

LE TOUR DE MOOREA EN TECNAM P 2008 JC



Après avoir été un peu échaudé, il y a 10 ans, par une expérience de l'aviation légère ratée en Polynésie, j'avais abandonné le rêve un peu fou de survoler les atolls et les îles – montagnes tropicales du Pacifique Sud. Et puis, pour cette nouvelle aventure tahitienne 2016, Gérard, le président des Ailes Thouarsiennes, m'a mis en contact avec un de leurs pilotes qui se partage entre le ciel des Deux Sèvres et celui des Îles du Vent. J'ai ainsi pu obtenir des informations sur un nouveau club dynamique qui propose une école et des lâchers pour pilotes déjà brevetés. Ayant appris, par leur site, qu'ils possédaient un PA 28 Archer III, je me suis fait une joie de tenter l'expérience. Par ailleurs, j'avais un autre contact sur place, membre du même club, le Centre Polynésien de Perfectionnement au pilotage. Et c'est grâce à Lam que je vais pouvoir découvrir un tout petit morceau de la Polynésie Française depuis un avion de club !

Le PA 28 est inopérant pour une obscure raison administrative de conformité de papiers. Décidément, je n'ai pas de chance mais pour ne pas rester sur un nouvel échec, nous allons prendre l'air, tous les deux, pour une découverte de l'île sœur, Moorea, à bord d'un Tecnam avec Glass Cockpit et quasiment tout neuf. Comme j'ai planifié, dès mon arrivée à Tahiti, un programme dense de découverte de l'archipel avec une semaine aux Marquises,



une escapade dans les Australes et un retour émotionnel dans les Tuamotu – en dehors du mariage de mon cousin, motif principal de ma venue ici, ce ne sera que mon seul vol possible en avion de club.



Cela fait des années qu'on me parle de ce Lam, médecin spécialiste des maladies infectieuses et je suis très heureux de faire enfin sa connaissance. Février, c'est la pleine saison des pluies mais, depuis trois jours que je suis arrivé sur ce confetti français du bout du monde, il fait très beau et très chaud. Il n'en sera pas de même une semaine plus tard car la pluie et les vents tempétueux vont se réveiller brutalement rendant délicats les plaisirs du vol de loisir jusqu'à mon retour en métropole.



Aujourd'hui, les conditions de visibilité sont CAVOK avec une bonne cinquantaine de kilos en horizontal. Certes, et comme toujours en cette saison, les sommets montagneux sont dans la crasse qui les chapeaute de manière constante malgré un vent du nord bien établi et quelques rares rafales. Je ne suis pas sûr, par ailleurs, que dans les Iles du Vent et les Iles sous le Vent, il puisse y avoir un jour sans vent ...

Nous, en Alsace, sommes assez peu habitués à ces conditions aérologiques sauf lorsqu'on monte taquiner les crêtes vosgiennes. Par ailleurs, le vol en conditions maritimes est loin d'être notre pain quotidien... Pour les avoir vécues plusieurs fois en Languedoc Roussillon, j'ai l'impression que les entrées maritimes sournoises et dangereuses se développent peu ici du fait d'un faible gradient thermique entre la mer et la terre. Mais pour ce premier vol en ciel austral, je suis donc bien content d'être avec quelqu'un qui connaît bien les conditions locales.



Je découvre le grand hangar du C3P, ouvert des deux côtés sur l'espace environnant. Ici, nous sommes dans une zone hautement sécurisée et il a fallu montrer « patte blanche » et licences de vol pour passer le sas et glisser le sac de vol dans le détecteur. La partie nord de l'aéroport de Tahiti Faa'a regroupe ce qui n'est ni commercial ni militaire : la tour et la partie administrative, les locaux clubs, les hangars de maintenance pour Air Archipels et Air

Tetiaroa ainsi que la base des hélicoptères. Dans ce grand hangar, il y a du matériel ! La flotte du C3P avec ses deux Tecnam 2008, le PA 28 Archer III capot déposé, un C 172, un Extra 200 et d'autres appareils en maintenance mécanique. L'accueil au clubhouse est très sympa. Une jeune femme débrieife son vol avec l'instructeur sur des tabourets hauts, au coin du bar, deux pilotes boivent leur café dans de profonds fauteuils qui ont connu des jours meilleurs mais en se racontant, bien sûr, des histoires de pilotes et, au mur, au milieu des inévitables photos aériennes de vues paradisiaques, des étagères avec les documents de vol de chaque machine et un râtelier dispensant des gilets de sauvetage car, ici, tout vol ou presque, comporte un survol maritime...

Fidèle à ma manie, je furète entre les avions pour me faire plaisir, découvrir des machines nouvelles voire inconnues et humer l'odeur de l'huile chaude et des liquides hydrauliques qui se marient avec les embruns salés venus du Pacifique tout proche. Si ça ne ressemble pas aux palettes odorantes des parfums de Free Shops lorsqu'il se rajoute des volutes de kérosène brûlé de l'A 340 d'Air Tahiti qui fait ses essais moteurs, allez savoir pourquoi, j'aime. Et je crois bien ne pas être le seul...



On tire l'appareil sur le tarmac, opération toujours un peu délicate lorsqu'il n'y a pas de fourche pour diriger la roulette de nez et on fait le plein grâce à une petite remorque citerne à pompe électrique. Lam fait sa prévol de façon minutieuse et méthodique.



Je connaissais le P 2002 JF pour avoir fait un petit vol d'initiation et de prise en mains avec Stéphane lors de Choucroute Airport 2015 mais ma connaissance du P 2008 JC à ailes hautes se limitait à la rencontre d'une des deux machines de l'aéroclub Air France (F-HOOT) qui avait passé la nuit précédant la première étape de Grass Cockpit 2015 à côté de notre PA 28. Notre Archer II avait semblé beaucoup apprécier sa compagnie.



L'accès à la cabine donne un peu l'impression d'entrer dans un ULM ou un J3 mais, une fois installé, on est fin bien, c'est presque spacieux et les sièges sont très confortables. Le panel du tableau de bord du petit avion a tout d'un grand mais ses larges écrans digitaux me désarçonnent toujours et me font inéluctablement préférer, avec une pointe de nostalgie, ma collection de pendules usuelles. Cellule en carbone, ailes en aluminium, Moteur ROTAX, c'est bon tout ça !

L'accès à la cabine donne un peu l'impression d'entrer dans un ULM ou un J3 mais, une fois installé, on est fin bien, c'est presque spacieux et les sièges sont très confortables. Le panel du tableau de bord du petit avion a tout d'un grand mais ses larges écrans digitaux me désarçonnent toujours et me font inéluctablement préférer, avec une pointe de nostalgie, ma collection

J'apprécie, en amateur éclairé, le professionnalisme et le sérieux avec lequel Lam déroule et pointe les items de la Check List. J'aime la subtile manière qu'il a ainsi d'insuffler au passager (et même au vieux pilote que je suis) les notions de sécurité, de rationalité et de respect scrupuleux des procédures quitte à vérifier, par deux fois, et à revenir sur son menu déroulant. Avec un moteur ROTAX 912, ce n'est pas la mise en route qui me perturbe, c'est plutôt l'arrêt avec ce bruit caractéristique et sec qui fait se retourner les vieux moustachus leur faisant craindre une cassure pathologique. Mais nous n'en sommes pas là !

On taxie entre les hangars après avoir pris l'ATIS (128.8) et contacté le sol sur 122.9.

- Tahiti Sol, F-ORVY, Bonjour. Deux personnes à bord, avons pris l'ATIS. Consignes pour un vol sur Moorea.
- F-ORVY vous pouvez gagner l'aire de manœuvres et contacter la tour sur 118.1.

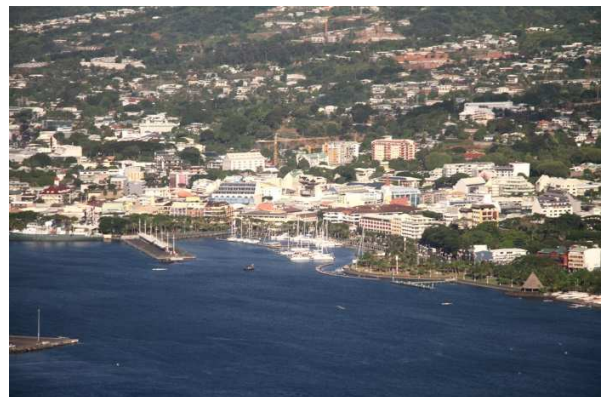
Non loin se trouve effectivement une zone dégagée, à proximité de la piste, sur laquelle les machines peuvent réaliser leurs Check avant décollage, à l'écart des voies de roulage.

La place est vaste et permettrait à tout type d'appareil de procéder à ses contrôles. En roulant pour la gagner, nous passons devant les BN 2 Islander d'Air Tetiaroa qui assurent l'exclusivité de la liaison avec l'hôtel somptueux de l'ancienne île privée de Marlon Brando et les Beechcraft BE 20 King Air et Dornier DO 28 d'Air Archipels. Je ne sais pas encore que dans un peu plus de 24 heures, j'aurai besoin, en pleine nuit, d'un Beech pour une évacuation sanitaire urgente pour Fabienne...



- Tahiti Tour de F-ORVY prêt pour départ. Demande l'autorisation de pénétrer la 04 pour un décollage depuis la bretelle pour un vol sur Moorea. Deux personnes à bord.
- F-VY, autorisé alignement et décollage. Rappelez passant DOFIN.

DOFIN est un point de compte rendu obligatoire à 7 nautiques et dans le 250 du VOR de Faa'a. En décollant depuis la bretelle d'accès, il reste encore plus de 2 500 mètres de piste ce qui devrait être suffisant pour le Tecnam... Un cran de volet, manette de puissance au tableau et la petite machine est vite en l'air. L'avion survole vite le port de Tahiti après avoir laissé la ville et ses proches faubourgs à main droite.



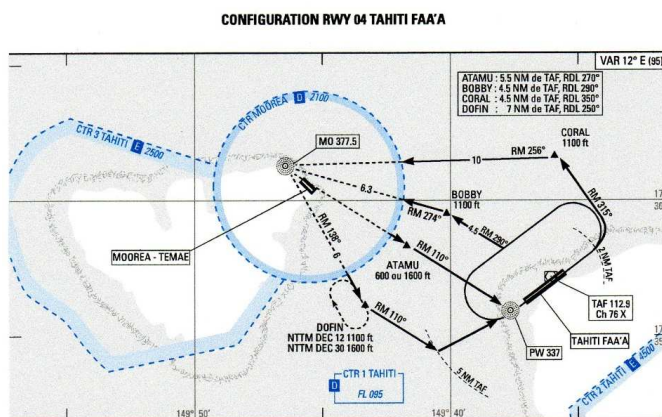
Je reconnais quelques repères qui me sont maintenant familiers comme le bar du Rétro, brasserie qui sert un fameux poisson cru à l'ananas et au pamplemousse, où est mort Joe Dassin et le beau temple beige de Pao Fai où se déroule un culte du dimanche matin très animé et suivi d'un défilé de toilettes féminines traditionnelles et d'une collection de chapeaux en feuilles de pandanus exceptionnel qu'il ne faut surtout pas rater.

Mais bien vite l'avion vire par la gauche pour un 180° qui le met en vent arrière et ma position de passager ne me permet plus que d'admirer l'immensité de l'Océan Pacifique et quelques bateaux de pêcheurs qui rentrent au port.



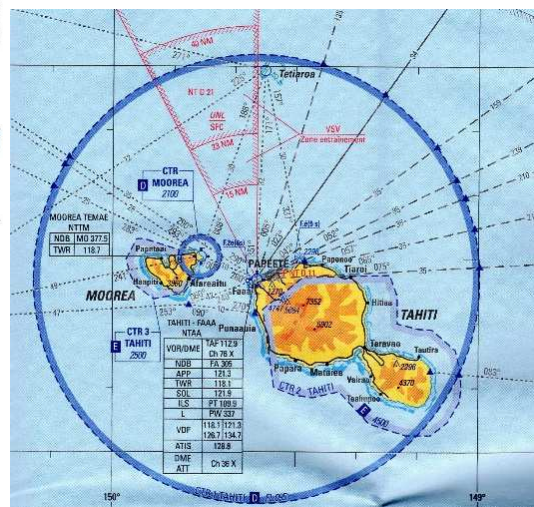
Il n'y a qu'une dizaine de nautiques entre les îles de Tahiti et de Moorea. Nous partons pour l'île sœur sans intention de nous poser sur l'aérodrome de Temae et dans le sens des aiguilles d'une montre. Devant l'importance du trafic dans la CTR de Tahiti Faa'a, tout autant commercial que militaire, les nombreuses EVASAN en provenance des îles d'un archipel de la taille de l'Europe et les vols locaux ou d'école des aéroclubs, impossible de voler sans transpondeur ni

points de report altimétriques précis. La traversée du bras de mer se fait entre 1 100 et 1 700 mètres QNH.



- Tahiti Tour, F-VY DOLFIN.
- F-VY passez sur Tahiti Approche, 121.3 et bonne route.

La CTR de Tahiti couvre un camembert de 35 nautiques de diamètre et jusqu'au niveau 90, centré sur le terrain de Faa'a et englobant toute l'île de Moorea. Nous sommes donc en contact permanent avec l'approche. Les retransmissions radios sont excellentes puisque, même dans le « cône d'ombre » né des hauts sommets de la côte Sud-



Ouest de Moorea, les communications se révèlent excellentes.



Dans ce goulet de moins de 15 Kilomètres de large, transitent les baleines à bosse pendant l'automne. Aujourd'hui, pas la moindre trace de ces mastodontes et aucun rejet par l'événement ne localise une lente migration à fleur d'eau. La lumière de fin d'après-midi, et que l'on prend de face, devient presque rasante et époustouflante avec des

contrastes violents mais difficile à saisir pour la photographie.

Caché dans l'ombre, nous avons laissé à droite le port de Vaiare et sa passe qu'empruntent presque toutes les heures les ferries qui gagnent Tahiti pour mettre le cap sur la pointe sud de l'île. Moorea a la forme d'un triangle qui serait posé sur la pointe. La côte sud est la plus sauvage et la moins peuplée tandis que la côte nord, échançrée par deux profondes baies, est la plus habitée et la plus touristique.



La montagne volcanique déchiquetée plonge partout directement dans le lagon en ne ménageant qu'une mince bande littorale où se sont nichés les villages. Moorea est presque entièrement enserrée par une ceinture de corail qui n'offre que quelques rares passes et il vaut mieux être fin connaisseur pour tenter de les franchir. Le lagon est peu profond et propose les camaïeux de bleus et de verts que j'attendais, entre la côte et le platier.

Sur ce trait de côtes, peu de motus, ces îlots coralliens couverts de cocotiers et qui évoquent invariablement une résidence secondaire de Robinson Crusoé ou une escale de rêve d'Antoine.

Le massif du Tohivea culmine à plus de 1 200 mètres et plonge déjà les vallées escarpées dans un début de pénombre, la nuit aéronautique survenant vers 18 h 30. En voiture, le tour de l'île compte environ 60 kilomètres mais le trajet que nous allons suivre, sur la mer, double aisément cette distance.

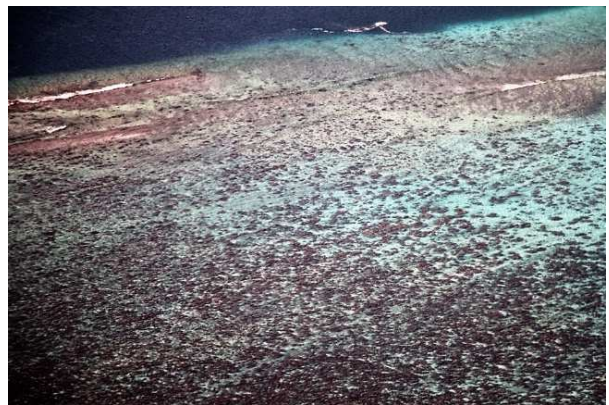


En passant la pointe Nuupure, la lumière se fait plus belle et on commence à distinguer les vallées taillées à la serpette dans tendre, abrasive et couverte d'une moquette inextricable de végétation tropicale. Je ne peux m'empêcher de me rappeler la physionomie de la Réunion.

Vu du ciel, on a l'impression de feuilleter un ouvrage sur la vulcanologie en distinguant bien



les parois abruptes des pentes et la caldeira effondrée par ces deux grandes brèches du nord. Le collier corallien protège le littoral des eaux de la haute mer d'un bleu de Prusse qui tend vers le bleu marine, en créant une zone calme et irisée voire aigue marine évoluant parfois vers le lapis lazuli. L'heure est avancée dans la journée et il n'y a pas le moindre surfeur ni le moindre va'a en vadrouille. Pourtant, ce sont les vacances scolaires en Polynésie.



Le Tecnam remonte la côte sud-ouest et offre, en permanence, un belvédère volant sur ce petit paradis. Je repère l'étonnante église de Hapiti, repérable à ses deux clochers et construite en blocs de corail il y a 200 ans par des tailleurs de pierres venus de l'île de Pâques (des cousins !). On atteint rapidement la pointe nord-ouest de Moorea. Ici, nous sommes en pleine zone hôtelière car le lagon est frangé de petites plages indispensables aux touristes de base (bien qu'il s'agisse de plages de débris de coraux morts) et qu'il y est riche en poissons exotiques de toutes sortes. Il faut reconnaître que l'endroit est superbe et représente vraiment l'archétype de la carte postale idyllique des mers du sud. Alors, j'en profite un peu pour faire crépiter mon déclencheur...



- F-VY, j'ai un trafic en sens inverse à 1 000 pieds et 5 nautiques, confirmez votre altitude.
- Tahiti Approche, VY, je remonte à 1 500 pieds.



Le spectacle est tellement fascinant que nous nous sommes laissés enivrés par la vue de cette pointe Hauru, en



négligeant la surveillance de l'altimètre et le contrôle l'a sans doute remarqué. On grimpe un peu sans perdre de vue les deux exceptionnels motus Fareone et Tiaruha où il n'y a personne.



Les guides touristiques citent souvent Moorea comme étant l'un des plus beaux endroits de la planète et les superlatifs ne manquent pas pour décrire cette île d'à peine 134 kilomètres carrés. Pour avoir déjà bien bourlingué sur notre belle terre, je ne peux qu'être en accord avec cette affirmation.

Herman Melville, l'auteur de Moby Dick, qui a séjourné ici en 1840 lorsque l'endroit s'appelait Iméo raconte que ce nom signifie « qui mange dans sa retraite » car elle servait de refuge aux guerriers qui avaient fui Tahiti. Sans accueil avait été des meilleurs et il ne tarit pas dans « Omoo » d'insister sur la gentillesse et l'hospitalité des indigènes. Il y décrit par contre un lac poissonneux dont on ne retrouve aucune trace sur les cartes actuelles et une chasse aux bœufs sauvages difficile à imaginer de nos jours...

Le coup d'œil à 1 500 pieds est tout simplement fabuleux car on embrasse du regard toute la côte ouest et une partie de la façade nord. La montagne sauvage est fripée comme une feuille de papier mise en boule et froissée par un géant. Certains de ses flancs, exposés à l'ouest, sont pelés en grandes chaumes pentues couleur vert nénuphar tandis que les sommets, comme ciselés au couteau, sont plus foncés. En approche de la baie d'Opunohu, la couverture nuageuse se dissipe avec pudeur laissant apparaître le mont Rotui et la bien nommée Dent du Requin.

Nous sommes, à ce moment-là, presque à la verticale du bourg de Papetoai et nous survolons l'Intercontinental Resort and Spa Moorea, l'un des fleurons de l'hôtellerie de luxe locale avec son ponton privé et ses pilotis. D'en haut, impossible de repérer les bassins qui abritent les dauphins et un centre de protection des mammifères marins.

On s'infiltré dans la baie d'Opunoha. Là, l'environnement est carrément hostile et même si le vert espérance est la seule couleur nécessaire à la palette du peintre, notre automatisme à toujours rechercher une surface plane pour un atterrissage d'urgence est générateur d'angoisse. Des pics hérissés et paraissant acérés s'élèvent de partout y compris des endroits les plus improbables. Le maigre espace vallonné qui s'étend au pied du mont Rotui est cultivé. Ce qui fut le fond de la caldeira effondrée sert au maraichage : légumes, vergers d'agrumes et champs d'ananas.

Ah, les ananas de Moorea ! Moi qui ne suis pas très fruit, j'y ai succombé il y a 10 ans et je ne crois pas me risquer en affirmant que le jus d'ananas de Moorea est le meilleur du monde. Les petites fermes, à la base de murailles volcaniques cyclopéennes, sont peu nombreuses et éparses.





A main gauche, le Rotui est un peu intimidant par sa masse, d'autant plus qu'au confluent des 2 baies, un petit vent qui n'a rien de coulis s'est élevé et on encaisse quelques belles turbulences. Bien que bien brélé, j'ai du mal à fixer mon œil dans le viseur. On reprend le cap au nord vers l'Océan Pacifique en survolant la baie de Cook, de loin la plus peuplée pour déboucher sur Maharépa et ses résidences les pieds dans l'eau. Au milieu de pauvres petites fermes construites au flanc de la montagne, les tahitiens aisés et venus en voisins ont construit leurs résidences principales (moins d'une heure pour gagner le port de Tahiti) ou leurs maisons dominicales.





Et puis le vol se poursuit mais je suis tellement hypnotisé par la montagne que j'en oublie de photographier le terrain de Moorea Tamae. J'avais pourtant été fortement troublé par la lecture de la carte VAC qui annonçait, dans les caractéristiques locales que l'attention des équipages était attirée sur la présence d'obstacles critiques (cocotiers) à proximité de la bande aménagée et des trouées d'envol ... Quel que soit la piste en service...

On retrouve la pleine mer pour longer un instant le littoral est, croiser la passe de Vaiare - en se disant qu'il faut tout de même être un bon pilote car elle n'est pas large – et, un peu plus au sud, celle d'Afaréaitu reconnaissable à son petit motu à l'embouchure, le motu Ahi.



Et puis c'est la traversée en prenant un cap sur Punaauia pour intercepter la longue finale 04 de Faa'a. Dans l'axe de vol, l'hôtel Méridien, ses pilotis et sa salle de spectacle où j'assisterai, 10 jours plus tard, à un beau concert de piano...





- Tahiti Tour, F – VY, longue finale pour la 04.
- F- VY, vent calme dans l'axe, vous êtes numéro 1.

Préparation machine, volet 1 cran et le P 2008 se pose comme une fleur et dégage à la bretelle aviation générale pour regagner son nid.



Merci beaucoup, Lam, pour ce vol extraordinaire et je ne vois pas comment on pourrait l'oublier...

Jean Jacques TURLLOT
Pour Aviatik

