

CHALLENGE AVIATIK LE JOUR LE PLUS LONG 2018 :

« PRESQUE » TOUTES LES CÔTES FRANÇAISES EN UN JOUR

Depuis quelques mois, Patrick et Nico multiplient les conciliabules secrets. Leurs apartés sont fréquents avec des échanges imprévisibles, la bouche masquée d'une paume de main à la manière des joueurs de foot de l'équipe de France qui ne souhaitent pas qu'un orthophoniste



décrypte des stratégies d'état. Ils ont en tête, et même plus qu'en tête, un projet de voyage-aventure-défi qu'ils peaufinent avec application. Et ils vont bien finir par « cracher le morceau » : profiter du jour le plus long pour réaliser, dans la journée, le tour de France avec le plus long survol maritime possible ! Ils ont déjà bien avancé le travail de préparation quand ils me demandent de se joindre à eux pour cet exploit à la hauteur des rêves de voyages cultivés par Aviatik.

Pour bénéficier d'un maximum d'heures de jour, il importe de démarrer par la Méditerranée car il existe une différence de plus d'une heure en effectuant le trajet dans le sens des aiguilles d'une montre. Le jour aéronautique débute une demi-heure avant le lever du soleil et se termine une demi-heure après son coucher. Les heures sont définies par rapport à la longitude d'un lieu et c'est ainsi que le globe terrestre est divisé en 24 fuseaux mais l'heure officielle d'un pays voire même de plusieurs est la même pour tous. Or, que l'on soit à l'est ou à l'ouest de cette tranche horaire, le soleil ne se lève pas à la même heure. C'est ainsi que la partie diurne d'une journée commence plus tôt sur sa partie orientale et se prolonge plus tard sur la côte occidentale. On décide donc de commencer dans le Golfe de Saint Tropez pour terminer à Calais avec quatre étapes nécessaires pour ravitailler et se dégourdir les jambes : Cuers - Pau, Pau - La Baule, La Baule - Dinard et Dinard - Calais.

Il fait beau. Très, très, beau, même ! TEMSI, METAR et Taf se sont entendus - et une fois n'est pas



coutume – pour nous offrir des conditions météorologiques de gagners. En ce vendredi, aucune zone AZBA n'est active pour nous compliquer la première branche de navigation vers le départ mais les spécialistes de Météo France nous ont tout de même dessiné quelques nuages sur les Alpes. Il est neuf heures, le bel oiseau sort de son hangar où il a passé une nuit douillette en compagnie de 68 AIL pour une pré vol soigneuse. Tout est bien ! L'avantage de n'être que trois pour une telle aventure c'est que nous n'avons pas à nous préoccuper de devis de masse et de centrage. Avec les pleins complets et quelques bagages, on est largement dans les clous. Pas de soucis donc pour l'avitaillement et nous pourrons réaliser les pleins complets à chaque halte. Nous avons prévu de poser à Cuers avant 13 heures et de manger au Saint Tex mais, par précaution, je passe chercher 2 sandwichs.

Initialement, les deux compères avaient prévu de passer par les vallées de la Saône et du Rhône avant de rejoindre la Durance et Brignoles. Je leur propose une variante qu'ils n'ont jamais faite : le Plateau du Jura avec Pontarlier puis Oyonnax puis les Alpes avec le Lac du Bourget, l'Isère, la

remontée du Drac, le Col Bayard, Gap et le Plateau de Valensole. Hormis cette petite interrogation manifestée par les petits nuages de la TEMSI, aujourd'hui, c'est le moment ou jamais de réaliser une traversé alpestre !

Avant de faire les pleins complets, j'avise le responsable technique de la plate-forme car j'ai observé une balayeuse qui nettoie la piste. Le travail va bientôt se terminer ce n'est plus qu'une question de minutes. Alors, on nourrit, « à la gueule », tranquillement, les deux réservoirs de notre vaisseau amiral.

- Habsheim, F BUUH, PA 28, 3 personnes à bord pour un vol vers Cuers. On quitte la pompe pour le seuil de la 20.



Personne dans le circuit. Au manche, Nico suit avec encore plus de méticulosité que d'habitude l'ensemble des items de sa Check List et, s'il n'est pas sûr, il reprend. Alignés en 20, sans le moindre vent, manettes au tableau et lâcher des freins, on est parti pour une sortie en Sierra Hôtel. Les conditions sont idéales avec une discrète nébulosité de beau temps dans la plaine. J'appelle Bâle Info pour monter tout de suite au niveau 45 en indiquant à Nico la Brèche de Pont de Roide sur un cap 240 – mais qu'on distingue encore mal au loin. Bâle nous autorise à monter

et nous donne un code transpondeur. Notre nouveau squak en mode S est un vrai petit bonheur.

C'est parti. Dans cette portion du trajet que tout le monde connaît, c'est cool ! Comme d'habitude, le Sundgau est magique avec ses champs déjà bien dorés, ses étangs regorgeant de carpes qu'on imagine déjà dans nos assiettes – mais on n'a pas encore faim – et les petites forêts giboyeuses et fraîches – il commence déjà à faire chaud. On n'écorne même pas la zone de Montbéliard et, comme on est déjà stabilisé au niveau 45, c'est à peine si on ressent la marche qui permet d'accéder au plateau jurassien. Pour notre grand bonheur, le paysage change et fait place aux grandes pâtures qui hébergent de beaux troupeaux de montbéliardes, ces vaches exceptionnelles qui donnent le comté. Toujours la bouffe ! *Charquemont, Maïche* puis les petites collines au nord de *Pontarlier*. Je resserre ma ceinture car j'ai déjà été méchamment branlotté ici par des turbulences en ciel clair, il y a une dizaine d'années : mais, depuis, je fais gaffe.



Les zones 45 ne sont pas actives, alors on les pénètre sans passer par la vallée qui prolonge le Lac de Saint Point. On devine Port Titi plus qu'on ne voit et on est tout content de constater que la grande antenne rouge et blanche est toujours là. Elle marque l'entrée dans une zone de montagne plus escarpée. On quitte le plateau pour un paysage plus tourmenté à l'approche de *Saint Claude*. Bâle Info nous quitte pour Lyon Info que nous quittons bien vite pour Genève Info. Les suisses francophones sont toujours d'une remarquable gentillesse et toujours prêts à rendre service. Il y a moins de stress dans leurs voix...



Après *Oyonnax*, cap sur le *Lac du Bourget*. Si on conserve bien les 4 500 - 5 000 pieds du départ, ça passe selon le QNH. Sinon, il faut monter et on arrive vite dans les zones de Genève d'où l'utilité de les contacter avant car si on taquine le plancher de leur CTR ça passe mieux s'ils nous ont déjà sur leurs scopes... Aujourd'hui, pas de problèmes car on est largement sous leurs espaces.



J'adore cette région « tampon » où on est encore, géographiquement, dans le Jura tandis que la morphologie des lieux est déjà celle des Alpes. On est loin du plateau juste entaillé par ses reculées, survol des infrastructures époustouflantes de l'autoroute des Titans, reliefs accentués de falaises calcaires et hautes chaumes de transhumances avec des troupeaux partout et quelques cultures d'altitude. La Haute Vallée de Valromey est un vrai régal pour les yeux et, en plus, elle mène au Rhône profondément encaissé qui charrie ses eaux glaciaires d'un bleu laiteux irréel.

En descente à 500 pieds/minute, on enroule doucement le massif du Grand Colombier (1525 m) surmonté du VOR de *Chambéry*. Ne pas perdre de temps, vite la radio pour contacter Chambéry Info sur 123,7.

- Chambéry Info, F BUUH, PA 28 avec 3 personnes à bord, provenance Mulhouse-Habsheim et destination Cuers, 3 500 pieds QNH, actuellement à 3 minutes de Novembre Lima, pour transiter dans votre zone sur le trajet NL – EY – SE.
- UH, rappelez EY. Transitez par la terre et évitez le survol des installations. Trafic en sens inverse 1 000 pieds plus bas.

On laisse l'abbaye de Hautecombe sous l'aile droite en se rappelant que Lamartine y fit un séjour en 1816, tombant amoureux d'une phthisique qui décèdera dans l'année. Peu de voiliers sur le lac, la saison estivale n'est pas encore lancée. A gauche, la chaîne rocheuse semble se jeter directement dans les eaux ; c'est superbe de majesté ! Le trafic s'intensifie et on nous signale des appareils qu'on n'identifiera



jamais. Nico et Patrick ne disent rien, tout absorbés à s'en mettre plein les yeux tellement c'est beau. On sent qu'ils jubilent de réaliser ce trajet pour la première fois.

La cluse qui joint le lac de Chambéry à l'Isère est toujours un peu délicate à négocier car il peut y avoir du vent (aujourd'hui, c'est pétrole !) mais surtout la présence de planeurs y est fréquente par beau temps comme aujourd'hui. Ils occupent alors toute la vallée à la recherche d'ascendances et, comme ils sont quelque fois « allergiques » à la radio, on ne les découvre qu'au dernier moment. Par ailleurs, si le treuil de Challes les Eaux est actif, il est interdit d'utiliser la radio pour les appareils en transit. C'est une règle que nous, pilotes d'avions, avons un peu oublié pour tant est qu'on ne l'ai jamais sue... On longe donc la lèvre ouest de la cluse, toujours à 3 500 pieds. Il commence à faire chaud mais ça ne turbule pas vraiment. Par sécurité, on éloigne le saumon droit de quelques centaines de mètres de la paroi du Massif de la Chartreuse

et on déboule dans la vallée de l'Isère.

Toujours à droite, dans un large escarpement boisé, de petits villages et de grandes bâtisses, bien intégrées dans le paysage, qui devaient être des sanatoriums il y a 50 ans et sont maintenant des maisons de repos. La vallée est large, encadrée d'un côté par la barre rocheuse de la Chartreuse et de l'autre par



le Massif de Belledonne. Au nord des installation du Versoud, on signale notre transit et puis, travers sud de *Grenoble* on les quitte sans chercher une autre fréquence car, là où nous allons, rien ne passe...

Comme prévu par les météorologistes, ça se couvre. Les sommets sont dans la crasse et je m'inquiète de l'état du Col Bayard (1248 mètres). Pour accéder à cette Porte du Sud, il faut remonter le cours du Drac, un affluent de l'Isère. Trois possibilités à partir de Grenoble :

- Passer par les 4 petits lacs glaciaires qui mènent à *La Mure* mais les montagnes qui les bordent à l'est et à l'ouest sont partiellement dans les nuages, un peu au-dessus de notre niveau de vol et il va falloir monter,

- Passer par la vallée encaissée du Drac et ses eaux bleu-lagon,
- Passer à l'ouest de la vallée en survolant le trajet de l'autoroute puis retrouver ensuite le cours du Drac au-dessus de La Mure.



Je propose à Nicolas la troisième solution car, en cas de demi-tour rendu nécessaire du fait de la météo, ce sera plus commode et nous aurons plus d'espace. A droite, les sommets du Vercors sont dans la crasse à une altitude que j'estime à moins de 5 000 pieds. Si c'est comme ça jusqu'au bout de la vallée, c'est bon car il nous faut 4 500 pieds pour passer le col. BUUH vole bien. L'air est calme et le spectacle est si grandiose que le cockpit est muet. Tout à la contemplation du monde extérieur, Nico voudrait bien que je lui trouve une fréquence à capter mais je sais qu'ici, on n'accroche rien en dehors de la fréquence montagne qu'on n'a aucune raison d'encombrer. Le décor est minéral et la neige a fondu. A 110 Kts, BUUH poursuit sa route fidèlement.



Au sud de La Mure, au confluent de plusieurs petites vallées, l'espace d'une minute mais le ressenti est tellement plus long, on est bien secoué comme dans la phase essorage d'un programme non économique. Nous ne sommes pas trop de deux à tenir fermement le manche dans un cisaillement assasin de vents pervers. Jamais rencontré ça à cet endroit. Après deux heures de vol calme, ce genre d'incident siphonne un peu les surrénales et, comme on n'a aucun visuel sur ce qui nous attend devant, c'est un peu chaud !



Maintenant, la Haute Vallée du Drac s'insinue entre des montagnes dont certains sommets dépassent les 3 000 mètres. On ne les distingue pas car ceux-ci sont chapeautés de nuages hostiles. Le ciel n'est pas totalement fermé mais les murailles qui nous encadrent procureraient vite un sentiment de claustrophobie. Quelques rares petits villages au bord du torrent mais surtout beaucoup de fermes isolées. Un lac bleu opalescent aux formes étranges que je baptise « utérus bifide de rat » car il est situé à la confluence de deux torrents bloqués par un petit barrage ce qui lui

donne une forme caractéristique en V ventru et puis, on s'enfoncé. En cas de soucis, pas d'échappatoire à droite ou à gauche car les passes sont hautes et noyées dans les nuages. Alors, on navigue sur le flanc sud de la vallée pour bénéficier de la plus grande largeur en cas de retraite rendue nécessaire. Peu après le lac bifide, la vallée a la gentillesse de s'élargir et je peux voir loin.

Au fond, tout nuage a disparu et on est dans les temps et les logs de nav sont respectés. Les mélèzes apparaissent ainsi que les tuiles romaines ; ça commence à sentir le Sud !

Pas besoin de grimper pour passer le col, on est déjà bien. Nous changeons de décor en abandonnant la jolie vallée qui mène à Orcières pour basculer dans celle du Champsaur. Devant nous, dans la descente vers la Durance, la ville de Gap avec son terrain qu'on ne peut encore distinguer car bien plus bas. Tous les cumulus ont disparu et il ne reste que cette nébulosité un peu lourde et gazeuse faite d'essences aromatiques et témoin du beau temps. Et ça nous va très bien !

D'abord appeler Gap qui a toujours une grosse activité pour leur signaler notre passage très à l'ouest de leurs installations. Il y a de l'ambiance sur la fréquence car c'est l'heure de passer à table et que de nombreux pilotes se sont donnés rendez-vous. La table locale doit être excellente et toutes les machines cherchent à se garer le plus près possible du restaurant. Ambiance. Il faudra qu'on s'arrête un jour...

Le trajet sur la Durance jusqu'à Sisteron puis Château Arnoux, ce n'est que du bonheur. On retrouve le tracé rectiligne de la rivière nourricière du sud-est, les larges vallées qui s'enfoncent dans le massif de la Montagne de Lure et les rochers des Pénitents des Mées.

L'alignement des Pénitents pétrifiés des Mées, sur la rive gauche de la Durance, à la hauteur de Château Arnoux Saint Aubin, est une curiosité géologique bien visible du ciel. Sur plusieurs kilomètres, de hauts blocs distincts forment une frange crénelée qui borde la montagne et se noie dans la plaine. Certes, il existe une explication scientifique à ces étranges sculptures naturelles par l'érosion d'une roche tendre faite de sable et de cailloux (comme le grès) appelée poudingue d'après la recette de l'entremet anglais lorsqu'il contient des fruits. Mais je préfère la légende bien plus belle !



Avant l'époque des croisades – et aussi après ! – les incursions sarrasines étaient courantes en terres provençales et ne se limitaient pas à des razzias ou captures d'esclaves. Certains chefs de bandes en profitaient même pour s'installer durablement et se créer des fiefs. C'est ainsi qu'un seigneur catholique local, Rimbaud des Mées, décide d'anéantir ces voisins encombrants. Il monte une expédition rapidement couronnée de succès mais, lorsque son armée pille et détruit les lieux ennemis, elle découvre sept somptueuses esclaves ou concubines mauresques. Dans les règles de la chevalerie, on n'occit pas les dames et Rimbaud s'engage à les faire expulser rapidement par le prochain bateau qui descendra la Durance.



Les suites immédiates de l'histoire sont moins limpides car le séjour des prisonnières semble, on ne sait pourquoi, se prolonger au château des Mées. L'exotisme a parfois des conséquences pulsionnelles que la légende a oubliées ? Toujours est-il qu'au bourg on se met à jaser dans le registre « Ripailles derrière la muraille » et les religieux locaux intimement l'ordre à Rimbaud de faire cesser immédiatement le scandale sous peine d'excommunication. Les prisonnières, en tenues orientales affriolantes, quittent alors la demeure seigneuriale sous les yeux d'une congrégation de moines venue assister à l'exécution du serment de Rimbaud. Les étoffes légères et vaporeuses des concubines ont tôt fait de troubler les hommes d'église en robes de bure. Leurs rythmes cardiaques s'emballent et les visages impassibles et réprobateurs deviennent vite rougeauds et lubriques.

De l'autre côté de la Durance, au pied de son ermitage de la Montagne de Lure, Saint Donat ressent la présence de l'infâme Satan. Pour protéger se moines engagés par leur serment de ne pas succomber aux plaisirs de la chaire, n'a d'autre choix que de les pétrifier sous la forme de ces dizaines de monolithes où certains esprits imaginatifs retrouvent le drapé d'une soutane ou le capuchon d'une bure...

Ce n'est pas plus beau comme explication ?

Un peu avant le VOR de Dignes, on prend un cap un peu à l'est pour gagner le Plateau de Valensole, ses fermes solaires et ses étendues de lavande qui rendent le paysage irréel dans la lumière de midi. D'expérience, on ne descend pas la vallée de la Durance jusqu'à Vinons car c'est le repère des planeurs par excellence. Combien de fois nous sommes nous faits peur en déboulant dans ces essaims de grands oiseaux qui cerclent ensemble et sont si difficiles à repérer, empilés les uns sur les autres dans une trombe d'ascendance que nous n'avions pas encore ressentie. Souvent les services d'aide à la navigation ignorent leurs présences et c'est toujours un choc de se retrouver brutalement au milieu de planeurs silencieux.



Bientôt on laisse à gauche le Lac de Sainte Croix et le débouché du canyon du Verdon qu'on discerne difficilement. Pas question de repérer l'étoile d'or qui pend sur sa chaîne tendue entre les deux pitons de Moustier... Nous sommes trop loin ! De là, il reste encore une cinquantaine de nautiques pour Cuers et on se croit déjà arrivé à la maison alors qu'on en est encore loin.

On quitte Marseille Info pour le Luc en approche du point Novembre Delta. Quelques hélicos sont en maraude mais pas dans notre secteur alors on continue plein sud et on coupe l'autoroute à l'ouest de Brignoles. Le Luc nous demande de basculer sur Nice Info et, le temps de leur signaler qu'on est à Papa Victor de Cuers, on rebascule sur la tour de Cuers. Notre nouvelle radio, en 8,33, est bien pratique puisqu'elle nous permet de suivre deux fréquences en même temps sans devoir utiliser le second poste. A partir de PV les choses vont vite car il faut descendre rapidement, Cuers est à 270 pieds, et que nous sommes encore à 3 000 pieds pour passer la barre. Il n'y a personne à la tour pour assurer le contrôle et nous veillons la fréquence pour connaître la piste en service.



Verticale terrain pour une 11 en service. Personne dans le circuit et c'est mieux comme ça. Nico pose magistralement la machine. Les brins d'arrêt, présents autrefois peu après le seuil, ont été enlevés il y a quelques années et c'est aussi mieux comme ça...Nouvelle image terrible de plusieurs Breguet Atlantic en train d'être cannibalisés voire ferrailés. On sort pour le parking devant le Saint Tex. Moteur coupé avec temps bloc/bloc de 3 heures. Dehors, l'air embaume la garrigue, la chaleur lourde et le fenouil. Petit air de vacances. On apprécie !

La patronne du restau me reconnaît et elle nous a réservé une table sous la tonnelle à l'ombre des mûriers. Larges bières, plats du jour et desserts pour les gourmands. Comme d'habitude, c'est le rendez vous des pilotes et des amis. L'ambiance y est donc aéronautique et super sympa. J'explique au patron le but de notre escale et lui demande si l'on peut dormir cette nuit, dans l'herbe devant la terrasse. Le restaurant n'ouvre pas le soir et il n'y a aucun souci pour lui de planter une tente. Ce sera une première et c'est parfait.

En plus, ici, il faut être particulièrement vigilant car certains pilotes basés ont une façon très méridionale de respecter les règles de l'air. Nous nous sommes rarement posés sans avoir été victimes d'entourloupes (contre QFU, dépassements en vent arrière, circuit de piste opposé...)



L'après-midi va être long car on est loin de toute agglomération et sans moyen de transport pour bouger. Alors, on fait le plein de BUUH, on parcourt rituellement le tour du terrain histoire de noter quelque nouveauté. Le Mirage III E de Meyenheim est toujours à sa place et ne semble pas trop vieillir bien qu'exposé à tous les vents possibles ainsi qu'aux pluies. L'Antonov II et le Fouga Zéphyr délaissés au fond du parking ont disparu depuis quelques années et, adossés aux flancs du hangar d'Action Communication, des carcasses de fuselages de

Rallyes se momifient à vitesse rapide. Il en est de même le long de l'enclos qui sépare la zone civile de l'aérodrome militaire où je retrouve des machines parfois en partie désossées qui ne devraient plus jamais voler. Dans les hangars, toutefois, quelques machines de rêve et d'autres en excellent état.



Il fait beau et chaud et nos amis restaurateurs n'ont pas eu autant de clients depuis plusieurs jours. Les tables ne se vident pas et d'autres convives se joignent à ceux qui ne veulent pas se quitter. Je piquerais bien un somme mais je ne trouve pas d'endroits isolés et sans chardons... L'après-midi s'écoule d'une bouteille d'eau à une autre, d'une tablée à une autre, d'un récit aéronautique étonnant à une autre encore plus surprenante. Vers 18 heures, le patron du Saint Tex nous confie qu'il vient de nous trouver une solution pour notre dîner. Le soir, son restaurant est fermé mais pour nous permettre de manger (et, c'est bête mais nous n'y avons pas pensé !) il va nous conduire à *Puget Ville* chez un de ses copains restaurateur puis il a contacté le fils d'un de ses amis qui viendra nous ramener au terrain après son entraînement de judo. Ça, c'est du suivi de clientèle fantastique ! C'est donc l'occasion de découvrir un petit restau sympa et sans prétention, sur la place du village au milieu d'une animation toute provençale, dans la chaleur d'une soirée magique. Petit plat de cuisine familiale avec un bon rosé du coin. Elle n'est pas belle, la vie ?

A la nuit tombée, on retrouve notre jardin non loin de BUUH. La chaleur s'est estompée et l'on supporte un gilet. On dresse la tente Quechua avec quelques difficultés car c'est un modèle inconnu. On profite des toilettes du terrain pour se débarbouiller. Quelle misère de constater que des abrutis de la grande famille aéronautique ont saccagé l'un des lieux forçant le gestionnaire à le condamner alors que l'autre

reste pitoyable. Ces lieux, impeccables il y a encore quelques mois, étaient bien utiles lors des escales, surtout pour les filles.



L'après-midi, lors d'un bavardage entre pilotes, j'ai appris que la grande barrière métallique qui sépare la zone civile du terrain militaire et de la piste était fermée la nuit. Cela m'inquiète un peu car il ne faudrait pas qu'on se retrouve bloqués demain matin aux aurores. Je guette donc le passage de l'équipe de sécurité pour savoir à quelle heure la porte sera, à nouveau, ouverte. Lorsque je l'informe de notre



souhait de décoller à 5 heures, il me répond que le portail sera ouvert dès 4 heures. Je reste et resterai soucieux toute la nuit à l'écoute du moindre bruit de ferraille martyrisée car il faut dire que la mobilisation de ce long ouvrage métallique fait un boucan d'enfer. La réalisation de notre challenge tient à ce genre de détail et le diable ne se cache-t-il pas dans les détails ?

Je tarde à aller me coucher car il fait si bon et que ma pipe délivre ses fragrances méditerranéennes à mon caporal export. Avec l'obscurité quasiment totale, les cigales se sont mises sur pause et le relais a été pris par les grillons et les grenouilles. De temps en temps, un oiseau de proie nocturne perce le fond sonore d'un gris glaçant. Les rapaces sont en chasse et les mulots n'ont plus qu'à se terrer. Je gagne mon duvet dans une tente transformée en étuve. Essayer de dormir ne va pas être facile...