

REVERIES AUTOUR D'UN VOL RARE ENTRE VILLEFRANCHE-TARARE ET CASTELNAUDARY-VILLENEUVE



Premier ingrédient indispensable à un tel vol : la météo. Comme le trajet est montagneux avec des sommets qui culminent à 5 000 pieds de part et d'autre du cheminement, il vaut mieux s'assurer de ne pas risquer de rencontrer de couches nuageuses basses ni de trop grands vents. Aujourd'hui, tout est parfait et la vue vers l'est, depuis le terrain de Tarare, est si jolie qu'on serait presque tenté de commencer tout d'abord par découvrir ces superbes Monts du Lyonnais où semble régner une merveilleuse douceur de vivre. A chaque fois qu'on se pose ici, c'est toujours ce cadre enchanteur qui nous fait de l'œil pour qu'on s'y abandonne un peu ; mais à chaque fois, ce n'est qu'une étape vers le sud, le Languedoc, la Côte d'Azur ou la Corrèze. Il faut vraiment qu'on organise ici un stop d'un ou deux jours !

Le cuisinier de l'aérodrome est un peu bougon parce qu'on a choisi un plat sur sa carte et non son menu mais ici, en pleine zone d'élevage charolais, il nous est impossible depuis toujours de résister à l'appel du filet de bœuf...Et il le fait très bien ! L'agent de la CCI, en poste depuis longtemps, est d'une rare gentillesse et d'une exceptionnelle efficacité comme nous aurons l'occasion de le noter à l'occasion d'un pépin électrique à notre retour, un dimanche... Il fait beau, chauds et rares sont les petits nuages de beau temps qu'il faut bien chercher pour les trouver.



Traditionnellement, je farfouille dans les recoins des installations à la recherche de « quelque chose ». Les hangars sont fermés mais sur le tarmac, un superbe PA 32 LANCE II ne peut qu'attirer mon regard et instiller la curiosité. Où se place-t-il dans la lignée des « indiens de Piper » ?

A partir d'un PA 28 CHEROKEE de base (né en 1961), Piper allonge la cellule et la dote d'un moteur de 260 Cv pour produire le PA 32 CHEROKEE SIX. Equipé d'un nouveau Lycoming 6 cylindres de 300 Cv et d'un train rentrant mais toujours du vieux profil d'aile, ce sera le LANCE I. Le LANCE II est un Lance I avec un empennage en T mais toujours avec l'ancien profil d'aile. Le PA 32 SARATOGA est un Lance II avec le nouveau profil d'aile et le PA 32 SARATOGA SP est un Saratoga avec moteur turbocompressé de 300 Cv...



Un peu plus loin, je surveille depuis 3-4 ans l'état de lente décomposition de deux avions cadavérés, abandonnés en lisière de forêt. Le capot du Rallye est un peu plus dégingué que l'an passé et la porte du Cessna fait une piètre publicité à l'autocollant qu'elle arbore. Comme lors de mon dernier passage, les ronces ont colonisé les espaces moteurs mais, aujourd'hui, je dois passer après les cueilleurs de mûres car il n'y en a plus...



La piste en service est la 18 et cela tombe bien car nous serons ainsi, d'emblée, presque sur le bon cap. En plus, elle est en descente ce qui favorisera notre prise de vitesse et notre décollage car nous sommes, comme d'habitude, un peu lourds à quatre avec bagages. On n'a mis de l'essence que jusqu'aux tabs pour économiser sur la masse.

J'ai le souvenir d'avoir vécu ici un vol déplaisant avec une machine un peu sous motorisée et dans un air turbulent qui accompagnait un gros orage sur le haut de la Vallée du Rhône. Il nous avait fallu exécuter un 360° pour gagner en altitude avant de pouvoir franchir la crête qui nous sépare de Saint Etienne à 3 000 pieds. Aujourd'hui, pas de problèmes. Les 180 Cv de notre brave monture répondent présents et c'est tellement plus confortable de ressentir la puissance que de soulever ses fesses avec la naïve impression d'être moins lourds.



Lyon Info nous transfère à Clermont Info lequel nous annonce une route sans soucis dans sa zone et nous octroie un amusant numéro de transpondeur : 3456. Numéro qu'il attribuera également à tous les autres appareils, par la suite.



Coincée entre les Monts du Lyonnais et le Massif du Forez, la Vallée de la Loire a néanmoins toute la place pour s'étaler, tout au moins depuis 4 500 pieds. Devant, à gauche, la ville de Saint Etienne au pied du Mont Pilat (dont on nous a dit le plus grand mal en ce qui concerne sa dangerosité pour les avions par mauvais temps) aujourd'hui bien dégagé mais qui culmine à plus de 5 000 pieds. A droite, la route à suivre. Prochaine étape, le Puy avec une distance de

35 nautiques depuis la verticale du terrain de Saint Etienne le Bouthéon soit 18 minutes à 115 Kts de vitesse sol au GPS.



On descend vers le sud au cap 220. L'air est calme et, si ce n'était une petite brume de chaleur, on doit bien avoir plus de 50 kilomètres de visibilité horizontale ce qui nous permet de repérer dans l'axe à droite, le Plomb du Cantal et le sud de la chaîne des volcans. Plus près, juste en dessous, les douces collines qui bordaient la plaine du Forez se transforment en montagnes boisées où la Loire paraît couler dans un lit bien encaissé.

L'habitat est dispersé et les quelques cumuli qui circulent au dessus de nous produisent des flaques d'ombres qui transforment le paysage en tenues d'Arlequin avec les verts épinards des forêts, verts fanes de carottes des prairies et brun doré des champs moissonnés ou labourés. A gauche, le massif du Vivarais nous sépare du cours du Rhône.



Le Puy surgit tout d'un coup dans ce paysage bosselé et l'on reconnaît bien vite le signal que forme la statue de bronze de Notre Dame de France sur son promontoire volcanique. L'histoire rappelle qu'elle fut coulée grâce à la fonte de 200 canons ennemis pris à Sébastopol ! Juste à côté, la délicieuse petite église de Saint Michel d'Aiguilhe sur son piton escarpé est tellement plus belle. La via Podensis est l'un des points de départ du pèlerinage de Compostelle mais, noyé dans l'agglomération, il est difficile de repérer le fantastique escalier qui descend à l'arrière de la cathédrale et constitue les premiers pas de la longue aventure, parfois mystique.



Maintenant, on navigue au cap 195 et à 5 000 pieds et, on y est bien. Prochaine étape Mende à 36 nautiques soit environ 20 minutes. Peu avant de traverser le haut cours de l'Allier, un lac de forme étonnement circulaire attire le regard. C'est le **Lac du Bouchet**, ancien volcan entré en éruption il y a 800 000 ans.

Comme le magma de sa chambre n'a pu atteindre la surface du fait d'une importante nappe phréatique, il s'est produit une énorme explosion. L'eau surchauffée a rompu le couvercle de la roche volcanique des éruptions précédentes en formant un vaste cratère. Il est maintenant comblé par un lac dont on croirait les formes tracées au compas. Il fait 150 mètres de profondeur et porte le nom géologique de *maar*.



Le paysage, vu du ciel, apparaît comme un plateau. Nous entrons dans la Margeride avec, à main droite, la région du Gévaudan, repère de la bête éponyme qui aurait fait plus de 120 victimes et fut abattue en 1769 par un habitant du Velay après les échecs successifs des envoyés du roi. Partout des fermes isolées ou de petits hameaux sur ce terrain bosselé mais très plaisant dont certaines buttes atteignent toutefois près de 1 500 mètres. On passe le lac de Charpsal avant d'atteindre la zone plus montagneuse de Mende dans un profond méandre du Lot.



Tout pilote consciencieux est à l'affût des zones où il pourrait se poser en cas de nécessité. Dans le circuit automatique de notre regard qui surveille les instruments, pendules et paramètre divers, un instant de respiration est consacré à la vision de l'extérieur non seulement pour assurer l'antiabordage mais également pour localiser les endroits plats propices... Alors, on cherche le terrain de Mende.



On sait qu'il est à l'est de la ville et j'avais le vague souvenir de l'avoir étiqueté dans ma mémoire VAC comme un porte avions. C'est effectivement le cas avec peu de place carrossable avant la poupe et un profond fossé insondable après la proue (de l'endroit où nous sommes).

Juste après Mende nous longeons le Parc National des Cévennes en laissant le Mont Lozère sur notre gauche et on entre alors dans un autre monde : celui des Causses (de l'occitan caulx qui signifie chaux).



Notre trajet est idéal car il va nous permettre de survoler les trois grands Causses, hauts plateaux calcaires à plus de 1 000 mètres d'altitude et aux climats contrastés. Les habitations sont rares sur ce sol ingrat et, de haut, les seules ressources vitales semblent les troupeaux de moutons et quelques rares petites parcelles cultivées aux formes étranges calquées sur la fertilité du sol. A l'est, ce sont surtout de grandes étendues caillouteuses tandis qu'à l'ouest, les reliefs sont couverts de conifères.



Bientôt apparaît la profonde et sinieuse entaille attendue qui coupe perpendiculairement notre axe de vol. Je reconnais Sainte Enimie pour y avoir – il y a fort longtemps – loué deux canoës pour descendre les Gorges du Tarn.

La légende raconte qu'au Moyen Age, Enimie, sœur Du fameux roi Dagobert, devant être mariée contre son gré à un puissant baron du

royaume, déclara une lèpre qui rendit son mariage caduc.

Un ange lui apparut pour la guider vers une source miraculeuse dans ce canyon du bout du monde. Une fois immergée la maladie disparut mais, dès qu'elle s'éloignait de l'endroit, elle réapparaissait. La tradition raconte aujourd'hui qu'elle comprit alors que son destin était de vivre dans une grotte voisine.

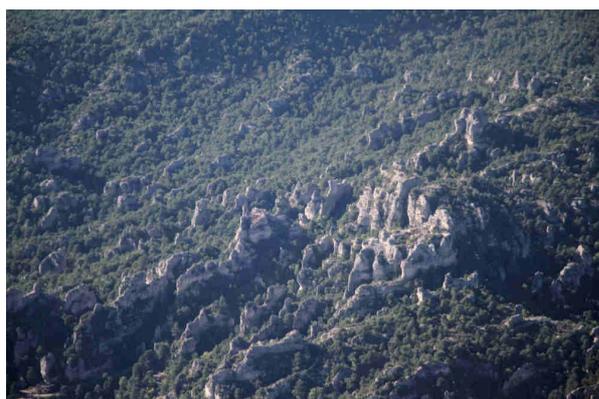


Du fait de la structure karstique de la géologie locale, la région offre en effet de nombreuses grottes (baumes) ainsi que des gouffres profonds (avens) qu'on ne distingue pas du haut de notre promontoire du ciel. Un peu plus loin, nous survolerons sans pouvoir l'identifier l'Aven Armand dans le causse Méjean.



Puis vient le tour d'une autre entaille profonde, sciant littéralement le plateau, celle des Gorges de la Jonte. Je me souviens alors d'avoir vu, ici, des vols de vautours fauves et lu quelques documents sur une réintroduction qui leur était favorable. Ouvrons l'œil car ces redoutables planeurs volent haut et je préfère les voir de loin.

Après les gorges de la Jonte, nous infléchissons un peu notre cap vers l'ouest en laissant à bâbord le Causse Noir.



Survol du Chaos de Montpellier le Vieux, somme de blocs calcaires de formes si étranges qu'à leur découverte récente après un feu de forêt, ils furent d'abord considérés comme les ruines d'une ancienne cité...



Au fond, dans un contre jour aveuglant, le Viaduc de Millau étincelle. Mais il faut faire très attention et reprendre un peu d'altitude car un essaim de parapentes multicolores vient soudain de jaillir du massif du Puncho Agut juste sous nos ailes ! Cap 270 pour les éviter, ce qui nous permet de survoler l'étonnante « plaine perchée » du Puech d'Andan (Puech, Puncho sont des mots occitans symbolisant une montagne) et une campagne qui, maintenant, après la partie montagneuse, devient réellement méridionale...



Et puis, on se focalise sur le fameux viaduc, surprenant après tout le décor que nous venons de traverser mais qui est si beau et si bien intégré dans le site qu'on a du mal à imaginer comment c'était avant !

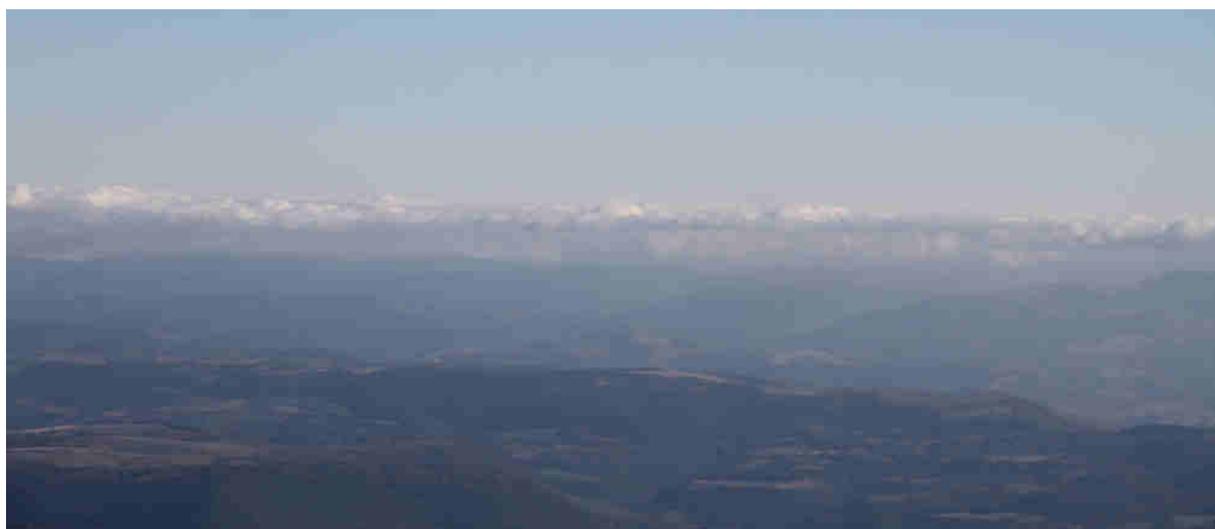


Et puis, on se régale de son esthétique et de sa légèreté dans cet environnement très riant en refreinant ce désir toujours renouvelé de passer entre ses hauts piliers...

Cap 235 pour Castelnaudary. Lorsqu'on entame la dernière branche d'un voyage on a toujours tendance à tant attendre l'arrivée qu'on en minimise le temps de trajet. Pourtant, même à 110 Kts de moyenne, il reste 37 minutes de navigation. Saint Affrique - qui tient son nom de l'évêque Saint Affricain ou Saint Fric - ça sent déjà bien le grand sud. On approche. Roquefort, ça sent aussi un peu, mais pas forcément le grand sud. On passe entre les deux villes dans un paysage de landes avec quelques forêts. Au loin, piqueté de champs d'éoliennes, la Montagne de Lacaune, avant dernière chaîne à franchir avant le bassin de Castre et la Montagne Noire.



- India Novembre, vous quittez mes zones. Contactez Toulouse sur 121.25 et transpondeur 7000.



Le vent d'Autant se lève et on commence à se faire un peu secouer. Ce n'est peut être pas le bon moment pour s'aventurer au dessus de la Montagne Noire. Aussi, on évite Castre par l'ouest et on descend un peu pour n'avoir qu'à survoler l'extrémité occidentale du dernier

contrefort avant la plaine du Lauragais. Rien qu'à prononcer ce nom, vient se superposer sur un fond un peu flou de Pyrénées, une cassole avec un fumet de confit de canard, de saucisse de Toulouse et d'un peu de couenne de lard, le tout mijotant à feu doux sur un lit de lingots...du Lauragais...



Sans m'en rendre bien compte notre brave D ELIN fait presque une verticale du seuil de Naurouze, zone de partage des eaux où les rivières à l'ouest coulent vers l'Atlantique et celles de l'est vers la méditerranée. Vieux souvenir scolaire de l'école primaire c'est aussi l'un des lieux important du canal du midi puisqu'il alimente en haut cette voie navigable qui relie la Garonne (à Toulouse) à l'étang de Thau.



On s'arrange pour ne pas entrer dans les zones de contrôle de Carcassonne.

On quitte Toulouse en vue du terrain de Castelnaudary Et on pose court avec un vent du diable dans l'axe et une manche à air qui a même tendance à se redresser au dessus de l'horizontale...



On met au pré les 180 chevaux de la machine et on retrouve les amis de l'aéroclub Jean Doudies pour un bel apéro après un beau vol !

On monte les tentes à côté de D ELIN mais à l'abri d'un bosquet de lauriers car ça souffle beaucoup et nous avons, bien entendu, perdu au fil des ans, un certains nombres de « sardines ».

On part en ville déguster le cassoulet qu'on attend depuis si longtemps et qui ne sera que le premier d'une longue série...