

Pilotez... À la conquête de l'Ouest !

Julien Robin

© Julien Robin



Vent arrière à Victorville.

San Francisco, le Golden Gate et Alcatraz.

Pour beaucoup, les États-Unis évoquent la liberté et les grands espaces... Pour les pilotes, c'est pareil ! D'ailleurs, il n'est pas si difficile pour un pilote européen de voler au pays de l'Oncle Sam...

Certes, depuis les attentats du 11 septembre 2001, les choses se sont un peu compliquées : il n'est plus possible de pousser la porte d'un club ou d'une société de location et de demander à partir en vol avec un instructeur. Pour autant, la tâche est loin d'être insurmontable : si vous disposez d'une licence européenne valide, il suffit de quelques démarches administratives pour obtenir une équivalence de licence et vous retrouver dans un cockpit... Suivez le guide !

Processus d'équivalence de licence

Les démarches sont assez simples, bien qu'elles demandent un peu d'anticipation :

- Constitution et envoi d'un dossier à la FAA
- Réception à votre domicile d'une « lettre de vérification » sous 45 à 90 jours
- Visite dans un bureau local de la FAA (FSDO) dans les 6 mois suivants la réception de cette lettre
- Biennial Flight Review

Le dossier à constituer se base sur le formulaire AC Form 8060-71 intitulé *Verification of Authenticity of Foreign License, Rating and Medical Certification* disponible ici :

https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Form/AC_Form_8060-71.pdf

Dès ce stade, vous devez choisir le bureau de la FAA (FSDO) dans lequel vous devrez vous rendre. Il est donc nécessaire d'avoir d'ores et déjà un projet, et savoir dans quelle région vous allez atterrir... Car il ne sera pas possible de changer de bureau par la suite.

La liste des FSDO est disponible sur : https://www.faa.gov/about/office_org/field_offices/fsdo/

Complétez votre dossier avec une copie de votre passeport, de vos licences et de votre certificat médical... Et envoyez le tout à foreign-verification4@faa.gov (notez que vous devez imprimer, signer manuellement et scanner le formulaire)... C'est tout !

Quelques semaines plus tard, vous recevrez la « lettre de vérification » à votre domicile en France : il vous restera à contacter le FSDO précédemment sélectionné pour convenir d'un rendez-vous.

Le déroulement de ce rendez-vous est aussi simple que bref. Il se résume généralement à une simple discussion informelle d'une dizaine de minutes pour passer en revue les formalités administratives. En synthèse, on vous demandera quelle est votre expérience, on vous posera généralement quelques questions sur la phraséologie, le pilotage et des procédures élémentaires (ex : retranscrire et expliquer une clairance de départ)... Vous repartirez du bureau rapidement avec votre licence temporaire en poche. Il vous restera à effectuer votre *Biennial Flight Review* pour valider votre licence.

Vous trouverez l'ensemble de la procédure sur le site de la FAA : https://www.faa.gov/licenses_certificates/airmen_certification/foreign_license_verification/

Quid de l'anglais ?

On le voit, les choses sont plutôt simples : comme souvent aux États-Unis, le pragmatisme est de mise ! Toutefois, il est nécessaire d'être un minimum à l'aise avec la langue anglaise courante et aéronautique : être capable de tenir une conversation courante, de décrire par exemple les différentes gouvernes d'un avion, les équipements d'un aéroport, etc.

L'obtention d'un *language proficiency* de l'EASA (FCL.055) – bien que non exigé par la FAA – constitue un avantage non négligeable : cet examen contient des écoutes de bandes, des « vols fictifs » et des situations d'urgence. Il vous permettra une première approche de la radiophonie anglophone.

© Julien Robin



Le Getty Center à Los Angeles.



Formulaire AC Form 8060-71



lingaero



FSDO



Procédure

Echangeur routier à Los Angeles.



© Julien Robin

De nombreuses ressources sont disponibles sur Internet ou auprès de structures de formation spécialisées, afin de vous accompagner dans votre apprentissage. Citons l'excellent site www.lingaero.com animé par James Emery, un pilote anglais résidant en France.

Ceci devrait vous permettre d'obtenir votre équivalence sans encombre.

Une fois en vol, il faudra être à l'aise, dans des espaces aériens parfois denses et des fréquences parfois surchargées.

Il peut donc être intéressant de « se faire l'oreille » en écoutant les fréquences d'aéroports anglais ou américains. Attention cependant à bien choisir un terrain disposant d'un trafic VFR conséquent, pour ne pas vous laisser déstabiliser par les trafics IFR. Vous pouvez écouter par exemple ce qui se passe du côté de Long Beach (KLGB) ou Chino (KCNO) dans la région de Los Angeles ou San Diego (KMYF) – 9h de décalage avec la France –, ou Kissimmee (KISM) en Floride – 6h de décalage avec la France.

Pour autant, ne vous découragez pas si l'écoute vous semble compliquée : n'oubliez pas qu'il vous manquera toujours la mise en contexte. Il n'est pas forcément évident de comprendre la trajectoire ou la procédure d'un appareil, quand vous ne savez pas où se situe tel ou tel point de report... N'hésitez pas non plus à vous entraîner aux procédures en anglais sur vos terrains contrôlés habituels (« *request english for training* »)...

Les contrôleurs aériens sont formés à cela !

Le Biennial Flight Review (BFR)

Le BFR est en quelque sorte l'équivalent du vol de prorogation tel qu'on le connaît en France. Il se réalise auprès d'un instructeur certifié par la FAA



© Julien Robin

ET EN CAS DE PANNE ?

En survolant l'immense agglomération de Los Angeles, l'une des questions qui vient à l'esprit est : « Et en cas de panne, je me pose où ? ». En réalité, le maillage d'aéroports (civils ou militaires) est tellement dense que l'on est presque en permanence à portée d'une piste. Et si par malheur ce n'est pas le cas, la ville compte bon nombre de zones industrialisées dégagées... ■

(le CFI) et se compose au minimum d'une heure au sol (briefing) et une heure en vol. Comme son nom l'indique, ce vol doit être réalisé tous les deux ans. Il se fait généralement dans le même cadre que le lâcher machine, puisque le contenu de ces vols est similaire... Cela vous évitera donc de multiplier les frais.

Les types d'avions les plus fréquemment rencontrés sont des Cessna (familles 172, 182, Cardinal), mais on trouve également bon nombre de Piper (de la famille des PA28), Cirrus, etc., ainsi que des avions moins fréquents sur le territoire hexagonal tels que des Citabria... Bien entendu nous vous recommandons de ne pas succomber à l'exotisme, et de vous tourner vers un type d'avion que vous connaissez déjà. Ce seront des difficultés en moins, et donc du temps gagné.

Dans le cas d'un pilote venant d'obtenir son équivalence, il n'est pas rare que le BFR prenne la tournure d'un mini « test » visant à savoir sur quels points mettre l'accent : procédures d'intégration, procédures de panne, phraséologie, navigation. Le but n'est pas de piéger, mais bien de vous préparer.

Une fois votre BFR validé, le CFI appose sa signature sur votre carnet de vol et vous êtes désormais libre de voler sur tout le territoire américain.

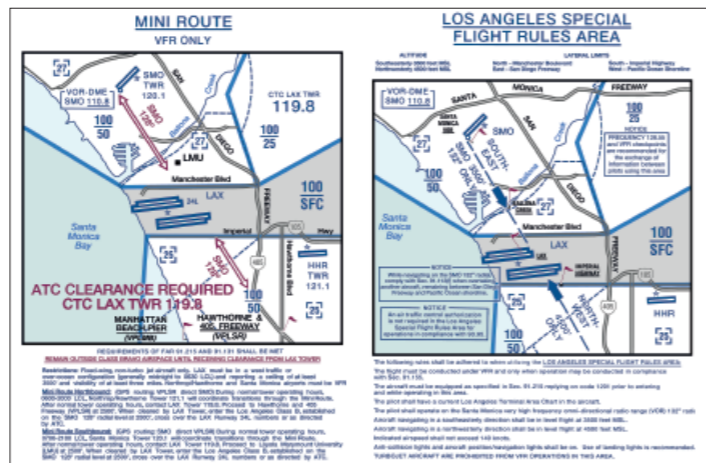
S'il s'agit de votre première expérience aux USA, il est très probable que votre CFI vous demande quelques heures de leçon avant de valider votre BFR. Ne vous alarmez pas, ceci est tout à fait normal.

À vous l'Amérique !

Une fois votre BFR validé, il vous reste à vous faire lâcher par un club ou plus communément

Un maillage important d'aéroports à Los Angeles : Los Alamos (militaire, avant-plan) et Long Beach (civil, arrière-plan).

Quelques exemples de transit.



© FAA

une société de location d'avion, selon leurs propres prérequis (qui peuvent donc différer du BFR, et qui dépendent entre autres de votre expérience sur le type de machine). Pour la tranquillité de l'esprit, vous souhaitez peut-être vous faire accompagner d'un instructeur pour vos premières heures.

C'est le choix que nous avons fait, avec la société Heading West fondée par Antoine Grondeau, un instructeur français installé en Californie. Localisée sur l'aéroport de Torrance (Los Angeles) – qui est également le siège des usines d'hélicoptères Robinson – Heading West propose un véritable accompagnement à la carte, adapté aux besoins et envies des pilotes français. La société est équipée d'un Cessna Cardinal (train fixe) de 150 ch, le pilote de Cessna 172 se retrouvera en terrain connu !

En vol !

S'agissant d'un vol de familiarisation, pour démarrer le vol Antoine me propose le grand jeu : le survol de l'aéroport international de Los Angeles (LAX) sitôt notre décollage !

Plusieurs procédures de transit au sein de l'espace aérien de classe B sont publiées par la FAA. L'une des plus populaires vous permet de transiter par la verticale à 4 500 ft... en auto-information ! Cependant, du fait de notre proximité avec Los Angeles International, nous opterons pour le transit à 2 500 ft (baptisé « Mini Route ») en espace aérien contrôlé.

Nous sommes début novembre et la météo est parfaite : le ciel est bleu, la température est de 20 degrés, le vent est calme. Seule la visibilité est limitée par la brume de pollution sur le bassin urbain, bien que supérieure à 16 km (10 statute miles).

Nous décollons de Torrance et demandons le ser-



© Julien Robin

Un 787 neuf, jamais livré, attend un repreneur dans le désert.

vice de Flight Following, une sorte de service SIV en plus complet : le contrôleur nous suit au radar, ce qui rend les clairances sur notre route implicites dans les espaces aériens C et D. Il nous fournit également l'information de vol, les infos sur les zones militaires actives, la météo à destination, les informations de trafic et les suggestions d'évitement quand c'est nécessaire... ce qui n'est pas inutile compte tenu du trafic sur Los Angeles ! Bref : la qualité de service de l'IFR, en conservant la liberté de trajectoire du VFR.

Sitôt après le décollage, le contrôleur nous indique de rejoindre l'autoroute 405 et de contacter la tour de Hawthorne.

Sur notre droite, nous distinguons dans la brume (pollution) les gratte-ciels du centre de Los Angeles, ainsi que le mythique panneau Hollywood installé sur le Mont Lee.

Le contrôleur nous demande de basculer sur la fréquence de Los Angeles International (LAX), qui autorise notre transit à 2 500 ft. Nous prenons le radial 128 du VOR de Santa Monica en rapprochement. Sous nos ailes, le trafic long-courrier continue de s'écouler, et alors que nous passons à la verticale de l'aéroport international, nous observons le toucher des roues d'un Boeing 777 saoudien... Pendant ce temps, nous croiserons la route d'un autre avion léger dans le sens opposé, 100 ft plus bas. Inimaginable en Europe !

Une fois les axes croisés, le contrôle de LAX nous demande de contacter Santa Monica. C'est notre 4^e fréquence en vol et nous n'avons parcouru que 15NM ! Nous avons décollé de Torrance il y a seulement 10 minutes...

Une fois à la verticale de Santa Monica, nous mettons le cap sur l'aéroport de Van Nuys – rendu

777 Saudi en courte finale à Los Angeles Int'l.



© Julien Robin

Courte finale à Van Nuys.



© Julien Robin

célèbre par le documentaire One Six Right – situé 10 NM plus loin, pour un toucher. Malheureusement, il y a du trafic sur l'aéroport, et le contrôleur nous autorisera sur la piste 16 gauche (« One Six Left »), plus courte et plus adaptée à notre aéronef. Pendant que nous redécollons, un Gulfstream se pose sur la 16R...

Il est évident que pour un pilote qui souhaite se faire lâcher, ce n'est pas idéal pour un premier vol... On choisira vraisemblablement une destination moins intense, telle que Hawthorne, Fullerton, Compton ou encore El Monte...

En route vers le désert

Nous reprenons alors notre route vers le nord. Nous passons les montagnes de San Gabriel, théâtre de plusieurs incendies de forêts massifs ces dernières années. Par endroits on peut distinguer des traces de retardant, signes d'un récent sinistre. Quand on voit la topographie du terrain et considérant la sécheresse qui sévit dans cette région depuis 2011, on comprend comment les incendies peuvent prendre une telle ampleur et nécessiter plusieurs semaines de lutte avant leur extinction.

De l'autre côté de la montagne, c'est le désert ! Le sable apparaît, et les fréquences s'apaisent...

SANTA MONICA

Il n'y a pas qu'en France ou en Europe que des aérodromes sont menacés. On se souvient que le maire de Chicago avait fait creuser des tranchées de nuit sur la piste de l'aéroport de Meigs (bien connu des adeptes de Flight Simulator). Les riverains et la municipalité de Santa Monica souhaitent fermer en 2018 leur aéroport (particulièrement actif) au nom de la sécurité et des nuisances sonores, bien que la FAA indique que l'aéroport ne pourra pas être légalement fermé avant 2023 au plus tôt.

Le projet de la municipalité est de remplacer l'aéroport par un parc. Le gestionnaire fait donc en sorte de rendre le terrain moins attractif afin de dissuader les aéronefs de venir se poser : interdiction des vols réguliers, procédures ubuesques de règlement de la taxe d'atterrissage, projet de raccourcissement de la piste...

Une longue bataille judiciaire s'annonce... Pendant ce temps, plusieurs sociétés (dont des écoles de pilotage) ont déjà quitté la plateforme, expulsées par le gestionnaire. ■

Los Angeles et les montagnes de San Gabriel.

© Julien Robin



Le 747 d'essais de General Electric.



© Julien Robin

Le Blackbird Park de Palmdale.



© Julien Robin

Nous passons à la verticale du petit terrain d'Agua Dulce – doté d'une piste en dur de 1400 m – et mettons le cap vers l'aéroport de Victorville.

Notre navigation nous fera transiter dans le travers sud de l'aéroport de Palmdale, siège du constructeur militaire Lockheed-Martin (constructeur entre autres du F-16, et du F-22 Raptor) et de ses ateliers de recherche classifiés, baptisés « Skunk Works ». Devant les hangars, rien n'est visible évidemment. Cependant en bordure de l'aéroport, on constate la présence d'un musée exposant plusieurs appareils dont notamment un B-52, un 747 modifié pour transporter la navette spatiale, mais surtout des avions bien plus secrets : un U-2, un SR-71 Blackbird, ainsi qu'un rare A-12 Oxcart accompagné du drone D-21. Ces avions désormais cinquantenaires étaient en avance sur leur temps...

En chemin, nous survolons plusieurs lacs asséchés. L'un d'entre eux – El Mirage – est doté d'un petit aérodrome privé, propriété d'un constructeur de drones militaires... Nous n'en saurons pas plus ! Au nord, au loin sur notre gauche, on aperçoit les hangars du centre d'essais d'Edwards AFB...

Après environ 60NM, nous arrivons à Victorville. Située au cœur du désert de Mojave et traversée par la célèbre Route 66, la ville accueille également un aéroport renommé pour son cimetière d'avions (le « boneyard »). Le climat très sec est en effet idéal pour la conservation des avions. Sur les parkings, plusieurs centaines d'avions de ligne sont alignés. Certains sont en attente d'un acheteur, tandis que les plus anciens viennent y finir

Sous nos ailes, l'île de Catalina et son aéroport.

© Julien Robin



leur vie. L'aéroport abrite également des infrastructures de plusieurs équipementiers, comme par exemple General Electric. Près des hangars, nous verrons d'ailleurs stationné leur 747 d'essais...

Après un atterrissage long (la piste fait plus de 4 500 mètres !) nous roulons au milieu de ces géants du ciel. Une petite pause est la bienvenue, et c'est au FBO Million Air que nous nous ressourcerons. A notre disposition : fauteuils, toilettes, machines à café et à popcorn... Montant de la taxe d'atterrissage ? Zéro !

Retour en ville

Nous redécollons et mettons le cap au sud, en direction de l'agglomération de Los Angeles et à destination de l'aéroport de Chino. Après avoir à nouveau franchi les montagnes de San Gabriel (culminant à 3 000 mètres), nous retrouverons de nouveau les paysages urbains de Los Angeles. Notre route nous fera passer à la verticale de l'aéroport d'Ontario, l'alter-ego de l'aéroport international de Los Angeles pour le fret, aussi nous resterons en altitude avant d'amorcer notre descente vers l'aéroport de Chino.

L'aéroport ne sera pour nous qu'une escale pour refueller... Les warbirds, ce sera pour une autre fois ! En effet, Chino accueille entre autres la collection de Planes of Fame, qui héberge notamment un MiG 15, un F-86 Sabre, un B-25 Mitchell, un P-47 Thunderbolt, un P-38 Lightning, plusieurs P-51 Mustangs ou encore des avions uniques tels que le Boeing P-26A Peashooter, un Mitsubishi A6M5 Zero doté de son moteur d'origine ou l'aile volante Northrop N9MB... Le tout en état de vol ! L'aéroport accueille également le Yanks Air

Museum, un autre musée dont nous recommandons chaudement la visite...

Catalina Island.

Encore un peu de dépaysement

Après avoir redécollé de Chino, nous mettons le cap vers l'aérodrome d'Avalon, sur Catalina Island. Sous nos ailes défilent des quartiers résidentiels, des stades, des highways, des zones plus industrielles, mais aussi... Disneyland ! On constate également la présence de nombreux aéroports : sur notre droite, les aéroports de Fullerton et Long Beach, ainsi que Los Alamitos, une base aérienne accueillant l'US Army et la Navy. Sur notre gauche, l'aéroport « John Wayne » d'Orange County. Dès le franchissement de la côte, on voit distinctement l'île de Catalina, située à environ 20NM. Passé le littoral nous observons quelques entrées maritimes mais qui ne nous gêneront pas. Du brouillard, on voit émerger des plateformes pétrolières... Durant notre courte traversée, notre route croisera celle d'un Boeing 737, un peu plus bas que nous... Instants magiques !

Ceux qui ont déjà posé leurs roues sur une île, par exemple en Corse ou sur l'île d'Yeu, connaissent le sentiment prodigué par l'insularité. Ce que l'on ressent en arrivant à Catalina est assez comparable, sauf que l'île est assez accidentée, ce qui ajoute à la magie du moment : l'aérodrome – surnommé « Airport in the Sky » – est situé sur un plateau au sommet de l'île. Mélange d'altiport (bien que la piste de 900 m ne présente pas un dénivelé significatif) et d'aérodrome insulaire, le cadre est magnifique !

Fait inhabituel : le terrain est doté d'une taxe d'atterrissage s'élevant à 25 \$ par jour... Un montant élevé par rapport aux habitudes locales, mais largement compensé par le dépaysement procuré. On espère que ces redevances permettront une réfection prochaine de la piste, qui est actuellement très abîmée...

Un DC3 (absent lors de notre passage) est basé sur l'île. Jusqu'à récemment, il assurait une liaison quotidienne avec le continent...

Après un repas au restaurant de l'aérodrome, nous repartons pour une paire de tours de piste...

Ici, les touch'n'go sont interdits : il faut s'arrêter, remonter la piste par le taxiway et repartir.

Puis nous remettons le cap vers Torrance, non sans faire le tour de l'île par le nord, survolant ses falaises se jetant dans l'Océan Pacifique et l'un des deux villages nichés sur la côte de cette île à la fois si proche de la fiévreuse agglomération de Los Angeles, et si éloignée.

Traversée maritime sans histoire, les entrées maritimes ne nous gêneront pas, nous rejoindrons le continent via l'immense port industriel de Long Beach, avant de poser nos roues sur l'aéroport de Torrance.

Us & coutumes

Outre l'encombrement des fréquences quand l'environnement est dense, c'est la concision des messages qui vous frappe. Droit à l'essentiel : les messages radio s'avèrent courts et finalement peu nombreux (en tous cas, moins qu'en France). Hors de question d'occuper la fréquence par des messages à rallonge sans se faire réprimander : on se contente du strict nécessaire !

Au départ, on n'indique pas nécessairement la destination mais plus généralement la direction cardinale du vol : « northbound » ou « eastbound » par exemple.

Une arrivée sur un terrain va souvent se résumer à un message en vent arrière, un message « cleared to land » (parfois dès la vent arrière, même si plusieurs autres trafics vous précèdent dans le circuit) et un message pour passer sur la fréquence sol quand la piste est libérée.

Le pilote américain en voyage a tendance à immédiatement monter en haute altitude (6000 ft, 10 000 ft, voire plus). D'ailleurs ici pas de problématique d'altitude de transition : sur tout le territoire, elle est à 18000 ft, donc on vole au QNH.

Les procédures d'intégration sur aérodrome sont différentes. Ici, point de verticale : on rejoint directement la vent arrière. La plupart des aérodromes non contrôlés disposent d'un système de transmission météo automatique sur une fréquence VHF dédiée, et d'un balisage nocturne. Les cartes de navigation américaines contiennent toutes quasiment (pour la plupart) toute l'information nécessaire. Pas besoin de rajouter de « complément aux cartes » ou de cartes VAC etc... Seuls les gros terrains avec des procédures spécifiques ou des fréquences multiples nécessitent de la documentation complémentaire. D'ailleurs bien peu de pilotes volent encore avec de la documentation papier : au pays d'Apple et de Google,



Entrées maritimes sur Los Angeles.

les tablettes sont omniprésentes dans les cockpits et révolutionnent la vie du pilote VFR. Accompagnées d'un simple récepteur ADS-B à 200 \$, la « situational awareness » y gagne beaucoup : position GPS de l'avion sur la carte de navigation ou d'aérodrome, avec la position de tous les trafics environnants et la superposition des données radar météo, mise à jour en continu des TAF, METAR et vents...

Les TAF et METAR dont la formulation varie quelque peu par rapport à ce que l'on connaît en France. Par exemple, les pressions sont exprimées en pouce de mercure et en millibars (hectopascals). Il n'est pas inutile de s'y familiariser avant le départ. Un service de briefing téléphonique est également proposé gratuitement au 1-800-WXBRIEF. Il s'avère particulièrement pertinent.

La documentation de vol

Vous vous en doutez la documentation de vol est différente aux États-Unis.

Ainsi, les cartes 1 : 500 000 sont dénommées « Sectional ». Dans certains secteurs, des cartes au 1 : 250 000 sont proposées : elles sont appelées « Terminal Area Chart » ou « TAC ».

Ces cartes sont éditées par la FAA, et disponibles gratuitement en ligne :

https://www.faa.gov/air_traffic/flight_info/aeronav/digital_products/vfr/

Il est également possible de les acheter en version papier (celles-ci sont rééditées tous les 6 mois) pour une somme modique (moins de 8 \$ par carte).

Aux USA, les cartes VAC n'existent pas. Elles sont remplacées par l'« AF/D » (5 volumes coûtant chacun 5 \$ et couvrant l'ensemble du territoire). Au premier abord, il est évident que celles-ci sont beaucoup moins claires que ce que l'on connaît en France : schématique rudimentaire, nombreuses abréviations... Heureusement, cette documentation n'est pas indispensable, puisque toutes les informations essentielles figurent sur la Sectional. Il suffit d'apprendre à les déchiffrer, et Heading West est là pour vous accompagner dans cet apprentissage.

Le site Skyvector (www.skyvector.com) vous permet de préparer gratuitement en ligne vos navigations, grâce entre autres aux fonds de carte FAA. Un excellent outil pour préparer son voyage, au gré de ses envies.

Enfin, citons l'existence de nombreuses applications sur tablettes. Sur Ipad, Foreflight et WingX (avec abonnements) font référence... La plupart des utilisateurs d'Android semblent se tourner vers Avare, qui est gratuit mais beaucoup plus basique.

Et alors ?

Par la diversité des paysages, le maillage, la phraseologie... Le vol en Californie se révèle être une expérience particulièrement enrichissante.

De plus, le climat se montre très favorable dans le Sud de la Californie. Avec la sécheresse qui sévit depuis 2011, il vous sera difficile d'annuler un vol pour raisons météo.

Tout au plus, les entrées maritimes peuvent-elles vous contraindre à décaler votre départ de quelques heures le matin, mais cela reste rare.

La région de Los Angeles est idéale pour qui voudrait réaliser un mûrissement en vue d'une carrière professionnelle, ou plus simplement pour le pilote de passage qui voudrait profiter du faible coût de l'heure de vol aux États-Unis pour réaliser un voyage aérien.

Car il faut bien le dire, avec un gallon (3,8 litres) d'Avgas souvent inférieur à 5 \$ (il n'est pas rare de trouver du carburant à 1 \$ le litre), le coût de l'heure de vol est globalement plus faible qu'en France.

Ainsi, le Cessna Cardinal est proposé par Heading West à un tarif de 149 \$ ou 130 € de l'heure. Pour ceux tentés par un mûrissement, des blocs de 50 hdv ou de 100 hdv sont proposés, à partir de

LITTÉRATURE

L'ouvrage de référence pour le pilote se nomme le FAR AIM. D'un coût modique (moins de 20\$) et ré-édité tous les ans par la FAA, il contient toute la réglementation et les informations nécessaires au vol... Néanmoins, cet ouvrage de 1100 pages peut se montrer indigeste, même si l'on se cantonne aux sections concernant le pilote privé.

Beaucoup plus synthétique, on peut se tourner vers *Voler aux USA* de François Bergeon (instructeur français installé en Arizona) aux Éditions Cépaduès (30g). Cet ouvrage aborde de manière synthétique la réglementation américaine, en mettant l'accent sur les différences concrètes de réglementation. ■



© Julien Robrin



© Antoine Grondeau

Une ville émergeant du désert

Monument Valley.

Des idées de voyages

Chez Heading West, le pilote n'est pas livré à lui-même. Antoine propose de nombreuses formules et itinéraires.

Ainsi, 3 heures de vol vous permettront de voir Los Angeles, le désert, la montagne, les îles... Tandis qu'en 5 heures, vous pourrez découvrir le Sud de la Californie, des montagnes de Big Bear à San Diego.

Si vous avez la possibilité de voler une douzaine d'heures, vous pourrez longer la mythique autoroute côtière jusqu'à San Francisco, et découvrir les parcs nationaux californiens sur la route du retour : Yosemite, Sequoia Park et Death Valley vous tendent les bras !

20 heures de vol vous permettront d'élargir votre périmètre et d'assouvir votre soif de grands espaces et de découvrir les parcs nationaux les plus emblématiques des États-Unis : Grand Canyon, Antelope Canyon, Monument Valley, Arches, Zion et bien d'autres ! Et si vous souhaitez combiner San Francisco et les parcs nationaux ? Cela ne vous prendra que 25 heures de vol environ...

Selon vos centres d'intérêt, Heading West peut vous suggérer des parcours thématiques, que cela soit pour les fans d'aviation (Mojave, Victorville, Chino, etc) ou par exemple pour les fans de golf...

Et pourquoi pas une sortie Camping ? Cap au nord vers l'aérodrome de Kern Valley pour une nuit dans une vallée aride de la ruée vers l'or...

La tente, les sacs de couchage et la glacière dans le coffre du Cessna, et c'est parti pour un dépaysement assuré !

Pour ceux qui souhaiteraient effectuer leur mûrissement, grâce aux blocs de 50 ou 100 heures, il est possible de repousser encore plus loin vos frontières : pourquoi pas aller visiter la Nouvelle-Orléans, Miami, ou encore Seattle ? Antoine peut vous aider à organiser ces périples qu'il connaît bien. N'hésitez pas... osez, tentez l'expérience ! Vous ne le regretterez pas ! ■

Pour ceux qui souhaiteraient effectuer leur mûrissement, grâce aux blocs de 50 ou 100 heures, il est possible de repousser encore plus loin vos frontières : pourquoi pas aller visiter la Nouvelle-Orléans, Miami, ou encore Seattle ? Antoine peut vous aider à organiser ces périples qu'il connaît bien. N'hésitez pas... osez, tentez l'expérience ! Vous ne le regretterez pas ! ■

Pour ceux qui souhaiteraient effectuer leur mûrissement, grâce aux blocs de 50 ou 100 heures, il est possible de repousser encore plus loin vos frontières : pourquoi pas aller visiter la Nouvelle-Orléans, Miami, ou encore Seattle ? Antoine peut vous aider à organiser ces périples qu'il connaît bien. N'hésitez pas... osez, tentez l'expérience ! Vous ne le regretterez pas ! ■

Pour ceux qui souhaiteraient effectuer leur mûrissement, grâce aux blocs de 50 ou 100 heures, il est possible de repousser encore plus loin vos frontières : pourquoi pas aller visiter la Nouvelle-Orléans, Miami, ou encore Seattle ? Antoine peut vous aider à organiser ces périples qu'il connaît bien. N'hésitez pas... osez, tentez l'expérience ! Vous ne le regretterez pas ! ■

Pour ceux qui souhaiteraient effectuer leur mûrissement, grâce aux blocs de 50 ou 100 heures, il est possible de repousser encore plus loin vos frontières : pourquoi pas aller visiter la Nouvelle-Orléans, Miami, ou encore Seattle ? Antoine peut vous aider à organiser ces périples qu'il connaît bien. N'hésitez pas... osez, tentez l'expérience ! Vous ne le regretterez pas ! ■

Pour ceux qui souhaiteraient effectuer leur mûrissement, grâce aux blocs de 50 ou 100 heures, il est possible de repousser encore plus loin vos frontières : pourquoi pas aller visiter la Nouvelle-Orléans, Miami, ou encore Seattle ? Antoine peut vous aider à organiser ces périples qu'il connaît bien. N'hésitez pas... osez, tentez l'expérience ! Vous ne le regretterez pas ! ■

Pour ceux qui souhaiteraient effectuer leur mûrissement, grâce aux blocs de 50 ou 100 heures, il est possible de repousser encore plus loin vos frontières : pourquoi pas aller visiter la Nouvelle-Orléans, Miami, ou encore Seattle ? Antoine peut vous aider à organiser ces périples qu'il connaît bien. N'hésitez pas... osez, tentez l'expérience ! Vous ne le regretterez pas ! ■

Pour ceux qui souhaiteraient effectuer leur mûrissement, grâce aux blocs de 50 ou 100 heures, il est possible de repousser encore plus loin vos frontières : pourquoi pas aller visiter la Nouvelle-Orléans, Miami, ou encore Seattle ? Antoine peut vous aider à organiser ces périples qu'il connaît bien. N'hésitez pas... osez, tentez l'expérience ! Vous ne le regretterez pas ! ■

Pour ceux qui souhaiteraient effectuer leur mûrissement, grâce aux blocs de 50 ou 100 heures, il est possible de repousser encore plus loin vos frontières : pourquoi pas aller visiter la Nouvelle-Orléans, Miami, ou encore Seattle ? Antoine peut vous aider à organiser ces périples qu'il connaît bien. N'hésitez pas... osez, tentez l'expérience ! Vous ne le regretterez pas ! ■



Cartes



Skyvector

Kern Valley : Camping au pied de l'avion.



Antoine Grondeau