

Un ULM Toulousain

En l'occurrence l'idée de quitter le continent et de rejoindre la terre ferme de Corse avec un multi-axe, n'est pas apparue comme saugrenue à 2 compères, au demeurant frères de sang ayant à eux deux dépassé un siècle d'âge. Un bon cru à en juger par la prudence manifestée autant dans la préparation que dans la réalisation de l'aventure.

Voici donc le décor planté, passons au scénario et aux acteurs.

Lescénar :

On part de Toulouse en déposant un plan de vol puis on va en Corse en faisant une escale vers Toulon. Pour le retour, on fait le tour de l'île avant de regagner la maison-mère. Voilà, c'est tout... **Le matos :**

On prend l'avion du club, un FK9 mécano-sécurisé, avec 5 heures d'autonomie ça devrait aller (pour 2 heures prévues au-dessus de l'eau !). **Les acteurs :**

Gérard, le pilote, 40 ans d'expérience aéroclubisée, qualifié pour tout et bientôt instructeur. Gabriel, le second pilote, frère cadet du premier, trois quarts d'heure d'expérience en ULM mais avec une connaissance aéronautique issue de simulateurs d'avion de ligne... Alors c'est parti...

Toulouse-Lasbordes, 14 août 2003

A 8 h, nous arrivons au hangar, le mécano est déjà là. Tentative de dépôt de plan de vol par Internet, mais ayant quelques difficultés avec l'ordi, nous le déposons par téléphone, ce qui est plus simple (il est accepté, c'est bon signe !). Nous sortons la bête du hangar et

L'idée d'une traversée maritime ne vient pas rapidement à l'esprit d'un pilote d'ULM. Pourtant, tout bien réfléchi, rien ne s'y oppose : un avion bien équipé et bien entretenu, avec des pattes assez longues, un pilote confirmé, un co-pilote pas trop ignorant de l'activité aérienne, ajouté à cela une bonne prudente motivation, tout peut contribuer à générer ce que certains pourraient considérer comme une audace un peu osée ou même risquée.

préparons notre départ : GPS supplémentaire, 2 gilets pour la survie en mer avec balise, radio de secours et piles pour le 2^e GPS. Bravo Papa (F-JIBP) est fin prêt, mais la météo n'est pas au mieux. La directe sur Montpellier n'est pas possible, nous n'avons pas d'ADI. Thierry nous sort la carte TENSI qui montre que seule la zone de Toulouse est nuageuse... Discussion avec Jean-Louis qui nous conseille de partir vers Villefranche-de-Lauragais et de voir si ça passe. Conseil suivi. Mise en route à 8 h 45 et départ. Nous restons à 1 300 ft QNH en cherchant un passage. Nous évitons la zone de Carcas-sonne en passant au nord de la CTR ; châteaux de Saissac puis Lastour, le plafond se soulève et nous respirons mieux, on est passé. Nous commençons notre montée vers 5 500 ft et cap sur le VOR de Montpellier.

Nous contactons MPR-info "F-JIBP en entrée de zone sous plan de vol et transpondeur sur 7 000."

Réponse : "Transit accepté, affichez : 7 032 et rappelez verticale terrain". A partir de cette prise en charge,

tout devient plus simple, il suffit de tenir l'altitude et le cap... au GPS. Nous passons au-dessus du terrain de Pezenas, puis la mer est en vue, la grande bleue que l'on va côtoyer... Puis la ville de Palavas-les-Flots qui ressemble d'en haut à un immense oiseau avec son bec pointant vers le large ! La veille du départ, nous avions entré tous les VOR en convenant de les identifier par les premières lettres : V, O, R. Pour les autres points de notre circuit, ils commenceront tous par la lettre C comme Corse, ceci pour qu'ils soient tous groupés dans la liste. A 10 h 15 après la verticale de Montpellier-Méditerranée, nous mettons le cap sur le VOR de Martigues. En sortie de zone, MPR nous contacte pour quitter et passer sur Rhône. Après la Grande-Motte, la Camargue défile sous nos ailes, belle vue d'ensemble. Au retour, c'est décidé, nous passerons plus bas par le cheminement côtier ! Puis cap sur le VOR de Marseille. Le survol de l'aéroport de Marseille-Marignane est fabuleux, merci aux contrôleurs de nous avoir autorisé ce transit !

Nous demandons le niveau 40 puis nous signalons à Marseille notre intention de nous poser à Cuers-Pierrefeu. En effet, nous sommes sans pilote automatique et sans accouder au siège depuis plus de 2 heures ! (humour)... Marseille nous déclare : "Vous poser clôturera votre plan de vol, il faudra en ouvrir un nouveau pour continuer." Hésitation de notre part, quelques minutes de discussion, va-t-on entreprendre la traversée dans la foulée ?

La météo est bonne, le vent favorable, inutile de stresser, nous décidons l'ETF. Le plan de vol avait été accepté à Toulouse, donc on ne devrait pas essayer de refus pour continuer ! Pendant la préparation de cette épopée, la DAC Toulouse nous avait demandé pour le survol maritime en ULM le dépôt d'un dossier de record ! Mais suite à un contact direct avec la DGAC, celle-ci avait répondu : "Respecter les conditions VFR de l'aviation générale suffit aux ULM". L'avion est équipé d'un transpondeur en mode C, on ne va pas nous demander un mode S !

Nous quittons Marseille-info et contactons RAI. C'est un répondeur automatique qui donne des infos et la fréquence d'auto-info sur Cuers. L'écoute du trafic nous indique que la 11 est en service, nous poursuivons notre descente pour un kiss relax.

La piste très longue nous accueille sans cri. Nous sortons à la première bretelle, direction la pompe. Après avoir pris 30 litres pour Bravo Papa, on s'acquitte de la taxe d'atterrissage et on va lever le coude au frigo du shelter tenu par notre hôte.

Pour repartir, il nous faut déposer un nouveau plan de vol et là, problème,

foule la terre Corse...

comment faire ? Mais la solidarité aéronautique est là : à côté de nous, à la pompe, il y a un TB 9 et un des pilotes nous propose son portable avec un numéro programmé à Nice qui prend les plans de vol par téléphone... et ça marche ! Merci à nos bons amis du TB 9.

Survole de la grande bleue

Nous décollons de Cuers et nous passons le VOR de St-Trop'. 3 000 ft sera notre altitude sur la mer, jusqu'à l'approche de la belle (île). Commence alors le survol maritime si "angoissant". Dès le départ, une brume qui semble immobile nous entoure, nous voyons encore la mer par les côtés mais pas devant, où est donc l'horizon ? Probablement quelque part derrière la brume qui fait la transition entre le bleu du ciel et le bleu de la mer... c'est un peu déstabilisant. Il ne faut pas se laisser distraire, une mise en virage lente ne se sent pas et lorsqu'on ne voit plus la mer d'un côté, on a une sensation de déséquilibre perturbante. Le pseudo-horizon du GPS nous est utile pour confirmer l'inclinaison. Le circuit permanent du regard va de l'altimètre, au cap, au GPS, puis à la surface de la mer, pour voir si elle est toujours à la bonne place...

Nous quittons Marseille-info au point Cerma et passons avec Nice. Passage au point Merlu. Le vent nous est favorable et la vitesse sol donnée par le GPS atteint 210 km/h alors que le badin ne donne au mieux que 160 pour 4 700 tr/m, la mer est couverte de moutons qui aident à visualiser sa surface. Si les

ombres de nuages plus denses qui donnent cette impression. Enfin la côte se dessine plus nette, le désert des Agriates, puis le golfe de Saint-Florent et le col de Teghime, au point NW de Bastia. En sortie de Bastia, nous contactons Solenzara, puis Ghisonaccia qui répond et nous autorise une approche directe sur la 19. Magnifique piste et taxiway tout neuf. C'est le pilote du remorqueur de planeur qui nous a répondu, il nous accueillera et nous proposera un toit pour laisser le Bravo Papa à l'abri pendant 2 nuits. On l'arrimera puis on retirera tout ce qui est dedans, le BP n'a pas de porte **qui** ferme à clef !

Fin de la première manche, soit 4 h 30 de vol. Demain c'est le vendredi 15 août... farniente !

Le retour à la maison...

Pour le retour, nous avons pris de la marge en cas de mauvaise météo, avec un retour possible le dimanche, ou même le lundi. Mais, ce samedi matin, il fait un temps superbe : un ciel de rêve et pas un brin de vent. La météo est bonne pour toute l'île, avec seulement des brumes côtières sur le continent.

Départ à 8 h 10, nous sommes les seuls sur le terrain. Solenzara nous répond et nous autorise le transit maritime à 1 000 ft. Nous suivons sur une carte Michelin notre périple, navigation très facile, de plus nous avons le soleil dans le dos, le contraste est bon. Nous visitons d'en haut : Porto-Vecchio, les îles Cavallo, la très longue calanque de



tion la pompe car Bravo Papa a soif. L'escale est sympa avec des campeurs presque sous les ailes de leurs avions, un bar-restaurant à proximité et une plage en bout de piste... le rêve ! Nous rencontrons l'équipage d'un pendulaire et affinités d'ULMistes oblige, nous sympathisons.

Nous complétons à 62 litres, le pompiste nous prélève aussi une taxe d'atterrissage mais dépose notre plan de vol par fax ! Puis il nous montre le Notam interdisant l'entrée à tous les VFR dans la CTR d'Ajaccio... donc il faut passer loin en mer ou, plein nord par dessus les maquis Corse.

Nous re-décollons en choisissant plein nord. Par habitude, nous contactons Ajaccio pour nous signaler, et là,

C'est à bord d'un appareil similaire au modèle ci-dessus, que nous avons essayé en 1998, que ce petit aller-retour a été réalisé. Comparé avec le voyage pendulaire vers Syracuse des pages 20 à 24 de ce numéro, c'est une tout autre façon de découvrir un pays par la voie des airs ! L'ULM offre une diversité bien réjouissante !

Le circuit permanent du regard va de l'altimètre, au cap, au GPS, puis à la surface de la mer, pour voir si elle est toujours à la bonne place...

conditions de visi se dégradent, nous pouvons toujours demander à descendre, mais, à notre altitude, nous profitons au maximum du vent. Nous commençons à voir des taches noires sur la droite... la côte Corse ?... Mais ce ne sont que des

Bonifacio qu'un 360 nous permet d'admirer, les tours génoises... Puis, nous passons avec Figari qui nous autorise à poursuivre par la côte. Propriano en vue, nous décidons de nous poser et, nous intégrons directement la 28 puis, direc-



bonne surprise, il nous autorise l'entrée dans leur zone, et même le survol de leurs installations ! C'est la route directe vers le point Merlu via le point NW, nous transitons donc par-dessus leur terrain. Pour ce retour, la mer est calme et sans mouton, l'horizontalité est plus difficile à estimer, la brume est toujours là et nous demandons à descendre à 2 500 ft. Accepté. Le contrôle nous signalera à plusieurs reprises des trafics parfois en sens inverse et à 500 ft au-dessus. On met l'anticoll, on chouffe et on continue...

Le survol maritime est plus long. Après le point Merlu, des nuages fragmentés apparaissent et la brume semble être plus dense. Nous maintiendrons les 2 500 ft jus-

qu'à la côte, mais avec beaucoup de vigilance, à cette altitude nous bénéficions encore d'un petit vent favorable.

Sur le point STP, la fatigue nerveuse se fait sentir et le gilet tient chaud, nous signalons à Nice notre intention de nous poser à La Mole-St-Trop'. C'est accepté et, notre plan de vol est clos. A 5 minutes du terrain, nous appelons La Mole, "F-JIBP pour un complet chez voué'...", ils font la moue à La Mole : le contrôleur nous refuse l'accès, "Le terrain est interdit aux ULM, c'est indiqué sur les cartes". Nous le remercions et nous poursuivons sur Cuers. A Cuers, c'est l'heure du repas et il n'y a pas de contrôle, nous n'avons pas besoin d'essence, juste de

bouger un peu et nous remettre de nos émotions. Le bar de l'aéro-club est ouvert, on est bien accueilli, on

En résumé, la météo a été un bon vent arrière à l'aller, un petit vent arrière au retour et on arrive juste avant un gros orage...

discute, "Vous venez d'où ?... en ULM ?... C'est possible ça ?"... Après décollage de Cuers, nous contactons Hyères pour rejoindre le cheminement VFR de bord de mer. Nous enchaînons les points SW, W, WA, SE, S, SW WB, WA que nous

avons enregistrés dans le GPS. On longe donc toute la côte à 700 ft au-dessus de l'eau. Fabuleux ! A Montpellier, nous hésitons, une directe 4 500 ft ou un transit par Carcassonne ? Nous jouons la sécurité par Carcassonne et nous demandons un transit côtier vers Béziers par le point WS. Montpellier accepte et nous signale une erreur sur la carte : le point de report est SW... (pas WS). Ok pour SW. Ce point est la magnifique cathédrale de Maguelone perchée sur un petit piton entouré d'eau. Puis la ville de Sète. En approchant du Cap d'Agde, nous contactons Béziers et demandons la météo locale. Il fait beau nous dit le contrôleur qui nous autorise une verticale terrain à 1 500 ft. Nous quittons donc les brumes côtières et cap sur Béziers-Vias.

Passé Béziers, nous décidons l'escale à Lézignan. Bravo Papa n'a qu'un fond de 100 l Corse dans ses bidons, eh oui, il n'a pas bu depuis Propriano !

A Lézignan, on se sent déjà un peu chez nous, l'inquiétude de la météo s'estompée d'autant que le vent est favorable (10 à 12 kt). Le contrôleur est très sympa. Ce terrain est immense et pourrait facilement accueillir le Tour ULM 2004, il y a des choses à survoler autour... Ajout de 20 litres et cap sur St-Orens par le château de Lastour... la routine.

Arrivée Lasbordes par la 16 et un vent calme (5 kt). Quelques heures après arrivera un gros orage et la première pluie tant attendue ! En résumé, la météo a été un bon vent arrière à l'aller, un petit vent arrière au retour et, on arrive juste

avant un gros orage... elle est pas belle la vie en ULM ! En tout, 10 h 30 de vol, et plein les yeux de mer immense, de calanques, de ports, de villes... A bientôt sur nos lignes, pour une prochaine lecture... D