

Aviation et Pilote

# Aviation et Pilote

DECEMBRE 2017



AVIONIQUE

La Garmin D2 Charlie

TRANSPORT

Chalair passe à l'ATR



EN VOL

## Aquila A211 GX

Deutsche Qualität !

L 15865 - 527 - F : 5,95 € - RD

ENTRETIEN



La révision moteur

HÉLICOPTÈRE



Hégé à Toussus

CARNET DE VOL



Cap sur Marrakech



Direction Etampes au départ de Toussus-Le-Noble. Sophie est aux commandes pour un vol d'instruction: un peu de radio, trois atterrissages, une autorotation avant la pluie.

## Hégé décolle à Toussus

Basée à Toussus-le-Noble, la petite école Hégé-Hélicoptère est en plein développement. Elle offre un large panel de formations, entre le PPL (H), les cursus professionnels en intégré ou modulaire et les stages instructeurs. Elle fait également du travail aérien, permettant aux professionnels de l'école de se faire les pales. Qui dit petite structure, dit également ambiance conviviale.

TEXTE & PHOTOS JM BOSSUET

**A**érodrome de Toussus, le 6 octobre. Météo mitigée, soleil et nuages. Sophie n'est pas stressée. Consciencieusement, elle fait le tour du R44 sur le parking Hégé-Hélicoptère, derrière Helidan à Toussus-le-Noble. Meticuleuse comme une pilote d'hélico se doit être avant chaque vol. Bien sûr, elle a déjà volé sur l'appareil

mais pas très souvent : sa monture habituelle est plutôt le R22, la machine d'école. Il faut dire que Sophie est élève chez Hégé-Hélicoptère depuis bientôt un an, en courte finale pour le PPL (H). Il semble que les filles soient de plus en plus nombreuses à préférer l'hélico. Le briefing de Philippe, l'instructeur, déroule le programme. Aujourd'hui, c'est un petit vol d'une heure maxi avec procédure d'atterrissage sur un terrain, utilisation

de la radio et deux ou trois autorotations.

11 heures, c'est la mise en route. 7 minutes plus tard, Juliet Lima est sur la FATO attendant le feu vert du contrôle. On décolle tout en gardant bien en vue un PA28 qui décolle en parallèle. La fréquence du SIV est affichée et, quelques minutes plus tard, on quitte Chevreuse info avec un transpondeur 7000. Le plafond n'est pas bien haut, entre 1600 et 1700 ft.

On évolue en regardant bien dehors (la sacro-sainte règle), mais tout va beaucoup plus vite : « 80 kt, tu as le temps, à 110 kt, tout va beaucoup plus vite. Et donc, la tenue du vario doit être beaucoup plus précise. Un coup de cyclique et tu montes tout de suite ». Entre-temps, on a laissé les barbules à Toussus et Étampes est sous le soleil. Sophie ne paraît pas perturbée par ma présence, elle affiche méthodiquement la fréquence

d'Étampes 129.900 pour contacter l'ATIS. Un circuit main droite, une piste 24, un vent du 250... À la radio, Sophie gère sa phraséologie mais se plante sur son estimée, le R44 file... Au lieu d'être à 10 minutes, on est à quatre, on aperçoit déjà la plate-forme au loin.

Le tour de piste est à 1500 ft et le contrôle nous invite à monter à 2000 afin de mieux nous intégrer. Avant tout, il faut d'abord ralentir la machine en la cabrant. On a du vent arrière, la machine n'est pas facile à tenir au pied. Trois fois nous referons l'exercice avant de revenir vite fait à Toussus. La météo a viré de bord et le ciel se referme. Au retour, on fera la course avec un Cessna 172 dans nos 5 heures durant plusieurs nautiques. Il peine à nous doubler. En vue du terrain, on le découvre par la droite qui file vers la 25 en service. À peine posés, il pleut. Philippe a bien calculé son coup. Dans un mois, Sophie devrait être brevetée ou licenciée pour les puristes.

### La petite école qui décolle

Ici, chez Hégé-Hélicoptère, on se réjouit de voir des jeunes femmes se mettre aux voilures tournantes, à notre retour de vol, Capucine, 40 ans, planchait sur son manuel.

Basée à Toussus, Hégé-Hélicoptère est « la petite école qui décolle ». La nature a horreur du vide, ce principe de la physique est en fait universel : c'est la disparition de l'école Héli-Oygène en 2015 qui va donner une nouvelle dynamique à Hégé-Hélicoptère. Les raisons à cela ? C'est certainement la conjonction de plusieurs facteurs : des difficultés réglementaires liées au passage à l'ATO qui imposait une organisation surdimensionnée pour l'école et une conjoncture mauvaise engendrant des difficultés économiques.

Dans le staff, il y a trois salariés, disons assez pas-



Hégé-Hélicoptère est implantée à Toussus-le-Noble depuis 2010, en 2014, elle a reçu le renfort de trois ex-salariés d'Héli Oxygène. Depuis quelques semaines, elle est en mesure de proposer des stages instructeurs.

## Sophie, pilote sur le tard

Il lui aura fallu attendre 45 ans pour s'accorder le plaisir de la 3<sup>e</sup> dimension aux manettes. Et tout cela vient de loin : un père déjà pilote qui l'emmenait voler. Mais Sophie est surtout une chef d'entreprise occupée, le pilotage a été comme une seconde respiration pour elle. Il fallait sortir du bureau... Elle commence par faire simple en s'achetant une moto. Rien d'illogique pour l'hélico donc. Elle a commencé son PPL, il y a un an. Les vols commencent en même temps que la théorie. Il a fallu pour cela un peu dégriffer les neurones de maths, couplés à ceux de la physique. Le travail a été intense, elle a dû bosser environ 2 heures par soir pendant 4 mois, et surtout 20 ans après avoir fermé le dernier bouquin de maths. Avec un cursus ingénieur, cela aurait pu être une formalité, presque un contrôle des connaissances mais Sophie n'a pas son bac. En fait, le soir, la priorité était ses filles. Une fois que Morphée les avait invitées, Sophie commence son second travail : devenir pilote. Il y a eu également un stage de 10 jours de théorie et surtout l'attention de tous les instants de Philippe, son instructeur. Son approche était complémentaire aux manuels : il entrait dans les détails, cela l'aidait parfaitement pour comprendre ce qui se passe en l'air. Elle a commencé tout de suite les vols pour la mania et les premières sensations du vide... « Je me souviens parfaitement de mon premier vol, je

ne tenais que le cyclique et c'était déjà magique. Ensuite, après plusieurs heures, j'ai eu droit aux palonniers et l'étape d'après c'était le pas général. Je me souviens aussi très bien de la quantité phénoménale d'information que je devais ingurgiter. 20 minutes de vol, c'était bien suffisant au début. On sort comme d'une séance chez l'ostéopathe : épuisée. D'autant qu'à Toussus, tout le monde est bien bavard à la radio, logique pour la première plate-forme d'aviation générale francilienne. Au fil du temps, il faut relativiser le terme de phénoménale. L'autre étape importante, c'était le stationnaire, quand on commence à le maîtriser, on peut regarder un peu dehors. Le décollage du stationnaire arrive sans prévenir, il se manifeste vers 15 heures, moi c'était 20. L'autre belle expérience, c'est le lâché ; enfin seule avec l'hélico pour moi. Il a eu lieu à 40 heures ». Aujourd'hui, notre jeune élève a fini les vols solo et quelques navigations. À 65 heures, elle est en finale pour le brevet, elle a fait le plus dur et n'éprouve aucune appréhension. « Je crois que je me suis bien préparée pour ne pas être dangereuse pour les autres ». Tout cela lui plaît tellement qu'elle se pose maintenant une autre question captivante : et si je devenais professionnelle ? Sophie songe, en effet, à une reconversion comme pilote d'hélico : « Je n'ai pas de complexe, je sais que la théorie, c'est un cran au-dessus, je n'ai pas peur ».


sionnés pour envisager leur avenir ailleurs : Catherine Roland, Yves Parroco et Philippe Sabater. Hégé-Hélicoptère, c'est avant tout une création de Karim Hebili (dirigeant de Hégé-Service), pilote professionnel et instructeur ; il avait bien senti le besoin d'une école d'hélico privée et pro au « nord de la Loire ». Il avait alors recruté un fondu de voilure tournante, Jérémie Lecomte, afin d'exploiter un hélicoptère R44 et de lancer ce lieu de

formation. Finalement, les quatre vont donc se retrouver au sein de Hégé-Hélicoptère. Cette synergie des compétences fonctionne parfaitement entre une sécurité des vols assurée par Jérémie, une administration carrée dirigée par Catherine et Yves, le docteur ès formation.

L'école dans son organisation actuelle démarre officiellement en 2014 avec des appareils que des propriétaires proposent en exploitation : R22, R44, Cabri et R66.

### Jérémie apporte son réseau


Doucement le bouche-à-oreille fonctionne, Jérémie qui a fait sa reconversion chez Xair avec Didier Gaudon s'appuie sur son réseau. Assez vite, il est décidé d'ajouter également aux formations privées (les premières que l'on trouve en école) des formations professionnelles et les qualifications pouvant être intéressantes par la suite. Côté formation pro, on a le choix entre les deux options




**LA FORMATION THÉORIQUE**

**BIA      LAPL / PPL (A)**

E-LEARNING    COURS PRÉSENTIELS    STAGES DE RÉVISION


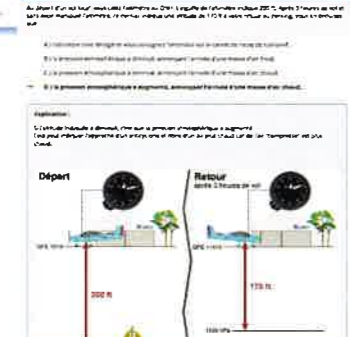


**PLUS DE  
2500 QCM  
CORRIGÉS & EXPLIQUÉS  
LAPL / PPL(A)**



**PLUS DE  
1100 QCM  
CORRIGÉS & EXPLIQUÉS  
BIA**

**DES COURS DE QUALITÉ CONFORMES EASA**

**UN SUIVI PRÉCIS ET DÉTAILLÉ DE VOTRE PROGRESSION**

● **SUPPORT PÉDAGOGIQUE**  
RÉPONSES RAPIDES À VOS QUESTIONS

● **COMPTE «ÉCOLE» OFFERT**  
POUR LES AÉROCLUBS ET LES ÉCOLES

www.aerogligli.fr

LA FORMATION QUI DONNE DES AILES



classiques du parcours de formation : la formule intégrée et la formule modulaire.

Les standards sont connus ; la première est plutôt pour les ab-initio, la seconde plus pour ceux qui ont déjà une expérience aéronautique. Concernant les qualifications, la liste est complète : le vol de nuit, les habilitations sur DZ exigüé, l'habilitation pour se poser à l'héliport de Paris, sans oublier les QT sur un panel intéressant d'appareils : du basique R22 à l'Écureuil et l'EC120. Un peu plus tard, Hégé-Hélicoptère se verra proposer le Cabri par un propriétaire qui croit en l'école. L'appareil sera affecté à l'instruction, Pierre Elizabé ex-chef pilote d'Ixair, l'avait qualifié en son temps de meilleur appareil d'instruction du marché.

Outre les refresh théoriques classiques, l'école propose également les stages Robinson R22 et R44 (safety course Robinson). Au et à mesure, l'école devient alors un point de chute pour les élèves orphelins de Héli Oxygène, mais également tous ceux qui, dans l'ouest parisien, veulent voler à pales déployées. Enfin, depuis quelques jours, Hégé-Hélicoptère propose des stages instructeurs. C'était un vrai besoin en région parisienne.



Tout le staff presque au complet : ci-contre Yves Parroco, Catherine Roland et, dessous, Philippe l'instructeur.

Page de gauche, Capucine s'initie à la théorie. Dessous, l'entrée des locaux d'Hégé-Hélicoptère se trouvent en dehors des emprises de l'aérodrome, à deux pas de l'entrée.

coptère pour la formation.

L'école ne manque jamais une occasion de se faire connaître. Elle était au salon du Bourget, la vitrine européenne de l'aéronautique. Mais surtout, elle participe depuis deux ans au salon des formations et des métiers aéronautiques. La notoriété est une qualité qui prend du temps à susciter. Les retombées du salon sont fructueuses mais cela ne se traduit pas encore par une augmentation des entrées en stage.

La phase de réflexion est toujours plus ou moins longue, mais la dernière édition s'est traduite par la signature d'une formation professionnelle et d'un vol découverte. C'est d'ailleurs après cette expérience que naissent des vocations. Le partenariat avec d'autres écoles, en cours de négociation, ne manquera pas d'accélérer le développement d'hégé-Hélicoptère. Et qui dit négociation, dit confidentialité. ✈



cours à la fois aux pilotes, privés et aux pros ; la licence professionnelle étant quand même un peu plus ardue que la privée.

La qualité de la formation théorique d'Hégé-Hélicoptère semble reconnue puisque l'école a été approchée par d'autres consœurs de province pour instaurer une forme de partenariat.

Hégé-Hélicoptère ne se limite pas à l'école, c'est également une entreprise de travail aérien qui propose notamment de la prise de vues et de la surveillance de ligne. Elle s'est même fait une petite notoriété auprès de certains réalisateurs. C'est une façon de procurer un peu de travail aux jeunes pilotes professionnels qui sortent de cursus.

**Le CTA, prochaine étape du développement de l'école**

Prochain objectif pour Hégé-Hélicoptère : obtenir un certificat de transporteur aérien (CTA). Grâce à cela, l'entreprise pourrait satisfaire les demandes de transport public qui lui parviennent en nombre sur la plateforme, selon les responsables. Aujourd'hui, elle travaille en partenariat avec une compagnie qui possède son propre CTA. Dans le cadre de dispositif, Hégé-Hélicoptère exploite un EC 135 T2E, un biturbine haut de gamme

pour le transport de VIP... Il est également, comme les autres machines, en exploitation au sein de Hégé-Héli-



**Philippe, pilote, ex-chimiste**

Voilà un bel exemple d'une passion venue sur le tard pour l'hélicoptère. En 2008, Philippe est un chimiste qui vend des téléphones, tout en faisant de l'informatique. Bref, le résultat d'une vocation ratée de pilote, un rêve de gosse. À la suite d'un vol découverte, il enchaîne sur le PPL (H) : la révélation est là : si je devenais pilote, mon bureau serait dans une bulle au-dessus du monde. Philippe gagne plutôt bien sa vie dans l'informatique mais il plaque tout. Il garde quand même sa femme et ses trois enfants. Durant des mois, il ne va rien gagner et prendre un risque assumé : « Si je ne parviens pas à mon rêve, je resterai privé et reviendrai vers l'informatique ». En 2011, CPL (H) en poche, il est recruté par Héli Oxygène pour faire du travail aérien et du vol photo. On appelle ça un bel alignement des astres... Le marché est alors très porteur. Philippe est coopté pour donner des cours théoriques au sol,

puis au bout d'un an, il part chez Azur Hélicoptère pour entrer en stage d'instructeur. À sa sortie, il est recruté par Hégé-Hélicoptère. Au bout deux ans, il a 1100 heures de plus sur le carnet et aujourd'hui 3000. En plus de l'instruction, il fait également le safety pilote pour les propriétaires des machines mises en exploitation au sein d'Hégé-Hélicoptère. Depuis deux ans, il est également Flight Examiner (FE), ce qui lui permet de proroger l'autre grande figure de l'entreprise : Jérémie. Philippe se plaît bien chez Hégé-Hélicoptère, il y a encore quelques étapes à franchir. Depuis quelques jours, l'école propose officiellement des stages FI, un vrai marché. Après, avec quelques milliers d'heures et de l'instruction dans la besace, son employabilité sera sensiblement améliorée. Mais l'heure du changement n'est pas venue. Philippe a 43 ans et ne regrette pas la chimie.