

Marie-Lorraine Bulle

A toutes les jeunes-ailes  
A tous ceux qui lèvent la tête au bruit d'un avion  
A tous ceux qui nous regardent depuis les étoiles

## Table des matières

Lexique	4
Introduction	5
PARTIE I	
Casse-tête en série	6
Les sélections régionales	13
Budget et parrainages, toujours et encore	19
PARTIE II	
Agglomérat d'avions	21
Altiport en surchauffe	27
Cap au Sud	33
Tour et tourisme	40
Cavalcade Méditerranéenne	44
Petite Terre ou Terre petite ?	54
Repos forcé	59
Trapanelle volante	64
Plein Nord	72
Excursion Nantaise	77
Sur les bords de la Loire	83
Course contre la montre	91
Epilogue	99
Les inavouables	100
Remerciements	102

## Lexique

AéCS : Aéroclub de Suisse

ATIS : « Automatic Terminal Information Service », service automatique d'information d'aéroport

ATPL : « Airline Transport Pilot Licence », examen théorique de la licence de pilote de ligne

BA : Base Aérienne

CAVOK : Abréviation météo signifiant aucun nuage en dessous de 1'500 mètres, visibilité supérieure à 10km, aucun phénomène dangereux prévu (très beau temps)

CTR : Espace aérien aux alentours immédiats d'un aéroport

FFA : Fédération Française Aéronautique

GPS : « Global Positioning System », positionnement par satellite

GVM : Groupe de Vol à Moteur

IFR : « Instrument Flight Rules », règles de vol aux instruments

NOTAM : « NOtice To AirMen », note d'information sur des aérodromes définis

PAF : Patrouille de France

SEFA : Service d'Exploitation et de Formation Aéronautique

TAJP : Tour Aérien des Jeunes Pilotes

TMA : Espace aérien au voisinage des aéroports

TWR : Tour de contrôle

VFR : « Visual Flight Rules », règle de vol à vue

VOR : « VHF Omnidirectionnel Range », instrument d'aide à la navigation

VP : Vitesse propre

ZIT : Zone d'Interdiction Temporaire, espace dans lequel il est interdit de pénétrer

Miles Nautiques [NM] = 1852 mètres

Nœud [kt] = 1.85 km/h

Pied [ft] = 30.48 cm

N, S, E, W, SE, ... : Point de passage pour rentrer ou sortir d'une CTR (N pour Nord ; S pour Sud ; E pour Est ; W pour Ouest ; SE pour Sud-Est, etc...)

*En ce matin du 17 juillet 2007, je dois retrouver à l'aéroclub de Genève mon petit Bravo immatriculé HB-HET. Voici quelques semaines encore, j'étais encore loin d'imaginer le chevaucher pour un tel périple !*

*Pour le retrouver, je dois passer par la porte C2 avec tous mes bagages (2 semaines intenses en perspective). Un peu perdue au milieu de l'aviation générale, je m'y retrouve enfin et me dirige vers « mon » avion. A droite un 7X, à gauche un Falcon 2000 et un Gulfstream, devant un Citation... Il va encore falloir attendre pour voler là-dessus ! Place au Bravo et ses (misérables) 160 CV...*

*Quelques jours auparavant, j'avais installé les autocollants de mes généreux partenaires. Aujourd'hui, le sérigraphe de l'aéroport doit venir y ajouter un marquage de l'aéroclub. D'ici là, je charge le cargo et vérifie une dernière fois tous les papiers de l'avion : ils seront tous passés au crible, là-bas ! Certificat de navigabilité de 1988, fiche de pesée de 1992, aïe ! Les Français risquent de moyennement apprécier la blague. Chez eux, les papiers se renouvellent beaucoup plus souvent : tous les 2ans pour les certificats de navigabilité et 5 ans pour les fiches de pesée, par exemple. Heureusement, il est clairement noté dessus « valable jusqu'au prochain changement » ce qui est finalement plus logique.*

*Bagages arrimés, cartes 500'000 et 1'000'000, compléments aux cartes, VAC, PC, matériel d'amarrage à bord, documents de l'avion, huile, bougies de rechange, manuel de vol original, manuel de vol simplifié en français (ayant quelques difficultés notoires avec la langue de Goethe et l'original du manuel étant en allemand, il était souhaitable de posséder un exemplaire utilisable...), équipement de vol : tout semble être là. Entre temps, le sérigraphe est venu rajouter quelques couleurs au petit Echo Tango. L'avion est tout propre, la verrière bien lustrée, les pleins faits : il est temps de songer au départ.*

*Je passe mon plan de vol : ce sera une sortie SW, S, puis le VOR de Chambéry et le point N de la CTR de St Geoirs. Aucune difficulté à priori : la météo est bonne, temps de vol estimé à 40 minutes. Je dois arriver là-bas entre 10 et 14h : je suis donc parfaitement dans le timing.*

*On m'attend à Grenoble Saint Geoirs avec 44 autres candidats venus avec leur avion des cinq coins de France et du Luxembourg. Nous allons vivre ensemble une aventure unique : le 53<sup>ème</sup> Tour de France Aérien des Jeunes Pilotes.*

*Je suis censée représenter les couleurs helvétiques sur ce tour, mes prétentions n'ont jamais été bien hautes : seulement participer à cette superbe expérience. Je suis donc comblée de pouvoir le faire. Un projet dont l'attente aura été de deux longues années avant sa réalisation.*

*Mon plan de vol est passé. Je dois attendre 30 minutes avant de pouvoir franchir la frontière. La particularité de l'aéroport de Genève : il se situe sur deux pays. Les pilotes et les passagers peuvent donc passer les deux douanes sur place, ce qui est fort appréciable lors des passages de frontière. Nul besoin d'aller se poser ailleurs pour les beaux yeux des douaniers !*

*A quelques minutes de mon envol vers cette épopée, je me remémore tout ce que j'ai du faire pour en arriver là : cela m'a valu quelques sueurs, peines, les nerfs à rude épreuve et surtout, énormément de travail et de persévérance.*

*Petit retour en arrière.*

# PARTIE I

## Casse-tête en série

Février 2007

Paris. Assemblée Générale de l'association « l'Envolée » qui regroupe les anciens des Cadets de l'Air et des pilotes du Tour Aérien. J'y participe comme ex-cadette de la promotion 2006 (encore une équipée mémorable). Depuis longtemps, je m'intéresse au tour. Je connais bien le système de sélection mais j'aimerais en savoir plus sur le système des invitations.

Hasard : je suis à côté de François Roy, le responsable « événement » de la Fédération Française Aéronautique (FFA). Entre deux discours, j'en profite pour lui poser quelques questions et j'ai l'impression nous allons bien nous entendre. Nous échangeons nos coordonnées et il me tiendra au courant.

Mars – Avril 2007

Après de longues réflexions et avis pris auprès de plusieurs personnes proches du tour, je mets de côté l'idée d'une éventuelle invitation. De plus, d'après l'une de mes sources, les cinq invités pour cette édition 2007 ont déjà été choisis et je n'en fais pas partie. Pour certains, une invitation, cela peut également représenter une sorte de « passe-droit ». Ma place, je veux la mériter. J'irai donc me battre lors des sélections régionales fin mai pour décrocher une place pour le prochain tour aérien.



Le tour est biennal : la guerre sera rude. Nous sommes une trentaine d'inscrits pour les seules sélections Sud-Est. Ce tour, je veux le faire. Non seulement le tracé est « joli » mais surtout, nous sommes une dizaine d'amis répartis sur toute la France à vouloir y participer. Le but : y être tous, ensemble. Chose faisable si on s'applique.

Je prépare donc le terrain avec mon aéroclub haut-savoyard afin que ma candidature aux sélections régionales soit acceptée. Un autre jeune dépose une demande après la mienne. Les choses se compliquent un peu : après avoir usé mes maigres talents de négociatrice, nous irons tenter notre chance tous les deux. Au moins, pas de compétitions inter-club jusque là ! Si nous étions tous les deux retenus, nous aviserons alors au cas où le club ne voudrait pas nous prêter deux avions pour la période du tour.

Mai 2007

Dans ma boîte e-mail :

« Chère Marie-Lorraine  
Comme promis voici le dossier complet pour pouvoir participer au  
TOUR aérien 2007 en tant que pilote invitée pour la Suisse.

Les documents à renvoyer sont stipulés sur la fiche d'inscription et  
sont à retourner au plus tard le 25 mai 2007 à la FFA. [...]

Es-tu toujours intéressée ? [...]

Ahhhh oui ! Carrément ! Si je pouvais avoir une place au chaud, je serais bien rassurée tout de même... Ce qui m'ennuierait le plus, ce serait d'échouer aux sélections régionales et de me retrouver tout de même sur le tour... Mais c'est un risque à prendre. Ou alors ne pas aller aux sélections du tour ? Cruel dilemme. Et ce n'est que le début !

Et les conditions pour tout cela ?

« Avoir un avion immatriculé HB répondant aux critères du règlement (VP  $\geq$  85kt, autonomie  $\geq$  3h20, maxi 160 CV), obtenir une recommandation de l'Aéroclub de Suisse et retourner tous les papiers signés à la FFA avant les sélections. »

Rien que ça ?

Résumons. Il me faut donc, dans l'ordre :

- 1) Trouver un club de vol à moteur en Suisse : actuellement, je ne vole que de l'autre côté de la frontière ;
- 2) Trouver un avion répondant aux critères : quasiment tous les avions écoles correspondent ;
- 3) Me faire lâcher dessus : même si c'est du DR400, nouveau club, nouveau règlement, nouvelle procédure, nouvel instructeur, nouveau terrain donc nouveau lâché ;
- 4) Trouver la perle rare de comité, président et chef pilote qui me feront assez confiance pour me signer toute la paperasse, me garantir l'avion pour deux semaines en pleine saison – sans considérer le problème de longs mois ;
- 5) Obtenir une lettre de recommandation de l'Aéroclub de Suisse (je ne suis membre que depuis 6 semaines... comme vélivole !) ;
- 6) Retourner à la FFA tous les éléments... le tout en 3 semaines !!!

Je me rappelle très bien du moment où j'ai reçu ces conditions. C'était à l'Ecole d'Ingénieurs, entre deux cours d'hydraulique ô combien mortels. J'avais déjà du mal à me concentrer sur ces problèmes de déversoirs et autres mais après avoir lu cela, je ne pouvais m'empêcher de cogiter pour trouver une solution, toute la fin de l'après-midi, bien loin de toutes ces histoires de tuyauteries diverses.

J'étais persuadée qu'il fallait abandonner l'idée. Jamais je ne réussirais à trouver un club et un avion en si peu de temps. Si au moins j'avais des contacts... mais je ne connais personne pouvant m'aider là-dedans ! C'est mal parti...

S'il y a une chose que je déteste plus que tout, c'est de laisser tomber avant même d'essayer. A combien de personnes ai-je dit « tentez, vous prenez juste le risque de réussir ? » Combien de fois ai-je braillé à ce propos là ? Combien de fois ai-je poussé des amis alors qu'ils étaient persuadés que tout ce qu'ils faisaient ne servait à rien ? Et cette fois, c'est moi qui me laisse abattre à la première difficulté ? C'est très certainement irréalisable plutôt et ça le sera à coup sûr si je n'essaie pas, cela, c'est certain.

Mais avoir une chance comme celle-là, c'est unique dans une vie. Je n'en aurai pas deux. Le challenge risque d'être ardu mais je relève le défi : je vais faire tout mon possible pour le mener à bien, et retourner ciel et terre s'il le faut !

Mon dossier de sponsoring est prêt depuis quelque temps déjà : en le modifiant, je pourrais m'en servir pour la recherche d'un club. Avec, il faudra que je ponde une lettre de motivation. Au boulot !

« Madame, Monsieur,  
Actuellement blablabla... »

La lettre est à peu près faite : j'ai encore deux heures de cours de pour l'arranger. Dès que les cours sont finis, je la finaliserai à l'ordinateur. A qui vais-je adresser ce courrier ? Il faut impérativement qu'il parte demain... 3 semaines pour tout régler : il faut s'activer et ne pas perdre de temps. Chaque jour est compté. J'entends déjà le tic-tac de l'horloge...

Lausanne ? Etant remorqueuse nouvellement formée à Montricher (ce qui explique mon adhésion à l'Aéroclub de Suisse quelques semaines auparavant), c'est probablement ma meilleure chance. Avoir un contact faciliterait certainement la tâche. A peine arrivée sur Montricher et me voilà déjà en train de demander des faveurs : je déteste ça ! Mais projet exceptionnel demande mesures exceptionnelles... Je me décide à oser écrire à tous les remorqueurs du club pour leur demander de l'aide : un club, un privé, une école... n'importe quoi ! L'ancien chef de place me donnera une piste pour Lausanne. Le courrier partira dès le lendemain.

A la sortie des cours, je me précipite pour voir une personne qui est en écoute permanente de « radio-aéroclub » romand : elle pourra certainement m'aiguiller sur un club plus qu'un autre. Je lui explique la situation et il l'a bien saisie : pour lui, je dois tenter ma chance avec Yverdon ; en me donnant le nom d'un instructeur là-bas. Dossier expédié quelques heures plus tard.

Sion ? Ecuwillens ? Gruyères ? Neuchâtel ? Je ne néglige aucune option. Le lendemain, je retourne prendre des nouvelles auprès de cette personne : presque sûre d'avoir un retour favorable d'Yverdon, maintenant. Je décide donc de partir définitivement sur la voie « suisse », jouant peut-être à pile ou face à ce moment là. J'en informe la FFA et j'expédie une première tournée – tout en attendant les réponses des aéroclubs concernés – de mes dossiers de sponsoring. J'ai dressé une liste de 40 entreprises qui pourraient potentiellement être intéressées par le projet. Le tour se passant sur France, l'avion et la pilote étant suisse, il a fallu trouver des sociétés suisses ayant des marchés en France...

Le tour, c'est une superbe expérience. C'est aussi un gros budget pour les étudiants ! Heureusement, chaque candidat peut se faire sponsoriser par des entreprises ou des privés et avoir leurs couleurs sur l'avion. Sur les papiers, il est écrit qu'il faut compter 25 heures de vol pour le tour. Coque-nue, la FFA nous offre l'essence. Il faut rajouter les heures d'entraînement et tout le reste. Dans mon cas précis, il va me falloir une cotisation, un droit d'entrée, un certain nombre d'heures en double, un lâché, du solo, ... Yverdon, c'est du Tecnam. Lausanne, le seul avion « abordable », c'est leur DA20. Dans tous les cas, donc, ça sera un nouvel avion pour moi.

Je dois avoir 120 heures de vol à ce moment. Toutes sur DR400. Bien sûr, on y retrouve toutes les déclinaisons : DR42, DR46, DR48 et même depuis quelques temps DR48-R. Il va donc me falloir prendre en main un nouvel avion et je n'ai aucune idée de comment va se passer la transition !

Les heures passent et toujours aucune réponse des aéroclubs. Dimanche, je dois assurer un service de remorquage à Montricher. Au moins, je suis assurée de garder la main pour les tours de piste ! Une connaissance vélivole de la place vient me voir, alors que je suis dans mon Robin rouge et blanc, à ruminer encore là-dessus. Nous nous étions croisés la dernière fois voici plus d'un an. Je l'avais emmené au-dessus du Mont Blanc en échange d'un vol dans son planeur et avec nos études différentes, nous nous étions perdus de vue. Au fil de la conversation, un autre remorqueur vient me saluer : lui, je ne le connais pas encore. A vrai dire, je ne suis là que depuis quelques semaines ! C'est un Genevois.

Après les échanges de civilités, j'explique la situation délicate dans laquelle je me trouve : il me reste 18 jours pour trouver un club, un avion, un comité, un chef pilote et un président compréhensif...

- As-tu essayé Genève ?
- Non.
- Pourquoi ?
- En quoi Genève serait intéressé pour prêter un avion à un(e) pilote inconnue de leur part, pendant 2 semaines, en pleine saison et en ôtant ainsi un avion école du service?
- Si j'étais toi, j'essaierais... je te garantis que tu pourrais être étonnée ...
- Bah je veux bien essayer, mais...
- Tu as un dossier prêt ?
- Sûr !
- Tu peux me le transmettre, très rapidement ?

Dès rentrée au bercail, je me presse de lui transmettre le dossier. Le lendemain matin, premier retour d'un membre du comité : « Votre dossier m'a bien été transmis. Je ne peux dans un premier temps que vous féliciter pour votre démarche ! [...] »

Ouffff, ce n'est pas grand-chose mais c'est diablement encourageant. Evidemment, toujours rien des deux autres clubs contactés. Tiens, une première réponse à ma demande de sponsoring : un non !

Dans deux semaines, je dois avoir tout rendu à la FFA... Dans deux semaines, ce sont également les sélections régionales : je vais m'y rendre. Personne n'est au courant de mon invitation, en dehors du commissaire général des sélections. Je l'avais appelé pour m'assurer que je pouvais tout de même les faire avec mon statut « particulier », ne voulant en rien me différencier des autres concurrents.

Dans deux jours, j'aurai la réponse définitive pour Genève. J'ai eu deux interlocuteurs au téléphone : visiblement, mon projet les intéresse ! C'est une excellente nouvelle. Je n'ai toujours rien de Lausanne ni d'Yverdon... On prie, on allume un cierge, on croise les doigts, on attend, on essaie de ne pas y penser. Le nouveau comité, mis en place voici quelques jours, a une réunion : mon histoire sera à l'ordre du jour et ils vont essayer de faire un prix pour un Bravo. Jusque là, je n'avais jamais entendu parlé de cet avion à tête bizarre !

Si cela se confirme – et visiblement, l'affaire se présente vraiment très bien, je pourrai glorifier et couvrir de fleurs pendant quelques années encore ce pilote remorqueur genevois, Pascal, qui a établi le lien entre moi – pauvre petite pilotaillonne du dimanche complètement désemparée – et le comité du Groupe de Vol à Moteur de Genève.

Pour l'heure, je n'ai toujours rien, même si un grand espoir existe. Les sélections vont avoir lieu incessamment sous peu ; en pleine période d'examens de toutes sortes à l'école ; mes élèves me réclament des cours supplémentaires, car pour eux aussi, ce sont les traditionnelles semestrielles ; mon association qu'il faut gérer et son « grand » rassemblement à organiser ; les sponsors à trouver ; ... Période de stress intense...

- « Bubulle, tu as finis le rapport machin chose béton ? »
- « MLLLeuuuhhhh, faut qu'on prenne rendez-vous pour l'association ! »
- « Tu peux venir m'expliquer demain les fonctions truc ? Je capte rien et j'ai une semestrielle après-demain ! »
- « Bubullllleeeeeee tu peux me passer ton fichier Excel pour la géotechnique ? et l'hydraulique, tu as fini ? T'aurais pas la statique aussi ? »
- « Salut, on peut se voir demain midi pour les dérivés ? »

- « Bullllleeee, le métal, t'as compris ? »
- « MLlll, c'est quand que tu viens à Lyon ? Faut qu'on regarde pour le rassemblement Jeunes-Ailes 07 ! »
- « Question n°3658 de gligli, je comprends pas ! »
- « Je sais pas ce qu'on fait en math mais j'y comprends rien ! Y a une espèce de croix et on doit mettre des points autour ! J'ai une épreuve demain... tu peux passer tout à l'heure ? »
- « Bubulle ! Nogaro, y a encore de la place pour moi ?? Et puis, j'ai quelques questions pour le planeur ! »
- « ML répond s'il te plait je pige pas !!! Un aéronef survole au niveau de pression 970hPa un aérodrome (600ft) dont le QFE est 1000hPa. Pourquoi ils disent que l'altimètre, calé au QNH, indiquera 1430ft?? »
- « Bubullleeeee ! Faut qu'on organise quelque chose pour Jeunes-Ailes au Bourget ! »
- ...

Arghhhhhh ! Quelques jours de plus comme ça et je finis dingue. Certains jours, les journées de 36h vous paraissent vraiment courtes !

C'est alors que l'émérite Président du Groupe de Vol à Moteur de Genève, Antoine Fatio, me joint pour m'annoncer (enfin) une bonne nouvelle : le GVM me soutient dans mon projet. Il ne reste plus qu'à effectuer un vol avec le chef pilote, histoire de s'assurer que je sais plus ou moins voler et que je ne casserai pas tout ! Rendez-vous pris, ce sera bien sur Bravo.

Il est temps d'essayer de trouver quelques informations sur la machine... Deux jours pour potasser le manuel de vol du nouvel avion. En parallèle, j'ai toujours les sponsors en attente, tous les travaux pour l'école, mes élèves qui stressent et il faut commencer à discuter avec l'Aéroclub de Suisse pour la lettre de recommandation.

Premier pas au GVM avec un petit entretien avec Antoine – vénérable Président – et Jean-Luc, mon instructeur dévoué et le chef de place. Premier vol avec le Bravo également ; vol « test » aussi. Genève, une sorte de ruche où gravitent toutes sortes d'objets volants. La première fois que je vais en décoller avec un avion de moins de 10 tonnes... Selon les heures, un flot quasi continu à la radio également. Les plates-formes connues se rapprochant le plus devaient être Biarritz en pleine saison, Bron quand il faut croiser les axes de St Ex' aux heures de hub et Chambéry les week-end d'hiver.

J'ai beau connaître la ville d'en bas, d'en haut, tout est différent. Bravo, avion destiné dans sa vie antérieure à la voltige. Forcément, la maniabilité change par rapport au DR400 ! Vitesse ? En MPH pour rajouter un peu d'exotisme. L'altimètre en mètres ? Ah non ? Ah quand même ! Un peu septique au départ, ça ne va finalement pas si mal. Je suis encore loin d'un domptage complet du fauve mais je devrais réussir à y faire face. On aurait presque pu dire « test réussi ». Oufffff, j'ai un club, j'ai un avion. Reste plus qu'à faire le reste ! Et si on allait voir du côté de l'Aéroclub de Suisse ? ...

Quelques échanges avec les secrétaires ont été nécessaires (je crois que je les ai tous eus) de l'AéCS pour leur faire comprendre de quoi il s'agissait... Forcément, je ne baragouine pas un mot de suisse-allemand et même si leur français est plutôt bon, il subsiste toujours quelques incompréhensions... Non ce n'est pas le programme d'échange, non ce n'est pas l'Aéroclub de France mais la FFA, oui il y a déjà eu un suisse, non ce n'est pas un formulaire à remplir... Je suis tout de même arrivée à mes fins. Leur exigence tout de même : avoir tous les papiers

du Groupe de Vol à Moteur pour qu'ils rédigent la précieuse lettre. Je ne vais pas me plaindre : ils l'ont faite sans rechigner et presque dans les délais !

Désormais assurée d'avoir un avion genevois, j'avais rappelé François Roy pour le lui dire et le prévenir que les délais risquaient d'être un peu courts... Les sélections déjà le week-end prochain ? Arffff... J'espère que les acquis sont solidement ancrés !

Les réponses négatives de mes différents courriers proposant le Bravo comme panneau publicitaire commencent à arriver. C'était toutefois prévisible ! Après les sélections, j'en enverrai une nouvelle fournée : si par hasard j'ai un bon classement, peut-être serait-ce un nouvel argument ?



*La ville de Genève et son lac*

## Les sélections régionales

En moyenne, cent cinquante prétendants tentent leur chance pour les sélections du Tour de France Aérien des Jeunes Pilotes (TAJP). Seul 40 seront retenus à l'issue de ces sélections. Elles prennent place dans cinq endroits : dans chaque « quart » de France (Nord-Ouest, Nord-Est, Sud-Ouest et Sud-est) et l'Ile de France. Pour que toutes les régions de France soient représentées au prorata, un savant calcul intègre le nombre de candidats présents dans chaque sélection sur le nombre total de participants, ce qui donne le nombre de sélectionnés par sélection. Le maximum est quarante ; en aucun cas on ne peut retenir plus de la moitié d'une sélection.

Au final, la formule donne ceci :

$$\text{Nbre de sélectionnés pour la sélection} = \frac{\text{nombre de candidats présent} \times 40}{\text{nombre total sur toute la France}}$$

et le résultat est arrondi à l'entier le plus proche.

Les sélections comportent plusieurs épreuves, l'ordre se faisant en fonction de la météo. Ainsi, on retrouve une navigation d'environ 150 nautiques – la plus importante ; un tour de piste ; une épreuve théorique ; une notation sur les feuilles de briefing et tenu du log de navigation, un bilan carburant. Sur le tour, chaque vol de classement comportera ces éléments, à l'exception de la théorie faisant l'objet d'une évaluation à part.



*La sélection du Sud-Est*

La météo pour ce week-end ne semble pas géniale... Faisant partie du quart Sud-est, pour moi les sélections ont lieu à Feurs, à quelques nautiques au Nord de St Etienne. Je décide de partir la veille afin de profiter encore du soleil pour le trajet. Mon collègue a eu la même idée, aussi partons-nous ensemble, en patrouille éloignée. Avec son HR200 moins rapide, je lui laisse prendre le lead, préférant assurer la sécurité en étant l'ailier. Un dernier coup d'œil sur ma boîte électronique : les papiers du tour viennent d'être expédiés à l'AéroClub de Suisse et à la FFA! Efficace, les genevois ! C'est parfait... Merci le GVM ! Vous êtes décidément géniaux !

Je vérifie de nouveau tous les papiers de l'avion : demain, ils le seront par le chef de la Police de l'Air et des Frontières de Lyon ! Tout est en ordre. Nous rejoignons nos avions et je décolle dans mon Robin vert et blanc. Nous allons faire une directe sur Feurs, si Lyon nous autorise le transit. Nous irons directement sur le VOR de Chambéry, puis St Ex' et verticale Lyon au FL65, Brindas et descente.

Passer au-dessus d'une grande ville comme Lyon m'impressionne toujours. En bas, le gigantesque cimetière de la Guillotière, sur la droite La Pardieu, devant l'énorme gare de Perrache. Une petite pensée pour mes camarades de galère genevoise rester sur le plancher des vaches : à cette heure-ci, je suis censée être dans une salle au sous-sol en train d'apprendre à maîtriser le dimensionnement des dalles de béton armé... Attention aux mouvements de mon leader qui cherche absolument à imbriquer son aile dans la mienne : lui, il est censé regarder devant !



*Le centre de Lyon, vu à 2'000 mètres*



*Lyon-Brindas*

Brindas et sa plus petite piste d'Europe classée non altiport. 435 mètres. Derrière, les Monts du Lyonnais et ensuite, on devrait tomber sur la ville de Feurs. Terrain en vue. Je me mets en attente pendant que mon collègue se pose.

Accueil par Gérard Baudouin, le Président de l'Air Club du Forez. « Bienvenue à Feurs ! ».

Déjà quatre avions de la sélection sont au parking, sur les 29 prévus. Un C172 est fraîchement arrivé d'Ajaccio ! Tiens, le DA20 de Montpellier, c'est l'avion d'une vieille connaissance, Cadette dans la même promotion que moi, elle était partie en Suisse. Un autre DR400 vient de Perpignan pendant que les atterrissages des autres concurrents se succèdent. Nous serons quinze à avoir préféré arriver la veille.

L'ambiance est déjà excellente et encore très détendue. Nous logerons dans l'internat d'un lycée de la ville. La météo pour le week-end semble pitoyable : les pronostics du planning vont bon train. Nous sommes une majorité à être arrivés donc quoi qu'il arrive, les sélections auront lieu. J'en connais encore quelques uns qui doivent arriver demain matin : j'espère qu'ils réussiront à passer !

Les questions théoriques et des problèmes divers circulent entre les chambrées. Des hypothèses pour la navigation sont également proposées, chacun y ajoutant son idée. Nous ne sommes que la moitié des participants mais le cru 2007 semble excellent !

Le lendemain, vent et pluie sont là. On nous informe que la priorité sera donnée à la navigation et qu'il faudra se tenir en alerte au moindre créneau météo. Malgré ce temps désastreux, seuls deux candidats ne parviendront pas à nous rejoindre. Avant toute chose, chaque pilote doit aller faire examiner les papiers de son avion et les licences. On ne rigole plus du tout ! Les premières pénalités tombent déjà : VAC pas à jour ou incomplet, etc...



*Arrivée des candidats sous une météo incertaine*

Premier briefing officiel : une météorologue de Lyon a pris place parmi les commissaires des sélections. La navigation ne pourra pas se faire aujourd'hui : ce sera tour de piste et théorie. On espère avoir un créneau météo demain mais il faut s'attendre à la reporter pour lundi ou, au pire, revenir un week-end suivant. Nous recevons nos indicatifs pour les sélections, en fonction de la vitesse propre annoncée. Avec mes 102 kt (calibré au GPS quelques semaines avant) je serai le « Régional 8 ». Je partirai en 8<sup>ème</sup> position, les départs s'effectuant par ordre de vitesse décroissante.

Les premiers s'attellent pour leur tour de piste et je les suis de près. Un bon 20 nœuds souffle avec du cisaillement en courte finale. J'ai vu les commissaires au seuil de piste piquer un sprint lorsque j'étais au point d'arrêt : il y a eu quelques frayeurs dira-t-on ! Tout le monde est revenu sans casse sur la planète, le principal.

Place à la théorie. Evidemment, il m'a été impossible, pour des questions de minutage, de refaire des séries de QCM les semaines précédentes... Vous savez, là, les questions sur les signaux lumineux en cas de panne radio ? Et l'explication du phénomène à l'origine des saisons lors d'une année calendaire ? Je l'ai su dans un passé lointain mais je sèche un peu !!!

La météo est tellement catastrophique que la sélection Sud-Ouest a dû être reportée au week-end prochain. En Ile-de-France, la situation n'est guère mieux : ils étaient 2 concurrents à midi ! Dans le Nord-Ouest, les trois quart des candidats ont dû se dérouter... Pour le Nord-Est, les derniers n'ont réussi à rejoindre leur sélection que le dimanche matin ou tard le samedi : ils n'ont fait qu'un seul vol, regroupant navigation et maniabilité.



*Conditions de vol difficiles...*

De retour au lycée pour la nuit, la théorie écartée, chacun se concentre sur la navigation. Mais où vont-ils bien pouvoir nous envoyer ? A l'Est, il y a les zones de Lyon, donc très improbable ; l'Ouest, Clermont-Ferrand, même chose. Le Nord et ses plaines ou alors le Massif Central ? Vu la météo, ils ne vont pas prendre le risque de nous faire aller dans le relief. Au moins un point sur lequel tout le monde est d'accord. Le Nord : Saint-Yan ? Roanne ? Montceau ? Paray-le-Monial ? Mâcon ? Belleville ? Surprise !

Encore une nouvelle journée pluvieuse, venteuse et orageuse. Les commissaires semblent bien pessimistes sur la faisabilité de la navigation, jusqu'à ce que notre Monsieur Météo nous informe qu'il y aura un court créneau. Il ne faudra pas traîner. Point initial de la navigation, un échangeur autoroutier à l'Ouest de la ville de Feurs puis verticale Saint-Yan, Mâcon et retour.



*Préparation studieuse !*

La bonne surprise : il s'agit d'un vol à priori facile, même si la météo est mauvaise. Tout le monde s'active donc pour la préparation du vol : tout est noté. Il faut particulièrement faire attention à la propreté et lisibilité du log de navigation. Nous avons quasiment fini, après avoir comparé entre nous les cap et les altitudes de sécurité lorsqu'il y eut un nouveau briefing : impossible de passer sur Mâcon pour cause de nuages récalcitrants accrochés sur le relief un peu plus à l'est. La navigation est rétrécie : ce sera Saint-Yan toujours, petit bled au milieu des collines et Feurs.

Dans 30 minutes, premiers départs. Petit coup de bourre, comme d'habitude. Il faut s'activer à tout refaire : nouvelle fiche de briefing, nouvelles consignes, nouveau log de navigation... La visibilité n'est pas mauvaise mais le plafond est très variable. Top, point de départ de la nav. Serait-ce déjà les axes de Saint-Yan, là-bas, loin devant ? En tous cas, ça m'en a tout l'air et cela correspond à ce que m'indique la VAC. Sur la gauche, Roanne. Jusque là, tout va bien. Top, Saint-Yan: trouver Paray-le-Monial et taper au Sud, je ne devrais pas être trop mal pour le 3<sup>ème</sup> point tournant imposé. La ville sur la gauche avec la gare SNCF, ce doit être à peu près par ici, les estimés correspondent, l'aiguille du VOR se centre. On tourne. C'est à partir de

maintenant que les difficultés vont augmenter. Le long des collines à l'Est, la visibilité est nulle, les stratus sont partout. Attention de ne pas se faire prendre. Chamaille, la voie SNCF, ça roule ! Cap sur le dernier point imposé : un village au Sud des axes de Feurs, histoire de ne pas se retrouver tous à la verticale du terrain... Intégration, circuit propre, bon posé. Moteur coupé, j'ai 5 minutes pour rendre ma fiche de briefing, log de navigation et mon estimé de carburant.

Pour le carburant, j'ai droit à une tolérance de  $\pm 2$  litres. Si je surestime la quantité nécessaire pour refaire les pleins, j'ai 1 point de pénalité par litre. Si je sous-estime, c'est 2 points par litre. Avec un avion docile comme le DR400, ce n'est pas bien compliqué : on relève un temps pour le roulage et un temps de vol. En sachant que la bête boit 24 litres/heure en l'air et 0,2 litre à la minute de roulage, on peut être très précis. Ce fut mon cas ce jour là : chaque point compte, les résultats sont diablement serrés.



*Difficile d'entasser plus d'avions sur le parking !*

Pour les résultats de la navigation, il va falloir un peu attendre, le temps que toutes les données soient rentrées dans un ordinateur qui calculera la vitesse propre tenue de chaque avion ainsi que son temps de vol théorique. La FFA ne disposant pas assez d'enregistreurs de vol pour toutes les sélections, certaines – dont celle-là, procèdent d'une manière un peu différente pour la notation.

Un avion commissaire part en premier faire le parcours. A son bord, il a tout un matériel pour estimer la direction et l'intensité du vent. Aux points tournants, des commissaires sont au sol avec des jumelles et relèvent l'heure exacte de passage de chaque avion. Le tout est rentré dans un programme qui « sort » la durée théorique de vol pour chaque avion entre le point d'entrée et de fin de navigation, en corrigeant donc chaque VP du vent. Par 10 secondes d'écart par rapport au temps théorique et réel, il y aura un point de pénalité. Pour les sélections ayant les enregistreurs, les pénalités tombent par rapport aux écarts de route (0,2 nautique de tolérance).

Pour faire patienter avant l'affichage des résultats, les organisateurs ont eu l'excellente initiative de faire venir le Lieutenant-colonel de la base de Lyon Mont-Verdun, pour une conférence sur la sûreté et la sécurité aérienne. En nous montrant des cas concrets d'alerte et de sauvetage sur des accidents, il a réussi à captiver l'attention de tout le public. Volez en tranquillité, braves gens, l'armée veille...

Puis, quatre pilotes sont convoqués chez le commissaire général : un n'est pas passé au-dessus d'un point tournant, d'autres ont eu un angle supérieur à 30° par rapport au cap initial... Et enfin, les résultats sont affichés.

Je devais être en grande forme ce jour là : je termine 1<sup>ère</sup> de la navigation avec une différence de 27 secondes selon les calculs de l'ordinateur ! Ce qui me donne la 2<sup>ème</sup> place au classement général, à 0.75 point du premier qui est un très bon ami, Thomas, que je connais depuis quelques années. Yooouuppppppppiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii !!!

Tout ceci me donne une certaine crédibilité pour mon projet. Je n'aurai pas volé ma place ! Pour l'heure, personne n'est encore au courant concernant mon invitation, sauf le commissaire général : il s'empresse de me transmettre qu'il espère que je laisserai ma place de sélectionné « officiel » à un autre jeune et participerai ainsi au TAJP avec mon invitation.

Nous ne pouvons repartir vers les aéroclubs d'attache que le lendemain. La météo n'est toujours pas bonne malgré une petite amélioration. Cette fois-ci, pas question de se mettre en niveau de vol. Retour à 3 avions au ras des marguerites: un DR400 rouge et blanc, le HR200 vert et blanc de mon collègue et le mien. Quelques détours pour éviter les grains ; sur la droite, la vallée du Rhône ; devant Belley puis le lac du Bourget et le point Novembre de Chambéry et enfin, retour au nid.

Je contacte la FFA pour leur confirmer l'acceptation de mon invitation et qu'ainsi, je n'honorerai pas ma sélection et laisserai ma place à un autre pilote. Je suis sûre de faire un heureux !



*Youpiiii !*

## Budget et parrainages, toujours et encore

Au courrier, encore des réponses négatives pour les sponsors ainsi que les documents d'Yverdon tant attendus il y a quelques jours encore... Je m'empresse d'envoyer une deuxième fournée de 30 dossiers. Les motifs de refus varient : le projet ne rentre pas dans leur politique de sponsoring, leur budget est clôturé ou « ils ne peuvent donner suite à ma demande ». Mais au moins, ils répondent !

Juin. Dernières semaines de cours propices aux examens. Pour l'heure, je ne peux vraiment pas me préoccuper du Bravo : j'aurai un mois pour voler dessus avant le départ du tour. Enfin un premier parrainage trouvé : un horloger de la place. Un sixième de l'aide espérée. Il y a encore du travail !

Les « non » s'accumulent et leur pile grossit un peu plus chaque jour. Dur ! Tant d'efforts pour si peu ? Il ne faut pas désespérer... L'un m'a réclamé un complément que j'avais envoyé le jour même, mais plus aucune nouvelle depuis. Je cherche vers qui je pourrais encore tenter ma chance. J'ai rendez-vous à la Chambre de Commerce et d'Industrie avec un responsable, histoire de voir si eux-mêmes ne pourraient pas faire quelque chose ou me mettre en contact avec des entreprises. Au total, c'est 80 dossiers qui ont été transmis. En d'autres termes, cela représente 960 feuilles !

Le mois prochain, un article de ma plume sur les sélections devrait paraître dans une revue spécialisée : de quoi relancer ceux m'ayant répondu « peut-être »...

Vacances. Enfin. Plusieurs vols prévus : jusque là, je n'ai fait qu'un seul tour sur Bravo, sur un des frères jumeaux du petit Hotel-Echo-Tango ! Cette fois, tout le temps que j'ai, je peux le consacrer au tour. Vols et recherches de sponsors au programme.

Coté parrainage, j'avance tout doucement. J'en suis à la moitié de l'aide espérée. Pour la prise en main de la bête, cela va presque bien : encore une séance de tour de piste et je devrais être complètement à l'aise. Il me faut attaquer les navigations maintenant ! Mon seul problème avec le Bravo : sa consommation de carburant ! Un glouton qui, à 100 tours de différence, boira nettement plus ou moins. La tolérance n'est que de 2 litres d'écart sur des vols qui sont parfois bien longs !

Aujourd'hui, je dois aller promener mon bienveillant instructeur en Suisse, dans le but d'aller me perdre un peu dans la campagne fribourgeoise. Mais avant cela, je dois donner une interview à un quotidien romand : j'attends les journalistes aux côtés de mon fier Echo Tango qui va se mirer dans la presse quelques jours plus tard !

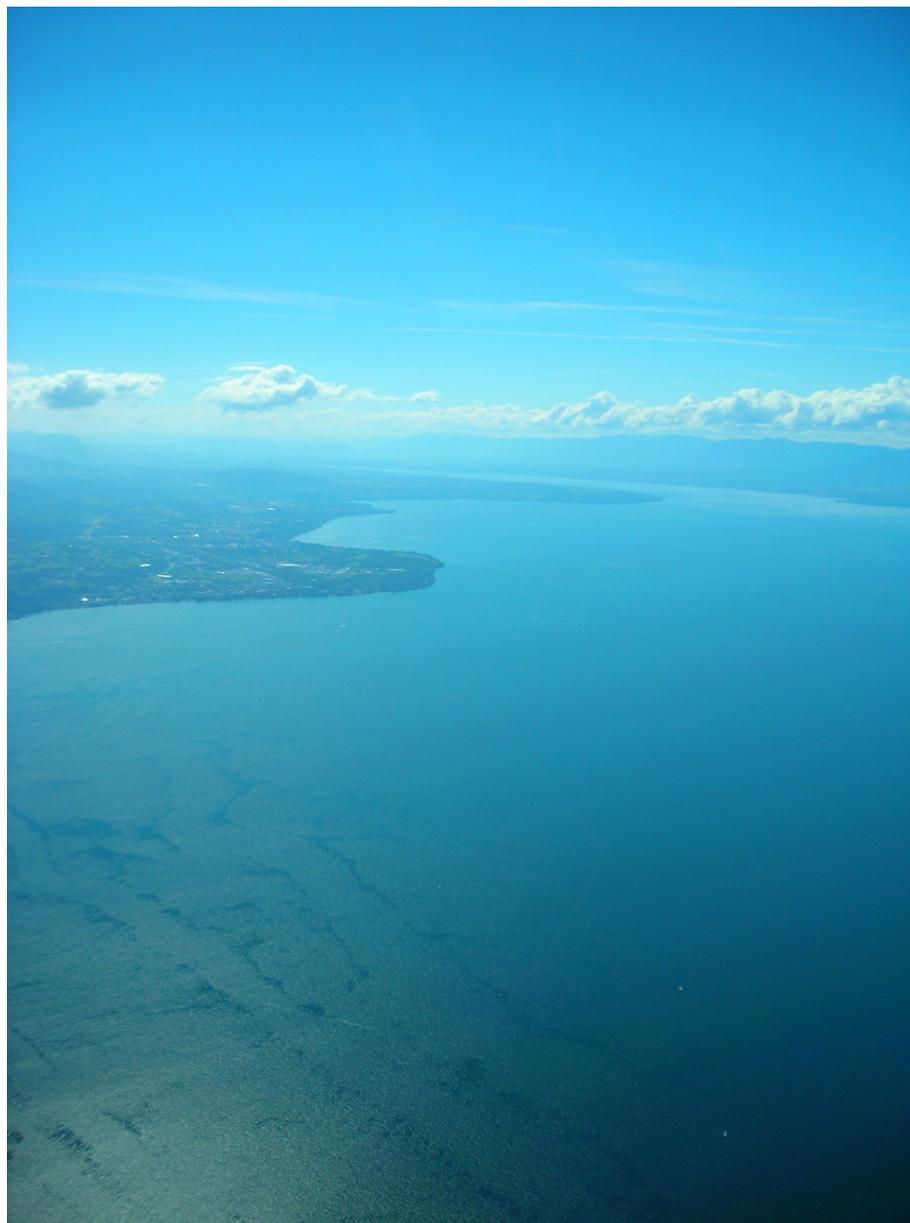


*Verte Gruyère*

Les jours passent. Mon budget n'est bouclé que 4 jours avant mon départ ! Demain, c'est le grand jour. Avant, je dois courir à Lausanne pour récupérer les autocollants d'un généreux donateur. Les autocollants. Quelle galère ! Pour ceux que je devais faire tirer moi-même, impossible de les avoir sur papier-plastifié avant trois semaines ! Trois semaines de délai pour de misérables autocollants A3 (mis côte à côte, cela revient au même que du A2 mais les prix sont divisés par 3...) ! J'ai donc trouvé, après de fastidieuses recherches, un bureau de sérigraphie qui me les a tirés sur papier autocollant. Ils sont censés pouvoir tenir plusieurs semaines aux ultraviolets et à la pluie... de toutes les façons, je n'avais pas le choix !

Avec l'aide de Claude Vanzella, je les ai collés quelques heures avant, en essayant de le faire proprement, sous l'œil amusé des curieux passant par là. Pour le moment, ils tiennent : l'avion a pris l'air entre temps et ils s'accrochent. Mes frères se moquaient déjà de moi en étant persuadés qu'au premier tour d'hélice, tout partirait...

Me voici donc, en ce matin du 17 juillet, prête à partir avec « mon » Bravo, pour un périple de 12 jours à travers la France. Il n'a peut-être jamais eu l'Atlantique sous les ailes, ce sera une première pour lui également ! Une belle récompense pour son heureuse pilote, après tous ces moments d'effort et de temps donné. Une pensée également à tous ceux m'ayant dit trop souvent « tu es folle, tu n'y arriveras jamais »...



## PARTIE II

### Agglomérat d'avions

« Hotel Echo Tango, autorisé décollage piste 23 gazon, le vent du 220 pour 6 à 8 noeuds ».

Plein gaz. Badin actif, tout est dans le vert, on poursuit. Rotation. 500 pieds, procédures après décollage. SW, S, cap sur le VOR de Chambéry et j'en profite pour quitter Genève info pour passer avec Chambéry. C'est superbe. Au loin, le Lac du Bourget qui se rapproche puis la ville de Belley. Quelques stratus accrochent encore un peu le relief. Bifurcation du Rhône qui s'en va sur Lyon : je continue tout droit vers le lac de Paladru, mon point d'entrée pour la CTR de Grenoble.

ATIS pris, la fréquence de l'approche est bien saturée par une arrivée massive de VFR. J'arrive à en placer une in-extrémis, on me donne un transpondeur et puis plus rien. SA, là, faut qu'on me rappelle soit pour me mettre en attente, soit pour basculer sur la tour !

- H-ET, on vient de passer SA
- Je vous rappelle H-ET
- F-XX, autorisé atterrissage 09, numéro 2 derrière un Cessna en courte final break F-YY poursuivez la vent arrière break F-ZZ virez en base 09
- ...
- H-ET, autorisé pour une base directe main gauche pour la 09, vous êtes n°6 pour l'atterrissage, vous avez visuel sur les cinq précédents ? »

*Là, c'était un peu trop m'en demander...*

- Heuuuuuu négatif, je n'en vois qu'un seul
- Le premier est en courte – correction – il vient de poser, le deuxième est en final, le troisième en longue finale, le quatrième est en base opposée et le cinquième est devant vous

...

Aucune mise en attente pour les six avions (derrière, il y aura tout de même quelques 360 de retardement) et aucune remise de gaz : mes respects, cher contrôleur ! Tout ce trafic pour le parking du SEFA ? Ça bouchonne sur le taxiway... J'entends une voie connue, Thomas, qui fait certainement le plus petit vol du tour : convoi entre Grenoble-le-Versoud et Grenoble-Saint-Geoirs (23 nautiques). A l'opposé, les plus éloignés viennent de Lille (325 nautiques), de Biarritz (315 nautiques) et Laval (297 nautiques).

« Aux ordres des parqueurs en rouge » m'a dit la contrôleuse sol. Je ne tarde effectivement pas à être prise en charge par l'un d'eux. Eux, ce sont les bénévoles de l'étape, bien souvent membres de l'aéroclub local. Ici, c'est le Dauphiné qui nous accueille, malgré notre installation dans les locaux du SEFA pour ces deux premiers jours.



*Petit Bravo est pris d'assaut*

Si vous voulez être la star durant quelques minutes, prenez un bon vieux Bravo et vous verrez accourir un public stupéfait de voir une telle bête « eh oui, il vole ! ». Assurément, un bon nombre de spotteurs sont présents par un jour pareil, avec le soleil en prime...

- C'est quoi comme avion, ça ???
- Un Bravo
- Un quoi ???!! C'est qui le constructeur ?
- F.F.A.
- C'est qui eux ?
- Fahrefleuzeuge Werke quelque chose
- A vos souhaits ! C'est allemand ?
- Non ! Construction suisse, du solide !
- *Faisant le tour*. C'est du rustique on dirait !

Après quelques minutes d'étonnement quasi-généralisé, le ricanement de mes copains prévenus au préalable de mon avion un peu étrange, un des jaunes me donne quelques directives pour l'immédiat. « Bonjour la Suisse ! » Il faut amarrer l'avion, le vider, passer avec tous les papiers chez les commissaires, prendre la combinaison bleue, coller tous les autocollants des sponsors officiels et premier briefing.

Trois couleurs vont régner pendant le tour, un peu comme sur un porte-avion. Ceux qui porteront une combinaison bleue, ce sont les jeunes pilotes du tour ; les jaunes sont les commissaires et les marrons les techniciens et logisticiens. Au total, c'est 45 bleus (40 sélectionnés et 5 invités), 20 jaunes et 18 marrons, ce qui fait un total de 83 personnes juste pour la caravane ! A cela, il faut rajouter tous les bénévoles de l'étape et les officiels. Une grosse machinerie.

Donc pour l'heure, tenter d'amarrer le monstre dans une terre très sèche. On s'entraide mutuellement avec les voisins, on se passe les marteaux, on se complimente sur la façon de nouer les cordes... On a un peu de mal à y croire : cette fois, on y est vraiment !

Passons aux papiers. Les réactions ne se font pas attendre. « 1988, vous n'avez rien de plus récent ? » Je leur fais lire sur chaque feuille la petite ligne « valable jusqu'à tout changement ». « Pas bête l'OFAC », me répondra-t-on... Manuel de vol ? Bien sur que je l'ai ! Je me fais une joie de leur donner l'original, en allemand, pour la fiche de pesée... Au milieu de tous ces franco-français vulgarus-DR400, un peu d'exotisme ne fait pas de mal. Vu, ouvert, refermé : ça leur a suffit ! Tout ce qui est mécanique est en ordre, reste encore le toubib : certificat médical à jour, copie du carnet de vaccination, formulaire renvoyé quelques jours auparavant. Tout est en ordre : je peux aller retirer la fameuse combinaison bleue ciel que je devrai porter pour les 12 prochains jours. C'est la tenue réglementaire pour tout ce périple.

Bulle. Sixième nom dans la liste alphabétique des quarante-cinq concurrents. Mon numéro sera donc le 06 pour tout ce tour. Au transpondeur, pour certaines zones, je devrai afficher xx06. Pour cette raison, les numéros ne se suivent pas : du 07, on saute à 10 ; du 17 on va au 20 et ainsi de suite. De ce fait, on va trouver des avions jusqu'au numéro 54 alors que nous ne sommes que quarante-cinq au total.



*La grande aventure commence ici !*

Pffff, encore 24 autocollants à aller placer sur le Bravo. Attention, pas n'importe où ! On reçoit des directives très strictes avec un « plan » indiquant l'emplacement de chaque autocollant officiel. En théorie, le tout devrait être terminé en une demi-heure. Dans la pratique, au bout de nonante minutes, il reste encore beaucoup de travail ! Entre ceux qui se sont pliés, ceux qui ont d'énormes bulles, ceux qui sont de travers... Là encore, on s'encourage mutuellement, on prend les astuces des curieux faisant le tour des avions à ce moment là, on asperge les autocollants avec des litres d'eau minérale, on essaie d'être plus ou moins symétrique des deux côtés...



*Aïe aïe aïe ! On colle, on décolle, on recolle...*

Entre la pose de deux autocollants, je réponds toujours aux questions des inquisiteurs ébahis d'admiration devant mon oiseau inconnu au bataillon : Bravo, avion de construction suisse



*Quoi ?? Un G-mètre ?*

des années 70', destiné à l'entraînement de base des militaires, avion de voltige donc également, dans une vie antérieure, répèterais-je inlassablement sur toutes les étapes des dizaines de fois. C'est vrai que pour représenter les couleurs de la belle Helvétie, on ne pouvait trouver mieux comme avion ! « Ça a l'air bien solide ! » me répondaient-ils presque tous. « Qualité suisse » reprenais-je avec un large sourire. Un journaliste viendra s'enquérir sur cette drôle de bête : il se retrouvera encore placardé en photo dans un article de presse spécialisée.

Mon petit Bravo amène réellement une touche d'exotisme dans la flotte représentée. Parmi les quarante-cinq avions des bleus, on y retrouve vingt-huit Robin, neuf Cessna, deux Diamond, deux Piper, deux Tecnam, un Fournier et « mon » Bravo, aussi poétiquement appelé « AS02 ».

Parmi les parrains personnels des candidats, beaucoup de banques et d'écoles professionnelles de pilotage. C'est effectivement une bonne opportunité pour ces dernières : cibler leur publicité auprès d'un public dont la plupart se lancera, certainement, dans ces formations dans les prochains mois. Ainsi, certaines ont donné à leur filleul des objets publicitaires à remettre aux autres candidats : stylos, crayons, plaquettes, t-shirts... Quelques pilotes ont préféré se

décharger de ces cargaisons plus ou moins volumineuses dès leur arrivée : c'est vrai qu'un stock de 70 t-shirts est plus encombrant que les règles dont on m'a confié la distribution ! J'attendrai donc un des nombreux prochains briefings pour en faire la tournée.

L'heure du premier briefing a sonné : on terminera la pose des autocollants plus tard ! Toute l'équipe est au complet, avec en plus les bénévoles de l'aéroclub de Dauphiné. « Bienvenue sur le TAJP 2007 » nous dit Eric Savattero – le commissaire général du tour et Jean-Claude Roussel, le Président de la FFA – « Dorénavant, chaque promotion du TAJP portera un nom. Cette année, nous avons décidé que vous serez la Promotion Henri Farman puisque nous fêtons l'anniversaire du premier kilomètre qu'il a réalisé il y a cent ans. ». Présentation de chaque jaune, de chaque marron, un petit rappel des règles de sécurité élémentaire, de la FFA, des journalistes qui nous suivront sur chaque étape en plus des « reporters ponctuels », présentation du SEFA par Jacques Aboulin...



*Premier briefing d'une longue série...*

Le SEFA, c'est une super-institution pour qui souhaite embrasser une carrière de navigant en France : 7 centres de formation pour les élèves pilotes de ligne de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) à Saint-Yan, Carcassonne, Biscarosse, Melun, Montpellier, Muret et Grenoble, spécialisé pour la formation des instructeurs de vol. Chaque pilote ayant un peu volé dans l'hexagone a forcément rencontré un de ces avions blancs, avec le cône d'hélice orange fluo et le sigle bleu de la DGAC sur la dérive (la « cocotte »).



*TB10, DA40, TB20, CAP10 : le choix !*

A l'extérieur du hangar où nous sommes installés, un Mirage fait un passage entre deux phrases. « Probablement un ancien du TAJP qui vient vous saluer ! » nous notifie Eric.

Le briefing se poursuit sur le vol de demain : découverte du vol en montagne. Le président de l'Association Française des Pilotes de Montagnes, Noël Genet, fait un exposé fort intéressant sur ces techniques de vol un peu particulières. Etant personnellement basée en Suisse et Haute-Savoie, on m'a vite inculqué d'office quelques notions indispensables pour un minimum de sécurité (rabattants, versant de la montagne où se trouver dans les vallées, tournants, passage de crête...) mais imaginez ceux qui viennent du Nord, là où tout est plat et où « le » sommet fait 500 ft ? Dans les cinq pilotes invités, on retrouve un Guadeloupéen : pour lui, ce doit vraiment être le dépaysement total !

Les Mousquetaires sont trop peu nombreux pour qu'on puisse aller tous ensemble à l'Alpe d'Huez : il y aura donc deux vagues successives avec changement des équipages entre temps.

Cela représente tout de même plus de dix avions, sans compter les TB10 du SEFA qui feront quelques allés et venues pour la presse, les DR400 des commissaires et autres ! On sera deux bleus dans chaque avion : l'un posera la machine sur l'altiport, l'autre le décollera. Encombrement prévu à l'Alpe d'Huez, donc, demain matin...Premier décollage à 7h ? Au moins un bon motif pour se lever !

Aujourd'hui, visite du président de la République Française sur le tour... cycliste. Ils passent effectivement en ce 17 juillet dans les Alpes, dans leur étape reliant Val d'Isère à Briançon. C'est donc pour lui, toute cette agitation frénétique depuis quelques minutes ? Des Couguars tournoient, des voitures un peu partout de l'autre côté de la piste, ... Ah ! Un Falcon, enfin !

Nos avions étant tous fin prêts pour la compétition, nous nous apprêtons à rejoindre le bus qui nous emmènera au terminal de l'aéroport, en face, pour le premier repas. Notre attention est alors distraite par un bruit différent des autres : l'Antonov II qui arrive ! « Notre » Antonov. Le Cargo du tour. Un monstre en toile, un mastodonte doté d'une charge utile quasiment identique à sa propre masse. Quelques coucoux à ce camion des airs, qui va se garer à côté des nôtres, suivi par le Stinson, qui lui aussi nous suivra pour tout le périple.



*« Notre » cargo ? L'Antonov II bien sûr !*

Le Stinson est un magnifique appareil, ses ailes ont la forme de celles d'une mouette. Son intérieur est plein cuir, le tableau de bord tout en bois vernis. Celui-là, il vient tout droit de la Ferté-Alais (région parisienne) où il est basé. Il appartient à la famille Salis, comme bon nombre d'autres avions de collection. Cette machine fut également l'avion privé d'Al Capone. Son pilote, Baptiste Salis, est l'un des fils de la grande famille.



*Stinson : le magnifique ?*

Départ pour le terminal. Drôle d'impression que de voir dressées des tables pour plus de cent convives devant les check-in ! Voilà le directeur de Grenoble-Isère qui vient nous saluer et se joindre à nous, les contrôleurs que nous avons eus en fréquence tout à l'heure et encore d'autres. On se mélange pour discuter avec un peu tout le monde et ainsi favoriser de nouvelles affinités. Sur la grosse centaine que nous sommes, j'en connais bien une douzaine et en ai rencontré d'autres durant les sélections régionales. D'ailleurs, celui à qui j'ai laissé ma place de sélectionné « normal » est venu me remercier tout à l'heure ! Sympa !

Pendant que les commissaires et les marrons logeront dans les appartements du SEFA, nous prendrons nos quartiers dans l'internat des orphelins d'Auteuil. Le lieu isolé devrait refroidir l'enthousiasme des plus convaincus décidés à faire une virée nocturne... Par contre, l'endroit est idéal pour se perdre dans les innombrables couloirs, escaliers, recoins et terrasses de ce labyrinthe.

Quatre jaunes nous accompagneront en permanence pendant nos nuits : histoire de faire régner un semblant d'ordre, si cela s'avérait nécessaire. Pour cette fois là, ils n'auront pas trop de mal ! Au début, on est toujours sérieux...

Le tour s'annonce décidément très fort !



*Comme lieu de vie, il y a certainement pire !*

## Altiport en surchauffe

Grand beau. La chance est avec nous. Les Mousquetaires arrivent encore. Ils viennent de toute la région : Méribel, le Versoud, Annemasse, ... Les équipages ont été formés et font maintenant connaissance avec leur instructeur montagne.

Bien évidemment, sur cette étape « sportive », un instructeur de vol qualifié pour le vol en montagne est présent dans chaque avion : le vol en montagne et l'atterrissage sur altiport requièrent une très bonne expérience, où il faut tenir exactement tous les paramètres (vitesse, altitude) sans quoi l'accident est très vite arrivé.

La montagne, c'est un endroit merveilleux mais hostile à toute imprudence, incompétence et négligence. Pour tout autre chose qu'un simple survol à haute altitude, un entraînement est fortement recommandé et pour « poser » en montagne, une qualification spécifique est requise. C'est donc solidement encadrés que nous partons pour ce vol de découverte. Pour la plupart, ce sera une première. Moi-même, habituée à l'environnement alpin, je n'ai jamais eu l'occasion d'utiliser un altiport. Une fois, on m'avait emmenée sur une altisurface dans le Jura, à Corlier, en DR400.

Je fais partie de la deuxième escadre. Je partirai avec Mike, l'invité Guadeloupéen. Je lui propose qu'il fasse le vol aller : j'aurai très certainement plus facilement l'occasion de refaire de l'altiport que lui et je lui laisse ainsi la surprise totale d'arriver dans ces reliefs, malgré les procédures d'approche qui nous ont été présentées dans un briefing complet. Ce qui est déroutant en montagne, c'est de voir des parois plus hautes que soi alors qu'on est facilement à 3'000 mètres d'altitude ! Je suis persuadée que beaucoup des nordistes n'ont jamais volé aussi haut...



*Heuu, l'aile là, tu es sûr qu'elle va passer ?*

L'instructeur qui sera avec nous est Paul Bomel, le commissaire responsable de cette étape un peu particulière. Un ex-militaire très présent sur la plate-forme de Saint-Geoirs, un solide passé derrière lui (il doit approcher des 71 ans) : il sait de quoi il parle si on le lance sur le vol en montagne ou la voltige ! Je le connais un peu : c'était le commissaire général des sélections Sud-est et c'est lui qui m'a fait faire mon premier vol de virtuosité lors d'une séance de mise en garde sur les situations de vol inusuelles.

Prendre de l'altitude ne nous fera pas de mal : la chaleur au sol est intense et les combinaisons bleues deviennent vite un supplice. La première escadrille de Mousquetaire revient en patrouille. Le premier mot des bleus redescendus en bas : génial.



*Souriez ! Vous êtes filmés !*

Deux chaînes de télévisions françaises sont venues faire un reportage pour leur journal de 20h. Les premiers arrivés sont interrogés et le grenoblois du tour repart en vol pour des prises de vue air-air, avec comme ailier un TB20 du SEFA piloté par Jacques Aboulin et à son bord un des cameramen. Avion qui ira également à la rencontre d'autres Mousquetaires.

A notre tour de prendre l'air. Voiron, Grenoble : jusqu'à là, je connais. Mike aux commandes me demande de mitrailler tout cela avec mon appareil photo : il n'ose pas lâcher le manche (et je le comprends) au milieu du relief. Paul Bomel, en jouant le guide touristique, nous montre quelques endroits où Henri Giraud s'est posé, dont le Mont Aiguille. Kamikaze. Le panorama est splendide. Cap sur Huez.



*Un mot : SPLENDIDE !*

Quelques passages de cols et sommets plus tard, notre instructeur nous désigne l'Alpe d'Huez, là-bas, au loin. Dans la procédure, il faut faire un circuit un peu tordu, passer à la verticale de l'altiport pour voir la manche à air, refaire quelques demi-cercles dans le ciel et arriver en finale. Dans la théorie, le tout paraît faisable. Dans la réalité, il faut ajouter en plus les sommets alentours, les lignes électriques, les pylônes de remontées mécaniques, ... ce qui surcharge vite la disponibilité du pilote à ce moment critique. Mike s'extase devant ce sublime paysage, les passages au ras des obstacles, les quelques endroits encore enneigés, ... Forcément, par rapport à la Guadeloupe, ça change !



*L'arrivée sur l'Alpe d'Huez par une magnifique journée d'été*



*Pente de la piste : jusqu'à 16,2% ...*

Finale. Posé. Roulage. Parking. Une fois bien établi en finale, avec la vitesse et l'altitude qui vont bien, cela ne pose pas de grand problème. A l'arrondi, il faut faire attention de ne pas enlever des tours au moteur, ce qui est le premier réflexe de tout pilote non montagnard. Sinon, vu la forte déclivité de la piste, l'avion pourrait avoir du mal à rejoindre le bout de piste. Au parking, grand soulagement d'avoir posé l'engin ici : quel spectacle !



*Hommage à notre aîné*

On rejoint le reste de la troupe autour de la stèle dressée en mémoire d'Henri Giraud. Dessus, on peut lire l'inscription suivante : « Montagnes si belles, je vous aime et puisque vous ne pouvez venir à moi, permettez que j'aïlle vers vous ... ». Henri Giraud, c'était le précurseur de l'aviation de montagne. Si aujourd'hui nous sommes là, c'est grâce à lui et à son homologue suisse Geyger. Un bref historique de ses exploits nous est rappelé.

L'Abeille F-BOPT, basée à Grenoble de Versoud et qui est là avec les autres Mousquetaire, était son avion personnel. Sur la tour de contrôle (agent AFIS) de ce terrain, nous pouvons voir « Altiport Henri Giraud ». Hommage, donc, à ce pionnier un peu fou qui a tant œuvré pour développer le vol en montagne.

Visite de la (spartiate) tour de contrôle, entièrement construite en bois, puis photo de groupe. Dessous, des vacanciers sont en train de jouer paisiblement au golf. Au-dessus, on peut voir l'Antonov II qui vient faire quelques passages... Le Maire de l'Alpes d'Huez est venu assister à notre arrivé. Tout le monde s'émerveille face à ce cadre magnifique.

- Au fait, c'est bien toi la suisse du tour ? Tu connais le HB-PIC ?
- L'immatriculation ne m'est, en effet, pas inconnue...
- Alors ce sont tes copains qui ont du venir entre les deux vagues de Mousquetaires alors ! Belles peintures en tous cas !



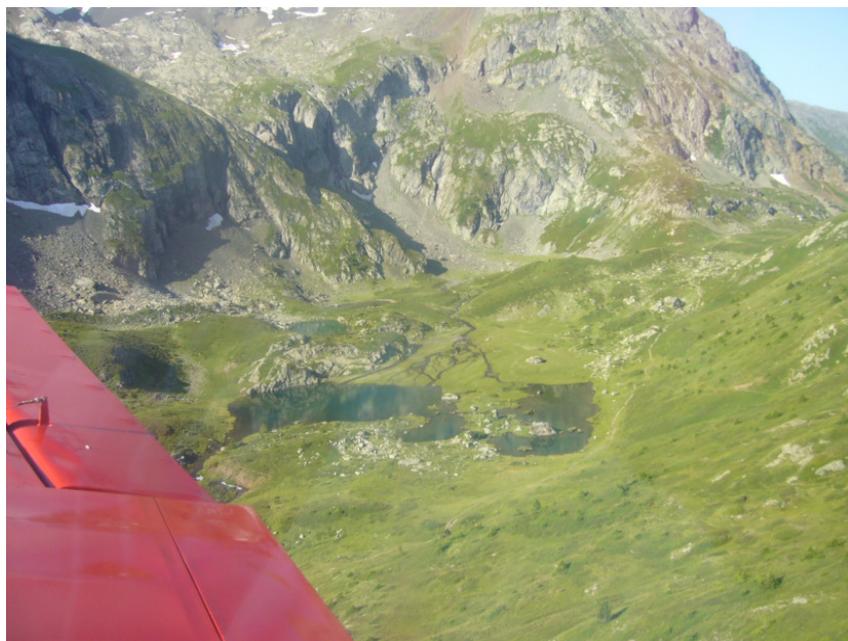
*Saturation du parking*

Héhé... Il n'a pas du passer inaperçu, c'est sûr ! Tout rouge avec des flammes sur le capot... Mais c'est déjà l'heure de repartir. A moi maintenant !



*A tout de suite, gros mousquetaires !*

On se jette dans le vide. Il faut être doté d'un certain optimiste quand même ! Attention à la ligne électrique, on tourne à gauche derrière la ferme là-bas, et ensuite on longe le relief... Petit survol du glacier de Saint Sorlin et du lac du Fourchu où s'était posé Henri Giraud. Quand je pense que les 450 mètres de Genève me paraissent court...



*Se poser ici ? Impensable ! Et pourtant...*

Retour sur Saint-Geoirs. Premières impressions échangées entre nous : c'est vraiment fabuleux. Allez, débriefing de cette première expérience du tour : j'ai l'honneur de commencer... « Superbe mais à ne pas refaire seul, ne jamais se surestimer face à la montagne et rester toujours très humble ».

Briefing de la navigation de demain : vol de liaison vers la base aérienne

d'Orange. Il s'agira d'un vol non noté où l'on devra tout de même prendre les enregistreurs de vol pour s'assurer de leur bon fonctionnement. Jusque là, les points tournants ne sont pas difficiles.

Avec une caravane composée d'une soixantaine d'avions, il est exclu de passer où l'on souhaite, même dans les vols de liaison. Les commissaires contrôleurs aériens nous négocient à chaque fois des endroits de passages très précis qu'on devra respecter au maximum. A

chaque fois, une fréquence radio sera assignée au tour aérien pour que nous puissions joindre un avion commissaire si on rencontre problème en vol. Un contrôleur au sol sera également en écoute permanente sur cette fréquence. Lorsqu'on devra traverser des zones contrôlées (TMA ou CTR), on nous donnera une ou plusieurs autres fréquences sur lesquelles il faudra parfois s'annoncer ou tout simplement se mettre en veille. Il en va de même avec les codes transpondeurs.

Pour ce premier vol « en groupe », chaque avion aura une identification spécifique au tour. Son indicatif radio sera « Tour Aérien » avec le numéro de candidat. Dans mon cas par exemple, mon indicatif sera « Tour Aérien 06 ». Tous les décollages seront espacés de 3 minutes au minimum. Sur un aéroport comme Grenoble Saint-Geoirs, il faudra également insérer le trafic commercial et les vols IFR entre nos départs. Le premier arrivera donc bien trois heures avant le dernier départ !

Pendant que les plus sérieux préparent correctement leur navigation, d'autres profitent des infrastructures du SEFA et plus particulièrement de la piscine pour se rafraîchir par ces chaleurs assommantes et jouer « Alerte à Malibu », version TAJP, devant l'objectif du cameraman écroulé de rires...

En fin d'après-midi, deux CAP10 viennent présenter leur programme de voltige : il s'agit de la patrouille CAP'TENS basée à Annecy. Un américain et une française voulant refaire vivre l'aventure de la « French'connection ». Bleus, marrons et jaunes se précipitent au bord du taxiway.



*Les cinq filles du TAJP et Mariane Show – pilote de la patrouille*

De retour à l'internat, on affine la préparation de notre vol de demain, on reparle encore du vol de ce matin et certains regardent le DVD sur Henri Giraud et ses atterrissages spectaculaires, que l'Association Française des Pilotes de Montagnes nous a remis à chacun.

## Cap au sud

Encore une belle journée d'été avec une grosse chaleur. Le tracé de la navigation qu'on nous a donné à préparer hier n'est pas modifié. Premier départ pour le début d'après-midi. Les départs se font comme pour les sélections, par ordre décroissant des vitesses annoncées.

Du fait de mes lamentable 90kt en croisière, je pars en 40<sup>ème</sup> position, en fin de peloton. En théorie, je devrais partir exactement 2h après le premier. En pratique, ça sera entre 3 et 4 heures... Un avantage pour avoir le temps de re-re-re-préparer mes navigations quand cela s'avèrera nécessaire, mais l'inconvénient, c'est qu'une fois arrivée sur le terrain d'accueil, il faudra aller très vite, car les 39 précédents seront prêts et nous attendront.

Devant moi, ce sera le « Tour Aérien 01 », un C150 et derrière, le n°21, un Tecnam qui comme moi a décidé de sous-estimer sa vitesse propre pour diverses raisons. Ce premier vol de liaison nous amènera sur la fameuse base d'Orange. Pour la navigation, sortie de la zone de Grenoble par les points de reports normaux puis il faudra descendre la vallée du Rhône en suivant un itinéraire précis.

Un des points tournants est le VOR de Montélimar, puis des villages autour de Valréas et nous devrions tomber sur les points d'entrée pour intégrer le circuit d'Orange. A première vue, rien de bien compliqué et l'altitude imposée varie entre 2500 et 1'000 pieds QNH.

Le n°16, Thomas, ouvre le bal des décollages des candidats avec son DR400 de 160CV et sa vitesse propre de 116 kt. Avant lui, un des commissaires contrôleur est parti avec son TB10 rejoindre le centre de contrôle d'Orange pour veiller sur nous, tel un ange gardien qu'on peut appeler à l'aide à tout moment.

A bord de nos avions, nous installons les enregistreurs de vol qui seront nos meilleurs amis ou nos pires ennemis pour les prochains jours. Ils détecteront le moindre écart et la sanction sera immédiate. Tolérance de 0,2 nautique par rapport à la route initiale ! Quelques avions au roulage reviennent au parking : le GPS mouchard semble avoir un souci. Les techniciens règlent le problème et permettent aux avions de repartir.

Pendant ce temps, au sol, Jacques Aboulin se promène sur son fidèle vélo, faisant le tour du parking des avions, inlassablement. « N'aurais-tu pas du chocolat pour moi ? », me lance-t-il en riant en précisant qu'il adore ça. J'avais bien songé à en prendre une cargaison mais vu les chaleurs de ces derniers jours, le tout aurait donné au mieux une infâme bouillie. « Je reviendrai avec », lui promettais-je. « Et des montres, tu n'en as pas non plus ? ». Là, ça risque d'être plus compliqué... Reste à lui en trouver une en chocolat ! ...

Je fais la connaissance avec les bleus attendant comme moi l'heure de nos départs respectifs. Je retrouve Mike, mon coéquipier de la veille, très déçu lui aussi de ne pas avoir droit à sa ration de chocolat : il aurait bien aimé voir une certaine vache violette sur mon avion ! Il n'aura qu'à revenir par des chaleurs moins écrasantes ! A moins que j'aie le voir en Guadeloupe ? Excellente ambiance au sein du groupe. En attendant, on en profite pour faire le tour plus approfondi des autres avions. Petite virée autour du Tecnam, d'autres curieux encore autour de mon Bravo-vedette, fascinés par son aspect massif, sieste – déjà – pour certains à l'ombre des ailes...

L'heure de la mise en route approche. Je rejoins le petit Echo Tango. Prévol, rien à signaler. Je me harnache, je m'installe avec tout le bazar pouvant m'être utile en siège passager, les bagages sont solidement arrimés derrière.

Un jaune se place devant moi et me fait signe de mettre en route. C'est parti. Pour le roulage, fréquence spécifique et sur indications des rouges. Le mouchard semble fonctionner correctement, mon carrosse ne montre aucun signe de désapprobation à prendre l'air : on y va ! Décollage en 27 depuis la bretelle. Ce sera une sortie W. Mon VOR affiche la fréquence de La Tour du Pin, pour confirmer les points de sortie de la CTR.

Tout marche impeccablement. 2'500 ft, croisière, réduction à 2300 RPM pour tenir les 90kt, mixture dans la foulée, me rappelant les conseils de mon cher instructeur. SW, W, des avions se font déjà rappeler à l'ordre sur la fréquence. Au loin, on aperçoit la ville de Romans puis Valence. Attention à la ZIT de Cruas-Meysse qu'il faut contourner par la gauche, en laissant l'autoroute à droite. Je change la fréquence du VOR pour passer sur celui de Montélimar. Rien ne se passe. Pourtant, je devrais le recevoir : il est devant moi, aucun relief entre nous et plus très loin maintenant. Je ne m'inquiète pas pour autant, peut-être suis-je encore trop basse ? Peut-être est-il en maintenance ou en panne (j'aurais dû entendre quelques commentaires à la radio là-dessus et nous aurions été prévenus au briefing).



*La première centrale nucléaire croisée sur le TAJP*

Par ici, aucun risque de se perdre. Voilà la première centrale nucléaire, bien rester de ce côté de l'autoroute. La ville de Montélimar devant, toujours rien au VOR : je dois passer à la verticale de ce dernier. La tâche se complique un peu. Rien au morse non plus. Pour l'heure, priorité à la trajectoire. Alors le VOR, il est censé être à peu près au milieu entre l'autoroute et la ville, dans le tournant. Ah oui ! Je crois que je distingue la boîte blanche. Je vais droit dessus et je changerai de cap pour m'enfoncer vers les éoliennes après.

Mon prochain point de report est en vue. J'en profite pour bidouiller un peu le VOR : plus rien ne passe. Je ne reçois pas Avignon non plus mais cette fois, c'est plus compréhensible. Je re-essaierai plus au Sud. Le VOR, ce n'est pas indispensable, c'est juste une aide à la navigation. Pour aujourd'hui, je n'en ai pas encore trop besoin. A Grenoble, j'avais La Tour du Pin et je l'avais même identifié au morse. Bizarre.

Le paysage défile : beaucoup d'éoliennes dans la région et toutes ne sont pas mentionnées sur la carte. Il faut que je descende à 1'000 pieds et je devrai contacter l'approche d'Orange au prochain point. Dehors, tout est jaune : la pluie doit manquer ici depuis un certain temps !

Je suis autorisée pour une base directe 14 à Orange. Bien. Le seul problème, c'est que je ne vois pas la piste ! Et une piste d'une telle longueur, elle ne devrait pas passer inaperçue... Je suis certes bien basse maintenant (500 pieds sol) et elle devrait apparaître perpendiculaire à ma trajectoire, ce qui ne facilite en rien sa localisation. Je cherche toujours.

Tout à coup, je vois une belle piste sur la gauche, je m'annonce à la radio. « rappelez finale actions vitales effectuées », me répond-on. Actions vitales ? Encore une spécialité militaire je suppose car cette phraséologie, je ne l'ai jamais entendue. Plein riche, réchauffage carburateur – par ces températures d'Amazonie – n'est pas utile, volets, phare... Actions vitales effectuées ! « Autorisé atterrissage ». Hmm, le QFU correspond à peu près, même s'il n'y a aucun numéro sur la piste mais le terrain me semble étrange. Prise de décision et vite : je suis en courte, autorisée à l'atterrissage mais toutes les infrastructures sont de l'autre côté par rapport à ce qui est sur la VAC.

Tout va très vite. Suivre l'ordre du contrôleur et me poser ? Satanée autorisation... « Orange, ça doit avoir une autre tête quand même ! » me dis-je. Aller, remise de gaz.

- Tour Aérien 06, en remise de gaz
- Votre position 06 ?
- Remise de gaz sur Orange Plan de Dieu
- Tour Aérien 06, c'est reçu, rappeler base main gauche pour la 14.

« Encore un ! » comprenais-je à la radio. Aïe, pour le premier vol, ça s'annonce bien... En fait, deux terrains existent à Orange. Je ne voyais pas la piste et j'étais autorisée à l'étape de base : j'en cherchais une. Élément omis à ce moment précis : le terrain d'Orange Plan de Dieu, parallèle pour 3 nautiques au « vrai » terrain d'Orange Caritat. Nous devons passer au travers de ses axes comme j'étais tout à l'heure et poursuivre sur Orange. Mais à 150 mètres d'altitude, la vision est réduite, surtout quand vous arrivez perpendiculaire à la piste !

Je cherchais une piste. De ma position, je ne voyais rien du bon terrain et la « belle » piste d'Orange Plan Dieu me tendait les bras. L'ordre du contrôleur d'Orange m'a induit en erreur mais quoi qu'il en soit, le commandant, c'est moi. Son autorisation à l'atterrissage m'a fait poursuivre dans mon erreur. Intéressant. « Encore une remise de gaz sur Orange Plan Dieu » entendis-je à la radio : chose rassurante, je ne suis donc pas la seule à m'être fait avoir comme une débile ! Au final, nous sommes quelques uns à s'être offert une promenade au-dessus de ce terrain désaffecté mais parfaitement entretenu...

La maladresse a été réparée, il faut vite se ressaisir pour l'atterrissage à Orange Caritat. Mais comment un contrôleur peut-il autoriser un avion à se poser alors qu'il ne le voit pas ? Je poserai la question au sol... Orange : cette fois, c'est le bon ! Il faut se rappeler des consignes : poser long pour éviter les brins d'arrêt sur le seuil et ne pas rouler trois plombs sur cette immense piste, dégager à cette bretelle et se référer aux ordres des parqueurs. Un regard de nouveau sur le VOR : toujours rien, ni pour Avignon – qui n'est qu'à quelques nautiques – ni pour Montélimar. Verdict : il y a un souci. Hop, base, posé.

Pas de rouges ici, mais des kakis. Houlà, moins sympa qu'à Grenoble ! A peine mon moteur arrêté, me voilà incendiée par l'un d'eux qui me reproche de ne pas avoir suivi ses ordres... A coté de moi, un vaillant Robin avec une commissaire à son bord qui accompagnait une bleue. Je m'empresse d'aller la voir pour lui demander si les militaires sont toujours aussi aimable : « En général non, mais ceux là, n'essaie pas de chercher, je ne comprends pas non plus ce qu'ils veulent... »

Voilà qui me rassure un peu. Aller, hop ! Amarrage de l'avion. La terre complètement desséchée a un plus grand pourcentage de caillasses qu'autre chose: mission impossible ! Les militaires présents insistent : on va faire semblant alors, car ça ne pourra jamais tenir ! En se mettant à quatre sur un piquet, on arrive plus ou moins à ce qu'il tienne. Reste à espérer qu'aucun malin n'ira le titiller...

Vite vite, monter à bord du car pour aller assister au décollage d'une patrouille de Mirages ! Nos nouveaux accompagnateurs ont l'air bien plus accueillant que les premiers. La chaleur est à mourir. Il doit faire un bon 40° à l'ombre, mais en plein tarmac, difficile d'en trouver ! Deux Mirages s'envolent dans un bruit assourdissant, quatre autres les suivent. Beaucoup de nous rêvent d'être un jour dans un de ces chalumeaux.



*Instant fascination...*



*Visite de la base. Même pas peur de leur Mirage2000 !*

Les derniers arrivés (dont moi) se font badger pour pouvoir stationner sur la base et la troupe se divise en deux groupes : l'un ira voir les salles de contrôle et la tour, l'autre ira voir les hangars et le mess où a été tourné le film « Les Chevaliers du Ciel ».

Me voilà partie pour la tour : ça tombe bien, j'ai une question pour eux... Équipement très sommaire, aucun radar, rien, si ce n'est une

radio et des jumelles. Je n'ai même pas à aborder le sujet qu'un autre l'a déjà lancé : pas de réponse très précise. Visiblement, les contrôleurs n'attendaient que cela, qu'un de nous aille se poser là-bas ! Ils s'étaient lancés le pari... Sans commentaire.

Visite de l'approche. L'attirail mis à disposition est déjà plus avancé et les énormes radars aperçus dehors traquent tout ce qui se passe en l'air. On rejoint ensuite notre nouvelle salle de briefing : un modeste hangar de Mirage 2000...

Présentation de la base d'Orange et de son activité par un de ses commandants, quelques kakis se présentent à leur tour, dont le Lieutenant Michel – pilote de Mirage 2000 et ancien du tour 1997 – et conférence de l'arrière petit neveu d'Henri Farman sur la vie trépidante de son ancêtre, avec des documents personnels. Petite pause avant le débriefing de la navigation d'aujourd'hui et la présentation de celle de demain.

Entre temps, petit coup de fil à la maison pour rassurer papa-maman : ce n'est pas encore aujourd'hui que leur fille se crashera. Surtout, je tente de joindre Thierry – instructeur et mécanicien du club – pour mon histoire de VOR avant d'en parler au mécano de la caravane. Peut-être pourra-t-il me conseiller sur une manœuvre ou une autre ?



*Notre nouvelle salle...*

ferrée et d'une route secondaire (sans croisement, évidemment), un autre tournant de voie ferrée, passer entre la ZIT de Marcoule et la CTR d'Avignon et repasser verticale Orange pour intégrer le circuit de piste en vent arrière...

Je me demande ce que je fais là. Je regarde mes voisins à droite, puis à gauche : aucun d'eux n'a l'air plus rassuré que moi. Eclat de rire général sur notre rangée : « nav' d'esquinté » en lance un, « complètement taré » réplique un autre. Bon ben... y a plus qu'à !



*Et re-briefing...*

Débriefing rapide de la navigation : on recevra nos tracés GPS dans la soirée. A ce moment là peut-être, on se fera taper sur les doigts plus fort... Briefing météo pour demain : pas terrible mais toujours aussi chaud !

Place à la première navigation notée : un tournant de voie ferrée, un petit bled parmi d'autres – matérialisé par un point jaune sur nos cartes 500'000 – un obstacle de 500 pieds (!), la jonction du Rhône, Pont d'Arc (une arche naturelle au milieu de beaucoup de verdure et de pas grand-chose d'autre), le rapprochement d'une voie

On a une petite demi-heure pour commencer à préparer tout cela : fiche de briefing et log de navigation seront notés quotidiennement... On s'applique dessus, tels des élèves consciencieux. Sur la feuille de briefing imposée, on dessine le plus proprement possible tous les points tournant en essayant de trouver tout ce qui peut aider à leur repérage. Altitudes et fréquences nous seront données demain matin, en actualisant au besoin le tracé de la navigation en fonction de la météo.



*Et pendant ce temps, nos carnets de vol reçoivent le tampon de la BA115...*

Pour les logs de navigation, on essaie de rendre les feuilles le plus lisibles possible : chacun a sa méthode. Certains utilisent des couleurs différentes pour chaque élément, d'autres ne mettent en évidence que les caps à suivre, ... On ne sait pas trop comment ça marche, en fait.

Nous rejoignons le mess pour le dîner. Petit cocktail pour commencer, en attendant quelques jeunes pilotes de chasse en formation qui se mêleront à nous. Arrive le lieutenant Michel, qui s'était présenté tout à l'heure : « salut Bubulle ! Tu ne me reconnais pas ? ». Heu, là, comme ça tout de suite, j'ai du mal... pourquoi ? « On s'était croisés à Paris en février pour Envolee ! Content de te voir sur le tour ! Après les Cadets, le TAJP : bien ça ! ». Réflexion faite, oui, je me souviens très bien de lui ! Rhalala, la terre est petite et le monde de l'aviation encore plus.

Les « kakis » arrivent. On prend place en se mélangeant, même si certaines attirances ont déjà été confirmées ou infirmées. Au cours du repas, on apprend que les premiers arrivants du tour ont vu quelques scènes étranges sur la base... Renseignement pris auprès des pilotes de la base, il s'agissait des traditionnels bizutages pour les lâchers sur « jet » ! Et, celui qui est devant nous s'est fait lâché aujourd'hui sur Mirage 2000. Son bonheur fait plaisir à voir !



*Sous l'œil ébahi des bleus, on tente de raconter l'indescriptible*

Attention de tous acquise, un des bleus explique à toute l'assemblée ce qu'on vient d'apprendre et demande un récit complet de ce vol. Tout le monde écoute attentivement : c'est vrai que pour en arriver là, il a dû en baver, le gaillard ! Il nous résume son parcours en quelques mots sous des tonnerres d'applaudissements et de holà : ils sont trois dans la salle à être dans son cas, ce sont eux que nous avons vu décoller à notre arrivée !

Pendant ce temps, quelques commissaires travaillent dans l'ombre pour nous sortir les tracés d'aujourd'hui : finalement, ce n'est pas trop mal en dehors de ma petite visite à Orange Plan de Dieu ! Par contre, pour le carburant, j'ai surestimé de 14 litres la consommation... Ouille ! J'avais fait mon étalonnage à 2550 RPM pour une VP de 100kt. Là, j'ai tourné à 2300 : il va falloir refaire des calculs ce soir pour avoir une idée de ma nouvelle consommation horaire !

Ce soir, pas trop de bringue : demain, il s'agira d'être en forme pour limiter les impairs en vol... La navigation risque d'être bien chaude ! Alors on rejoint (presque) tous chacun nos chambres, on peaufine la préparation du vol, on compare avec les copains les caps trouvés, on se critique mutuellement nos feuilles à rendre pendant que certains regardent une énième fois le film « Les Chevaliers du Ciel » en se disant « on y est ! »...

Pendant ce temps, une très petite minorité continue de commenter les remises de gaz sur Orange Plan de Dieu en traitant les pilotes responsables d'incapables et d'autres noms d'oiseaux : c'est sûr, il y a des amitiés qui se sont créées et d'autres qui ne se feront jamais : à 45, c'est inévitable.

« Pierre, c'est bien celui avec qui tu étais partie avec les Cadets ? » me demande ma mère au téléphone. « Oui, pourquoi ? Tu l'as vu au journal ? » « Oui, il a fait le 20h de TF1 avec Thomas, que j'ai reconnu ! »... Ils vont être content s'ils ne le savent pas déjà ! Bon, mission de demain en dehors du vol: dénicher Internet pour leur faire la surprise. En plus, ça me permettra de donner quelques nouvelles au club et de les rassurer sur le sort de l'avion !



## Tour et tourisme

La navigation est fin prête. Théoriquement, je n'ai plus qu'à monter dans l'avion et à partir. Mais avant, briefing météo. Les stratus accrochent tout autour de la base : impossible de partir ce matin. Il y aura certainement un créneau plus tard dans la journée.

Actualisation de la navigation en cas de nécessité : si ça ne passe pas tout à l'heure, c'est certainement dans cette partie-là, en nous montrant les trois derniers points de la navigation. Donc s'il s'avérait nécessaire de raccourcir la navigation, à partir de Pont d'Arc, cheminement le long de l'Ardèche jusqu'au Rhône et Pont Saint Esprit. De là, on prend l'autoroute pour regagner la base. Re-briefing dans 2 heures.

Cela me laisse le temps d'aller fourrager un peu la zone, à la recherche d'internet. Tiens, derrière le hangar dans lequel nous sommes, une grosse antenne avec un satellite... Dedans, normal que je ne capte rien vu l'épaisseur des murs ! J'essaie. Oh miracle ! Ça marche ! Je ne suis pas la seule à vouloir me connecter... « Patience », me lance un jaune passant par là. Connexion à 56ko ? Ah oui, va falloir ramer pour obtenir quelque chose... On doit être une petite dizaine, chacun avec le portable, à essayer d'obtenir un signal. Dans le baraquement voisin, cantonnent tous ceux qui s'occupent de la gestion en direct du site Internet du tour, avec photos et tout ce qui est bien lourd.

Les autres ont l'air de se décourager : j'attends encore un peu. Pour avoir la vidéo de TF1, ça risque d'être un poil long... Patience qu'on m'a dit... ça charge... Je vais prévenir Pierre et Thomas, pour qu'ils me rejoignent. Ils sont tout contents du résultat. « Essaie France 3 Rhône-Alpes s'il te plaît ! Ils y étaient aussi à Grenoble » Là par contre, faudra revenir... un petit coup d'œil sur mes mails et les leurs. Bon, j'ai une connexion lente mais c'est déjà ça. Vite, un petit mot aux sponsors avec une photo de l'avion décoré (l'un d'eux s'inquiétait sur la disposition de leur logo) et je reviendrai plus tard pour l'aéroclub.

Nouveau briefing : on fera la navigation raccourcie qui nous a été présentée tout à l'heure. Premier décollage dans 30 minutes. Personnellement, j'ai encore le temps ! Je n'arrive pas à joindre Thierry pour le VOR et j'ai quelques scrupules à déranger Claude. Réflexion faite, je vais m'encombrer d'un des FI mis à notre disposition : aucune pénalité pour ceux qui veulent en prendre un. Comme ça, il pourra regarder en l'air le VOR pendant que je ferai la navigation. Je vais voir Eric, le commissaire général, pour qu'il m'en refourgue un. J'expose mon souci technique : « pas de problème, je regarderai ça mais pour la nav, je ne suis pas là, on est d'accord ? » Normal, quoi !



*Craindraient-ils nos monstres ?*

Encore au moins deux heures à attendre... Détail sportif pour les contrôleurs : les premiers partis arriveront avant que les derniers ne soient en l'air. En gros, il faudra gérer des décollages toutes les 3 minutes en même temps que les atterrissages à la même cadence : un gros bazar en perspective. La navigation ne durera plus qu'une heure, ce « croisement » d'avions aura donc lieu pendant au moins deux heures ! Et si on rajoute une mission militaire au milieu...

Voilà les premiers de retour : « Alors, comment c'est ? » « Magnifique mais je me suis paumé ! ». Cela confirme : sportif. Tout le monde est maintenant à son avion, prêt à partir ou à l'amarrer. Je le rejoins également, au fond du taxiway, tout là-bas. La chaleur est écrasante. Quelques litres d'eau avec moi, mes affaires de vol, mon PC : l'instructeur de vol me rejoindra 15 minutes avant la mise en route. En attendant, je peux en profiter pour écrire un petit mot au club, que j'enverrai à mon retour.

« Il y a quelque chose que je dois savoir sur ton avion, au cas où il y aurait un problème ? » me demande Virginie, l'institutrice qui m'accompagnera aujourd'hui. « S'il décroche, il a de grandes chances de partir en vrille ! A part ça, il va bien, très maniable, vitesse en MPH et VOR malade ».



*Préparation des destriers*

Après avoir un peu tapé dans l'appareil, j'ai réussi à avoir une direction pour la balise d'Avignon, au sol. Reste à voir ce que ça donne en l'air. Décollage et cap sur le premier point tournant.

Le grand tournant de voie ferrée, derrière la ville qui devrait être là-bas. On va dessus. Pour le prochain point tournant, il faudra prendre tel cap et trouver une ville un peu arrondie, au début du relief, avec des routes secondaires y passant. Je vois une grande route qui ourle quelques tournants : par rapport à eux, je devrais être sur ma route. Des petits tronçons de six minutes maximum, il faut suivre.

Prochain passage imposé, l'obstacle à 500 pieds qui se trouve sur une rivière. Probablement un pont. Impossible de voir. Je suis bien sur mon cap, je distingue la rivière mais je ne vois rien d'autre. Il va falloir prendre une décision : soit je m'en vais sur mon prochain point de report lorsque je croise la rivière, soit je la longe pour essayer de trouver cet obstacle. Encore faudrait-il savoir de quel côté aller : en effet, par rapport à ce que je vois dehors, je dois être sur mon trait et leur point devrait être sous moi sans que je ne l'aie vu. Avec le capot allongé du Bravo, c'est fort probable. Je poursuis donc ma route.

A ma droite, Virginie essaie de comprendre mon VOR : l'aiguille bouge – ce qui n'avait pas le cas hier – mais il y a rien d'autre, ni d'indication TO/FROM, ni de morse. Les radiales données ont l'air néanmoins de correspondre plus ou moins...

On se fait tabasser comme des malpropres par de beaux cumulus qui réjouiraient le premier véliplane venu. Souffle également un fort vent, plus on se rapproche du Rhône. Le Bravo a une tendance à partir trop facilement sur l'axe de roulis et, comme me fait remarquer Virginie, heureusement qu'elle n'est pas sensible au mal de l'air !

Enfin le prochain point tournant en vue, immanquable celui-là : la séparation du Rhône en deux. J'ai mal anticipé la dérive due au vent et me voilà trop au Sud : je corrige. A la radio, on entend des « Tour Aérien xx, rentrez à la base dès à présent par cheminement sur le Rhône, la météo est trop mauvaise pour poursuivre la navigation prévue ». Un petit coup d'œil sur la carte : au prochain point tournant donc, je devrai cheminer pour regagner le nid et faire gaffe aux deux ZIT qui se suivent (Tricastin et Marcoule).

« Tour Aérien 06, vertical point 6 » « Tour Aérien 06, rentrez à la base dès à présent par cheminement sur le Rhône, la météo est trop mauvaise pour poursuivre la navigation prévue ». Rester à droite de l'embranchement droit du Rhône qui se sépare de ma position, passer à la verticale de Pont St Esprit et de là, suivre l'autoroute jusqu'à Orange et regagner le circuit de piste. S'il n'y a pas d'autres surprises, je devrais être capable de le faire.



*Un parcours parsemé de ZIT à éviter*

Le Tecnam qui me suit me double. La centrale nucléaire sur la gauche, au loin une ville : très certainement Pont-Saint-Esprit avec ses pistes en herbe qu'on ne voit pas encore. Je confirme, Pont-Saint-Esprit. Hop ! On prend à gauche pour suivre l'autoroute qui nous amènera jusqu'à Orange. Attention à Marcoule. Terrain en vue, verticale, vent arrière, autorisé à l'atterrissage, posé, parké (avec d'autres parqueurs beaucoup plus sympathiques). Globalement pas trop mauvais, sauf la branche où je me suis laissée déportée : il ne reste plus qu'à attendre le verdict des enregistreurs de vol !

Débriefing : tout s'est relativement bien passé en dehors de la météo. Tous les déroutements ont été gérés et il semble qu'aucun avion n'ait emplafonné de ZIT aujourd'hui. Briefing pour demain : le vol de liaison qui doit nous amener jusqu'à Perpignan. J'espérais du côtier mais ce sera dans les terres, au ras des pâquerettes, à contourner toutes les zones. Les premiers points de report ne poseront sans doute pas de problèmes mais les suivants risquent d'en créer un peu plus !

Un beau vol en perspective qui me laissera le temps d'essayer de faire marcher mon VOR. A ce propos, un autre bleu semble aussi avoir un équipement hors service. Réponse du mécano du tour : soit tu poursuis sous ta responsabilité, soit tu abandonnes. Il n'en a donc pas en réserve... Abandonner, certainement pas mais cela m'ennuierait pour les prochaines navigations, qui risquent d'être de plus en plus dures ! Sans parler du retour de Tours : 250 nautiques au cap et à la montre, je veux bien, mais...

Encore un peu de temps à notre disposition pour vaquer à nos occupations : c'est-à-dire préparer la navigation de demain ! Fiche de briefing, log de navigation, cartes: nous sommes de bons élèves !

Pendant le repas, les tracés des vols nous sont rendus : je m'en tire honorablement, même si j'ai perdu pas mal de points en raison de la dérive pas assez anticipée. Niveau classement, 26<sup>ème</sup>. Mes maigres prétentions sont donc largement satisfaites. Quant à la consommation, je m'améliore ! Cette fois, je ne l'ai sous-estimé que de 4 litres... La tolérance étant à  $\pm 2$  litres, je perds encore bêtement des points : il faudra que je bidouille un peu mes calculs fumants !

La soirée se passera une fois de plus à terminer les navigations, à admirer les œuvres photographiques des copains et à discuter « aéro ». Nous restons raisonnables quand même : pas de nuits de moins de cinq heures pour le moment ! C'est que demain, un long vol truffé de CTR nous attend...



« Tour Aérien 06 en finale 14 à Orange Caritat ! »

## Cavalcade Méditerranéenne

Le grand beau temps est revenu, la canicule ne s'amointrit pas. Une fois de plus, nous commençons la journée par un briefing matinal : premier départ en fin de matinée. Pour ce circuit, nous devons respecter scrupuleusement les trajets donnés une fois encore, mais pour éviter d'emplafonner toutes les CTR sur le trajet !

Nous quitterons Orange pour nous diriger vers une verticale du terrain de Nîmes Garons, après le passage de deux points de report. Encore un point de repère immanquable, qui nous permettra de nous « recalcr » sur la bonne route au besoin. Après, sortie des zones de Nîmes par son point Novembre et une série report pour esquiver les zones de contrôle à venir : Montpellier et Béziers.

Visiblement, nos responsables « navigation aérienne » ont eu le plus grand mal à obtenir un transit pour la caravane et les itinéraires ont été laborieusement négociés... Pour les fréquences radio, c'est également un sacré zouc : après Orange, s'annoncer à Nîmes et en sortie de zone, se mettre en écoute sur une fréquence assignée sans contacter, même chose pour Béziers puis enfin, joindre Perpignan. Pour les transpondeurs et les altitudes, c'est à peu près pareil : chaque zone son nouveau code et sa nouvelle altitude.

J'ai encore trois grosses heures devant moi avant le départ. Le satellite et ses antennes ont été démontés et mis dans le camion qui, en plus de l'Antonov, suit le Tour par la route. Un des gradés de la base vient nous voir dans notre hangar à 2000 pour discuter avec nous, tous les jaunes étant affairés aux départs ou déjà partis.

L'autre jour, je n'ai fait que la tour de contrôle et l'approche et nous avons là quelques heures à combler. Plusieurs sont dans mon cas, on demande donc à notre gradé s'il est possible d'aller voir de près les 2000 qui sont sortis. Qu'à cela ne tienne ! Nous voilà partis dans un minibus pour un tour de la base. Et si on passait par la case « simulateur de vol du Mirage 2000 » ? Malheureusement, le simulateur est fermé et il nous est donc impossible d'y entrer. Durant les week-ends, les effectifs de la base sont diminués au maximum : l'activité aérienne n'est donc réduite qu'aux opérations et l'écolage est interrompu. Peu de Mirage sortis, donc. Nous arrivons tout de même à en voir en maintenance avant de retrouver nos petits camarades restés plus au frais sous l'épais hangar.



*Troque Bravo contre Mirage 2000-5 !*

Orange est la base militaire qui assure la formation des pilotes sur Mirage et les renouvellements de qualification sur 2000. Les week-ends, seule une patrouille est en alerte et toute autre activité est normalement suspendue.

Le plateau-repas est expédié avec les collègues, impatients de partir eux aussi, alors que d'autres essaient de dormir à l'ombre des ailes de leur destrier. A cette heure-ci, les premiers doivent déjà cuire sous le soleil perpignanais ! Quand à mon Bravo, il est temps d'aller le retrouver : il risque d'être bien poussif au décollage...

L'immense taxiway où étaient garés nos chers avions se vide peu à peu. Le charme de mon avion semble toujours agir : des curieux de la base traînent encore autour de ma brouette volante. « Drôle de machine » ! Sûr qu'il jure un peu par rapport à la flopée de Robin ! « Non je n'ai pas de chocolat ! » Héhé, je me demande s'ils vagabondent autour pour la machine ou pour la précieuse cargaison qu'il pourrait être susceptible de contenir ! Si j'avais été prévoyante, j'aurais dû demander à l'armée Suisse une participation de quelques kilos de rations de chocolat de survie... Effets garantis !

Le petit Echo Tango est fin prêt, tout est amarré sur le siège arrière, la verrière est nettoyée et nous n'attendons plus que le signal pour la mise en route. Enfin. Me voilà parti pour un vol qui risque d'être magnifique ! Rejoindre l'avant-dernière bretelle et attendre. Ça cogne sous la bulle ! Le Cessna devant moi décolle : le prochain, c'est nous ! Je m'aligne derrière lui. Je vais devoir patienter les trois minutes de séparation avant de recevoir la clearance. Tout est prêt pour le décollage. Allez, hop ! J'en profite pour prendre une photo de la majestueuse piste pour les copains : je doute qu'un Bravo revienne se poser ici de sitôt !



« Tour Aérien 06, aligné piste 32, prêt au départ ! »



Pour une fois que je ne suis pas dedans...

Top décollage. Au revoir Orange ! Jusqu'à Nîmes, le parcours ne devrait pas poser de problèmes majeurs. C'est bon, j'ai repéré le pont au-dessus du Rhône sur lequel nous devons passer. En dessous, les autoroutes du Sud sont blindées : quel bonheur de passer au-dessus de toute cette circulation, pour une fois !!! Sur la fréquence, un des avions commissaires semble se faire remonter les bretelles : comme quoi, même les plus chevronnés font encore des erreurs !

Première croisière à 2'000 pieds jusqu'à la sortie de la zone de Nîmes. Ensuite, il faudra plonger à 1'000 pieds. Vite stabilisée, j'en profite pour regarder le VOR : Avignon est à moins de 10 nautiques et je ne le reçois pas... Par contre, je peux l'identifier au morse. Serais-tu en train de me faire un caprice, petit Echo Tango ?



*Petite surprise : le Pont du Gard !*

Deuxième point tournant : de là, je distingue déjà les installations de Nîmes-Garons. Profitons de la tranquillité avant que le tout ne se corse vraiment ! Ensuite, ce sera le point Novembre de la CTR, croisement d'une voie ferrée et d'un cours d'eau. Les choses risquent de sérieusement se compliquer par la suite : croiser les axes de Montpellier via un croisement de route : on visera bien au Nord-ouest de la ville ! Puis, un « rond jaune » (ville) à côté d'une voir ferrée : super ! Mais il



*La ville de Nîmes à 2h, là-bas, dans la tache rosâtre !*

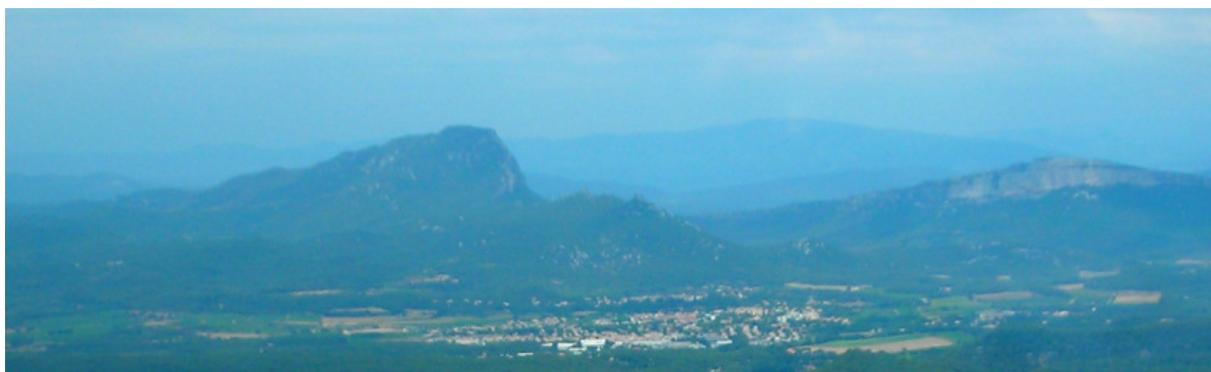
y en a partout des semblables... Ensuite, croiser une autre voie ferrée quelque part au Nord de Béziers en étant à l'extrême limite de la CTR: les limites des zones ne sont pas tracées au sol !... Plus loin, de nouveau un bled jaune jouxtant une énième voie ferrée, puis le terrain privé de Narbonne et on retrouvera enfin du « normal » : le Cap Leucate puis le point de report pour intégrer le circuit de Perpignan.

Nîmes Garons. Un cliché au passage puis direction Novembre. Là-bas, il faudra se mettre en veille sur une fréquence assignée pour recevoir d'éventuelles instructions. Novembre. Changer de transpondeur, veiller la nouvelle fréquence que nous a donnée Nîmes, descendre illico de 1'000 pieds et viser le Nord de la ville. A cette altitude-là, je ne la vois que par une grosse tache grisâtre. Pour le fun, on va régler le VOR sur la balise de Montpellier. Ah ! Là, je n'ai plus rien ! Au moins, ça simplifie la chose...



*Bienvenue à Nîmes-Garons*

La fréquence « approche » de Montpellier a l'air autant chargée que les autoroutes, en-dessous ! Allez, on vise à droite de la ville et on reste comme cela : je dois circuler à peu près au milieu entre la tache et les collines. Maintenant, il s'agit de trouver la ligne électrique simple passant sur une colline et me diriger à cet endroit. Problème : dehors, j'en vois deux parallèles pour un nautique. Laquelle prendre ? Dans le doute, je préfère passer au plus large des zones, je prends donc celle qui est le plus au nord. Voilà le pic du Saint Loup qui se dégage. On est trop bas malheureusement pour voir la mer mais c'est un joli coin.



*Pic du Saint Loup : homologue Languedociens du notre Cervin national ?*

Le prochain report est un point jaune avec une voie ferrée que je dois couper perpendiculairement: assez vague parmi ce ramassis de villages s'étalant sur cet axe ! Voyons : dehors, je suis en train de couper une autoroute ayant un axe Nord-Sud. Inexistant sur la carte ! Et le champ d'éoliennes là-bas ? Rien non plus. Cette ville, juste sur ma gauche, qui m'a l'air un peu plus grosse que les autres, je devrais bien la voir apparaître sur la carte : même pas !

Et mon satané VOR qui ne veut toujours rien savoir. Si on me demande ma position, je serai incapable de répondre précisément... Mais que sont toutes ces villes qui ne figurent pas sur la 500'000 ? Là, une autoroute en construction : c'est visible pourtant ! Et ce n'est pas en deux mois – à la différence des éoliennes – qu'on les construit !



*Si l'on déplaçait le fleuve, enlevait l'autoroute en construction et en mettait un sur l'autre rive, il pourrait s'agir de Pézenas...*

- Tour Aérien 21 à Tour Aérien 06, tu me reçois ?
- Tour Aérien 06 à 21, je te reçois 5
- Pour info, je suis à tes 6 heures et je vais te doubler par la droite
- Visuel

*S'il est à mes six heures, le bougre, c'est que je ne dois pas être trop mal !*

- Vous faites quoi sur cette fréquence ? Vous ne deviez pas être en veille sur 136.60 ?
- Heu, si mais Nîmes nous a donné cette fréquence donc on s'est dit qu'elle avait changé !
- Que tous les avions du Tour étant sur Montpellier Approche aillent sur 136.60 !
- Tour Aérien 06, c'est reçu, je bascule sur 136.60

Changer de fréquence, donc. Sur mon antique radio, je fais défiler les canaux.

133.60  
 134.60  
 135.60  
 rien.60  
 rien.60  
 118.60

J'ai l'impression que je vais avoir du mal à afficher 136.60 ! J'en ai pour encore une vingtaine de minutes à veiller cette fréquence. Soit je tente le premier « noir ».60 (est-ce un 136 qui se cache derrière ?); soit je retourne sur la fréquence de l'approche. Les avions commissaires sont dessus : donc, s'il y avait une information devant passer, ils en discuteraient certainement dessus ! Dans le règlement du TAJP, ils demandaient obligatoirement une radio de 750 canaux : je suis peut-être en tort ! Si c'est le cas, mieux vaut ne pas trop l'ébruiter : sait-on jamais la décision qu'ils pourraient prendre ! Je tente le premier noir en lançant un « Tour Aérien 06 pour essai radio » mais aucune réponse. Bon, et bien on va continuer de veiller Montpellier Approche en espérant qu'il n'y ait pas de souci... Par contre, je n'aurai pas

d'infos des autres candidats : regardons dehors ! Et j'espère aussi que c'est la seule fois qu'on nous mettra sur un 136 quelque chose. Sinon, je devrais signaler mon souci de radio...

Vingt longues minutes. Très loin dans le lointain, je distingue une nouvelle tâche grise : ce doit être Béziers. Je dois passer au ras de la CTR. On va viser au Nord. Impossible de savoir où je suis exactement : trop d'éléments importants au sol non reportés sur la carte. Les « petites » villes isolées sur la carte ne veulent rien dire : en bas, tout est lié. Le Golfe du Lion. Heureusement, je saurai quand virer vers Perpignan puisque depuis Narbonne, on suivra la côte. En clair, il y a cinq points de report imposés successifs que je ne verrai pas. Ma principale préoccupation : ne pas emplafonner les CTR ! Viser au Nord de tout, en essayant de tenir les caps calculés en y rajoutant la dérive.

Travers Béziers enfin. Je dois continuer sur mon cap actuel jusqu'à ce que j'aie la gauche de Narbonne en plein Sud. Je tourne vers le 180°. Ouf ! Maintenant, ça va être tout repos : je n'ai plus qu'à longer la côte ! Je prends l'ATIS de Perpignan pour les contacter : je suis assez pressée de « quitter » la veille de la mauvaise fréquence !



*Narbonne de passé, il ne reste plus qu'à longer la côte.*

Morte de rire. Sacrés perpignanais ! Accent inimitable ! J'ai bien laissé passer quatre ou cinq fois la bande de l'ATIS tellement c'était tordant ! J'adore particulièrement leur anglais sauce franco-montagnarde-pyrénéenne : iiiinformaciòn Hotel registride at triiii youu tii ciii, CAVOKééé, wiiiind calme, QNHeight one ziro two tri, QFI one ziro one sevene, runway tri tri, advise on initial contacte you have iiiinformaciòn Hotel ...

Allez, on redevient sérieux pour le message radio... C'est magnifique. L'eau est bleu turquoise. Quelques bateaux ici et là ; de l'autre côté – dans les étangs – des parcs à huîtres. Plus loin, on aperçoit les Pyrénées. La plage en bas est comble de plaisanciers. J'imagine certains, levant les yeux au bruit de nos moteurs, nous regardant passer. « Autorisé pour une base directe main droite ».



*Etas-tu déjà venu te dégourdir les ailes par ici, petit Bravo ? Moi pas et c'est magnifique !*

J'espère que le Cessna de devant va vite dégager sinon, ce sera un go-around. Je pose court et dégage à la première bretelle.

- Tour Aérien 01, autorisé pour rouler vers le parking derrière l'AS02 qui est maintenant devant vous.
- Le quoi ????????????
- Heuuu, pardon, le Tour Aérien 06 !

Moteur arrêté. « Bienvenue à Perpignan » me crie un des rouges en train de parquer mes prédécesseurs. Il fait au moins aussi chaud qu'à Orange ! La soi-disante herbe sur laquelle nous sommes garés est plus de la paille qu'autre chose... Allez, on amarre l'avion et on le décharge complètement : demain, nous n'aurons pas accès à nos machines pendant le meeting.



*Notre parking est toujours imposant : reste à trouver la place pour 60 avions !*

J'en profite pour aller voir le commissaire « mécanique » pour lui parler de mon VOR : cette fois c'est sûr, il a définitivement rendu l'âme. Et vu les navigations perverses et vicieuses qui risquent de venir d'ici la fin du tour, je préférerais en avoir un qui fonctionne ! J'ai encore constaté tout à l'heure son utilité... Visiblement, je ne suis pas la seule à avoir besoin d'un mécanicien ! Il a déjà toute une liste : fuite d'huile sur un DA20, roue-avant bloquée sur un DR400, aile trouée par un piquet d'amarrage, problème radio pour l'un, de transpondeur pour un autre... Au moins ici, toute l'infrastructure nécessaire existe pour ces petites réparations. A Orange, sur une base militaire, il ne devait pas y avoir grand-chose pour l'aviation générale...

Et l'inévitable question revient : « Je me demandais ce qu'était votre avion car je ne le connais pas ! »... Ah la la, mon petit Bravo est une vraie star ! Il vit là ses heures de gloire, portant fièrement les couleurs de tous les parrains de sa bienheureuse dompteuse !

Le médecin du Tour – tout de même colonel sapeur-pompier – se fait un plaisir de nous présenter la bête sur laquelle il est parti en intervention : l'EC145 de la Sécurité Civile. Tour du propriétaire, étalement de tous les accessoires, récit de ses missions... le tout devant le regard admiratif de beaucoup de bleus.



*L'EC145 : une grosse bête*

Demain, c'est le meeting du TAJP : un grand nombre d'appareils arrivent la veille pour s'entraîner sur place avant la démonstration publique. Ainsi, un Mirage 2000 en provenance d'Orange exécute son entraînement devant un public subjugué pendant que le CAP232 de Renaud Ecalte arrive. Petite démonstration certainement inconnue de l'Armée de l'Air : le CAP232 dépassant en vitesse le Mirage 2000...



*Arrivée des premiers avions du meeting*

Grande hola pour les pilotes des deux machines qui ont dû déguster de bons facteurs de charge en vol. Un petit ban-zobé au passage, tradition militaire oblige, serrages de mains de toute l'équipe, ...

Pendant ce temps, les mécaniciens s'activent avec les avions ayant besoin de leurs services. Mon VOR est déraqué et le verdict tombe : deux pin sont cassées et mes observations en vol sont cohérentes. Il peut marcher par courtes intermittences, sans donner toutefois des indications fiables. Par chance, l'atelier a un appareil compatible avec l'installation antique du Bravo : il me le propose gracieusement en prêt, sous réserve d'avoir l'accord du responsable avion de mon aéroclub d'appartenance et d'avoir la garantie qu'il leur sera retourné à la fin du TAJP. C'est reparti pour une série de coups de fil.

Pendant que j'essaie d'exposer mon problème au téléphone aux personnes adéquates, voilà le Rafale qui arrive en faisant des passages et repassages au dessus de nous ! Dur, la conversation téléphonique ! Non sans mal, j'arrive à me faire comprendre : il faut un courrier avec l'en-tête du club notifiant l'accord du GVM pour le remplacement provisoire du VOR etc...

*Le 2000 de retour sur la planète*

Prem  
ière

*Sans oublier ceux qui s'activent dans l'ombre*



pluie du tour : tous les autocollants ont l'air d'avoir résisté... Petit débriefing rapide et briefing pour le déroulement de la journée de demain. Le problème

des indications erronées de la carte 500'000 est largement repris. Comme nous commente Eric Savattero, il devrait y avoir effectivement beaucoup plus de zones oranges (survol interdit en dessous de 5'000 pieds) dans cette région : ne nous plaignons donc pas, car l'aviation générale est déjà assez tancée ! Le programme du lendemain nous est présenté.

Un jury voltige doit être formé pour noter les vols de virtuosité avec comme enjeu, la coupe FFA. Une compétition amicale et dont les notes seront attribuées par le public et un certains nombres de bleus. Seul l'esthétique comptera ! Un bon moyen de promouvoir cette activité aérienne à lourds préjugés auprès d'un grand public ! Les autres bleus devront s'adonner aux relations publiques auprès des spectateurs et se rendre sur les différents stands des sponsors pour les accueillir.

Puis la caravane au grand complet, les bénévoles de l'étape, les militaires déjà sur place et les officiels prennent la direction de la Forteresse de Salses pour le dîner et la soirée. La forteresse a été construite à la fin du XV siècle et a servi également de prison d'Etat, de poudrière ; aujourd'hui, elle est classée monument historique.

En présence de certains « grands patrons » des sponsors officiels du TAJP, on discute, on se repasse les moments forts du tour, les navigations de folie, les avions qui vont dans les ZIT, ... La soirée se terminera par un karaoké à ciel ouvert où tous se lâcheront et danseront (si si !) dans une ambiance survoltée. Le commissaire général s'essayera même au Madison au milieu de la cour de la forteresse, au centre de toute la caravane ! Puis, route vers le CROUS pour les bleus et l'hôtel pour les autres.

Le CROUS... heureusement, ce n'est que pour un passage ! Demain, on ne vole pas (théorie et meeting) : la soirée a déjà été bien festive et beaucoup ne s'arrêteront pas là ! Hurlements, litanies paillardes, tapages... Bonne atmosphère mais fatigante pour ceux souhaitant un minimum de calme, dans le doux espoir de recharger les batteries !



*Oh les méchants !*

Dans les chambres, les groupes se forment : on regarde une dernière fois la théorie, les questions « gligli » sont refaites, le livre des 700 questions également, les moins résistants s'endormiront sur le « Manuel de Pilote Privé » pendant que d'autres établiront des plans pour rejoindre le centre ville de Perpignan le plus discrètement possible!



*La grande famille des bleus à la forteresse de Salses*

## Petite Terre ou Terre petite ?

Dans quelques heures, le meeting du TAJP 2007 commencera. Avant, place à la théorie. Cinq questionnaires à choix multiples de vingt minutes vont défiler successivement. Au programme : météo, réglementation, facteurs humains, connaissance des aéronefs et mécanique du vol.

Plusieurs ont déjà leur ATPL théorique et entameront leur licence professionnelle juste après le tour : une avance certaine par rapport aux simples pilotes du dimanche comme moi ! Pour essayer de limiter les tentations des regards baladeurs, deux matières seront distribuées en même temps : aucun bleu côte à côte ne recevra la même et le tout sera inversé une fois les vingt minutes terminées.

C'est parti pour presque deux heures d'interrogations – qui parfois tournent plus à la devinette. De mémoire, quelques exemple :



*Heuuuuu...*

Une huile SAE10W40, présente les propriétés suivantes :

- a) Une viscosité de 10 par temps froid (valeur relevée pour  $-18^{\circ}\text{C}$ )
- b) A la fois la viscosité de a) et c)
- c) Une viscosité de 40 par temps chaud (valeur relevée pour  $100^{\circ}\text{C}$ )
- d) Impossible à dire car 10W40 est un type d'huile fabriqué par SAE

L'utilisation d'un mélange trop riche peut entraîner :

- 1 – une augmentation de carburant
- 2 – un abaissement de la température du moteur
- 3 – un échauffement du moteur
- 4 – une augmentation de puissance
- 5 – une émission de fumée noire à l'échappement

- a) 1-3-5
- b) 1-3-4
- c) 1-2-5
- d) toutes les propositions sont correctes

En croisière, sur un avion équipé d'une hélice à pas variable, la vitesse de rotation de l'hélice est :

- a) indépendante de la vitesse de l'avion
- b) fonction de la vitesse de l'avion
- c) fonctions du nombre de tours affichés
- d) indépendante du nombre de tours affichés

Pendant ce temps, d'autres avions arrivent tels le TBM700, le Breguet Atlantique, la PAF, divers hélicoptères, un Casa, etc, pendant l'installation des stands. Après la théorie, nous avons un peu de temps pour vaquer à nos occupations : cette fois, pas de navigation à préparer !



*Les nôtres sont aussi bien alignés que la PAF... Enfin, presque !*

La FFA et les organisateurs ont eu énormément de mal à mettre en place ce meeting : la sûreté a posé le principal problème. Ainsi, nous n'avons plus accès à nos avions durant tout l'évènement, des centaines de mètres de double barrière nous en empêchant. Un pilote de la Patrouille de France se fera même héler (!) par un des braves agents de sécurité – un peu trop zélé – censé veiller sur la sécurité de tous.



*Le Lynx à l'arrivée*

Heureusement, nous aurons l'occasion de tourner, une fois le meeting fini, autour des avions. L'Antonov II et le Stinson feront également des présentations en vol. Et même eux ont dû se mettre à l'écart – au cas où de dangereux terroristes passeraient par là...



*Beaucoup de curieux devant le Rafale...*

Je retrouve une collègue des sélections régionales, d'Oyonnax, venue nous rendre visite ainsi que Paul Bomel – mon instructeur montagne le temps d'un vol. Un vol en CAP10 dans les Alpes quand nous voudrions avec Fanny sur Saint-Geoirs ? Bien sûr que ta proposition nous intéresse ! Je retiens, merci Paul !

Il est temps d'aller assurer ma première permanence de « relations publiques » avec un petit groupe de bleus au stand des éditions Cépaduès : dans quarante-cinq minutes, des collègues viendront prendre le relais... Si je fais partie de la Patrouille de France ? Non Madame ! Un autographe ? Heuu, si vous voulez ! Nous sommes 45 privilégiés sur les 45'000 licenciés de la Fédération à pouvoir faire ce TAJP : la FFA nous demande donc d'être ses ambassadeurs pour cet évènement et de renseigner le public. En plus, cela tombe en plein dans leur promotion « Vous n'allez pas toucher terre du week-end », ce qui pourrait amener plus de curieux que d'ordinaire.

Flâner en petit groupe avec nos combinaisons bleues au milieu de la foule nous assure quelque regards inquisiteurs : « Ne seriez-vous pas de la PAF ? », « Serait-il possible d'avoir un autographe s'il vous plaît ? », « Vous pourriez me dédicacer ce livre ? », « c'est pour mon fils ... »

Malgré toutes les astreintes grotesques dites « sécuritaires », j'arrive tout de même à rejoindre la zone interdite avec l'aide du pilote du Bronco : et me voilà en visite privée autour de cette drôle de machine, avec toute l'équipe technique ravie d'accueillir quelqu'un. Juste à coté, tout l'équipage du Breguet s'est réfugié à l'ombre d'une des ailes de leur avion. En haut, différents avions légers de voltige font leurs démonstrations pendant que certains bleus et spectateurs jugent leurs prestations.



*Le Bronco, l'équipage du Breguet et « nos » avions en arrière-fond*

Je dois retourner prendre une permanence, mais au stand FFA cette fois. Les démonstrations des jets ne vont pas tarder : je doute qu'on doive s'occuper de grand monde ! Effectivement, l'affluence est limitée et nous pouvons profiter pleinement du spectacle en attendant la relève ! Je me dirige maintenant vers la zone VIP pour être en bonne place afin d'admirer la



*C150 ou Rafale : même terrain de jeu !*

Patrouille de France d'ici quelques minutes. Je vais enfin les voir pour de vrai. A chaque fois que j'aurai pu ou dû, je n'y suis jamais parvenue : empêchement de dernière minute, pas là, déjà prise... C'est vrai que leur programme est magnifique dans leur gerbe «bleu blanc rouge » ! Le fameux cœur transpercé d'une flèche terminé, il va falloir tous se rejoindre à l'aéroclub du Roussillon pour un briefing.



En regardant autour de moi, je crois voir une personne en difficulté : en chaise roulante, pas facile de se frayer en chemin dans cette foule et sur ce sol terreux et caillouteux ! Je lui propose mon aide et cela tombe bien, car notre but commun est de rejoindre l'aéroclub. Une petite conversation s'entame : « mais au fait, je vois que tu es Suisse. L'avion surnommé la KAFetière, ça te dit quelque chose, à tout hasard ? » L'avion, je ne le connais pas mais par contre, ses propriétaires sont mes voisins à quelques blocs d'habitations. Ça sent la Pilotlist plein nez, ça (liste de diffusion par Internet sur des sujets aéronautique tel que récits, voyages, questions, ...)! Et je ne me trompe effectivement pas...

Au cours de la conversation, nous avons abordé le sujet des pilotes parrainant les jeunes du Tour Aérien. Depuis quelques éditions, Air France a arrêté cette jolie tradition. (Chaque jeune était parrainé par un pilote en activité qui lui servait d'interlocuteur privilégié pour des questions et des conseils. Afin de favoriser les échanges, le parrain venait voler avec son filleul sur une étape du tour et par la suite, le filleul faisait une rotation complète en poste avec son mentor, généralement sur long courrier.) Maintenant, c'est à chaque jeune de démarcher pour en trouver un, s'il le souhaite vraiment : pour ceux n'ayant pas de relations familiales dans le milieu, c'est quasiment mission impossible.

Nous atteignons le club et ce vaillant pilote, Patrick, retrouve la personne avec laquelle il était venu, également colibri (posteur) sur la Pilotlist. Nous continuons la discussion. Petite Terre, pensais-je...

- Tu fais quoi ce soir avec les autres ? Parce que si jamais, je suis ici avec mon bateau, vous pouvez nous rejoindre, ce sera avec plaisir !

Des pilotes comme lui, il en faudrait plus... Imaginez en plus en chaise roulante, peut-être bientôt FI et qui rêve d'avoir un bimoteur! Respect. Bravo Monsieur ! Je dois prendre congé d'eux, malheureusement, pour rejoindre mes petits camarades tous prêts pour le briefing de la soirée... Ce soir, ce sera dîner très officiel dans un restaurant, dans les vignobles en compagnie des pilotes de la très célèbre Patrouille de France, s'il vous plaît ! Encore une soirée énorme ! Départ du car dans vingt minutes. J'en profite pour aller serrer la main une dernière fois des deux listards rencontrés au gré du hasard et fort sympathiques.



Direction les vignes. Le cadre est superbe. Autour de l'apéritif (toujours sans alcool), les militaires arrivent. Petite séance dédicace de nos combinaisons de vol par « la vraie » PAF et d'autres pilotes, comme celui du Rafale et des Mirage, et c'est parti pour les festivités. Les plats se succèdent au rythme des discours, les récompenses de la navigation d'Orange sont remis par les pilotes de la Patrouille de France aux vrais vainqueurs (initialement, le classement de quelques personnes étaient erroné dû à des changements d'enregistreurs de vol fonctionnant mal. Ainsi, les récompenses octroyées à Orange au podium initial n'allaient pas aux bonnes personnes !).



*Héhéhé...*

Ambiance surréaliste. On a du mal à y croire : c'est vraiment énorme d'être là, au milieu du TAJP avec la PAF et tous les autres pilotes réputés inaccessibles. Jean-Yves Glémée, Président Fondateur de « Rêves de Gosse » des chevaliers du ciel, nous présente son association : encore un projet déjà à l'esprit depuis plusieurs mois ! Un autre tour de France mais en faisant voler des enfants cabossés par la vie sur chaque étape... Il ne reste plus qu'à aligner les 200 heures pour avoir les conditions baptême et trouver un copilote motivé ou l'inverse !

Retour au CROUS : après un tel moment, il faudrait être vraiment optimiste pour oser penser dormir ! Le tour, c'est vraiment géant.



*Le leader de la PAF « Beber », le podium et notre Commissaire Général*

## Repos forcé

CAVOK. Pourtant, quelques dizaines de kilomètres plus loin, impossible de passer pour rejoindre Libourne. Une perturbation s'abat sur tout le Sud-ouest de la France, nous clouant au sol pour aujourd'hui. Une analyse de la météo nous est exposée : bruine, plafond en dessous de 500 pieds, pluie, grain, orages... le top !

Pour demain par contre, ça devrait passer mais ils prévoient pas mal de vent. Il va falloir compter entre 30 et 35 kt de face sur une bonne partie du trajet. En évoluant à ces vitesses là, inutile de persister de penser rejoindre la destination sans une escale carburant. Un inventaire des avions sans long-range est fait : la moitié d'entre eux ira avitailler à Albi, l'autre moitié à Cahors.

Dehors, les avions du meeting encore présent s'en vont : un dernier adieu à la patrouille de France, à toute leur équipe et à leur Transall ; un dernier fumigène avec un passage en formation « flèche » et les voilà repartis pour Salon-de-Provence. Les Mirages repartent après une ultime prestation avec le CAP 232 de Renaud Ecalle. Le Breguet Atlantique s'envole à son tour : nos avions sont de nouveau tout seuls !



*J'avais misé sur les Mirages... Et pourtant, c'est le CAP qui les a semé !*

Les résultats du théoriques sont affichés. Avec 122 points sur les 160 maximale, je suis affectée à la 23<sup>ème</sup> place : largement respectable compte tenu de tous ceux qui ont déjà leur

ATPL théorique et ceux ayant cessé toute autre activité pour ne se consacrer qu'à cette épreuve depuis les sélections ! Puisque le programme de la journée est léger, la navigation du lendemain nous est dévoilée : vol de transition jusqu'à Fumel puis navigation notée pour Libourne. Le trajet noté nous fait contourner toute la CTR de Bergerac par l'Est. Si sur Orange il fallait trouver une arche naturelle, il va falloir cette fois dénicher les grottes de la région ! Le principe est assez simple : après le champ de Marcel, tu tournes à gauche jusqu'au bosquet de la ferme de Jules et tu prends la troisième à droite jusqu'au carrefour de la nationale et de là, tu n'auras plus qu'à trouver le troupeau de Jacques et ainsi de suite.

Que du grand art ! Sortie par les points de report normaux de la CTR de Perpignan, puis cap sur Lezignan, Carcassonne et Castelnaudary - en faisant bien attention de toujours rester au sud de l'autoroute. Après, il suffira de tirer sur le VOR de Gaillac (ça tombe bien, j'en ai un tout propre à tester !), de prendre une radiale, de passer au sud de Cahors et de s'intégrer dans le circuit de piste pour abreuver la bête.

Pour la suite, le tout se corse violemment : après le départ de Cahors, direction la sortie de la ville de Fumel pour le point d'entrée de la navigation notée : passer sur le ruisseau entre une voie ferrée simple et une route secondaire, parallèle. Le deuxième report se trouve au milieu de la nature, dans du vert : un petit village quelque part à côté d'un ruisseau, d'une route et d'une grotte (pour les amateurs, grotte des Eyzies)! Ensuite, un peu plus facile pour se recadrer : l'échangeur le plus à l'est de Périgueux. Le quatrième point de passage est un croisement entre une double voie ferrée et une ligne électrique simple : le tout est de ne pas la manquer ! Le dernier point de ce circuit touristique périgourdin est un point jaune – parmi d'autres sur la même lignée – à côté d'une route, d'un court d'eau et d'une voie ferrée simple. Oui mais... lequel ? Ensuite, intégration sur Libourne en passant perpendiculaire aux installations pour rejoindre la vent arrière de la piste en service. Elémentaire !

Sur Libourne, les premiers quadriplaces devront faire voler des enfants ayant travaillé sur un projet aéronautique dans leur école durant l'année en cours. Pour des questions d'assurance, un FI montera bien sûr à bord des avions et deux enfants prendront place derrière. La météo là-bas est exécrable pour aujourd'hui : une mince consolation pour ces enfants ! Pendant ce temps, il faut – pour les organisateurs du tour – décommander Libourne pour aujourd'hui et trouver toute l'intendance un jour de plus ici. Pour quatre-vingt-trois personnes, il s'agit d'avoir les bons numéros...

En restant ici plus longtemps, par définition, nous serons un jour de moins sur Libourne : la première manche de l'épreuve en équipage sera donc annulée pour rattraper le timing. Cette pause forcée arrange considérablement l'équipage de l'Antonov et bien d'autres : en rentrant à leur parking hier, après la démonstration de la bête en vol, ils ont déchiré une aile en heurtant un camion-citerne ! Ils ont donc un peu plus de temps pour essayer de colmater leur aile ! Si l'Antonov ne pouvait plus suivre le Tour, il faudrait répartir plus de 700 kilos dans nos avions, ce qui compromettrait très sérieusement la suite de l'aventure...



*Un souci ? Pas de problème !*



*L'imposant Antonov*

L'Antonov II est le plus gros biplan du monde. Construit en 18'000 exemplaires jusqu'en 1993, il est encore opérationnel dans les pays de l'Est et les pays Baltes. Le nôtre vient de Hongrie, par exemple ! Son moteur développe 1'000 chevaux et boit en une heure 180 litres d'Avgas et 5 litres d'huile... Petit Bravo, j'ai trouvé plus vorace que toi ! Spécificité de l'engin : le monstre peut emporter presque autant de poids que sa masse à vide et atterrir en moins de 200 mètres...



*Rustique ? Non ! Simplement russe !*



Quant à nos avions, l'aile trouée du DR400 a pu être réparée, tous les soucis techniques de chacun ont été réglés et mon petit Bravo a son nouveau VOR... Pendant qu'on s'extasiait au meeting, d'autres ont sué dans l'ombre pour nous permettre de poursuivre : merci à tous ces mécaniciens qui nous ont consacré leur (chaud) week-end !

Aujourd'hui, ils ont un patient peu courant et beaucoup de monde s'active autour de l'Antonov pour essayer de trouver une solution, qu'ils finiront par dénicher après plusieurs tentatives. Quant aux bleus, beaucoup essaient de récupérer le sommeil de ces derniers jours : que ça soit avachi sur une carte au milieu de la préparation du vol, sous l'autre aile de l'Antonov, sur une aile, dans les avions : chacun a sa petite technique ! D'ailleurs, les bleus ne sont pas les seuls à profiter de ce repos forcé.

Entre siestes pour beaucoup, discussions, films, épluchage du site Internet du TAJP, coups de téléphone pour mon VOR, visionnage des différents reportages sur « nous » et autres, la journée passe bien vite.



## Trapanelle volante

« La Suisse a-t-elle bien dormi ? », « Notre suisse est-elle en forme ? », « Comment va la Suisse aujourd'hui ? Et sa trapanelle ? » ... J'emprunte cette expression toulousaine (finalement, Toulouse en avion, c'est à côté !) à l'un des commissaire ne cessant de me taquiner amicalement sur mon drôle d'engin volant. Dans quelques heures, elle va revêtir tout son sens...



*Expérience pratique d'encrage d'avions...*

Aujourd'hui, c'est sûr, il fait beau ! Tous les malheureux nuages se font balayer sans ménagement par une puissante tramontane : cela nous vaut quelques magnifiques lenticulaires au-dessus de nos têtes. Les départs sont à nouveau compromis, en raison du vent cette fois : 35 à 40 nœuds !

Les départs vont finalement n'être que retardés et la navigation à refaire complètement : annulation de la partie notée et trajet à revoir. Initialement, nous étions

censés passer à la lisière du Massif Central. Au vu des éléments météorologiques du jour, il est déraisonnable de se risquer si près du relief avec la formation certaine de rotors : Albi et Cahors sont annulés. Les étapes de ravitaillement sont remplacées par Muret (sud-ouest de Toulouse) et Agen. Le vol de liaison se fera le plus direct possible.

Nouvelle présentation de la navigation : Lézignan et Carcassonne toujours (passage obligé pour rejoindre l'ouest) en prévoyant de sévères turbulences sur ce tronçon ; un lac à l'Ouest de Castelnaudary et contournement des zones de Toulouse pour le sud et l'ouest : point de report de SN de Toulouse – pour les avions devant avitailler à Albi, ils iront se poser à Muret – puis tout droit sur le VOR d'Agen – ceux devant originellement aller sur Cahors échoueront à Agen pour le plein – sortie de la zone par WA et W, poursuite sur le terrain de Marmande et directement sur Libourne.



*Et on refait la navigation... !*

C'est dans les moments comme ceux-là que finalement, je suis bien contente d'être en queue de peloton : j'ai un peu plus de temps pour préparer ma navigation ! Tout est à refaire... En aviation, je ne me suis fait peur qu'une fois : avec un rotor qui a failli m'envoyer au tapis pour de bon. Vu ce qui risque de m'attendre et la durée de la navigation (220 nautiques) qui peut être multipliée par deux si le vent ne faiblit pas au fil du parcours, cela peut me faire un vol de 4 heures ! Quatre heures en se faisant brasser dans tous les sens, ça peut paraître long, surtout en étant toute seule. Alors lorsque que le Commissaire Général demande des volontaires pour prendre à leur bord un commissaire pour l'étape, je n'hésite pas une demi-seconde ! Je prendrai avec moi Charles, le commissaire « mécanique » du tour...



*Alignés sur une piste, museau dans le vent...*

Premier départ à 14h. D'ici là, réparation de la navigation et deux tours de piste avec un instructeur pour tous ceux préférant vérifier leurs compétences par vent violent... Par sécurité, je choisis d'en faire : je n'ai jamais testé le Bravo par ces vents ! La pauvre bête est arrachée du sol en moins de 300 mètres, l'altitude du circuit est atteinte en milieu de piste, et posée sur moins de 150 mètres ! A priori, tout va bien pour moi. Sacré petit Bravo, tu te montres bien docile !

Toutes les grosses installations sont démontées et chargées dans le camion et l'Antonov. Les avions bougent dangereusement malgré leurs amarrages vérifiés maintes fois. Les Cessna sont les plus sensibles : pas question de les laisser comme ça, perpendiculaire au vent ! Devant nous, une piste fermée : on aligne nos bêtes sur le côté, museau dans le vent et on se dépêche de les réamarrer avant qu'ils ne se retournent.

Les premiers avions s'en vont : impressionnant de les voir grimper aussi vite et d'atteindre leur croisière en bout de piste ! Le vent n'a pas faibli : toujours 40kt dans l'axe. Avant de songer au départ, je vais encore remercier les mécaniciens de la place qui se sont occupés de nos avions et du mien. Un drôle de Cessna est devant leur atelier : celui là, c'est sûr, il ne fait pas partie de la caravane ! Dans des couleurs oranges et rouges, on peut y voir sur la dérive un casque de pompier au milieu de flammes avec écrit « Sapeur Pompier 66 » : un Cessna équipé de caméras diverses servant à la détection des feux de forêt.



*Un Cessna nommé « Horus »*

Son problème du jour : un rapace s'est approché un peu près et a percuté en plein vol un des haubans. Il y a des traces de sang un peu partout sous l'aile mais il ne semble pas être abîmé : une chance ! L'oiseau écrasé ailleurs, les dégâts auraient pu être beaucoup plus problématiques et pour l'avion, et pour les pilotes. Ces derniers l'ont ramené dare-dare au bercail pour le faire vérifier.

Au milieu du trafic commercial, nos départs se poursuivent. Mais quels sont ces avions qui s'agitent, là-bas ? Des trackers ! Perpignan a effectivement un pélicandrome sur son site pour l'approvisionnement en eau de ces avions – qui diffèrent des canadiens en ne pouvant pas écopper. Un incendie de forêt s'est déclenché sur un versant de montagne, à proximité : avec la tramontane qui souffle, il faut faire très vite pour limiter la propagation du feu.



*Un des Trackers*

Dans les derniers à partir, Charles me rejoint et nous faisons un ultime point sur la route à suivre. Il s'installe et je fais de même après avoir désamarré l'avion au tout dernier moment : il bouge énormément, de même que les voisins. Mise en route, roulage : au revoir Perpignan ! Solidement harnachés, nous décollons sur la même distance que ce matin. Comme les autres, nous atteignons notre altitude de croisière en fin de piste. Cap sur E puis le Cap Leucate pour un dernier court transit côtier. C'est magnifique. Attention à l'ULM tirant une banderole au dessous de nous, quelques photos de ce spectacle et on se prépare à la suite.



*Dans un sens... puis dans l'autre : c'est superbe.*

Nous avons tout le loisir de profiter du paysage : l'avion n'avance pas. On tourne pour rejoindre Lezignan : à partir de maintenant, le petit Echo Tango va se faire secouer les plumes dans tous les sens ! Quitter Perpignan, se mettre en veille sur Carcassonne, afficher le code transpondeur donné tout à l'heure, longer l'autoroute pendant plus de quarante nautiques : c'est marrant, j'ai l'impression qu'en bas, les voitures nous doublent ! Tient, un 737 qui se pose à Carcassonne. On poursuit tout droit. A ma droite, Charles maintient : on avance vraiment pas !

Castelnaudary, le lac, contourner Toulouse : sur ce tronçon, un seul repère est un peu caractéristique. Attention à l'anticipation de la dérive : le vent est aujourd'hui mon ennemi. Changer de transpondeur, s'annoncer à Francazal : zone inactive. Et bien on va se mettre sur Toulouse Info ! Le n°21 m'a dépassé il y a quelques minutes.



*Dans le lointain, tout là-bas au bout, la ville rose...*

*Tour Aérien 21 :* Toulouse Info, Tour aérien 21, on souhaiterait confirmation que les zones de Francazal sont inactives

*Contrôleur :* (gros soupir) Oui, elles le sont.

*Tour Aérien 21 :* Et on aimerait savoir pour les codes transpondeurs lesquels on doit mettre car on en a deux mais puisque les militaires sont inactifs, on ne sait pas trop.

*Contrôleur :* De toutes les façons, c'est le bordel, y en a qui sont en 54 quelques chose, d'autres en 7'000, d'autres en 61... c'est du gros n'importe quoi alors je m'en fous.

...

*Tour Aérien 06 :* Toulouse info, Tour Aérien 06, bonjour.

*Contrôleur :* Vous voulez quoi ?

*Tour Aérien 06 :* Heuuuu, simplement vous informer qu'on était sur la fréquence pour avoir l'information de trafic.

*Contrôleur :* Vous n'avez qu'à rappeler en sortie de zone.

Du haut de mes 2'000 pieds, je rigole dans mon Bravo en entendant la conversation... Charles, lui, beaucoup moins : « j'espère seulement qu'un avion commissaire entend ça et réagira ! C'est inadmissible d'avoir un interlocuteur comme lui. Tu lui souhaiteras une bonne soirée en quittant... »

C'est déjà nettement moins turbulent par ici. J'intercepte le directionnel du VOR au-dessus de la deuxième autoroute croisée : pile où je devais ! Je poursuis sur la balise d'Agen. Je croise les axes de Muret, j'aperçois Toulouse au bout de mon aile droite puis je n'omets pas de quitter Toulouse info comme il se le devait : « Tour Aérien 06 en sortie de zone pour quitter, merci de votre service et bonne soirée Monsieur !!! ». J'hésite à passer sur la fréquence d'un petit terrain qui m'est bien familier pour passer un petit bonjour : en début de soirée, ils doivent encore être tous en l'air ! Je me résigne à enchaîner avec Agen pour m'y poser. Le vent a faibli et je pourrai rejoindre Libourne en direct. Mais on m'attend pour le refuelling...

ATIS, point d'entrée de la CTR, clearance, je poursuis...

- Tour Aérien 06, vous prolongerez votre vent arrière pour laisser passer un IFR, je vous rappelle.
- On prolonge la vent arrière, Tour Aérien 06

(au bout de quelques minutes)

- Tour Aérien 06, vous ne nous avez pas oublié ?
- Non non, vous êtes toujours numéro 2 je vous rappelle pour rentrer en étape de base, prolongez la vent arrière
- Négatif ! Je vais emplafonner la ZIT de Golfech si je poursuis ! Je fais des 360 de retardement.
- C'est reçu, vous pouvez virer dès à présent en étape de base, rappelez finale ...

Me voilà en très longue finale sur Agen la Garenne. Pour le coup, nous n'avons pas vu leur fameuse arrivée IFR... « Tour Aérien 06, autorisé à l'atterrissage piste 29, le vent du 80 pour 10 kt » Changement notoire par rapport à Perpignan ! On va essayer de faire un bel atterrissage pour Charles, qui visiblement regrette le confort du DR400... Kiss landing, sous un commentaire de mon hôte. Direction la pompe car il va falloir vite repartir !



*Les couleurs de la fin d'après-midi sur les paysages bien plats du bordelais*

Il n'y a plus qu'un Robin devant moi et je pourrai abreuver ce goinfre d'Echo Tango. Bilan carburant ? Douze litres d'écart ! Ahem... Heureusement qu'il ne comptera pas aujourd'hui, puisque tous ne se sont pas arrêtés sur le trajet. C'est reparti pour Libourne, avec un avion commissaire qui décolle derrière moi : j'étais la dernière à devoir me poser ici. Il est 20 heures passées : le soleil est bas sur l'horizon et pile en face de moi. Je ne vois rien devant ! Cap sur Marmande : rester entre l'autoroute et la Garonne en naviguant en regardant latéralement. La visibilité qu'offre le Bravo est superbe avec sa verrière en forme de bulle. Il nous offre une vision à 360°. J'en profite pour me retourner et admirer les magnifiques couleurs que nous présente le soleil couchant.

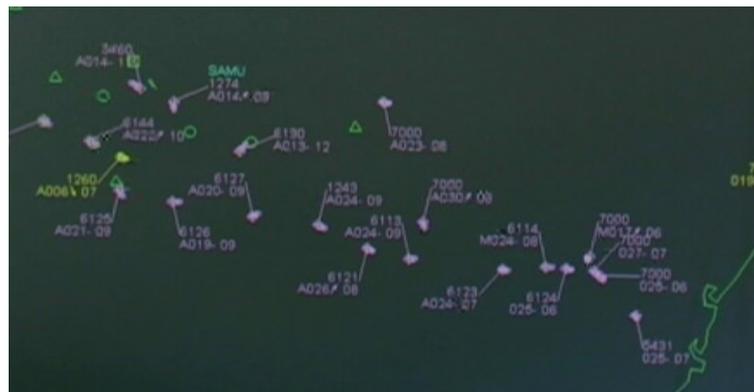
Marmande. Le prochain terrain sera Libourne, enfin ! La navigation se complique : aucun repère jusque là-bas sinon des petits villages ici ou là, mais je n'ai presque aucune visibilité devant. Un petit crochet sur la route mais je me recadre : terrain en vue ! Dommage que cette navigation ne soit pas notée !

- Libourne du Tour Aérien 06, on a visuel sur les installations, on passe à la verticale et on se reporte vent arrière pour la 22.
- Vous voyez la piste ?
- (gros moment de doute : cette question n'est en général pas bon signe) Heuuu, ouiii !
- Alors serait-il possible de prendre plutôt une base directe ?
- (soulagée) Heu, oui, on peut ! On peut !
- Alors prenez une base directe et rappelez établi finale 22, pas d'autres trafics en l'air à cette heure-ci, vous arrivez après le rush !



« Libourne TWR bonjour ! Attention à la turbulence de sillage d'un canard au décollage. »

Il est 20h45 quand je retrouve la planète : un beau et long vol. Les couleurs rosées sur les vignes sont fantastiques. J'arrive avant-dernière : ceux qui étaient derrière moi avait un long-range et n'ont pas eu besoin d'escale technique. « Faut pas s'étonner, c'est la Suisse ! » me lanceront gentiment quelques collègues... Une fois de plus, je me dépêche d'amarrer mon fier destrier avant de rejoindre la troupe.



Entre la caravane, les autres VFR et IFR : du monde sur le radar!

Un des contrôleur, en rigolant, vient vers moi et m'annonce : « Je t'ai chopé à mon radar à 50kt de vitesse sol. On a cru devoir vous dérouter, toi et les suivants, à cause de la nuit aéronautique ! » 50kt. Ça ne m'étonne pas ! Jusqu'à Castelnaudary, on s'est vraiment traînés et les voitures nous doublaient... A titre de comparatif, le plus rapide a mis un peu moins de 2 heures alors que le plus lent a mis 7 heures ! Oui, bon, d'accord, c'était le camion du TAJP qui nous a suivi par la route...

Les vols que nous aurions dû faire aux enfants de l'école du coin ont été effectués finalement par l'aéroclub, puisque nos arrivées ont été encore retardées. Dommage car l'expérience aurait été plaisante, même si je n'aurais pas fait partie des avions retenus. L'Antonov et le Stinson effectuent des baptêmes au soleil couchant pour les locaux, enchantés.



*Le Stinson aux couleurs d'Al Capone...*

La fabrique des avions Stinson fut fondée en 1920 aux USA. Le « Reliant » était le plus luxueux avion du monde à cause de son somptueux équipement : intérieur plein cuir, boiserie en bois précieux et chrome. Il peut emporter jusqu'à quatre passagers et plus de 1300 avions « Reliant » ont été livrés. Il n'en reste plus que trois en état de vol en Europe.



*... et son magnifique tableau de bord*

« Excusez-moi mais je me demandais ce que c'était, votre avion... » L'attrait du Bravo a encore frappé, même dans ce paisible coin où il fait bon vivre.

Libourne : un petit terrain tranquille au milieu des vignes. L'accueil est très chaleureux par tous les membres du club présents. Sud-Ouest oblige, nous voici devant un somptueux buffet en guise « d'entrée » ! Grand changement par rapport aux plateaux-repas devenus habituels... S'en suivront encore et encore d'énormes platées. Ouf ! Pendant ce temps, l'heure tourne...

Encore un briefing pour terminer la journée : pas grand monde arrive à suivre à minuit ! Il sera donc vite expédié avant de rejoindre le gîte du jour, perdu quelque part en pleine cambrousse à 30 minutes de car de l'aérodrome. Ici, c'est certain, aucune chance de virée nocturne quelconque ! Les commissaires peuvent être tranquilles ! Et la température s'est diablement rafraîchie par rapport à la canicule.



*Chargement des 45 enregistreurs de vol...*

Un gîte rural nous attend. Du très sommaire. Première surprise : il n'y a pas assez de places pour tous ! Les commissaires censés nous accompagner doivent prendre congé de nous. Par chance, l'un des trois est d'ici même – ce qui facilitera un peu la réorganisation surprise au milieu de la nuit. Deuxième surprise : pas de draps ni couvertures ! C'est donc en combinaison de vol que beaucoup passeront la nuit : il fait bien froid. Au lever du jour, la température doit bien se situer entre 5 et 10°. Crève assurée pour tous après les 40° connus les jours précédents !

C'est aussi ça, le Tour.



*Arrivée sur Libourne dans les couleurs du couchant*

## Plein Nord

Le terrain rejoint, les avions sont trempés de rosée : il n'y a plus qu'à passer un coup d'éponge et ils étincelleront comme au premier jour. Le plafond est bien bas. Il va falloir attendre que ça se lève ! Problème : à Saint-Nazaire, ce sont les entrées maritimes qui nous bloqueront en cas d'attente prolongée ici... La vie de Commissaire Général – celui qui finalement a le dernier mot sur ces décisions – n'est pas toujours simple !



*Rosée matinale*

La matinée commence par la suite du briefing de la veille et la préparation de navigation : les départs seront retardés à cause de la météo. Visite de ma mère dans la matinée : s'étant réfugiée bien vite sur la côte atlantique dès la chaleur revenue à Genève, elle n'avait pas vu sa chère fille et son nouvel avion. Curiosité, envie de voir à quoi tout ce cirque pouvait bien ressembler et comprendre si l'hystérie des dernières semaines de sa progéniture était vraiment justifiée, l'ont menée jusqu'ici.



« Ma fille est folle » dit-elle une fois de plus en me voyant dans ma combinaison bleue avec mon engin noirci d'autocollants de toutes parts. Petites séances photos pendant que les collègues préparent leur navigation et interrogatoires d'autres personnages passant pas là : « C'est quoi comme avion ? ... » ; « Je vois que vous êtes de Genève... Les arbres au bout de la 05 n'ont-ils toujours pas été rasés ? J'y ai volé de nombreuses années et j'étais basé à Annemasse ». La terre est définitivement petite.

France3 Aquitaine est venu faire un reportage sur le passage du TAJP dans la région : on en profite pour faire la photo officielle sur l'Antonov. Les bleus grimpent dessus pour rejoindre les ailes supérieures du biplan : résistant l'engin ! Huit bleus sur chaque aile, quatre sur le capot, le reste de la caravane en bas. Ma mère flashouille au côté des photographes officiels du tour, des journalistes venus pour l'occasion et des cameramen.



*Placement des bleus sur l'aile de l'Antonov, sous les directives de « Phil », le pilote*



*Photo officielle du TAJP 2007*

Avec tout ça, il faut quand même que je songe à préparer ma navigation ! Surtout que je ne la sens pas du tout, celle-là. Vol de transit jusqu'à la Roche-sur-Yon puis début de cette deuxième et dernière navigation notée : une belle boucle tout autour de la TMA Nantes 2 avec une série de points plus ou moins possibles ou impossibles à trouver dans le paysage. Je prends congé de ma mère qui s'étonne de l'ambiance studieuse qui règne dans la « salle de briefing » (pardon, le hangar transformé) où tous les bleus sont couchés sur leur log de navigation.

Pour le transit, premier point tournant avec Aquitaine info à la radio : il s'agira de trouver un des nombreux échangeurs après avoir traversé une zone forestière, puis croisement d'une autre autoroute avec une ligne à haute tension. Ensuite, il faudra chercher une route qui converge vers une voie ferrée sans la traverser, entre Royan et Saintes. Nous remonterons alors plein Nord pour croiser les axes de Rochefort jusqu'à l'intersection d'une route et d'une voie ferrée, à l'Est de la Rochelle. Le dernier point non noté nous amènera sur un pont routier au-dessus d'une autoroute encore, à l'ouest de Fontenay-le-Compte. Changer de transpondeur, s'annoncer sur Nantes Info et continuer le chemin.

Le premier report de la navigation notée est une intersection de route et de voie ferrée puis changement de carte en l'air pour passer avec la Nord-Ouest : si les cartes françaises se recoupent bien entre l'Est et l'Ouest, elles s'arrêtent net entre le Sud et le Nord ! Vu l'espace restreint des cockpits, il vaut mieux avoir plié sa carte au préalable et l'avoir prête à l'emploi. Le deuxième point de passage consiste en un croisement autoroutier : ouf, au moins lui sera évident. Puis, cap sur une petite ville en jaune sur la carte, dans le lointain : entre, les repères

inévitables se font rares. Ensuite, il faudra trouver une aire d'autoroute – encore une – avant de viser la pointe ouest d'un petit étang puis directe sur le point N (à savoir un gros croisement de lignes électriques) au Nord de Saint-Nazaire.



*Fire-car Libourne, prêt à intervenir !*

Le contrôleur aérien attaché au tour part dans son TB10 rejoindre le centre de contrôle de Nantes pour veiller sur nous, lorsque nous nous égarerons dans ce plat pays d'ici quelques heures. Une heure après, les premiers départs des bleus s'effectuent : direction le Nord ! Attendre, encore et toujours. J'en profite pour donner un biberon d'huile à mon bébé qui en réclame : petit Echo Tango, il faut que tu sois en forme pour me mener à bon port !

L'aire de parking saturé devient déserte : notre tour arrive. A Libourne, un contrôleur perché sur une chaise suffit pour donner les autorisations de décollage ! Plein gaz. Petit Echo Tango prend l'air : nous quittons le circuit, direction le premier des nombreux échangeurs autoroutiers du jour... Un morceau de forêt à traverser avec l'autoroute en sortie : pas de problème ! Pour trouver le suivant, il va falloir repérer la voie SNCF que je scotcherai sur mon aile droite jusqu'à ce qu'elle parte au nord et je devrais tomber à peu près juste. Je n'ai pas vu la ligne électrique mais je ne devrais pas être trop mal située par rapport aux routes, dehors : les trouver sur le terrain n'est pas évident. Tout est plat, beaucoup de vert et marron...



*Libourne tour, autorisé décollage...*



*Plates contrées...*

Royan sur la gauche et surtout, la côte ! Garder cette dernière sur la même position par rapport à l'aile gauche. Rochefort, La Rochelle avec une colonne d'épaisse fumée sur la ville – signalée sur la radio par plusieurs avions : probablement un incendie d'entrepôt. Le dernier passage obligé avant le début de la navigation notée : un pont sur autoroute. Lequel ?! Le plafond se charge un peu plus et descend : croisière à 1'000 pieds.



*Tonnay-Charente, Rochefort et l'Atlantique*

Et ce que je redoutais survient : confusion du pont me permettant de suivre ma route sur le premier point tournant noté. Je suis partie trop à l'ouest et je n'ai pas vu mon erreur tout de suite. Du coup, impossible de trouver le point initial de la navigation. Je sais ne pas y être passée et je ne peux faire de manœuvre excédant  $90^\circ$  d'écart par rapport à la route initiale pour le trouver. Une telle manœuvre est strictement interdite : au milieu de cinquante avions se suivant à la queue leu leu, elle pourrait avoir des conséquences critiques. Par sécurité, donc, je préfère mettre de côté le classement, qui sera forcément très pénalisant en n'ayant pas circuité à la verticale de ce report obligatoire. Je poursuis sur le deuxième point de report imposé, en essayant de me recadrer. Heureusement facile à trouver, il s'agit d'une intersection de deux autoroutes que je vois rapidement, ce qui me permettra de reprendre proprement sur ma route.

Les autres reports se suivent : je tourne un peu trop en avant sur l'un, en ayant une vision dégradée vers l'avant avec le long capot du Bravo et l'effet de para-axe avec l'altitude. La région est vraiment plate et par rapport aux Alpes, c'est déroutant : je suis bien contente d'avoir un VOR en état de marche pour confirmer mes positions ! Le reste de ma navigation se passe impeccablement bien mais ce sera trop tard : c'est l'écart maximal qui compte ! Et l'écart que j'ai par rapport au point initial est de 5 nautiques. Les pénalités tombant dès 0,2 nautique d'écart, le résultat fera très mal !

Fin de la navigation avec, entre temps, un petit bonjour d'un avion commissaire qui en a profité pour faire quelques clichés air-air et un Robin qui m'a coupé la route sur l'avant dernier tronçon, sans crier gare. Saint-Nazaire : ville grise et triste. Autorisée base directe main droite : trouver la piste d'abord ! Elle se dresse devant moi, perpendiculairement. Intégration standard, posée : le ciel s'obscurcit encore un peu plus. Accueil immédiat dans un grand sourire des rouges de l'aéroclub de l'Estuaire. « Bienvenue à Saint-Nazaire ! ».



*Arrivée bien sinistre à Saint-Nazaire !*



Je finis de remplir le log de navigation et m'empresse de rendre le tout avec l'enregistreur de vol : j'ai fait un peu de tourisme sur ce vol, cela risque de me coûter cher ! Effectivement, les résultats tombent dans la soirée. Sur les quelques 200 points octroyés à la navigation, j'en ai 10 ! Je suis donc bonne dernière : dommage ! J'avais pourtant bien réussi à retrouver ma route et à ne plus la quitter...

*Vite ! Vite !*

Un duplex de France 3 est installé pour une interview en direct d'un des candidat de la région puis, briefing pour la journée de demain : vol en équipage et visite de l'usine Airbus. Le premier du classement général volera avec le dernier, le 2<sup>ème</sup> avec l'avant-dernier et ainsi de suite. Les équipages sont imposés comme cela sera le cas dans notre future vie professionnelle : il y aura plus d'affinité avec certains collègues que d'autres et nous devons faire avec ! Je n'ai pas à me plaindre de mon coéquipier avec lequel j'ai déjà sympathisé, Antoine Parmentier, un Bourgeois. Puisqu'il a une vitesse propre plus élevée que la mienne, il sera le pilote et je serai navigatrice.

Direction un lycée au bord de mer pour déposer tous les bagages avant de rejoindre « La Taverne de Maître Kanter » où nos hôtes nous ont organisé une agréable soirée. De retour dans notre lieu de villégiature au bord de l'océan, certains se lâchent de plus en plus... Petites balades nocturnes les pieds dans l'eau pour un groupe, visionnage de reportages aéronautiques pour un autre, expédition nocturne dans un bar pour quelques uns, ...



*Lumière menaçante en début de soirée sur l'estuaire.*



*Souvenir de la rencontre de l'avion commissaire...*

## Excursion Nantaise

La météo s'est améliorée malgré des plafonds encore bas. Pour cette navigation en équipage, notre Commissaire Général a dû mettre à contribution toute son imagination sans fin pour nous concocter un circuit des plus tordus que jamais. Toujours le même principe : une belle boucle en dessous des zones de Nantes en passant sur des reports dénichés au plus profond de ses délires...

Traverser l'estuaire de Saint-Nazaire à la hauteur de la fameuse station de Pornichet, aller tout droit sur un croisement d'une voie ferrée simple et d'une route ; poursuivre vers l'un des nombreux villages plus au Sud, traverser une zone de marécages (et vu la pluie de ces derniers jours, toute la région ressemble à un immense marais) pour aller trouver l'échangeur routier le plus au Nord de la ville de Challens parmi les six alignés ; franchir une zone quasi-désertique pour un autre échangeur sur une autre autoroute – il s'agira de trouver le bon sur les onze qui se suivent à un demi-nautique chacun – puis, viser une convergence de deux voies ferrées au sud-est d'un petit bled ; continuer sur un pont (parmi tant d'autres, évidemment) enjambant une autoroute ; trouver le ruisseau qui passe sous une autre autoroute(!!!) ; encore un échangeur sur une énième autoroute et comme dernier point, un ultime échangeur sur une dernière autoroute avant de retourner sur la planète. Ouf !



*Préparation minutieuse de nav'*

Je m'envolerai en place droite du DR400-120 n°43 – avion de mes premières expérimentations aéronautiques – de l'Aéroclub de Bourges. Un ultime briefing pour les consignes sur la navigation aérienne et les départs sont donnés. Un vent modéré avec rafales du Sud-Ouest souffle sur la région : ne pas oublier de le prendre en compte, surtout pour la traverser de l'estuaire ! Je compare une dernière fois ma navigation avec celle de mon pilote et nous rejoignons la bête pour effectuer la prévol et s'installer. Comme à Libourne, les amarrages et désamarrages des bestiaux se font dans une terre facile... Une fois les installations terminées, le plateau-repas est liquidé dans l'avion au milieu des cartes et des chronomètres qui tourneront à plein régime dès l'ordre de la mise en route des commissaires. On s'est mis d'accord : je m'occuperai de remplir le log de navigation et des chronomètres pendant qu'il ne s'occupera que de la trajectoire.



*Briefing : NOTAM = No soucaï !*

Heureusement, à deux, le tout sera peut-être un peu plus facile si la coordination est bonne. Je ne regrette pas d'être navigateur : le travail risque d'être intense et la bonne entente du binôme « pilote-navigateur » obligatoire. Au total, c'est dix autoroutes que nous croiserons ! Truc de fou !!! Si la température extérieure est toujours un peu fraîche, voilà de quoi nous réchauffer.



*Le parking toujours aussi impressionnant avec comme fond le pont de Saint-Nazaire*

Un avion revient se poser : il avait oublié son enregistreur de vol. Petit coup d'œil derrière, le nôtre est bien là et est activé. Pressé d'en finir avec cette navigation peu commune, l'attente du signal de mise en route semble interminable. Les premiers sont à peine arrivés qu'on nous donne l'ordre de démarrer : à nous !

Toujours la 26 en service : cheminer au nord de l'autoroute jusqu'à W1, prendre ensuite à gauche quand les habitations se feront un peu moins denses dessous, puis viser la pointe de Chemoulin. Au loin, je fais remarquer à mon collègue l'immense anse de La Baule qu'on peut deviner ainsi que son terrain – sur lequel nous devons atterrir initialement si son Maire ne s'était pas opposé de toutes ses forces à notre venue. Altitude de croisière pour cette première partie : 500 pieds. Saint-Nazaire étant à 13 pieds QNH, c'est la première fois que je vois tenir un 500 pieds tout rond sur l'altimètre ! Par la suite, on pourra peut-être espérer monter jusqu'à 1'000 pieds si la météo le permet.



*Saint-Nazaire et ses fameux chantiers navals*



Début des festivités. Le vent du Sud-ouest, gare à la dérive ! De l'autre côté de l'estuaire, nous devrions trouver deux villages côtiers successifs et passer juste au Sud des deux et au Nord du suivant. Pour anticiper la dérive, tirer un peu plus au Sud, le vent nous ramenant au Nord. Hélas, il y aura une légère surcorrection qui nous fera écarter de la route initiale de quelques dixièmes de nautique. Nous poursuivons : trouver cette voie ferrée simple dans ces paysages gorgés d'eau où tout se ressemble. On doit passer à gauche d'une ville : probablement celle qui est là-bas ? Je m'offre le luxe de faire fonctionner un peu le VOR pendant que mon acolyte cherche toujours cette voie ferrée : c'est bien cette ville, là, sur la carte. La voie ferrée : enfin ! Je savais qu'il était doué, Antoine ! Bon et bien la voie ferrée tourne en direction du Sud-est juste après le croisement au dessus duquel nous devons passer. Mouais, ça a l'air de correspondre. Suivant !

*Côte bretonne : dépaysement assuré !*

Le point jaune traversé par deux routes secondaires en son centre. La forêt, là, il faut passer sur ses deux « prolongements ». Bof, dehors, tout est vert mais pas de concentration d'arbres pour autant. Là, l'embranchement d'une voie ferrée : notre village est juste après ! Gagné ! Cap sur le 180° pour trouver le premier échangeur du circuit. Quelques photos au passage pour pouvoir raconter l'aventure aux copains. Pas grand-chose comme repère sur ce tronçon : ce sera par rapport aux formes des routes ! Au loin, la ville de Challans avec son périphérique qu'on ne devrait plus tarder à voir. C'est bon. Le suivant, c'est un autre échangeur parmi une pléthore d'autres : il faudra arriver juste dessus sinon c'est fini !



*Désertique et humide...*

Chercher une route toute droite un peu plus marquée que les autres pour arriver au premier village intermédiaire, la coller sur le côté gauche de l'avion jusqu'à Legré qui se trouve dans le 180° du VOR de Nantes, continuer tout droit pour traverser le canal et avec un peu de chance, sur l'échangeur quelques minutes après. Deux sont un peu plus proches que les autres : il faudra aller sur celui étant le plus au sud mais pas trop quand même !

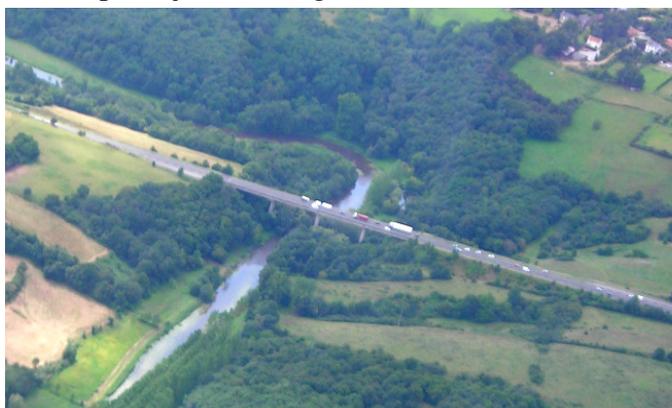
Autoroute et échangeur croisés : on verra bien si c'était le bon ! Remonter quelques secondes la voie rapide jusqu'au travers du terrain de Montaigu et trouver la convergence des deux



*Le « bon » est en dessous ; lui, c'est celui d'à côté !*

lignes SNCF. Si on suit celle qui est juste à ma droite, elle devrait nous amener droit dessus et c'est ce qu'on fait. Le prochain report est plus sportif : un pont au-dessus d'une autoroute. Oui mais, lequel ? Deux sont parallèles et très proches, orientés vers 10° : il faudra aller à leur gauche. Le nôtre est légèrement incliné vers les 340°. Je vois l'autoroute bien perpendiculaire grâce au flux incessant des camions et je cherche les routes passant par-dessus. Vas-y Antoine, il est juste à tes 12h30 !

Le prochain défi consiste à trouver le ruisseau passant sous l'autoroute voisine... « Entre, tu vas traverser une route toute droite orientée vers les 20° » dis-je à mon pilote. Il faut naviguer entre deux villages, puis un carrefour en croix de deux routes secondaires. Je vois la Loire qu'il faut franchir et j'aperçois aussi l'autoroute – grâce aux camions toujours – par contre, le ruisseau, non. Passer sur la Loire entre les deux point jaunes, tangenter le second sur sa droite et nous devons être sur ce satané ruisseau. Tiens, un château en dessous ! Logique, vue la région, mais pas marqué sur la carte, lui... Quant au ruisseau, bonne remarque de mon coéquipier : « cherche le bosquet qui délimite son bord car l'eau, tu risques de ne pas la voir » ! Et c'est effectivement ça. Au tout dernier moment « tiens, regarde, il est là le point ! » me dit-il fièrement. Arfff ! Sacré travail d'équipe. Une fois c'est lui, un autre coup c'est moi, ...



*Une fois dessus, ça paraît simple...*

Cap sur le prochain point tournant : un échangeur à proximité de Nozay. Quatre se suivent : il faudra passer sur le deuxième en partant du Sud, Nozay sur la droite et une route toute droite partant vers le Sud-Ouest sur la gauche. Entre ? Et bien, il va falloir de nouveau jouer avec les routes et les carrefours... Pour le dernier report – un échangeur à l'ouest de Pontchâteau – même principe avec une forêt domaniale comme gros repère en plus. Il va falloir passer dessus, au Nord de la lisière Sud (!). La route toute droite, le ruisseau qui serpente, la voie ferrée qui fait un coude, Pontchâteau, le nœud de lignes électriques : élémentaires ! Allez, retour au sol maintenant !

« C'est le plus bel atterro que j'ai jamais fait ! » me lance Antoine. Eh oui, il y a des jours où tout est nickel ! Faire le bilan carburant, rendre toute la paperasse aux commissaires avec l'enregistreur de vol, rattacher l'avion... Ce vol a été probablement le plus instructif de tous ceux que j'ai pu faire jusqu'à maintenant ! Sensationnel de pouvoir se corriger mutuellement en se donnant des astuces au fur et à mesure ! C'est vrai, j'ai eu beaucoup de chance : tous les équipages n'ont pas été aussi harmonieux que le nôtre... « Merci Antoine ! » « Merci à toi, Bulle ! ».



*L'équipage du jour*



*Tour Aérien 43 établi finale 26 à Saint-Nazaire*

Premières impressions au sol avec le reste de mes collègues : eux aussi ont été enchantés par l'épreuve et par leur coéquipier respectif. Super sympa, à refaire absolument ! Gros dommage que nous n'ayons pas pu faire la première manche à Libourne. Je me serais bien testée à l'épreuve des photos à trouver dans le paysage, type rallye aérien, également.

Débriefing, briefing, rebriefing comme à l'accoutumée. Demain, vol de transition jusqu'à Tours. Dévoilement de la navigation et le principe est simple : tout droit vers l'Est. Pontchâteau, un échangeur, passer au travers d'Ancenis au nord de la ville et de l'autoroute,

traverser une première fois la Loire à Angers, passer au Sud de la ville, retraverser le fleuve plus loin, se promener au dessus du parc « Loire-Anjou-Touraine » et cheminer le long de la Loire jusqu'à Tours. Mais aujourd'hui, le temps presse, nous sommes attendus...

Direction l'usine d'assemblage d'Airbus, à quelques centaines de mètres de notre parking, pendant que l'Antonov et le Stinson finissent leurs baptêmes de l'air pour les rouges qui ont tant oeuvré. Accueil par le responsable de la communication du site Airbus Saint-Nazaire, revenu de congé spécialement pour nous. Présentation rapide de l'entreprise et nous voilà parti pour découvrir des tubes monstrueux : à priori, ce serait des tronçons d'avion ! Tout y est : des petits, des moyens, des grands... On a le choix !



*Mais non mon Bravo, je ne te renie pas !*

Les plus gigantesques sont indiscutablement les tronçons de l'A380 : un seul de ses réacteurs est aussi large que le diamètre de l'A320 ! Nous ne voyons ici « que » les tronçons centraux : le tout est assemblé à Toulouse, les ailes étant fabriquées en Allemagne ; le cockpit à Méault et en Angleterre.

Nous pouvons grimper sur les « échafaudages » des différents tronçons : voilà un gros bestiau. La question du jour : combien de Bravo peut-il emporter ? Héhé... Les résultats de la navigation en équipage nous sont remis à la fin de la visite : Airbus remet des maquettes aux deux meilleurs équipages du jour. Antoine et moi arrivons 14<sup>ème</sup> sur les 23 avions : un peu déçus car nous étions vraiment sur le trait ! Mais les autres ne sont pas mauvais non plus et bon, nous avons vraiment profité de cette épreuve et c'est de loin le principal.

En avant pour retourner à la Taverne de Maître Kanter pour un repas avec des officiels. Ambiance encore une fois très conviviale avec un petit groupe presque inséparable depuis quelques jours. C'est vraiment énorme. On se refait une fois de plus le vol du jour, on se rappelle les plus grosses boulettes des uns et des autres sous l'œil attendri d'une portée de moineaux à la fenêtre juste derrière nous : eux, au moins, n'ont pas à se faire greffer des ailes en plus !

Plus on avance dans le calendrier, moins les bleus peuvent se contenir. Cette fois, y en a même un qui va quémander l'adresse d'un brasseur au patron des lieux, en vue d'une escapade plus tardive... Bien évidemment, les « jaunes » ne se doutent de rien et beaucoup ne le sauront même jamais. Heureusement que nous nous sommes revus quelques temps plus tard et que les protagonistes nous ont avoué leur forfait ! De retour dans nos quartiers de villégiature, dans un lycée en front de mer, la soirée se poursuit encore bien tard par d'interminables discussions et des séances photos. Demain, un vol à priori paisible nous attend si la météo ne fait pas de caprices et s'il n'y pas de dérive.



*Un troupeau de mouton en bord de piste : bienvenue en Bretagne !*

## Sur les bords de la Loire

La météo du jour est de nouveau sinistre. Les départs sont retardés : voilà qui nous laisse le temps de préparer le vol ! Log de navigation, feuille de briefing, la routine. J'ai depuis le début du tour une précieuse cargaison de règles données par un sponsor à l'attention des jeunes et des moins jeunes. Voilà un moment idéal, pendant qu'ils sont tous affairés consciencieusement sur leurs feuilles, pour en faire la distribution. Sur le chemin de mon avion, un rouge m'interpelle : le représentant d'une boutique de fourniture aéronautique intéressé par l'une des affiches fièrement portée par mon Bravo. Il me donne sa carte pour la transmettre à qui de droit.

Mon chargement comprend environ 300 règles à distribuer : elles sont incassables, pliables à volonté et de format pratique. On me fera remarquer que pour une école de pilotage, l'unité des milles nautiques aurait été une fort bonne idée plutôt que les seuls centimètres ! Tout le monde en a droit, même les jaunes, les marrons et les rouges. Certains – étant dans leur vie normale professeur – m'en prendront plusieurs pour leurs élèves n'ayant pas leur matériel. Distribution également aux bleus de la plaquette informative sur l'école en question : un large choix de qualifications type allant du premier Falcon au 320.



*Pierre, en pleine préparation de navigation*

C'est au tour de France 3 de venir vers moi : « c'est bien vous la Suisse du tour » ? Ils me demandent l'autorisation de m'interviewer et de me filmer lors de ma prévol pour faire passer un reportage sur le tour au 19-20 du jour de la Région Centre. En tant que rare représentante féminine et étrangère, une pierre deux coups. Proposition acceptée évidemment ! Ils vont suivre sur l'étape Antoine Parmentier, mon coéquipier de la veille, en tant que représentant de la région Centre.

Préparation terminée, consignes pour les communications radio et code transpondeur pris, on attend tout en discutant, en allant fouiller – sur les différents portables – le contenu du site internet du tour, et la chanson officielle de la cuvée 2007 du TAJP nous est révélée. Entièrement composée par une équipe de bleus, elle appuie sur l'ambiance générale qui règne sur le tour.

## Chanson du 53e TAJP

(sur l'air de « Aux Champs Elysées »)

Refrain :

Au Tour aérien (...), Au Tour aérien (...),  
De Grenoble à Perpignan  
Quand y'a d'la pluie, quand y'a du vent  
Ça se passera toujours bien  
Au Tour aérien.

#1

J'm baladais dans mon Robin  
Un peu paumé, l'air de rien  
Qu'est-ce que je pourrais faire de bien  
Après ce mois de juin  
N'importe quoi, mais en avion  
J'ai passé les sélections  
Et me voici maint'nant en combinaison.

#2

Dès le matin au briefing  
Dans le Mistral quand ça swingue  
Tout ça plus la météo  
Ça a été chaud  
Mais grâce aux jaunes et aux marrons  
Y'a pas à dire tout tourne rond  
Et si on n'avait pas Éric, ça s'rait la panique.

#3

Et puis le soir, on trace la nav  
Au dortoir, parfois sans drap  
On repense à la journée  
A peine terminée  
À coup d'Holas, de bans zobés  
Nous les avons tous acclamés  
Et ceux qui nous ont accueillis  
On leur dit merci

Deux anciens du tour viennent nous rendre visite : l'un était vainqueur, le deuxième a fini 39<sup>ème</sup> sur les 40. Aujourd'hui, tous les deux sont copilotes dans la compagnie nationale ! A l'image du leader actuel de la Patrouille de France qui avait également terminé dans les profondeurs du classement, inutile de prendre trop au sérieux l'esprit « compétition » qu'une petite minorité se borne à garder depuis le début. Le tour, il faut en profiter en maximum et ne surtout pas s'arrêter au classement car c'est une expérience géniale.

Les premiers prennent finalement le départ pour la base aérienne de Tours Val de Loire. Les départs se succèdent, toujours avec un intervalle de 3 minutes entre chaque décollage. Ici, pas de trafic commercial ni de Belouga pendant notre court passage. Pendant ce temps, France3 me filme en train de préparer le Bravo : nous ferons l'ouverture du journal télévisé !

Arrivée au milieu de la caravane, le temps s'est encore dégradé et les minima VFR ne sont plus respectés. On arrête les vols et s'est reparti pour un re-briefing catastrophe. Le Commissaire Général est en l'air et reste avec la première partie de la troupe.

Coups de fil un peu paniqués entre jaunes, appel à l'aide à l'ancien météorologue en charge du TAJP, resté cette année à Auch, d'où il nous fournit les tendances sur nos tracés au jour le jour. Il y aura un créneau, court, à ne pas manquer car le mauvais temps suivra à nouveau. Impossible de passer sur la navigation initialement prévue : on change une première fois. La météo devrait s'améliorer dans une heure et demie. Au lieu de passer tout droit sur le 090°, on devra contourner la CTR de Nantes par le Sud jusqu'à Machecoul, puis tout droit sur le terrain de Cholet puis celui de Saumur, poursuivre sur Longeais – point de contact pour passer avec Tours – en contournant la ZIT de Chinon par le Nord et de là, rejoindre la base aérienne.



*Installation de l'engin*

C'est reparti pour une nouvelle préparation. Pour ce vol de transit, j'ai obtenu l'autorisation du Commissaire Général d'emmener à mon bord Julien, le cameraman du tour que je connais bien, depuis le temps. S'il est là, c'est peut-être un peu grâce à moi : c'est donc avec un sourire en coin qu'il installe sur le pauvre Bravo une mini-caméra. Il a décidé de la mettre sur la dérive. Problème : c'est une partie mobile ! Il en bave donc un peu mais après plusieurs expérimentations, il trouve une bonne position sans risquer de bloquer les commandes.

Pendant que nous sommes à nouveau en briefing puis en train de plancher sur la nouvelle navigation, lui, dort à poings fermés dans mon Bravo, au sec. Car du côté des jaunes et des marrons, surtout pour les plus jeunes d'entre eux comme Julien – ils se lâchent aussi durant les soirées ! Alors ils récupèrent comme ils peuvent...

La vingtaine de bleus présents ont presque tous terminé la préparation de ce nouveau tracé quand le commissaire général adjoint nous annonce une nouvelle modification de route. C'est donc reparti pour un re-re-log de navigation ! Ce ne sera plus le terrain mais la ville de Cholet puis Doué-la-Fontaine avant de traverser la Loire pour rejoindre, de là, la navigation initiale jusqu'à Tours. Pour ce vol, les avions étant équipés de GPS peuvent les décacheter sans pénalités. Je vais rester avec mon cap et ma montre...

Dans le petit Bravo, ça se réveille doucement... « Bubulle, passe voir le manuel de vol ». Effarouché de longues minutes sur la partie « voltige », Julien me propose de profiter de la caméra pour tester le tonneau barriqué... Ce personnage, je le connais depuis 3 ans : on a créé une association ensemble, je l'avais motivé ainsi qu'un troisième - également sur le tour - à passer notre licence de vol à voile l'été dernier, nous remettons d'ailleurs un stage planeur à la fin du tour et nous organisons conjointement des activités pour notre association.



*Les avions se mettent en place pour partir*

Tout jeune, l'air innocent, il est en fait intenable dans un avion : je ne compte même plus toutes les fois où il m'a fait des passages à 30 centimètres du sol en patrouille ! Mais c'est un bon, même si je n'adhère pas toujours à ses prises de risques, à mon avis, inutiles. Sa combinaison bleue, il la méritait haut la main mais une fuite de carburant lors des sélections lui a fait perdre sa place. Alors, entre « copains », on s'est arrangé pour qu'il puisse venir avec nous. Puisqu'il filme depuis quelques mois tout ce qui vole pour son loisir, on a réussi à joindre l'utile à l'agréable. Il est donc là, sur le tour, à filmer tout ce qui se passe pour la FFA...

Dans une demi-heure, il faudra partir. D'ici là, quelques clichés : un taxiway envahi de DR400 sagement alignés les uns derrière les autres, quelques stratus traînant sous les piliers du pont de Saint-Nazaire, un dernier au revoir à tous les rouges encore présents qui nous ont si bien accueillis, un petit café au passage et il faut se mettre en place !



*Les DR400 sont surreprésentés : 62% de la flotte des bleus !*

Après le décollage, virer à gauche après avoir passé le pont pour traverser l'estuaire en contournant la ZIT des chantiers de l'Atlantique et rejoindre le point W2 caractérisé par deux cheminées rouges et blanches, de l'autre côté de la Loire. Quelques bancs de nuages se baladent encore en-dessous de nous, même si nous ne sommes pas bien haut ! Là-bas, les cheminées.

Retraverser la Loire, trouver la voie ferrée qu'on va croiser, puis la suivre jusqu'au prochain point tournant. Une ville qui ressemble à celle qu'on cherche, le VOR qui s'établit : on est bon. Direction Cholet. Les derniers partis toute à l'heure ont vraiment dû subir de dures

conditions de vol Heureusement, très vite, les conditions s'améliorent. Se repérer à partir des routes et des villages. Là-bas, Montaigu, sur la droite. Tsss, à 1'000 pieds, on ne voit pas bien ce qui se trouve devant. Logiquement, tout droit, il devrait y avoir la ville de Cholet. Je traverse la Sèvre. Ici, le carrefour de la voie ferrée avec deux grand-routes, la rocade de la ville plus loin : c'est parfait !

Julien me réitère sa demande : « c'est dans ton manuel de vol, tu peux y aller, même si ton moteur n'est pas alimenté dos ! Allez, vas-y ! Sinon, je le fais moi ! ». Niet. « T'en fais pas pour le G-mètre, n'oublie pas que je suis mécano : je peux te le trafiquer si tu veux ! » Décidément, il a réponse à tout. Lui, il est lâché sur CAP10... Je comprends son envie mais la voltige, je n'en ai fait qu'une fois 18 minutes et avec le Bravo, mieux vaut ne pas trop pousser la bestiole au risque de s'occasionner des frayeurs avant même d'avoir pu faire quoi que ce soit...



*Sur les bords de la Loire...*

Après Cholet, nous pourrions grimper à 2'000 pieds. Tant mieux car pendant 25 nautiques, c'est le désert, excepté un petit morceau d'une sorte de rocade à double voie au milieu. Passer à droite du village, tangenter par la gauche le bled d'après, être à gauche de l'étang ovoïdal, tomber pile sur l'arrondi de la rocade, un point caractéristique et enfin, notre prochain point tournant en vue. Le cap, la montre...

Le prochain point, ce sera quand j'intercepterai l'autoroute reliant Tours à Angers, de l'autre côté du fleuve. Avant, couper les axes de Saumur en faisant attention aux éventuels trafics IFR ; passer sur les deux ronds jaunes qui se suivent d'une part et d'autre du canal et aller à droite de Longue-Jumelle, un village un peu plus grand que les autres. Traverser transversalement le parc naturel régional, quitter Nantes Info pour passer avec Tours, changer le transpondeur, redescendre à 1000 pieds pendant que le n°21 me double enfin (cela faisait bien 15 minutes qu'il était avec nous)...



*...et au fil des châteaux*

Tours. Tours et sa mythique « Ecole de Chasse ». Celle-là même qui fait tant rêver et souffrir à la fois. Trêve de songerie, j'ai un atterrissage à assurer d'ici quelques minutes avec une caméra à bord ! On va essayer de donner bonne impression. Mais où est donc le n°21 ? Je ne le vois plus alors que je m'annonce verticale terrain. Ahhh visiblement, il n'a pas pris le chemin le plus direct pour rejoindre la base ! Je prolonge donc ma vent arrière et ne répèterai pas la manœuvre d'un des bleus (toujours les mêmes...) qui - l'autre jour - est passé de n°3 pour l'atterrissage à n°1 en tournant en étape de base au niveau du seuil de piste pour passer devant les deux autres...



*Le Bravo en finale à Tours Val de Loire*

Deux Alphajets ayant la fameuse bande orange fluo sur la dérive – signe distinctif de l’avion école – attendent au parking : pas de doute, ces avions ont du voir défiler des prétendants. Rejoindre le parking à l’ordre des parqueurs, a dit le contrôleur. Je n’ai qu’à suivre le Tecnam se trouvant devant moi... Dommage que cette navigation n’ait pas été notée car j’aurais pu remonter dans le classement général ! Je termine lamentablement dans le gouffre, 41<sup>ème</sup>. Mais peu importe, j’ai appris beaucoup plus que ne reflètent les résultats. Ahhh si je n’avais pas fait l’erreur en allant à Saint-Nazaire, j’aurais été largement dans les 25 premiers. Tant pis ! Il reste encore la notation de ces logs de navigation et le dernier bilan carburant.

D’ailleurs, depuis le début, je suis en constante amélioration dans l’estimé de la consommation ! Si j’ai commencé le tour avec – sur la première étape – un écart de 14 litres, je le termine avec 1 litre de différence ! Au classement « challenge 0 panne d’essence », je récolte ainsi 98 points sur les 120 alloués à l’exercice, ce qui m’amène 24<sup>ème</sup>. Vu la bête, c’est un véritable exploit !

Pour l’heure, décharger l’animal, aller récupérer les badges pour circuler sur la base sans encombre et rejoindre mes camarades. Quant à Julien, il doit démanteler son installation et enlever tous les scotch... Vu l’arrivée tardive de cette deuxième partie de la caravane, nos collègues sont partis festoyer à la Mairie de Tours sans nous: rendez-vous officiel oblige. Nous les attendons donc avant de se rejoindre au complet pour le dîner à la base, tout en ayant pris possession de nos chambres pour nous y installer.

Des chambres de six, d’interminables couloirs, des rangées de sanitaires, de douches et de lavabos. Exactement comme à Top Gun. Quelques uns s’y croient d’ailleurs un peu trop. Demain, on ne vole pas, on devra accueillir les pilotes du Fly-in de la FFA. « Mettez-vous comme vous voulez » nous ont dit les commissaires. Un étage complet de ce légendaire endroit rien que pour nous...



*La mairie de Tours*

En attendant les collègues, on discute : l’un raconte la vie à l’ENAC comme élève-pilote de ligne (EPL), l’autre son plus beau vol, on finit par être tous invités en Guadeloupe, ... et l’heure du rendez-vous s’approche. Il est temps de rejoindre le mess dans le bâtiment à coté. La base est immense. Heureusement, tout est prévu et on nous a remis à chacun un plan pour se situer. Le reste de la troupe arrive et nous voilà au cocktail de bienvenue sur la base aérienne en compagnie de différents officiers. Le repas suit en même temps que le briefing pour la journée du lendemain : accueil du Fly-in, exposition statique, stands, ... Pendant ce temps, les avions sont tous avitaillés, comme chaque soir. Quelques 21'000 litres seront nécessaires pour désaltérer les bestiaux durant le tour !

Ce soir, on peut vraiment se relâcher car la charge de travail qui nous attend le lendemain risque de ne pas être excessive au vu des prévisions météorologiques. Les commissaires nous l’ont trop répété : « on ne veut pas vous voir en dehors de la base ! » incitant ainsi tous ceux

souhaitant faire la noce cette nuit à braver les interdits. C'est donc par petits groupes que la suite de la soirée s'organise en fonction des aspirations de chacun.

Dotés du plan de la base, nous voilà à la recherche du bar de l'escadrille de la place. Nuit noire, évidemment. Parmi les multiples allées obscures, nous finissons par dénicher l'endroit convoité mais forcément fermé à ces heures indues. Nous décidons de rejoindre sagement nos quartiers via un petit détour par une des entrées de la base. Après quelques discussions avec le garde d'astreinte – tout content de voir un peu d'animation – il nous confirme avoir reçu l'ordre de ne laisser passer aucun bleu puis, une patrouille de maîtres chiens vient solliciter nos intentions. Tout doux le chien ! Nous gentils ! Toi pas manger nous ! Patrouille de routine, juste pour nous rappeler de ne pas essayer d'aller rôder près des avions...

De retour dans les dortoirs, quelques autres groupes les regagnent également. Le plus talentueux apprend à ses adeptes des tours de magie, ça discute de tout et de rien – pourvu que ce soit à connotation aéronautique – on imagine déjà les retrouvailles de la prochaine fois... Pour la première fois depuis Grenoble, le cameraman est resté avec nous pour filmer la soirée. De si longs couloirs rectilignes font naître des idées folles diverses : concours de glissades en chaussettes, sur matelas ou sur chaise (attention à ne pas se faire mal pour de bon, cette fois !) ; bataille d'oreiller ou d'eau ; lancer de couvertures, ...

Au fur et à mesure, on se dit qu'il serait peut-être bon de se coucher : rejoindre Morphée semble irréalisable à cet instant mais au moins « se reposer »... La soirée va s'étendre encore longtemps dans la nuit, jusqu'au petit matin...



*L'imposant parking de Tours : le dernier du TAJP !*

## Course contre la montre

Réveil à 7h, comme tous les jours depuis onze jours. Dur ! Spécialement aujourd'hui ! Dans un profond état de zombie, on arrive à enfilez les combinaisons bleues pour aller au petit-déjeuner, à quelques blocs de là. Vu les mines décomposées de certains (allant jusqu'à s'endormir sur leur tasse de café), quelques uns ont réussi à faire le mur cette nuit ! Manque de chance pour eux, ils se sont trouvés nez à nez face aux commissaires qui profitaient de ces rares moments de calme apparent pour faire une virée en ville.

Rejoindre la salle de briefing – rien que l'auditorium de l'Ecole de Chasse – pour recevoir des nouvelles consignes. Sur la demande des commissaires, prise de paroles d'un peu tout le monde sur les choses à changer pour les tours suivants. Rien de négatif, que du positif à l'exception du climat « compétition » que certains s'appliquent à garder depuis le début de l'aventure. Le programme de la journée nous est répété et nous nous en allons accueillir les plus valeureux ayant bravé les éléments pour venir nous rejoindre. Sur toute la région, la météo est épouvantable. Sur les soixante avions inscrits au fly-in, seul une petite vingtaine parviendra à nous rejoindre.

Il n'y a encore presque personne en dehors des avions d'exposition. Diamond, Cirrus, Apex, Issoire Aviation et quelques autres sont en effet venus présenter leur dernier bébé : l'occasion de toucher un public déjà conquis par l'aviation générale et en recherche d'avion pour remplacer peu à peu la flottille des DR400 qui commence à vieillir. On en profite pour faire le tour des avions militaires exposés en statique et grimper dedans. Être un jour sur l'un de ces Alphajet est un rêve pour beaucoup de bleus.



*De beaux (et chers) bébés...*



*Beaucoup rêvent d'être un jour sur ces fameux Alphajet, Robin à réacteur selon l'un des instructeurs de l'Ecole de Chasse, ancien du Tour de France*



Pour le coup, l'appétit n'est carrément pas au rendez-vous. On doit aller remettre les dortoirs dans un état convenable, faire les paquetages, préparer la navigation et l'avion, faire un bilan – bien réel cette fois – pour l'essence, penser au plan de vol, ... De la folie ! Finalement, on aurait peut-être bien fait de dormir un peu plus la nuit dernière !

Repas avalé en quelques minutes avec mes collègues, la mort dans l'âme de se séparer ainsi dans l'urgence, sans avoir eu le temps de s'échanger tout ce qu'on voulait. Les photos ? Echanger par CD. Les adresses ? C'est bon, Envolée nous a remis à tous un annuaire complet de tous les anciens du TAJP et des Cadets. Le reste ? A jamais gravé. Vite, calculer en gros la distance entre Tours et Genève. En gros, 250 nautiques. Une directe ? Telle est la question. Si je reprends une vitesse normale de 100 noeuds, la consommation horaire sera de 36 litres. A cela, il faut rajouter le temps d'attente qu'il risque d'y avoir au sol, une réserve d'au moins 30 minutes – et sur un vol comme celui-la, ce n'est pas du luxe – prévoir un éventuel décollage à l'arrivée, la majoration de 10% pour le vent en espérant qu'il ne soit pas fort, les réservoirs qui ne font que 140 litres au total...

Thierry ! A l'aide ! J'essaie de lui expliquer, malgré la panique, la situation – en le prévenant de mon retour anticipé au passage – pour avoir son avis éclairé sur la question. « Si j'étais toi, je refuellerai... ». Même si une escale technique m'ennuie vraiment, vu les circonstances, sa recommandation me semble prudente : d'après mes (savants) calculs sur le bout de la nappe, une directe devrait pouvoir passer s'il n'y a aucun problème sur la route. Partir, se dérouter plus loin si je vois que je suis limite (et aux heures auxquelles je risque de me trouver dans cette situation, je serai bonne pour un night-stop avant de pouvoir trouver de l'Avgas ! Les « petits » terrains, passés 19h, ...) ou dans le cas contraire déposer le plan de vol en l'air vers Lyon si tout va bien ? Je préfère assurer et suivre les sages conseils de Thierry, qui doit tout de même avoir quelques heures de plus que moi...

Dans la précipitation générale, mettre un semblant d'ordre dans les chambres : la nôtre ne s'en tire pas trop mal par rapport à d'autres ! Vite, boucler tous les bagages en y entassant les livres reçus, offrir un accès rapide à tout ce qui pourrait m'être utile en vol ou pour le semblant de préparation de navigation, aider les copains qui sont encore plus à la bourre : un bus vient nous chercher pour nous mener directement à la salle de briefing puis aux avions. Evidemment, j'ai laissé mes affaires de vol dans l'avion – comptant les récupérer ce soir pour préparer calmement mon retour prévu demain. Comptage expédié dans le bus, nous sommes tous là. Départ !

La situation générale nous est actualisée et des créneaux de départs nous sont attribués. Si les quatre-vingt avions présents mettent en route en même temps, une certaine pagaille risque de régner sur la base. Priorité aux bretons : la météo se bâchera plus rapidement pour eux. Ils sont suivis des Nordistes, de l'île de France, du Sud-Est et enfin le Sud-Ouest. 17h30, mon heure de départ. Ça fait tard ! Même si cela ne me laisse pas plus d'une heure pour tout préparer. Pendant les dernières questions diverses, j'emprunte les cartes d'un de mes collègues. Trouver le terrain pour l'avitaillement. Vu l'heure tardive, il ne faudra pas qu'il soit loin sinon, je risque de me retrouver sur un terrain désert.

Je pense tout d'abord à Mâcon : j'ai un ami là-bas que j'appelle directement, il pourra me renseigner « téléphone à l'AFIS mais un samedi soir, il risque d'être déjà dans ses pintes de bières ! »... Bon... St-Yan ? Le week-end et aux heures estimées, peu de chance de trouver du monde... Il faut se rapprocher nettement plus. Bourges ? Occasion de faire une patrouille avec Antoine... mais à 40 minutes de vol, on va essayer de trouver quelque chose de plus rentable qui soit sur la route. Pas question de faire dans la dentelle pour ce vol et de m'écartier

des routes les plus directes et des VOR ! Car en partant à 17h30 – pardon, la mise en route à 17h30 – un autre problème pourrait s'avérer de taille : la nuit aéronautique.

Nevers. En voilà une bonne idée ! Exactement sur la route escomptée à 100 nautiques de là. Je vais appeler la tour pour m'assurer qu'on peut avitailler : une surprise du genre « pénurie sur le terrain » me serait désagréable... J'espère y être pour 19h00 ! Le briefing me semble interminable. Vite, à nos avions ! la fiche VAC, le numéro, ouf, ça sonne ! « Oui oui, vous pouvez venir pour de la 100LL. Vous n'avez qu'à me rappeler quand vous serez là » ! Enfin une bonne nouvelle.

Place à la préparation du vol. Pas une minute à perdre. Les cartes dépliées sur l'aile de mon bon vieux Bravo qui me sert de table au moment précis, je trace mes traits : une navigation « VOR to VOR ». Quelle richissime idée ai-je eu de me faire mettre un équipement de radionavigation en état de marche ! J'intercepte un des commissaires vadrouillant autour de nous : serait-il possible d'avoir une heure de roulage un poil plus tôt ? C'est qu'il faut que j'aie avitailler – et vu la queue annoncée au départ, je ne serai jamais en l'air avant 18h15-18h30 ! Suffit de demander et voilà la requête acceptée. Bon, ça veut dire que j'ai encore 20 minutes pour tout faire : passer prendre les NOTAM, calculer les caps – le reste de la navigation se fera en vol – et surtout, éplucher tous les terrains de déroutements. Les problèmes interviennent toujours dans la précipitation.

Je m'exécute. Très dommage d'entendre derrière moi les collègues qui s'en vont, sans même pouvoir leur dire au revoir ! J'ai des terrains tout le long de ma route, j'en extrait les cartes VAC pour les avoir à disposition « au cas où ». Il va falloir changer de carte 500'000 en l'air : penser à la plier pour qu'elle soit prête à l'emploi. Les caps sont calculés. Encore 10 minutes. Bon, le reste se fera en l'air ! Aller voir les NOTAM rapidement et faire la prévol. Je ne veux aucune hâte dans les procédures de sécurité.

Arrimer solidement le chargement, avoir tout à portée de main, que rien ne puisse tomber dans les commandes pour les bloquer, prévol effectuée. Il ne me reste plus qu'à m'installer à bord. Des vols comme ça, je n'en ai jamais fait. Il y a quelques semaines encore, je passais trois fois plus de temps au sol à préparer les navigations et pour les vols plus compliqués, je dessinais une coupe transversale de mon vol avec le profil de toutes les zones rencontrées sur le parcours. Là, une navigation de 250 nautiques préparée en 10 minutes et pourtant, je me sens sûre de moi.

La fréquence est complètement saturée. Manifestement, beaucoup n'ont pas respecté les créneaux attribués lors du briefing, à entendre les destinations. Je dois troquer mon « Tour Aérien 06 » pour revenir à « Hotel Echo Tango ». Autorisée à rouler, enfin, après 10 minutes à tourner au parking. Devant moi, une énorme file d'attente. Au revoir TAJP ! Le temps est bien sinistre. A bientôt les bleus, les jaunes, les marrons et tous les autres ! Vous allez me manquer. Vous allez nous manquer.

Vingt-cinq minutes plus tard, me voilà au décollage de Tours Val de Loire. Cesser de penser au passé et ne se concentrer qu'exclusivement sur la navigation. Premier VOR : Amboise. Identifié, je continue. La ville d'Amboise, son château et la Loire que je quitte. Je me mets un court instant en écoute sur 123.45 : les patrouilles s'organisent : « Jambon beurre à jambon fromage, tu me reçois ? » « attends, tu vas trop vite, j'arrive pas à suivre ! » « c'est qui qui dit ça ? » ...



*Bouchon au point d'arrêt !*

Un peu tendue tout de même, pressée de rejoindre Nevers pour avitailler avant que le terrain ne se vide entièrement et y repartir le plus vite possible pour continuer vers la belle Helvétie. Cap sur le VOR de Nevers. Sur ma droite, le Cher que je dois suivre jusqu'à Bourges ; devant, Romorantin. Tiens, je passerai un petit coucou sur la fréquence : certainement, des membres de Montricher y sont ! Au fait, à Nevers, il faudra que je pose un plan de vol pour le passage de la frontière ! Il est temps d'y penser. Tiens, du rouge sur la carte...



*Après celui d'Amboise, un dernier château pour la route...*

voyons l'altitude pour y passer... 800ASFC -3000 ? Alors on grimpe à 3500 ! Le plan de vol, oui, donc ce sera de LFQG à LSGG, et les terrains alternatifs Mâcon et Oyonnax. Pour la route ? MOU, Montceau, Oyonnax, SW et W. Ah, voilà le fameux terrain de Romorantin : encore du monde sur la fréquence ! Puisque je passe presque à la verticale, je m'annonce. Là-bas, Vierzon... pour le moment, tout va bien mais l'heure tourne.

L'autoroute, Vierzon à ma droite, Bourges devant : une petite pensée pour Antoine Parmentier ! Une autre zone rouge : 1700 pieds à « + » : sortons le complément aux cartes. Ne pas passer à la verticale du terrain d'Avord en dessous de 1'000 pieds QNH H24. C'est bon, je poursuis sur NEV qui est identifié depuis tout à l'heure. Il est peut-être temps de se préoccuper de l'approche ! Deux pistes parallèles mais l'herbe est réservée. Petit briefing arrivée : ne jamais se précipiter sur ces phases plus délicates.

Un peu soulagée d'arriver dans les temps, je m'aperçois que la météo ici est bonne : le plafond est remonté et dégagé. Pas grand monde sur la fréquence ! Posé et direction la pompe. Je rappelle l'AFIS qui arrive promptement, un peu sidéré devant mon Bravo « C'est quoi ça ??? » et la discussion se poursuit pendant que je fais boire ma bête. Je vais dans la tour pour régler l'essence et la taxe, tout en y profitant pour passer le plan de vol. « C'est super le Tour ! Mais comment ça se fait que vous l'avez fait avec un avion suisse ? Et le tracé ? L'organisation ? Les sponsors ? La météo ? Les vols ? » Accueil très chaleureux mais il est déjà 19h passé : je dois m'en aller ! J'essaie d'abrégéer mais le flot de questions continue : je resterais bien un peu plus mais la nuit aéronautique, elle, avance !

Plan de vol faxé, confirmation de la réception, où l'activer ? Paris info sur 126,10 ou Reims sur 124,10. Ne pas oublier de le faire ! J'arrive à me soustraire de la tour pour rejoindre au pas de course mon avion. Encore un petit 150 nautiques à tirer : une vérification de l'heure exacte de la nuit aéronautique à Genève s'impose. Je rappelle Thierry mais ne le joins pas. Tant pis, je décolle sans perdre plus de temps : je calculerai ça en l'air, en tentant de me souvenir comment cela fonctionne! Moins je traîne, plus j'ai de chances d'arriver encore dans les temps. Check-list : ne pas sauter d'item avec le stress, la faire doucement et à voie haute. Il vaut mieux perdre 2 minutes que ne jamais arriver.



*Le beau temps est revenu*

Roulage, essai moteur, alignement, décollage. En montée initiale, l'AFIS me signale qu'il a activé pour moi le plan de vol et me donne l'heure d'ouverture. Je peux foncer droit sur Genève. Je quitte la fréquence, le remercie encore pour son accueil en lui promettant de revenir avec du chocolat. Je passe avec St-Yan inactif. Tout est calme. Le soleil est dans mon dos, la visibilité excellente devant, pas la moindre turbulence. Le VOR de Moulin est identifié, Montceau-les-Mines à mes 10 heures : tout se passe pour le mieux. Le terrain en visuel, je poursuis toujours tout droit sur le cap 109°. Maintenant le paysage est plus vallonné : si le vol continue ainsi, je serai à Genève vers 20h45. La nuit aéronautique doit tomber vers 21h30 : tout va bien. Je suis persuadée – sauf gros problème – de pouvoir faire dormir mon valeureux destrier à côté de ses frères cette nuit.



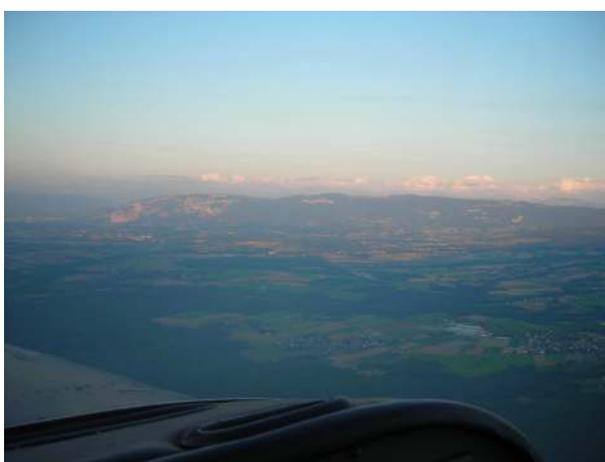
*Début de soirée en Saône-et-Loire*

Je profite alors entièrement de ce magnifique vol, la tension étant sensiblement redescendue : le soleil qui rougit derrière moi enveloppe de rose les petits cumulus parsemant mon parcours. J'atteint maintenant la Saône : Châlon à gauche, Mâcon à droite, Bourg-en-Bresse à mes deux heures, le Jura que j'aperçois au loin : c'est splendide dans cette luminosité enchanteresse. Hier, je respirais les odeurs d'algues sur la Côte d'Amour – loin derrière moi dorénavant – maintenant, je distingue nettement le Jura. L'avion, c'est magique. Tout à l'heure, la météo était exécration ; ici, le ciel est limpide.



*Le Jura et Oyonnax, reflétant de douces lumières*

Oyonnax a revêtu un manteau rosé sur ses bâtiments clairs. « Hotel Echo Tango, rappeler à 5 minutes de SW » m'a demandé la contrôleuse. Il faut penser à l'approche. Je vais suivre l'autoroute à partir de Bellegarde, qui me mènera droit sur mon point d'entrée. Bellegarde est sous mes ailes. Une impression de plénitude m'envahit : je suis ébahie par la beauté de tous ces jeux d'ombres et de lumières sur le relief. C'est sublime et indescriptible. Dans ces paysages féeriques, j'ai une sensation de liberté encore jamais ressentie : le soleil couchant par une belle journée d'été dans les Alpes, rien de plus grandiose, définitivement.



*Arrivée majestueuse face au Salève*

C'est le plus beau vol. Vous savez, quand tout se passe exactement comme vous l'aviez prévu, qu'aucun obstacle ou imprévu – aussi minime soit-il – ne vient troubler vos prévisions et qu'en prime, vos yeux se perdent dans un spectacle extraordinaire ? Genève est en vue. Le Mont Blanc et le Salève reflètent une lumière surnaturelle ; le jet d'eau a revêtu également ses plus beaux atours ; comme certaines cartes postales qu'on croit retouchées... Là, c'est bien réel. Quel bonheur !

« Hotel Echo Tango, n°1 pour la 23 gazon, rappeler finale ». Aller chercher la route traversant Ferney-Voltaire, tourner en base, viser le plan d'eau, cesser d'admirer le Mont Blanc ou le contre jour sur ma dérive. « Hotel Echo Tango, autorisé atterrissage, le vent du 200 pour 5 nœuds ». C'est tout simplement un rêve. J'arrête le moteur au parking à 20h45 : le Tour Aérien, c'est fini.

Quelques secondes me sont nécessaires pour reprendre mes esprits. Thierry est là avec un élève, fraîchement rentré de vol lui aussi. Allez, séance photo sur le vif ! Mon paternel est venu me chercher : c'est la première fois qu'il voit sa fille et son avion. Malgré les propositions répétées, il n'a jamais osé ne serait-ce que s'asseoir dedans. Peut-être changera-t-il d'avis en m'ayant vu ainsi ? Même pas. Ma mère a fait le relais téléphonique quand je l'ai appelée à Tours puis à Nevers pour lui dire de ne pas s'inquiéter et que je la rappellerais une fois arrivée à Genève, probablement autour des 21h. Mon père était déjà là avant même que je ne décolle de Nevers ; probablement fier de sa progéniture, malgré les apparences.

Je décharge sommairement une dernière fois le cargo : on a vécu une grande histoire, petit Bravo et moi ! Je reviendrai demain pour le vider entièrement de son stock d'huile, des bougies, des produits divers de nettoyage, des multiples bouteilles d'eau abandonnées au fil des étapes, des papiers qui doivent traîner... Dans trois jours, je referai un vol avec lui pour une série de clichés air-air et je lui ferai ensuite retrouver ses peintures d'origine, avec le soutien efficace de Thierry et d'un de ses élèves : si coller les autocollants s'était révélé ardu pour le faire proprement, il n'en est rien par rapport au nettoyage...

D'ici quelques mois, j'irai voler avec mon parrain, un ancien du TAJP 2000, jeune copilote sur A340 maintenant. A l'époque, il m'avait offert mon baptême sur avion léger (le tour du Mont Blanc et de ses glaciers au départ de Chambéry) quand il avait réussi le concours d'Air France. Je n'avais alors que 16 ans et j'avais dû trouver un prétexte tangible pour manquer les cours, de souvenir une leçon d'allemand... Si je suis là aujourd'hui, c'est peut-être un peu grâce à lui aussi ; lorsque je lui ai dit faire partie dorénavant des anciens du Tour 2007, il m'a bien vite proposé de me parrainer: peut-être le cycle se renouvellera-t-il encore une fois ?

Le Tour Aérien, c'était énorme.



« Hotel Echo Tango » a retrouvé ses frères Helvètes, avec plein d'histoires à leur raconter...

*Qu'on soit premier ou dernier ; qu'on vienne de Corse, de Bretagne, du Luxembourg, des Alpes, du Sud-Ouest ou des Pyrénées; nous avons tous partagé un moment inoubliable.*

*« Au bout de deux semaines, on a le temps de s'attacher » nous confirme Eric Savattero, en nous demandant de lui notifier lorsque nous serons bien arrivés dans nos différents ports d'attache.*

*Le classement importe peu et n'est là que pour le commercial : l'expérience est avant tout aéronautique et humaine. Elle a commencé par les sélections et s'est poursuivie avec la recherche de partenaires où il a fallu toujours croire et persévérer. Enfin, l'entre-aide entre bleus a été indispensable pour vivre pleinement le rythme du tour : seul dans son coin, ce n'est incontestablement pas la même chose.*

*Même si – à priori – mon résultat personnel peut paraître décevant, il n'en est rien : je n'ai jamais autant appris au niveau pilotage que ces deux dernières semaines ; j'ai rencontré beaucoup de jeunes et de plus expérimentés autant passionnés les uns que les autres et j'y ai découvert une autre façon de voler. L'expérience aura tout simplement été unique !*

*Je n'ai qu'un regret : ne pas pouvoir refaire le Tour Aérien et l'assombrissement de son avenir. L'aviation souffre incontestablement des préjugés populaires et il faut donc faire connaître notre activité autour de nous. Nous ne sommes pas ces fous volants argentés qui polluent le week-end des populations survolées, nous sommes juste passionnés !*

*Voler, parcourir des centaines ou des milliers de kilomètres, savoir renoncer, appréhender de nouvelles situations, se remettre perpétuellement en question, découvrir des régions inconnues: c'est ça, l'Aviation. Oser aller plus loin que son port d'attache, tel l'oisillon quittant peut à peu son nid, sa branche et son arbre s'en allant pour la première fois pour de plus lointaines contrées, c'est aussi commencer le vrai voyage aéronautique qui nous mènera de plus en plus loin, et peut-être un jour à l'autre bout du monde.*

*Vivre ses rêves et oser prendre le risque de réussir : sans ces moteurs indispensables, aucune de ces aventures n'est réalisable. Alors je m'adresse aux plus Jeunes-Ailes d'entre nous : tentez ! Un échec n'est rien par rapport à l'immense bonheur que peut engendrer une réussite, même petite. N'avez-vous donc jamais rêvé d'aller décrocher la lune et les étoiles avec votre avion ?*

*Un ultime merci, donc, à tous ceux m'ayant soutenu dans mon projet : sans eux, rien de tout cela n'aurait été possible !*

## Les inavouables

*Contrôleur* : Tour Aérien xx, tout va bien?

*Tour Aérien xx* : Affirme, Tour Aérien xx

*Contrôleur* : Vous êtes sûr ?

*Tour Aérien xx* : Oui oui !

*Contrôleur* : Aucun problème là, vous êtes sur votre route ?

*Tour Aérien xx* : Oui oui, tout va bien !

*Contrôleur* : Je vous suggère de prendre un cap 50 pour retrouver votre route initiale.

*Tour Aérien xx* : Négatif, je suis sur ma route.

*Contrôleur* : Tour Aérien xx, c'est un ordre, prenez au cap 50 pendant 3 minutes pour rejoindre votre route !

...

*Contrôleur* : Tour aérien 24 autorisé décollage piste 26, vent du 210 pour 25kt

*Tour Aérien 24* : On décolle piste 26, Tour Aérien 24

...

*Tour Aérien 24* : Tour Aérien 24, on souhaiterait se reposer, on a oublié le GPS !

*Contrôleur* : Bravo Charlie, tu es sur ta route ?

*Avion commissaire* : Oui oui, on rejoint le point n°x

*Contrôleur* : Alors tire sur le 80°...

...

*Explication au sol* : c'est ton radar qui marchait pas !

*Contrôleur* : Bravo Charlie, tu rentres te poser quand ?

*Avion commissaire* : On va pas tarder... y a qui derrière le n°21 ?

*Contrôleur* : Le 06

*Avion commissaire* : Ah et bien on se met en attente sur le point n°xx et on va attendre notre petite suisse !

*Une candidate derrière moi* : Meuuuhhhh et moi, vous m'attendez pas ??!

*Un autre bleu* : allez la chuissssse !

*Tour Aérien xx* : Tour Aérien xx, finale 14

*Contrôleur* : Tour Aérien xx, n°1, autorisé à l'atterrissage piste 14, rappelez actions vitales effectuées

*Tour Aérien xx* : C'est quoi les actions vitales ?!?!?!?

*Contrôleur* : Gulf Bravo, autorisé décollage piste 32, le vent dans l'axe pour 10 à 15 kt. Les zones de Pujaut actives avec parachutages en cours.

*Avion commissaire* : On décolle en 32 et on a bien pris pour Pujaut

...

*Contrôleur* : Gulf Bravo, vous êtes en plein dans les zones de parachutages, quitter la zone immédiatement !

*Avion commissaire* : On dégage, Gulf Bravo.

...

*Contrôleur* : Gulf Bravo, vous êtes toujours dans la zone, virez plus vite !

*Avion commissaire* : Oui oui, on prend un cap 300 Gulf Bravo.

*Avion commissaire* : Nantes Info, de l'avion commissaire du tour, est ce que tous les avions sont sur le trait ?

*Contrôleur* : Plus ou moins...

*Un bleu* : Pffff, leur point est en plein sur le pli de la carte !

*Un autre bleu* : Bah au moins, tu auras une chance d'être sur le trait, pour une fois !

*Contrôleur* : F-xx pour information, vous allez traverser la caravane du tour des jeunes pilotes

F-xx : Ok c'est bien pris

...

*Contrôleur* : Vous allez croiser un avion gauche-droite, vous avez visuel ?

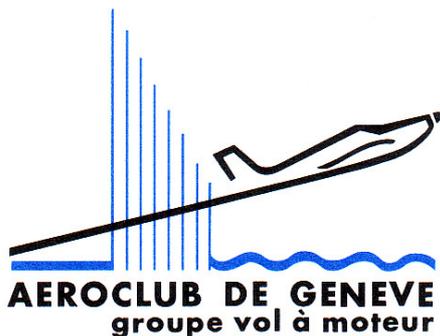
F-xx : Oui, on vient de croiser un avion avec des autocollants partout !

*Contrôleur* : Oui, alors c'était lui !

*Contrôleur* : Tour aérien xx, vous êtes descendu pour quel motif ?

*Tour Aérien xx* : Tour Aérien xx, c'est pour mieux voir le paysage !

## Remerciements



Au Comité et à son Président Antoine Fatio  
A tous ceux ayant contribué à la réussite de cette aventure et plus particulièrement  
Jean-Luc Scherrer, Thierry Blatti, Claude Vanzella



Fédération Française Aéronautique



**librairie  
de l'aviation**



**TWINAIR**

**SPORT-TOTO**

Aux commissaires et logisticiens  
Eric Savattero, Dominique Petitjean, Paul Bomel,  
Anne Sala, Julien Jay et tous les autres

A tous les bleus du tour  
et notamment à Paul Devaux, Thomas Fontanel, Pierre Gallo, François Gibelli,  
Antoine Parmentier, Maxime Peauger, Matthieu Rahali, Mike Soubdan

A mes parents



*Soleil couchant sur les vignes libournaises et l'Antonov*



*« Fais de ta vie un  
rêve et de ton rêve,  
une réalité... »*

*Antoine de Saint Exupéry*

Texte et montage : Marie-Lorraine Bulle, décembre 2007

Crédits photographiques

Marie-Lorraine Bulle, François Gibelli, Antoine Parmentier, Thomas Fontanel  
Fédération Française Aéronautique, Eric Savattero, Anne Sala, Jean-Luc Charron  
couverture, 23, 28, 29, 35, 36, 40, 50, 52, 54, 55, 59, 60, 63, 64, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 77, 82,  
91, 92, 104

Brice Monroig (p 50, 63,64)

Julien Robin (p57)

**Reproduction partielle ou totale uniquement après accord de l'auteur**