

## Semaine 2, le retourrrr....

### Jour 1

Météo moyennement engageante pour cette reprise, une dépression a élu domicile sur le Danemark, juste sur mon chemin, et elle envoie des amas de nuages noyant tout le Benelux sous la flotte. Sur Calais, ciel bleu, mais on voit nettement un front gris descendre depuis le nord. Je préfère ne pas trop m'attarder sur le sujet, ni sur place d'ailleurs, je prépare l'avion, entasse mes affaires dedans, range la voiture et mets en route. A peine décollé, je commence à tutoyer les premiers nuages. Petite montée à 3500ft, et direction Valenciennes pour un complément de plein puis... ben, puis on verra. Probablement j'aurai à contourner tout le bordel météo par le sud, prenant un paquet d'heures de retard sur le programme prévu, mais bon, il paraît que l'aviation légère est le moyen de transport rapide pour de gens pas pressés... alors ne nous pressons pas.

Arrivée à Valenciennes, ciel dégagé (pour le moment encore), et je me dirige illico à la pompe, armé de ma carte Air Total (que je n'ai pas oublié cette fois-ci) pour me retrouver devant un distributeur automatique Air BP... no comment.

Je devais être bien réveillé devant la carte VAC pour ne pas remarquer "BP" écrit en gros..., je me décide pour un petit saut jusqu'à Lille Lesquin où, je le sais, ma carte marchera. Le plein fait, je regarde la météo, et, miracle! Un couloir se dégage (un grand mot, disons que les précipitations y sont faibles à inexistantes) à travers la Belgique et les Pays Bas, juste pour moi... que demande le peuple? Plan de Vol déposé, accepté, et zou! Me voici parti pour l'Allemagne avec un peu de chance, j'aurai à peine une heure de décalage sur l'horaire prévu.

Cependant, durant mon escale lilloise, les nuages que j'ai laissés à Calais ont eu le temps d'arriver, et du coup, avant de m'enquiller sur la Belgique, je me retrouve à spiraler pour monter au dessus. Finalement, la traversée de la Belgique se passe sans encombre, direct sur Anvers, puis bifurcation vers Eindhoven, Pays Bas. Là, les choses commencent à repartir en sucette, le contrôleur me dit de descendre, car l'espace aérien de classe A est interdit aux appareils en VFR, et je me retrouve à passer sous la couche, dans un air turbulent et à esquiver les averses. Je passe en Allemagne, où les conditions sont encore volables, mais ça commence à faire court... vivement que je me pose. Arrivé à une quinzaine de nautiques (un gros 25km) de ma destination, le plafond commence à descendre gentiment, la base des nuages est à 1100 pieds, puis à 1000... avec un sol à 200 pieds en moyenne, j'ai encore un peu de quoi faire (en vol VFR, le minimum autorisé est 500ft au dessus du sol, en vue du sol et hors des nuages, mais c'est tout sauf confortable, au sens propre comme au figuré. Finalement, arrivant à proximité du terrain de destination, j'annonce au contrôleur que je vais me poser et que je désire quitter sa fréquence pour contacter la tour, et lui, d'une voix étonnée:

- C'est un terrain militaire, vous êtes sur?
- Heuuu... beeen.... – de toute manière, hors de question de commencer à déplier la carte dans le cockpit déjà bien exigü à la base, pour chercher un autre terrain en volant si bas et en étant chahuté ainsi – donc, je confirme, me disant qu'ayant déposé mon plan de vol, qui a été accepté, il n'y a pas de raison que la tour me dise d'aller voir ailleurs.

Je change de fréquence et essaie de contacter la tour, sans succès, Après une paire d'essais, j'arrive sur le terrain et me dis que je m'expliquerai au sol, sauf que là: j'ai la joie de découvrir un ersatz de piste... 510m de long par 30 de large, j'ai l'impression de devoir me poser sur une piste d'hélicoptère

(ce qui n'est pas forcément qu'une impression, tout compte fait), bon, circuit minimaliste, vent arrière, présentation en "U", et je pose mes roues sur le seuil afin de ne pas devoir freiner comme un malade, surtout avec la piste noyée sous la flotte... finalement, ça passe tranquille.. avec au moins 40-50m de marge (merci le vent de face).

Avion garé, je m'aperçois que la pluie se calme, ça tombe bien, car après tout, je me dis que ce serait un minimum civilisé de trouver quelqu'un pour expliquer pourquoi je débarque ainsi sur leur terrain... peine perdue, la base est déserte. Plein de voitures garées, véhicules en tout genre, mais pas âme qui vive. Bon, vais pas rester camper ici moi, le temps est pourri, mais il y a un aérodrome, civil, à 25 minutes de vol. Je remonte dans l'avion, non sans avoir apporté une petite contribution à l'arrosage de quelque buisson un peu planqué dans un coin, et je retourne sur cette micro-piste m'aligne et décolle sans demander mon reste. Vu la hauteur des nuages, on fera au plus simple, en suivant l'autoroute reliant les deux bleds. Lors de ce petit parcours, j'ai eu un petit moment un peu spécial qui n'arrive pas souvent, sur les crêtes des collines environnantes, les jardiniers locaux ont planté de grands machins blancs.... Eoliennes que ça s'appelle... j'en avais déjà vu sous cet angle, mais jamais depuis un avion en vol, jusqu'à aujourd'hui, du moins.

Finalement, j'arrive au terrain où, au moins, il y a un contrôleur à la tour, mais contrôleur fort peu loquace:

- F-GFXA, DR400 en provenance de Rheine à destination des installations avec une personne à bord à 900 pieds QNH et à 5 nautiques du circuit
- Ok

Ah ça, on fait pas plus court comme réponse... je m'intègre

- F-XA en vent arrière
- Ok

bah voui... tant qu'à faire, j'aurais du m'y attendre. Je refais mon "dernier virage-base" en U et viens poser mes roues sur une piste qui doit être aussi large que le taxiway à calais... je me dis: "bizarre ce pays, ils rognent toujours sur quelque chose, à Rheine, c'était la longueur, ici la largeur..."

- F-XA piste dégagée
- Ok

"ah ben oui, et lui a rogné sur ses coms..." je rigole dans la cabine pendant que je roule sur un chemin faisant office de taxiway et reviens me garer devant la tour, sur l'herbe... bah oui, le parking aussi a été "rogné"... y a plus de place, alors que je suis le seul appareil présent.

Echange d'amabilités, le paiement de la taxe d'atterrissage ne s'applique que si on ne met pas plus de 50l de carburant. Je fais le plein, 65 litres, tranquille... Je récupère mes affaires et vais à l'hôtel qu'on m'a trouvé sur place. L'un des deux messieurs présents à la tour m'y emmène avec sa voiture histoire que je n'attende pas après un taxi, et au passage m'explique les réponses minimalistes du contrôleur... il ne parle pas l'anglais... ou à peine.

Au final, moins de 4 heures de vol aujourd'hui, j'aurai pas beaucoup avancé. Espérons que demain la météo se lèvera comme prévu et que je pourrai rattraper un peu de mon retard sur le programme prévu.

## Jour 2

Première chose au réveil: entrouvrir le rideau... puis le refermer et se recoucher... rien ne presse, c'est la Bretagne ici... petit crachin qui peut vous pourrir la vie toute une journée... toute une semaine même. Oh, et puis zut! Je me lève (plus envie de dormir de toute manière), douche, petit déj et direction l'aérodrome à 2 minutes de l'hôtel. Les éclaircies, s'il y en a comme prévu ne seront pas forcément légion, alors autant être prêt à décoller rapido et en chopant la première, si possible. Après environ une heure, le crachin a cessé, et les nuages, toujours bas, commencent à se morceler... ça va être bon pour décoller, mais difficile de prévoir un parcours précis pour un plan de vol car si je dois contourner le mauvais temps en chemin, ça va vite foutre le brin dans mes prévisions.

Finalement, une trouée un peu plus grande approche de l'aérodrome et je me rends à l'avion pour m'installer et décoller. C'est le moment que choisit l'un des deux policiers qui sont venus à la tour plus tôt pour papoter un peu, apparemment, de m'appeler:

- Service d'immigration, avez-vous une pièce d'identité, s'il vous plait?
- Heuu, oui, bien sur... - franchement, il avait une heure pour me demander mes papiers, ce zozo, et il a fallu qu'il me les demande justement quand je veux partir avec une fenêtre, littéralement, toute petite

Je lui présente mon passeport, et le temps qu'il vérifie avec ses services que c'est un vrai, je regarde passer "mon" coin de ciel bleu... faudra attendre le prochain, crotte... Non, sérieux, ça arrive souvent qu'un clandestin passe de France vers l'Allemagne, et dans un petit avion privé de surcroît? Passons.

Finalement, une autre trouée arrive, et je saute dans l'avion, mets en route et décolle pour retrouver enfin un peu de ciel bleu... mais pas tout de suite, il va falloir encore spiraler un petit moment pour atteindre le sommet des nuages.

J'effectue mon vol, à peu près normalement, et viens me poser à Flensburg, tout près de la frontière danoise. Là, plein, plan de vol, et direction Göteborg, en Suède. La météo est pourrie côté norvégien, alors on montera par l'autre côté. Pour pas changer, le temps se couvre et, une fois de plus, je passe le plus clair de mon temps à me balader entre des nuages montant, descendant, contournant, au gré des passages qui se présentent à moi. Finalement, je sors de ce labyrinthe en 3D pour enchaîner par un petit moment paisible, à 9500 pieds au dessus d'une couche presque uniforme, d'un blanc éclatant, au travers de laquelle, par petites failles je peux entrevoir le bleu profond de Kettegat, ce bout de mer reliant la Baltique à la Mer du Nord en séparant le Danemark et la Suède. Arrivé sur Göteborg, la contrôleuse me dit de descendre au niveau 75... je m'exécute, m'approchant de cette couche immaculée... mais aussi totalement opaque pour moi.

- Descendez au niveau 65 – continue-t-elle,
- Négatif, ça me ferait descendre dans la couche, et je suis un appareil VFR (vol à vue) – ce qui implique que je suis tenu en tout temps de garder une visibilité compatible avec le pilotage à vue (donc, hors des nuages)
- Roger, descendez dès que vous pouvez, et annoncez-le, me dit-elle

Suffisait de demander, à peine 5 minutes plus tard, je vois une ouverture et m'engouffre dedans, juste pour réaliser que cette couche opaque est, en réalité, toute fine, et, par dessus le marché, translucide vue de dessous. Ils devaient me prendre pour un illuminé au contrôle quand je leur

parlais de la couche de nuages... eux avaient un ciel bleu au dessus de la tête, peut être à peine un bleu un peu grisâtre. Bref, je m'enquille les points d'approche et viens me présenter, sur autorisation de la tour, directement sur la piste 19, trop facile, elle est en face de moi et je me fais une approche de liner, plus de 10 bornes de finale. Je fais mon approche, mais y a un truc qui cloche, mon conservateur de cap m'indique que je vole au cap 210, donc, la piste que je vois devant moi est une "21" et non une "19". En fait, il y a une piste 21 aussi, à Göteborg, qui vient rejoindre à mi-longueur la 19. Petit appel au contrôleur qui s'esclaffe: -" ah oui, vous n'êtes pas en face de la bonne!"

Sans blague. J'effectue une baïonnette vers la droite et me voici en face de la 19. Atterrissage tranquille, et je vais directement à la pompe. Le plein fait, j'ai la confirmation que je n'ai pas à faire de plan de vol pour les vols VFR à l'intérieur du pays. Cool, ça me fera gagner du temps. Départ illico pour Borlänge, on va essayer de gagner encore un peu de temps en coupant au plus court, peut être même que je pourrai faire encore deux vols aujourd'hui. Enfin un vol où je peux admirer un peu la campagne dessous, et la Suède, un peu comme l'Espagne, c'est comme nulle part ailleurs. Ici, c'est des forêts de conifères à l'infini, parsemées d'innombrables lacs d'un bleu indigo comme je n'ai jamais vu dans d'autres contrées. Un spectacle magnifique.



Un barrage de son lac de retenue, dans ce pays plat, ils sont légion...

Mais, une fois encore, la météo se bouche, et je repars en altitude, d'où je peux admirer la vue sans avoir à slalomer entre ces boules cotonneuses. Petit à petit, les nuages se densifient, et la navigation devient un jeu de puzzle où l'on doit identifier des bouts sur la carte alors qu'il en manque un gros paquet. Par les trous dans la couche, je distingue un coup un carrefour (relativement facile à identifier, car dans cette grande étendue, les routes ne sont pas légion, loin de là), un coup un lac avec sa forme particulière qu'il faut retrouver, ou le coude d'une rivière, et ainsi, petit à petit, j'approche de Borlänge. Finalement, il ne me reste qu'à choisir par quelle ouverture je vais

descendre, car cette fois-ci, la couche est tout sauf fine. Une trouée me paraît pas trop mal, mais pas top non plus, assez raide, je me dis que je trouverai mieux après, et j'essaie de mettre ma camera-casque en route, la descente pourrait être sympa, autant la garder en souvenir... cependant le petit point laser témoignant de l'allumage ne vient pas, elle a dû rester allumée lors d'un précédent bout d'enregistrement et maintenant, il n'y a plus de batterie... et mmmmercredi!... ils auraient tout de même pu mettre deux boutons au lieu d'un seul... on sait jamais si elle a bien coupé ou pas, du coup! Bref, passons!

Je contourne un gros nuage derrière lequel, ça se referme. Ah, bon ben, demi-tour alors, un gentil cabré pour tourner au plus court, et juste quand je suis bien cabré avec l'avion pratiquement sur la tranche, une belle ouverture se dévoile pile à 45° dessous. Ni une ni deux, gaz coupés, je laisse le nez descendre et commence à suivre l'espace entre les nuages. Qui se met à serpenter. J'ai le sol bien visible sous moi, mais pas question de piquer à la verticale, je prendrais beaucoup trop de vitesse, alors on suit en souplesse ce toboggan géant, tournant sans cesse, dans un sens ou dans l'autre, à 200km/h, et 1000 pieds à la minute, et cela pendant 5000 pieds de dénivellée... 5 minutes de pied intégral, c'est le cas de le dire, Space Mountain, c'est rien à côté. Finalement, j'arrive sous la couche, il y a bien encore 3-4000 pieds de plafond, que demande le peuple, je me repère avec une route qu'il suffit de remonter jusqu'à l'aérodrome de Borlänge.... Sauf que devant moi, il y a pratiquement une colonne d'eau, comme si un mec en bas avait son nuage personnel qui lui déverse des tonnes de flotte sur la tête en permanence... Super-localisé, le phénomène. Je contourne et réalise que ces trombes d'eau ne tombent nulle part ailleurs que sur l'aérodrome où je veux atterrir. Au moins, je suis fixé sur l'identité du veinard dont le nuage personnel est entraîné de noyer la piste: MOI.

Bon, le vent est nul, et le nuage au dessus doit sûrement contenir de quoi continuer ainsi un bon moment, du coup, l'attente que ça s'arrête risque d'être longue, et comme j'arrive à voir la piste relativement bien, je me présente et me pose, ça fera jamais qu'un lavage de plus pour l'avion.

Au sol, par contre, c'est un lieu de désolation, le désert total. Y a pas âme qui vive. Je recontacte le contrôle et la contrôleuse:

- "ah oui, il est fermé ce terrain"

Ils connaissent pas les NOTAMs dans ce pays??? Et elle? Elle aurait pu me le dire avant que je me pose... Enfin, je ne me plains pas, mon petit tour de toboggan valait bien ça, je lui demande s'il y a un terrain ouvert dans le coin, et elle m'envoie à Västerås, dans la banlieue de Stockholm, à 40 minutes de vol de là. Je décolle dans la direction opposée de mon atterrissage (après tout, seul au monde et sans vent, on se fout du sens... quelque part. Vol tranquille, je me pose, fais le plein avec un automate qui prend directement les cartes-bleues (enfin un moyen de faire le plein rapidement!!!), mais je n'irai plus nulle part aujourd'hui. Les terrains accessibles seront tous fermés, le temps que j'y arrive. Cerise sur le gâteau, Västerås est ouvert H24, donc, dès qu'il fait jour, je peux décoller... je l'aime de plus en plus ce terrain!

Reste à trouver une piaule, et, quand je m'adresse à l'aéroclub local, on m'invite gentiment à dormir dans le club-house. Il y a une chambre qu'ils louent 20€ la nuit mais elle est déjà réservée. Qu'à cela ne tienne, j'irai dans le canapé, ça me va très bien. Et là, ces messieurs partent, ils ne faisaient même pas partie de l'aéroclub de Västerås, d'ailleurs, mais de celui d'un terrain voisin, partent en laissant tout ouvert, à dispo, salle de bain, cuisine, frigo, bar, pâtisseries (le tout à des tarifs imbattables, et en vous faisant confiance pour laisser l'argent dû pour vos consommations et la nuit dans la caisse (laissée ouverte aussi), bref, le club house à dispo, quoi, et ce, pour de parfaits inconnus...



Sont vraiment trop cool les Suédois

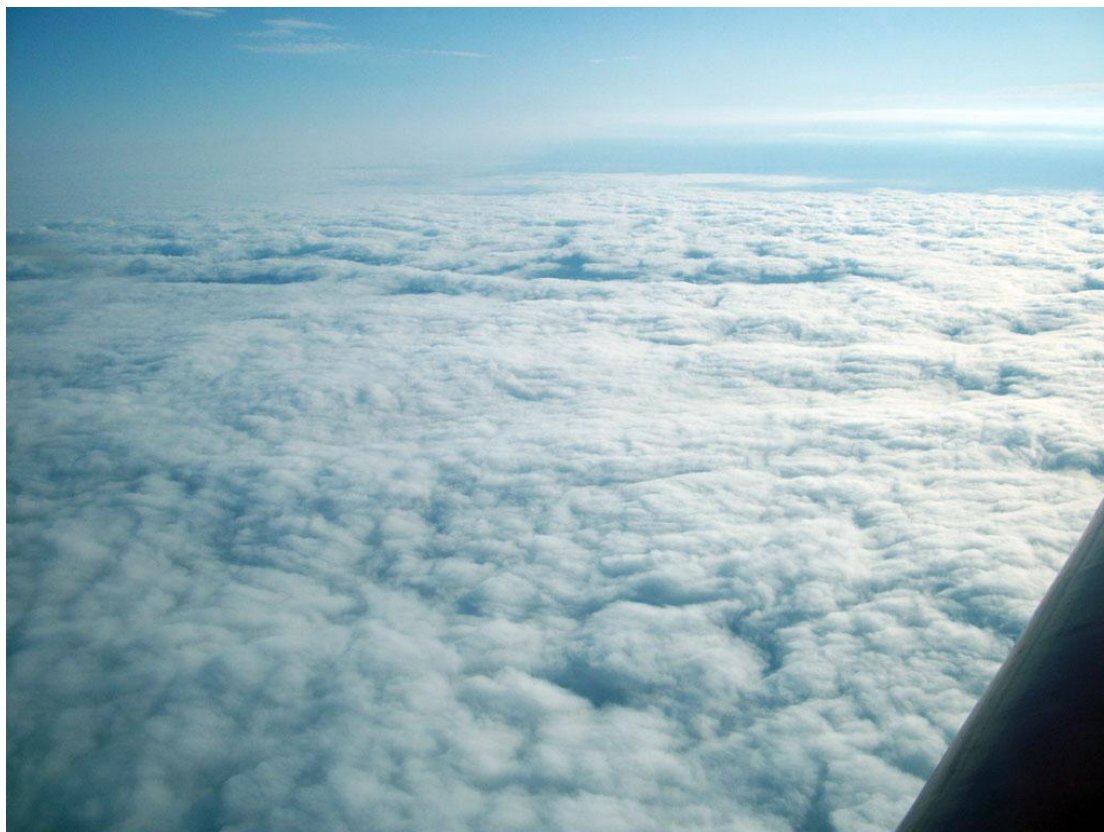


XA m'attend sagement devant le club-house "open"...

Jour 3

Réveil avec les premiers rayons de soleil, je me sens reposé comme je ne l'ai pas été depuis un bail... Dormir quasiment à l'air libre, dans un silence absolu, y a rien de tel. Tite toilette, une paire de viennoiseries, un jus d'orange et zou! On est reparti! Météo, NOTAMs et tutti quanti... Prévol ok, je m'installe et contacte la tour, qui me donne les indications d'usage et m'avertit qu'il y a un peu de brume ce matin. Pas de souci, je vois la piste d'ici, donc, ça ira.

Je m'aligne et décolle, direction nord et là, "le peu de brume" n'a visiblement pas le même sens ici qu'ailleurs... une couche solide de nuages couchée sur le sol et qui le cache totalement à peine 2-3 kilomètres au nord du terrain, et ainsi jusqu'à l'horizon.



"Un peu de brume..."

Je monte à 3000 pieds, inutile de grimper davantage, pour le moment, et prend la direction du nord, espérant voir bientôt la fin de cette couche qui ne semble pas vouloir disparaître. Après une dizaine de minutes, il semble évident que c'est le vent d'est qui ramène cet air humide sur toute la côte suédoise de la baltique, chose confirmée par le contrôle après que je lui ai demandé la situation des terrains côtiers plus au nord. Qu'à cela ne tienne, je demande la situation d'Östersund, un terrain à l'intérieur des terres, avec un léger relief qui pourrait faire écran et bingo! Ciel bleu et pas un nuage... petit infléchissement de cap vers l'ouest et me voici parti dans sa direction. En effet, dès les premiers reliefs, on voit les nuages stoppés net, découvrant toujours cette forêt qui semble recouvrir la terre entière, vu d'ici. De nouveau, se retrouver quelque part sur la carte, après environ 45 minutes de vol poussé par le VOR de Västerås et sans repères au sol, puis navigation de cours d'eau au lac suivant, puis un autre, et un autre cours d'eau, et ainsi jusqu'au grand lac entourant de trois côtés le terrain d'Östersund, une très belle piste, quoiqu'un peu piégeuse avec des rabattants présents quasi-constamment (dixit la carte VAC, pour une fois disant autre chose que la seule fréquence de la tour), dans un décor magnifique. Approche tranquille, un peu plus haute "au cas où", le plein fait et me voici reparti vers Gällivare, la dernière escale avant le Cap Nord. Les nuages s'étant développés, de nouveau, et toujours avec un vent... que dis-je, une brise, à peine perceptible en dessous de 7-8000ft je me dis que ce pays, c'est vraiment "l'empire des nuages". Certains flottent innocemment, d'autres déversent une petite pluie très localisée, me gratifiant d'un joli arc en ciel, d'autres encore prenant des formes amusantes, comme celui qui m'a fait penser à un crapaud, par exemple pendant que je me balade parmi eux...



Une petite averse...

... pendant que, de l'autre côté, un crapaud veille







Et mon chemin droit devant dans ce décor grandiose...



Comme à (presque) chaque fois, ça se dégage peu avant l'atterrissage

Enfin, j'arrive au terrain de Gällivare, l'un des plus au nord de Suède (seul Kiruna à quelques 70km de là se trouve encore plus haut) où je fais mon dernier plein et un plan de vol pour traverser un petit bras de Finlande, puis arriver tout en haut de la péninsule scandinave, en territoire norvégien. Détail cocasse, pendant que j'essayais de communiquer avec le contrôleur pour déposer mon plan de vol par téléphone, arriva l'équipage, 100% féminin, du liner qui trônait sur le tarmac... 5 suédoises comme on les imagine: blondes, taille mannequin, mignonnes comme c'est pas permis... j'avoue que mon esprit a un peu divagué à ce moment là...

- C'est bien ça? – me demande le contrôleur à l'autre bout de la ligne
- Euh, oui oui... - lui répondis-je sans avoir la moindre idée de ce qu'il m'avait demandé... bon, passons...

Je me reconcentre et finis le plan de vol, puis m'embarque pour le dernier bout de ce périple vers le nord. Les nuages semblent me suivre à la trace, et une fois de plus, alors que je suis arrivé par grand ciel bleu, je décolle dans un ciel où je dois chercher les ouvertures pour passer, et ainsi pendant encore une bonne heure, avant de me retrouver, presque d'un seul coup, dans le bleu à nouveau.

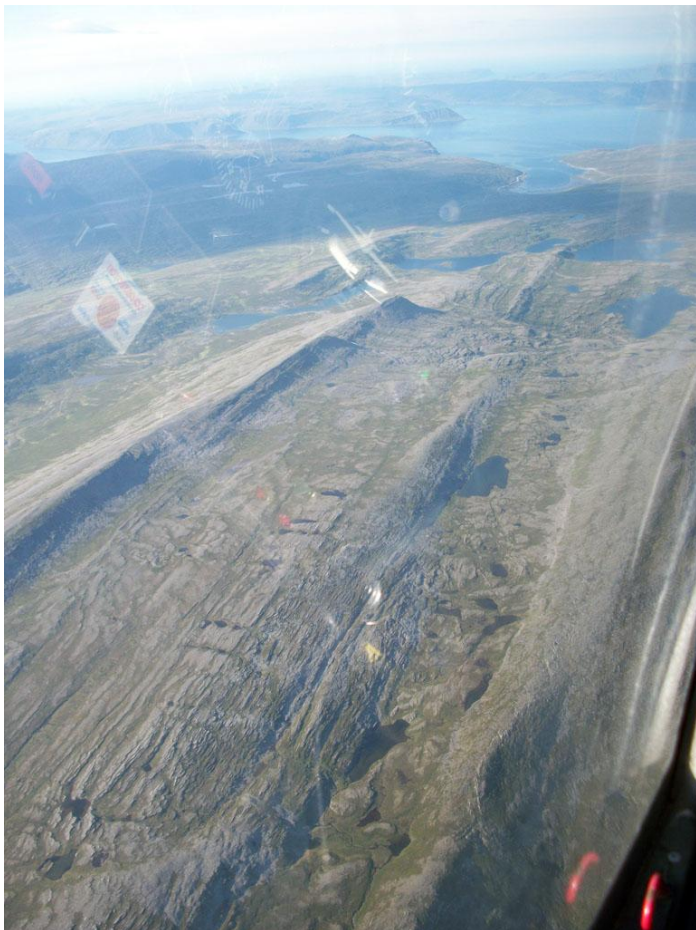
En bas, point de forêts infinies, cette fois-ci, mais plutôt des patchs de forêts zébrant des steppes qui deviendront prépondérantes au fur et à mesure de ce vol. Je contacte le contrôleur pour lui signifier que, selon moi, je ne dois plus être loin de la frontière finlandaise, et lui:

- Je ne sais pas F-XA, je n'ai pas d'image radar aussi loin au nord, contactez schhrrrkuiiiikk... contrôle sur ksschhhhuiiikk...

Ah ben oui, dit comme ça, c'est clair... je lui demande de répéter, mais la communication se dégrade très fortement, aussi, je le salue, au cas où il me comprend, lui, et tente ma chance avec les fréquences marquées sur la carte un peu plus bas pour Helsinki radar, où l'on me répond juste "poursuivez", visiblement ne se préoccupant pas plus que ça du petit bout d'espace aérien qui est supposé leur appartenir par là... En clair, je fais un peu ce que je veux. Je passe sur Bodø contrôle, station norvégienne, pour la suite de mon vol, mais eux non plus ne semblent pas intéressés plus que ça par ce morceau de bois et toile tout seul tout là bas... et, finalement, pour seule intervention notable, ils me font changer de fréquence pour Valan Tour, la tour de contrôle de l'aéroport de Valan Honningsvåg ma destination finale afin que je fasse mon approche. Je descends vers la mer calme dans le fjord qui y mène, sous un grand ciel bleu, admirant ce paysage sculpté par les glaciers... où la végétation est quasi-inexistante.



Les eaux paisibles du fjord



.... et l'œuvre des glaciers

Finalement, j'arrive par une verticale du village de Honningsvåg, suivi de la verticale du terrain où je reviendrai non sans avoir auparavant fait un survol du Cap Nord, bien évidemment. Un sentiment d'accomplissement m'emplit alors que je me dis que j'ai désormais réussi à relier les deux points significatifs de ce voyage: Gibraltar et Cap Nord. Je reviens le long de ces quelques fjords pour m'enquiller, à 600ft, dans celui de l'aérodrome, suivant les instructions de la carte VAC. Entrer le fjord à 600ft, le longer pour enchaîner sur le dernier virage. Aujourd'hui, c'est la piste 08 en service, mais en arrivant en fin de cette partie "vent arrière" qui est quasiment à 60° par rapport à la piste, je me dis que le gros bout de granit devant moi est bien proche de l'axe tout de même. Cette impression ne me quittera



pas tout au long de l'approche que je décide de faire en courbe, tout en me disant que la paroi rocheuse est vraaaaiment trop proche... tellement proche que j'ai l'impression de pouvoir la toucher en tendant le bras. Finalement, posé, en ayant été aligné que durant les dernières secondes de vol, je me rends à la tour où l'on m'explique qu'il n'y a pas d'essence aviation ici, car le seul appareil à venir s'y poser est un Dash-8, avion de ligne régional utilisant du carburant Jet-A1. D'ailleurs, il est sur le point d'arriver et je me précipite pour filmer son approche, qui, tout comme la mienne, est un long virage se terminant sur le seuil de piste. Je terminerai cette journée par une balade dans les environs, ensoleillés, de Honningsvag, dans une ambiance de calme unique...



Honningsvag vu d'en haut...



Le Cap Nord:



La tranquillité à l'état pur:



... la vue sur la piste depuis le pied du "tas de granit" dans son axe:



... et le souvenir final de cette journée mémorable:



Minuit...



## Jour 4

Réveil avec ce soleil qui ne s'est pas couché, lui... ça chauffe déjà. Je me rends à l'aérodrome, à 15min à pied, et mets mes affaires dans l'avion. On va commencer par un petit vol de 100 bornes environ pour aller faire le plein à Banak, mais d'abord, météo. Les nuages me suivaient la veille, autant savoir vers où je vais m'embarquer avant de partir... conclusion: temps pourri sur la Suède, dégagé sur la moitié nord de la Norvège, si on va pas trop vers la côte. Pour un pays aussi étroit, je me demande comment ils font pour avoir la différence, mais bon, passons.

Décollage sur la piste 26, suivie d'un 270° par la droite pour repartir vers le sud après être monté assez haut pour passer au dessus du relief. Petit vol tranquille, sans histoire, au dessus du fjord toujours baigné par le soleil et poussé par une légère brise du nord. Après l'atterrissage, et un bon gros plein (92 litres sur les 100 utilisables de l'avion), on m'offrira un pin's "Aéroport du Cap Nord"... pour avoir atteint ce point extrême... Apparemment, pour les avions privés, le point le plus au nord est ici, personne ne va plus loin, à Honningsvåg... personne sauf un allumé qu'on ne nommera pas... ahem.

Reprise de la météo, et j'ai ma confirmation, le nord de la Suède et le sud de la Norvège sont impraticables, on va commencer à descendre par le côté norvégien, jusqu'à Narvik ou un peu plus bas, puis bifurquer vers l'est, passer en Suède et finir de descendre par là. Taxes payées, papiers en règle, je décolle et commence par grimper... vers l'ouest, tout proche de la piste, la montagne prolongeant le bord du fjord m'oblige à poursuivre un moment en direction du sud, pour contourner. Même nus, les paysages sont toujours aussi grandioses, et je poursuis ma route, cap au sud-ouest. Après environ 30 minutes de vol, le temps se bouche de plus en plus, et je dévie ma route plus au sud pour contourner.



Météo prometteuse... au début...

Après un moment, le contrôleur me signale que par là, je vais finir par traverser la frontière finlandaise et que, sans plan de vol, ce n'est pas envisageable. Certes... reste la deuxième solution, comme d'habitude:

grimper. Et me voici de nouveau à monter en altitude, et cette fois-ci, on ne fait pas semblant: 12500 pieds, l'altitude maximum autorisée pour l'équipage d'un avion non pressurisé et sans oxygène, et ça passe de peu. L'avion, lui, semble plutôt en forme, et continue de vouloir monter... Ca me change de la montée près de Poitiers où le moteur semblait être à l'agonie pour me hisser à 11500ft "seulement". A force de rester en altitude, le moulin a du être sérieusement dégrassé, ce qui explique cette vigueur malgré l'altitude.



En tant que PPL, on ne voit pas ça tous les jours...

Je commence à m'engager au dessus de la couche d'un blanc immaculé, après m'être assuré qu'elle descendait plus loin au nord, ce qui me permettra, en cas de besoin, d'avoir un chemin de repli si les nuages se mettent à monter encore. Narvik est supposé être accessible en VFR, encore confirmé par le contrôle pendant ma montée, aussi, je prends sa direction pour le moment, sachant qu'il me faudra, si la couche nuageuse s'étend trop loin, m'assurer des conditions, avant d'y arriver. Pour le moment, je poursuis, néanmoins, mon vol normalement, vu que j'ai encore pas mal d'autonomie.

Après une demi-heure, environ, j'en suis à 1h30 de vol, la couche nuageuse semble continuer bien au-delà de ma destination, désormais à 40-45 minutes devant moi. Au moment où j'allais contacter le contrôle pour demander des détails, la voix du contrôleur m'interpelle:

- XA, avec sous l'entraînement, et l'équipement IFR?
- Négatif, VFR seulement
- Narvik est passé en IMC, vous ne pouvez plus aller vous poser là bas

Bon ben, ça c'est fait... je lui demande s'il y a d'autres aérodromes dans le coin où je pourrais me poser, mais il me répond par la négative... Et même, il me dit qu'il n'est pas sur que je puisse revenir à Banak, car



le temps s'y est peut être couvert. De mon perchoir, je vois clairement la limite des nuages dans cette direction, aussi, je le rassure et commence à revenir sur mes pas.

Visiblement peu rassuré, il voulait même m'envoyer une patrouille de F-16 pour "m'aider à trouver une trouée"... "oui, heuuu, non merci, ça va aller, je vois par où passer" lui répondis-je, tout en me rapprochant du bord de la couche nuageuse. Finalement, en vue du fjord de Banak, je commence ma descente qui durera 25 bonnes minutes... tranquillement. Les deux F-16 dont me parait le contrôleur ont fini de faire mumuse au niveau du Cap Nord, et viennent se poser à Banak également, pendant que je fais mon circuit d'approche, circuit contournant la montagne bordant l'aérodrome car j'ai encore de l'altitude à perdre à ce moment là. Par ailleurs, passer par cette vallée de l'autre côté de la montagne est, une fois de plus, une occasion de se faire un petit plaisir, volant quasiment en plané, avec les quelques ascendances et suivant la courbure de la vallée sculptée par les glaciers et le petit cours d'eau sous moi. Finalement, je débouche dans le fjord, aligné et au moment de la courte finale, de grosses gouttes commencent à frapper l'avion... Comme tant d'autres, une grosse averse très localisée s'est abattue sur l'aérodrome au moment de mon atterrissage. Et un cycle lavage de plus pour l'avion, un!

Plein fait, je regarde encore la météo, et là, rien à voir avec celle de ce matin: la Suède avec quelques passages nuageux, sans plus et la Norvège totalement "blanche"... et avec un vent dominant d'est en ouest, il y a peu de chance que cela change, cette-fois ci... je redécalle, direction Kiruna, en Suède, pour un premier bout de descente vers le sud. Et dire que j'étais à seulement 30 minutes de vol de Kiruna lors de mon vol précédent, et que je ne pouvais y aller, faute de plan de vol. Les cumulus bourgeonnants sont légion pour ce début de vol, et je poursuis en suivant une trajectoire en zig-zag, contournant les averses, suivant les lits de rivières, lacs, bouts de route, enfin, route... chemins serait le mot juste.



Malgré les averses fréquentes, les conditions de vol sont très agréables, finalement

Sous les nuages, quasiment sans vent et avec un soleil bien oblique jour et nuit, le sol ne génère aucune turbulence, et le vol se passe dans un confort fort appréciable. Ce n'est qu'en approchant de ma destination, qu'il me faudra de nouveau changer de plan car une grosse, mais vraiment grosse, averse m'en sépare. Elle ne durera sans doute pas, mais je n'ai plus envie d'attendre, aussi, je demande à changer pour repasser par le terrain de Gällivare, un peu plus au sud-est, et m'y pose sans encombre pour refaire le plein et redécoller dans la foulée. Un véritable pit-stop, en somme, pour enchaîner sur un vol VFR à destination d'Umeå, sur la côte de la Mer Baltique où je retrouve des conditions de vol idéales: grand ciel bleu, sans vent, air calme. Durant ce vol, je passerai à proximité d'une base aérienne, typiquement suédoise, où il y a une piste principale, ainsi que des tronçons de routes aménagés et dispersés à proximité, le tout au milieu d'une forêt bien dense.



Original comme base..

J'espérais atteindre Västerås ce soir, d'un dernier vol de 3h, mais cela ne sera pas possible; l'agent de ravitaillement a un 737 puis un A320 à ravitailler avant de venir sur le parking de l'aviation générale pour me refiler mes 65 litres d'essence, et une fois cela fait, il sera trop tard, la nuit tombera avant que j'arrive à Västerås. Vais me trouver un hôtel ici, et repartirai demain...

Hôtel à 500m de l'aéroport, petit lac derrière, paisible... je me réveille en pleine forme... et retourne embarquer pour une descente en direction de Zagreb. Bon, y en a pour plus de 11 heures de vol, et la météo semble assez bouchée vers le sud, mais pour le moment, ici à Umeå, grand ciel bleu, et légère brise du nord-est, tout ce qu'il me faut, en somme. Décollage sans histoire à 6h00 et je prends la direction de Stockholm, en coupant au dessus de la mer, j'espère abrégé un peu ce vol qui dès le départ s'annonce à quasiment 3h. Peu à peu, je vois la côte s'éloigner sur ma droite, et ce n'est qu'en restant en altitude que je garde une bonne vue de celle-ci et, accessoirement, reste à une distance de plané ou à peu près... au cas où. Ce n'est qu'en arrivant de nouveau sur la côte, au dessus de Gävle et deux bonnes heures plus tard, que je trouve les premiers nuages, devenant rapidement plus denses. J'effectue ma descente sur Västerås, suivant le cheminement VFR imposé, à 1000ft, tout en voyant le vent forcer de plus en plus.

Brève escale et je redécollé, en direction de Malmö, à l'extrême sud du pays. Cette fois-ci, les nuages sont bien présents, notamment des cumulus bourgeonnants en grand nombre et les averses qui vont avec. Pourtant, malgré une trajectoire "louvoyante", ma nav se passe bien vite, grâce à ce vent, désormais du nord, qui me pousse et me permet de voler à 130 nœuds et grappillant de précieuses minutes pour refaire mon retard sur le programme initialement prévu. Le temps semble se boucher de plus en plus, la visibilité se réduit, aussi, je demande au contrôleur si à Malmö les conditions sont acceptables pour moi

- "Sans souci, j'ai un VFR qui vient de se poser" me dit-il

Il doit y avoir un microclimat à Malmö, me dis-je, et continue mon vol. En arrivant, en effet, tout est gris et trempé, il pleut, il y a du vent et des nuages bas, et pourtant, on voit le terrain de loin.... Allez comprendre. Posé, je constate une particularité de l'aéroport de Malmö, vous êtes garé tout à côté du terminal, mais une navette vient vous chercher.... Avec une charmante conductrice pour vous accueillir et vous emmener de l'autre côté de celui-ci à l'entrée "équipages". Sympa. Je règle les taxes d'usage, et vais faire mon plan de vol... formulaire rempli, je veux le faxer au numéro indiqué et reste scotché devant le fax... un neuneu a mis "russe" comme langue, et il n'y a que des affichages en cyrillique à l'écran, rendant la chose totalement hermétique pour tout occidental qui se respecte. Finalement, c'est par téléphone que je dépose mon plan de vol et embarque pour une traversée maritime de Malmö vers l'Allemagne. Je ferai la traversée à 1500ft maximum, pour cause d'une nébulosité omniprésente et bien grise, encore. Si le vol est bien confortable, sans turbulences, en revanche, il n'y a pas grand-chose à voir, jusqu'à la côte allemande, d'où j'enchaîne en direction de Berlin. Pour ne pas changer, sur Berlin, la météo est... bah oui, pourrie, encore et toujours et, à part contourner une grande zone grise dans laquelle se situe, en principe, la capitale allemande, je trace droit sur Dresde où j'entrevois enfin un peu de ciel bleu. La piste étant sur un plateau dominant la ville, il y a une belle vue panoramique sur la cité lors du dernier virage, dommage que j'ai autre chose à faire que de claquer une photo ou deux, déjà que j'en aurai pas fait des masses aujourd'hui. Atterrissage tranquille, re-plan de vol, accompagné d'un passage par la case "spécialités locales" pour prendre une paire de bretzels et faire de la monnaie (le bureau de piste n'en avait pas pour la taxe d'atterrissage), puis redécollage pour un saut de puce en direction de Prague, toute proche au sud. C'est dommage que je sois obligé de faire une nouvelle escale, car si Zagreb avait été un tout petit peu plus près, j'aurais pu tracer directement depuis Dresde.

Décollage et virage direct par la droite, revenant au dessus de la ville. C'est amusant tout de même, partout les avions légers sont non seulement autorisés à survoler ainsi les villes, mais littéralement obligés, de par le tracé du circuit VFR autour des aérodromes... partout sauf en France.

En quelques minutes, le contrôleur de Dresde me passe celui de Prague, car je viens de franchir la frontière, et me voici au dessus des Sudètes, très belle région vallonnée, survolée à 1500ft, et pouvant, enfin, admirer un peu le décor avec d'autres teintes que le gris, gris clair, gris moyen ou encore gris moyennement clair...



Une autre remarque, on reconnaît les vestiges des décennies passées sous le régime collectiviste, avec ces villes où l'on trouve quelques immeubles vraiment anciens qui soient originaux, alors que tous les autres sont des barres juste posées là, toutes identiques, si ce n'est les teintes qui varient un peu. Vraiment un style reconnaissable entre mille.



Région des Sudètes

Encore quelques minutes et me voici avec Prague Approche qui me demande de cheminer, comme d'habitude, d'abord le point Alpha, que je trouve sans problème, puis le point Bravo...

- Attendez là! – me dit le contrôleur

Heuu, bah oui, je vais mettre le frein à main, tiens... et me voici à tourner en rond, entendant à la radio les liners arrivant sur Prague toutes les 2 minutes. Ca va être un beau bordel que d'inclure un petit VFR entre eux, me dis-je, alors que les minutes passent lentement, toujours à tourner en rond au dessus d'un petit bled au milieu des champs. Finalement, le contrôleur me demande si je vois un 737 en finale, ce que je confirme, et il me demande d'enquiller derrière lui, aussi vite que possible, mais en faisant attention aux turbulences. Je le "rassure" en lui disant que de toute manière, vu sa position et la mienne, le temps que j'arrive, les turbulences seront passées, et je m'enquille aussi vite que possible pour m'intégrer directement en dernier virage... il semble assez évident qu'il se seraient tous bien passés de mon arrivée. Peu avant le dernier virage, je lui demande quel taxiway je dois prendre pour quitter la piste et une fois celui-ci désigné, j'adapte mon virage, pour pouvoir, à la sortie de celui-ci tout sortir, ralentir et me poser pour être entrain de rouler à bonne vitesse au niveau du taxiway. Deux Boeings attendant au point fixe voient passer ce petit appareil bizarre (les DR400 sont assez peu connus hors de nos frontières, faut dire) qui effectue son dernier virage à la verticale du seuil de piste et vient s'aligner et se poser pratiquement



devant le taxiway qu'il prend pour sortir... je les ai peut-être retardé un peu, mais ils ne pourront pas dire que j'ai trainé des pieds pendant mon approche, peu académique s'il en est.

Je suis le "Follow me" jusqu'à la place de parking qu'on m'a attribué, et, une fois garé, l'agent de service vient me voir et me demande si j'ai réservé un slot.

- Heuu, non,
- Vous devez réserver un slot avant de venir ici
- Je suis désolé, la doc Jeppesen n'en parle nulle part...
- Je sais, vous n'êtes ni le premier ni le dernier, mais c'est le problème de Jeppesen, pas le notre... Normalement l'amende pour venir sans slot réservé est de 500€
- Génial...

Finalement, il m'expliquera que l'amende n'est souvent pas donnée aux pilotes de bonne foi (et avec les classeurs Jeppesen derrière mon siège, il voit d'où j'ai mes cartes VAC et autres documents). On oublie l'amende, et le monsieur me réserve la chambre dans l'hôtel jouxtant l'aéroport (ancien terminal reconditionné en hôtel quatre étoiles, en fait, mais à un tarif plutôt abordable), et je pourrai y passer la nuit très confortablement. Le voyage pour Zagreb sera pour demain, car ce soir, les agents de ravitaillement sont débordés et ne pourront me faire le plein.

Petite soirée tranquille, restau de l'hôtel où l'on me sert une escalope viennoise... énorme! J'ai beau avoir un gros appétit, je n'en suis pas arrivé à bout et pourtant elle était délicieuse. Ils ont aussi une petite bière fort sympathique, ça glisse tout seul après avoir passé 9h18 de vol sous la grisaille. Ça glisse... mais ça tape aussi, après coup, j'apprends qu'elle fait 12° et avec la fatigue cumulée, je sens que je vais dormir comme une masse.

## Jour 6

Petite journée en perspective, Prague-Zagreb. Jetons un œil sur la météo... pourrie, encore. Le survol des Alpes autrichiennes est à oublier. Bon, voyons, si je contourne, ça me rallonge pas mal, on va passer à l'est de Vienne, puis par la Hongrie, près du Lac Balaton, puis tourner vers Zagreb ensuite, ça nous fait... ben, une sacrée trotte. Je prévois une escale du côté de Vienne, la capitale autrichienne.

Décollage comme prévu, et je sors de la zone de Prague par le sud. Le contrôleur se débarrasse de moi un peu comme les espagnols, et je vole en silence jusqu'à la frontière autrichienne, où l'autrichien se montre un peu plus loquace. J'en profite pour étudier le plan d'approche sur Vienne de plus près (classeur resté dans l'avion la veille au soir, du coup, j'ai planifié le vol sans avoir vu la carte VAC, en me disant qu'au mieux, tout passera nickel, et au pire, je vais me dérouter direct sur Stockerau, mon terrain de dégagement à 50 bornes de là... et il se trouve que le point d'entrée du cheminement d'approche est justement sur Stockerau)... et, y a pas à dire, c'est de grands malades! Point d'entrée, à 50km au nord-ouest de la ville, donc, puis on s'aligne sur un VOR (Wagram) jusqu'à un échangeur d'autoroute, puis on suit la rive droite du Danube, à travers le centre ville à moins de 1000ft... par ailleurs, il est grassement souligné l'importance de bien rester sur la rive droite, car le chemin de sortie est le même, mais sur la rive gauche. Arrivé de l'autre côté, on a trois autres points à enquiller avant d'arriver dans le circuit de piste proprement dit. Déjà, je n'ose même pas imaginer un VFR s'enquiller au dessus de Paris à cette hauteur, il se ferait tirer dessus à vue! Et le cheminement, bref... On va faire simple: j'annonce au contrôleur que je change ma destination pour Stockerau (de toute manière, partout, tout le monde se fout du plan de vol

d'un VFR, j'ai pu le constater), changement approuvé et je viens me poser sur une piste... comment dire... typiquement teutonne... courte et très très étroite... sans oublier un passage découpé dans la rangée d'arbres devant le seuil pour que les appareils puissent se poser avant le bout opposé de la piste. Plein, étude de la dernière météo, et finalement, je finis par arrêter un plan de vol, contournant Vienne par le nord, puis par l'est, ensuite je fais un passage au dessus de la Hongrie, où je ne verrai, finalement, pas le Lac Balaton pour cause de nébulosité omniprésente, encore, puis je trace droit au sud, jusqu'à la frontière croate pour passer au dessus de Varaždin, et, enfin, direction Zagreb. A part le passage à l'est de Vienne où il fallait ouvrir l'œil dans la grisaille omniprésente à cause de planeurs qui semblent apprécier cette météo, le vol se passe tranquille. Chose amusante, en passant la rivière Drava, matérialisant la frontière entre la Hongrie et la Croatie, les champs changent d'aspect de façon radicale... Ils sont voisins et pourtant, visiblement, ne travaillent pas du tout de la même manière. L'approche de Zagreb sera une formalité où je devrai juste patienter un peu en vent arrière le temps pour un Fokker100 d'Air France de se poser. Retrouvailles avec mon père et au soir, comptage des heures de vol restantes... il me reste 10h25 à faire... juste de quoi rentrer en passant par l'Italie. On va pouvoir se reposer un peu.

## Jour 7

Journée de repos prévue. Ca tombe bien, c'est l'anniversaire de mon père et il a préparé un BBQ avec famille, amis etc... ça devrait être vraiment une journée de super-détente. En fin de matinée, je reçois un SMS: pour la reprise de boulot lundi, je démarre le camion à 2h du mat. Là, ça se complique quelque peu, car je me vois mal faire plus de 10h de vol dans la journée pour arriver le soir et enquiller sur une journée de route démarrée à 2h00... On va soulager la dernière journée, décollage à 18h00 pour Parme ce qui, bien évidemment, fait très plaisir à tout le monde... enfin, c'est la vie, comme on dit.

La météo, en revanche, et pour ne pas changer (eh oui, encore), est pourrie apparemment, et l'aide viendra sous la forme du fils d'une amie de mon père, contrôleur de son état à Pula, ville côtière et accessoirement le point tournant de ma nav de ce soir. Il me donnera les coordonnées du service météo de l'aéroport de Zagreb où je pourrai avoir les derniers renseignements... Vers 14h, lorsque je les appelle pour la première fois, ils me disent clairement d'oublier tout vol VFR vers la côte pour le moment, mais en début de soirée, peut être... il faudra les rappeler peu avant le départ, car ça a l'air de changer pas mal.

J'appelle depuis l'aérodrome peu avant 18h et là, bingo, une ouverture se profile juste pour moi, "mais il ne faut pas tarder, car au dessus de la Slovénie, du gros mauvais temps arrive". Formalités tranquille jusqu'au paiement... et là: bug. La dame qui s'occupe de la saisie semble débordée et n'a pas le temps de rentrer les données dans les trois cases concernant mon vol avant une demi-heure. Finalement, je peux décoller, mais, si la fenêtre météo tient encore, je n'ai plus énormément de marge par rapport à la nuit aéronautique... à peine 20 minutes de battement si je tiens mes délais sans faute.

Décollage dans un ciel bleu, les derniers nuages ont été emportés par une légère brise vers l'est, et je monte tranquillement au niveau 65 pour passer la chaîne de montagnes me séparant de la mer adriatique. Là, je remarque que ma vitesse tombe lentement vers 90kts, puis 85, puis se stabilise peu en dessous de 80... j'ai un vent d'un bon 20kts dans le pif. Ca va pas arranger mes affaires, mais bon, je continue d'avancer, on verra bien. Je passe déjà les montagnes, et après, il y a que la mer et la plaine de Po, donc, je pourrai descendre si le vent en altitude est trop fort. Sous moi, les monts boisés de Gorski Kotar, tandis qu'à ma droite de gros nuages noirs s'amoncèlent, au dessus de la Slovénie toute proche.



Les monts bien sombres de Gorski Kotar

A gauche, vers l'est et au dessus de la Bosnie, en revanche, le ciel s'est dégagé complètement, dommage que ce ne soit pas l'inverse... ça m'aurait arrangé de couper plus à l'ouest. La côte arrive enfin et ma marge est de plus en plus menue, je contacte Pula, et tombe sur "l'ami" de cet après midi, qui m'autorise à couper direct vers Parme, ce que je m'empresse de faire, la mer étant sous un ciel dégagé, la traversée est tranquille et j'arrive à l'embouchure du Po. Je n'ai qu'à suivre le cours du fleuve et regarder s'égrener les minutes, il ne reste qu'une petite heure de jour aéronautique... ça va faire couuert!!! En croisière rapide (enfin, je me comprends), le petit Robin avale les kilomètres, passant au dessus de plusieurs petites pistes désertes à cette heure et, alors que le soleil est déjà couché, j'arrive en vue de Parme. Scintillant dans la pénombre qui s'installe lentement, je m'aligne pour une très longue finale sur la piste dont l'éclairage ressort magnifiquement, même à cette distance.

Dans l'air limpide de cette fin d'après midi, les distances sont trompeuses, et j'ai l'impression que ma finale ressemble à celle d'un 747... très très longue. Finalement, un atterrissage sur une piste magnifiquement éclairée, avec un vent à peine perceptible au sol et m'immobilise sur le tarmac à 21h25, 6 minutes après le début de la nuit aéronautique... Bon ben, j'aurai fait mon premier atterro de nuit, de peu. En descendant de l'avion, je peux observer au nord, à peut-être 40-50km, de gros cumulonimbus éclairés majestueusement de l'intérieur par des éclairs à répétition... le front orageux que j'ai longé tout au long de mon vol est tout proche, mais la très légère brise que je perçois ça et là le pousse vers le nord-est, l'éloignant de nous.

Bien évidemment, au bureau des opérations aéroportuaires, on me précisera qu'il n'y a pas d'Avgas ici et qu'il faut aller sur le terrain le plus proche. Après un vol de 3h, c'est toujours agréable à entendre. On dira ce qu'on voudra, mais les vols à l'étranger vous font aimer les cartes VAC françaises... Enfin, gros dodo ce soir et demain, d'abord un saut de puce d'une quinzaine de minutes jusqu'à Reggio Emilia pour faire le plein, puis le dernier gros morceau de ce voyage: les Alpes.

## Jour 8

Arrivée à l'aérodrome, avec un soleil qui commence déjà à bien chauffer, et décollage pour ma mini-escale. Je demande au contrôleur le chemin le plus direct car il ne doit pas me rester des masses de carburant, décollage et virage direct vers l'est, suivant l'autoroute qui me mènera tout droit au petit aérodrome de Reggio Emilia. Je me poserai 17 minutes plus tard et la réserve s'allumera au moment de couper le moteur, confirmée par le plein de 92l... il restait juste ma réserve de 8l utilisables dans le réservoir. Dernier plan de vol, et me voici parti en direction de Grenoble...

La première partie de Vol, coincé sous la TMA de Milan (classe A), je me fais chahuter par l'air turbulent, résultat d'un soleil brûlant s'abattant sur les contreforts des Apennins que je longe pratiquement jusqu'à Turin. Et cette chaleur ne date pas d'aujourd'hui, comme en témoignent tous les cours d'eau quasi-asséchés que je survole:



Dans le nord de l'Italie, la sécheresse a frappé aussi...

Ce n'est qu'avec le contrôle de Turin que je vais pouvoir, enfin, commencer à grimper, progressivement jusqu'au niveau 125, indispensable pour passer au dessus des Alpes dont les sommets sont recouverts de nuages, rehaussant d'autant l'obstacle. Finalement, en suivant les vallées, je suis un couloir qui est resté accessible entre les nuages, concentrés sur les sommets environnants et culminant bien trop haut pour moi, et, en arrivant près du Lac du Mont Cenis, je vois une trouée vers l'ouest, m'ouvrant le passage vers Bramans, puis la vallée, dégagée en bas, vers Modane, etc... Je prévient de contrôleur de Marseille Info que j'y descends, ce qu'il collationne, n'ayant pas d'image radar à cet endroit. C'est en suivant la vallée que je m'approche de Chambéry, et me dis qu'après tout, il est inutile de descendre jusqu'à Grenoble, Chambéry étant plus proche de ma future escale, Troyes.





On suivra la vallée de droite...



... se faufilant entre les sommets plus ou moins enveloppés par les nuages

Atterrissage tranquille, les formalités d'usage, et me voici reparti, avec quelque chose d'inhabituel à la radio: ça parle en français et il y a plein de DR400 dans les parages! Après une semaine où, du matin au

soir, mon "petit avion bizarre avec les ailes cassées" suscitait la curiosité, me revoici dans le pays où c'est plutôt son absence qui aurait paru curieuse.

Finalement, en France aussi, l'été semble de retour, et dans l'air chaud, je préfère le confort du FL065 pour ce petit bout de vol tranquille, où je vois, entre ces quelques cumulus de beau temps, défiler les coteaux du Beaujolais, avant de passer Dijon et enfin, faire mon approche sur Troyes.

Dans l'axe de la piste, de loin, je m'annonce au contrôleur, et celui-ci me demande de l'appeler en début de vent arrière... du côté opposé. Etant déjà aligné, je lui demande s'il était possible de faire une approche directe, mais il insiste:

- "négatif, j'ai du trafic dans le circuit"

Bon, va pour le vent arrière... chose amusante, à part un Cessna qui annonce qu'il est sur le parking et quitte la fréquence juste après notre échange, je n'ai ni vu ni entendu aucun trafic pendant tout mon circuit... bah, la tour ne devait pas aimer les longues finales, j'imagine.

Dernier plein de mon voyage, et je décolle en direction du Touquet où je laisserai l'avion en révision.... Comme d'après mon estimation, sur une route directe, il va me manquer environ une petite heure, je décide de monter sur Reims pour rallonger un peu la balade. Ce petit détour en amènera un autre, la R114, toujours active, doit être contournée puis, enfin, je ferai un passage par la verticale de Valenciennes, la zone de Cambrai, ma route directe, étant occupée par des planeurs. Il y a interdiction de survol jusqu'au FL055 seulement, mais, non contents de ne pas être sur la même fréquence radio, les vélivoles semblent ne pas vouloir se limiter à leur zone, provoquant quelques vives réactions de la part d'un pilote de DR400 qui a failli en emplafonner un. Donc, c'est en préférant contourner cette zone que je passe par Valenciennes, avant d'enquiller en ligne droite vers Le Touquet.

Le contrôleur du Touquet, dès le contact établi, alors que je suis encore à 4500ft me demande de faire une longue finale ce qui, depuis l'endroit où je me trouve occupera les dix dernières minutes de vol. Je me pose, et vais garer l'avion devant le hangar d'Air Maintenance, coupe tout et regarde l'heure... j'ai 200 heures de vol tout pile... J'aurais voulu le faire, je n'aurais pas pu faire plus précis! Mission accomplie, et maintenant, la prochaine étape, l'examen théorique FI/A, dans trois mois environ.