

BACK TO CORSICA 2020 EN PERIODE DE PANDEMIE A COVID 19

Habsheim – Bourg en Bresse ou l'histoire d'un vol contraint



La brèche de Pont de Roide est visible de loin. Géologiquement, on devrait plutôt l'appeler la cluse de Roide car il s'agit d'une véritable entaille creusée dans la Chaîne du Lomont qui permet le passage du Doubs depuis le Haut Plateau vers Montbéliard. Par beau temps, au décollage de Habsheim, on la distingue déjà lorsqu'on sort du circuit à SH et à 2 000 pieds. C'est un excellent repère pour toute navigation vers le sud ou l'ouest de la France au départ de l'Alsace méridionale.

Aujourd'hui, la météo est capricieuse. Après les superbes journées d'un début de printemps complètement « covidé » puis d'un beau début de mois de juin, une très grosse zone d'instabilité vient de l'ouest comme d'habitude et charrie des stratocumuli gorgés de pluie et des nuages bas et sales qui détruisent une visibilité pitoyable. Qu'à cela ne tienne, nous avons prévu une escapade corse depuis longtemps et ces conditions météo, bien que délicates sur le Grand Est, ne sont pas suffisamment mauvaises pour abandonner tout projet. Fidèles à une tactique

maintenant bien éprouvée, notre vol va reposer sur des « sauts de puces » d'un terrain à l'autre. On embarque avec nous le classeur est des cartes VAC au cas où des posés intermédiaires seraient nécessaires. Les règles du post-confinement viennent d'être assouplies et nous pouvons embarquer à quatre du même aéroclub en respectant les mesures barrières qui se résument dans notre cas à éviter les papouilles et les embrassades ce qui n'est pas trop difficile mais surtout au port du masque. De petits vols réalisés les jours précédents nous ont appris que ce n'était pas un souci en soi mais que la position du micro entre la bouche et le masque était incontestablement plus confortable et plus audible. On se décide de l'adopter.

Dès SH, Bâle Info nous autorise à gagner 2 500 pieds histoire de tâter un peu les chiffres réels du plafond et de juger de la visibilité. Ça passe ! Pas de rafales de vent, le courant est laminaire mais notre brave BUUH rame et sa vitesse/sol est à pleurer. On tente les 3 500 pieds mais impossible d'aller plus haut car le plafond est soudé et nous nous retrouvons bien vite à survoler des barbules filamenteuses et grisâtres vraiment pas sympa.

On laisse bientôt Montbéliard sous l'aile droite, cette ancienne cité wurtembergeoise qui ne devint française qu'en 1793 soit un an après Mulhouse, sans oublier qu'une des princesses du lieu devint tsarine de toutes les Russies. Vers l'ouest, 7 à 8 kilomètres de visibilité horizontale se fondant dans un blanc jaunâtre laiteux et crémeux évoquant une cancoillotte nature non affinée au vin du Jura. Au sud, juste derrière la brèche et la « crête des éoliennes », des stratus grisâtres (strati, ce n'est vraiment pas beau !) s'étirent à 1 000 pieds/sol mais ne forment pas un plafond soudé car, de loin en



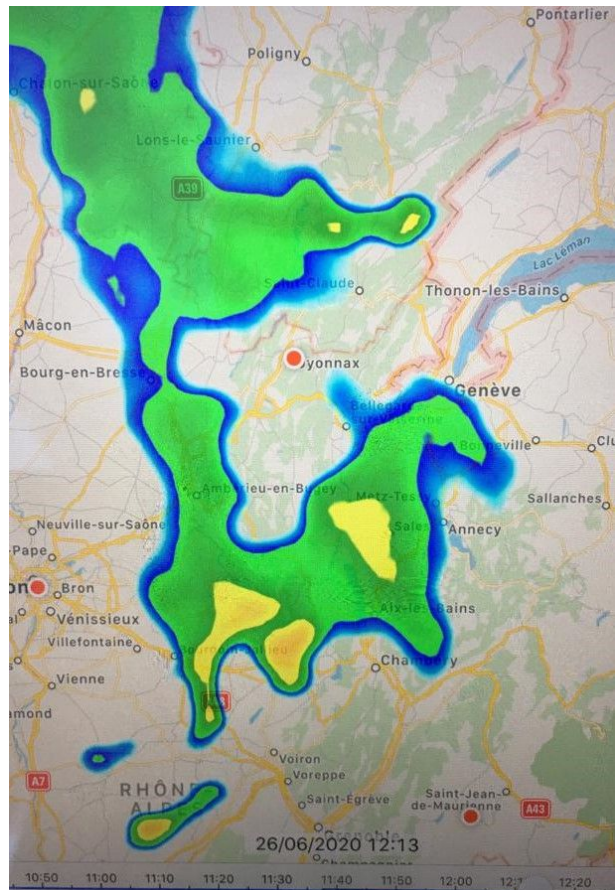
loin, il apparaît troué de puits de lumière d'où s'échappent des cascades d'un blanc intense et aveuglant. Cette image de communion solennelle où des rayons perforent un ciel d'apocalypse est peut-être trop belle pour représenter la sécurité absolue ? A droite ou à gauche ? On s'interroge avant d'opter pour la direction de Pontarlier et Oyonnax, il faut grimper à 4 500 pieds pour contourner le Massif du Grand Colombier avant de piquer sur Chambéry.



Alors, on part à droite mais il ne faut que 3 minutes au cap 270 pour se rendre à l'évidence que le choix n'est pas fameux. En direction de la capitale des horloges, l'horizon semble se boucher rapidement du fait de tombereaux de masses nuageuses qui s'accumulent dans ce venturi géologique. Pour parfaire la difficulté, comme nous sommes en semaine et que toutes les R 45 sont actives, ça risque d'être chaud de devoir plonger sous la R158 dont nous n'avons aucune idée des conditions dans les 20 minutes à venir.

Alors, on repart vers le sud. A 4 000 pieds, c'est limite et la dérive de BUUH n'est pas loin de tracer son sillon dans la ouate. Pontarlier est dans une flaque de soleil. On contourne la R 45 à l'est du Lac de Saint Point dont la légende raconte qu'il fût constitué après une nuit d'orage pour engloutir un bourg d'habitants particulièrement méchants qui avaient refusé l'hospitalité à une jeune mère et à son bébé affamé et transis de froid. Devant la casserole d'hélice de notre destrier, ce n'est pas fameux mais ça semble perméable...

Fabienne et Michelle, qui ont du réseau, nous signalent un orage violent à Oyonnax et, c'est vrai que devant nous, c'est la couleur du cul du loup ! On infléchit notre axe de vol vers l'est puis on quitte Bâle Info pour Genève Info. C'est l'heure d'attaquer les massifs sud du Jura, montagne vraiment alpestre et qui n'a rien à voir avec le survol du Haut Plateau. Loin d'être CAVOK, ça semble passer. On dépasse Nantua lorsque Genève nous informe de multiples cellules orageuses sur Chambéry et toute la région que nous avons prévu de traverser. D'ailleurs, d'ici où nous sommes, à 4 500 pieds, derrière la Chaine de la Chartreuse, ça ressemble à la cuisine du diable. La perturbation active venue du Massif Central a franchi la Chaine du Vercors pour s'accumuler dans les hautes vallées de l'Isère et du Drach. Bref, ce n'est pas bon car, dans les Alpes « pour de vrai » nous n'aurons plus aucune échappatoire. Alors, on se dérouté sur Bourg en Bresse d'où il sera plus facile de faire le point. En effet, un stop à Oyonnax, maintenant dégagé, ne présente d'intérêt que si on poursuit par Grenoble et Gap, destinations qu'il nous faut maintenant oublier si on considère ce qui est en train de se développer au-dessus des Alpes.





A Bourg en Bresse, le terrain est endormi mais l'agent AFIS veille. On grignote quelques provisions en scrutant le ciel vers le sud. Les TAF de Lyon nous promettent une amélioration en début d'après-midi et, effectivement, ça se dégage. Ambérieux somnole, la centrale du Bugey fume vers l'est – et c'est un bon repère -, Creys Maleville est toujours aussi délicat à distinguer malgré ses bandes jaunes, le contrôle de Grenoble Saint Geoirs – toujours adorable à chaque passage – nous autorise à une directe sur Romans avec passage verticale terrain, le ciel se dégage, ouf, ça s'arrange !

Lyon Info nous accompagne jusqu'aux portes de Montélimar puis ce sera le tour de Provence Info de nous suivre jusqu'à la petite zone de Nice Info avant de contacter Cuers. Sur les diverses fréquences, très peu de trafic par rapport à ce dont nous avons l'habitude. Pour éviter les zones d'Orange toujours actives en semaine et un trafic toujours intense en Vallée du Rhône, je m'étais proposé de quitter le sillon rhodanien au niveau de Montélimar direction les Baronnies Provençales puis Sisteron et la Vallée de la Durance mais nous sommes bien en retard sur nos logs de nav car on devrait, à l'heure actuelle être sortis de table et décoller pour Bastia. « L'aviation générale est un moyen de déplacement rapide pour gens pas pressés ». John propose une navigation directe voisine d'un axe Montélimar – Cuers. C'est ainsi que nous allons survoler Grignan et le château de pierres dorées de la fille de madame de Sévigné, Vaison la romaine et son site antique, les contreforts du Massif du Ventoux qui n'accueillera pas le Tour de France cet automne, passer entre le beau village perché de Gordes et les carrières d'ocre de Roussillon puis franchir un petit col à l'ouest de la Chaîne du Lubéron pour rejoindre la Durance. Partout, du maquis, de grands champs de lavande bleue-violette, des villages de tuile ocre-beige blottis dans des replis du relief ou sur des pitons imprenables. Après, on est « presque à la maison ». Le point PL est à l'extrémité est de la Sainte Victoire, TV au sud de Tourves que l'on connaît déjà pour le passer lorsqu'on arrive de Gap et PV le point d'entrée choisi pour pénétrer dans le circuit de Cuers sur le prolongement nord de la barrière



de Cuers.



L'atterrissage à Cuers est toujours un moment délicat et plein de surprises car il y a toujours de l'imprévu voire de l'étrange ; aujourd'hui, c'est un D 112 qui doit faire sa vent arrière à 60 Kts et qui va nous engueuler parce qu'on va trop vite... Alors, on zigzagouille pour allonger... Une fois posé, le soutier est tout de suite là pour nous permettre de refueler tandis que les filles gagnent le Saintex où le cuisinier est toujours aux fourneaux malgré l'heure avancée. Il est 16 heures, on passe à table pour une

superbe bavette aux échalotes ou un tartare de bœuf. Le bonheur tient à peu de choses ! Et puis, je m'accorde quelques instants pour faire mes clichés traditionnels du terrain où s'accumulent, depuis des années bon nombre de machines plus ou moins délabrées.



La Corse, le voyage qui reste mythique ou l'aventure sublime retrouvée

C'est ma huitième traversée mais cela reste une expédition exceptionnelle car comment ne pas se faire une joie intense à l'idée de rallier l'Île de Beauté à partir du continent ? La préparation matérielle et psychologique est indispensable malgré les expériences passées. Gilets de sécurité et de sauvetage bien sûr, actualisation des cartes papier et GPS car certains nouveaux points ont fait leur apparition tandis que d'autres disparaissaient, logs de nav précis pour simplifier des calculs qui s'avèrent toujours complexes et parfois erronés dans la charge de travail de la navigation, etc... Et puis, on ne franchit pas un bras de mer sans lui manifester du respect ! Survoler le territoire de Neptune se fait, sinon dans un esprit religieux, du moins dans le respect d'un suivi des traditions maritimes et d'une litanie d'obligations : dépôt d'un plan de vol (autrefois de n'importe quel BRIA puis de celui de Nice, du Bourget et aujourd'hui de Bordeaux), pré-vol soigneuse et appliquée et essais-moteurs super attentifs !



Réservoirs pleins un travers de doigt au-dessus des languettes, BUUH s'élançe depuis le seuil de la 07 en direction du soleil levant. En ce milieu du mois de juin, il fait déjà chaud et nous sommes bien sûr « lourds » mais la piste est longue. Nous sommes dans le diagramme des masses et centrage mais non loin de tangenter les limites, comme d'habitude. Les 180 Chevaux pelotonnés sous le capot galopent et donnent tout ce qu'ils peuvent. Sous l'aile droite et dans l'enceinte de la base aéronavale, le nombre de carcasses de Breguet Atlantique a bien baissé. Sûrement sont-ils partis à la ferraille ? Devant nous, le vallon du Réal Collobrier s'enfonçe dans les Maures et c'est bien pratique car nous pouvons ainsi grimper en serpentant en toute sécurité.

Quitter Cuers, contacter Nice Info et activer le plan de vol et nous voici bientôt dans un univers estival avec ses lieux d'histoire comme la Môle où sautèrent les parachutistes américains lors du débarquement de Provence, Port Grimaud le chef d'œuvre de l'architecte mulhousien François Spoerry, le beau port de Saint Tropez et son animation de peuple et de peuple puis les plages de Pampelonne. Premier point

tournant le VOR de STP. Autrefois, c'était un moment important puisqu'il s'agissait de débiter la traversée en niveau 35, 55 ou plus et de positionner les molettes des VOR pour préciser les étapes de la traversée. Celui de STP sur 100 et celui de Cannes sur 159 pour obtenir, à leur croisement, le premier point de compte rendu, celui de LERMA. Aujourd'hui, la radiale 100 de STP bien calée dans la raie des fesses (on n'a jamais réussi à déterminer si c'étaient celles du pilote ou du navigateur), on suit le tracé



du GPS et le contrôle de Nice nous permet de choisir l'altitude souhaitée.

Tout de suite, toute référence visuelle à la côte disparaît et nous nous retrouvons dans le grand bleu : dense et désert en-dessous, clair et strié de filaments blanchâtres au-dessus. C'est le moment de se concentrer sur le tableau de bord : altitude atteinte, vario stable, Badin 100 Kts, horizon stable puis les cadrans machines,

température d'huile, pression d'huile, charge de l'ampèremètre, essence et niveaux des réservoirs. Durant toute la navigation, au moins une fois toutes les deux minutes, le regard va balayer les pendules et les cadrans.

Nier toute appréhension serait stupide mais, par ailleurs, pourquoi existerait-il un risque supplémentaire en survolant la Méditerranée plutôt que la Plaine d'Alsace ? Quelque part dans notre cerveau s'imprime des sensations sensorielles acoustiques de bruit de fond du moteur transmis malgré l'efficacité des ANR et de vibrations perçues par les capteurs de notre peau et résultant d'un régime à 2 400 tours/minute. Le cycle veille-éveil est bien activé et, mis à part le goût et – heureusement – l'odorat, tous les capteurs physiologiques sont opérationnels.



On transpire sous les gilets de sauvetage mais il faut les enfiler car nous avons choisi de voler à 3 000 pieds et que, dans de telles conditions, nous n'aurions pas le temps de nous confronter à l'enfilage du dispositif dans un espace aussi exigu tout en tentant les procédures moteurs en cas de panne. Dans ma tête puis dans mes mains, je revois ma Check perte de puissance moteur grâce à un moyen mnémotechnique d'une autre époque RPRMaM (réservoir, pompe électrique, réchauffage carburateur, magnéto et mixture) ou Rassemblement Pour la République Michèle Alliot Marie, du nom d'une ancienne ministre des armées du président Chirac. On n'est pas membre du Cercle Aéronautique du Parlement pour rien ! J'ai déjà redémarré un moteur en vol deux fois avec cette Check List. Une fois après avoir positionné la manette de sélection de réservoir du PA 28 – très difficile à contrôler visuellement – sur fermé et une fois lorsque la lourde charge de vol en conditions météo très dégradées m'avait fait oublier de changer de réservoir et que celui en fonction était vide. Mais si, après avoir réalisé

ma Check, le moteur ne repartait pas ? Ma qualification hydravion a 20 ans et BUUH n'a pas de flotteurs, alors, on chasse cette idée dans un coin refoulé de l'encéphale et on ne pense même pas à se remémorer les paroles de l'acte de contrition...

- UH autorisé 3 000 pieds QNH 1013, transpondeur XXXX, plan de vol activé, rappelez OMAR.

Et c'est bien parti. Quelques barbules dans le ciel se révèlent bien pratiques car elles nous donnent un repère visuel horizontal reposant, sur le capot.

- Nice Info, UH, OMAR
- UH, rappelez MERLU

En cabine, c'est étrangement silencieux. John est concentré sur son pilotage et les filles sur leurs cartes à moins qu'elles ne dorment bercées par le ronronnement du Lycoming. Après MERLU – et l'on ne rendra jamais assez hommage à l'obscur et anonyme mais inspiré fonctionnaire de la DGAC qui a déniché ce nom flamboyant évoquant tout autant la pêche au large que les étals de poissonniers – on poursuit sur MB, au nord de Calvi. A noter, en passant, que le point KC qui jalonnait la route vers Calvi s'est transformé en XC.

Au loin, devant nous, le doigt de la Corse émerge brutalement du néant avec quelques petites couronnes nuageuses de beau temps comme un gigantesque éclair à la vanille posé sur l'eau. L'équipage reste toujours silencieux bien que ce nouvel abord des rivages corses soit pour nous une première. Je viens de négocier, avec Bastia Info, un pourtour du Cap Corse lorsqu'une petite voix venue de l'arrière bientôt renforcée par une voix grave venue de l'avant implore de ne pas trop prolonger la navigation pour une raison physiologique impérieuse. Alors je renégocie une arrivée par NW et me rapproche de la côte jusqu'à tutoyer le désert des Agriates et la ville de Saint Florent. A 2 500 pieds, on ne sent pas les effluves des barriques et des cépages locaux alors on se rabat sur l'admiration des criques et des petits fleuves côtiers qui se jettent dans la mer directement ou au travers de bandes de sable qui semblent servir de filtres ultimes pour de l'eau claire et propre. Le nom de la région est en lui-même un peu surprenant puisque agriate signifie agraire donc cultivé et qu'un désert peut difficilement être agricole... Il semble





que cette zone fût longtemps le grenier à blé de la Corse avant que ses habitants, souvent attaqués par des pillards barbaresques jusqu'au XVI^e siècle, ne décident de se réfugier dans la montagne proche. Elle aurait ensuite servi d'aire de transhumance pour les moutons et le chèvres. On passe les antennes de la crête caillouteuse avant de plonger vers la bande littorale est et John nous offre une boucle de ministre au-dessus du port de Bastia avant de s'annoncer en finale pour la 17.





Malgré les conditions tout à fait favorables au VFR, nous avons été surpris par le silence presque total des échanges sur les fréquences info. Pas le moindre trafic d'aviation générale et juste un Airbus d'Air Corsica qui va nous bousculer pour accélérer notre approche. Effet évident du coronavirus ! Quelques machines stationnent toutefois sur le parking de l'aviation générale et, comme nous sommes en retard sur nos prévisions horaires, nous préférons gagner rapidement le mobil home du camping

San Damiano sans refaire les pleins tout de suite. Un oubli toutefois, les boots qui servent à brûler la machine dans les anneaux insérés dans le béton ne sont pas dans le sac d'entretien. Cela nous crée bien un petit souci d'abandonner BUUH sans qu'il soit arrimé solidement mais il n'y a pas de vent et nous nous sentons protégés par la crête à l'ouest...



Nos conditions d'hébergement sont exceptionnelles. Un bungalow spacieux avec une immense terrasse de lattes de bois, son salon extérieur sous un toit de palme et son étrange douche annexe en forme de tonneau dans lequel nous pourrions nous dessaler et nous rafraîchir à loisir ! Deux jours à Bastia ne seront pas de trop pour nous permettre de retrouver l'ambiance corse que nous aimons tant avec une redécouverte de la vieille ville, de ses ruelles et de ses placettes où nous passerons une après-midi entière

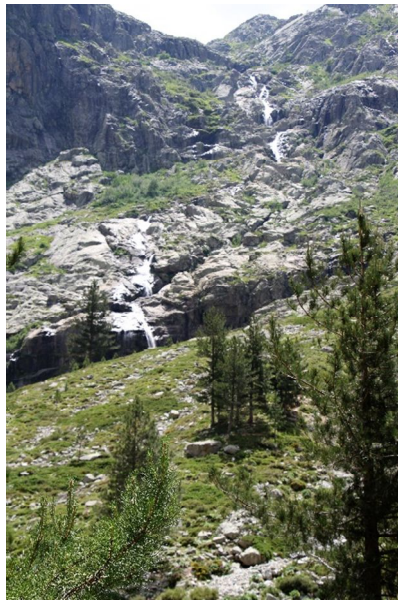
de table de restaurants à célébrer la charcuterie corse en troquets à déguster des Pietra ambrées aux châtaignes.



Le lendemain, notre voiture de location va nous permettre une belle aventure à l'intérieur de l'île.



Avec une exploration de la vallée de la Restonica que nous ne connaissons pas. Moments splendides de marche le long de la rivière dans une belle forêt de pins laricio jusqu'aux bergeries de Grottelle afin de trouver une table de fromages et de charcuteries locales arrosés d'une divine Pietra ambrée ou d'un pichet de rouge du coin. Les experts signalent que cette variété de pin laricio est un véritable puit de CO2 puisque les plus beaux pourraient piéger jusqu'à 50 tonnes de dioxyde de carbone.



Dans le lit du torrent, au milieu de « marmites de géants » et de cascades « privatisées », l'appel de l'eau fraîche est trop fort pour que certains ne succombent pas à la tentation. Même les vaches sont de la partie. Au-dessus de nous, les pics restent enneigés – surtout le massif du Rotondo - mais l'appel à rejoindre le GR 20 escarpé nous est, étrangement, indifférent...



Comme nous sommes près de Corte, un petit pèlerinage nostalgique nous pousse vers le terrain d'aviation fermé durant les quelques dernières saisons. Il y a une dizaine d'années, nous nous étions posés ici à plusieurs reprises en profitant de son camping-piscine-restaurant. Le lonzo y était excellent, tout autant que les cannellonis au bruccio et les desserts glacés au cédrat. Reconnaissons toutefois que le sol y était dur sans matelas ou mousse...Aujourd'hui, tout semble désert. La piscine est vide, le camping a disparu et son accès direct à la piste remplacé par un poulailler où les gallinacées nous accueillent tout courroucés.



Seules les tables sont dressées mais on se demande pour qui car il n'y a pas âme qui vive ! Le terrain est dans le même état d'abandon, pas une seule machine en escale et personne dans les locaux associatifs. Quant à la piste, elle poursuit son délabrement et les interstices entre les plaques de béton se combrent de gravillons et d'éclats de pierre tranchantes. Triste tout ça !

Malgré l'attachement que nous avons pour les lieux on a la déplaisante impression que les autorités ne font rien pour que ce lieu retrouve l'attractivité qu'il avait et la magie que délivrait une

soirée avec ses habitants, autour de la piscine, à se raconter le quotidien, les concerts a capella à venir et l'histoire ou les histoires de Corte et de sa région. Ici, nous avons refait le monde à chaque escale ! Alors, on rentre un peu dépité à San Damiano retrouver notre bungalow et notre vaste plage qui va des faubourgs de Bastia à ...l'infini... Pastèque, tomates, lonzo, saucisson local et Pietra, si ce n'est pas le bonheur, ça y ressemble, non ? Sans oublier la douche dans le tonneau !



Bastia -Propriano ou le retour aux fondamentaux

Ce matin, comme les autres jours il fait très ou trop beau. Bien que 8 heures soit déjà passées, la maison et le camping semblent dormir encore. Je traverse la lande boisée qui me sépare de la plage et qui a des allures de celle de Saint Leu à la Réunion ou de Michamwi à Zanzibar, de Playa Largo à Cuba ou de Huahine aux îles sous le vent de la Polynésie, hormis l'essence des arbres. Je m'en vais herboriser dans les hauteurs de la plage à la recherche de fleurs que je ne connais pas. Comme la veille, les hauteurs de Bastia et aussi loin que porte le regard, sont dans la brume.



De retour au mobil home-où je me sens déjà presque chez moi après 24 heures, je me blottis dans le « tonneau » pour une douche salvatrice et revigorante. Et puis, on passe à table : les tranches malhabiles de lonzo déchiquetées savent que c'est leur dernier jour, le saucisson cru et fumé corse sait par expérience que la lame affûtée du couteau de Sartène va signer ses derniers instants et il en est de même pour le fromage de brebis affiné à cœur qui a été informé, on ne sait comment, que sa fin surviendrait ce matin...John a été cherché du



pain frais et les confitures de clémentine et de cédrat ont fait une croix sur leur survie tandis que la pastèque, les brugnons et les pêches ont senti qu'elles vivaient leur dernière aurore. Il est vrai qu'il manque, pitoyablement une assiette creuse de haricots blancs à la tomate et une coupelle de Jelly verte, transparente et fluorescente ! Avant la prochaine étape, il faut savoir se sustenter !

Balais et serpillières se remuent en tous sens. Les lieux sont propres et prêts pour l'accueil de nouveaux occupants préparés au bonheur qui les attends. Nous, conscients qu'une tranche de plaisir est du domaine du souvenir, on part pour l'aéroport retrouver BUUH. On l'avait laissé au milieu d'amis de passage pour



qu'il puisse rompre sa solitude transitoire avec des voisins proches afin de partager ses aventures lointaines et ses faits d'armes innombrables et, on le retrouve seul sur une plaque de béton qui commence sérieusement à chauffer. A premier abord, il semble ne pas nous en vouloir de cet abandon de 48 heures et pour lui montrer notre affection illimitée, on lui propose un programme de réalimentation qui n'était même pas nécessaire puisque nous avons l'intention de refueler dans une heure.

Les boots de maintien de BUUH que l'on n'avait pas mises en place ne nécessitent pas de désentraver le bel avion. Préparation machine avec application de toutes les Check Lists disponibles et décollage destination Figari car Propriano n'aura une pompe de 100LL disponible que dans 20 jours.



Il n'y a pas plus de trafic qu'à l'arrivée et les parkings sont vides. La petite bande côtière au pied du massif de la Casinca puis de la Castagniccia se rétrécit bientôt pour ne plus être qu'un corridor avant Moriani Plage qui est également notre point de sortie SA de la CTR de Bastia. Ce bord de mer est occupé par des cultures de céréales et de vignes, entrecoupées de temps en temps, par de minuscules fleuves côtiers qui se jettent directement dans la Méditerranée ou se noient dans la langue sablonneuse.



Nous ne sommes qu'à 1 000 pieds aussi, de notre balcon volant, nous bénéficions d'un coup d'œil exceptionnel sur le massif du premier plan qui grimpe à plus de 1 500 mètres et de la grande chaîne montagneuse plus à l'ouest qui dépasse parfois les 2 500 et dont les sommets sont encore enneigés. Un dense maquis sauvage recouvre le tout piqueté, de temps en temps, de hauts villages perchés avec des églises aux hauts clochers carrés.



Et puis la lande côtière s'élargit tout en restant de plus en plus désertique et inhabitée. Zara nous informe que les zones que Bastia nous présentait comme actives ne le sont pas. Bonne nouvelle car nous sommes ainsi autorisés à poursuivre notre ballade sur le cordon littoral. Depuis que l'on passe par ici, jamais les contrôleurs aériens militaires ne nous ont fait le moindre souci pour le transit. Bien entendu, lorsque la zone est active, on comprend bien qu'il faille suivre le cheminement VFR matérialisé.



C'est bientôt l'Etang de Diana et ses pieux pour les huîtres et les moules de bouchot dont on raconte que des traces de sa culture remontent ici à 4 500 ans avant J Christ. Quel dommage que BUUH n'ait pas de flotteurs car on se serait bien fait une petite pose-apéritif pour déguster des n°2 ! On raconte aussi que l'île non loin de l'estuaire gardé par une tour génoise est fait d'un amoncellement de coquilles...



Viennent ensuite Aléria et Ghisonaccia – le seul terrain corse où l'on ne se soit jamais posé – et l'Etang d'Urbino. On longe le terrain de

Solenzara à la verticale du trait de côte, surpris d'y découvrir la Patrouille de France en villégiature post-confinement. Au loin, les Aiguilles de Bavella en noir et blanc. On pique sur l'embouchure du Golfe de Porto Vecchio sans entrer dans la baie pour ne pas avoir à contacter Figari. Et puis, de la Pointe di a Chiapa, on poursuit vers celle di Capicciola en passant par les lieux mythiques du tourisme corse que sont la plage de Palombaggia, e Golfe de Santa Julia et la Rondinara.



Devant nous, au cap 180, la mer réfléchit maintenant un bleu dense où des striures d'écume ont fait leur apparition. Tant que nous naviguons sur la côte est, à part une vitesse /sol réduite à 95 Kts, on ne se rendait compte de rien mais maintenant qu'on se prend un vent de $\frac{3}{4}$ face avec des rafales, il faut tenir la machine.

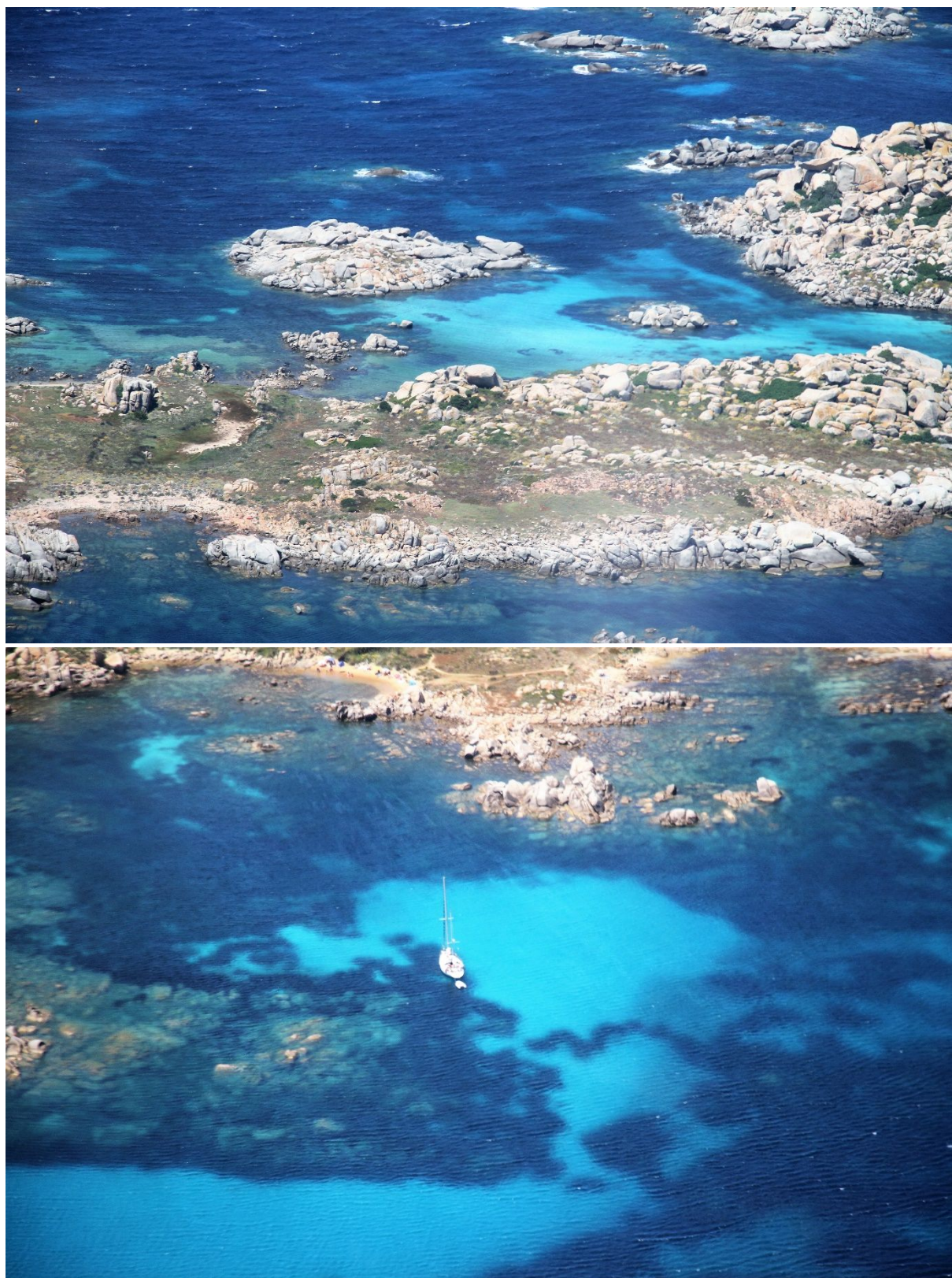


On s'éloigne de la côte pour gagner Carvalho, l'île des milliardaires italiens (baptisée ainsi à l'époque où la lire était la monnaie de la « botte ») et amas de rochers sauvages jetés là par un probable géant méconnu. Eparses sur toute l'île, de petites maisons carrées à toits rouges et d'architectures



toutes similaires semblent vouloir se fondre dans la couleur ambiante. Le port, vraiment très moche vu du ciel, est vide de toute embarcations vacancières et l'ancienne piste de terre aujourd'hui abandonnée, véritable balafre est-ouest saignant l'îlot dans sa grande longueur, a recours à l'outrage des ans pour tenter de se fondre dans le paysage. Les écueils de gros blocs de granit rose lisse dessinent des contrastes étonnants avec l'eau bleu-lagon lorsque les fonds marins ne sont pas couverts de posidonies. Je serais

demandeur et curieux d'étudier les documents d'urbanisme de Carvalho tant la distribution des constructions paraît obéir à une logique indéchiffrable qui évoque plus la gestion du domaine maritime de Rimini que de la philosophie du Conservatoire du Littoral... Ce serait intéressant de consulter le Rapport de Présentation du PLU...



En approche des îles Lavezzi, c'est encore plus beau car le micro archipel n'est pas habité si ce n'est par les oiseaux marins !

La mer à des teintes de la Barrière de corail australienne ou des Baies des Seychelles et seuls quelques bateaux sont amarrés aux rochers. Le moins que l'on puisse dire est qu'on n'a jamais vu aussi peu de monde ici en cette saison. D'habitude les lieux grouillent dès l'Ascension. Le petit obélisque et le cimetière des marins de la Sémillante en route pour Sébastopol sont perdus dans ce chaos de pierres et rares sont les plaisanciers qui profitent du soleil dans les petites criques.





Et puis, retour vers la falaise de calcaire blanc déchiqueté du cap Pertusato où veillent le phare et le sémaphore. La Corse est à elle seule un véritable recueil géologique : on y trouve des roches granitiques dans la grande partie ouest de l'île avec toutefois des laves solidifiées d'origine volcanique à la Scandola mais aussi des schistes sur la partie nord est et un affleurement de calcaire à l'extrémité sud. L'érosion maritime et éolienne a creusé les falaises de Bonifacio non seulement dans son linéaire littoral mais également dans sa hauteur, sculptant ainsi des à pic tourmentés et striés. On entre bien vite dans la Réserve des Bouches de Bonifacio et, comme on sait depuis longtemps que les marins du sémaphore surveillent les avions en transit, on fait gaffe !



- Figari tour, UH, en provenance de Bastia et destination vos installations, en approche de SF par le sud, transpondeur XXXX pour les consignes.
- UH, rappelez SAF, piste 23 en service.

Bonifacio, depuis une ligne de vol légèrement au-dessus de la ville, c'est superbe et on se régale. Les bateaux rentrent au port par le petit goulet en laissant de longues traces d'écume dans un bleu outremer. A l'écart de la ville mais jusqu'à ses limites, le maquis règne en maître. On rappelle à SAF (Capo di Feno) pour s'engouffrer dans une petite baie avant de serpenter entre les collines du Mont Scopeto.



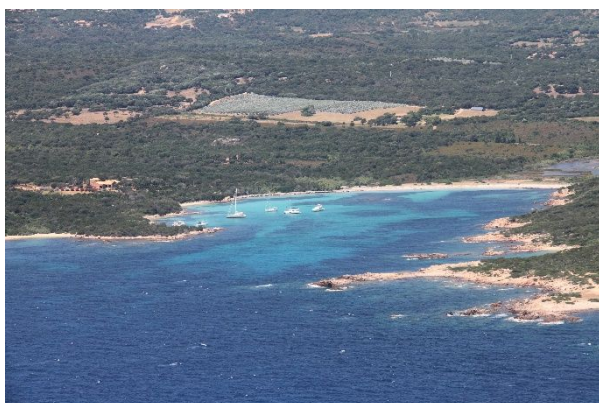
Terrain en vue et vent arrière main gauche. Comme d'habitude, il y a du vent mais alors beaucoup de vent et des rafales. John ne chôme pas !



Il est 13 heures, l'heure que nous avons confirmé avec le service d'avitaillement. Comme on connaît bien le coin, on va directement à la pompe et on appelle la tour pour confirmer notre souhait de faire le plein. Les pompiers-pompistes sont à table alors on patiente une petite demi-heure. Comme une petite faim commence à nous tenailler, on se hasarde dans la grande halle de l'aéroport. Le dernier vol pour le continent vient de partir et tout est désert.

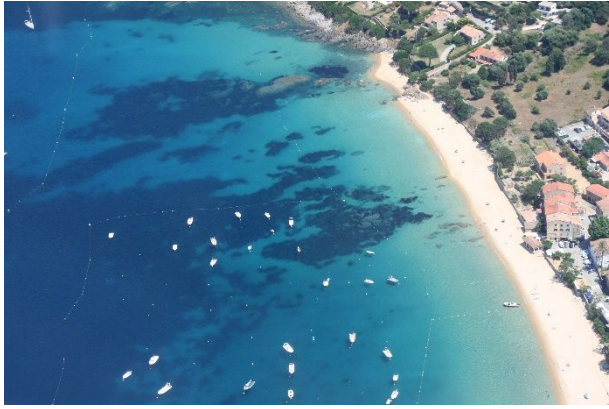


Un bagagiste dort sur la bande de transport des bagages et deux pigeons piétinent sous les tables à la recherche de miettes de pain oubliées. Pas le moindre distributeur de barres chocolatées ni de boissons fraîches ; c'est vraiment la dèche ! Alors on regagne BUUH après avoir réglé les taxes et le carburant. Lui aussi paraît content de ne pas s'éterniser dans un lieu si venteux et si peu hospitalier. A part un Beechcraft King Air, ses autres voisins proches ne sont que des jets d'affaire biréacteurs un peu hautains et prétentieux pour s'abaisser à faire la conversation avec un monomoteur de 180 C qui plus est non turbopropulsé...



Comme on est un peu lourd en carburant, on remonte presque toute la piste car le début de l'ascension risque de ne pas être de tout repos et qu'il y a, pile dans l'axe, le Mont Calderolo qu'il faut contourner ou survoler. Au débouché dans le petit golfe, le vent souffle dans toutes les directions et les jointures des doigts de John sont toutes blanches. On rappelle à WAF et on quitte définitivement Figari à WF après avoir, une nouvelle fois, admiré le lion du rocher de Rocapina. On n'appelle pas le SIV de Bastia car la distance avec Propriano est particulièrement courte, on recycle le transpondeur sur 7000 et on poursuit notre trait de côte jusqu'au Golfe de Valinco.

Personne sur la fréquence de Propriano qui aurait pu nous donner la piste en service. Une seule fois, en 20 ans, nous avons utilisé la 24 mais sa probabilité d'être en service est faible devant le vent que nous



supportons depuis Porto Vecchio. La verticale terrain nous confirme le sens du vent mais on a un peu de mal à retrouver notre terrain d'il y a quelques années car le vénérable hangar du club où nous avons passé plusieurs nuits a disparu et qu'un nouveau a été construit dans le prolongement du café restaurant. On va chercher notre finale en taquinant le belvédère de Sartène. Un peu de vent, mais raisonnable et dans l'axe.



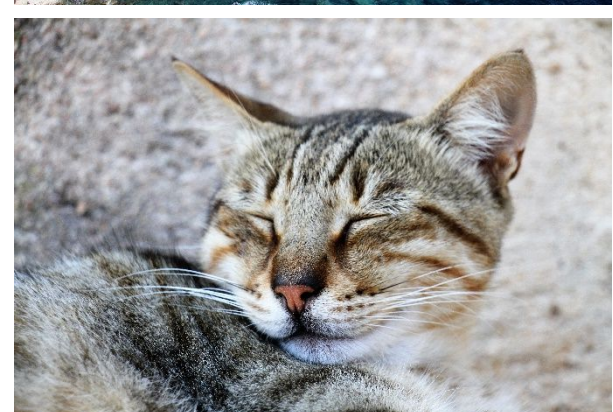
Une nouvelle pompe a été construite non loin de la précédente mais ne sera mise en service qu'après le 14 juillet... On a bien fait d'effectuer les pleins complets à Figari (1,77 euros le litre de 100 LL). Une bonne Pietra Ambrée puis une seconde et tout va tout de suite mieux. C'est vrai qu'en Corse, comme en Vieille France, leurs bouteilles ne contiennent que 25 cc au lieu des 33 alsaciens... Taxi jusqu'à la station-service où nous récupérons la voiture de location et, après une courte flânerie sur le port de

Propriano, en route vers Porto Polo de l'autre côté du golfe. Ici aussi, il y a peu de monde et on attend les touristes pour assurer l'économie de l'année.



A Porto Polo, les conditions d'hébergement sont moins luxueuses qu'à Bastia. C'est une sorte de village de vacances formées de longues barrettes divisées en studios avec chambre, salle de bains et petite terrasse mais nous y serons très bien, avec une exceptionnelle vue sur la mer où se dandine un yacht de plus de 30 mètres et, aucun vis-à-vis. Repas au port où l'on a l'embarras du choix en ce qui concerne la table.

Le lendemain, retour à Bastia par la route et nous retrouvons Cécilia et Patrick qui ont stationné leur SR 22 à Figari et nouvelle redécouverte de la ville avec toujours autant de plaisir !



Propiano-Cuers-Avignon-Mulhouse ou le voyage retour pas tout à fait comme prévu !

Lorsqu'il a eu ses trois à quatre injections de primer matinaux, BUUH qui est un grand gourmand, démarre au quart de tour. Après cette aventure méridionale qui lui a remémoré bien d'autres expéditions

où on l'a déjà emmené respirer l'air plus tiède et tempéré que celui de sa stalle habituelle, on dirait qu'il est content de regagner le continent. On voyage toujours léger alors le coffre est vite rangé. Un bout de transmédierranéenne se doit toujours d'être soigneusement préparé aussi cartes, GPS et fréquences d'appel sont accessibles et visuels. Le jeune repreneur du restaurant de Tavarica s'active pour mettre en place l'écrin qui sauvera sa saison estivale malgré le Covid. La tentation est grande d'aller écluser une dernière Pietra « pour le voyage » mais, au manche de BUUH, aucune incartade touchant à la sécurité n'est permise ! Les 3 SR 22 qui bétonnent bâchés et en face du restaurant en attendant vraisemblablement leurs propriétaires en villégiature non loin, esquissent un petit geste d'envie à l'intention de notre bel oiseau blanc qui part à l'assaut des grands espaces.



On aligne en 07 et je mets pleine puissance. Les dalles de béton disjointes qui forment la piste transmettent, dans le cockpit, des bruits similaires à ceux que procuraient les trains à l'époque des rails non soudés ou les voitures sur les autoroutes allemandes du Bade Wurtemberg...L'intervalle entre les saccades permet d'apprécier la vitesse. Le Badin est déjà bien actif lorsque la nature des bruits change et que la cadence s'accroît car c'est à cet endroit que les interstices sont comblés par de l'herbe plus ou moins haute... Survol à basse altitude de la « grosse flaque d'eau » qui marque la disparition du Risanese s'infiltrant alors dans la longue plage. Personne ne se baigne, personne ne se fait bronzer, les filles ont moins de regrets.

Les conditions météo sur la France ne semblent pas devoir évoluer de façon favorable au cours de la journée. Alors on va activer le mouvement pour tenter de passer quand même. Pas question, aujourd'hui, de s'insinuer dans les moindres golfes pour s'en mettre plein les yeux. On a tracé une directe de Capo di Mauro (SA d'Ajaccio) au pont W de Calvi. De toutes façons, la côte ouest de l'île dans la lumière du matin c'est un peu décevant car les contrastes et la palette des couleurs y sont très ternes. Nous avons fait ce trajet souvent pour pouvoir proclamer que l'itinéraire n'est sublime qu'à partir de 17 heures !

Après SA que l'on passe à 1 500 pieds, cap 338 sur les Sanguinaires. Personne dans la CTR d'Ajaccio, on poursuit sur Cargèse à l'est du point NW puis sur le golfe de Porto et sur la Scandola qui est loin d'avoir ses couleurs des beaux jours et n'offre à notre admiration que de rares voiliers de touristes. A Sierra de Calvi, nous sommes autorisés à rejoindre directement WC. On a quitté Ajaccio Info pour Bastia

Info. On monte à 3 000 pieds pour la traversée après avoir activé le plan de vol pour le transit maritime. Là encore, il n'y a personne et il en sera ainsi jusqu'à l'approche des côtes varoises. A XC, Bastia nous confie à Nice qui paraît bien content d'avoir quelqu'un sur la mer... A Merlu, on retrouve notre bonne radiale 280. Elle va nous servir de fil rouge comme un câble aérien où s'accrocherait la cabine d'un téléphérique. La dérive frottant le fil d'Ariane à la manière d'un pantographe un caténaire, BUUH nous ramène vers Saint Tropez avec une précision astronautique.

La météo est celle d'un CAVOK mais d'un CAVOK un peu sale car, sur la mer, les bancs de nuages alignés SO-NE vont, petit à petit se succéder en dessous de notre niveau de vol. Par ailleurs, impossible de distinguer les côtes des Alpes Maritimes puis du Var. Ce n'est qu'en approche des plages de Pampelonne que l'on pourra distinguer quelque chose. Sur la terre, la nébulosité est beaucoup plus dense avec de gros cumuli ventripotents qui se développent sur tout le littoral et englobant les Maures avec gourmandise. Impossible de se faufiler entre les sommets de la montagne et le plancher nuageux qui s'y noie. C'est trop dangereux. Sur Cannes Info j'ai pu entendre que les avions volaient et rentraient de navigation à Cuers alors on grimpe à 4 500 pieds faire un peu de on top. Ça faisait des mois que l'on ne s'était généré ce petit frisson né de l'inconnu forcé qui nous attend : « y aura-t-il un trou dans la couche » et « comment gérer une perte de puissance au-dessus d'un massif boisé et escarpé qu'on ne distinguerait qu'après avoir percé cette baudruche d'eau qui doit bien couvrir les 400 Km² » ? Cette zone des Maures reste souvent un espace préoccupant car en été voire déjà au printemps, le réchauffement de caillasse et de végétation méditerranéenne dégage des bulles d'air chaud qui procurent, lors du survol, les sensations désagréables d'un manège forain pour ado en mal de vibrations... Quelques longues minutes s'égrainent dans un air calme, ébloui par la blancheur éblouissante du toit du cumulus géant avant que l'on constate que le pari était bon.



La cuvette de Cuers est totalement dégagée ; le Grand Coudon émerge de la ouate pour nous confirmer la direction, la Barre de Cuers nous fait de l'œil et le terrain apparaît, perpendiculaire à la grande vallée. Posé à Cuers, il est 12 h 10 et le pompiste n'est déjà plus dans sa guérite. Les filles partent au restaurant où elles le trouvent attablé et prêt à déjeuner. Nous, on est un peu pressé par le temps de l'horloge et le temps de la météo. Il nous faudrait repartir tout de suite mais il décrète qu'il ne reprendra son travail

qu'à 14 heures car il a déjà prolongé ses horaires la veille jusqu'à 13 heures. Les membres de l'AC du Var ont la gentillesse de nous tirer TEMSI, Wintem et TAFL. D'ici la fin d'après-midi, ce ne sera pas bon dans le nord de la Vallée du Rhône. Contacté, le prévisionniste de Météo France confirme.



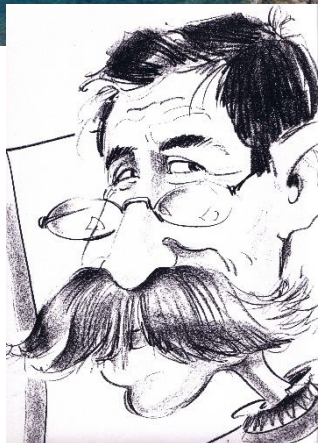
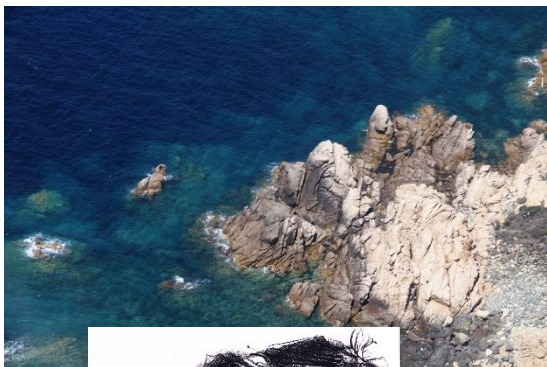
Il reste encore une bonne heure et demi de vol dans les deux réservoirs ; si on poursuivait jusqu'en Avignon pour refueler et y faire le plein ? Et on repart pour un de ces vols faits dans la précipitation et la projection en avant vers l'inconnu. Ça, on n'aime pas trop lorsque ces deux éléments sont concomitants. Alors que le paysage est splendide avec un survol le long du pied de la Montagne Sainte Victoire et des méandres de la Durance, on n'en profite pas. A Avignon, le vent vient du sud ! On pose, on consulte la météo, il est 14 heures passées et on aurait toutes les chances d'arriver en région lyonnaise au



mauvais moment car une perturbation particulièrement active charrie de monstrueuses masses nuageuses de la frontière espagnole vers l'Est en passant par le Massif Central. Les images radar sont réellement préoccupantes. John téléphone à des amis avec lesquels nous avons déjeuné ici, il y a deux ans, en route pour Perpignan. Laurence et Michel ont une grande maison, deux chambres d'amis, un jardin et une piscine. Elle n'est pas belle, la vie ?



Le lendemain matin, sous un ciel tout propre après le réveil du mistral, BUUH, sans le moindre impact de grêle sur ses belles ailes (qu'est-ce que Christophe et Nico nous auraient passé !) reprend le chemin de l'Alsace. Certes, il va devoir ramer puisqu'à certains moments, on notera 80 nœuds de vitesse sol !



Quelques magrets de canard au barbecue, quelques bouteilles de vin du cru avec ou sans bulles et une inoubliable soirée sous les étoiles plus tard, les infos télévisées transmettent des images de vignes dévastées et de serres détruites par l'orage et la grêle à Valence.



A l'année prochaine pour l'incontournable et essentiel pèlerinage corse !

Jean Jacques Turlot

