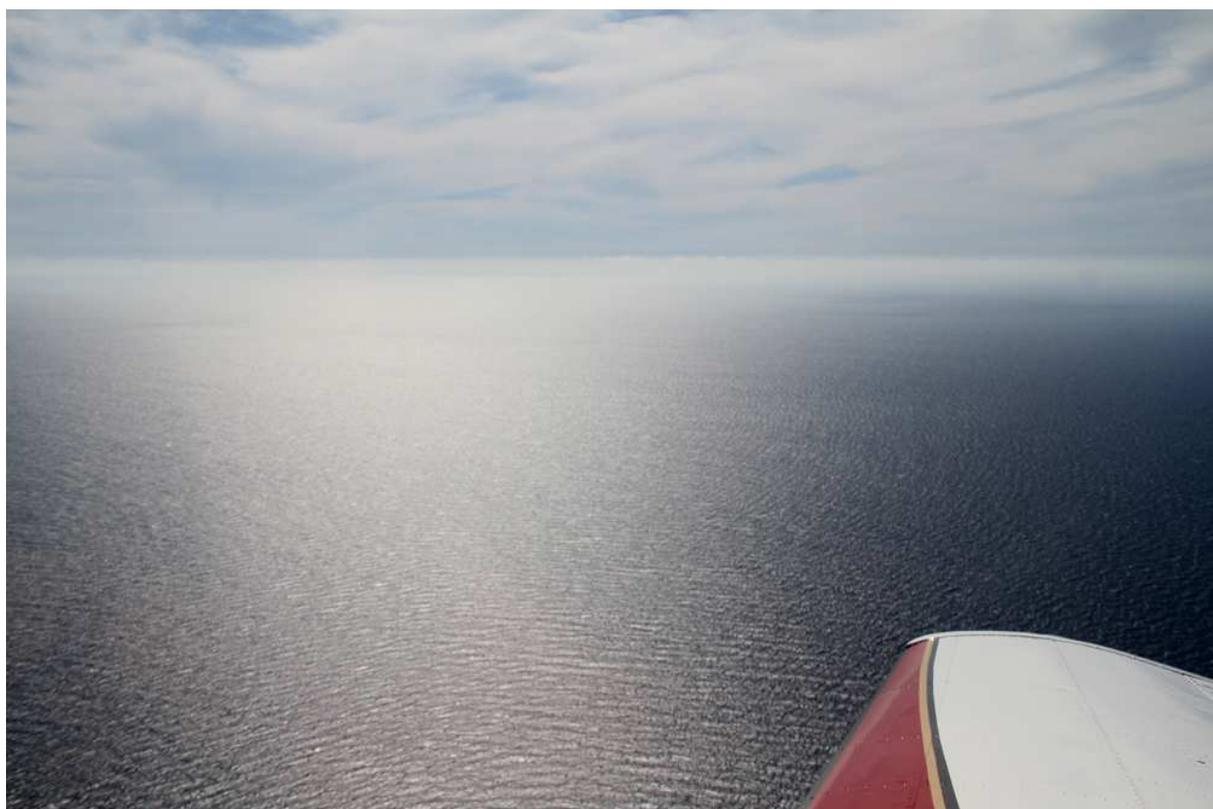


## LA TRAVERSEE !



*Certes, pour nous, pilotes VFR, la base du plaisir, c'est bien sûr de voler ! Mais c'est aussi de « voir ». Admirer des lieux avec les yeux de l'oiseau est un complément de bonheur aux techniques de la maîtrise des lois de la gravité et des règles du pilotage. Si voler n'était qu'un moyen pratique pour aller d'un point à un autre, mieux vaudrait prendre les low costs et choisir ses dates de vol pour affiner les budgets... Lorsqu'on se retrouve au terrain pour ouvrir les grands vantaux qui vont permettre à nos montures métalliques de prendre l'air vers un but rêvé, avant même de sélectionner les magnétos, c'est déjà le bonheur qui s'instille.*

*Ce petit picotement dans le thorax qu'on ressent en faisant sa pré vol soigneusement, ce regard attentif que l'on insinue dans les réservoirs pour noter si les tabs sont noyés, cette paume de main qui glisse sur les bords d'attaque ou les compensateurs de profondeur pour être sûr qu'aucun choc intempestif ne les aurait blessés, sont déjà du plaisir. Relire se logs de nav, déplier ses cartes et commuter les GPS, c'est faire monter la tension et stimuler les endorphines. Et ça, nous, les endorphines, on aime !*

*Alors, pour que le bonheur soit totalement présent, il ne reste plus qu'à imaginer le trajet qu'on va découvrir :*

- *La sauvage côte de la Camargue avec ses marais dont les teintes oscillent du vert « d'eau » au rouge « vinasse » et ses lilliputiennes maisons de gardians immaculées dans les joncs,*
- *Le littoral des côtes normandes avec ses falaises crayeuses et ses pâtures vertes « émeraude » survolées à l'altitude du chemin des douaniers,*
- *La descente de la Durance de Gap à Manosque avec ses paysages arides des Alpes du Sud et ses champs de lavande dont on croit percevoir les fragrances jusque dans le cockpit,*

- *Les grandes plaines du Nord, immensément plates, vertes ou blondes et si souvent écrasées par des trains de petits cumulus joufflus qui naviguent à basse altitude, modelant un paysage intimiste et grandiose,*
- *Le Piémont pyrénéen avec ses strates de couleurs, vert « salade » pour les prairies de la plaine, vert « bouteille » pour les forêts de conifères, vert « tendre » pour les alpages puis blanc « cassé » pour la pierraille et blanc « aveuglant » pour les aires sommitales, minérales ou enneigées,*
- *Et puis, et puis ...*

*Et puis, il y a la Corse avec ses coups d'œil toujours différents, toujours inattendus, toujours magiques...*



## **Embarquement pour la Balagne !**

Le premier problème avec la Corse, c'est qu'il faut y aller ! Depuis l'Alsace, lorsque le temps est beau, le plafond haut et qu'on peut passer par les Alpes, c'est une belle ballade de trois heures environ à 120 Kt pour atteindre Cuers qui est notre habituelle base continentale destination l'Île de Beauté. Il faut compter une demi heure de plus si l'on doit transiter par la Vallée du Rhône.

Pourquoi Cuers ? Accueil toujours sympa depuis les 10 ans que nous y faisons escale. Il y a de l'essence le matin et l'après midi mais il faut respecter la pause méridienne et la petite sieste qui va avec car il fait chaud dans cette plaine bien à l'abri entre les Maures, la Barrière de Cuers et le Grand Coudon. Par ailleurs, le resto est accueillant, à l'ombre des roseaux qui recouvrent la terrasse, les menus sont très corrects et abordables et le service des patrons rapide et souriant.

Quelque soit le cheminement aller retenu, il faut redoubler d'attention dans les secteurs de Gap, Manosque et Vinon du fait de la présence quasi permanente d'une forte activité vélivole et, comme on le sait, les planeurs ne sont pas faciles à repérer, même s'ils sont nombreux à orbiter ensemble – ce qui est souvent le cas. Les SIV Provence et Nice ne les localisent pas toujours avec précision dans les messages radio.

Depuis cette année, on ne contacte plus Le Luc mais le SIV de Nice. Certains « cailloux », dans le périmètre de Cuers, culminent à plus de 2 000 pieds d'où une altitude sécurité nécessaire à 3 000. Le terrain étant à 266 pieds, il faudra descendre vite pour intégrer une vent arrière – au Nord du terrain – à 1 200 pieds. Cuers est également une base aéronavale susceptible d'être activée H24 et de recevoir des avions militaires (et on en vu plusieurs fois, des SEM et des Atlantic II !). Provence Info peut vous renseigner sinon contacter RAI sur 118.275 préalablement à la tour sur 122.7 mais comme cette dernière est inexistante, vous enverrez des messages en l'air... Ensuite, faire attention en circuit de piste car il y a souvent du monde et nous avons, à chaque fois, été témoins de procédures qui « n'étaient pas dans le manuel »...



Le repas a été bon comme d'habitude et copieux juste ce qu'il faut car il est vrai que nous avons faim ! En cette fin mai, nous sommes quatre appareils mulhousiens à nous être posés sur LFTF. Après le café, les filles chapardent des fruits dans les grands mûriers qui ont ombragé une terrasse comblée de passionnés d'avions ou de familles venues passer un bon moment. Nous, comme d'habitude, on a parlé du vol passé, de cette fabuleuse remontée des Alpes par la vallée du Drac, de l'inquiétude de savoir si le col Bayard ne serait pas noyé dans les nuages, de l'envie d'aller pousser un jour la découverte de cette région magique du Lubéron que nous ne connaissons pas encore ou de la géologie des Mées.



Dernière cigarette ou dernière pipe sur le banc de pierre avant de regagner les machines. Les pleins sont faits, les plans de vol sont déposés collectivement pour les quatre appareils à un BRIA de Nice toujours accueillant et efficace. Chacun enfile, avec un peu d'appréhension tout de même, son gilet de sauvetage en repérant bien les tirettes ad hoc en cas de besoin... Les moteurs sont lancés mais il y a du monde au sol,

dans les airs et même sur l'aire engazonnée qui jouxte la piste car les employés d'Action Communication sont en train de mettre en place une bandelette publicitaire qui sera happée par l'ancre du Rallye dans quelques instants.

Piste en service la 11 comme souvent. Un petit taxiway, déjà bien encombré d'avions qui font la queue, ne mène pas jusqu'en seuil de piste. Il faut alors remonter environ 500 mètres pour se retrouver aligné – prêt. Uniforme Charlie a décollé le premier avec Robert et John : nous nous sommes arrangés pour que chaque pilote dont c'est la première traversée soit accompagné d'un « ancien » qui a déjà effectué le trajet. Je les vois s'éloigner dans le Vallon du Réal Collobrier et grimper sans soucis. Trois machines avant la notre dont Uniforme Alpha avec Philippe et Nicolas. Mais il y a du monde en tour de piste et surtout un superbe biplan du genre Stearman. Je ne peux m'empêcher de me rappeler qu'il y avait, autrefois, des brins d'arrêt en seuil de la 11 et que l'oublier pouvait être une mésaventure périlleuse pour nos trains d'atterrissage...Ils ont disparu...



10 minutes après avoir mis en route, India Novembre arrive en seuil de piste avec Christophe au manche. C'est sa première traversée. Il vaut mieux avoir 2 000 mètres devant soi lorsqu'on est à trois personnes, pleins complets et bagages jusqu'au plafond. Le MS 880 croche la banderole juste devant nous puis s'éloigne vers les plages. On abandonne les carcasses d'Atlantic cannibalisé avec un peu de mélancolie sous notre aile droite pour gagner Collobrières.

Il fait chaud et je me félicite de 180 Cv de l'IN car, dans cette grimpe rapide vers les 2 000 pieds, je me suis déjà vu serpentant dans le vallon qui va en se rétrécissant pour prendre de l'altitude...Verticale Chartreuse de la Vernes, on quitte Cuers. Devant nous, c'est la féerie de la Baie de Saint Tropez déjà bien occupée en cette fin de printemps ainsi que le kaléidoscope de la cité lacustre de Port Grimaud construite par l'architecte mulhousien visionnaire Sperry.

Le PA 28 est mis en montée lente vers 3 500 pieds. Ne pas faire trop chauffer le moteur est un réflexe ancien mais avec les 180 Cv d'IN nous n'avons plus de soucis. Clin d'œil à la cité du Bailly de Suffren, petit coup de manche à droite pour gagner le VOR de STP, mixture une fois le niveau atteint et activation du plan de vol avec Nice Info.

- Nice Info, D ELIN, PA 28, trois personnes à bord, verticale VOR de STP, pour activer un plan de vol pour Calvi 3500 pieds QNH 1017.

- IN, plan de vol activé, affichez 5434 au transpondeur et rappelez OMAR.

Attaquer « la » traversée n'est pas chose anodine. J'observe Christophe pour qui c'est une première. Il est attentif. Ses yeux ont fait le tour de toutes les pendules pour s'assurer que tout était OK. Même si devant et à droite, c'est maintenant le grand bleu, à gauche on distingue toujours les côtes varoises et, après le massif de porphyre rose de l'Estérel, un embryon des Alpes Maritimes. Je ne peux m'empêcher de me rappeler une traversée de la Mer du Nord et les premiers contacts radio en langue de Shakespeare... Ici, pas d'inquiétude supplémentaire à type de phraséologie inusuelle, on va poursuivre les échanges dans la langue de Molières...



Fidèle aux technologies actuelles, Christophe a préparé sa navigation sur son GPS Garmin tandis qu'à l'arrière, Fabienne suit le trajet sur un petit Magellan 315. De mon côté, selon l'école de mes débuts, j'ai verrouillé le QDM 100 du VOR de STP sur le premier indicateur VOR et le QDM 126 du VOR de CNM sur le second. La navigation est en place, il suffit d'attendre, d'ouvrir l'œil, de garder le cap et le niveau, de faire les corrections inévitables et de surveiller les paramètres moteurs.

Toutes les 5 minutes, le regard fait le tour des cadrans. A la ronde et à la demi, on change les réservoirs. Sur la mer, pas grand-chose à voir car tout est vide et, à 3 500 pieds, il est difficile d'observer les cétacés de la zone Pelagos : pas le moindre globicéphale en vue ni le moindre rorqual bleu.

Maintenant, la côte a disparu et on est tout seul dans le firmament. On a passé OMAR et nous devons rappeler MERLU. John s'annonce d'ailleurs à ce point mythique et Philippe ne doit pas en être loin. Il fait chaud dans cette bulle de plexiglas mais on ne s'en plaint pas comme si cette touffeur humide nous apportait un complément de sécurité. L'interphone est silencieux car chacun vaque à ses contrôles de vol ou poursuit ses méditations.

Je tire quelques photos du vide bleu ce qui me remémore les conseils d'un instructeur de l'Aéroclub du Var, ancien pilote de l'Aéronavale, qui conseillait de ne jamais traverser la Méditerranée sans un canot de sauvetage après avoir assisté au trépas de collègues après un séjour trop long dans une eau trop froide. Aujourd'hui, la température de la mer doit voisiner les 17 °C au plus...Et on n'a toujours pas de canot...

- Nice Info, UC, en approche de Kilo Charlie, pour monter à 4 000 pieds et passer une petite barre nuageuse. On peut quitter et passer sur Calvi ?
- UC, gardez le contact avec moi jusqu'à Kilo Charlie. Je vous rappelle. Bonne route.

Sympa, l'ami John qui, l'air de rien, comme d'habitude, profite d'un message standard pour nous informer de cette nappe nuageuse qu'on a déjà repéré sur notre droite et qui conflue vers notre axe de vol. En pratique, elle se révélera si gazeuse que nous n'aurons pas besoin de changer de niveau.

- Nice Info, IN, MERLU
- IN, rappelez Kilo Charlie.



Et le vol continue maintenant sur le QDM 126 de Cannes. La terre promise n'est pas encore en vue ; 51 NM soit moins de 25 minutes à 120 Kt affichés mais avec une petite composante de vent de face dont il faudra tenir compte. A part photographier les rares bancs de nuages et vérifier périodiquement les instruments, il n'y a pas grand-chose à faire mais durant ces traversées, on parle peu dans le cockpit. Ne pas distraire l'attention par des sujets futiles et être à l'écoute studieuse de la cavalcade bien organisée des 180 chevaux qui caracolent sous le capot !

- IN, vous êtes en approche de Kilo Charlie. Vous pouvez quitter Nice Info et passer avec Bastia Info sur 122.925.
- Nice Info d'IN, on contacte Bastia. Bonne journée et merci.
- IN de Bastia Info, j'ai vos paramètres. Affichez 7747 et rappelez Whisky Charlie

Tiens, je n'avais pas noté cette fréquence pour Bastia ! En tous cas, si le contrôle aérien n'est pas une organisation parfaite, ça y ressemble. Maintenant, la Corse s'offre à nos yeux d'enfants impatients. Oh ! Ce n'est pas une vision mièvre ou lumineuse. Une petite brume ténue enveloppe la grande île et l'image est un peu floutée, gazeuse et ensorcelante. Du bleu pour la mer, du vert pour le maquis et, du blanc pour la neige ! En effet les sommets de l'île sont encore tout blancs. La machine est mise en descente lente, sans réduire le régime et lorsque nous atteignons 2 000 pieds nous ne sommes plus qu'à 6 nautiques.

Et alors, la Corse apparaît dans toute sa nature sauvage. En dehors du champ d'éoliennes que nous avons vu se mettre en place au Sud du Cap Cavallo depuis ces dix dernières années, aucun signe de présence humaine. Le bleu outremer de la mer, le gris du granit de la côte surplombé par un maquis dense et, chapeautant le tout, une montagne de roches dénudées qui s'élèvent à plus de 800 mètres à quelques kilomètres du littoral.

Nous prenons congé de Bastia qui nous a demandé de contacter Calvi. Petite consultation de l'ATIS. Je retrouve facilement le point Whisky que je connais bien et appelle Calvi Sainte Catherine.

- IN, faites des 360, je vous rappelle.

Christophe n'a décidément pas de chance. A chaque vol un peu lointain, c'est toujours lui qui écope de cette « punition » pour raison de trafic ! Un puis deux puis trois 360 plus loin – au fait, question ouverte à tous : un 360 se fait par la droite ou la gauche ? - J'ai le souvenir d'une journée mach 3 à Dijon Longvic, au point E1, le contrôle ordonnait des 360 à tous les appareils venant de l'Est, à l'altitude de 1 000 pieds et nous étions 7 appareils tournant dans les deux sens...Bonjour le stress !

- IN, cap 90 pour intégrer la base 18.

On a plutôt l'habitude d'intégrer des vents arrières mais, intégrer en base, pourquoi pas ? Quand on sort de plusieurs 360 d'affilée, ce n'est jamais facile d'emblée de savoir où on est.



On traverse la base du cap de la Revellata puis le Sud de Calvi dans sa portion encore montagneuse et on débouche sur la baie. De notre balcon volant, la côte évoque celle d'une destination lointaine : une longue finale sur le lagon et le bois de filaos de Saint Leu à la Réunion ou une directe entre les patates de corail sur le tombant de Huahine dans les Iles sous le Vent ! Cette piste 18 m'a déjà causé de grandes frayeurs avec de forts rabattants en courte mais, aujourd'hui, l'atmosphère calme me pousse à focaliser mon regard sur le bleu du lagon à la recherche de petits requins tropicaux de type « pointe noire », en principe inoffensifs...

Pendant ce temps, Christophe glisse son avion doucement, en vrai pro, entre les deux blanches et les deux rouges du PAPI.

Toutes les places de parking sont occupées aussi on nous demande de sortir par la bretelle Charlie pour gagner l'aire de stationnement Delta, c'est-à-dire un paillason de ce qui fut un jour de l'herbe, aujourd'hui déjà grillée par le soleil printanier. Ben qui est arrivé le premier, bien que parti le dernier, est stationné en Charlie mais nos trois autres appareils se retrouvent dans la poussière pulvérulente. Ils ont l'air content – tout comme leurs passagers – de retrouver l'air balsamique et surtout les chaudes lumières de la Balagne.



Une heure trente bloc/bloc. Retrouvailles. On vide les soutes et on arrime les machines. Les langues, un peu cartonnées réclament à boire. Personne n'est en reste pour couper la parole à un ami et raconter son ressenti dans telle ou telle phase de vol. Trop impatients de gagner l'aérogare, on part à pied sans attendre la navette.

Une nouvelle aventure corse démarre dans cette région que nous connaissons mal. Après le Valinco, Bonifacio et les

Lavezzi, Corte et Bastia, à nous la Balagne et la Réserve de la Scandola. Quatre jours de découvertes et d'émerveillements !

