

SORTIR DE SON BOCAL



Notre bocal, c'est notre 13-31, notre tour de piste à 1300 pieds, le château d'Arques, l'usine Nestlé, le lycée Ango, la vallée de la Scie, etc. Pour nous, élèves, il est sécurisant, même si on n'en connaît pas encore tous les recoins tant l'aéronautique réserve de surprises, surtout à moi, qui suis un éternel débutant.

Jordan, l'aventurier, avec lequel j'ai échangé la place de sac de sable dans Echo Sierra, a proposé de sortir du bocal, d'aller voir ailleurs ce qu'il n'y a pas ici. François qui connaît le bocal encore mieux que sa poche s'est enthousiasmé à cette perspective. Avec toute la fougue si caractéristique de la jeunesse, Jordan projette un tour de France, François qui associe passion et sagesse nous parle de Biscarosse. Moi, je suis. On laisse mûrir l'idée, une date est arrêtée et on réserve l'avion 4 jours pour un projet déjà ambitieux : le tour de la Bretagne.



Dieppe, Bernay, Falaise, Avranches, Morlaix, Ouessant, Guiscriff, Belle-Île, Chateaubriant, Angers, Mortagne-au-Perche (c'est-à-dire au milieu de rien), Rouen, Dieppe. Un beau voyage, deux îles, des problèmes insondables de navigation dans le Finistère avec des belles zones P et R (P112, R 154, R 157, R 195), des possibilités de rencontrer des aéronefs d'Etat télépilotes non habités, des balles et des obus de différents calibres (mais légers), des missiles divers, des avions plus ou moins armés, des hélicoptères, et même des sous-marins (si on se trompe d'altitude) sans oublier les [PNM](#) d'Iroise (pour ne pas embêter les oiseaux, les dauphins et les coquillages). François, le prévoyant, avait fait les demandes auprès des services compétents pour avoir les autorisations d'atterrir à Falaise - Mont d'Éraines (LFAS) et à Avranches - Le Val Saint-Père (LFRW). Avant de sortir de son bocal, il faut bien se renseigner sur les bocaux dans lesquels on va mettre ses ailes et poser ses roues.

J-1 : les parapluies de Dieppe

Après une multitude de mails échangés, des projets de navigation, des briefings chez les uns et les autres, rendez-vous dimanche 26 au club. Jordan a passé des heures et des heures sur ses logs de nav (il a même appelé le contrôle de Brest pour avoir des informations), j'ai passé des heures sur Mach7 (il faut vivre avec son temps). Mais la météo nous refroidit. Sur LFAB, il pleut des chats et des chiens. Devoir prendre des parapluies et éviter les flaques d'eau pour aller jusqu'au hangar, n'est jamais bon signe pour le vol en VFR. Le QNH est en chute libre, des rafales à 23 kt du 180°, un temps pour faire du [simulateur](#) ou à réviser son [théorique](#).

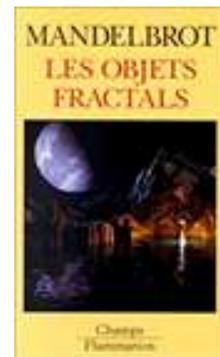
Jour J : nous ne saurons pas combien mesure la côte de la Bretagne

Benoît Mandelbrot, l'a écrit : « Prenant un bout de la côte maritime dans une région accidentée, nous allons essayer d'en mesurer effectivement la longueur. Il est évident que la dite longueur est au moins égale à la distance en ligne droite entre les extrémités de notre bout de côte. [...] mais dans tous les cas, la longueur finale se trouvera être tellement grande, que l'on peut sans inconvénient pratique la considérer comme étant infinie. »

Allez travailler une nav avec un raisonnement pareil !

« Pas de nœuds dans la tête, un point de repère le plus loin possible ! »

François Kowal



Selon meteox.com, qui n'est pas un site pour adultes, une vilaine dépression stationnée au nord de l'Irlande nous impose une météo peu engageante. Les METARs bretons ont une certaine tendance au bleu et les TAFs au rouge. Au-delà d'Avranches, pour lundi après-midi, c'est compromis. On décide cependant d'aller au moins jusqu'à Falaise. Le père de Jordan est membre d'un des deux [clubs](#) basés sur LFAS, il nous y attendra avec le repas pour 13 heures. Après Falaise, on avisera. Un point sur les NOTAMs et on découvre que Bernay est réservé pour ce jour, ce sera donc l'Aigle-Saint-Michel (LFOL). Jordan se remet au travail de la navigation : 47 minutes au 194°, chercher les points remarquables (autoroutes, rivières, chemin de fer 2 voies, etc.), le vent, son orientation, sa vitesse.

Un problème reste à régler : la masse. Echo Sierra n'est pas une bête de somme, on atteint vite ses limites, surtout avec un presque plein de 100 LL et 3 solides gaillards dans la force de l'âge comme nous (la balance du club est plus cruelle que la mienne). Il faut voyager léger. Pourquoi ne pas avoir pris Delta India qui est fait pour le voyage ?

Parce qu'on sera testé sur Echo Sierra. Plus on passera de temps derrière le tableau de bord du Robin, mieux on sera préparé. François le connaît si bien que je me demande s'il n'habite pas dedans.

On s'allège pour ne pas dépasser les 900 kg : on ne prendra pas l'atlas des VAC (trop lourd) mais on conservera la VHF portable par sécurité (toujours tout prévoir). On allège nos sacs : moins de chaussettes, de tee-shirts et de slips, Jordan se sépare de 3 litres d'eau ! De toute façon, on sera peut-être à la maison le soir même.

Voilà un beau paradoxe aéronautique : il faut être léger et prévoyant, sauf qu'être prévoyant c'est être lourd et être léger c'est être imprévoyant. On dirait presque du Milan Kundera.

- Comment on fait François ?
- Arrête de te faire des nœuds dans la tête et fais ta pré-vol !
- Bon d'accord, à 900 kg, il nous faudra 535 m pour passer les 15 m sur la piste en dur, mais combien à L'Aigle et à Falaise ? Et surtout, est-ce qu'on aura assez de piste pour atterrir ?
- Vas voir les cartes VAC et calcule combien on aura consommé. Combien pèse un litre de 100 LL ?
- 0.72
- La LDA de l'Aigle est de 638 m minimum, celle de Falaise de 850 m (mais en herbe), il nous faudra 460 m pour atterrir sur l'herbe et sur la piste en dur avec un freinage modéré, donc ça devrait passer.
- T'as pensé au vent ?
- C'est dur, la vie de pilote.
- C'est la condition pour rester en vie.
- Bon, je vais vérifier la force et l'orientation du vent à L'Aigle et Falaise.
- N'oublie pas le balai !

La visite pré-vol est faite, un peu d'huile pour réajuster le niveau, l'avion est sorti, la béquille est embarquée et arrimée.

- Combien pèse cette béquille ?
- Pas de nœuds, fais ta check !

Les bagages sont calés à côté du sac de sable (moi) pour ne pas éloigner le foyer du centre de gravité et rester dans les limites du centrage (la marge statique). Une bruine commence à tomber mais on n'a pas de parapluie pour voyager léger. Les papiers sont dans l'avion ainsi que la carte Total qui sera bien pratique.



Virage à droite, l'aiguille à droite, la bille à gauche, les caps augmentent deux fois (tout le monde connaît ça), etc. point d'attente Alpha, essais magnéto, réchauffage, succion, les alarmes etc. (tout le monde connaît ça aussi), et Jordan fait un décollage sur freins bien dans l'axe (2220 tr/min, pas d'alarmes, du pied à droite, le manche contre le vent), il le laisse prendre de la vitesse, les 55 kt sont affichés, un palier, on a les 70 kt, montée initiale, on laisse la piste derrière nous. Echo Sierra est bien en l'air sans nous avoir fait entendre son avertisseur de décrochage. Le devis masse et centrage, ce n'est pas seulement pour ajouter une page dans le manuel de vol et une question au PPL théorique !

Ton rapporteur, ton bic et ta ficelle

C'est le moment de voir si le log de nav de Jordan est bien renseigné, si ses points de repère sont pertinents, si les calculs du cap sont bons, mais aussi si les radios les fréquences sont bien enregistrées, et tout cela, sans oublier de prendre un point de repère au loin. Pas question d'utiliser le GPS, c'est trop facile et surtout, ça tombe en panne.

On se rend alors compte que l'accessoire indispensable au pilote n'est pas le blouson d'aviateur ou une montre Garmin mais un bout de plastique transparent avec 3 couleurs, le rapporteur (pour calculer le temps de vol à 100 kt, prendre le côté vert) accompagné d'un Bic 4 couleurs (Tom Cruise n'en a même pas dans Top Gun) et d'un accessoire encore plus trivial, de ceux qui ne font pas rêver les filles ni les jeunes mâles qui ont soif d'aventure : de la ficelle.

En illustration, une bobine de ficelle de lin, pour plus de précision à propos de ce matériau fantastique, demandez à notre secrétaire, Alain Adam, qui est un expert sur le sujet.

Jordan a bossé comme un chef, il n'a pas de nœuds dans la tête mais un compas, il garde le cap, on coupe l'A29, c'est le moment de découvrir la poésie aéronautique : TRAMER.

- Top temps (une montre est quand même utile)
- Recaler le conservateur de cap (qui, comme il change tout le temps, ne conserve pas grand-chose), vérifier la **R**oute
- Altimétrie (trop haut ou trop bas)
- Moteur (tout dans le vert) ; **M**étéo (le plafond un peu bas, mais ça tient)
- Essence (on en a encore, c'est bon signe parce qu'on n'a pas de fuite, c'est un peu embêtant parce qu'on est encore lourd)
- **R**adio et **R**adio Navigation (pour l'instant c'est hors sujet).

Un petit doute sur la boucle de la Seine (est-ce la bonne, elles se ressemblent toutes), mais tout va bien on reconnaît l'abbaye de Jumièges, l'usine Technip au loin.



L'aigle de L'Aigle Saint-Michel : le Baladou



Jordan prend la piste de l'Aigle avec un peu d'appréhension, c'est la première fois qu'il pose Echo Sierra ailleurs qu'à LFAB, c'est l'émotion, on comprend. Tout se passe bien, il gare l'avion sur un aérodrome quasi désert, on se dirige vers le club-house de l'[APAM](#) pour se dégourdir les jambes, reprendre nos esprits et se préparer à la suite du vol. Nous sommes accueillis par un membre du club qui nous propose de nous faire faire le tour du hangar, et nous découvrons le [WA41](#), ses raids vers Chypre, Prague et j'en passe. Pour nous l'Aigle c'est déjà le bout du monde, alors Chypre... c'est du Mermoz, du Saint-Ex, du Guillaumet, du Daurat, la mystique de la ligne ! Ca fait rêver.

Le [Wassmer](#) est un avion rustique, robuste et bon marché avec une banquette de 3 places à l'arrière et un coffre. Il a une bonne tête et inspire confiance. C'est dans les vieilles marmites qu'on fait les meilleures soupes.

- Ça fait longtemps que vous l'avez ?
- Non, on vient de l'acheter.
- Combien ?
- Moins de 50 000 € avec deux radios 8.33 toutes neuves.
- Heu, beaucoup moins que 50 000 ?
- 32 000 exactement.

De quoi se faire plaisir « sans craquer le PEL », comme disent les jeunes. La météo s'améliore, le soleil perce les nuages, c'est le moment de partir vers Falaise.

Il faut trouver Falaise

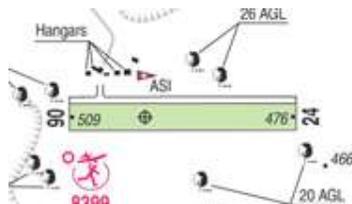
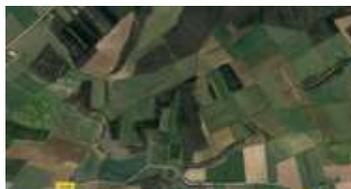


C'est à moi de piloter. Je mange un maximum de piste pour le laisser prendre ses 55 kt et ses 70 kt. Le fidèle Lycoming nous arrache tranquillement de la piste. Je suis un élève pilote maritime. J'aime bien aller au Tréport, à Berck, au Touquet, à Saint-Valéry pour faire juste une remise de gaz, au Havre pourquoi pas, et même à Deauville, on devrait essayer. C'est facile, il n'y a qu'à suivre la côte. Mais là, il faut trouver un terrain dans la pampa (© KWL) et comme le soleil commençait à sortir des nuages et qu'on était plein ouest... me voilà bien dans l'embarras.

- Prend un repère au loin !

Facile à dire.

que des bocages. Qu'est-ce qui bocage ? Un bocage. Les bas-connaissent pas les centrales de la Seine, les nœuds d'autoroute, les lignes de TGV ? Non, ils ne bocage. Mais heureusement, nous disposition. Quelle est la portée du la racine de la hauteur en pieds. Le on passe à 2200, la différence est de 35,32 (arrondi), donc à 2200 pieds la 35 NM. Si on se situe avant le VOR, et après, il affiche FROM. Bon, si on [racine carrée à la main](#) en posant ses A5 sur les genoux entre les logs de et les points de repère le plus loin complique. Mais on peut aussi en avance sur l'avion) ou utiliser une Finalement, le plus difficile n'est pas perd, on le retrouve, il n'y a qu'à se (qui ne conserve pas grand-chose) mais de trouver la piste. François (qui est né aux commandes d'un avion) la trouve plus vite que moi, Jordan la connaît (c'est là qu'il faisait du planeur quand il était petit). Je l'identifie au dernier moment grâce à un beau point de repère (mais qui n'est pas sur la VAC) : le dôme blanc d'un radar. Je commence un tour de piste un peu haut et rapide. Vent arrière, base et finale pour la 24, quelques turbulences en finale, ne pas se laisser surprendre, laisser l'avion descendre, contrôler la vitesse, faire attention au vent, arrondi le plus bas possible pour éviter les rebonds (un seul atterrissage, pas 3), la manette des gaz dans la poche, le train principal, tenir l'avion pour lui permettre de perdre sa vitesse, le train avant, la pompe, les volets, la radio. C'est bon, j'adore les pistes en herbe, c'est mon côté ardennais.



Quel repère ? Il n'y a ressemble à un Normands ne nucléaires, les boucles ponts suspendus, les connaissent que le avons un VOR à notre VOR ? Facile, 1,23 par VOR est à 952 pieds, 1248 dont la racine est portée du VOR est de l'instrument affiche TO ne sait pas extraire de calculs sur un format nav, les cartes, les VAC possible, ça se anticiper (toujours être calculatrice.

de suivre le cap, si on le servir du conservateur



Nous retrouvons le père de Jordan qui nous attend avec le repas. Il faut nourrir les pilotes (facteurs humains). Après avoir mangé (il y avait même le café), on fait un point météo, et on décide de pousser jusqu'à Avranches puis de remonter jusqu'à Granville pour y passer la nuit. Mes deux compagnons de voyage sont multi-connectés, ce qui permet de reprendre les nav (deux écoles s'opposent : SDVFR ou Mach7) et de trouver un hôtel, le pilote doit dormir (facteur humain encore). Jordan prend la piste sous les yeux de son père qui décolle derrière nous en JODEL D119 qui a vraiment un air de famille avec le DR 400 puisqu'ils ont le même papa : Jean Délémontez. Le train classique m'impressionne : lever la queue de l'avion avant son nez me semble contre intuitif malgré les explications des deux vieux loups de l'air. Je ne suis pas prêt de piloter un Me 109 (même en simulateur j'ai du mal avec celui là, Messerschmitt a dû oublier de lui mettre un train d'atterrissage).

La



patrouille du bocage

Ils ont mis au point un petit plaisir qu'il est raisonnable de réserver à ceux qui ont un carnet de vol à 4 chiffres : une patrouille. Impressionnant, ça demande de la concentration, de la rigueur et une sacrée assurance. La sœur de Jordan a pu faire de très belles photos avec son réflex. Qu'elle en soit remerciée. François rend les commandes à Jordan qui passe travers la ville de Falaise, ce qui nous donne l'occasion d'apercevoir le donjon du château de Guillaume de Normandie, puis il met le cap sur Avranches, travers Condé-sur-Noireau, on ne tarde pas à deviner à l'horizon ce qu'on imaginait être le Mont Saint-Michel mais qui était en réalité l'îlot de Tombelaine.





Des moutons aux paras

La 03-21 de [LFRW](#) comporte quelques particularités. Elle est à 25 pieds au-dessus du niveau de la mer et inondée par la marée quand elle atteint de forts coefficients (il faut patienter 1 mois pour la réutiliser), elle est à la fois en herbe et en dur (880m sur 108m en herbe avec une bande de 400m sur 10m au milieu dur) mais il y a aussi les moutons qui vaquent à leur aise (ils sont chez eux) et sans la moindre barrière.

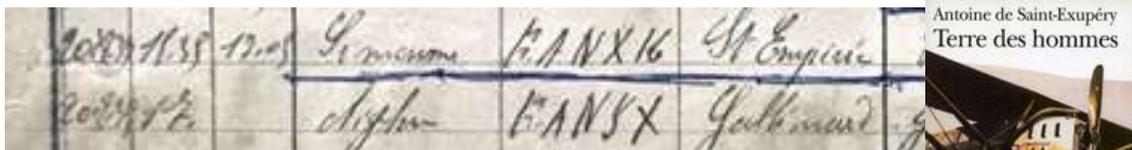
Mais avant de découvrir tout cela, le 123.5 nous apprend qu'il y a du largage de parachutistes. Une voile, ça devrait aller... puis deux, trois, quatre, six, ça devient plus délicat. Jordan reste calme, prêt à faire face, François gère la situation avec le professionnalisme qui le caractérise, j'essaie de trouver la place sur la banquette arrière pour me mettre en PLS. Finalement les choses ne sont pas si terribles, (avec une piste de 108 m de large, difficile d'en sortir!) Echo Sierra est posé. Les moutons sont restés sages, un Cessna Caravan embarque des paras, un hélicoptère, un autogire, des DR... du monde partout et même un placeur qui accueille Jordan et le gare. C'est le moment de mettre en pratique les leçons du [PPL](#).

Ambiance de fête sur la plate-forme, [Abeille Parachutisme](#) fait une animation pour le week-end prolongé : il y a des paras partout, en tenues de vol bariolées, les hangars sont occupés par des amateurs de sensations fortes qui plient leur voile, on en voit courir, leur gros sac à parachute dans le dos, pour ne pas louper un vol. Le Cessna fait rotation sur rotation, il y a même un semi-remorque de carburant pour faire les pleins. Des familles et des amis attendent de voir se déplier les voiles, l'hélicoptère fait des survols de la baie (mais pas du Mont), et pourtant le temps n'était pas vraiment de la partie.





Il faut signer le livre de passage, et LFRW nous réserve une dernière surprise, nous avons été précédés, il y a quelques années quand même, par un très illustre aviateur : Antoine de Saint-Exupéry y a posé son Caudron Simoun en 1937 et son éditeur Gallimard en Caudron Aiglon.



Accueil très chaleureux, plein d'anecdotes, visite des hangars, et une nouvelle peu engageante, on nous apprend que la veille, un DR400 de Granville s'est crashé, un blessé léger mais l'avion est en morceaux. Cela nous rappelle que pour bien profiter de notre passion, il faut déjà être le plus rigoureux possible, un avion n'est pas une mobylette.

Il faut donc se remettre en tête la petite branche de nav qui reste à faire et la carte VAC de Granville. C'est à moi de reprendre le manche, je me fais briefer par François : ton capot, tes points de repères, tes paramètres, anticipe et laisse faire l'avion.

Je m'aligne et prends bien le temps de préparer l'avion pour le décollage qui doit commencer sur l'herbe et finir sur le bitume, avec une petite marche à la jonction. Je révise mentalement tous les gestes à faire et entends François me dire : « dépêche-toi, il y a les moutons qui arrivent ! ».

Plein gaz, c'est parti pour la baie du Mont Saint-Michel. Je n'ai pas la tête à profiter du paysage, cependant, bonne nouvelle, je retrouve la mer et des points de repères sur la côte. Trouver Granville n'est pas difficile. Jordan, en place arrière, prend le temps de faire quelques belles photos.



L'arrivée à Granville ne pose pas de problème, la piste est longue, en dur, face à la mer. C'est le moment d'essayer la carte Total. On range l'avion, sort les sacs et nous voilà partis vers la plage pour une petite marche vers l'hôtel. On y reste pour dîner, la cuisine est bonne, l'endroit agréable, c'est la fin de la saison, seules quelques tables sont occupées. La Manche nous réserve un beau coucher de soleil. Après le repas, on investit le bar avec nos cartes et notre matériel pour préparer les navs. On attire l'attention, forcément, d'un groupe de clients : le responsable d'Abeille Parachutisme est là avec sa petite famille. Le lendemain, il nous proposera de nous conduire en Mercedes classe S jusqu'aux pieds l'Echo Sierra !



La douceur angevine

Je reprends les commandes, l'avion, est toujours aussi chargé mais la piste est longue, le temps magnifique, les conditions sont bonnes. On survole à nouveau la baie du Mont Saint-Michel, François incline l'avion pour nous faire profiter du paysage. Cap vers Laval, ce qui signifie, retour dans la pampa. Travers Fougères, contact avec le SIV Rennes. Une fois encore un moment d'angoisse pour trouver LFOV.

- Anticipe ! Quand tu n'as plus rien à faire, pense à faire ce que tu vas avoir à faire !
- Facile à dire, mais peut-être contradictoire.
- Pas de nœuds dans la tête, un repère au loin !
- SIV Rennes, ES êtes-vous en vue de Laval ?
- F-ES, mon élève cherche le terrain...

Il faudrait étudier les motivations profondes des élèves pilotes : soit d'aventures et trop plein de testostérone ou tendances masochistes ?

- Pas de nœuds, regarde ton capot !

Prise de terrain en étape de base à Laval, il n'y a personne ou presque. Un tour à la pompe (carte Total encore). On se dégourdit les jambes et Jordan va payer la taxe.

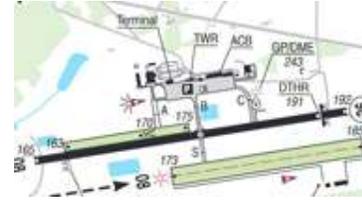
Mon défi, et je l'accepte, est de trouver Angers.

Atterrissage à Angers, un vrai plaisir grâce au PAPI, j'adore cet outil, simple, efficace et sécurisant : 2 rouges, 2 blanches et il n'y a plus qu'à se laisser descendre jusqu'à l'arrondi.

LFJR est un vrai aéroport, avec une aérogare, une tour de contrôle (sans contrôle), un restaurant manifestement réputé (c'est le seul endroit où il y a quelqu'un) dans lequel on mange très bien (nous avons testé), un club-house luxueux. Préparation de navs pour la suite sur la terrasse, un planeur décolle au treuil, sacré spectacle et sacrée pente max !

Dans un hangar, il y a là une belle collection de Stampe.

Comme François nous a vanté les mérites de l'endroit, nous allons visiter le musée régional de l'air, Espace Air Passion.



Tu vois, un 747 ça se pilote comme une mobylette !

François nous présente Christian Ravel, un pilote de 747 (entre autre) à la retraite qui voue sa vie à l'aviation. Avec son association, il récupère, collectionne, archive... tout ce qui concerne l'aviation légère. Le [musée](#) vaut le détour, les réserves encore plus, les ateliers plus encore, les archives semblent être une véritable mine d'or pour tous les chercheurs, historiens, biographes. Mais Christian, à lui tout seul, justifie qu'on se soit posé à Angers. En dehors du fait qu'il a dû piloter tout ce qui vole (comme cette aile volante [Fauvel](#) suspendue au-dessus de nous), il est intarissable, connaît chaque avion du musée (ou ce qu'il en reste), les

conditions dans lesquelles il l'a récupéré ; il raconte les dons, les coups de

chance, les sauvetages de la casse, etc.

Chaque recoin du hangar contient un morceau d'histoire de l'aviation et le sujet d'un récit ou d'un roman sur le ciel des hommes ou les hommes du ciel. Ici, des fuselages ; là, des ailes, des pneus, des hélices, des trains d'atterrissage, des moteurs. Je remarque une étrange pièce en bois : le gabarit de la verrière du P 47. Dans l'atelier, on trouve un [Cessna Bobcat](#) en cours de restauration, comme à l'époque car l'atelier est agréé par l'OSAC. Les travaux du musée sont



aussi reconnus le ministère de la culture. La structure est en tubes soudés, mais tout le reste est en bois, un travail humble et patient. Ces avions sont les monuments historiques du XX^e siècle. Vous pouvez en [adopter](#) un pour aider à sa restauration.

Dans le musée, on trouve des machines qui nous font prendre conscience de ce à quoi peut conduire la folie des hommes. Le Pou du ciel, légendaire, François nous fait remarquer qu'il n'a pas d'ailerons, il tourne au palonnier et au roulis induit... Le plus dingue : le [Cri-Cri](#), cet avion à peine plus grand qu'une maquette ! Il faut le voir en vrai, à côté, Echo Sierra fait figure d'A380. On rentre dans un Broussard, Jordan s'installe aux commandes d'un Fouga, on admire respectueusement le « [Jupiter](#) » la fierté de notre hôte, dont la restauration vient d'être achevée après 20 ans de travail.

J'aperçois une drôle de silhouette sur le parking, en contre jour, elle me fait vaguement penser à un Lysander dont on aurait retiré les énormes capotages de roue. François me dit que c'est un [Morane Saulnier MS505 Criquet](#) dérivé du célèbre [Fiesler Storch](#), remotorisé avec un moteur en étoile pour la marine française... d'où l'allure de Lysander. Il est prêt au décollage (190 € l'heure de vol). Pour se mettre aux commandes il faut non seulement être breveté en aéronautique mais aussi en alpinisme. Sans avoir le droit de mettre les gaz (je suis encore trop petit) j'ai réussi à me hisser derrière le tableau de bord. On a l'impression d'être dans la nacelle d'un de ces manèges de parc d'attraction qui mettent à mal l'estomac : des câbles, des tubes, des écrous, des boulons, une odeur de ferraille chauffée et d'huile. Ce n'est pas un engin pour pilote du dimanche.

- Tu vois la manivelle et la chaîne à vélo sur ta gauche ?
- Oui, c'est pour quoi faire ?
- C'est pour baisser les volets !

On va avoir l'honneur d'aider les bénévoles de l'association à ranger cet avion de légende.

On reste stupéfait devant un gigantesque Wasp Major, Jordan manque de faire une attaque devant un Rolls Royce Merlin XX et tombe amoureux des moteurs Renault en ligne. Je fais un tour dans l'espace du musée consacré au centenaire de la disparition de Roland Garros dont la tombe est à Vouziers, où je suis né. Il y a 30 ans, mon père organisait un [meeting aérien](#) pour commémorer sa naissance. L'aviation est souvent une histoire de famille.

**CENTENAIRE
DE ROLAND GARROS**
VOUZIER - ST MOREL
1^{er} et 2 OCTOBRE 1988

Christian me commente le tableau de bord du Piper J3 :

- Tu vois, il n'y a que l'essentiel et encore ça, ça ne sert à rien, ça non plus. Une bille, un compte tour, un compas. Moins il y en a, plus c'est simple, plus c'est robuste. Tu pilotes avec l'horizon et le capot, c'est comme ça que je faisais en 747, ça se pilote comme une mobylette. Tous les trucs électroniques, c'est que des emmerdes, ça tombe en panne tout le temps et ça coûte cher.





MC-15 Cricket

Remontée à l'été 1928

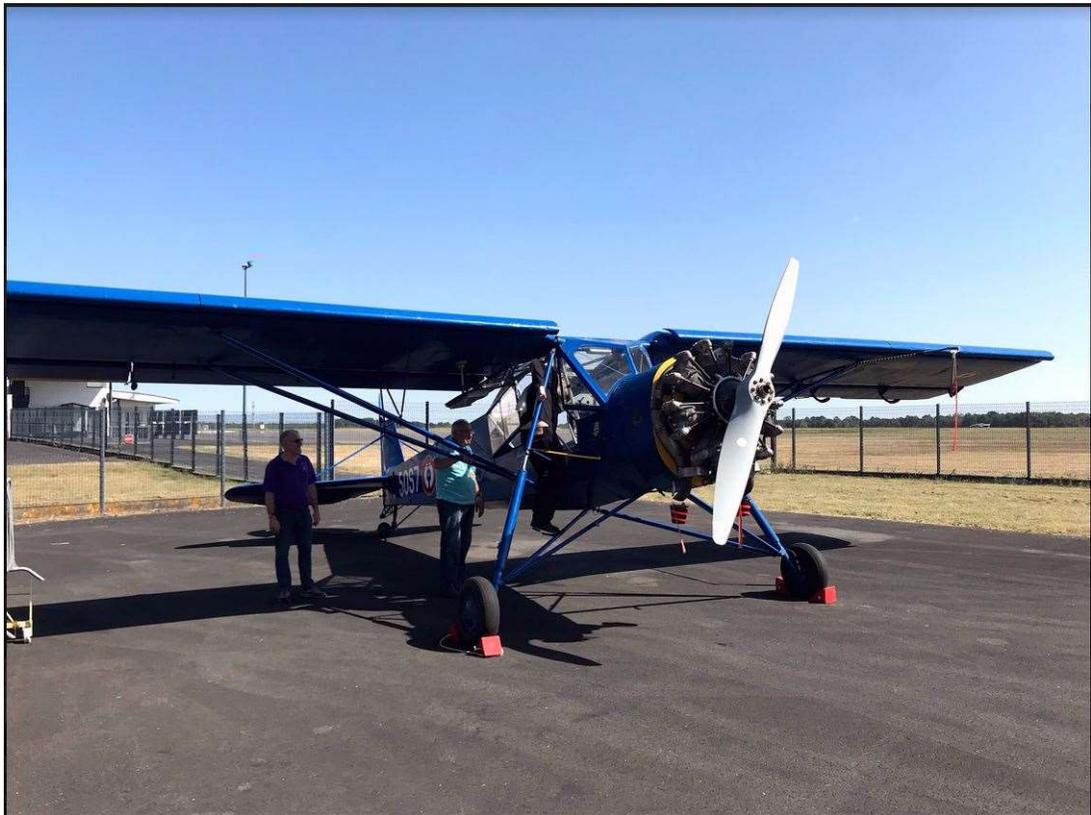
Le MC-15 Cricket est un avion biplan à moteur à pistons, conçu par le constructeur français Morane-Saulnier. Il est le premier avion à moteur à pistons à avoir été construit en France. Il est basé sur le biplan à voilure fixe Morane-Saulnier MS-800, qui était un avion de tourisme à deux places. Le MC-15 Cricket est un avion à deux places, avec un moteur à pistons de 100 CV. Il est équipé d'un train d'atterrissage fixe et d'une voilure à double voilure. Le MC-15 Cricket a été construit en 1928 et a été utilisé par l'Armée de l'Air française. Il est maintenant conservé au Musée de l'Aviation de France à Paris-Montigny-Lez-Tournaï.

Cricket

Le Cricket est le plus petit Morane de l'histoire de l'aviation.

Le Cricket est le plus petit Morane de l'histoire de l'aviation. Il est basé sur le biplan à voilure fixe Morane-Saulnier MS-800, qui était un avion de tourisme à deux places. Le Cricket est un avion à deux places, avec un moteur à pistons de 100 CV. Il est équipé d'un train d'atterrissage fixe et d'une voilure à double voilure. Le Cricket a été construit en 1928 et a été utilisé par l'Armée de l'Air française. Il est maintenant conservé au Musée de l'Aviation de France à Paris-Montigny-Lez-Tournaï.

Le Cricket est le plus petit Morane de l'histoire de l'aviation. Il est basé sur le biplan à voilure fixe Morane-Saulnier MS-800, qui était un avion de tourisme à deux places. Le Cricket est un avion à deux places, avec un moteur à pistons de 100 CV. Il est équipé d'un train d'atterrissage fixe et d'une voilure à double voilure. Le Cricket a été construit en 1928 et a été utilisé par l'Armée de l'Air française. Il est maintenant conservé au Musée de l'Aviation de France à Paris-Montigny-Lez-Tournaï.





LIMITATIONS
- MASSES MAXIMALES AUTORISEES: 1050 kg
- REMORQUAGE PLANEUR
- Spécimens et matériel
- Masse maximale de planor remorqué: 100 kg
- Vitesse maximale de remorquage: 35 km/h
- Vitesse maximale de vent: 20 kt (20 km/h)
- MANOEUVRES AEROBATIQUES INTERDITES
- UTILISATION EN VOYAGE
- 1. personnes et matériel y compris le planor

Cet avion est utilisable dans le régime de
certification de transporteur national
à condition que son constructeur en
ait obtenu et se conforme au certificat
de certification national. Pour connaître les
détails de ses limites voir l'avis.

RSA

Revoir sa Normandie



Jordan prépare l'avion pour le retour, il faut être rentré avant la nuit aéronautique. Initialement on avait prévu une étape à Mortagne, mais comme il a fait chaud (28° sur la piste d'Angers à 17 heures), l'air est moins porteur, Echo Sierra a eu besoin de plus de piste pour décoller (cf. le manuel de vol), mieux vaut être prudent (on a encore en mémoire la mésaventure de nos collègues de Granville) donc François renonce aux pistes courtes, c'est à Rouen que nous ferons notre dernière étape. C'est au tour de Jordan de traverser la pampa. Quelle est cette forêt ? Et cette autoroute ? A ma place de sac de sable, c'est plus facile de suivre la route sur la carte, on comprend l'intérêt du copilote en navigation. Puis, il faut décrypter le message de la zone d'Evreux qui est bien trop rapide pour les débutants que nous sommes, on le comprend mieux en anglais qu'en français, l'ATIS de Rouen nous donne l'information India. François fait passer Jordan verticale Saint-Cyr la campagne pour nous montrer une belle piste privée, en dur, au milieu des bois avec son hangar et ses raquettes. Comme diraient mes élèves : « il y en a qui se mettent bien ! ».

Rouen, le contrôle prend Jordan en charge, quelques trafics, un hélicoptère du SAMU, une connaissance de François, il y a plus de monde à Rouen qu'à Angers. On prévoit d'aller visiter la tour mais impossible de sortir du terrain. On tente une visite à l'aéro-club, le hangar est ouvert mais pas le local du club. Un Cessna 152 est sorti. Personne. Parfois les ambiances d'aérodromes sont un peu particulières, un peu fin du monde, surtout quand on découvre un DR400 les trains repliés, les capots moteur arrachés et l'hélice éclatée sur le côté du parking. Je dois reprendre le manche pour la dernière branche de la nav, je ne suis pas superstitieux mais c'est la deuxième fois que je vois un DR400 accidenté avant de me mettre aux commandes. Restons cartésiens.

Voir danser la mer

Après avoir fait les essais moteur en Tango 3 (alors que je cherchais Tango 4...), je mets le cap au 354° pour LFAB. La fatigue commence à se faire sentir, je croise l'A29, oublie TRAMER (au plus grand dam de François) laisse les éoliennes des Grandes-Ventes sur la droite, ce sera Varengeville plutôt que Dieppe, et ça nous donne l'occasion de survoler Lammerville. Il n'y a pas de manche à air, le terrain n'est pas encore ouvert. La mer est bien là, avec elle, impossible de se perdre. Verticale LFAB au soleil couchant, un ULM dans le circuit ; je choisis la 13, tour de piste, axe, plan, vitesse.

- Tu vois ton 13, il ne doit pas bouger !

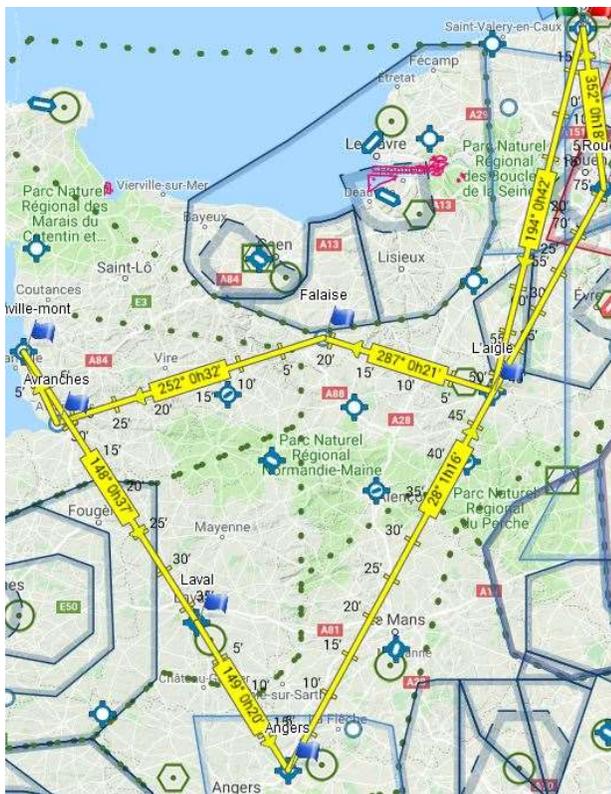
L'image du DR400 de Rouen me passe dans la tête.

- Pas de nœuds, un repère !

Les roues d'Echo Sierra touchent la piste et restent accrochées à l'avion.

- Echo Sierra piste dégagée.
- Echo Sierra au parking hangar, je quitte la fréquence.

Il est 21 heures, un peu de paperasse et une bière pour arroser ce périple moins ambitieux que celui initialement prévu mais déjà riche en expériences. Mais il faudra encore travailler pour maîtriser l'avion. C'est en bûchant qu'on devient bûcheron.



Diamonds are for ever

Le lendemain, j'arrive à 9 heures au club. On s'y était donné rendez-vous pour nettoyer l'avion et faire les comptes. Je suis en avance. Il bruine, le plafond est très bas, gris. Un vrai temps de Normandie. Le local du club est resté branché sur la fréquence, j'entends un trafic qui arrive dans le circuit. En voilà un qui n'a pas peur ou qui ne vol pas en VFR. J'entends juste la fin de son immatriculation, je ne suis pas encore bien réveillé. En me rendant au hangar pour aller faire la toilette d'Echo Sierra, je vois un [Diamond](#) sortir de la couche dans l'axe de la piste, toucher en 13, remettre les gaz (quelle musique !) et bondir vers le ciel pour percer les nuages. Quel beau spectacle.

Le pilotage c'est difficile, c'est long, c'est cher, mais c'est bon !

Florian

Merci à Jordan et à sa sœur pour les photos, à son père et sa mère pour le repas.
Et surtout merci à François pour sa patience et son dévouement.
Merci à Echo Sierra d'avoir tenu bon.