

## Recommandation Corsica 09'

Avec l'aide d'André MERLIER (Instructeur) :

### Traversée maritime :

Quelques remarques générales sur la traversée :

En tant que CDB, vous devez vous assurer d'avoir l'entraînement nécessaire, notamment VSV pour faire cette navigation. Notez bien qu'il peut y avoir des cas où, vous avez 50mn de vsv à faire avec pertes quasi totale des références extérieures. Cette situation arrive fréquemment lorsqu'il fait grand beau temps un ciel bleu, une mer bleue, et au milieu une couche blanchâtre d'humidité qui masque toute notion d'horizontalité. Cela peut être très déstabilisant, d'autant que ça peut durer pas loin d'une heure non stop. Il est donc très important d'être bien entraîné et en forme, car ce genre de vol est très éprouvant pour des pilotes comme nous.

Il paraît judicieux et logique de rappeler que pour faire cette traversée, l'horizon artificiel est obligatoire à bord pour être en sécurité ; et qu'il est impératif de **faire confiance aux**

**instruments et non aux sensations qu'on pourrait ressentir...** 

Vous avez certainement compris que la charge de travail pour le pilote peut être très importante pendant ce vol. Il peut donc paraître judicieux de se répartir les tâches dans l'avion : 1 qui pilote, une autre qui fait la nav et la radio, un troisième qui supervise le tout (ce n'est qu'un exemple). Néanmoins que nous ne sommes pas sur avion multi pilotes, et que par conséquent réglementairement il n'y a qu'un pilote CDB à bord qui est censé prendre les décisions. Il est donc important de décider du rôle de chacun AVANT de décoller, de se faire confiance, communiquer de manière courtoise et constructive 😊 à bord afin d'assurer l'objectif principal : la Sécurité du vol. Si la personne qui pilote semble fatiguer en route, il peut être judicieux d'inverser les rôles après accord commun des personnes. Dans tous les cas l'autorité du CDB prédomine, sauf si la sécurité du vol est mise en jeu 😞

Au niveau nav, vous aurez besoin d'un VOR. La technique utilisée est de se faire pousser par le VOR de St tropez (QDR) vers Merlu, avec des recoupements à l'aide des autres VOR sur la cote (Cannes et Nice). Si on a qu'un seul VOR à bord, ça oblige à jongler entre les fréquences, mais c'est jouable. Il est évident que pour avoir une chance d'arriver en Corse, il faut que

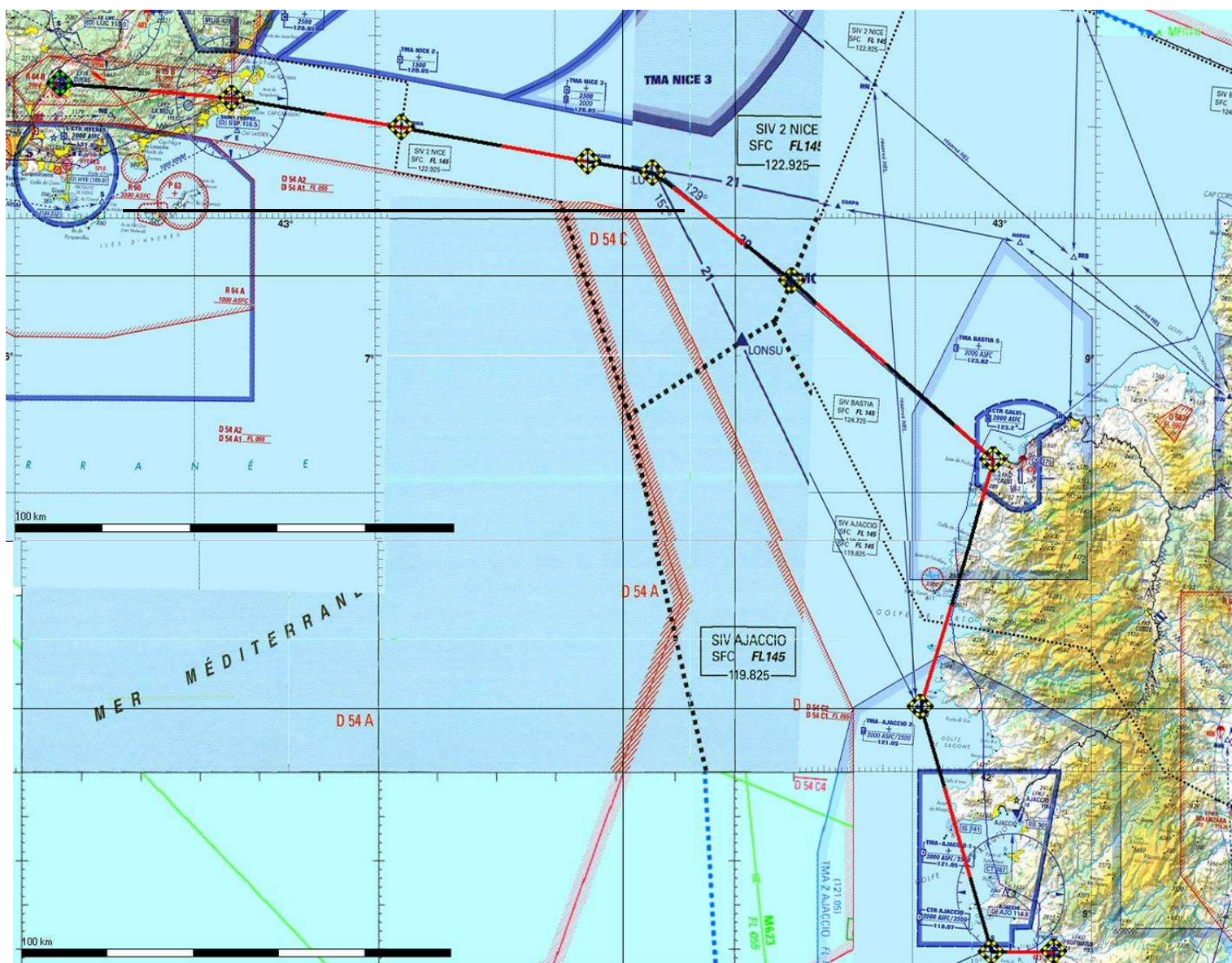
l'utilisation du VOR ne vous pose aucun problème !!! 😊

La traversée est balisée dans des points virtuels (LERMA, OMARD, MERLU, MC). Vous pourrez remarquer que chaque point peut être déterminé à l'aide d'au moins 2 VOR présents sur les côtes.

Bien entendu il est possible (voir conseillé) d'avoir un GPS à bord pour confirmer votre position.

Par contre ATTENTION avec le GPS : la programmation de la traversée se fera AU SOL, et vous n'y touchez plus pendant le vol. La raison de cela, est que l'expérience montre que lorsqu'on manipule cet outil, plus personne ne pilote à bord. Ça peut être très gênant en survol terrestre, ça devient catastrophique en survol maritime ; donc méfiance ... Dans tous les cas ne faites pas confiance qu'au GPS, la couverture radar peut très bien s'interrompre lorsque vous êtes en plein milieu de l'eau...

Voici la navigation que nous **suggérons** pour cette année, **chacun étant CDB et libre de faire ce qu'il a envie** (carte à ne pas utiliser pour le vol) :



**Donc en résumé :**

LFFT (Cuers) → VOR STP → LERMA → OMAR → MERLU → W (Calvi) → NW (Ajaccio) → S (Ajaccio) → LFKO (Propiano)

Les altitudes sont aussi au juste choix du pilote, cependant le niveau 75 est recommandé (pas trop haut en cas ni trop bas) pour l'aller et 65 pour le retour.

**IMPORTANT A LIRE :**

[https://www.sia.aviationcivile.gouv.fr/dossier/supaipmetro/SUP\\_2009\\_098\\_FR.pdf](https://www.sia.aviationcivile.gouv.fr/dossier/supaipmetro/SUP_2009_098_FR.pdf)

**Note pour les passagers :** Bien que spectateur du vol, n'hésitez pas à suivre la nav, et à faire éventuellement des suggestions ou remarques de manière courtoise si vous aviez un doute quelconque sur un point. Attention néanmoins à ne pas abuser et ne pas déranger le déroulement du vol pour autant. Assurez aussi l'anticollision en profitant de votre disponibilité pour regarder dehors, et signaler un aéronef potentiellement conflictuel qui n'aurait pas été pris en compte par le contrôle et/ou l'équipage. Ouvrez l'œil également beaucoup de monde transit le long des cotes

En cas de problème pendant la traversée, nous sommes en contact avec des SIV pendant la traversée (Nice par exemple pour le début). Si vous avez une difficulté, signalez le leur. Si vous aviez besoin d'amerrir, essayer de donner votre position exacte quelques minutes avant l'impact (si vous avez un GPS, donner les coordonnées géographiques) et atterrissez si possible près d'un navire (De préférence essayer d'atterrir par l'avant, les marins regardent rarement derrière eux. Mais pas sur la trajectoire du bateau 😊)  
Les autres consignes d'atterrissage forcé reste valables pour la plupart. Mais rassurez vous, le moteur ne sait pas (lui ;o) ) qu'il est au dessus de l'eau, il n'y a donc pas plus de chance qu'il s'arrête à ce moment la plutôt que sur la terre..

**Nous ferons un point sécurité avant le départ de CUERS** (utilisation du gilet de sauvetage, conseil amerrissage...)

### **Suggestion des choses à emporter:**

Partir avec le strict nécessaire. On ne part que 2 .5 jours, et on est limité en poids. Perso je préfère emmener du carburant que votre garde robe ...

Ensuite truc classiques :

Crème solaire, casquette, lunette, lampe de poche, 1 truc chaud (pull, sweat, polaire) au cas où. La liste n'est pas exhaustive, mais pensez strict minimum et léger !!

**Le pic nique pour le midi du premier jour (nécessaire après un long vol ...)**

### **Suggestion des choses à NE PAS emporter:**

Eviter de prendre un jeu de doc par pilote. Une doc par avion suffit largement, sauf pour les cartes 1/500 000 éventuellement si tout le monde veut suivre...

### **Récapitulatif et points importants :**

#### **Vendredi 3/07/09**

- RDV sur le terrain de CUERS à 1000 locale (Dépôt de FPL+Carburant pour la traversé +Point sécurité)
- Décollage pour Propriano (*cf partie nav*)
- Arrivé Propriano vers 1230 /1300 locale