

# HELIVENTURE

## 1<sup>ère</sup> Etape Samedi 14 Juillet

Symboliquement, trois Ecureuil et l'Agusta 109 ont décollé les uns derrière les autres d'Issy-les-Moulineaux, l'héliport de Paris. Un autre appareil permettait d'immortaliser ce départ vers Oshkosh (voir photos ci-dessous).

Un départ au chrono, puisque une interdiction de vol tombait en région parisienne à 10 heures en vue du défilé aérien du 14 juillet.

Lors du passage à la verticale de l'aérodrome de Pontoise, les participants d'HéliVenture ont d'ailleurs pu apercevoir des Gazelle militaires stationnées qui commençaient à mettre en route.

Le vrai rassemblement de l'escadrille d'HéliVenture est intervenu au Touquet.

La météo d'abord maussade s'est vite améliorée avec une visibilité et un plafond ne gênant pas les opérations.

Lors d'un petit déjeuner, le maire du Touquet, M. Léonce Desprez, a reçu les équipages qui lui ont été présentés.

Puis un premier briefing technique a été l'occasion de distribuer le remarquable roadbook réalisé par l'équipage belge du Robinson R44, de rédiger les plans de vol. Cette opération sera répétée 26 fois pendant HéliVenture, à l'occasion des 26 étapes prévues pour avitailler en carburant ou passer la nuit.

Après un avitaillement à Tee Side, les hélicos sont arrivés à Wick avec quelque difficulté lors des derniers milles.

Si le trajet sur l'Angleterre puis l'Ecosse s'est déroulé par beau temps, seul l'aérodrome de Wick était bouché mais restait accessible à une voilure tournante.

Les équipages se sont ensuite répartis dans deux hélicos pour rejoindre l'hôtel de l'autre côté de la presqu'île et se poser sur un terrain de foot à Thurso. Ce fut pour les habitants probablement l'attraction de l'année.

Dimanche, température fraîche de 12°C et vent glacial sur l'aérodrome mais les conditions météo sont bonnes pour gagner Vagar aux îles Feroë.

# HELIVENTURE

## 1ère Etape Samedi 14 Juillet

Samedi 14 Juillet - 08h00 locales

LFPI - Hélicoptère de Paris - Paris, France

Mise en route de 3 Ecureuil et de l'Agusta 109



Décollage de l'Agusta devant les deux Ecureuil



Départ groupé à 4 machines : Agusta 109 et Ecureuil

L'Agusta 109 avec l'équipe de LCI à bord

# HELIVENTURE

## 1ère Etape Samedi 14 Juillet

Départ groupé à 4 machines : Agusta 109 et Ecureuils



L'Agusta 109 avec l'équipe de LCI à bord



# 2ème Etape Dimanche 15 Juillet (1/2) Wick (Ecosse) - Isafjordur (Islande) - 678 nm

Pour l'équipage de tout aéronef qui traverse l'Atlantique, Wick en Ecosse, non loin d'Aberdeen, est l'escale obligée pour une cérémonie très spéciale : la location d'une combinaison de survie étanche suivie d'une séance de gymnastique pour enfiler ce vêtement censé permettre de flotter le temps que des secours arrivent en cas de chute à la mer. La survie en eau froide, inférieure à 5°C dans ces contrées, est, en effet, limitée à quelques minutes sans équipement adéquat. « Nous avons tous l'air de pingouins » commente l'un des pilotes d'HéliVenture, engoncé dans son vêtements après s'être équipé.

Au décollage de Wick, les conditions météorologiques sont bonnes et le resteront pendant l'essentiel de la traversée de 250 milles nautiques vers Vagar, l'unique aéroport des îles Féroé. Les participants signalent toutefois des passages bas temporaires, notamment près de l'arrivée mais l'aérodrome lui-même est clair.

S'agit-il d'un aéroport ou d'un altiport ? La piste en pente, le relief à passer lors de l'approche fait pencher pour la deuxième hypothèse. Mais dans un cas comme dans l'autre, cela ne contrarie guère les hélicoptères.

Leurs équipages, de plus, peuvent admirer la beauté du site, d'un terrain niché au fond d'un fjord avec son village de pêcheurs, son port de plaisance. La pêche, le tourisme, la pisciculture sont les principales activités de ces îles qui sont aussi bases de départ pour les plates-formes pétrolières. Une activité où l'hélicoptère est roi pour la desserte de ces sites.

A l'aéroport, des salles d'embarquement spéciales sont prévues pour les pétroliers qui enfilent aussi la combinaison citée ci-dessus.

Cette deuxième journée restera comme très « électrique » dans les annales d'HéliVenture 2007.

A Wick, l'Alouette 2 de Pascal Petitgenet et David Dahdi (Alouette 2 n° 1003) refusait de démarrer, un relais ayant brûlé. Cela ne désarma pas nos deux compères qui trouvaient le moyen de réparer en moins d'une heure tandis qu'une pièce de rechange leur est envoyée en Islande par transporteur rapide.

## 2<sup>ème</sup> Etape Dimanche 15 Juillet (2/2) Wick (Ecosse) - Isafjordur (Islande) - 678 nm

A l'arrivée à Vagar, Gérard David qui vole avec Michel Fabry sur l'Ecureuil TS, a du mal à se décoller de son siège tellement il a transpiré...

Une demi-heure après le départ de Wick, l'alarme de défaut de génératrice s'est allumée, montrant que l'énergie électrique n'était plus produite. Heureusement, la turbine tourne toujours sans broncher et n'a pas de raison de s'arrêter, étant indépendante du circuit électrique. Mais Gérard l'a oublié et s'inquiète car les instruments de bord s'éteignent les uns après les autres. La sueur coule à flot quand la pression d'huile chute et que le niveau des réservoirs descend plus vite que prévu. Les ampères étant de plus en plus rares, la radio s'arrête. Heureusement Michel a emporté un appareil portable pour contacter le contrôle aérien de Vagar. Le GPS, lui, fonctionne sur les piles de secours. A Vagar, par bonheur, Atlantic Airways, la compagnie d'hélicoptères locale emploie un ingénieur électricien qui détecte la panne. Là aussi, c'est une broutille : un boîtier dont deux contacts charbonnent, ce qui empêchait la génératrice de produire du courant.

Pour la deuxième partie de la journée, soit 253 NM pour aller à Hornafjordur sur la côte est de l'Islande, des passages nuageux bas ont demandé toute l'attention des équipages volant parfois à une centaine de pieds au-dessus de la mer.

La troisième partie de la journée vers Reykjavik s'est terminée pour la plupart des équipages par un bain, volontaire au Blue Lagoon, cette piscine naturelle d'eau chaude, une des curiosités d'Islande. Pas de GPS pour y aller, la navigation peut d'ailleurs s'effectuer au pif, les odeurs de soufre servant de guide.

Cerise sur le gâteau, les voilures tournantes se sont posées au plus près du Blue Lagoon en utilisant un des parkings réservés aux autocars.

# 3<sup>ème</sup> Etape Lundi 16 Juillet (1/2) Reykjavik (Islande) - Kulusuk (Groenland) - 561nm

Le Groenland se mérite vers Kulusuk sur le cercle polaire.

La prévision météorologique, lundi matin au départ de Reykjavik, n'est pas des plus souriantes : une dépression traîne au sud-ouest du Groenland et se déplace vers l'est à 10 nœuds. L'iso 0°C est à 7500 pieds. C'est l'altitude à partir de laquelle le givrage est probable si l'on traverse des zones humides.

Malgré le beau soleil sur l'aéroport de Reykjavik où les hélicoptères voisinent avec les plus beaux jets d'affaires en convoi vers les bases de leurs clients, il semble urgent d'attendre.

Il est toutefois possible de gagner quelques milles vers l'ouest en transportant la caravane d'HéliVenture à Isafjordur (BIIS) sur la côte nord-ouest de l'Islande. Ce premier vol de 122 NM est un ravissement pour les yeux avec la traversée de l'île au relief volcanique prolongé par des fjords. Seule la végétation reste timide pour ne pas dire inexistante sur ces paysages lunaires.

Niché au fond d'un fjord, l'aérodrome construit sur une digue est desservi par une liaison quotidienne en avion avec Reykjavik.

Pendant que se règlent les formalités de plan de vol sur une route qui n'est pas standard, la stratégie des pilotes d'HéliVenture s'élabore. C'est une des traversées maritimes les plus délicates du raid.

Certains appareils comme l'Agusta 109 ou les deux Ecureuil peuvent passer en direct (350 NM), c'est-à-dire s'affranchir d'un arrêt carburant. Sodul, un aérodrome désaffecté, situé un peu au nord de Kulusuk, a l'intérêt de n'être qu'à 235 NM de l'Islande au lieu de 350 et de permettre de remettre dans les réservoirs du carburant emportés en jerrycans. C'est un choix nécessaire pour l'Alouette II et le Robinson 44.

Des rendez-vous sur l'aérodrome (ou sur n'importe quel autre point de la côte) seront fixés, communiqués par téléphone satellite aux ravitailleurs en transmettant la position GPS de l'escale improvisée.

# Mardi 17 Juillet (1/3)

## Reykjavik - Kulusuk (suite) - Kangerlussuaq (Groenland)

Mardi en milieu d'après-midi (à l'heure locale de Kulusuk), l'Ecureuil bimoteur de Bruno Lamos et Marc Mongeau est arrivé d'Isafjordur après 3h10 de traversée avec une mauvaise nouvelle : en effectuant la visite prévol de leur Robinson R44, Paul Bossens et Peter Koekelkoren ont découvert une courroie de transmission fendue.

Malgré la présence de trois autres, il n'était pas raisonnable d'envisager de décoller.

L'équipage belge qui avait beaucoup travaillé à l'organisation d'HéliVenture, en réalisant notamment un roadbook très complet, renonce donc à aller à Oshkosh.

L'Alouette II de Pascal Petitgenet et David Dahdi, assez lente avec une vitesse moyenne de 85 nœuds et une quantité limitée de carburant, ne pouvait rallier directement Kulusuk. Aussi avait-il été convenu avec l'équipage qu'il choisisse la route la plus courte vers le Groenland puis de longer la côte vers le sud et Kulusuk.

Dès que l'alarme de bas niveau de carburant (environ quinze minutes avant l'arrêt de la turbine), l'Alouette atterrit sur le plus proche espace disponible.

L'Agusta 109 piloté par François Minard, arrivé la veille à Kulusuk, était déjà en vol à l'heure estimée d'arrivée de Petitgenet pour transférer du carburant. Groenland oblige, le meilleur lieu de rencontre était un glacier au soleil au nord de Kulusuk. Se poser sur un iceberg n'était pas possible, car la brume de mer cachait les glaces flottantes.

Etat des lieux mardi après-midi : les participants d'HéliVenture sont prêts à escalader 3 000 mètres d'altitude pour franchir les sommets du Groenland à la hauteur moyenne des Alpes pour traverser jusqu'à Kangerlussuaq sur la côte ouest. Si la météo le veut bien.

Après analyse des prévisions et des cartes météo, puis consultation d'un prévisionniste locale, cela pourrait passer. La dépression est proche de la route directe mais entre la banquise et la base des nuages, il y a 4 000 pieds sans nuage, annonce, à tort, le spécialiste local.

Cela correspondait, certes, à la situation du matin.

En fait, la météo sur l'icecap est exécrable.

# 3<sup>ème</sup> Etape Lundi 16 Juillet (2/3) Reykjavik - Kulusuk (suite) - Kangerlussuaq (Groenland)

Les deux Ecureuil décollent les premiers. L'altitude de sécurité, aujourd'hui est de 12 000 pieds. C'est celle qui garantit les liaisons radio avec l'organisme de contrôle aérien de Sondestrom sur la côte ouest. Mais les hélicos peuvent voler plus bas en fonction du relief. La puissance de l'Écureuil bimoteur de Bruno Lamos et Marc Mongeot lui permet d'atteindre une altitude à peu près confortable.

Derrière, Gérard David et Michel Fabry « rament » sur leur monomoteur qui peine à monter tant que la machine ne sera pas allégée en consommant une partie du carburant.

Et la panne dont a déjà été victime TS entre l'Ecosse et les îles Féroé se reproduit : l'alarme de fonctionnement de la génératrice s'allume. Le fonctionnement de la turbine n'est pas en cause mais les « accessoires » comme la radio, l'horizon artificiel, etc. sont off. La sécurité du vol reste assurée mais la situation n'est pas confortable.

Gérard coupe l'interrupteur électrique général puis rebranche ponctuellement pour donner des informations par radio et vérifier les paramètres de la machine. Pour ajouter un peu de stress, le givrage se met de la partie, ce qui réduit considérablement les performances de l'hélicoptère.

Surviennent quelques rafales de neige. « J'ai vraiment eu la trouille », avoue Gérard David, « à un moment nous étions en stationnaire sans monter ».

A Kangerlussuaq, sur l'ancienne base américaine de la guerre froide située au fond d'un fjord de la côte ouest, arrive l'Ecureuil de Bruno Lamos et Marc Mongeau après 3h30 de vol puis l'Agusta 109 de François Minard qui a joué un fabuleux rôle de chien de garde, relayant sans cesse les infos et faisant profiter les autres pilotes de son expérience.

L'Ecureuil monomoteur de l'équipage David/Fabry se pose après 4h55 de vol.

# 3<sup>ème</sup> Etape Lundi 16 Juillet (3/3) Reykjavik - Kulusuk (suite) - Kangerlussuaq (Groenland)

François Minard explique pourquoi l'Alouette 2 de Pascal Petitgenet et David Dahdi ne donne pas de nouvelle. L'équipage a annoncé par radio qu'il ne parvenait pas à monter compte-tenu de la masse de l'hélicoptère. « Cela vibre et je dois utiliser mes genoux pour tenir le manche », explique-il Pascal. Ils décident donc de se poser en sécurité sur un rocher à un millier de mètres d'altitude près du point Masik à environ 80 NM de Kulusuk.

Grâce au relais radio du bimoteur Diamond DA 42 d'Olivier Jouis, ils clôturent le plan de vol. Les deux baroudeurs passent la nuit sur la banquise au cercle polaire. Parler de nuit est d'ailleurs impropre car il fait jour 24 heures sur 24 à cette époque de l'année.

Pascal et David attendent une fenêtre météo pour prendre une décision : passer le Groenland en direct si les performances de la machine en altitude et la météo le permettent ou faire le long tour par le sud du Groenland.

Mercredi matin, un contact radio établi avec un hélicoptère Lynx embarqué sur une frégate de la marine danoise permet de confirmer qu'ils sont en bonne forme et procèdent à un petit bricolage mécanique avant de remettre en route. Ils ont regagné Kulusuk dans le courant de la journée de mercredi.

Le reste des équipages d'HéliVenture passe la journée de mercredi à attendre à « Kangerlussuaq-plage » sous la pluie, ayant épuisé toutes les ressources gastronomiques locales entre la cantine de l'aéroport et la pizzeria d'en face.

# HELIVENTURE



# HELIVENTURE

