

TARMAC

42

Le Journal de l'Association Spot'Air

Février 2021



**BACCARAT
VOL A L.A
RSA BLOIS
MC COURSE**



RETRAIT LYNX - TOPGUN VOLTIGE - RETRAIT 747 - AILES LIMOUSINES - FLY'IN ST YAN - VOLFA

VOL AU DESSUS DE L.A. Une virée, en avion, au dessus de la Californie



Downtown Los Angeles vu d'un Cessna 177.

Septembre 2017, après une discussion de passionnés avec Frédéric Vandentorren, nous décidons de faire une virée dans le Nevada pour participer aux 70 ans de l'US Air Force à Nellis. Didier, qui avec Baptiste, nous a appris à piloter sera du voyage. L'airshow est prévu en Novembre.

Le voyage passera par un aller/retour en avion sur Los Angeles, ça tombe bien Antoine Grondeau, avec qui j'ai fondé FoxAlpha, vit maintenant à Torrance au

sud de LA. Après plusieurs années de pilote en compagnie à Tahiti, Antoine a décidé de voler de ses propres ailes en créant Heading West avec son épouse. Le but d'HW est, dans un premier temps, de permettre aux pilotes francophones de s'acclimater au vol aux US mais aussi de faire du tourisme aérien, dans une des régions qui comprend le plus grand nombre de parcs nationaux. J'ai en quelque sorte décidé de réunir les deux en demandant à Antoine de réserver une journée et d'organiser un trip autour de Los Angeles avec comme thème, l'avia-

tion !!

Le 10 novembre après une nuit réparatrice, bercés par le sac et le ressac du Pacifique à Long Beach, nous voilà sur le terrain de Zamperini (KTOA) au sud de Los Angeles où est basé l'avion d'Antoine. La météo est au rendez-vous, c'est CAVOK avec une température, pour ce mois de novembre, plus qu'agréable et inhabituelle pour des «frenchies».

Ce qui est toujours surprenant aux US c'est que sur tous les terrains on peut s'attendre à découvrir des merveilles, c'est le



Torrance Zamperini - Hawker Siddeley Harrier T.4 XZ145 propriété du Western Museum of Flight



Torrance Zamperini - Western Museum of Flight - Le second prototype du Northrop YF-23A Black Widow II, concurrent malheureux du F-22 Raptor.

cas ici où l'on peut voir dans un coin du terrain exposés le proto du F-18, l'un des deux YF-23, un F-14 plus quelques autres belles machines. Dans un hangar un Harrier, sur le parking avion quelques T-6 et, cachée dans un hangar, une collection de magnifiques voitures que nous aurons le plaisir de pouvoir admirer. C'est aussi sur ce terrain de la ville de Torrance qu'est

située l'usine Robinson qui produit les R22 et R44. Une visite du terrain qui nous met en forme avant de partir pour notre périple autour de Los Angeles.

Avant de partir, Antoine me fait un amphi cabine pour faire connaissance avec le Cessna 177 Cardinal, c'est ma deuxième expérience en train tricycle, la première



L'auteur devant sa monture.

c'était quelques jours avant avec le T-28 d'Aero Vintage Academy !! Nous serons trois dans l'avion, Antoine à la radio, Didier en sac de sable et moi en élève pilote.

10h15, contact, le Lycoming démarre au quart de tour, quelques minutes plus tard, l'avion est aligné sur la 11L. Mise des gaz, on décolle et on monte en spirale au-dessus du terrain jusqu'à 2500 fts puis direction le nord vers LAX. Antoine à la radio demande l'autorisation de survol, c'est OK on garde l'axe et l'altitude, on survole l'aéroport de Los Angeles aussi simplement que ça !! sur notre droite un B777 se pose pendant que sous nos ailes un A380 décolle. C'est une expérience « intéressante ». Passée cette première émotion, direction Hollywood, il est impensable de faire ce vol sans aller voir de près ces lettres mythiques qui surplombent Los Angeles. La suite du vol consiste en une longue montée à près de 9000 pieds pour passer la chaîne du mont San Gabriel qui sépare Los Angeles du désert de Mojave. La visibilité est incroyable, en survolant la chaîne on peut déjà voir la base d'Edwards située à 70km. Passées les montagnes, on descend gentiment, sur notre gauche on passe Palmdale puis on prend plein est. Tout autour de nous c'est le désert à perte de vue avec deux taches plus claires, deux lacs salés, celui de la base d'Edwards au nord et devant nous le mythique El Mirage, bien connu des passionnés de records de vitesses sur deux, trois ou quatre roues.

On longe par le nord le terrain de Gray Butte et au sud le terrain de d'El Mirage, deux sites d'essais de General Atomics où sont basés des drones Predators et des Reapers. Antoine me demande alors de me poser sur le lac salé... passé l'effet de surprise, il me montre un motard qui fait un run, la gerbe qui s'élève derrière la moto nous montre la direction du vent, c'est simple la vie de pilote ici. Je réduis, sors les volets m'aligne sur une piste hypothétique en ouvrant bien les yeux pour identifier les éventuels recordmans de vitesse qui pourraient croiser ma route. Quelques



Posé sur le lac salé El Mirage.



Victorville zone de stockage pour avions civils en attente de retour en service.

secondes plus tard on est posé gentiment au milieu de rien. Encore une expérience incroyable alors que cela fait moins de deux heures que nous avons décollé de Torrance. Le temps de prendre quelques photos, de profiter du soleil et des 30° et nous redécollons avec la particularité de choisir nous-même l'axe de décollage.

Une fois en l'air on continue vers l'est pour un saut de puce de quelques minutes vers un terrain qui sert de stockage pour les liners, Victorville (KVCV). J'arrive par le nord, dernier virage pour m'aligner sur la 17, la piste fait 4600m de long, on en distingue à peine le bout. Un record de

plus dans mon jeune carnet de vol que je vais avoir du mal à battre. Une seule piste est plus longue à ma connaissance en France, celle de la base d'Istres qui fait 5000m. On se pose en quelques dizaines de mètres, juste de quoi sortir sur le premier taxiway et de remonter l'un des parkings où sont parqués des dizaines de Boeing, d'Airbus et de MD qui ne revoleront probablement jamais. On redécalle dans la foulée vers le sud. Sur notre gauche d'autres liners plus récents sont stockés sur les parkings, plus loin (c'est long 5km de piste) le 747 banc d'essais de General Electric est en préparation pour son prochain vol. On aura l'occasion

de le voir passer pendant notre route vers Vegas le lendemain.

Notre prochaine étape est importante, ça faisait longtemps que je voulais y passer sans pouvoir imaginer que j'y arriverai par les airs et en pilotant. Avant il nous faut repasser les montagnes et surtout passer par-dessus quelques nuages qui bloquent le passage. Encore une première pour moi, surfer sur les nuages. A la radio le contrôleur nous informe d'un trafic que l'on voit sortir des nuages au loin devant nous en montée. Sous nos ailes on peut maintenant voir l'I15 qui nous amènera le lendemain jusqu'à Vegas puis on longe



Vue aérienne de l'aéroport de Victorville aussi connu sous le nom de Southern California Logistics Airport.



Planes of Fame Air Museum - Lockheed P-38J.

un autre terrain, celui d'Ontario avant de prendre la direction du sud et de Chino (KCNO) !! L'autorisation nous est donnée de nous poser sur la 26R, c'est avec une belle émotion que je m'aligne et me pose sur ce terrain mythique où nous attend Fred, un déjeuner à l'américaine et la visite de deux musées.

La visite commence par le Planes of Fame. Je ne sais plus où donner de la tête, des avions sont de sortie, P-38, B-25, Sabre, P-40, P-51. Ces avions se préparent à partir pour un meeting dans le coin. L'occasion également de croiser Steve Hinton Jr et de prendre la pose devant le Voodoo avec lequel il vient de battre un record de vitesse à plus de 850 km/h. Inutile de vous conseiller de passer par ce musée si vous êtes dans le coin. C'est un peu comme La Ferté, un musée volant avec des hangars pleins de Warbirds que nous n'avons pas trop l'occasion de voir dans nos contrées. En plus de ces avions en état de vol, on peut également voir une belle collection de machines made in US stockées sur toutes les places disponibles entre les hangars. L'autre musée, le Yanks est également à visiter. C'est un musée plus classique avec de très belles pièces de fabrication US de toutes les époques.

En dehors des musées, dans la partie opérationnelle, chaque hangar regorge de merveilles, Lockheed 12, DC-3, Beech 18, tous plus rutilants les uns que les autres.... Se promener sur ce terrain c'est comme vivre un rêve éveillé.

L'heure tourne, on est au mois de novembre, les journées sont courtes et le plan de vol pour atteindre notre destination finale est encore long. Frédéric et Didier feront la route en voiture, Antoine



Antoine et Franck les F et A du défunt forum Foxalpha.

et moi par les airs. Une fois le plein des réservoirs fait on repart. Aligné sur la 26R, c'est reparti pour la dernière étape du vol.

Cap à l'ouest à une altitude de 2000fts sol au-dessus de Los Angeles. Encore une expérience intéressante, après de longues minutes à survoler les faubourgs de la ville on flirte avec Los Angeles downtown. Les autoroutes sont bondées, si le moteur s'arrête il faudra se poser entre deux ponts sur les nombreuses évacuations d'eau qui parcourent LA. Encore une fois un contrôleur intervient pour nous signaler un trafic que nous avons du mal à voir, il corrige notre trajectoire pour l'éviter, on l'aperçoit en dessous sur notre droite, c'est un R22 qui s'éloigne vers le nord. Au sud un gros incendie fait rage dans les faubourgs de LA, une colonne importante de fumée s'élève à la verticale sur la ville.

Il nous a fallu un peu plus d'une heure pour traverser d'Est en Ouest Los Angeles, devant nous le soleil descend sur le

Pacifique, Antoine demande à nouveau le survol de LAX à 2500fts. Autorisation accordée, je fais un virage gauche pour un cap au sud qui va nous amener à couper une deuxième fois les pistes de l'aéroport international de Los Angeles. Nous continuons cap au sud vers notre destination finale en longeant la côte, survol du Queen Mary juste avant que le soleil ne se couche définitivement. Je rajoute une nouvelle expérience à cette journée bien chargée, le vol de nuit. Sous les ailes les axes routiers sont bien visibles, le trafic est à son maximum, c'est encore pire qu'en région parisienne. Au loin je commence à apercevoir les pistes de John Wayne où je l'espère Frédéric et Didier nous attendent. Sous le contrôle d'Antoine je rentre dans le circuit d'approche par la vent arrière, devant nous un trafic bien visible dans la nuit. Je le suis. La piste qui nous est proposée est la 20L. Une fois en base je vois deux gros phares qui s'approchent de nous, un B737 qui est en longue



Planes of Fame Air Museum - Le seul Boeing P-26A Peashooter en état de vol.

finale sur la 20R. Impressionnant de se retrouver en finale en pleine course avec un B737, devant nous un autre B737 attend son tour, stationné entre les deux pistes. Antoine me conseille de poser long pour ne pas passer dans le souffle des réacteurs du Boeing en attente ce que je fais avec application...après quelques sueurs froides, causées par le souffle du B737 qui nous a dépassé, on se pose. Fin d'une belle journée d'un peu plus de 4H de vol autour de Los Angeles. Le contrôleur au sol nous guide jusqu'à une place entre deux jets d'affaires. Quelques minutes plus tard nous sommes au terminal d'ACI jet où Fred, Didier et des coupes de Champagne nous attendent pour clôturer cette belle aventure avec Heading West. ✈️



Planes of Fame Air Museum - Le P-51D modifié, baptisé Voodoo, vedette des courses de Reno



Planes of Fame Air Museum - Un authentique Mitsubishi A6M5 Zero, un des seuls en état de vol.



Planes of Fame Air Museum - North American P-51A.



Planes of Fame Air Museum - Northrop N9M malheureusement détruit lors d'un crash en 2019.



Planes of Fame Air Museum - Stearman YPT-9B Cloudboy.



Yanks Air Museum - Hydravion Naval Aircraft Factory N3N-3 'Yellow Peril'



Yanks Air Museum - North American P-51A.



Yanks Air Museum - vue intérieure.



Wankes Air Museum - Lockheed F-5G, la version de reconnaissance photo du P-38L.

Qui ne connaît pas les célèbres lettres Hollywood qui dominent Los Angeles ?



Petit vol au soleil couchant.



Survol de LAX, Los Angeles International Airport.