

EN AVANT-PREMIÈRE

Le nouveau Jeppesen Mobile FliteDeck VFR

Jeppesen avait promis de mobiliser ses équipes de développement pour continuer à améliorer le produit de préparation de vol et de suivi de navigation. Nous venons de tester en avant-première la nouvelle version du logiciel Mobile FliteDeck VFR. Visiblement, la promesse a été tenue.



Après avoir racheté Botlang, Jeppesen a fourni les fiches de terrains VAC pour toute l'Europe pendant des années. La version digitale offre toutes les informations contenues dans le Botlang et étend la couverture aux USA.

PAR EMMANUEL DAVIDSON

En informatique, la nouveauté vient rarement des grandes structures. Ce sont généralement des « David », les « Goliaths » contrôlant le marché grâce à leur poids et à leur force de frappe. Ils repèrent les avancées technologiques inventées par d'autres et les intègrent après du « reverse engineering » ou rachètent les concepteurs originaux.

Nous venons de trouver une exception à cette tendance en testant la version 2.0 du Jeppesen FliteDeck VFR. Nous en sommes particulièrement heureux parce que cela montre l'engagement de la firme américaine sur un marché qui lui était relativement étranger. Cela vous fait sourire ? Considérez simplement les faits suivants : Jeppesen, avant la sortie de FliteDeck VFR et de la révolution des tablettes, ne disposait pas de produit VFR spécifique aux USA. Les fameuses cartes de terrain, en

compétition avec celles du SIA depuis des années, n'existaient tout simplement pas en Amérique.

Le syndrome David et Goliath

La décision de lancer un produit tout intégré regroupant les informations du Botlang et des cartes de navigation a donc été un investissement majeur pour l'entreprise. Comme pour tout investissement majeur, ce dernier a été autorisé par les USA qui ont considéré le marché et les conditions de concurrence pas vraiment favorables à Jeppesen, du moins sur le papier ! Du coup, Mobile FliteDeck est un produit qui couvre l'Europe et les USA. Voilà la preuve qu'il y a une vraie volonté de continuer à investir sur un marché qui a prouvé, depuis des lustres, qu'il ne rapportait pas grand-chose aux principaux acteurs.

Cette volonté seule ne suffit pas à faire un leader. Ce sont bien les fonctionnalités et l'acceptation du marché qui font le succès d'une application. Le fait qu'une application soit réalisée par une grande

société est d'ailleurs souvent un handicap face aux produits de sociétés naissantes. Encore une illustration du syndrome David et Goliath.

Lorsque Jeppesen a cessé de produire ses cartes papier, le premier pas vers une ère entièrement digitale, nombre d'utilisateurs ont crié au scandale. Jeppesen nous avait alors calmement expliqué qu'ils ne pouvaient pas aller à contre-courant de l'histoire et de la volonté du marché. Mais Markus Marth, l'un des pères du produit, nous avait promis que l'engagement vers les produits VFR était plein et entier, juste tourné vers un support différent.

Promesse tenue avec des mises à jour régulières dont vous pourrez tester la dernière en date au moment où vous lirez ces lignes. C'est une mise à jour majeure, marquée par un numéro de version entier. Nous passons des versions 1.xx à la version 2.0. Celle-ci contient nombre d'améliorations et des fonctionnalités radicalement nouvelles qui permettent au pilote de faire des choix en fonction des conditions météo.

Avant de lever le voile sur le plat principal, le menu du hors-d'œuvre compte plus de 200 lignes. Ce sont les corrections et améliorations mineures que vous ne remarquerez sans doute même pas. Elles contribuent néanmoins à la fluidité et à l'agrément d'utilisation du logiciel. Ainsi, les téléchargements sont plus rapides et de nombreuses routines du logiciel sont améliorées. Nous avons aussi remarqué que l'interface graphique est maintenant cohérente avec iOS 8.

La meilleure fonction météo du marché

Lors de la sortie des produits IFR et VFR, nous avions la dent un peu dure quant à l'intégration des données météo dans les logiciels. Nous trouvions les informations parcellaires et les téléchargements étaient désespérément lents dans la version IFR. Même si des améliorations ont été apportées, il faut bien reconnaître que la météo Jeppesen au sein des applications n'était pas au niveau de ce que proposaient certains dans des applications séparées. Même si la fonction météo était intégrée, il n'était pas envisageable de se passer d'applications tierces pour une analyse météo avant un départ en VFR ou IFR.

Dans FliteDeck 2.0, la fonction météo est entièrement nouvelle. Les programmeurs Jeppesen ont innové en s'inspirant du concept des GAFOR (General Aviation Forecast). C'est une méthode de représentation visuelle des conditions météo surtout populaire en Suisse et en Allemagne. Une région ou un pays est divisé en zones numérotées et pour chacune de ces zones, on applique le code ODMX (tableau ci-dessous). Il est ainsi facile de savoir si un vol peut être entrepris en VFR en sécurité. Jeppesen a repris cette idée et l'a considéra-



blement améliorée en indiquant les codes couleur directement sur la carte pour le monde entier. Grâce aux données météo collectées et achetées aux quatre coins du globe, il a créé des carrés de dix kilomètres de côté et réalisé un codage similaire à celui des GAFOR. Possédant des données météo correspondant à des observations (le présent) et de données de prévision (le futur), on peut donc visuellement apprécier l'évolution probable de la météo sur une période de temps allant jusqu'à trois jours. On trace donc sa route à l'aide de l'application et d'un coup d'œil, on sait si le vol est réalisable maintenant, au moment où l'on souhaite décoller (dans le futur) ou si l'on a un espoir de réaliser le vol en retardant le départ.

Fidèle à sa tradition, Jeppesen utilise le zoom sur la carte pour donner plus de détails sur les phénomènes météo. Une légende claire et simple est à la disposition de l'utilisateur pour lui permettre de savoir quels sont les phénomènes remarquables qu'il va rencontrer.



En zoomant sur la carte, on obtient plus de détails sur les phénomènes météo qui font changer le codage couleur. Ici, c'est la neige qui la fait passer au rouge. Remarquez que les plafonds ne sont pas fameux.

Code ODMX				
Hauteur h / visibilité v	v < 1,5 km	1,5 = v < 5 km	5 = v < 8 km	= 8 km
h = 600 m (2000 ft)		M3	D2	0
300 m (1000 ft) = h < 600 m (2000 ft)	X	M4	D3	D1
150 m (500 ft) = h < 300 m (1000 ft)		M5	M2	M1
h < 150 m (500 ft)		X		



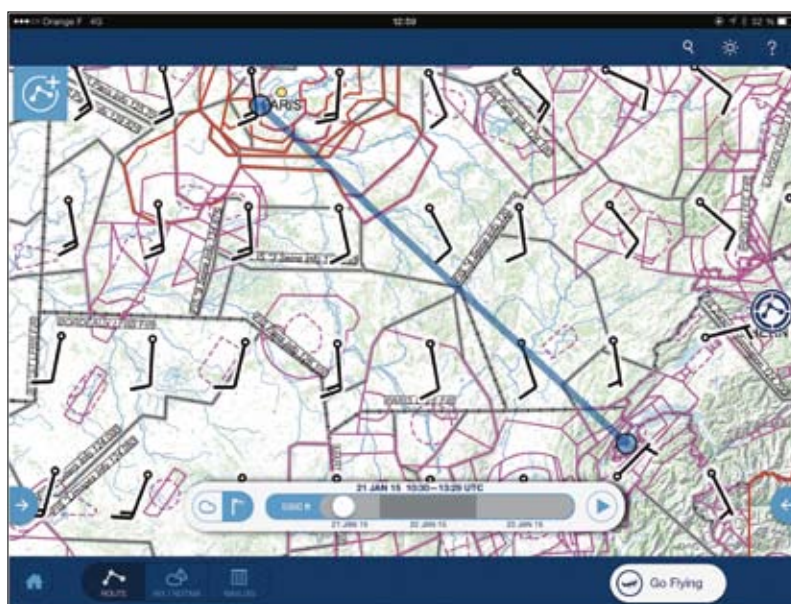
Les phénomènes météo sont faciles à décrypter grâce à la table intégrée au logiciel.

Le codage par couleur, inspiré des GAFOR, est un vrai plus et permet de s'assurer de la faisabilité d'un vol immédiatement et sans risquer d'erreurs d'interprétation. Remarquez la barre temporelle qui permet de voir les prévisions à trois jours.

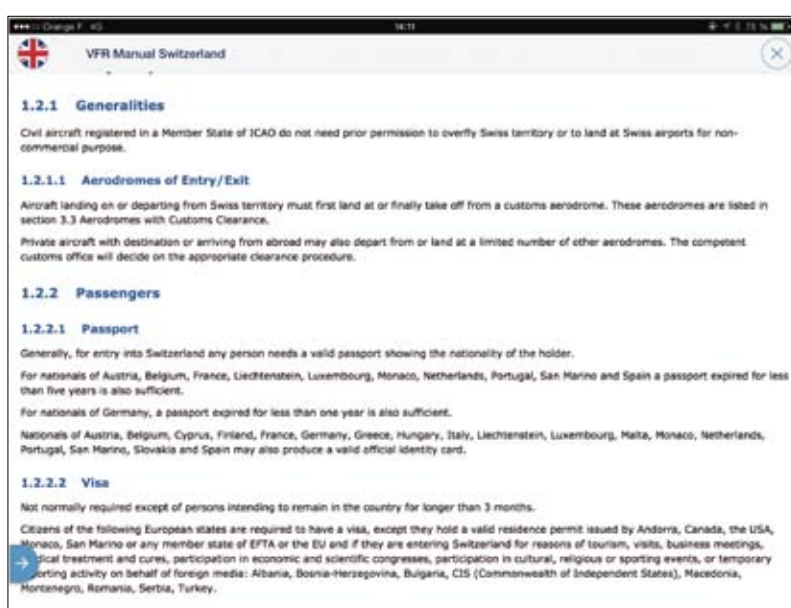
Le log de navigation dynamique intègre les vents et donc des calculs de temps et de consommation précis. Un vrai plus pour la sécurité.

Altitude	MSL	ASL	IAS	GS	MC	MSL	WIND	CRUISE	ETA	FUEL
BASECAMP 3400	2000	1500	125	125	172	170	076/4	4.1	00:02	1.3
FBI - 114.700	3100	1500	125	123	128	126	072/4	77.3	00:37	24.6
LFLA 129.800	4400	7500	114	102	130	130	192/22	57.3	00:33	22.5
LFEP 123.500	3600	7500	125	111	131	140	190/23	18.7	00:10	6.6
LFQP 123.500	3700	7500	125	112	129	136	179/19	31.0	00:16	10.9
LFGL 123.500	10600	7500	134	119	135	140	174/19	33.5	00:17	8.1
NW	10600	2276	140	140	111	110	029/3	1.6	00:00	0.3
GW	10600	1925	140	140	119	117	029/3	2.5	00:01	0.4

Les vents sont représentés de manière conventionnelle, donc facile à lire. On peut en faire varier l'affichage en fonction de l'altitude souhaitée en croisière ou afficher les vents au sol.



Légende : On trouve dans le logiciel tout le contenu de la documentation Bottlang, y compris les textes réglementaires, données sur les douanes, etc.



Logs de nav dynamiques

Jusqu'à maintenant, il fallait entrer à la main les vents prévus en altitude pour que le log de Nav devienne précis. Sans les vents, les calculs de carburant étaient faits, en général, « à la louche » par les utilisateurs. Maintenant, dès que les vents sont téléchargés, ils sont automatiquement pris en compte dans le log de Nav. Bien évidemment, le log tient compte de la date et de l'heure du vol. Vous pouvez donc faire une simulation des vitesses sol et consommation (à la condition d'avoir paramétré votre avion dans les préférences) en faisant varier vos date et heure de départ dans le futur. Il faut bien faire attention à ce paramètre pour ne pas fausser les calculs ! Signalez donc au logiciel la bonne date et la bonne heure de départ ! Tout simplement génial. Jeppesen nous avait promis du nouveau et du pratique, voilà chose faite.

En résumé, Jeppesen vient de faire un bond en avant dans la convivialité, l'ergonomie et les fonctionnalités offertes. Ceux qui utilisent déjà le logiciel n'auront qu'à se féliciter de ces progrès et les autres devraient télécharger l'essai gratuit de trente jours pour se faire leur propre idée. Cela n'enlève rien aux qualités des autres applications mais Jeppesen vient de mettre la barre très haut en matière d'intégration. Le prix reste raisonnable en fonction des fonctionnalités et de la qualité des données livrées (229 euros pour un abonnement France annuel).

Il est à noter que le prix demandé par Jeppesen couvre l'ensemble des besoins des pilotes en matière de cartes VAC, cartes en route (couvrant toutes les échelles), les NOTAM et la météo. C'est donc une solution complète dont le prix est à comparer avec un Atlas VAC France, les cartes 1/500 000 et les cartes 1/1 000 000 (pour mémoire le pack complet SIA annuel comprenant les cartes VAC France, la pochette VFR, le complément aux cartes VFR, les cartes 1/250 000, Lyon, Toulouse, Marseille, Paris et Nice, les 4 cartes SIA 1/500 000 coûtent au total 303,30 euros pour les versions papier). Est-il besoin de rappeler que toutes ces données sont disponibles en standard dans le logiciel Jeppesen et comprises dans le prix ? Avantage à l'électronique ! Volons en mode « électrons » ! ✈