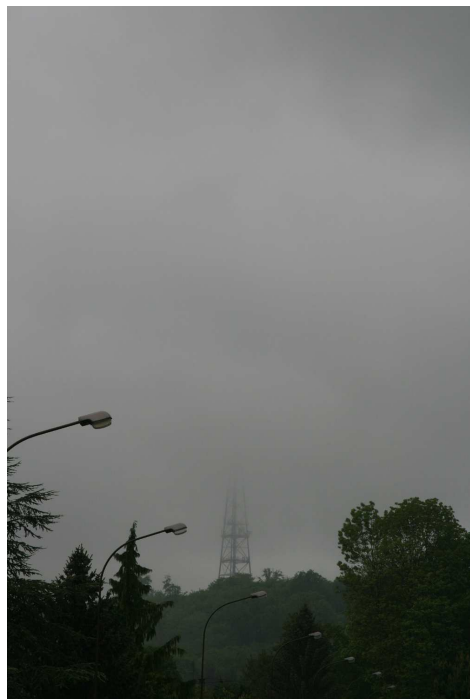


JEUDI 13 MAI : MULHOUSE – ORLEANS

Fête de l'Ascension, il fait un temps affreux !

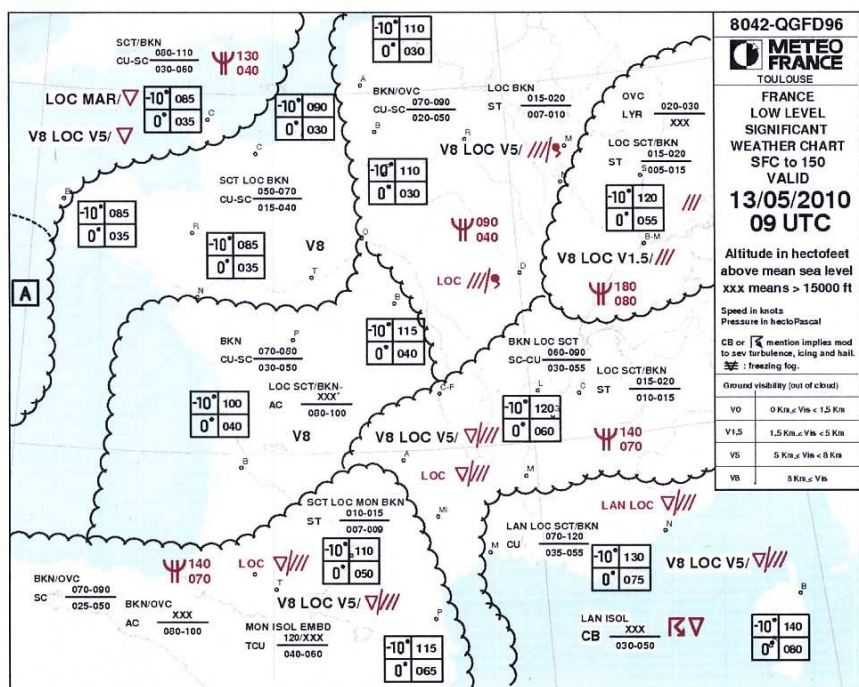
Les prévisions météo françaises et étrangères pour aujourd'hui, étaient fort pessimistes. Elles ne se sont malheureusement pas trompées. Nous avons prévu de nous retrouver au terrain vers 9 heures mais, à travers les lattes du store de la salle de bain, je ne distingue rien à plus d'1 kilomètre et le plafond se noie au sommet des arbres... Difficile de faire du VFR dans de telles conditions.



J'arrive au club vers 10 heures 30. L'hélico du beau père de Nicolas est parti en avant-garde, convaincu que « cela devait passer ! ». Lorsqu'on regarde autour de nous, la visibilité horizontale s'est bien améliorée mais le plafond n'atteint pas les 500 pieds et...il pleuvine. La cafetière est soumise à rude épreuve. Les Iphone n'ont plus le temps de refroidir. Personne n'envisage d'enlever son blouson, même à l'intérieur des locaux...

Conséquence fort banale pour des pilotes en voyage, non qualifiés IFR : on attend. On attend toujours quelque chose ; un essencier qui est allé déjeuner, une fenêtre météo favorable, un copain qui ne s'est pas encore posé. Aujourd'hui, le vieil adage aéronautique est plus que jamais d'actualité : « l'aviation légère est un moyen de transport rapide pour gens pas pressés ».

Les pas vont de la grande carte murale où l'on jauge les distances entre les terrains projetés au bar où l'on se ressert un petit jus. A-t-on des nouvelles du R44 ? Est-il passé ? Pour nous, les conditions ne sont même pas celles du VFR Spécial, alors décoller, on n'envisage même pas mais, on veut croire, de façon tout à fait déraisonnable, qu'il pourrait y avoir une évolution favorable dans l'après midi.



Vers midi, un coup de téléphone nous apprend que l'hélico, pris dans une véritable purée de pois, a du se poser deux fois en rase campagne, au milieu des lignes à haute tension, avant d'atteindre Montbéliard. Pas du tout bon tout ça ! Le moral en prend un coup. La démobilitation est proche et c'est assez rageant car nous savons qu'une fois passée la Trouée de Belfort, les conditions devraient s'améliorer.

Hier, les conditions étaient superbes mais tout le monde travaillait. Aujourd'hui, c'est surtout l'Est de la France qui est englué dans une perturbation qui ne semble, peut-être, devoir évoluer qu'en cours de journée mais les spécialistes de Bâle ne se sont pas engagés car les TAF LONGS ne prévoient, en dehors d'une élévation du plafond soudé de stratus à 1 500 pieds et de la persistance de pluies intermittentes qu'une évolution non significative en début d'après midi...

LFSB BALE-MULHOUSE

METAR :

METAR LFSB 130700Z 1306/1406 3500KT 320V030 7000 -RA FEW007 OVC040 07/06 Q1011 NOSIG=

TAFL :

TAF LFSB 130500Z 1306/1406 35010KT 8000 -RA BKN015 TEMPO 1306/1310 3000 RA BKN005 BECMG 1313/1315 9999 NSW BKN015 TEMPO 1402/1406 8000 -RA=

Il ne fait pas froid ; l'iso 0 est au niveau 55 et les conditions de givrage ne sont pas évoquées en dessous de 8 000 pieds, altitude que nous n'osons pas taquiner dans les heures qui viennent. Mais cette couche de méchants stratus bas et gris est bien hermétique et ne court pas haut... Toutefois, est-ce un effet des prières muettes, de la puissance de nos convictions ou d'une hallucination collective, si l'on ne distingue absolument pas les gros porteurs en longue finale sur Bâle Mulhouse, le plafond dont s'échappe quelques barbules sales semble monter...



Après de multiples coups de téléphone sur les terrains dont le survol est prévu, le moral revient. John qui cherche à rejoindre Auxerre se trompe dans l'indicatif et le brave Germain qu'il dérange à Niffer ne peut que répéter « y pleut, y pleut ! ». Vers 13 heures, nous décidons d'y aller. Nous programmons un tronçon Mulhouse – Beaune pour voir. Si ça ne passe pas, on revient. Le temps de préparer les machines et de rassembler les équipages, de faire le plein d'essence un pouce au

dessus des tabs car nous sommes à quatre dans le Grumman, il est 14 heures 30.

- « Habsheim Tour, D - EAUC, Grumman AA5A, à la pompe pour un vol sur Beaune, 4 personnes à bord. »
- « UC, vent calme, QNH 1011, piste en service la 02, rappelez point d'arrêt ».

L'UA est encore en train de se préparer lorsque les roues de l'UC quittent le sol. La visibilité horizontale est bonne avec près de 10 kilomètres mais il n'est pas question de monter au-delà de 800 pieds/sol. Contournement de Mulhouse par le Nord dans une luminosité blafarde et couleur taupe amis sans aucun souffle de vent. Les barbules sales qui pendouillent sous la nappe uniformément soudée confèrent à ce début de vol un caractère très wagnérien. On est en condition de VFR spécial mais ça passe vraiment sans aucun souci. Il ne pleut plus, alors on est content car tout l'équipage du Cheetah a l'habitude de voler hors condition « tempête de ciel bleu ». Il n'y a pas la moindre tension : on est parti pour une nouvelle aventure aérienne et on est assez accros de ce besoin récurrent qui nous entraîne plusieurs fois, chaque année, vers des destinations inconnues et sur des trajets nouveaux. Les cartes VAC, IGN et Bossy sont toutes là et, à jour !

Travers Pont d'Aspach, on distingue nettement le Mont Salbert alors que la région de Montbéliard est dans la ouate. Pour éviter Chaux et Eurockéennes City où l'on distingue que le relief est accroché, on fait cap sur la balise d'Héricourt. Le plafond s'élève un peu et nous pouvons atteindre 1 200 puis 1 500 pieds. Ce sera suffisant pour passer le goulet empierré qui sépare les Vosges du Jura et constitue toujours une zone de vents instables, à la manière d'un gigantesque venturi fou ou – tout au moins – caractériel...

Luxeuil est inactif pour ce long week end de quatre jours : aussi, aucun problème pour suivre le trajet du chantier du TGV avant d'enquiller la 45 endormie. Le plafond continue à s'élever et on pourrait gagner le niveau 30 mais l'atmosphère est tellement gorgée d'eau qu'au-delà de 2 500 pieds on n'a plus aucun contact avec le sol et, nous, on est aussi là pour profiter des paysages et pas seulement faire de la nav ! Alors, on matte et on commente l'avancée des travaux du train à grande vitesse, le retard dans la floraison du colza, la forme des clochers comtois...

Finalement, on se dit que c'est très volable et qu'on pourrait tenter de pousser directement sur Orléans Saint Denis de l'Hôtel. On contacte UA sur la fréquence poubelle (123.45) pour les informer de nos souhaits. Ils doivent se poser à Beaune pour récupérer le sac de voyage de Nico car l'hélico, faisant office de cargo, a poursuivi son vol jusqu'à Beaune – Collange et ses bagages sont en terre bourguignonne.

A l'occasion de ce vol, nous expérimentons pour la première fois la nouvelle fréquence de Bâle Info (135.85) qui remplace Reims Info qu'on arrivait si difficilement à capter dans les basses couches. Le service rendu est parfait. Au Nord d'Auxonne, nous les informons de notre changement de destination ; Dijon nous signale qu'il n'y a pas de trafic et que nous pouvons traverser vers Whisky de Longvic.

Ensuite, longue navigation de 120 nautiques au cap 290. On ne peut pas dire que le soleil soit franc ; la côte, d'habitude lumineuse et sauvage est triste et un peu brunâtre. Qu'à cela ne tienne, les conditions de vol sont excellentes et il fait bon piloter dans un air stable avec une visibilité horizontale qui dépasse les 10 Km. Avallon est vite avalée (pardon), les nuages de condensation des cheminées de centrales nucléaires au bord de la Loire nous rappellent qu'on est bien sur la bonne route. Nous survolons des forêts, toujours des forêts et c'est pour nous une grande joie de savoir que le CO2 issu des 150 Cv de notre félin préféré sont immédiatement captées...



La fin d'un vol vers une destination inconnue est toujours un instant d'attente et d'émotion. Malgré les indications précises du GPS qui indique le terrain à 5 nautiques, chacun croit le distinguer droit devant alors qu'il est beaucoup plus loin. Les messages que nous envoyons sur 122.4 n'obtiennent pas de réponses car nous sommes en auto info. Mais il y a de l'animation sur le terrain car un planeur vient de se poser en nous donnant gentiment la

piste en service. La verticale terrain à 2 000 pieds objective une forte activité avec une vingtaine d'avions de tourisme et un gros bimoteur qui s'avère un CASA de l'Armée de l'Air.

Intégration Vent Arrière à 1 400 pieds que l'on prolonge un peu plus loin jusqu'aux rives de la Loire (tant qu'à faire ?) et posé royal sur une 05 de près de 1 500 mètres et de 30 mètres de largeur. Préoccupation immédiate : faire de l'essence. Si les copains que nous n'avons pas réussi à joindre durant le trajet Beaune – Orléans arrivaient tout de suite, nous pourrions repartir pour Dinard comme prévu initialement car il n'est que 4 heures et demi. Malheureusement leur halte bourguignonne durera plus longtemps que prévu et nous ne les voyons se poindre que trop tard.



Toute la journée s'est déroulée sur le terrain une opération altruiste destinée aux enfants malades ou handicapés : « rêves de gosses » <http://www.revesdegosse.com/>. De toute la France sont venus des avions de tourisme pour permettre aux bambins de vivre un rêve – celui auquel nous tenons tant. Mais leur PC est cantonné de l'autre côté de l'aérodrome. En attendant les amis, on patiente dans les locaux de l'aéroclub

après avoir été très très gentiment accueillis ! La complicité des pilotes de passage que nous sommes avec les membres bénévoles est réellement exceptionnelle. Nous avons accès à la météo sur un poste spécialement dédié à l'information aéronautique, un adorable papy nous donne une liste d'hôtels à contacter pour trouver quatre chambres et tous se coupent en quatre pour faciliter notre séjour imprévu.



Enfin, Christophe, dont c'est le premier grand vol en dehors de l'Alsace, aidé magistralement par Patrick pour la navigation et la radio, Nicolas et Evelyne – qui a vaincu son appréhension de l'année dernière – se posent vers 19 heures. Sourires, retrouvailles, récits de belles phases de vol ; la magie du voyage aéronautique à plusieurs équipages renaît après quelques mois de trêve météo !

Le délicieux papy fera plusieurs trajets avec sa voiture pour nous emmener à l'hôtel et nous indiquer quelques bonnes tables. Le long de la Loire, nous aurions bien goûté aux célèbres andouillettes de Fargeau mais, du côté droit du fleuve, nous n'avons trouvé que des andouillettes de canard. Pas mal mais peut mieux faire car un peu sèches... Heureusement que le vin rouge est bon. Une journée comme ça, ça fatigue alors personne ne fait long feu et à 23 heures, tout le monde est au lit et – je crois – s'est endormi très vite car le programme de demain promettant d'être inoubliable il faut regonfler les accus...

