

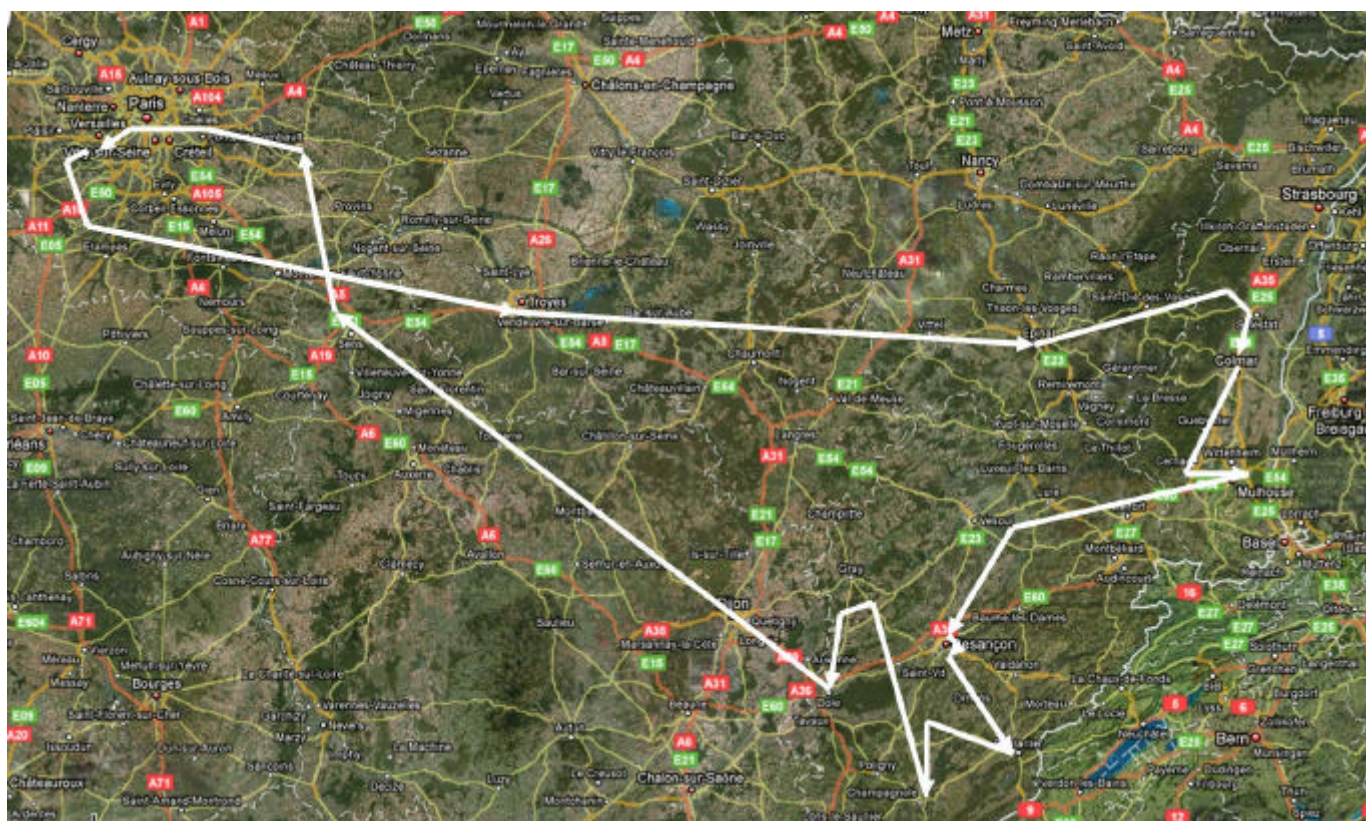


Super-balade en hélico (ou les aventures d'un R22 à l'est)

Eh non, je ne vous parlerai pas du mur de Berlin ou de la Chine mais seulement des Vosges, de l'Alsace et du Jura. Eh, c'était super ! Moi, F-EH (Eh oui !), joli petit R22 tout gris, né en Californie avec le numéro de série 0769, habitué aux vols locaux de Toussus-le-Noble, j'ai eu la chance de dégourdir mes pales et mon moteur dans la nature fraîche et printanière de l'est de la France.

Préparatifs.

Après avoir pris notams, météo et possession de la machine (finement préparée par l'organisation impeccable de Golf Tango), mon pilote m'a affublé d'un sac de voyage au plancher passager. Comme si les coffres de siège ne suffisaient pas ! Eh, quel bazar il emporte pour 4 jours ce parisien ! Il m'a dit que, de toute façon, faute de passager(e) de moins de 50 kg (pour pouvoir



« Carte du périple »

voler en altitude avec le plein), il partait seul, donc il ne se gêne pas et il a tout ses accessoires à portée de main. Faut dire aussi que Johanna (mon instructrice préférée, mais qui me trompe avec F-OD, je le sais...) a complètement rempli le coffre passager avec les roues, l'huile, les bonnettes



de pales et la housse pour protéger mon nez et mon front de plexi, en cas de séjour prolongé à l'extérieur.

Pour ce voyage, deux GPS sont disponibles au cas où le temps se gâterait (il faut dire que Gérard, le patron, a préféré qu'il n'y ait pas de VOR sur cette machine, comme cela les élèves-pilotes regardent dehors !). Moi, je suis d'accord : j'adore montrer les beaux paysages par mon museau transparent jusqu'aux palonniers. Ainsi, les pilotes suivent la carte pas à pas, quand il fait beau...

Le départ

Joli mois de mai portait bien son nom en ce jeudi de pont : « tempête de ciel bleu » sur Paris et le grand Est, avec léger vent du sud ! C'est parti : RBT - sud de Limours - nord de la Ferté-Alais et contact avec le SIV Seine pour transiter au sud de Melun, puis au nord de Fontainebleau (quelle beauté ce château !). Bien vite, on quitte la Seine pour l'Yonne que je remonte vaillamment entre 1400 et 2000 ft. Même à ces altitudes, le SIV est bien utile : environ 30 mn avant d'arriver au sud de Troyes, la contrôleuse avertit que nous allons voir des chasseurs plus bas (forcément, pour le sanglier, me dis-je !) et de la droite vers la gauche. Dix minutes plus tard, toujours rien et mon pilote, pensant les avoir manqués, demande à passer avec Troyes pour avertir de notre transit au sud des installations et de la ville. Pendant qu'il appelle l'AFIS, je l'entends s'arrêter soudainement : 2 Mirage viennent de tourner à notre hauteur sur notre gauche de 9h à midi et ils disparaissent devant nous ! Ils nous avaient vus, heureusement, et sont passés à distance mais j'ai senti que cela avait impressionné mon pilote qui se croyait à nouveau tout seul dans les airs ! SIV, pourrais-tu être plus précis sur l'heure et l'origine des trafics ?

1^{ère} étape : l'Aube... à midi !

Après une heure et demie de vol, nous arrivons en vue de la ferme d'Olivier, bien reconnaissable grâce à Google (pour mon pilote) et à mon instinct d'hélico migrateur ! Car je le connais bien Olivier : il a transpiré sur mes sièges de cuir gris en tant qu'élève chez Gérard puis, sa licence en poche, il m'a emmené faire des balades en Champagne. Il m'a même garé dans sa vaste grange moderne, au centre de son exploitation. Aujourd'hui, c'est un novice qui m'amène : il fait donc un 360 de repérage et de perte d'altitude puis une approche et un atterrissage face au sud, au-dessus des céréales encore courtes et vert foncé. Posé sur l'herbe du chemin, pas trop de poussière : impeccable. En fait, ce n'est qu'une brève halte-repos. Casse-croûte pour



: « Départ de l'Aube... vers 14 heures (photo Olivier C.) »



les pilotes qui discutent de leurs « exploits ». Tu parles ! Quand ils auront 4500 h de R22 comme PUX, ils sauront de quoi ils parlent... A moins de 100 h, ils me font rire. Enfin, tous les pilotes ont débuté comme ça...

Troyes - Epinal

Après un petit « briefing » sur la route à suivre par Olivier, mon pilote me redémarre facilement. D'ailleurs à ce sujet, contrairement à cet hiver où je faisais des caprices, je ne lui ai jamais joué le moindre sale tour : à froid, à chaud ou « à tiède », ça démarre au quart de tour ! Nous voilà repartis plein est, direction Epinal. Nous arrivons à Dogneville sans encombre, avec l'aide du SIV de Reims pour occuper mon pilote pendant le trajet. Passage verticale, un ULM en approche, intégration en vent arrière sur la zone industrielle et finale 20, le vent pratiquement dans l'axe. Translation par la bretelle (attention au trafic d'aéromodélisme au sud) et arrêt direct à la pompe car j'ai volé pratiquement 3 h et j'ai un peu soif de 100LL !

Equipe super sympa de l'Aéroclub vosgien mais pompe en panne de lecteur de carte ! Après dépannage informatique par téléphone, le plein est fait et comme le temps est toujours superbe (et des orages prévus la nuit suivante et le lendemain), je suis partant pour continuer jusqu'en Alsace. Le souhait de mon pilote était de rejoindre Strasbourg-Neuhof mais le terrain est réservé aux aéronefs basés, juste ce jour-là. Pas de chance !



« Avitaillement à Epinal-Dogneville (photo PHC) »

Vosges - Alsace

Alors, ce sera Colmar-Houssen que nous rejoignons en 1 h pile. Il faut dire que nous avons pris notre temps pour traverser les Vosges. De l'ouest, la montée est d'abord douce. Dans la direction de Colmar, on trouve le Grand Ballon qui, contrairement aux montgolfières, est plutôt à air froid, et turbulent ! Je rappelle que c'est le sommet du massif vosgien. Je suis déjà à 4000 ft, ça remue (avec ce vent du sud grimpant à l'assaut des collines) et, visiblement, ça ne passe pas. Mon pilote décide alors prudemment de virer vers le nord : on longe Saint-Dié et le sympathique



terrain de Remomeix. En profitant d'ascendances sur la pente ensoleillée, on trouve à droite une ouverture gardée par un château en ruines. On peut alors se mettre en descente tranquille vers Sélestat. Au passage, on découvre la piste privée d'Albé, « semi-altiport » niché sur un plateau pentu. Quel spectacle !



« Vosges vues de l'est. Grand ballon et orages à l'horizon
(Photo: PHC) »

Bon, les Vosges c'est plus court que la traversée de la Cordillère des Andes, certes. Mais, tout de même, c'est impressionnant : quel relief, quelle lumière et que de turbulences (douces mais impressionnantes). Je me sens tout petit avec mes 400 et quelques kg ! La descente vers Sélestat puis le vol « de pente » vers le sud, longeant les vignobles, villages et châteaux de la « route des vins » est d'autant plus sublime et naturel que le contrôle de

Houssen nous demande de rester à l'ouest de l'axe pour dégager la finale 19 au profit d'un vol IFR.

M'ayant posé près de l'aéroclub et ayant vérifié que la CCI ne pouvait m'héberger pour la nuit (il eut fallu prévenir !), mon pilote a négocié avec le club une place pour moi dans son hangar. Heureusement, car un gros orage a frappé fort au milieu de la nuit... Important ! Une chose est à retenir pour me guider au fond d'un hangar de club (sur mes roues, rotor immobilisé et pales dans l'axe) : il faut à tout prix éviter les trous au sol !!! Sinon : badaboum, je m'écroute sur un patin et il faut au moins 3 personnes pour sortir la roue de l'ornière. En fait, je ressemble un peu à un canard : gracieux et agile en vol, pataud et lourd sur la terre ferme... Et Colmar, ce n'était rien à côté de Dole ! On y reviendra.

Le lendemain, des orages sont annoncés mais mon pilote, très bien conseillé par le contrôleur, souhaite faire des balades locales. Ribeauvillé, vignobles sur les coteaux, plaine d'Alsace et ses céréales, le Rhin puis une véritable merveille : Neuf-Brisach, point E de Colmar. C'est une ville fortifiée toute plate et octogonale aux petits immeubles entourés de fortifications du début du 18^{ème}, signées Vauban. Unique !



Alsace-Jura ? Non : Alsace encore

Après un plein, cap au sud-est, vers le Jura, qu'on ne verra pas ce matin-là. En effet, l'orage n'est pas loin et le vent souffle fort et irrégulièrement, se déversant vers le Rhin par les vallées de Guebwiller et Thann où les immenses toits rouges témoignent du riche passé industriel local (de nombreuses usines ont été aménagées là, au 19^{ème} siècle, le long des cours d'eau). Ce vent me chahute mais je fraye mon chemin bravement, épaulé par les services d'une charmante « Mme Bâle-Mulhouse » qui me suit au radar. Juste avant d'arriver au sud des Vosges, la dernière crête est chapeautée par une énorme barre noirâtre et la pluie nous assaille méchamment. Impossible de rejoindre Belfort. Premier déroutement et descente (pour perdre 2000 ft) afin de rallier Habsheim. A distance sur notre droite se trouve - très intrigante - l'ancienne piste OTAN de Fontaine (2700 m de béton) en partie occupée de matériels gris-vert. A présent transformée en « aéroport » industriel, elle fait illusion, faisant croire aux pilotes qu'ils se sont égarés vers Bâle... D'où l'intérêt d'être toujours en relation avec un SIV et d'avoir un GPS !

Habsheim se trouve à l'est d'une grande antenne située au sud de Mulhouse : impossible à manquer. Personne sur la fréquence car c'est l'heure du déjeuner. Nous stoppons non loin de la tour après 54 mn de vol et constatons que la décision de déroutement était plus que sage. Un énorme orage s'abat sur le terrain. Et, comme les éclaircies semblent de courte durée, mon pilote sollicite l'aide des contrôleurs locaux qui, formidables de gentillesse et d'efficacité (car pilotes eux-mêmes), nous permettent de repartir au bon moment et dans la bonne direction. Leur astuce : le site de « meteo60 » qui fournit les images radar des pluies arrivant dans la région. On en déduit rapidement qu'il vaut mieux se diriger vers Vesoul (plein ouest) que vers Besançon (sud-ouest).

Alsace-Jura, pour de bon !

Et on repart entre deux grains, au 270, face au vent (45 à 50 kt de vitesse-sol !) et ça passe lentement mais sûrement : ce sont les Vosges du sud, sauvages, dures, très boisées (pas beaucoup de place pour mes petits patins en cas de panne !). On survole l'aérodrome de Belfort-La Chaux (aucune activité), on longe au sud l'ancienne piste militaire de Lure et on imagine au passage les Mirage III et leurs pilotes « serrant les fesses » pour se poser à la limite du décrochage en finale sur cette sombre piste toute étroite.

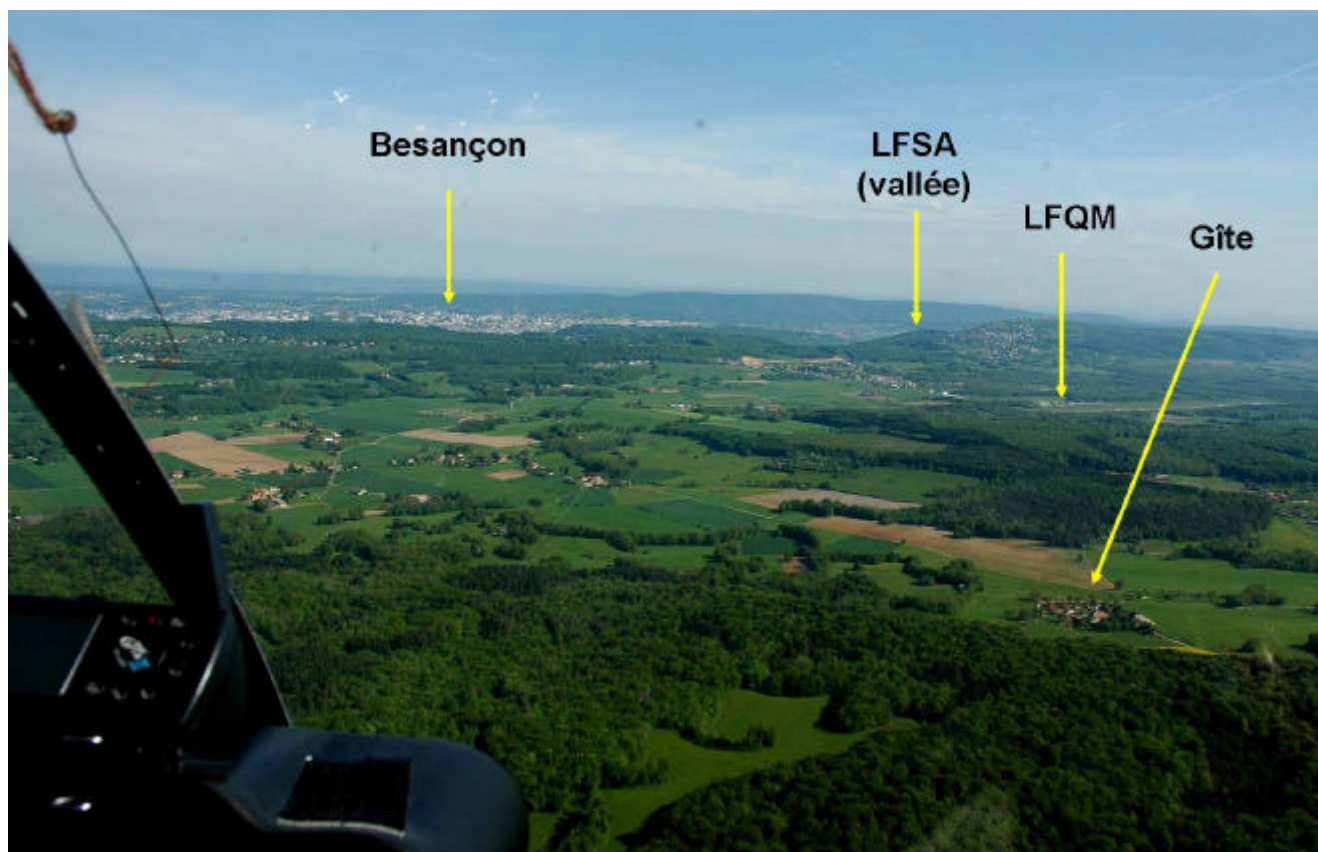
Puis on sort, finalement, des Vosges : le paysage s'aplatit mais s'assombrit énormément. Vesoul ne répond pas et pour cause : tout est noir dans le ciel. La météo n'est pas une science exacte ! Deuxième déroutement après 50' de vol : ce sera Besançon où l'on devine qu'il fait plus clair à présent et où un pilote largueur de paras nous confirme les conditions VFR. Le long de cette route au sud-ouest (à nouveau), on croise le titanesque chantier (tranchées, viaducs et nouvelles gares) d'une future ligne TGV qui reliera Mulhouse à Dijon (fin 2011), donc la Suisse, l'Allemagne et l'Europe du nord à la Méditerranée. A terme : Strasbourg - Marseille en 3h15. L'âge d'or du ferroviaire serait-il devant nous ? En tout cas, en France, cela fait des passagers en moins pour les avions de ligne !

Après 1h40 de vol et passage verticale, croisement d'un planeur puis arrivée mouvementée sur le sympathique terrain de Besançon-Thise. Je « sens » au moins 20 kt de vent dans mes petits



rotors, avec des rafales - mais dans l'axe - sur ce terrain situé au bord de la vallée du Doubs, un petit peu encaissée. L'arrivée au parking (comme le départ quelques instants plus tard) se fait « en danseuse », ma queue ayant tendance à osciller sous l'effet des rafales pendant la translation (Eh, ce pilote de plaine, là, qu'est-ce qu'il fait ?). Heureusement, l'arrêt au parking se fait en douceur, sur l'herbe fraîchement coupée, non loin des hangars (classés, s'il vous plaît, car construits dans l'Entre-deux-guerres et impeccables !).

Accueil sympathique par les vélivoles et pilotes d'ULM mais il s'ensuit de la discussion que le plein sera plus facilement fait à La Vèze, le grand terrain de Besançon, à 10 mn de vol. Heureux pilotes bisontins, doublement gâtés ! Schématiquement : à Thise, l'aviation « très légère » (planeurs, avions légers et ULM) se contente d'une piste en herbe parfaitement entretenue tandis que l'aviation « pro » (école, bimoteurs, parachutisme et hélicoptères) utilise les modernes installations de La Vèze.



Panorama des ressources bisontines. Vous y serez toujours bien accueillis. (Photo: PHC)

Didier, notre guide, se propose de nous y accompagner avec son ULM pour faciliter mon passage à la pompe de 100LL. Grâce à lui et à Adriana, du « FBO » local, en cette fin d'après-midi de jour férié, ma grande soif d'essence sera étanchée et une chambre trouvée pour mon pilote dans le gîte des Granges du Liège, tout proche. Au bout du terrain, à l'ouest, on aperçoit l'EC145 de la



« Sécu »... civile (pas sociale !). En revanche, je ne verrai pas mes « grands frères » Ecureuil locaux car ils sont en révision à Cergy-Pontoise et, leur hangar fermé, je devrai passer la nuit à la belle étoile.

Heureusement, mon pilote a trouvé pour moi un petit coin à l'abri des vents dominants, au contact des hangars. Muni de mon pyjama et de mes chaussons (c'est ainsi que j'appelle housse et bonnettes de pales !), je passe une nuit au calme absolu pendant que lui profite d'un gîte fort sympathique.

Besançon-Champagnole

Grand beau temps le lendemain (J3) et nous décollons dans l'air frais pour explorer le Jura. Ce sera Pontarlier tout d'abord, près de la frontière suisse, avec une montée superbe faisant alterner gorges aux parois abruptes et villages isolés sur des plateaux : on dirait de gigantesques porte-avions entourés d'une « houle » de forêts aux « vagues » pommelées de feuillus. Le plateau de Pontarlier est à 2700 ft mais l'air frais et mon chargement léger me donnent des ailes, si je puis dire... Une promeneuse, inconsciente, cueille des fleurs à quelques mètres de la piste en dur ! On est loin de Vigipirate, dans le Jura !

Puis nous rejoignons Salins-les-Bains où serpente la Furieuse (tout un programme !). Blottie au pied du sommet local (le Mont Poupet, 2800 ft), encadrée de deux forteresses imposantes, la ville fut un grand centre d'exploitation du sel. On descend ensuite vers Arbois (ses vignobles et



Champagnole-Crottenay : c'est un nom sympathique et une plate-forme bien calme (Photo: PHC)

sa piste de vol à voile déserte pour cause de fort vent du Sud, plein travers) et nous remontons vers Champagnole-Crottenay.

Pourquoi LFGX ? D'abord pour son nom rigolo. Puis, parce que mon pilote a lu sur la carte VAC quelque chose comme : « Réservé aux aéronefs basés et aux pilotes spécialement formés localement. Utilisable par les hélicoptères » (sans restriction, apparemment). Comment résister à une telle invitation ? De fait, si la piste en herbe (à 1750 ft) est banale, l'approche au QFU 19 est particulière. La forêt, formée ici de vrais sapins dont on fait (faisait ?) les jouets, couvre la base ainsi que toute la finale et sa pente ne doit pas être très éloignée de... 5 % ! Pas de



problème pour moi, petit R22, à condition que - mon carburateur bien réchauffé - on réduise ma PA à moins de 15 pouces ! Atterrissage bien au milieu de la piste, translation vers les hangars qui ne sont plus tous jeunes et, stupeur : tout paraît abandonné, ici. Un robinet d'eau hors d'usage, probable victime du gel hivernal, débite de l'eau claire qui retourne directement... à la nappe phréatique ! Le club-house, aux baies vitrées impeccables, ne semble pas servir souvent. On n'est pas loin d'une ville-fantôme, mais sans les cactus et autres buissons sauvages... Casse-croûte pour mon pilote et c'est reparti...

Champagnole - Dole

C'est reparti vers le nord pour admirer la Saline royale d'Arc-et-Senans, merveille d'architecture 18^{ème} et explorer la vallée de la Loue, réputée pour ses truites, celle de l'Ognon ainsi que la vaste plaine de la Saône, au Nord de Dole et d'Auxonne (très belle cité). Merveilleuses propriétés au bord de l'eau, petites forêts et encore une piste militaire abandonnée de 3 km, au sud de Gray...

Mais cela fait plus de 2h30 que nous volons et il faut songer à m'abreuver de 100 LL. Ce sera Dole-Tavaux où l'on arrive péniblement : dans la turbulence de ce « Foehn » local, en plein soleil (donc avec des ascendances thermiques), on réduit la vitesse propre à 70-75 kt. Qu'affiche mon copain le GPS ? A peine 45 kt de vitesse-sol : c'est que ça souffle à présent ! Le contrôleur nous autorise une directe 23 et, à cette vitesse, ce sera (en bordure Est de la ville) une des plus longues finales, presque comme Roland-Garros (oui, le tennis, mais aussi l'aviateur quand il essayait de rallier Tunis !).

Les céréales vertes ondulent sous le vent, me confirmant sa direction (20 à 30 ° de la gauche) et aussi sa force ! Atterrissage sans problème, malgré les rafales à 26 kt annoncées par la tour, mon pilote étant concentré au maximum. Mais le plus dur est de suivre la ligne jaune du taxiway !!! Ouh lala ! Ca lui rappelait les exercices au sol, à Rouen, avec 30-35 kt. Mais c'était à bord d'un Hughes 300 : (presque) facile ! Bon, on s'applique et on s'arrête près de la pompe, à la croix, ce qui laisse une marge de sécurité satisfaisante. Ouf ! Il fallait bien se poser, mais pas question de re-décoller par ce vent-là !

Dès lors, une fois le plein fait et payé (ainsi que la taxe), mon pilote demande un bilan météo car on savait le matin que la situation était susceptible d'évoluer vers des orages. On l'envoie « à la tour » où « il y a une borne Olivia ». Tu parles ! Olivia est débranchée, H.S., toute penaude dans un coin de couloir et, comble d'infortune,



« Dole-Tavaux. Avec 20-26 kt de vent et avant "l'orage" qui comporta quelques gouttes de pluie puis une tempête de... ciel bleu. (Photo: PHC) »



l'interphone relié au contrôleur est laconique : « Non, je ne peux pas vous recevoir, même pour une météo. Je n'ai pas mangé. Voyez l'employé de la CCI... ». Ce dernier, qui fait caissier-pompiste-agent d'assistance-pompier-barman-etc.. seul, dans cette aérogare déserte, est introuvable. Au bout de quelques dizaines de minutes, il est localisé. Il propose gentiment l'usage d'un ordinateur connecté. Dès l'apparition du premier message Aéroweb qui parle de CB, le contrôleur - pris de remords sans doute - appelle pour lire un message d'alerte locale orageuse des plus menaçants. Météo-France est formelle.

Tout concorde pour que nous restions bloqués sur place alors qu'il est à peine 15h et que, bien entendu, il n'y a pas la moindre place disponible dans un hangar pour m'abriter... Le salut viendra de l'aéroclub local qui propose une place dans son hangar, à ... 800 m de la pompe ! Comment y aller ? Avec ce vent (rafales à 25-30 kt) et l'orage annoncé qui approche, il est impensable de translater sans le « stage de sécurité R22 » en poche : trop risqué.

Ce sera donc « la poussette », contre le vent, à travers parkings avions (en pente) et taxiways (coupés de tranchées mal bouchées)... Par 2 fois, l'agent de la CCI viendra nous sortir de l'ornière ! Par petites étapes, le hangar est atteint en une heure, le pilote épuisé, aidé par les membres du club en fin de parcours. Ils découvrent qu'en fait un écrou frotte sur la jante d'une des roues à l'axe vieillissant : c'était le petit « plus » pour la musculation ! Qui a dit que l'hélicoptère, ce n'est pas du sport ?

Finalement, moi au fond du hangar, après 20 minutes de pluie légère, que constate-t-on ? ...Un grand soleil réapparaît et ne quittera plus la région jusqu'à la nuit tombée... et sans le moindre vent ! Tous ces efforts pour rien... et l'étape du soir (prévue sur une hélisurface de Bourgogne) annulée. Merci Météo-France ! Un grand merci (un vrai, celui-là) à l'ensemble des membres du club de Dole (et particulièrement à Gilbert) qui a soulagé le pilote désappointé en organisant sa soirée et son retour au terrain (ainsi que ma sortie du hangar) le lendemain dimanche à la première heure.



Dole - Ile-de-France

Car il faut rentrer (les meilleurs moments ont toujours une fin) avec un CAVOK sur la plupart des terrains du parcours mais une humidité tenace au nord de Dijon. En effet, après la verticale de Longvic, les choses se gâtent avec des stratus qui ne laissent que très peu de place pour un vol VFR, disons... pas très haut. C'est là que l'hélico fait merveille car, la visibilité horizontale étant excellente, je me glisse lentement dans les vallées, évite le survol des villages et, guidé par « Saint-GPS », sors sans problème des contreforts nord-est du Morvan. De très beaux paysages bourguignons défilent ensuite : châteaux, citadelles et l'abbaye de Fontenay nichée dans la forêt



« L'abbaye de Fontenay, nichée dans la forêt au nord-est de Montbard (Photo: PHC) »

au nord-est de Montbard. Jusqu'au voisinage de Tonnerre, c'est superbe, la fréquence du SIV est très calme, tout va bien. Puis une armada de stratus vient nous attaquer et m'obliger à baisser mon

rotor principal : moments difficiles avec visibilité en baisse mais, toujours en vue du sol, on longe le canal de Bourgogne. Sans grande antenne ni éolienne (pour l'instant !), ça

passé et tout se dégage à St-Florentin. Très beau temps jusqu'à Pont-sur-Yonne où tous les « lève-tôt » du dimanche sont en l'air ! Après la verticale, on s'intègre en début de vent arrière 14, on atterrit et on translate pour une pause bien méritée à l'écart des parkings avions et ULM.

De là, mon pilote appelle sa copine qui a une DZ dans son jardin au milieu de la Seine-et-Marne. Il confirme l'HEA et c'est reparti vers le nord : on quitte l'Yonne pour bientôt traverser la Seine et sa vallée « multiperforée » par les exploitants de sable et graviers. Le GPS aide à trouver le hameau de la copine et on se repose bientôt dans le jardin : moi sur le « terrain de foot », mon pilote sous la tonnelle. Nous nous sentons parfaitement intégrés, sans déranger personne (pas de voiture à prendre pour aller au terrain) : c'est le charme de l'hélisurface !

Enfin, « last but not least ! », le retour par le nord de Lognes, l'A4 et le périphérique sud. Quel intense moment de concentration, d'exaltation et de beauté (mon pilote ne l'avait jamais fait dans ce sens) ! On côtoie (très brièvement) l'EC 135 du Samu « CharlieAlpha » qui vient de Créteil, on croise un Ecureuil et on découvre le plus beau paysage urbain qui soit : Paris ! Si elle vaut bien une



messe, cette capitale vaut bien aussi un brevet d'hélico ! Quel spectacle ! Presque dommage de devoir regarder tout le temps : l'altimètre, le badin, la PA, puis encore l'altimètre, et ainsi de suite.. mais il faut être « pro » pour mériter ce transit ! C'est précisément 1500 ft, puis montée à 2000 ft à la Porte de Gentilly, virage sur l'héliport et la Seine, suivi rigoureux de la rive sud de sa boucle, le Pont de Sèvres et descente à 1500 ft avec Villacoublay puis Toussus où je m'intègre à 1100 ft : ainsi réalisé, c'est le retour au bercail sans encombre.

Conclusion du voyage

Avec un minimum d'organisation et de préparation, une balade comme celle-là est instructive et ô combien agréable ! Que de beautés naturelles et de gens sympathiques sur les terrains d'aviation français (et même autour, quand les propriétés s'ouvrent aux visiteurs volants) ! Une bonne douzaine d'heures de vol pour voir l'Est de près, c'est extra. Bien entendu, il ne faut pas insister si la météo n'est pas bonne et voler à son rythme, sans surmenage.

Moi, petit F-EH né en Californie, je dis à tous les pilotes (brevetés, en formation ou en rêve) : allez-y, découvrez la France ! Promenez-vous avec moi (ou mes grands frères) dès que vous savez nous dompter. Admirez de nouveaux paysages qu'on ne peut voir que derrière une bulle de plexi puis, toujours prudemment, profitez des joies des posés en campagne : c'est la « cerise sur l'hélico » !

Bons vols.



Le repos du guerrier : F-EH accueilli par les jeunes footballeurs d'une DZ, quelque part en Seine-et-Marne (Photo: PHC)

PhC, interprète de Fox-EchoHotel
(papahotelcharlie@free.fr)



Remerciements pour leur aide précieuse :

Aéroclub vosgien à Dogneville

Aéroclub de Colmar

Contrôleurs de Houssen et Habsheim

Didier à Thise + Adriana et Claude de « Domergue aviation » à La Vèze

Aéroclub de Franche-Comté à Dole

et les instructeurs (du pilote) grâce auxquels rien n'a été cassé : Jean-Pierre et Alain (Héliclub de Normandie), puis Gérard et Mickaël (Golf Tango)

Abréviations aéronautiques (pour les non-encore-initiés-mais-ayant-lu-jusqu'au-bout-donc-bientôt-pilotes) :

AFIS = agent de circulation d'un aérodrome sans contrôleur

CAVOK = beau temps clair sans nuages bas (pour Ceiling And Visibility OK)

CB = cumulonimbus (nuages d'orage)

DZ = aire de posé en campagne (pour Dropping Zone ou hélisurface)

FBO = société privée de gestion des services aéroportuaires, dont l'avitaillement en carburant (pour Fixed Base Operator)

ft = pieds (pour feet, pluriel de foot)

HEA= heure estimée d'arrivée

kt = nœud(s), unité de vitesse (près de 2 km/h), comme chez les marins (pour knot)

IFR = règles de vol aux instruments

LFGX = code international de l'aérodrome de Champagnole (Jura)

PA = pression d'admission (indication de la puissance délivrée par le moteur)

PUX = instructeur-testeur hélico sévissant à Toussus et alentour (s'appelle aussi Jean-Claude)

QFU = direction de la piste en service (en dizaine de degrés)

RBT = VOR (voir plus bas) situé au nord-est de Rambouillet

SIV = Service d'information en vol

VAC = carte aéronautique officielle d'aérodrome pour le vol à vue (pour Visual Airfield Chart)

VFR = règles de vol à vue, donc en dehors des nuages (pour Visual Flight Rules)

VHF = ondes radio à très hautes fréquences (pour Very High Frequencies)

VOR = balise radio-électrique de navigation (pour VHF Omnidirectional Range)

100LL = essence aviation (pour octane à 100, Low Leaded)