

Edito

Nous aurons attendu le dernier jour d'hiver pour convoier notre navire amiral au Bourget ! Depuis octobre, nous attendions un créneau pour réaliser ce vol un peu mythique vers l'un des grands aéroports de la capitale mais le planning de chantiers de SATYS était, pour eux, heureusement bien chargé. Et puis, pour la semaine 11, nous avons eu une opportunité. Mais cette semaine 11 était dédiée à Eole et sa collection



de vents tempêteux ; on aurait dit que c'était un fait exprès ! Durant 10 jours, quel que soit la région de France, les vents sont rarement descendus en dessous de 50 nœuds avec de belles rafales assassines. Alors, on a préféré ne pas jouer les kamikazes en se lançant sur un trajet de près de 2 h 30 où l'on risquait de se faire « branloter » sévère tout du long avec, à l'arrivée, des chances de ne pouvoir se poser car en dehors des paramètres de la composante de vent traversier.

Mercredi 20 mars, il fait beau et le vent est tombé. Tempête de ciel bleu sur toute la France, alors, avec Patrick, on y va ! Le trajet jusqu'à Lognes, on le connaît bien pour l'avoir réalisé – avec d'autres machines - plusieurs fois lorsqu'on se rend au Salon du Bourget mais les dernières 10 minutes devraient être un peu « chaudes ».

Dès la sortie de zone de notre base d'attache, Bâle Info nous autorise à gagner 4 000 pieds. Pas de trafic sur notre axe mais ça s'agite sur la fréquence. Après Belfort, pour passer la Roméo 45 qui est active, on gagne 5 000 pieds et on passe sur Luxeuil. Comme on est très bien à cette altitude, on décide d'y rester et de mixer pour faire faire des économies au club. Au VOR de Rolampont, nouvelle Romeo 45 active et on conserve nos 5 000 pieds jusqu'à Troyes. Seine info nous signale quelques appareils convergents qu'on ne distinguera que rarement.

Après Troyes semble apparaître une formation de cumulus au-dessus de la barre d'inversion qui nous précède et nous suit depuis le départ. En réalité il ne s'agit que de la condensation de vapeur d'eau des tours de refroidissement de l'usine atomique de Nogent sur Seine. On approche de la région parisienne et, sur mes logs de nav, j'ai dessiné un escalier pour bien me rappeler qu'il faut, dès à présent, bien surveiller les plafonds car ça dégringole rapidement. Brutalement Seine Info nous quitte sans suggestion de contrôle ultérieur.

On se branche sur l'ATIS du Bourget pour prendre l'information Fox Trott : QNH 1035, Overcast 4000 PIEDS, piste 27 en service à l'atterrissage et 25 au décollage, vent calme. C'est – presque – tout ce qu'il nous faut. On appelle la tour en précisant qu'on a l'info Fox Trott. Elle nous demande de passer avec Lognes pour signaler notre transit. On appelle et on garde notre cap sur Chelles les Pins.

On a quitté le grenier à blé de l'Ile de France et ses paysages plats juste entrecoupés de chemins ruraux et de nids d'éoliennes. Maintenant c'est un maillage serré de pavillons de banlieue à l'infini qui épouse de petites formations collinaires et donne l'impression d'être mouvant. Les quelques petits bois survolés sont encore endormis dans l'hiver et l'absence de feuilles donne le sentiment de distinguer une insolite boîte de cure dents oubliée par le réalisateur d'une fantastique maquette. Seule tache verte devant nous, Chelles, mon point de repère pour l'entrée vers le cheminement VFR obligatoire pour le Bourget. L'image GPS sur l'EKP V colle tout à fait avec ce que je vois devant moi.

- UH, verticale Chelles, cap sur E1.

- UH, rappelez E1 et quelle altitude voulez-vous prendre pour le transit ?
- UH, 1300 pieds.

A partir de là, les choses s'enchaînent vraiment très vite. Je fais chevaucher la maquette de l'avion du GPS sur le trait du trajet du cheminement. J'ai dans un coin de ma mémoire le fait que le point E1 est un château d'eau mais je ne le verrai jamais. J'arrive à E1 avec la vitesse d'un boulet de canon et pourtant notre brave PA 28 dépasse rarement les 110 Kts...

- UH, E1
- UH Rappelez E2 puis dernier virage pour la 25.

Le paysage urbain se densifie encore plus. Les immeubles semblent grimper plus haut dans le ciel et la circulation dans les rues est vraiment celle d'une capitale. Pas question de regarder trop à l'extérieur du cockpit il faut rester sur le trait ! Un œil sur le GPS et un autre sur l'altimètre ! Tout comme pour E1, je ne verrai pas plus E2, croisement d'une autoroute et d'une voie ferrée.

- UH, E2.
- UH, rappelez dernier virage pour la 25.

Les messages sont courts et concis. De mes 1 300 pieds, je vois bien le Bourget. Maintenant repérer la 27 en sachant qu'il y a une 25 pas loin et, d'après mes souvenirs, entre les deux, une piste abandonnée marquée d'une succession de croix. La 27 est à gauche ou à droite de la piste abandonnée ? A gauche bien sûr ! La consultation de la carte VAC pallie à une certaine viscosité intellectuelle... Hypnotisé par le terrain, je m'en suis un peu trop rapproché : ouvrir à droite. Et puis il faut aussi penser à préparer la machine pour l'atterrissage. Pompe électrique, réduction, sortie d'un cran de volets, manœuvres réalisées sur le trajet d'une vague étape de base qui ne survole pas les zones urbaines. Bien entendu, j'overshoote un peu mais j'ai largement la place pour me repositionner comme il faut en courte finale. Poser royal car il y a de la place ! On coupe la 21 pour rejoindre les taxiways Roméo, Charly 2, Charlie 22 puis Whisky 2 et puis on cherche le parking F3.



Dans le hangar de SATYS, il y a de la place pour peindre un A 330, alors, nous qui sommes tout seuls, on a de la place et on s'offre même le luxe de pénétrer au moteur. On désarme BUUH, on en fait le tour une dernière fois car il était déjà beau avec sa livrée blanche et jaune ; et puis on hésite un peu à le laisser là, abandonné dans ce lieu inconnu où il ne connaît personne et ne peut même pas

partager sa solitude avec ses copains-pilotes qui viennent boire une bière à la cabane ou son voisin de stalle habituel le P 92 AIL avec lequel il partage tant de secrets. On a beau se dire que lorsqu'on reviendra le chercher, il sera superbe, on est un peu culpabilisé de le quitter en terre étrangère...

