

APPLICATION SDVFR

SDVFR fait partie des applications bien nées qui survivront probablement au test du temps. C'est plutôt encourageant compte tenu du nombre d'applications inutiles ou mal écrites que nous sommes amenés à essayer.

Par E. DAVIDSON, PHOTOS SDVFR

A chaque fois que nous installons une nouvelle application de préparation de vol sur notre iPad ou autre tablette Android, nous nous demandons ce que nous allons découvrir. Certaines sont instables, voire inachevées, et même pénalisantes en vol. C'est tout le problème actuel du marché des applications de préparation de vol. Les utilisateurs cherchent des applications bon marché, voire gratuites, et attendent que ces gratuits atteignent la même qualité que les produits payants.

Nous ne nous attendrions pas sur le côté fragile d'un produit gratuit, développé par un ou des passionnés, qui, presque toujours (une exception jusqu'à présent, François Fouchet et son « Navigation » sous Windows), finissent par remettre leur clavier. Ceux qui ont consenti

des investissements conséquents en temps, licences logiciel et royalties diverses entendent bien être au minimum dédommagés (ne parlons même pas de gagner leur vie !). Et ce n'est pas gagné d'avance. Face aux poids lourds comme Jeppesen, Skydemon ou Mach7, les nouveaux imprégnés ont une tâche difficile devant eux.

Skydreamsoft relève le défi

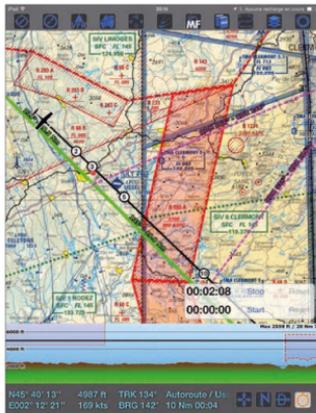
Le résultat est plutôt réussi ! Laurent Jardillier, Thomas Jacquin et Xavier Bateman, ses créateurs, ont visiblement fait une analyse de la concurrence soignée avant de commencer le dressage des lignes de code constituant SDVFR. Ils disposent également d'une connaissance approfondie des besoins des pilotes, acquise en tant que pilotes virtuels ou en prenant les commandes des avions des aéro-clubs qu'ils fréquentent. Dès lors, pas de surprises, toutes les fonctions nécessaires à la préparation d'une

navigation sont présentes. L'accent doit être mis sur la partie préparation du vol.

SDVFR vous permet de préparer vos navigations à l'avance, de sauvegarder le trajet envisagé et, au moment du décollage, de mettre à jour les données indispensables : activité des zones militaires, NOTAM, données météo ou vents à l'altitude de croisière choisie... Comme dans toutes les applications évoluées, vous trouverez facilement le moyen d'entrer les données de masse et centrage de votre appareil et vous calculerez un bilan carburant précis. Une mention spéciale pour la versatilité d'affichage des cartes. Vous trouverez, en option, les cartes VFR 1/500000 OACI IGN, mais aussi les 1/250000 régionales (Paris, Strasbourg, Côte d'Azur etc) ainsi que la carte Million Editera et la fameuse Carte 1/1 000000 de Jean Bossy. Ajoutez à cela une carte maison Skydreamsoft et divers fonds de cartes non

1. L'écran de suivi de navigation est clair. Il propose une fonction chronomètre double bien pratique. Vous remarquerez les bulles de temps sur le vecteur de route de l'avion (2, 3, 5 et 10 minutes) ainsi que les radiales de flaque (en violet). La vue de coupe vous avertit de toute pénétration en espace réglementé ou de danger de rencontre avec le sol.

2. La page documents regroupe toutes les informations que vous pourriez et devriez consulter avant d'entreprendre un vol.



2

1

aéronautiques. La lisibilité à l'écran est excellente (testé sur un iPad mini Retina), les cartes s'affichent rapidement. La préparation de navigation est sans doute le point fort de cette application. Il existe nombre de fonctionnalités que nous n'avions pas vues ailleurs. Et c'est une excellente surprise car les auteurs ont réussi à innover tout en restant fidèles aux méthodes enseignées par nos instructeurs.

Une appli pensée pour les pilotes

Le choix de la route se fait directement sur la carte, en appuyant de manière prolongée sur le point par lequel on souhaite passer. Cela peut être une balise de radionavigation, un terrain ou un point géographique arbitraire. Le logiciel trace alors une succession de droites qui passent par les points de repère. Une indication apparaît sur chaque segment, indiquant distance et cap magnétique. On peut intervenir sur un segment en ajoutant un point de passage à volonté. Ces derniers sont automatiquement ajoutés au log de nav. Celui-ci intègre le vent

réel, récupéré auprès de la NOAA américaine pour des altitudes allant de 500 ft AGL au FL150, les temps sans vent et avec vent sont calculés.

Le log de nav est particulièrement simple et facile à lire. Le seul reproche que l'on puisse lui faire est de ne pas intégrer le bilan de carburant progressif (mais le bilan carburant existe bien dans une fenêtre séparée). Vous ne manquerez pas d'utiliser la fonction flanquement offerte par l'application. Elle devrait faire plaisir aux instructeurs ! À chaque point tournant de votre navigation, vous pouvez choisir d'afficher un relevé (QDR/QDM) qui vous indiquera la radiale et la distance de votre point tournant par rapport aux balises de radionav qui sont à proximité. Pratique et utile.

Ce qui nous a également plu, c'est la facilité avec laquelle on peut modifier les paramètres de sa navigation et voir le log se recalculer. Ajoutez à cela la possibilité de consulter l'ensemble des données nécessaires à préparer un vol (SUP AIP, AZBA, VAC, base de données des terrains ULM, AIP cartes d'ap-

3. L'application permet de sélectionner facilement les éléments que l'on veut afficher sur sa carte. Ici, les vents à l'altitude de croisière choisie.



ARE YOU READY FOR THE LEVEL 4, 5, 6?

GET PREPARED FOR
FCL.055 IFR & VFR TEST

-  VFR and IFR preparations
-  English radiocom courses
-  At your own pace!

TOUCH-ENGLISH-AND-GO.COM
TOUCH-ENGLISH-AND-GO.COM
TOUCH-ENGLISH-AND-GO.COM



Touch
English
and
Go

POWERED BY
AEPS
WWW.AEPS.BE



4

Z vol	Rem	DIST	SAR	Report	HE	HR	CR
Z min		DIST	DIST				
	0	17	14	LFOA	20:05	00M	
3000	135°	18	14	130.25 LFOA AIA			
	18°	15	14	St Savin	20:17	00M	
3000	135°	30	19	130.25 LFOA AIA			
	18°	30	19	130.25 LFOA AIA			
3000	135°	22	13	Automote / La Souderaine	20:36	00M	
	18°	22	13	130.25 LFOA AIA			
3000	135°	36	20	Bourgneuf	20:49	00M	
	18°	36	20	130.25 LFOA AIA			
5000	135°	77	37	Estellens / Peyrievalde	20:59	00M	
	18°	77	37	130.25 LFOA AIA			
5000	135°	19	87	Autoroute / Usseil	21:11	00M	
	18°	19	87	130.25 LFOA AIA			
6000	135°	106	99	Riom TG	21:23	00M	
	18°	106	99	130.25 LFOA AIA			
6000	135°	136	127	LFOH	21:35	00M	
	18°	136	127	130.25 LFOA AIA			
	145	87	0				

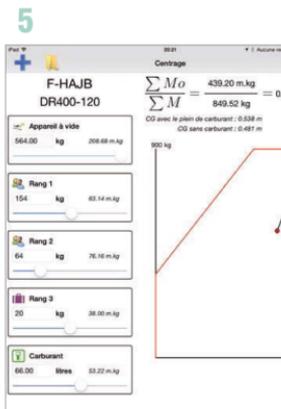
4. Le log de navigation est facilement paramétrable. On peut choisir les unités (Nm/km, kt, km/h), nommer les points tournants et si l'on a demandé un relevé de flaqueurment, il apparaît dans les observations. Notez aussi le cumul des distances.

5. Après avoir entré les valeurs particulières de votre appareil, le bilan de masse et centrage est effectué automatiquement.

6. Même s'il est séparé et n'est pas intégré au log de nav, le bilan carburant est calculé.

7. Remarquez la présence des points de report VFR autour des aérodromes. Vous pouvez afficher les cartes de terrain (géoréférences ou version complète en PDF).

8. De nombreux documents (TEMSI, NOTAM) peuvent être consultés en vol.



6

Devis Carburant

Aérodrome de départ : LFPZP1
Aérodrome d'arrivée : LFRF
Aérodromes(s) de déviation :
Distance totale en Nm : 141
Facteur de base : 0.48
Temps de vol en minute (Dist x Fb) : 68
Consommation horaire : 25

Items	Temps	Qnt en l
Routage (10° par aérodromes)	20	9
Décollage triplet**	78	33
Réserve de sécurité (10% du décollage)	8	4
Réserve de décollage	15	7
Réserve finale***	20	9
Exercices de manœuvrabilité****	0	0
Carburant supplémentaire****	0	0
TOTAL	02H01	62

* La décollage comprend le triplet = la procédure d'intégration (forêt) 10°
** 20° en VFR
*** Si test PPL, prévoir 1 heure
**** Laissez à la discrétion du CPT

proches VFR et IFR, NOTAM), il ne manque rien. Vous pourrez également afficher les données météo directement sur la carte de navigation choisie. Pour vérifier les données relatives à toute zone, il suffit de double taper sur la zone. Une fenêtre apparaît alors avec tous les renseignements désirés, y compris les fréquences à contacter (signe des temps, il est précisé s'il s'agit de fréquences 8,33 kHz).

Même si l'interface est un peu déroutante au début, on s'y fait très rapidement. Préparer sa nav devient un jeu d'enfant et le suivi n'appelle aucun commentaire. Nous avons été séduits par les astuces trouvées par les trois créateurs de l'application pour simplifier la vie des pilotes. Notez que pour ceux qui veulent des traces papier, il est possible d'exporter son log de nav vers un fichier PDF que l'on peut récupérer par l'intermédiaire d'iTunes ou s'envoyer par courriel.

Connectée au simulateur de vol

Vous pourrez acheter les cartes qui vous sont nécessaires au travers de la boutique intégrée au logiciel. Les prix restent raisonnables et comparables à ceux pratiqués par la concurrence. Comptez une quinzaine d'euros pour une carte 1/250 000 SIA, 27,99 euros pour les fonds de cartes SIA 1/500 000 et 27,99 euros pour la CartaBoys. L'application, quant à elle, coûte 11,99 euros et les vaut largement. Vous pourrez d'ailleurs vous faire une idée par vous-même. Skydreamsoft ayant eu la bonne idée de créer nombre de vidéos explicatives. Vous les trouverez sur le site www.skydreamsoft.fr.

La vraie question que nous nous posons tous, maintenant, est celui de l'avenir de la pléthore d'applications existantes. Toutes ne trouveront pas un marché suffisant pour justifier des efforts et investissements nécessaires à la pérennité des produits. Là aussi, les concepteurs de SDVFR ont une petite astuce... Leur parcours professionnel les a menés de la simulation vers l'aviation « réelle ». SDVFR peut être connecté à votre simulateur de vol (Flight Simulator Microsoft). Au vu de la demande toujours plus grande des pilotes virtuels pour des produits « pros » et fiables, cela pourrait être un avantage de plus... ➔



8

256 R LFRK - CAEN CARPIQUET

9 notams vérifiés il y a 22 minutes

LFRK-006675
AL LFRK - CAEN CARPIQUET
RÉ 2015 APR 09 09M CL 2015 APR 12 25 59
E: HORAIRES ET NIVEAU SLLUN:
NIVEAU 5
LFRK-006675
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU 4
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU 3
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU 2
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU 1
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU 0
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -1
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -2
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -3
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -4
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -5
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -6
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -7
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -8
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -9
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -10
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -11
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -12
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -13
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -14
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -15
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -16
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -17
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -18
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -19
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -20
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -21
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -22
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -23
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -24
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -25
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -26
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -27
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -28
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -29
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -30
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -31
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -32
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -33
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -34
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -35
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -36
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -37
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -38
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -39
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -40
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -41
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -42
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -43
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -44
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -45
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -46
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -47
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -48
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -49
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -50
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -51
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -52
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -53
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -54
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -55
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -56
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -57
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -58
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -59
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -60
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -61
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -62
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -63
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -64
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -65
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -66
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -67
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -68
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -69
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -70
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -71
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -72
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -73
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -74
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -75
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -76
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -77
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -78
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -79
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -80
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -81
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -82
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -83
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -84
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -85
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -86
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -87
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -88
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -89
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -90
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -91
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -92
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -93
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -94
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -95
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -96
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -97
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -98
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -99
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000
NIVEAU -100
LFRK-0000-1000
NMA-0000-0700-1000-2000