



ASSOCIATIF

Par Denis ROY, photographies de l'auteur

Vol humanitaire pour l'Ukraine

RZESZÓW, DERNIER AÉROPORT AVANT LA GUERRE. Le 6 juillet dernier, le Seneca de l'association Ciel Solidaire a décollé de Valence en direction de la Pologne dans le cadre d'un vol à vocation humanitaire pour convoier du matériel médical vers l'Ukraine. Denis et Benoît, pilotes et membres, étaient aux commandes.

<http://ciel-solidaire.fr>
<https://www.facebook.com/ciel-solidaire/>
<https://twitter.com/ciel-solidaire/>
<https://instagram.com/ciel-solidaire/>

La check-list avant atterrissage est récitée et la procédure d'approche interrompue mentalisée : aux commandes du Seneca de notre association Ciel Solidaire, nous descendons vers le seuil de la piste 27 de l'aéroport international de Rzeszów (EPRZ - Pologne). Train sorti, les trois vertes allumées, volets 20, plein riche, plein petit pas, le PA-34 glisse sans encombre le long de l'ILS Z-RWAY 27, bien calé au 264 ° de cette approche

dégagée de tout relief. Attentifs à la vitesse lue sur l'anémomètre que sa double graduation (kt et mph) peut perturber, nous posons le bimoteur sur la piste de plus de 3 km.

Des nuages d'orage commencent à s'accumuler et assombrissent le ciel à proximité du terrain situé à quelques dizaines de kilomètres de la frontière ukrainienne. Le vol depuis la France au FL110 s'est déroulé au-dessus et entre les cumulus de beau temps en ce début de mois de juillet. Mais ce front orageux risque de modifier bien vite

l'ambiance de beau temps pour les prochaines heures. Désormais, nous espérons décharger sans trop tarder les 200 kg de matériel médical destinés aux hôpitaux et centres de soin de l'autre côté de la frontière polonaise, en Ukraine, en guerre depuis plusieurs semaines. Délesté de ses quatre sièges arrière et de tout ce qui pouvait limiter la charge à transporter au regard de sa MTOW, le Seneca avait été soigneusement préparé à Valence, point de départ de ce vol à vocation humanitaire.



De l'anticipation à l'action

Depuis plusieurs semaines, Ciel Solidaire s'est mobilisée pour collecter du matériel médical et répondre, avec ses moyens, aux besoins urgents et permanents exprimés par les Ukrainiens. Ce vol n'est que l'aboutissement d'une mission préparée des semaines, voire des mois, à l'avance. En France ou bien à l'étranger, les conditions d'intervention ont été scrupuleusement étudiées. Chaque fois que c'est possible, il convient d'agir en coordination avec les services engagés : identifier les besoins, estimer la valeur ajoutée de nos moyens et compétences, puis rechercher les financements ; tous bénévoles, l'association fonctionne uniquement par la générosité de ses donateurs. La liste des besoins, obtenue auprès du ministère de la Santé ukrainien, nous avait permis de cibler le matériel demandé par les particuliers, pharmacies, grossistes et laboratoires.

La performance opérationnelle est quant à elle une nécessité : dépositaire d'un savoir-faire, notre niveau d'exigence est similaire dans la préparation des vols et la conduite des missions. Avec ses portes arrière, le Seneca est adapté au transport de fret léger. Pour bien respecter les contraintes de masse et centrage, tout le matériel avait été rassemblé dans des colis de petites tailles. Identifiée par nature et numérotée, la cargaison avait ensuite été réparée dans l'avion la veille du départ.

50 colis de matériel conditionné et chargé en respectant au mieux le centrage de l'avion.

Au regard des contraintes météo et d'avitaillement, les pleins ont été complétés à Colmar-Houssen (LFGA), seule étape prévue pour ce vol. Avec 123 gallons utilisables (466 litres) et en régime de vol IFR, il nous a fallu 3h30 pour rejoindre EPRZ depuis LFGA. L'EDM de l'avion a confirmé efficacement les prévisions de consommation des deux moteurs, des Continentaux de 200 cv turbocompressés, sollicités à 75 % de leur régime. Certes aidés par un peu de vent favorable, la vitesse sol lue sur le GNS430 flirtait avec les 215 kt... Logiquement, cela ne sera plus le cas au retour.

Si l'objectif de ce vol était d'accomplir un aller-retour dans la même journée, les reports de slots reçus au petit matin ont hypothéqué fortement ce choix : report d'une heure, puis deux, puis, finalement, avec le soutien du BRIA, se sont heureusement levées les contraintes imposées par le contrôle

Courte finale en piste 27, à Rzeszów, en Pologne. Des équipements militaires le long des taxiways témoignent des tensions avec l'Ukraine toute proche.



aérien polonais. Un changement de niveau de vol dans leur espace aérien nous a permis le maintien d'un ETA à 10h 30 UTC.

Édité fin juin, un NOTAM limitait aussi fortement l'accès à l'aéroport de Rzeszów : les échanges de mails pour l'obtention d'un PPR et la parfaite réactivité des services en charge de ces demandes (quelques minutes après l'envoi des courriers électroniques, à toute heure du jour et de la nuit) ont finalement permis d'aborder la mission sans trop d'inquiétude. Avec la mention « HUM » (vol effectué dans le cadre d'une mission humanitaire) sur le plan de vol et toutes les garanties bancaires pour s'acquitter des taxes locales, le PPR a bien été reçu la nuit qui a précédé notre départ.

Émotions

Désormais, le bimoteur roule lentement derrière le « Follow me » jusqu'au point de stationnement, bien à l'écart des principaux bâtiments de l'aéroport de Rzeszów. Tandis que le marshaler s'agit pour guider le stationnement de l'avion, la proximité et l'accumulation de véhicules militaires et équipements sol-air rappellent à qui l'oublierait, le contexte de guerre et de fortes tensions internationales dans ce coin de l'Europe. Avant de couper les contacts, nous laissons tourner les moteurs encore trois minutes (temps nécessaire pour assurer la longévité des turbos). Au même moment, le décollage d'un Antonov à contre QFU nous laisse imaginer les turbulences de sillages générées par ce mastodonte !



Accueil bienveillant et efficace du service de l'aéroport de Rzeszów et de notre contact chargé du transport en Ukraine. Nos colis changent de main pour partir vers l'Ukraine par la route cette fois.

C'est le personnel accueillant du service de handling qui va assurer efficacement en quelques dizaines de minutes la prise en charge de la cargaison et coordonner l'avitaillement. Au même moment, au téléphone, derrière un immense portail lourdement gardé par des militaires américains, notre correspondante polonaise obtient enfin l'autorisation de la direction de l'aéroport de venir à notre rencontre. C'est un vrai moment d'émotion: tous les colis changent de mains et, dans quelques jours, ils seront à la disposition du personnel médical en Ukraine. Passage aux rayons, vérification des papiers, fouille complète du véhicule et examen du châssis par un démineur: les regards sont bienveillants et les protocoles de contrôle extrêmement stricts.

Le carburant (1,43 €/litre de 100 LL) et les taxes sont acquittés, le plan de vol validé, la clairance est délivrée: « Ready for departure. »

Sur le vol retour, plus mouvementé, nous rencontrons des conditions givrantes au FL110.

Retour dans les orages

Le Seneca, allégé de sa cargaison, quitte rapidement le sol: « Vario positif... L'altimètre confirme... Train rentré... » Les capots de volets ouverts, nous prenons de l'altitude avec un vario qui affiche tranquillement 850 ft/mn. Autorisés initialement 5 000 ft, puis FL100, les rideaux de pluie qui barrent l'horizon nous amènent à demander provisoirement un niveau plus bas.

Stables au niveau 80, les orages sont désormais derrière nous. Passant au nord de Cracovie, nous rejoignons le FL100 initialement imposé. Comme prévu, le vol retour est un peu plus long. Le vent nous est maintenant défavorable, 20 à 25 kt en provenance du nord-ouest. Pour un avion dont l'aérodynamique n'a pas été taillée pour la vitesse, il affiche néanmoins 145 kt en moyenne: le pilote automatique fait

son job et maintient cap et altitude. Nous essayons de calibrer au mieux la mixture avec les informations de température affichées par l'EDM. Sur ce sujet, il nous faudra encore potasser le manuel d'utilisation pour optimiser la consommation.

Nous étudions sur nos tablettes les options pour demander quelques « directes » depuis les points tournants de notre vol. Le cheminement est plus au nord que le vol aller: nos calculs sur la base de notre consommation initiale confirment l'estimation du carburant disponible à notre point d'étape à Colmar: environ 20 gallons, suffisants et réglementaires!

Quelques cristaux se forment, puis, rapidement, opacifient totalement la verrière: moins 10 degrés. En quelques secondes une couche de givre s'accumule sous la sonde du thermomètre. L'interrupteur de la sonde Pitot est checké sur On. Nous observons le bord d'attaque des ailes qui blanchit. Dans les minutes qui suivent, le système de dégivrage est activé et un changement d'altitude accordé.

Le Seneca est un avion confortable. Bien connu pour ne pas posséder de moteur critique (les hélices sont contrarotatives), il est agréable à piloter. Le système de chauffage est efficace et nous n'hésitons pas à l'utiliser par ces températures négatives: la consommation supplémentaire devra être vérifiée!



« Radar identifié. » Nous survolons la Tchéquie dans un ciel moins agité et, à la verticale de Prague, nous obtenons un cap direct vers le sud de Stuttgart. À la différence de la navigation à vue et de toutes les informations à transmettre par radio, en régime de vol IFR, les échanges sont plus brefs: pour les pilotes privés peu habitués aux vols à l'étranger, après quelques heures d'écoute et de pratique d'une phraseologie rigoureuse, l'inquiétude s'estompe vite. Le « say again » devient rare, exception faite peut-être pour les vols outre-Manche? Changements de fréquences et demandes de reports vers les points de la navigation constituent l'essentiel des échanges avec les contrôleurs aériens.

Le plan de vol a été mémorisé dans le GPS: la ligne magenta sur l'écran de ce dernier simplifie le suivi de notre navigation. Le tableau de bord reste conventionnel sur cet avion avec les aiguilles de ses RMI, ADF et VOR ILS. Néanmoins, l'acquisition d'un Garmin G5 asservit au GNS 430, a relégué à la droite du tableau de bord le HSI d'origine. Équipés chacun de notre tablette, les programmes de préparation et de suivi de vol des leaders mondiaux de l'aviation complètent la panoplie de nos moyens de navigation. Par moments, nous arrivons à capter du réseau téléphonique: nous en profitons pour mettre à jour les dernières informations météo.

Le premier contact avec une contrôleur de Bâle nous permet d'échanger de nouveau en français. Nous décidons de poursuivre notre vol en IFR jusqu'à notre atterrissage à Colmar: ce choix va donner des sueurs froides à l'agent AFIS qui nous voit arriver en finale alors que nous n'avons pas encore été « libérés » par Bâle. La remise de gaz nous est demandée pour assurer le poser d'un planeur et le décollage d'un avion Robin. Le plan de vol est clôturé dans la foulée et c'est un report vent arrière-main gauche, en vol à vue, pour la piste 01.

Dans le calme de la soirée qui débute, les pleins sont faits et c'est un retour soleil couchant pour Valence. Genève nous demande de tangenter la TMA, un ULM fait



des tours de piste à notre arrivée. Notre regard s'arrête sur le Vercors qui s'illumine.

Dans quelques jours, les kits de transfusion, cathéters, seringues, aiguilles, etc. que nous avons répartis en lots et cartons vont être sortis de leur emballage stérile. Assemblés les uns aux autres, ils vont acheminer les antalgiques, antibiotiques et produits pour soulager, soigner et redonner, nous l'espérons, toute la force aux malades et blessés pour reprendre le cours de leur vie et se redresser dans cette catastrophe humaine.

Solidaire

La petite équipe de Ciel Solidaire, créée il y a deux ans à peine, est composée de pilotes privés et professionnels qui ont de l'expérience dans l'humanitaire et le secours aux personnes. Témoins des crises en cours et réalistes sur celles à venir, nous avons la volonté que la part d'humanité qui nous anime se transforme en solidarité. Nous sommes intimement convaincus que nous devons investir dans notre capacité à faire face à ces crises qui seront vraisemblablement chaque fois plus nombreuses, plus

La large porte cargo du Seneca nous a grandement facilité le chargement des colis.

brutales: migratoires, sanitaires, climatiques, environnementales... Sans la générosité des donatrices et donateurs, l'expertise et la bienveillance de l'atelier, centre de formation, Aerospeed de Valence et le dévouement de nos proches, Ciel Solidaire n'aurait pu acheminer ces centaines d'accessoires chirurgicaux.

Pilote ou passager lorsque l'on s'éloigne du sol, le regard se porte sur un horizon sans limite. Inquiétante ou excitante, voire les deux, la pratique de l'aviation nous donne à regarder la terre et ses habitants différemment. Reste à chacun de poursuivre son vol, à sa manière.

Ciel Solidaire, c'est aussi l'occasion d'associer des hommes et des femmes de bonne volonté pour que le destin personnel de chacun contribue à un peu plus d'humanité. L'aviation à ce titre est un puissant catalyseur, un modèle de performance et d'inspiration. Inspiration qui anime également l'artiste engagé G. R. qui a gracieusement accepté de participer à la collecte de fonds en faisant don de ses œuvres. Et si les moyens financiers nous sont donnés, nous pourrions acheminer prochainement vers l'Ukraine les 200 kg de matériel restants. ✈

Le tableau bord du Seneca, traditionnel avec ses instruments à aiguilles et progressivement modernisé en fonction des moyens de l'association!

