

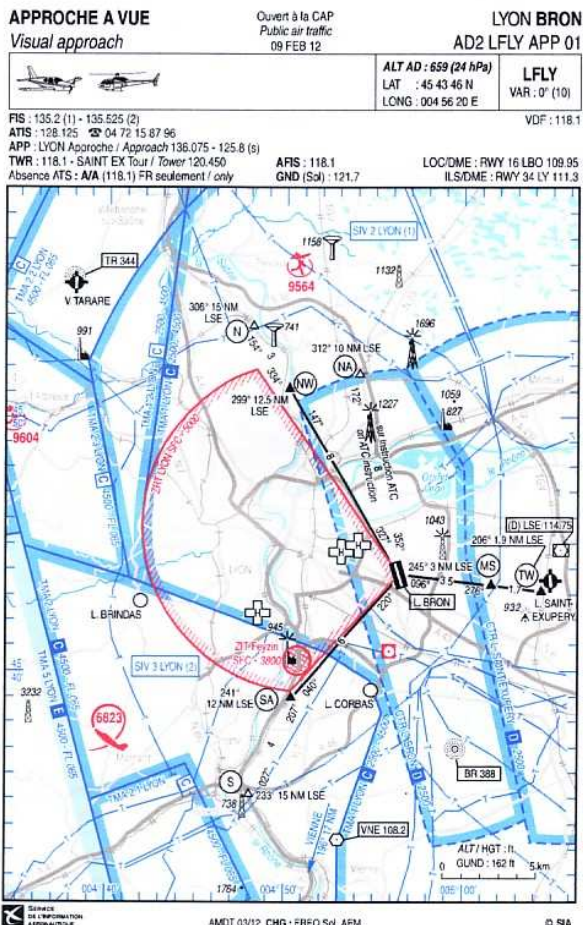
# ZIGZAGS AU DESSUS DU RHÔNE DESTINATION LA CAMARGUE

## LFLY LYON-BRON

**METAR :** LFLY 170600Z AUTO VRB02KT 9999 NSC 06/01 Q1021=

**TAF LONG :** LFLY 170500Z 1706/1806 VRB02KT CAVOK BECMG 1712/1714 18013KT  
BECMG 1716/1718 18020G30KT TEMPO 1718/1803 -RA TEMPO 1721/1724  
18025G40KT BECMG 1802/1804 SCT030 BKN080 TEMPO 1802/1806 5000 SHRA  
SCT020 SCT040CB OVC050 BECMG 1801/1803 18015KT=

Entrer et sortir par NA ou NW, ça, nous l'avions souvent fait mais sortir par SA et S, c'est une première. Au décollage, il nous faut longer la ZRT de l'agglomération lyonnaise, passer à l'Est des installations industrielles de Feyzin que l'on devrait reconnaître facilement à leurs torchères puis piquer par un cap 210 vers l'échangeur routier de Chasse sur Rhône – embranchement des autoroutes qui vont vers Saint Etienne et Marseille. Ensuite, ce sera du VFR libre en tenant toutefois compte des nombreuses centrales nucléaires.



Pour cette tranche de navigation, on change un peu les équipages :

UA : Philippe, Christophe, Nicolas et Robert  
CV : Michèle, Fabienne, John et Jean Jacques  
Orlando : Cathy, Evelyne, Patrick et Christine.

Je prends les manettes de CV et John fait la radio.

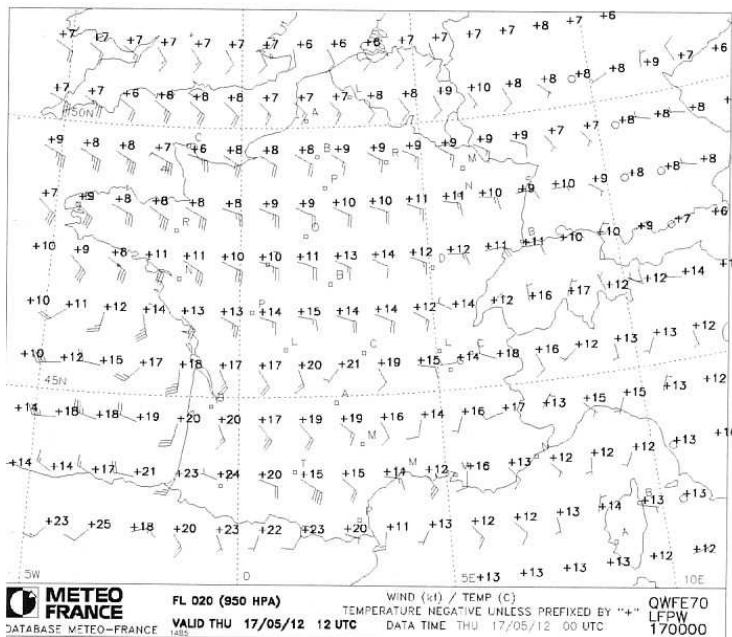
- Bron Tour, CV au parking, bonjour.
- Bron Tour, F GCCV. C'est un PA 28, 4 personnes à bord, consignes pour un vol sur Montpellier avec sortie Sierra. Avons les informations Charlie.
- CV, piste 16, QNH 1019, rappeler point d'attente 16.

La piste est longue. Dès 300 pieds atteints nous prenons un cap 220 et, sur la fréquence Lyon Info sur laquelle nous nous sommes rapidement basculés, nous apprenons qu'il y a du trafic planeur aux environs du point Sierra. Ces vols au voisinage d'une ZRT, en zone urbaine et sur des axes obligatoires requièrent une forte attention et l'on n'est pas trop de quatre paires d'yeux à suivre la trajectoire sur le GPS et à assurer l'antiabordage avec les appareils présents dans le circuit.



Après le passage de la zone industrielle, nous tombons effectivement sur un essaim de planeurs qui profitent d'ascendances au Sud de Saint Symphorien. Contournement de la zone par la droite car les oiseaux gracieux sont nombreux. On en comptera plus de six, bien serrés dans notre ligne de vol. Pour les éviter, virage à droite car ils semblent tous

venir de la gauche. Ces manœuvres nous mènent à l'Ouest de notre cap et, pour le rejoindre, il faut franchir le promontoire du débouché de la vallée du Giers qui culmine à 1 800 pieds. On connaît cette zone pour s'y être déjà fait bien secouer au départ d'un vol de Saint Etienne vers Aix les Milles. Juste après, attention danger, la centrale nucléaire de Saint Alban que nous allons raser pour rejoindre Péage de Roussillon.



Ensuite, cap sur Saint Rambert d'Albon dont nous pouvons observer les installations du terrain en herbe qui hébergeait (autrefois) de bien belles machines (T6 et Corsair...). L'autoroute nous indique alors le chemin avec ses éoliennes du col du Grand Bœuf puis le confluent de l'Isère et Romans, capitale de la chaussure de prix.

- Valence  
Tour, CV  
bonjour !

Personne ne répond, alors on transite sereinement cap sur le

VOR de Montélimar à 3 000 pieds car il y a de gros cailloux devant nous, heureusement bien balisés par des champs d'éoliennes qui culminent au dessus de 2 000 pieds. La parfaite visibilité nous permet de bien distinguer le cours de la Drôme et, au loin à gauche, le parc du Vercors, imposant et un peu hostile.

Tiens, au fait, que devient UA ?

- Flying Flamingo Unité à Flying Flaming Deux, êtes vous sur la fréquence ?

Personne. La centrale nucléaire de Cruas est bien identifiée et le sens de la vapeur qui s'échappe de ses tours de refroidissement nous confirme les prévisions de vent commençant à s'élever du secteur Sud. Au passage de Montélimar, chacun évoque bien sûr le nougat mais nous n'arrivons pas à humer son parfum. Il vaut mieux du reste, qu'on ne hume rien du tout.

Malgré la ventilation performante de CV, il fait chaud : preuve qu'on se dirige dans le bon sens !

Changement de cap verticale du VOR de Montélimar. On abandonne le plein Sud pour un cap 210 qui va nous permettre de laisser à l'Est les centrales du Tricastin et de Marcoule. Au passage, nous notons qu'au décollage de Pierrelatte vers le Sud, on a intérêt à virer sec pour ne pas entrer dans la zone interdite... Les gorges de l'Ardèche sont noires de monde et les canoë et kayaks de plastique jaune ou rouge sont légions à s'attaquer à la mythique descente. Le niveau d'eau a l'air sympa mais comme ce lieu est une réserve naturelle, notre altitude de sécurité ne permet pas de le préciser en allant vérifier de près. Le survol des Cévennes est majestueux et sauvage. Des landes de garigues avec quelques châteaux ou villages fortifiés. Notre route nous fait passer entre Alès et Uzès mais nous ne distinguons pas les terrains. Dans le 270 du VOR d'Avignon nous pénétrons dans la TMA de Montpellier.

- « La TMA de Montpellier n'est pas active. Vous transitez sous votre propre responsabilité... »



Alors, on continue notre petit chemin, fidèle à notre tableau de route à la minute près. C'est surprenant de constater qu'il est aussi agréable de voler sans contrôle que déplaisant d'escompter un contrôle qui n'est pas là ! Mais nous sommes maintenant à 25 nautiques de notre destination, au point Novembre, matérialisé par la petite ville de Sommières, et il n'y a toujours pas de contact avec Montpellier. La fréquence est pourtant la bonne !

A 4 nautiques de Novembre Echo on retente l'expérience et une petite voix à l'accent méridional chantant répond :

- CV, rappelez passant NE.

Ouf ? C'est bon, il y a quelqu'un au contrôle –comme s'il était possible qu'il n'y ait personne à Montpellier ! –. NE, c'est un château d'eau et dans ce plat pays, il n'en manque pas, aussi mieux vaut ne pas se tromper et être soigneux dans ses points.

- CV, rappelez NC.



Ce coup ci, on se rapproche. Au château d'eau de Manguio nous serons en vue du terrain. On coupe bientôt l'autoroute surchargée qui mène vers l'Espagne mais je suis un peu trop tendu à cette phase de vol pour tenter une petite moquerie devant les bouchons qui mènent à la capitale de la Septimanie. Devant nous, la mer ? Non, c'est la vaste étendue de l'étang de Manguio, juste séparée de la mer, au loin, par la digue sur laquelle on distingue les formes caractéristiques des immeubles de la Grande Motte.

- CV, NC.
- CV, la piste en service est la 12, rappelez vent arrière main gauche, vent du 180 et 5 nœuds, QNH 1018.
- CV pourrait-on prendre la 12 gauche ?
- CV autorisé pour la 12 gauche.

On recale les instruments et resserre les ceintures. Devant nous, c'est magique et on croit même distinguer des flamands roses...On pousse un peu au dessus de l'eau, histoire d'entamer une vent arrière de ministre.

- CV, rappelez finale.



La lumière est belle bien que le ciel soit un peu laiteux. Je vais chercher le début de la finale sur l'autoroute et puis, lente descente majestueuse vers le sol. En bout de piste, la mer ! Sortie en Victor, puis taxi en Tango 3 et Lima 3 jusqu'au parking Fox. Nous demandons à refueler tout de suite et quelques minutes plus tard UA se pose tout aussi majestueusement.



Derrière notre place de parking, un DA 44 fait chauffer ses moteurs en vue d'une instruction dans le cadre de l'ESMA. Devant nous, des gros porteurs embarquent des passagers pour l'Afrique du Nord. On est bien ! Le petit camion pompe vient mettre les quatre réservoirs à niveau et puis, on relance les moteurs pour gagner le parking de l'aéroclub du Languedoc Roussillon (Lima 2, Sierra 1 et 2) où nous sommes attendus pour stocker nos appareils le temps du séjour

(because taxes...).



Check list d'arrêt moteur. Clefs sur la casquette du tableau de bord. Déverrouillage de porte. On est arrivé. Temps de vol bloc-bloc : 1 heure 55. On souffle. On plaisante. On amarre. On décharge. On herborise. John part chercher le minibus de location et on se dirige vers les mobil homes du camping Yellow ! L'accueil des membres de l'Aéroclub est chaleureux et ils se révèlent curieux de notre vol.

Nous ne savons pas encore que nous passerons ici de nombreuses heures...



La Chevrolet est déjà arrivée. Il ne reste plus qu'à prendre les clefs et les draps à l'accueil ainsi qu'à découvrir les lieux. L'entrée du campement a des airs de vacances : piste de pétanque, magasins d'articles de plage et de maillots de bain, boutiques diverses, longue rangée d'écuries où des chevaux curieux dodelinent de la tête de haut en bas...



Le soir, il pleut. On prend tous ensemble l'apéritif dans un des mobil home et les vitres se couvrent bien vite de buée. Les flaques d'eau s'irisent joliment de pollens de cyprès. On perçoit même deux trois quintes de toux ! Et ça mouille même tellement qu'on ne peut manger sur notre terrasse tous ensemble comme prévu. Les courses de bouffe serviront pour un autre jour ! Repli général dans une cave nauséabonde pour une pizza party au rosé local. En

sortant de notre grotte, un spectacle digne des bronzés gardera scotché quelques uns d'entre nous avant qu'on se retrouve tous pour le débriefing du soir...

La bouteille de Whisky achetée à l'épicerie du camping trouvera une mort honorable dès le premier soir et le cubi de rosé sera sévèrement attaqué. Il y a tant à dire et à raconter que, malgré la fatigue engendrée par les différences de niveaux subits dans la journée et le stress naturel du vol, nous ne retrouverons les bras de Morphée que fort tard...