

PREMIERE NAVIGATION INTERNATIONALE

« VRAIE » : LE TOUQUET - LYDD LES 4 – 5 – 6 AOÛT



Il y a 2 ans, j'étais resté sur ma faim. Arrivé au terrain de bon matin pour faire le trajet Habsheim – Le Touquet – Lydd, je n'avais pu décoller car la veille au soir, notre consciencieux Manfred avait découvert une perte de puissance anormale sur le Bölkow.

Logs de nav et maigres bagages sous le bras, nous étions rentré tout penauds à la maison bénéficier d'un week end de libre totalement imprévu et complètement déconcertant.

Hier après midi, la route pour Le Touquet fut un peu sportive. Echaudé par quelques projets de vols avortés pour raisons mécaniques et, malgré la confirmation que tout était OK quelques jours précédents et que la réservation sur RESAVIA n'affichait pas de contrordre de dernière minute, je passe, par sécurité, un coup de fil au terrain. Bien m'en prend car j'apprends que le régulateur du Grumman est out et que notre bon Manfred doit le changer en début d'après midi. La scoumoune s'acharne !

J'arrive au club : personne.

Puis voici le mécanicien salvateur et Michaela, sa moitié. Durant une demi heure, ils vont, tous les deux, procéder à la réparation.

15 H 30, l'avion est en situation V.

Le temps de rentrer à la maison récupérer Fabienne et de faire les pleins complets, il est 16 H 30. De gros nuages noirs déferlent par le Nord. Les Vosges ont disparu, il doit déjà pleuvoir sur Colmar : il est temps de se sauver. Notre départ en catastrophe ressemble plutôt à une fuite...

Jusqu'à Belfort, la météo est correcte avec juste quelques rafales de vent de mauvais augure puis, vers Ronchamp, la pluie tombe et le plafond s'abaisse. J'ai juste le temps de contacter 129.92 pour m'assurer que la 45 est inactive car impossible de passer au dessus de 2 500 pieds. Luxeuil est en vacances et c'est une bonne idée ! La pluie redouble. Je ne suis plus occupé que par le pilotage : cap, altitude, horizon artificiel et, de temps en temps, les paramètres moteurs. Les conditions VFR sont réunies mais les trombes d'eau qui s'abattent sur le pare brise limitent la visibilité à une lointaine frange lumineuse et j'ai l'impression d'être dans le kiosque d'un sous marin en train d'émerger... On distingue bien le sol mais, franchement, je m'en fiche un peu. Les forêts inhospitalières, les crêtes boisées, les champs détrempés ne sont pas faits pour apporter de la sérénité... Je viens de passer au travers de la base de Luxeuil et une aire de mon cerveau en a noté la localisation, au cas où...

Et puis, le vol à saute mouton, se poursuit entre un plafond soudé à 2 500 pieds et des collines qui dépassent parfois les 1 500. Le moteur tourne rond et, malgré le déluge, l'habitacle est waterproof. Dans la cabine, tension impalpable et silence à l'intercom.

Tous les sens sont en éveil et ma femme me bluffe par son calme apparent. Une demi heure après être rentré dans la crasse, ça se dégage un peu :

- « Tu sais où on est ? »
- « Pas exactement, mais nous sommes dans le 250 du VOR de Rolampont et sur un cap 310 »

J'oblique vers la gauche pour faire une verticale du VOR et retrouver un peu mes repères. Comme nous avons un peu bidouillé le GPS en Polynésie, il est devenu un facétieux. On ne peut pas dire qu'il ait choisi son moment avec bonheur car il refuse de localiser les terrains que j'ai prévu de survoler.

J'en déduis que nous allons faire une belle navigation au VOR, comme autrefois. Je commute la radio sur Reims Info – pour voir - . Un avion suisse cherche Troyes puis quelques instants plus tard annonce qu'il a le terrain en vue. C'est bon signe. Le plafond reste noir d'encre et soudé comme un couvercle de cloche à munster. Je signale ma position et mes intentions sur 124.10.

C'est le moment de prendre un cap sur le VOR de Troyes et, incongruité électronique, mon petit Magellan 315 le localise très bien, me donnant le Heading, le Bearing, la vitesse sol et la distance. Les paramètres sont confirmés par celui de la planche de bord. Le grand pied ! Alors que je n'arrive pas à capter le terrain de Troyes, j'ai son VOR ... Juvancourt inactif, je reconnais les lacs à l'Ouest de mon point tournant et, pour éviter Vatry où tournent souvent des gros porteurs, je prends d'emblée un cap sur le VOR de Chatillon.

Le vol est devenu facile car la visibilité horizontale dépasse les 10 kilomètres et l'air est très calme. Il ne manque que le ciel bleu mais ne soyons pas trop exigeants. Se retrouver en Champagne viticole distille une ambiance un peu festive et le relief, maintenant bien plat n'est pas fait pour me déplaire après les Vosges vallonnées...

Au VOR de Chatillon, on entre en classe A mais seulement au dessus du niveau 55 ce qui n'est pas dans mes intentions ni possibilités car le couvercle nuageux stagne à 3 500 pieds. Seine Info, qui nous a pris en relais, nous abandonne lâchement sans nous confier à quiconque. N'ayant pas réussi à contacter le gestionnaire de la R 78, je descends à 1 000 pieds sol après Soissons et, miracle, le GPS termine sa grève d'info des terrains et confirme que nous sommes pile poils sur le cap d'Amiens que je connais pour m'y être posé l'an dernier.

La visibilité horizontale devient CAVOK et le plafond a tendance à s'élever. Je remonte à 2 500 pieds et laisse le VOR d'Abbeville à ma gauche, découvrant stupéfait une longue bande lumineuse d'un or éclatant qui surligne ce qui doit être la bande littorale. Mon angoisse était qu'après les conditions pourries du début de vol je termine par une entrée maritime et, c'est tout l'inverse qui se produit.

A Berck, le ciel est dégagé et il fait beau. Il est 20 Heures, j'appelle Le Touquet qui m'informe que le terrain sera fermé à mon arrivée. Bigre, je n'avais pas pensé à ça ! Sur la fréquence, une voix anonyme m'annonce qu'elle est encore là pour un quart d'heure et que je pourrai sortir par « les hélicoptères ». En l'absence de contrôle, je fais une prudente verticale terrain puis une intégration standard. Le cadre est extraordinaire avec la falaise crayeuse sur ma droite et ça fait tant de bien d'être là !

- « Allo, Eric, on est arrivé. On est au terrain ».
- « Vous êtes passés ? ».
- « Oui : c'était un peu chaud au début, mais ensuite tout est bien allé ! »

- « Il y a une station de taxis à l'entrée de l'aérogare, à côté du cirque. Je téléphone à notre taxi qu'il vienne vous chercher et vous emmener à l'hôtel où l'on a réservé une petite chambre, la dernière. Puis rendez vous au resto pour un plat de fruits de mer ! »

Ca, c'est des amis ! On se retrouve tous au premier étage de « La Petite Charlotte ». Repas de poissons, petit blanc acre et sympa, dégustation de chocolats « le chat bleu » dans la rue vers 23 heures et pêche aux couteaux sur la plage après minuit au milieu de rares estivants. Ca, c'est le bonheur ! Il y a quelques heures, j'étais encore en consultations...



L'aérogare du Touquet a été bien rénové et il est difficile de retrouver les traces des gravures d'antan. L'architecture de la belle époque est présente dans les palaces et les casinos, mais ici tout est spacieux et fonctionnel. Deux bornes OLIVIA nous donnent la météo pour le transit sur le Channel. Dépôt des plans de vols, paiement des taxes et rajout de 25 litres par appareil histoire de ne pas être trop juste – au cas où – et de ne pas devoir mouiller les gilets de sauvetages. François ne serait pas content !



Dans l'UA, Michèle, Maryvonne, Eric et John. Comme nous ne sommes que deux dans l'UC, nous décidons de l'utiliser comme avion cargo pour transporter bagages et multiples achats de chocolats et de boîtes de sardines « La Belle Iloise ». John est aux manettes du Piper et Eric a décidé de faire la radio pour un vol en patrouille. Pourquoi pas ?



La 06 – 24 du Touquet est désormais fermée et il nous faut remonter au seuil de la 32 pour s’élancer face à la mer. Il y a moins d’une demi heure pour rejoindre la côte anglaise. La météo est CAVOK et, seule une brume de chaleur nous empêche de distinguer le Royaume Uni. Nous avons décidé de monter à 3 500 pieds QNH. Après 10 minutes de vol nous quittons Le Touquet (118.45) lequel nous demande d’appeler Lydd mid Channel. Un VOR

DME sur le terrain et un NDB dans les parages proches. Branchons les instruments.

Bien avant d’arriver à Mid Channel, j’entends sur 120.70 la voix très relaxe mais probablement un peu soucieuse d’Eric :

- « Lydd Airport, D – UA, Hello. Two planes, D – ECUA and D- EAUC from Le Touquet to Lydd Airport, mid Channel.”

La réponse n’est pas tout à fait conforme aux manuels de phraséologie internationale auxquels je m’attendais. Toutefois, je dispose d’un peu plus de temps pour l’assimiler que l’UA et Eric doit être dans le même embarras que moi aussi, il ruse :

- « Lydd Airport, UA, please speak slowly »

La même réponse, bien articulée, chemine sur les ondes et se termine par “Please, call back at 3 Nautics from the Coast”. Ce coup ci j’ai tout compris. La météo est dégagée, la piste en service est la 22, rappeler 3 nautiques des côtes, intégrer la vent arrière main gauche pour la 22.

- « Lydd Airport, Good Afternoon, D – UC mid Channel, we have heard Informations for UA, call again at 3 Nautics from the Coast, joining left Hand downwind Runway 22.”

Ce n’est pas très académique mais c’est sorti tout seul et, a priori, cela semble satisfaire mon interlocutrice!

- « Lydd Airport, UC, 3 Nautics from the Coast ».
- “ UC, join left Hand Downwind Runway 22 and call again in Final”.
- “ Lydd Airport, UC, Final for the 22”.
- “ D – UC, Clear to land Runway 22, expedite vacation first right, call again at General Aviation Apron”.



Ce coup ci, c’est bon. On est arrivé ; on ne pourra plus nous renvoyer en France. On aurait eu l’air ridicule aux yeux des copains.

L’aire de stationnement est déjà bien occupée et je dois arrêter mon moteur loin de l’UA. J’enlève mon casque, glisse la verrière vers l’arrière et souris, un peu crispé mais heureux, à ma femme. On l’a fait !



Prévenus par radio, les membres de l'aéroclub viennent nous chercher avec un caddie pour les bagages s'il vous plait ! La douane est déserte, l'immigration absente et nous nous retrouvons bien vite dans les locaux du clubhouse avec une bonne bière. On dit que les français ne sont pas doués pour les langues mais, ici, sans anglais, point de salut. Les locaux sont dans les bâtiments de l'aérogare. Ils sont avant tout formés d'un grand salon avec fauteuils de cuir, tables basses, vitrine de matériel aéronautique et de tenues aux armes du club.



Nous ferons bien vite l'acquisition de casquettes et de coupe vents sigillés « LYDD AEROCUB ». Dans un coin, trône un grand bureau avec ordinateurs, piles de documentations et papperasses sympathiques. Deux ou trois pièces attenantes servent de bureaux pour le chef pilote et de débarras. A l'extérieur, une petite terrasse de macadam n'est séparée du parking avion que par un grillage. Nous y passerons quelques heures à observer un trafic soutenu et le passage d'un avion de chasse à réaction PROVOST dont nous apprendrons, plus tard, qu'il était piloté par « notre » Patricia ! Pour les nostalgiques de nos anciennes Portes Ouvertes, il y aura aussi le ballet d'un Tristar ...



Pour le repas du soir, nous sommes les invités d'honneur au restaurant de l'aérogare. « Buffet à volonté ». La soirée sera l'occasion de resserrer les liens avec des discussions aéronautiques très pointues et de retrouver les amis, perdus de vue, comme Gary. Aux murs

de superbes dessins d'avions en tout genre et de toutes époques.





Il est bien tard lorsque notre chauffeur nous ramène dans nos cottages. Une délicieuse maison de briques du Kent, chaleureuse à souhait avec des fauteuils de velours et une charmante mamie anglaise qui range des pots de marmelade malgré l'heure tardive. Comme il fait bon, trois guitaristes égrainent des airs de Country Western dans le jardinet devant un parterre de voisins intéressés qui reprennent en chœur les airs connus. Une petite foule de tous ages est là et passe du bon temps dans la tiédeur d'un soir d'été.

A l'intérieur, derrière le bar, une vaste collection de bouteilles de whisky me nargue avec insistance. Aller boire tout seul, c'est pas bien ; aussi je monte me coucher en prévision de la lourde journée de demain. Je le regrette encore !

