue des tours car je sens l'avion voler en biais. Arrive le plan de descente avec le PAPI et, cette fois-ci,



l'avion a tendance à descendre trop vite. Le PAPI est un bon indicateur, il vous oblige à vous caler sur un plan de descente idéal.

La nuit, les impressions sont complètement faussées, vous avez tendance à voler trop bas, ce qui est bien entendu fortement déconseillé; d'autant plus qu'il y a des éoliennes partout et aussi des mâts de mesure éoliens non éclairés qui, bien que provisoires en théorie, peuvent rester en place plusieurs années. Mais même provisoires, si vous en mangez un, vous avez peu de chances d'en remanger un deuxième!

Après plusieurs vols au-dessus de Reims, nous avons fait notre navigation de nuit. Nous sommes partis à deux pilotes et nous avons volé de VOR en VOR en passant par Amiens. Entre Reims et Amiens, nous avons pu apercevoir l'éclairage de la tour Eiffel ainsi que les avions décollant de CDG car il y avait plus de 100 km de visi. Touch and go à Amiens et route vers le Touquet. Au Touquet, vent arrière face à la mer, nous sommes prêts pour rejoindre l'Angleterre. Changement d'équipage et retour maison via Lille où la piste faisant presque 3 km, il est difficile de la rater. Par contre, face à une grande

piste, avec mon Robin, je me suis mis en finale tel un Boeing 747, et avec les fausses impressions nocturnes, je me suis mis en finale 10 kt avant la piste. Heureusement, j'étais seul et le contrôleur n'était pas débordé. Trois heures après le début de ma finale, j'ai fait mon touch à Lille. Une difficulté supplémentaire est l'arrondi, car le sol a tendance à vous sauter à la gueule et vous arrondissez souvent trop tard. Décollage après avoir fait la causette au contrôleur qui devait être heureux d'avoir un copain pour discuter, retour vers Reims. Changement de fréquence, nous prenons Paris Information où nous sommes mélangés avec les avions de ligne. Tout fier de moi, j'annonce une montée au FL65 quand un autre avion demande le 390. OK, je me sens un peu ridicule. Retour sur Reims, signature des papiers et prêt à recommencer.

La fois où j'ai engueulé mon instructeur préféré

Un moment où j'ai eu extrêmement peur a été lors d'un tour de piste avec mon instructeur préféré sur le DR 400. Cet appareil est équipé d'un pilote automatique datant certainement de l'époque où

le feu gelait. En voulant éteindre les lampes, il a involontairement enclenché le PA, j'étais aux commandes et j'ai senti l'avion basculer sur la gauche avec un durcissement des commandes! Je me suis fait une grosse peur, j'ai disputé l'instructeur pensant qu'il actionnait les commandes avec un genou sans le faire exprès. Ensuite, j'ai pensé à un blocage de commande. Lorsque Yves s'est aperçu de mon mouvement de panique avec l'éclairage, il a vérifié le PA. Mais la nuit, c'est une impression vraiment très étrange que de sentir un Robin décidé à rentrer au bercail seul.

Quelle expérience que cette expérience de nuit! Un autre monde s'ouvre à vous, c'est vraiment à essayer. L'avion lui, à part le TB10, ne sait pas qu'il vole la nuit. C'est à découvrir. Ensuite, la prudence est de mise car les nuages n'ont pas la même image que le jour. Mais en volant par des temps cléments, c'est effectivement magique... ne l'ai-je pas déjà dit? Alors, je dirais encore plus: un seul conseil, insistez auprès de vos instructeurs et essayez-vous au vol de nuit, c'est effectivement magiquement beau et accessoirement aussi utile et enrichissant! ✈

En route vers Le Touquet en DR 400.

Atterrissage à Lille où la piste de 3 km est difficile à manquer!