Fou d'**hélicoptère**



Stage pilote à Dax - mars 1967


Preparation de mission avec Arthus Bertrand.


Allée des baobabs avec Arthus Bertrand.

Itinéraire d'un personnage né avec un rotor au-dessus de la tête… Trajectoire hors norme sous tous les cieux de la planète hélico.

« *Quand j'ai découvert la couverture d'Aviasport de juillet-août 2012, je suis resté sidéré. Le Nord 3 202 sur lequel j'avais été lâché le 10 février 1967 se trouvait devant mes yeux. Quel bonheur nostalgique que celui qui me ramenait plus de quarante cinq ans en arrière* ».

Prédestination

Passionné d'hélicoptère depuis son enfance, Jean-Paul Guyot, avant de faire voler sa bosse aux commandes de nombreuses machines à travers les paysages somptueux de notre planète, a commencé par suivre des cours à l'École nationale d'horlogerie à Besançon. Mais la Gendarmerie et sa première *Alouette II* avait, quelques années auparavant, inoculé le virus de l'air à ce petit jeune qui, avec son père, venait assister à une étape du tour de France de cette machine. « *J'ai eu le coup de foudre et je sus que mon futur se passerait dans les airs* » se remémore Jean-Paul avec le sourire radieux de l'enfant émerveillé qu'il préserve au fond de lui-même.

Comme de nombreux autres passionnés, il commença durant sa scolarité à traîner ses guêtres ou godillots (il provenait d'une famille fort modeste) sur l'aérodrome de Besançon–Thise. En 1965 à dix-huit ans, il réussit son Brevet élémentaire des sports aériens (BESA) lui octroyant cinq heures d'avion et douze remorquages de planeur. « *Je me souviens de mon premier lâcher planeur, un soir entre chien et loup quand le vent s'était calmé. D'ailleurs à l'issue de ce vol, mon instructeur, pilote de l'ALAT (Aviation légère de l'armée de Terre), m'a dit : je vois très bien ce qui t'intéresse. Il faut que tu rentres dans l'ALAT. Le soir même, je suis arrivé à la maison et j'ai annoncé à mes parents que je voulais devenir pilote dans l'armée* ». Un an plus tard en mars 1966, le voilà à Nancy pour commencer ses classes.

Avec trente-huit autres engagés pilote, il débute par des tests psychotechniques et psychomoteurs. À l'issue de ces épreuves, ils sont tous convoqués pour la photo de groupe, mais alors que le photographe allait enclencher son appareil, un adjudant demande à notre aspirant sous-officier d'aller chercher un objet dans son bureau. Petit détail qui aura son importance plus tard, Jean-Paul Guyot ne figure donc pas sur la photo de promotion.

Premier signe du destin

Les classes terminées en juillet 1966, il part à l'École nationale des sous-officiers d'active à Saint-Maixent-l'École. À l'époque, il suffisait d'être sous-officier pour tenter de devenir pilote. Maintenant les exigences sont devenues plus draconiennes et il faut avoir le grade d'officier. Puis, début 1967, direction l'ESALAT (École de spécialisation de l'aviation légère de l'armée de Terre) de Dax pour le stage pilote. Une toute petite surprise l'attend à son arrivée. Etant l'unique stagiaire sorti de Saint-Maixent, l'administration ne veut pas ouvrir un stage pour lui seul et pendant une quinzaine de jours, il se morfond à la base, le temps que l'armée récupère des pilotes d'avion de l'ALAT qui souhaitaient passer sur hélicoptère.

« *J'ai commencé par faire de l'avion car la formation exigeait que l'on soit lâché sur ce type de machine avant de pouvoir prétendre à débuter le stage hélicoptère. Je crois savoir que cette exigence n'est plus d'actualité. Au bout d'une vingtaine d'heures, je fus donc lâché sur le Nord 3 202. Comme j'étais déjà pilote d'aéro-club, j'ai eu droit à quelques heures de voltige. Une fois cette présélection acquise, j'ai entamé ma formation hélico. Le stage 2PH67, qui s'effectuait premièrement sur Bell 47 et ensuite sur Alouette II, comprenait 135 heures de vol. J'ai été breveté en août 1967 tout en ayant raté ma qualification montagne. Il faut dire que j'ai rivalisé de malchance. Lors des séances d'entraînement, mon moniteur*





Ca va decoller sous peu.



En Corse.

(on dit moniteur dans l'armée et pas instructeur), dont je tairai le nom, souhaitait aller taquiner la truite et il me demandait de le déposer au bord d'un lac et d'aller tourner dans le coin. Bref, le jour du test, je me suis fait avoir, je n'avais pas eu vraiment de formation "montagne". Cette attitude était assez courant chez certains anciens moniteurs ».

Il s'avère que Jean-Paul, qui ne figure sur la photo de promotion, est le seul à avoir débuté, terminé et réussi la formation de pilote hélicoptère. Faut-il y voir un signe du destin ? Signes qui semblent jalonner le parcours aéronautique de ce passionné d'aviation.



Pose de grillage en Corse.

Service actif

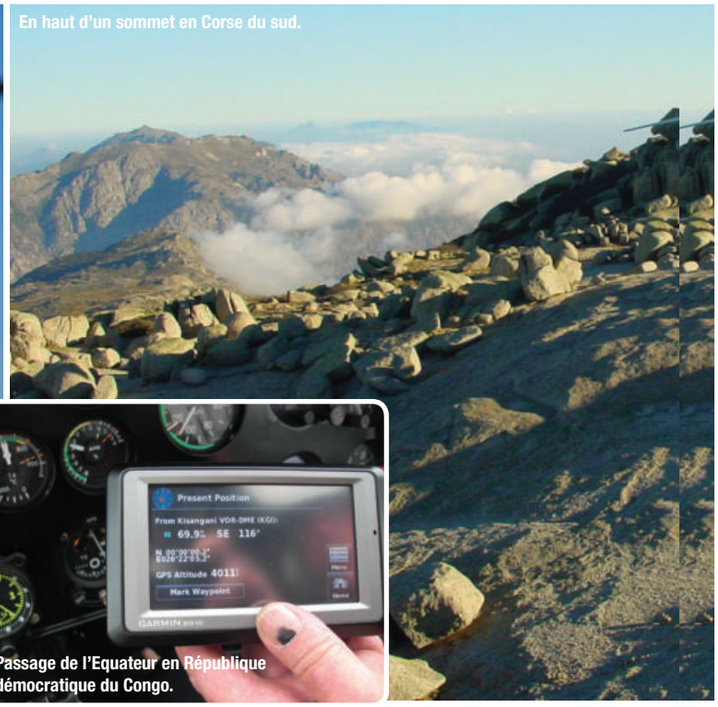
Comme très souvent dans la fonction publique, une fois un diplôme en poche, commence le jeu des mutations suivant le classement des candidats. « *Comme j'étais le seul pilote ab-initio et que je ne figurais pas parmi les premiers, je me suis retrouvé au GALDiv 7 (Groupement aviation légère de la division 7) à Habsheim à côté de Mulhouse. Je volais sur Alouette II* ». Même s'il se trouvait loin des montagnes, domaine où il voulait évoluer en hélicoptère, Jean-Paul a beaucoup aimé cette période. Il volait beaucoup et transportait, entre autres, les autorités militaires d'une caserne à l'autre. Il semblait d'ailleurs avoir la cote avec les gradés car ils le demandaient souvent comme pilote. Mais d'autres missions plus inhabituelles l'attendaient : « *Je me souviens qu'en 1968, alors que la France était bloquée par des grèves massives, je fus coiffé de la casquette de facteur militaire et je convoyais le courrier dans la région militaire. Comme tous les pilotes de la division, j'ai passé les différentes qualifications, chef de bord, chef de patrouille, tireur missile* ».

C'est en janvier 1971 qu'il fut qualifié sur *Alouette III*. La machine était un appareil antichar et armé en conséquence avec le missile AS-11 (version héliportée du SS-11). Ce missile était une des premières armes antichar qui a connu un succès mondial. Fabriqué par l'Aérospatiale, il était filoguidé et l'opérateur pilotait la trajectoire en alignant la cible avec les fusées lumineuses fixées sur la queue. Les deux fils qui relayaient les ordres, mais avaient parfois la fâcheuse tendance à se briser rendant la trajectoire du missile fort aléatoire, voire dangereuse pour l'opérateur. Plus de 180 000 exemplaires furent vendus dans une vingtaine de pays.

Puis en août 1973, Jean-Paul retourne près des montagnes à Dax pour entamer un stage de moniteur. « *D'août à novembre, j'ai participé au stage que j'ai trouvé relativement facile. Pour information, ce stage a une excellente réputation mondiale. Je suis sorti major de ma promotion. Cependant, comme il y avait un officier, l'armée se devait de maintenir une hiérarchie et avait trouvé un moyen sans doute peu élégant, voir inique, mais efficace : la note de cote d'amour. Ce moyen rétablissait l'équilibre politique et je suis donc sorti deuxième* ».

Jean-Paul se retrouve étonnamment moniteur montagne alors qu'il n'avait pas réussi la qualification éponyme et emmène ses élèves à Saillagouse. Heureusement durant son séjour à Mulhouse, il avait volé très souvent au-dessus des Vosges et comme il dit « *j'en ai bouffé de la montagne, même si les sommets ne culminent pas très haut* ». Mais dans l'armée, il faut parfois faire profil bas pour obtenir les meilleurs postes, la preuve. « *J'étais apprécié de mes supérieurs qui considéraient que je faisais un bon travail.*


Haute Corse.


En haut d'un sommet en Corse du sud.

Passage de l'Equateur en République démocratique du Congo.

Résultat des courses, je me suis ramassé tous les cas sociaux et les cas difficiles ou caractériels au lieu de satisfaire mon envie de voler en montagne ». Il faut dire que Jean-Paul Guyot est peut-être lui-même un cas social, difficile voire caractériel car il ne conçoit l'hélico qu'uniquement en montagne. C'est à cette époque que Jean Boulet, lui-même, vient lui remettre l'épingle de cravate des 5 000 heures sur hélicoptère de l'Aérospatiale. Mais le cours de sa vie allait changer pour le meilleur.

Après avoir passé sa qualification sur *Gazelle*, il inaugure, une fois les Bell 47 retiré du service, le premier stage *Alouette II* et *Gazelle*. Puis il est muté à Étain au 3e RHC (Régiment d'hélicoptères de combat) où il continue à officier en tant que moniteur. À cette époque, le chef pilote d'Héli-Union, comme dit Jean-Paul, « *venait draguer tous les pilotes en fin de carrière pour les embaucher* ».

Retour à la vie civile

Jean-Paul faisait de plus en plus d'heures de bureau et de moins en moins d'heures de vol. Connaissant maintenant l'individu, cher lecteur, vous ne serez pas surpris que cette nouvelle affectation ne cadre pas vraiment avec le personnage. Avec 6 800 heures de vol et près de quinze ans de service, Jean-Paul quitte l'armée. Séduit, par la faconde du chef-pilote, il rejoint Héli-Union et se retrouve à Tarbes où il forme des pilotes militaires étrangers (Irakiens, Iraniens…) que l'armée ne pouvait pas former pour d'obscures raisons politiques. Ces aviateurs venaient en civil et à l'issue de la formation étaient testés par des moniteurs de l'ALAT. Cet échafaudage kafkaïen fonctionnait sans accroc. Mais Jean-Paul garde toujours un œil sur les Pyrénées et n'a pas perdu espoir de sévir dans les massifs montagneux.

Avant d'entre-apercevoir le Graal, il part


Béton en Corse.


Decollage du Marion-Dufresne.





Sling sur chaland, aux îles Kerguelen.



Evacuation des ordures sur l'île Europa - Canal du Mozambique.

au Gabon. « *De mars 1980 à mai 1982, on partait sur une durée de six semaines pour des missions sismiques. On déplaçait des tonnes d'explosifs, des tronçonneuses pour aider à la recherche de pétrole dans la forêt équatoriale. Je travaillais avec une élingue de cinquante mètres et j'adorais ces travaux aériens* ». Finalement, Jean-Paul est muté au Versoud chez Héli-Union France. « *Je me rappelle qu'à l'époque, il ne fallait surtout pas dire que l'on parlait anglais car sinon on était envoyé automatiquement sur les plates-formes pétrolières. Mais vu mon niveau, je ne craignais rien. Moi, je ne voulais pas de ce type de travail en mer. Il me fallait une élingue avec une tonne à transporter, dans des conditions de vol particulières et être seul dans la machine. En plus, sur 124 pilotes à Héli-Union, huit seulement étaient pilotes montagne. On faisait quasiment partie d'une élite* ». Durant six ans de mai 1982 à juillet 1988, Jean-Paul Guyot accomplit une foultitude de vols sur des chantiers en Andorre, dans les Vosges, le Massif Central, les Pyrénées, au Portugal, en Algérie… Coulée de béton, déroulage de câbles, construction de lignes électriques et de remontées mécaniques en tous genres, alevinage des lacs de montagne, film sur diverses compétitions, comptage des chamois, déneigement des toits menaçant de s'effondrer sous le poids de la neige, levage d'antennes diverses, tout y passe. Il a même construit l'ancien refuge du Goûter, au Mont-Blanc. « *J'ai même fait des missions au Portugal à la recherche de cuivre. Je transportais une sorte de cigare qui envoyait des ondes pour sonder les couches terrestres. Par contre, les résultats étaient top secret. Je sentais bien que parfois l'ordinateur frétillait, mais je n'ai jamais pu obtenir plus de renseignements* ».

La zone de mort

Jean-Paul travaillait essentiellement sur *Lama* car dans des conditions de températures idéales, la machine pouvait soulever jusqu'à 1 100 kg, mais généralement les pilotes limitaient la charge à une tonne. « *Je me souviens d'un chantier que l'on avait fait en Algérie à Annaba* [anciennement Bône – NDLR]. *Les gamins avaient sectionné les immenses caoutchoucs qui tenaient les bâches des camions qui livraient une télécabine et avaient confectionné des lance-pierres. Un jour, j'ai reçu un projectile sur la bulle qui a volé en éclats et j'ai dû me poser en catastrophe. C'est alors que nous nous sommes rendu compte que l'appareil était criblé d'impacts. Nous avons averti la présidence et le lendemain, l'armée est venue rétablir l'ordre d'une manière très musclée et c'est un euphémisme* ». Jean-Paul conclut avec humour : «*Finalement, je me considère comme le dernier pilote qui fut abattu en Algérie !* ».

Cependant, ce genre de travail n'était



Au bout du monde - Plus loin c'est l'antarctique.



Manchotière aux Kerguelen.


Dépose des scientifiques au volcan.


Quelque part dans le sud de Madagascar.

pas sans danger. Les pilotes d'hélicoptères connaissent ce qu'ils appellent la zone de mort. C'est une combinaison fort dangereuse d'une vitesse et d'une hauteur basse. Toutes les fois qu'un pilote se trouve en stationnaire avec une élingue pour couler du béton, il se trouve dans cette zone de mort. En cas de panne de turbine, l'appareil n'a pas suffisamment de vitesse ou de hauteur pour se mettre en autorotation et s'écrase brutalement : « *Nous connaissions les risques liées à notre activité. Cela faisait partie du travail et on était très prudents. Il faut savoir que dans le monde du travail aérien, on formait un pilote par an et on en perdait aussi un* ». Heureusement, les turbines ont évolué et sont devenus beaucoup plus fiables. Une fois de plus, Jean-Paul Guyot se fait courtiser par une autre personne : Roland Fraissinet, le patron du SAF (Secours aérien français – voir *Aviasport* n° 622 de janvier 2007), lui fait une proposition financière et professionnelle qu'il ne peut pas refuser.

Les travaux d'Hercule

« *En juillet 1988, je quitte Héli-Union France pour m'installer au SAF à l'Alpe-d'Huez. Monsieur Fraissinet et moi-même avons construit la base du SAF dans la station. Finalement, je réalisais mon rêve le plus cher : piloter en montagne, avec en prime la responsabilité d'une base et le choix entre une Alouette III, un Lama et un Ecureuil qui était d'ailleurs interchangeable avec une Gazelle. Un mécanicien m'assistait dans cette tâche (il est devenu pilote maintenant et j'en suis très heureux, il se reconnaîtra) et je m'occupais de travaux aériens en été et des secours en hiver. Je suis resté dans cet endroit jusqu'en juin 1991* ».

Jean-Paul engrange un nombre impressionnant de secours et de travaux en montagne. Durant ces trois ans, il effectue près de trois-cents secours sur les sommets. Aux Deux-Alpes, il fait avec l'aide de deux autres pilotes, quelque 9 000 rotations pour transporter le béton qui est coulé pour construire la gare du funiculaire qui passe sous le glacier du Jandri. D'ailleurs, il existait une compétition entre les pilotes sur la durée de la rotation.

Parmi les travaux, on notera l'installation de lignes EDF : « *suivant le diamètre du câble, je pouvais transporter une bobine de cinq kilomètres de fil électrique. Je déroulais le câble et m'assurais qu'il se logeait dans la gorge du pylône. Je prenais un immense plaisir à effectuer ces tâches* ». Compte tenu de la précision d'orfèvre exigée, on pourrait subodorer que la formation d'horlogerie qu'a suivi Jean-Paul l'avait peut-être préparé mener au mieux cette tâche.

Mais après toutes ces années passées à côtoyer le côté obscur des courbes de vol, Jean-Paul a commencé à se poser des questions existentialistes : « *parmi tous les pilotes spécialistes des travaux aériens que je connaissais, aucun n'avait survécu, sauf ceux qui avaient abandonné. Je me suis dit que je n'étais pas meilleur que les autres et que mon tour allait certainement arriver. J'ai donc remercié Dame Montagne de m'avoir protégé durant ces années et je suis parti à la Réunion, exercer mes talents dans un environnement moins dangereux* ».

Les îles

Jean-Paul rejoint la compagnie Héli-Lagon et emmène les touristes découvrir la beauté des paysages de l'île de la Réunion. Mais au vu de ses compétences, il ravitaille aussi les Cirques en transportant tous les produits nécessaires aux habitants, du lait à la table de salon. « *En fait, je me suis fait piéger. Je voulais quitter la montagne, alors que la Réunion est une immense montagne issue d'un volcan.*





***Sling* sur ile de Crozet.**

Mais bon, j'aimais ce contact humain avec mes passagers, être capable de leur faire oublier leur inquiétude sur le vol et transformer métaphysiquement leur siège en un fauteuil volant ».

Mais le mal du pays le prend et après 4 000 tours de l'île, il décide de se rapprocher de la mère patrie. Il trouve du travail en Corse chez Hel-île de Beauté. « *Comme à la Réunion, je transportais des touristes plus ou moins célèbres (Johnny Halliday par exemple) au-dessus des paysages extraordinaires de la Corse : les aiguilles de Bavella, Bonifacio, les plages enchantées et bien d'autres. On proposait même des tours de Corse avec repas à la plage* ». Le charme de Jean-Paul et sa faconde fonctionnent à merveille auprès des clients.

Première BA

« Un jour, lors mon séjour à Mulhouse, nous tournions en hélicoptère en entraînement au-dessus de la campagne. Pour information, c'était à l'époque bénite, avant la crise pétrolière, où l'essence ne coûtait pas très chère et où les budgets militaires étaient généreux. On a aperçu quelque chose d'anormal sur le bord d'une route de campagne. Comme nous n'avions rien de mieux à faire, nous nous sommes approchés et nous nous sommes posés à côté. Quelle ne fut pas notre surprise de voir que cet équipage insolite était en fait un cul-de-jatte avec son tricycle à moteur. Ce monsieur qui se rendait à la pêche avait crevé une roue et après avoir couché son tricycle tentait de le réparer avec difficulté, comme vous pouvez l'imaginer. Nous l'avons donc aidé et cette brave personne n'en revenait pas que l'armée française viennent avec un hélicoptère lui donner un coup de main. Il nous a remerciés avec moult effusions et après l'avoir assisté pour démarrer son moteur, il est reparti. Il était tellement content qu'il n'arrêtait pas de regarder en arrière à tel point que l'on a cru qu'il allait percuter un arbre. Puis nous sommes remontés dans notre machine, heureux d'avoir accompli une bonne action et nous avons pris le cap de la base pour raconter cette aventure singulière et attachante à tous nos copains »

Ce séjour n'est émaillé que d'un seul accident, une perte de moteur suivie d'une autorotation sur une toute petite plage. « *Le passager, un employé de National Geographic en fut quitte pour une peur bleue, mais prend quand même des photos une fois sur le sable chaud. Deux heures plus tard, je levais le Hughes 300 en panne avec un Écureuil pour le ramener à l'atelier* ».

Mais hélas, la réalité n'est pas aussi paradisiaque que les paysages. « *L'île est magnifique, les gens très sympathiques, mais la boite était mal gérée. Un soir d'octobre 2004, le patron m'a annoncé qu'il liquidait la compagnie et que j'étais licencié. J'ai eu droit à une lettre et une note astronomique d'impayés* ». Jean-Paul se retrouve sans travail et rentre sur le continent. Un mois plus tard, il reçoit un appel de son ancien patron de la Réunion qui, sachant qu'il était au chômage, lui propose de reprendre son ancien travail avec en prime des aventures australes.

Les mers du Sud

« Quatre fois par an, j'embarquais à bord du Marion-Dufresne pour aller ravitailler les îles au sud de l'Océan Indien. Comme les bateaux ne pouvaient pas accoster, le transfert de nourriture et de personnel se fait par hélicoptère. Je retrouvais un peu


Autogire.



Très lourde, cette charge.

le travail de montagne. J'avais une élingue au bout de la machine et parfois la houle de quatre ou six mètres rendaient les appontages délicats. D'ailleurs, j'ai compté, j'ai dû en faire près de trois-mille. Mais ce que je trouvais fascinant, était que lorsque j'étais élève pilote dans l'armée, un instructeur m'avait parlé de ces îles dont j'ignorais jusqu'à l'existence. Me retrouver sur ces terres quarante ans après était pour moi un nouveau signe du destin ». Jean-Paul est même resté sur une des îles de l'archipel des Kergelen pour une campagne de dératisation. Les Européens avaient importé chats et rats qui détruisaient les nichées d'oiseaux qui pondent à même le sol, car les vents violents et continus ne permettent pas aux arbres de pousser. Il déversait des pastilles bleues (les oiseaux apparemment ne voient pas le bleu) et la campagne fut couronnée de succès. Pour les passionnés d'Antarctique, le site Terres australes en antarctiques françaises (www.taaf.fr) présente des vidéos sur cet environnement exceptionnel.

Mais en 2007, Jean-Paul Guyot est frappé par la limite d'âge des monopilotes qui exercent dans le transport public. Il n'est plus employable et doit prendre sa retraite à 19 000 heures de vol. Mais le destin n'en a pas terminé avec ce fou d'hélicoptère. Deux mois plus tard, il reçoit un appel d'un patron d'entreprise malgache qui lui propose de venir travailler avec lui. « *Le seul problème est que ma caisse de retraite complémentaire m'interdisait de travailler en France et partout dans le monde. J'ai donc accepté l'offre mais en spécifiant bien que je ne voulais travailler que bénévolement. Bien entendu, tous mes frais étaient payés. Donc je me suis installé à Madagascar et j'ai continué à piloter. Malheureusement en 2009, un putsch a frappé le pays et la situation devenant intenable, je suis rentré en France. Cependant, de temps en temps, je reçois un coup de téléphone pour venir instruire les pilotes de l'armée et accessoirement transporter le président de la République. Je suis maintenant installé à Bourg-en-Bresse et j'ai passé ma qualification instructeur classe 6 et je suis redevenu bénévole à l'héli-club ».*


Enfin voler sur ***Kompress***.

Finalement, Jean-Paul a conclu cet entretien avec une anecdote attachante : « *dans les années 1980, avant de partir à l'Alpe-d'Huez, j'avais, avec mon mécanicien, engagé un chantier en Ardèche. Tous les vendredis soirs, nous laissions l'hélicoptère à l'aérodrome de Pierrelatte pour le week-end. Alors que j'étais allongé dans l'herbe en train de remplir quelques documents administratifs, je me rends compte qu'une personne observe notre machine depuis un moment. Je m'approche de lui et j'engage la conversation et il me dit qu'il était pilote sur Puma dans l'ALAT. Une idée germe alors dans mon esprit. Je retourne voir le mécanicien qui avait fini la révision de la machine et je lui demande de m'accorder dix minutes supplémentaires de vol. Il râle un peu car il veut rentrer chez lui et fi-*



Pose de poteau EDF.



Dur dur, les pylônes.



La passion jusqu au bout.

nalement se laisse convaincre. Je monte à bord et j'appelle la personne. Je décolle et je vais de l'autre côté du terrain au calme et loin des regards indiscrets. Une fois posé, je lui dis que puisqu'il était pilote, il peut passer à droite. Il me regarde incrédule. Pour information, le Lama ne possède pas de doubles commandes. Il décolle et fait un stationnaire parfait. J'avais quand même gardé la main sur le pas général. Puis on fait un tour d'une vingtaine de minutes. Une fois à terre, le gars est fou de joie avec des larmes de bonheur qui lui coulent sur les joues. Il nous invite à manger chez lui le soir et nous raconte qu'à la retraite il plante de mirabelles et s'embête un peu. Néanmoins, au bout d'un moment, il me regarde et me pose une question qui le lancinait depuis le vol. «Comment as-tu eu le courage de prendre un gars que tu ne connais pas et qui prétend être pilote ?» Je lui réponds tout simplement : "tu sais, si un jour à la retraite je rencontre un père Noël qui me fait voler comme je viens de le faire avec toi, je serais béat de reconnaissance". Depuis, quand je regarde ma vie depuis mon départ en retraite, je suis convaincu que le destin m'a rendu au centuple ce que j'avais offert ce jour-là ».

Pierre-Philippe REILLER,
photos coll. J-C. Guyot

Liste exhaustive des qualifications

Pour le plaisir des yeux, et la postérité, Jean-Paul nous a livré l'ensemble de ses qualifications aéronautiques. Il compte 19 000 heures de vol en hélicoptère dont 10 000 heures de *sling* et 3 200 heures d'instruction. Par contre, son expérience avion fait piètre figure. Il possède 250 heures sur ailes fixes et 40 heures sur multi-axes, autogires, hélicoptères de classe 6.
En hélicoptère, il a été qualifié sur Bell 47G1 et G2, Bell 206, *Alouette II* tous types, *Alouette III* tous types, Aérospatiale SA-315B *Lama*, Aérospatiale *Gazelle* SA-341 et SA-342, Eurocopter AS-350B *Écureuil* tous types, AS-355F2, AS-355N, Bölkow Bö-105, Hugues 300, Robinson R-22 et R-44. Il a tâté du H-21, du *Skycrane* et quelques autres machines rencontrées sur sa route. En ULM il possède la qualification *Mosquito* et celle pour *Kompress*. Actuellement il est FI (H), instructeur classe 6 et pilote référent chez Mosquito-Europe.