

PARADIS AÉR

Ma première expérience d'aviation dans le Nord-Ouest des États-Unis se passa à bord d'un Mooney Encore.

Rien ne me prédestinait à un tel privilège, mais Helgi Heidar, le père de mon amie Krista, m'invita à faire un vol initiatique. Refuser aurait pu passer pour un affront et de toute façon l'idée ne me traversa même pas l'esprit.

Un moment de luxe

La différence entre les avions d'aéroclub et les appareils privés est saisissante. L'appareil rutile. Le propriétaire a même installé un chauffage d'appoint pour empêcher l'avionique de souffrir de l'humidité.

Monsieur Heidar, heureux retraité et ancien chirurgien ophtalmologue, comme sa fille d'ailleurs, en est à son quatrième Mooney. C'est un *aficionado* de la marque, mais il garde un œil lucide sur les avantages et inconvénients de sa machine. Il en apprécie par exemple les qualités de manœuvrabilité et de vitesse mais regrette l'étroitesse du cockpit et le manque de visibilité.

D'origine islandaise, il a su parfaitement s'intégrer à la vie nord-américaine. Durant sa carrière, il crée une compagnie de cabinets ophtalmologiques et il pilote son avion entre les diverses cliniques. Il m'a confié que dans cette région du monde, il est indispensable d'obtenir la qualification IFR pour pouvoir voler régulièrement comme je pus m'en apercevoir à mes dépends. Cependant, même si le style de vie peut paraître enchanteur, il engendre un stress important car le chirurgien doit impérativement passer, quel que soit le temps et il n'est pas rare que les pilotes *« push the weather »* et prennent des risques.

Parfois, le terrain de Chehalis airport qui se trouve à deux heures au sud de Seattle est inondé. M. Heidar a construit un échafaudage avec lequel il peut surélever son appareil. L'autre option consiste à convoyer son avion vers un aérodrome voisin. L'avion est sorti du hangar grâce à un système ingénieux qui pourrait s'apparenter à une tondeuse à gazon à une roue. Les vérifications extérieures faites, nous montons à bord et le pilote ferme la porte et la scelle en pom-







De gauche à droite de haut en bas :
- **M. Heidar sortant son Mooney.**
- **En base à Chehalis.**
- **Aérofrein du Mooney.**

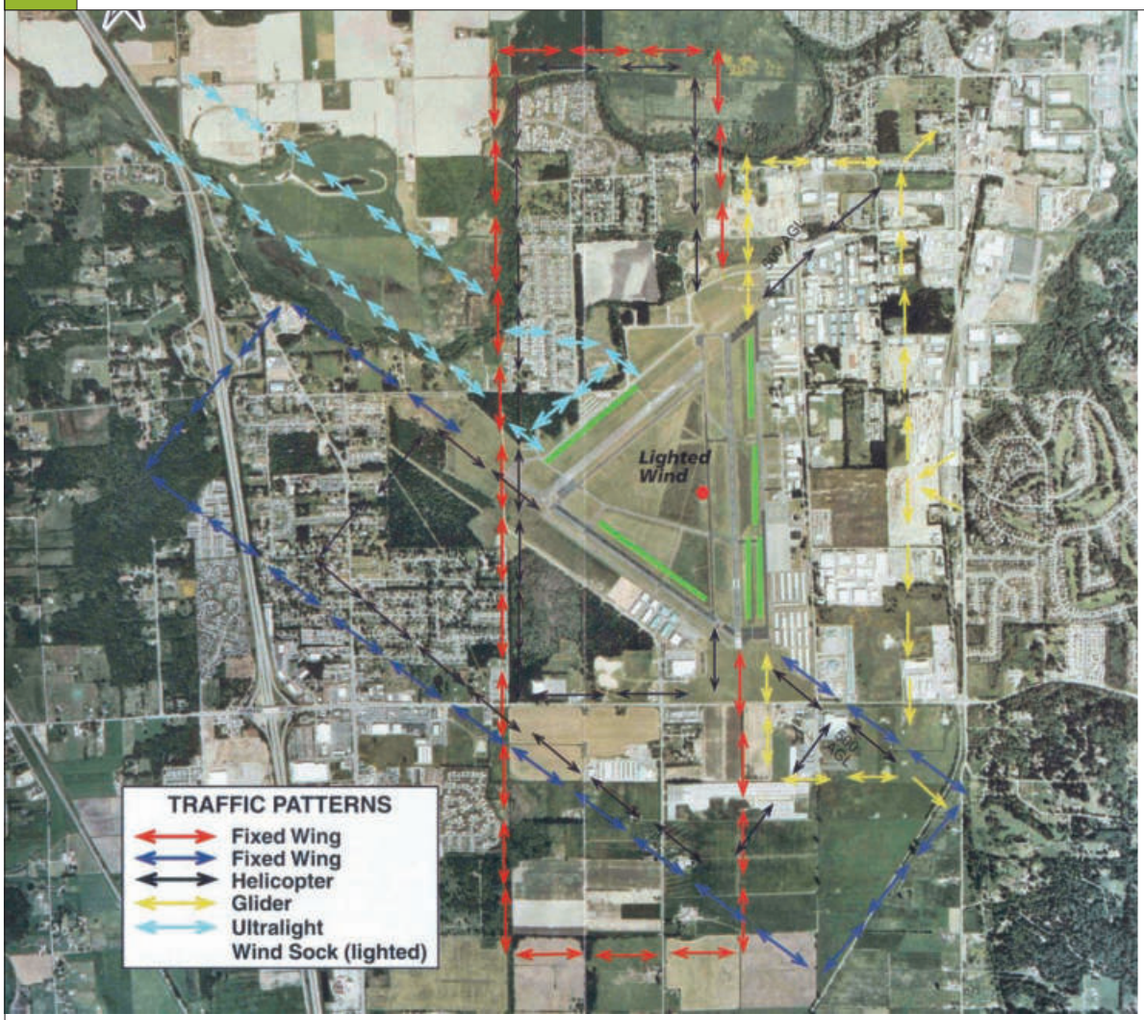
ONAUTIQUE

pant une poire. Le moteur est lancé et tourne avec un bruit agréable. Il faut dire que je porte des écouteurs Bose avec ANR intégré. Le tableau de bord fourmille de cadrans car l'avion possède une pléthore de systèmes : train rentrant, turbo-compresseur, hélice à pas variable, aérofreins et de nombreux autres gadgets tels que le pilote automatique avec commande de vitesse ascensionnelle, alarme d'altitude, etc., et un magnifique GPS en couleur. D'ailleurs durant le vol, j'en oubliais presque de regarder à l'extérieur tant j'étais fasciné par la beauté du cadran. Nous voilà aligné sur la 34 et à l'écoute du 122.8, la fréquence de Chehalis. Le pilote augmente progressivement le régime car le moteur est suffisamment puissant pour éviter un démarrage sur freins. A 60 nœuds, les roues quittent la piste et nous voilà partis vers la côte. Plus on se dirige vers l'ouest et plus les nuages s'épaississent. M. Heidar décide de monter à 5 500 pieds au-dessus de la couche avec l'espoir de découvrir une trouée qui nous permettrait de nous diriger vers notre destination. Mais la masse est compacte et nous devons faire demi-tour. Afin de descendre en perdant de la vitesse, les aérofreins sont sortis. La finesse du Mooney ne lui permet pas de ralentir facilement. L'expérience du pilote amène l'avion à 60 nœuds sur la piste. Le roulage se fait à vitesse réduite car il faut laisser refroidir le moteur. L'arrêt de celui-ci ne se fait pas immédiatement. Un indicateur fournit la température de chacun des cylindres et ce n'est qu'une fois la valeur désirée atteinte que M. Heidar appauvrit la richesse. Après avoir rentré l'avion, nous nettoyons les bords d'attaque. Voilà un réflexe de propriétaire qu'il serait bon de voir plus régulièrement à l'aéro-club d'Albertville.

Je ne vais pas vous fatiguer avec mes goûts de luxe que je n'arrive pas à satisfaire. J'ai quand même joué une fois à la loterie et j'ai perdu les six euros que j'avais investis. La continuité dans le changement.

Villégiature aux San-Juan Islands

Après un début si prometteur avec le style de vie nord-américain, je me devais de poursuivre sur cette voie. Rendez-vous est pris avec Andrew Johnson à Out of the Blue Aviation à Arlington Municipal Airport à une heure-trente en voiture au nord de Seattle pour un vol au-dessus des San-Juan Islands et faire par la même occasion, une incursion dans l'espace aérien canadien, pour voir, entre autres, Victoria international sur l'île de Vancouver.







Comme Debs, la copine d'Andrew, se trouve dans le coin, je l'invite à venir avec nous. C'est mon côté gentleman français qui tente d'être un ambassadeur du charme de mon pays d'origine. Je fais la prévol du Cessna 172, N-79884 et tout le monde embarque. Contrairement à la pratique française des aérodromes non contrôlés, ici on ne fait aucune annonce quand on quitte le parking. C'est uniquement après le *« run-up »* que l'on prévient de son intention de décoller. Je demande à Andrew de s'occuper temporairement de la radio. Il faut dire que l'on va devoir traverser un espace aérien militaire et j'ai peur que mon accent français ne soit pas nécessairement apprécié sur les ondes ! Nous restons un moment sur 122.7, la fréquence d'Arlington, et ensuite Andrew demande à Seattle Flight Service d'ouvrir un plan de vol car nous allons traverser une frontière. Puisque l'on est sur le sujet, j'avais bien pensé atterrir à Victoria, mais il aurait fallu premièrement passer les douanes au Canada et ensuite aller à Bellingham aux USA pour retraverser la frontière. Au risque de passer pour un paranoïaque, j'ai opté simplement pour le survol car je trouve les Américains particulièrement susceptibles dans ce domaine.

Une fois la base militaire derrière nous, nous composons 128.25, la fréquence du secteur. Je peux maintenant commencer à admirer le paysage. Le bleu de l'océan est constellé de nombreuses îles couvertes de pins. De temps en temps, on aperçoit une piste en herbe privée sur l'une d'elles. J'imagine que le propriétaire possède tout le lieu, tant qu'à faire ! Il existe de nombreux aérodromes et avec le ferry, l'avion constitue le moyen de transport le plus rapide entre ces îles. Deux compagnies aériennes se partagent les vols : Kenmore-Air et San-Juan Airlines. On peut aussi louer les services d'un hydravion pour se rendre dans des sites plus privilégiés.

Pendant tout ce temps, les pilotes s'annoncent dans les divers aérodromes. La circulation aérienne intense encombre l'unique fréquence. Il est donc impératif de répéter le nom du terrain où l'on se trouve à la fin de son message. Ainsi les communications transmises gagnent en précision. Tous les pilotes respectent scrupuleusement cette procédure. Je me souviens que lors de mes cours de radiotéléphonie, mon instructeur avait insisté sur ce point que je m'étais empressé d'oublier. En France, 123.5 ou la fréquence de montagne, 130.0 subissent parfois les mêmes assauts médiatiques. Même si ce n'est pas le nouvel an, je décide solennellement d'utiliser la même pratique à la maison. A l'approche de mon pays d'adoption, je prends mon courage à une main (l'autre reste sur le manche) et j'avertis Andrew que dorénavant, je m'occupe aussi de la radio. Le contrôleur nous demande de monter à 3 500 pieds et nous voilà à côté de l'aéroport international de Victoria.

Cap au nord pour admirer les magnifiques forêts de pins. Je pourrais continuer ainsi jusqu'aux îles Charlotte. Mais soyons raisonnables, et donc direction vers l'est pour découvrir tout d'abord les Sucia Islands et ensuite atterrir à Orcas Island. Le contrôleur canadien note un problème avec notre altitude et nous annonce à 10 000 pieds. Retour aux USA et cap sur le Mont Constitution (734 m) qui domine la piste de destination. Je passe sur le 128.25, j'annonce une verticale à 1 000 pieds et une entrée dans le circuit en milieu de vent arrière et main gauche. Je survole une longue baie boisée de part et d'autre et la bourgade d'Eastsound en finale. Le VASI m'aide à ajuster ma pente d'approche et je me pose sur la 34 qui fait 2 900 pieds de long. Une fois sur le taxiway, je préviens que je suis *« Clear of the active »* et gare le Cessna sur une pelouse.

Nous nous renseignons sur le meilleur moyen d'aller en ville. Un sentier nous y amène en dix minutes. Mais nous avons notre arme secrète pour nous orienter au cas où nous nous perdrions. Avant de devenir instructeur à plein temps, Andrew travaillait chez Apple, et il a reçu gratuitement un







De gauche à droite et de haut en bas :
- **Les circuits de l'aéroport d'Arlington.**
- **Une piste privée dans les San-Juan Islands.**
- **Friday Harbor, sur l'île de San-Juan.**
- **Victoria international.**

iPhone. A cette époque, ce téléphone n'était pas encore vendu en France. Comme disent les Américains, je suis *« speechless »* devant cette nouvelle technologie. A part le café, cet objet peut tout faire : téléphone, radio, cinéma, courrier électronique, Internet et surtout dans notre cas, carte terrestre. En fait, je note que ce pays est suréquipé en GPS. D'ailleurs lors de tous mes vols, la machine fonctionne en continu. On perd rapidement ses compétences en navigation avec cette technologie. Heureusement, le long du trajet pour aller au hameau, Debs a su me ramener à la nature en me faisant goûter les différentes baies qui poussent dans le coin. A part les mûres, je n'en connaissais aucune (*Rosehips*, *Salal*, *Oregon grapes*). Mais je suis toujours vivant et elles avaient un goût excellent. La station balnéaire de Eastsound s'avère être un coin fort charmant et pas trop touristique. Aucune marina ne défigure le paysage et on peut contempler la beauté de la baie, survolée de temps en temps par un avion, ce qui d'après moi ajoute du charme à l'endroit. Après un lunch au bord de l'eau, nous reprenons le chemin de l'aéroport pour un décollage vers le nord qui nous fait passer au-dessus d'un magnifique *schooner* à deux mâts. Il fait bon vivre dans le coin quand on a les moyens financiers. Pour votre information, une simple maison sur l'île avoisine le million de dollars. Les San-Juan Islands comptent cinq aéroports qui ont chacun leur distinction. On peut facilement passer une journée bien remplie à faire du cabotage aérien entre les différents terrains.

Un autre vol m'attend et je prends un cap direct vers Arlington (KAWO). La traversée de l'espace aérien militaire de Whidbey se passe sans problème et le contrôleur compose fort gentiment avec mon accent français. Il note aussi une erreur d'altitude, la même d'ailleurs que celle qui nous a été signalée au Canada. Après avoir écouté l'ATIS, je rejoins la vent arrière main gauche à 45 degrés. Cette procédure standard en Amérique du nord, me permet d'atteindre le terrain plus rapidement. Il faut surveiller attentivement sur la gauche afin de ne pas couper la route à un autre appareil.

Un brin de nostalgie

Quand Cathy Mighell m'informa que son club possédait un Aeronca *Champ*, je compris que le destin avait placé sur mon chemin cette belle antiquité pour me permettre de m'approcher des sources de l'aviation et accessoirement pour m'informer que je devais réviser le pilotage des avions à train classique. L'appareil a été retiré du service par l'armée américaine et arbore fièrement le sigle US NAVY.

John Pierson, mon instructeur, va être responsable de mon apprentissage sur cette machine. Le tableau de bord est l'antithèse de celui du Mooney et aurait fait un sujet de peinture approprié pour un peintre minimaliste. Je note, presque avec soulagement, qu'il n'y a pas de GPS !

John me fait un briefing complet sur cette machine. Elle se comporte bien au sol, mais comme elle possède uniquement 65 ch, il faut être vigilant sur les vitesses. L'avion est lent et il faut agir avec modération sur les commandes. En plus de toutes ces caractéristiques, la commande moteur est sur la gauche et il va falloir que je pilote avec la main droite. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué.

Après les vérifications habituelles, j'aligne l'appareil sur la 29, qui est la piste la plus favorable au vent. L'avion progresse lentement et à 40 nœuds il quitte le sol sans grande intervention de ma part. A partir de ce moment-là, j'ai senti ce que les Anglais appellent se retrouver *« behind your airplane »*. Une fois à droite, une fois à gauche, la bille jamais centrée, la vitesse et l'altitude qui fluctuent et cette fois-ci, je tente d'intervenir, mais je ne fais qu'aggraver la situation. Finalement, cet avion se débrouille mieux sans moi ! J'en étais si perturbé que j'en suis devenu dyslexique confondant droite et gauche : ce qui amusa John et qui souligna ce défaut en disant *« yes, that's left »*. Il fit



le premier atterrissage et on repartit pour un tour.

Il faut arriver très haut en courte finale car l'avion s'enfonce juste avant de toucher le sol. Il convient donc de ralentir cette chute et de rajouter de la puissance jusqu'à ce que les roues touchent presque le sol. En conséquence, il faut être précis sur les vitesses : 70 Kt en vent arrière, 60 Kt en base et 55 nœuds en finale. Si l'appareil arrive trop vite au sol, il risque de rebondir et de faire des cabrioles peu désirables. La faible largeur du train d'atterrissage, la position du centre de gravité derrière les roues, la longueur de bras entre ce point et la roulette arrière rendent l'avion plus instable.

Après plusieurs circuits durant lesquels j'ai progressé continuellement, je rends les armes épuisé par cet effort titanesque. Mais malgré la fatigue, un sentiment de plaisir et de joie m'envahit. J'ai réussi à dominer l'engin et je ne m'en suis pas trop mal sorti. Il faudrait que je vole plus souvent sur ce genre d'avion pour perfectionner ma technique. Je voudrais aussi louer la patience de John et son sens pédagogique.

A la recherche du paradis perdu

Après ces deux séances d'échauffement, je peux maintenant passer aux choses sérieuses. Quelques jours plus tard, alors que le soleil a décidé de redevenir paradisiaque, direction le terrain de Stehekin State avec comme code OACI 6S9. Un tel matricule promet un endroit enchanteur loin des bruits de la ville. J'enfourche pour ce périple un Light Sport Aircraft (LSA), the Evektor *SportStar* fabriqué en République tchèque et équipé d'un Rotax 912. Je suis familier avec ce type de moteur car il propulse le Tecnam P-2 002 que je pilote régulièrement. Il faudra donc que je surveille attentivement la température d'huile qui a tendance à baisser quand le moteur tourne à faible régime.

La catégorie LSA a été créée aux États-Unis par la FAA en 2005. Des restrictions s'appliquent sur le brevet de pilote. Entre autres, l'appareil ne peut embarquer que deux personnes. Des limites de poids (1 320 livres si l'appareil est utilisé uniquement au-dessus des terres) et de vitesse (maximum 120 Kt) s'appliquent à ces appareils, ainsi qu'une vitesse maximum de décrochage de 45 nœuds sans volet. En conséquence, le brevet LSA est plus facile à obtenir et devrait favoriser le développement de l'aviation.

L'avion, bloqué par une cale, est garé dans une légère pente. Cette dernière enlevée, je freine et mets le moteur en route et voilà que l'engin roule. Pas moyen de faire fonctionner les freins. Heureusement, Andrew a la présence d'esprit de couper le contact. Plus de peur que de mal, mais la leçon restera gravée dans ma mémoire. On décide de tourner l'appareil à la main car il y a d'autres engins dix mètres devant nous ! A ce moment, on s'aperçoit que les freins fonctionnent parfaitement. Cela confirme une intervention divine qui cherchait à m'enseigner une procédure supplémentaire, à savoir, faire un briefing oral sur l'arrêt de l'avion avant le démarrage moteur.

C'est reparti et cette fois-ci tout fonctionne correctement. Andrew m'informe que sur ce type d'appareil, on ne met pas la pompe à essence pour le décollage ou l'atterrissage. Elle sert à démarrer le moteur et à l'alimenter en cas de panne. A ce propos, Andrew récite la procédure à utiliser en cas d'arrêt moteur au décollage : changement de réservoir et pompe à essence en marche. Nous décollons en 34 et à 1 000 pieds/sol, je prends une route au 80 pour suivre la vallée qui mène à la ville de Darlington. Je monte à 62 Kt. Comme pour le Tecnam, il faut faire attention à ne pas dépasser l'arc blanc quand les volets sont baissés.

Nous allons survoler des régions inhospitalières et Andrew ouvre un plan de vol avec Seattle radio sur le 122.6 pour accélérer les procédures de sauvetage. Le contrôleur nous informe qu'à destination, il y a une *Temporary Flight Restriction area* (TFR). Mon instructeur avait pourtant appelé Flight Service







© Out of the Blue Aviation

De gauche à droite de haut en bas:

- Orcas Island.
- En finale à Orcas Island.
- L'Aeronca Champ devant les Three Fingers.

pour un briefing mais personne ne lui avait parlé de ces feux de forêt. Comme les équipes de pompiers sillonnent le nord de notre destination avec des hélicoptères, une vigilance accrue s'impose. Il faudra aussi écouter 132.425 pour obtenir des informations supplémentaires à l'approche du terrain.

L'altisurface de Stehekin fait 2 600 pieds de long et se trouve à 1 230 pieds d'altitude. Le charme de l'endroit réside dans son isolement. Il est au bord d'un très long lac, Lake Chelon, et accessible uniquement par bateau ou par avion. Je sens que je vais aimer.

En attendant l'arrivée au Nirvana, j'admire les montagnes environnantes. Au loin, on voit le Mont Rainier qui culmine à 14 410 pieds. Le Mont Baker plus proche atteint 10 800 pieds. Ces deux sommets sont des volcans et en activité pour ce dernier. Beaucoup plus au sud, se trouve le mont Saint-Helens qui atteint péniblement 8 365 pieds. Il a une bonne excuse. Le 18 mai 1980 une explosion propulsa la partie supérieure dans les airs. Auparavant il culminait à 9 677 pieds. Tous ces sommets font partie de la chaîne volcanique The Pacific Ring of Fire qui entoure l'océan Pacifique. Au large de la côte américaine, une partie de la plaque du Pacifique et celle plus petite de Juan de Fuca glissent sous la plaque de l'Amérique du Nord, créant une activité sismique et volcanique.

D'autres sommets moins tumultueux longent notre trajet. J'apprécie particulièrement les Three fingers qui me rappellent les aiguilles d'Arves en Savoie. La face nord de Glacier Peak (10 560 pieds) semble prometteuse pour des randonnées à skis une fois les crevasses bouchées. Celles-ci sont bien ouvertes et on voit que le glacier a reculé au cours des ans. Le constat est aussi accablant qu'en France et j'ai bien peur que cela empire avant de s'améliorer si cet heureux événement doit arriver un jour. Les autres montagnes sont couvertes de névés. Je savais que la côte ouest de l'Amérique du Nord avait été copieusement arrosée de flocons blancs cet hiver et j'en ai la preuve un 26 juillet. Le paysage change aussi sensiblement. Plus on s'éloigne de la côte et plus il devient sec. L'herbe verte sur le sommet des montagnes a cédé la place à un paysage que je qualifierais de méditerranéen. C'est d'ailleurs probablement la raison du feu de forêt qui sévit au nord du lac.

Notre montée continue et à 9 500 pieds, j'arrête les frais. Je vois que l'on peut passer toutes les crêtes sans difficulté et avec de la marge. Nous nous trouvons au-dessus des South Cascades. C'est une chaîne de montagnes qui descend du Canada jusqu'au nord de la Californie. D'après Andrew, les North Cascades sont encore plus jolies. Ce sera pour une prochaine fois car il y a un terrain à 2 415 pieds que j'aimerais visiter : Lost River. La poésie du nom attise mon esprit aventurier.

Aux confins du monde

Le lac Chelon se profile derrière Bonanza Peak (9 511 pieds). Je peux commencer ma descente qui va tout d'abord m'amener au-dessus du ha-



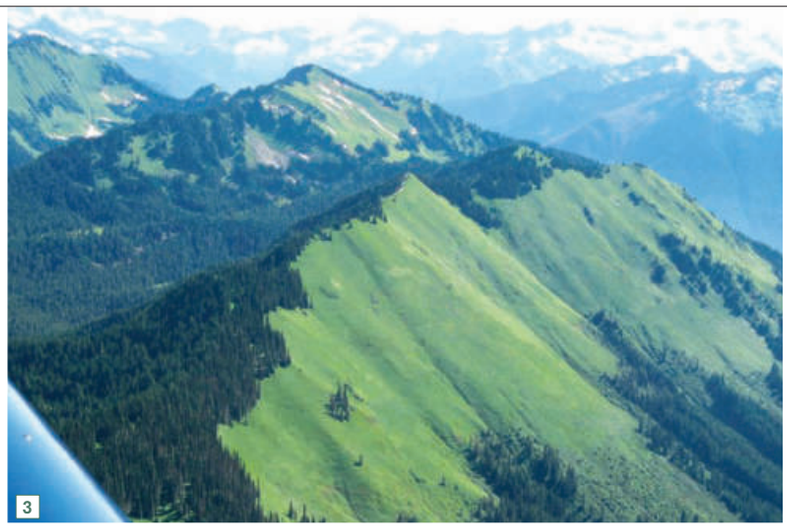
→ Taux de change

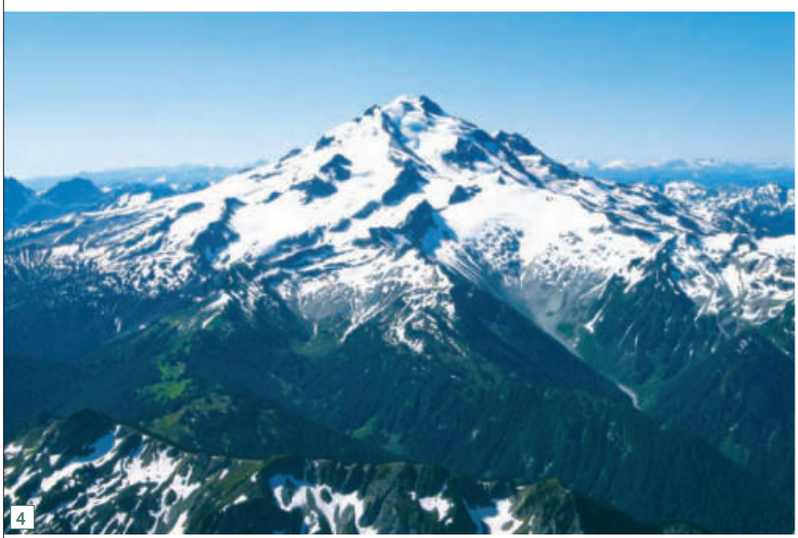
J'avais toujours rêvé de posséder un David Clark. C'est maintenant chose faite. Une fois à Seattle, je contactais Sporty's sur leur numéro gratuit après avoir consulté leur site (www.sportys.com) et commandais un David Clark H10-13.4 que je reçus deux jours plus tard pour la modique somme de 214 euros (port compris). Un euro fort donne des avantages indéniables aux voyageurs. La qualité du service et la gentillesse du personnel au téléphone m'ont charmé.

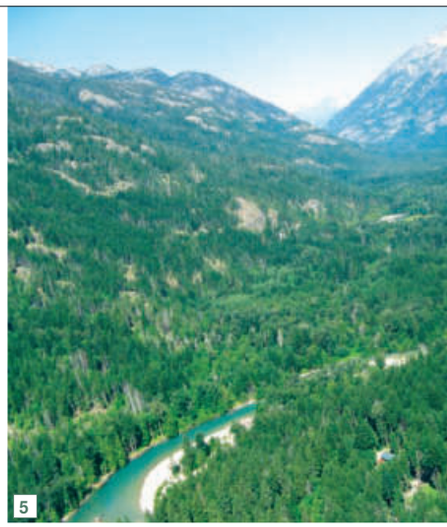
Il est possible d'ordonner du matériel de l'étranger. Il faudra compter 14 euros de plus de frais d'envoi vers la France et un délai de quatre à six semaines. L'entreprise est, d'après moi, sérieuse. Elle possède une solide réputation aux États-Unis.


1

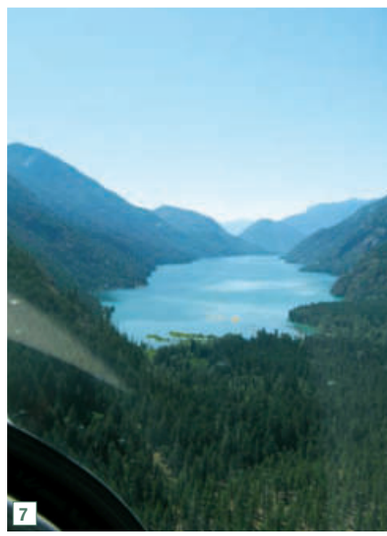

2


3


4


5


6


7

meau de Lucerne. Ensuite, cap au nord-nord-ouest pour survoler l'azur de l'eau. La vallée est assez étroite et bordée de forêts qui viennent toucher les rives. J'ai l'impression d'avoir franchi une frontière et laissé derrière moi ces bruits de la ville. Je devine le terrain. Andrew m'informe que l'on est dans une réserve naturelle que l'on doit survoler à 2 000 pieds AGL. Cependant comme nous allons atterrir, nous pouvons nous permettre un passage bas que j'effectue à 1 700 pieds. Trois avions et un hélicoptère sont garés à côté de la piste. La surface me paraît correcte, bien éclairée et il n'y a personne dans le circuit. Le vent est quasiment nul, donc un décollage semble tout à fait possible. Le terrain légèrement en pente montante est bordé de tous les côtés par des arbres assez hauts. On peut cependant faire une remise des gaz si l'approche devient problématique ou si je contrôle mal ma vitesse. J'effectue un virage à 180° et je pars en éloignement. Andrew suggère que je suive le lit de la rivière qui coule le long de la piste et vient se jeter dans le lac. Les méandres m'obligent à louvoyer et surtout, je ne vois pas la piste. Elle apparaît uniquement en très courte finale après un tournant à droite de 90°. Je suis un peu rapide et légèrement haut, mais la longueur du terrain me permet de compenser ces défauts. Le contact avec la terre est bon, mais elle est plus cahoteuse que je pensais. Je tiens le manche en arrière pour protéger la roulette avant. Un peu de gaz m'amène vers les autres avions, dont un *Husky* qui sont attachés sur la droite. On pousse l'appareil et j'admire les lieux qui sont propices à développer l'esprit du pionnier qui sommeille chez chaque pilote.

Un bus gratuit emmène les aviateurs vers le charmant hameau de Stehekin. Une boulangerie-pâtisserie vous incitera à déguster quelques douceurs avant de reprendre le vol. On peut aussi utiliser ce transport qui vous déposera après une quinzaine de kilomètres au début d'un sentier de randonnée qui explore les terres presque vierges de l'état de Washington. Si vous désirez établir un camp de base pour quelques jours, le site stehekin-valley.com vous fournira tous les renseignements nécessaires pour cette escapade.

Durant cette escale, nous discutons de l'approche qu'Andrew m'a demandé d'effectuer. Je lui demande pourquoi il ne fait pas une finale dans l'axe. Sa réponse est claire : les montagnes me font peur. Diplomatiquement, je suggère de refaire un atterrissage plus orthodoxe. Il est partant et nous voilà à nouveau dans l'avion que je place sur une petite terrasse en béton pour les

→ Out of the Blue Aviation

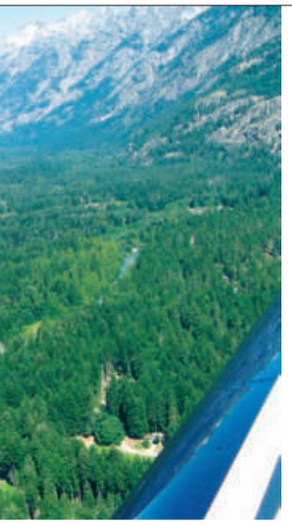
Cathy Mighell a créé cette école de pilotage en 2005. Sa flotte se compose de six avions : deux Cessna 172, un Aeronca *Champ*, un Cherokee 140, un Beech *Debonair* et un Evektor *SportStar*. Les coûts de vol sont inférieurs de 50 % à 100 % à ceux que l'on peut payer à Seattle. Professionnelle, elle répondra rapidement à vos courriers et vous suggérera des escapades aéronautiques.

Afin d'attirer des jeunes pilotes, elle a mis en place un camp pour adolescents de 12 à 18 ans. Pendant une semaine, ils suivent des cours de pilotage, visitent des musées d'aviation et le dernier jour montent à trois dans un avion avec un instructeur pour prendre les commandes pendant 30 minutes chacun. Ils peuvent ainsi faire un cours voyage. Initiative pédagogique et publicitaire intéressante.

Une vraie pro, cette Cathy.

Son site outoftheblueaviation.com présente les divers aspects de son école.

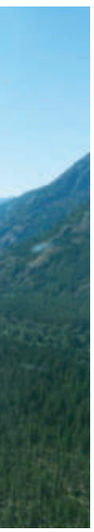
Dernier détail qui peut avoir son importance, Cathy parle français.

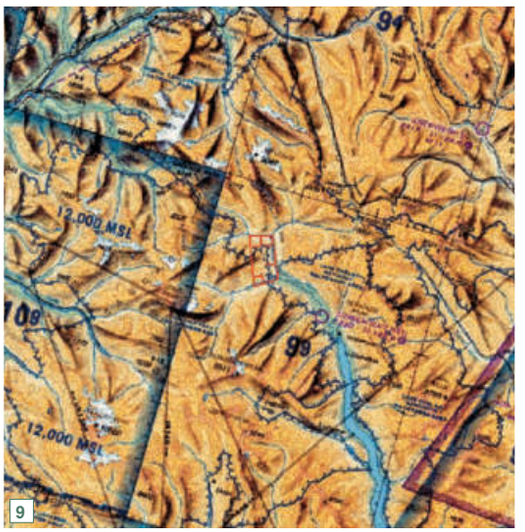




Ci-contre :

1. Tableau minimaliste.
2. Tableau de bord de l'Evektor.
3. En route vers Stehekin.
4. Le glacier Peak.
5. Mais ou se cache-t-elle ?
6. La piste de Stehekin State.
7. Le lac Chelon juste après le décollage.
8. Courte finale à Stehekin.
9. Plan du site avec la TFR.
10. L'Evektor et son pilote à Stehekin State.







essais moteur. Typiquement américain, même au bout du monde, on installe des facilités qui ont au moins l'avantage de protéger le matériel.

Un hélicoptère vient juste de d'atterrir et Andrew n'arrive pas à le contacter sur 122.9 et essaye 132.425. Après un bref échange pour s'assurer que la voie est libre, je pousse les gaz, tiens le manche en arrière pour soulager la roulette avant et au milieu de la piste, l'avion décolle. Après l'éloignement et un semblant de base, je m'aligne dans l'axe. Je note assez vite que je ne vais pas pouvoir maintenir une pente régulière car quelques arbres cachent le seuil. Une fois ceux-ci dépassés, je peux plonger vers le terrain, mais mon moteur est au régime minimum ce qui n'est pas recommandé car je ne peux plus ralentir l'appareil. Cependant ma vitesse ne dépasse pas les 60 nœuds et reste dans les paramètres fixés par le constructeur. J'atterris sans difficulté. A la réflexion, je ne sais pas quelle approche est la meilleure. Voilà une bonne raison pour revenir et les réessayer toutes les deux.

Au retour, nous tentons pendant un long moment de contacter Seattle radio pour clôturer notre plan de vol. Finalement, notre arme secrète frappe à nouveau car Andrew réussit à les joindre grâce à son *iPhone* avec écouteurs. Heureusement, nous avons appris plus tard que Flight Service avait déjà téléphoné à l'école pour prendre de nos nouvelles.

Je pose l'Evektor et l'amène devant le garage et le laisse sur du plat. Nous faisons une vérification finale pour déceler des traces d'impact de projectiles sur les ailes, la gouverne de direction et l'hélice. La tête pleine d'images de ce paradis montagnard et aéronautique, je présente mes hommages à Cathy et son personnel et saute dans la voiture de Krista pour aller rencontrer Marc Bittel, porte-parole de Boeing. Mais c'est une autre histoire… ■



→ Copalis beach

Quand Cathy avait répondu à mon premier courrier électronique, elle m'avait suggéré d'aller atterrir à Copalis State. Ce terrain qui se découvre à marée basse offre une destination originale pour les pilotes. Il fait 4 500 pieds de long et répond au doux nom de S16. Un rassemblement annuel au mois d'août réunit de nombreux avions. Le trajet depuis Arlington fait passer l'appareil le long des Olympic Mountains qui sont réputés pour leur beauté. Le mont Olympus recouvert de glaciers culmine à 7960 pieds. Un atterrissage sur ce type de surface doit receler un charme agréable. Au retour, il faudra cependant penser à laver l'avion après le vol pour éliminer le sable qui s'est infiltré dans tous les interstices.

Krista, les terrains de Lost River et Stehekin State, la plage de Copalis… je cumule les raisons de retourner à Seattle.