

Extrait du Helico-Fascination

<http://helico.fascination.free.fr/spip>

Georges Moulin, un sacré bonhomme

- Récits - Jean-Marie Potelle -



Date de mise en ligne : mardi 11 mai 2010

Helico-Fascination

Il est né en 1946 à Sainte Colombes-lès-Vienne dans le Rhône. Est-ce que le village de Colombes le prédestinait à cette brillante carrière ? En tout cas en 1967, il intègre l'ALAT dans laquelle il restera seize ans. Passage à Dax oblige sur Bell 47, Alouette 2 et 3.<!-- htmlA -->



<!-- htmlB --> Sa passion pour la formation le destinait à être Instructeur (1971) et restera sept ans sur la Base Navelet. Passionné de mécanique il s'occupera de la Mécanique du vol puis sera Instructeur. Il demande à être affecté à Valence où il mettra au point les procédures d'emploi sous jumelles de vision nocturne (JVN). Ses heures de vol se comptent sur quinze types de machines différentes dont son amour pour l'Alouette 2 et 3 : la SA 341 et 342. Il volera sur le prototype du Dauphin SA 361 avec lequel il effectuera les premiers tirs de nuit missiles en visée thermographique, puis il passe sur SA 330 Puma. Passé au civil, il travaille sur un contrat COFRAS pour Transair et effectue la formation des pilotes Libyens à Tripoli pour le Ministère de l'Intérieur, Air Ambulance.<!-- htmlA -->

<!-- htmlB --> L'activité d'AIR AMBULANCE est transformée de 80 heures par an, il passe vite à 80 heures par mois. Il effectuera des démonstrations dans les Oasis et aura un excellent contact avec les touaregs. Il restera en poste pendant un an et demi. Le travail était épuisant mais constructif. Il sera resté 2 ans à Transair mais déjà il avait quelque chose en tête : créer sa propre entreprise ; Jet Systems apparaît en novembre 1988. Son premier vol sera pour le transport du Père Noël en H300 dans une école. Il loue alors un Bell 206 dans lequel il emmènera entre autre Jean Ferrat. La Société est petite : un pilote, un mécanicien et son épouse à l'administratif. Il restera deux ans avec le B 206. Il passe alors à l'Alouette 2 avec laquelle il fera du film vidéo, du levage et commence à être connu.<!-- htmlA -->



<!-- htmlB --> Georges effectue des stages de remise à niveau, il a déjà 6 élèves puis même chose sur Alouette 3 : 9 pilotes libyens sont en reafreshing à former de jour et de nuit. Il sera obligé d'avoir une deuxième Alouette 2, les stages sont de plus en plus fréquents et homologués par l'Etat Libyens. Total : dix personnes par stage ; durée 5 semaines à Valence pendant 5 ans.

Il commence à avoir d'excellents contacts avec EDF en 1992 pour la surveillance de lignes, puis il passe au Transport Public et s'installe au SAMU de Valence d'abord avec une Alouette 2. Le contrat est de trois mois l'été. Il va passer alors à l'Ecureuil et embaucher un deuxième pilote puis un deuxième mécanicien ; l'atelier de maintenance est maintenant agréé.<!-- htmlA -->



<!-- htmlB --> Un hangar va être construit et le contrat SAMU se confirmer pour cinq ans. Entre temps, le levage s'est développé et représente 350 heures par an. Un deuxième Ecureuil BA arrive parce que les entreprises se sont habituées à cette nouvelle technique et jouent le jeu. Le BA sera transformé en B2. La flotte alors effectue entre 800 et 900 heures par an. Egalement développé, l'atelier de maintenance est homologué PART 145 pour la gamme BELL, HUGHES, ECUREUIL, ALOUETTE 2 et 3, SA 341/ 342, EC 120, A 109. Les mécaniciens effectuant des

séjours à l'étranger et sont tous bilingues. Cette compétence amène la Suisse à remettre en état trois Alouette 2 dont une partira à Santa Monica (Californie). deux autres Alouette 2 partiront pour le Cambodge. L'atelier tourne à plein régime avec l'entretien. Un Djinn sera même remonté et son CDN validé. <!-- htmlA -->

<!-- htmlB -->Georges est obligé de faire venir trois à quatre intervenants au coup par coup tellement il y a de travail. Sa compétence va même jusqu'aux USA avec lesquels il a des contacts tous les jours que ce soit pour la gamme BELL ou HUGHES. Aujourd'hui, il est passé au B3 pour le levage, dispose de quatre pilotes, d'un commercial et deux personnes à la comptabilité. Il a également monté HELI SUD CORSE et HELI VOLCAN. <!-- htmlA -->

<!-- htmlB -->Ces dernières applications sont les stages JVN pour l'étranger et les stages de formation mécaniciens. Il a également développé un matériel et une procédure pour le nettoyage des isolateurs sous tension mais hors de France. Le FTO-JAR FCL2 est en place et forme des pilotes aux QT et TTH. Une unité est créée pour rendre les tableaux de bord compatibles avec les utilisations des JVN. Georges MOULIN travaille également avec l'Amérique du Sud, les Pays Arabes, la Roumanie, la Grèce. Et des projets, il en a encore beaucoup...

Un sacré bonhomme ce Georges Moulin et 20 000 heures de vol dans les nuages !