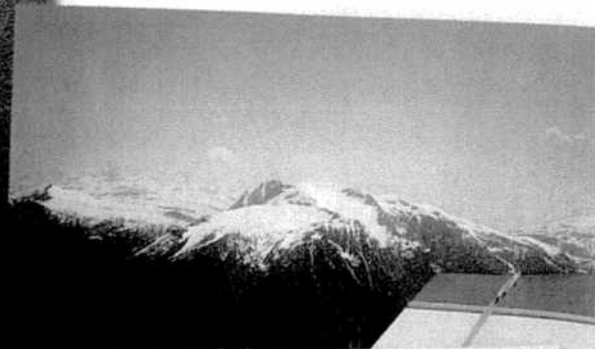


HEUREUX QUI C



monomoteurs
destination de la Grèce...
qu'une odyssée

OMME ULYSSE...



C'EST en pleine grisaille de cet hiver 2000 si peu favorable à l'aviation légère qu'Erwin Scheibel, instructeur, propose la destination du « grand voyage annuel » de l'aéroclub Paul Tissandier. Après la Tunisie et les Canaries (cf. Aviasport, janvier 2001), ce sera... la Grèce. Hélios lui en sera reconnaissant. Et Ouranos nous accueillera à bras ouverts.

Trois ou quatre réunions préparatoires ont permis de faire connaissance les uns avec les autres, de désigner un trésorier, choisir les trajets et les étapes et collecter la documentation : cartes Jeppesen VFR et ONC pour l'Italie, cartes ONC et IFR en route pour la Grèce, fiches de terrains Jeppesen pour les aérodromes sur la route prévue. Voici le récit de ce périple...

■ 12 mai 2001 : Toussus-Mâcon-Gap-Bastia

Bien qu'basés à Saint-Cyr-l'École, nous partons de Toussus-le-Noble. Le chargement des avions et la pluie encore récemment tombée incitent en effet à préférer une piste assez longue, et surtout en dur. Grâce à la gentillesse et la disponibilité de certains pilotes, les avions ont été non seulement convoyés la veille depuis Saint-Cyr, mais également nettoyés, rangés, astiqués (même les pneus doivent briller...) et préparés : le plein d'essence évidemment, 3 litres d'huile par avion, des cordes et un gilet de sauvetage par personne car il y a beaucoup de traversées maritimes en perspective.

Les trois avions – le Cessna Cardinal 177 HQ, le PA-28 PT et le DR-400/180 DM – sont

donc fin prêts pour une nouvelle aventure. Pour les douze pilotes – 10 hommes, 2 femmes dont 10 brevetés, 2 élèves (et n'allez pas croire que femme veut dire forcément élève!) – rendez-vous matinal à l'aérodrome. 7 h du matin. Météo : Cavok. C'est parti pour une semaine.

Première étape à Mâcon. Seulement pour le PT et le DM. Le HQ décide de « tracer » en direct sur Valence. Nous préférons prendre notre temps et faire cette pause permettant de répartir les heures de vol entre pilotes. Fuel pour les avions, café pour les pilotes, et c'est reparti. Nous arrivons rapidement dans la zone de Lyon, que le contrôle nous demande de contourner par l'est au niveau 75. Prochaine destination : Gap. Nous attaquons alors la montagne en longeant les massifs de la Chartreuse et des Ecrins. Déjà le paysage est splendide, les sommets encore enneigés et la météo toujours idéale. Survol de Grenoble et Gap est rapidement en vue. Bonne idée, cette étape : un restaurant bien sympathique nous attend sur le terrain, avec déjeuner en terrasse comme nous n'en avons pas connu depuis longtemps. Attention aux coups de soleil ! Le HQ a, semble-t-il, moins de chance : rien à manger à Valence ! Heureusement, carburant pour tout le monde quand même.

Nous déposons notre premier plan de vol, début d'une longue série. Pour les élèves, c'est plus sympa de le faire « pour de vrai » que de l'apprendre dans les bouquins. Et nous repartons. Survol du magnifique lac de Sainte-Croix d'un bleu turquoise digne



Passage par les Alpes, Gap, le lac de Sainte-Croix et Calvi... sans oublier les gilets!

des mers du Sud. Puis ligne droite sur le VOR STP de Saint-Tropez avec une vue imprenable sur toute la côte : St-Trop, Sainte-Maxime, Cannes et même, au loin, la baie de Nice. Ensuite, direction la Corse, pour une première traversée maritime et le passage de l'incontour-



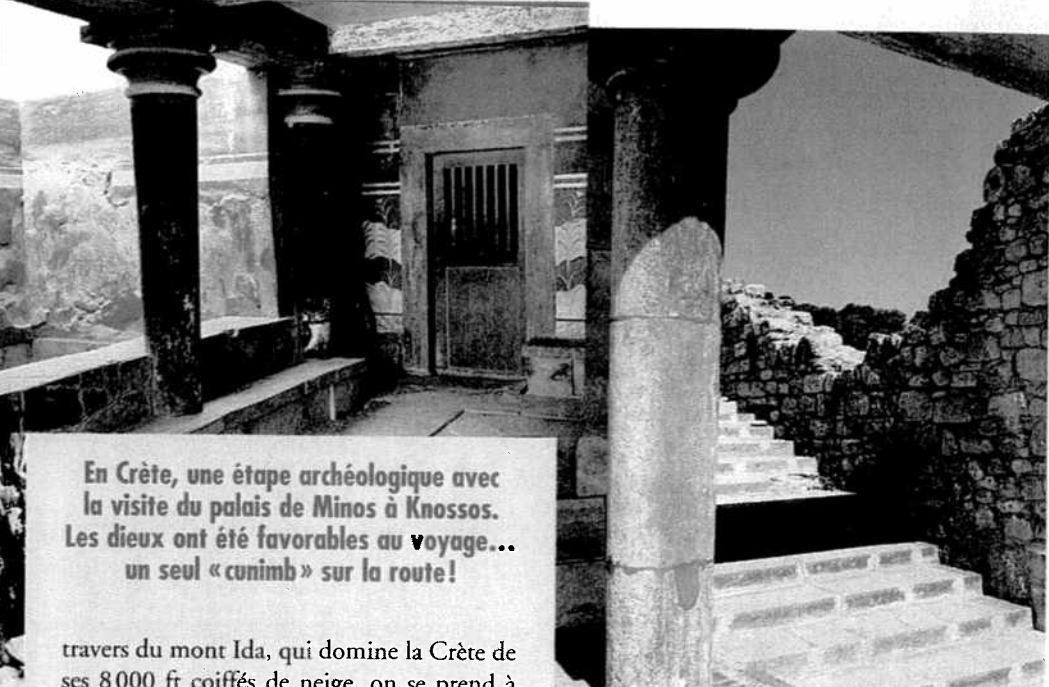
DIEUX ET HEROS, SOYEZ NOS GUIDES



Si Zeus a jugé bon d'asseoir sur notre route un cunimb – un seul en neuf jours – c'est sans doute pour nous rappeler que ses foudres sont toujours à craindre et que les simples mortels que nous sommes ne s'élèvent au-dessus de la Terre que par la grâce des dieux. Ouranos pose sur nous un regard favorable et les dieux hellènes ne démentent pas l'hospitalité si prisée dans l'antiquité. Les aurores auront des doigts de rose, mais peu d'entre nous pourront l'attester, certains préférant faire à Dionysos, le dieu sorti de la cuisse de Jupiter pour enseigner aux hommes les arts vigneron, des libations tempérées mais qui se terminent tard dans la nuit.

Nous avons donc tout loisir de rêver à ceux dont nous sentons encore la turbulence de sillage. Icare et Dédale, bien sûr, qui s'échappent du labyrinthe grâce à leurs ailes de cire. Mais le présomptueux Icare a bravé le soleil : la cire fond et il chute dans la mer Egée, donnant son nom à l'une des Cyclades. L'un d'entre nous l'imitera en essayant le vol plané à partir d'un scooter. A défaut de se brûler les ailes, il s'écorchera les genoux.

Latone, aussi, que ses amours avec Zeus vont rendre mère d'Artémis et d'Apollon. Poursuivie par la jalousie d'Héra, elle doit fuir dans les airs jusqu'au moment où, la prenant en pitié, le dieu de la mer fait surgir des flots Delos, le minuscule caillou que nous avons survolé en quittant Mykonos, et où elle peut enfin se poser. Marquée à vie par la course éperdue de sa mère, Artémis sera à jamais dégoûtée des sports aériens et arpentera d'un pied ferme les collines giboyeuses, son arc à la main. En passant



En Crète, une étape archéologique avec la visite du palais de Minos à Knossos. Les dieux ont été favorables au voyage... un seul «cunimb» sur la route!

travers du mont Ida, qui domine la Crète de ses 8000 ft coiffés de neige, on se prend à imaginer Zeus y jouant enfant, et arrachant par mégarde à Amalthée, la chèvre nourricière, une corne qu'il lui restituera plus tard sous forme de Corne d'abondance. Mais la réalité nous rappelle à l'ordre : déjà nous approchons de Soudha. Ligotés à nos sièges tels Ulysse au mât de son navire, nous nous laissons guider par une voix. Pourtant, de même qu'on ne cherche pas à nous attirer sur ce rivage – au contraire –, de même nous chercherions en vain à reconnaître le chant mélodieux des Sirènes dans ce ton militaire : «Report one-five miles north of the station... Report two-zero miles north-west of the station».

On nous exile sur Cythère? Ça tombe bien, c'est notre route. Nous levons le nez des instruments de bord pour admirer l'écume saphir d'où est née Aphrodite, la déesse dotée de tous les charmes qui inspirent l'amour sans pouvoir lui procurer le bonheur. Mariée contre son gré au boiteux Hephaïstos, dieu forgeron et roi des Cyclopes, elle verra mourir dans ses bras le bel Adonis et ne pourra s'en consoler.

Bientôt c'est le Péloponnèse, et si le Cardinal s'égare à 8500 ft au-dessus des montagnes alors qu'Eole souffle des vents contraires, ce n'est pas du tout – pure calomnie – par une erreur de point de report sur Kalamata, mais pour aller reconnaître

l'Eurotas, le «fleuve aux lauriers roses». Leda, l'épouse du roi de Sparte, allait souvent y chercher la fraîcheur, et c'est là que Zeus, métamorphosé en cygne, a pu l'approcher. En partant, il dépose sur la rive deux œufs gigantesques. De l'un naîtront Castor et Pollux, de l'autre Hélène et Clytemnestre, les deux femmes par qui tant de malheurs se sont abattus sur le peuple grec...

Les Grecs croyaient leur pays formé par l'éboulement des rochers que les Géants avaient empilés pour monter détrôner Zeus de l'Olympe. Et en effet, la Grèce évoque un gigantesque éboulis. Sur quelle île se dressait le palais de Circé? Quelle autre abritait Nausicaa aux bras blancs? La nymphe Calypso? Aucune, sans doute, tant elles sont riches et opulentes. Ithaque, la patrie d'Ulysse, l'une des dernières sur notre route vers Corfou, est d'une pauvreté bien réelle. Mais notre épopée a été si riche en découvertes, si féconde en amitié, que rien ne nous presse pour aller chercher l'oubli en buvant les eaux du Léthé.

Dominique HILDA-RINAUDO





nable point Merlu. Nous devinons rapidement les côtes corses. Nous laissons le cap Corse sur notre gauche avant d'arriver sur Bastia. L'intégration est facile, avec peu de trafic – tout va bien.

Le HQ, arrivé bien avant nous – mais le ventre vide! – a trouvé un hôtel à 3 km du terrain, confortable et avec piscine dans laquelle se précipitent les plus courageux – pas très chaude quand même. Les vacances ont bel et bien commencé!

■ 13 mai : Bastia-Bari-Corfou

Objectif de cette deuxième journée : Corfou. Les équipages ont beaucoup de travail à faire à l'aéroport. Le plein bien sûr, ce qui nous prend un peu de temps compte tenu de la présence d'un groupe d'avions de retour d'une expédition de plus de deux semaines en Egypte, mais ceci nous permet une discussion très intéressante avec l'organisateur. Dépôt d'un nouveau plan de vol aussi.

Pour cette traversée maritime en direction de l'Italie, nous choisissons de passer par le nord. Nous quittons la fréquence de Bastia pour un moment important : le passage en langue anglaise, heureusement, plusieurs pilotes manient sans difficulté et même pour certains avec talent. Survol de l'île d'Elbe et une « pensée émue » pour l'homme au bicorne. De la Corse à l'île d'Elbe, il n'y a d'ailleurs qu'un pas...

Nous apercevons les côtes italiennes vers Grosseto avant de survoler cette région rurale de l'Italie, parsemée de petits villages perchés sur des promontoires. Dans le DM, « Chouchou » ne souhaitant pas subir les turbulences liées à la présence de cumulus au-dessus des Apennins, nous prenons la décision du « on top » au niveau 115. L'avion retrouve sa stabilité et les passagers leur sérénité...



Foggia « on top » puis une directe sur Bari « arrachée » au contrôle militaire avant de voir Barletta et Trami sous nos ailes et la vue du sol enfin retrouvée. Nous faisons un stop à Bari pour l'indispensable essence. Essence qui a bien failli nous faire défaut en ce dimanche de mai sur les terrains d'Italie où l'aviation légère n'est pas très développée...

Le budget s'en ressent : 14 F le litre.

Quant à l'avitaillement des pilotes, il se réduit à de – très – médiocres sandwiches dans une aérogare moderne – repas frugal compensé par un excellent café... italien qui nous donne le punch pour reprendre les commandes en direction de Corfou. Ceci se fait après paiement des taxes et dépôt d'un autre plan de vol, auprès d'employés de l'aérodrome, charmants mais beaucoup plus captivés par un grand prix de Formule 1 à la télé que par nos monomoteurs.

Cap sur Corfou que nous atteignons 1 h 40 plus tard après une traversée maritime sans le moindre usage du VSV tant la météo est bonne. Ce vol s'achève par une arrivée sublime sur le terrain de Corfou avec la vieille ville en vent arrière, la finale sur la mer, et un atterrissage sur la piste presque au milieu de l'eau. Avis unanime des pilotes : « Ça nous change de Dreux ou de Chartres... ».

**En base à Corfou... « Ça nous change de Dreux ou de Chartres... »
Embarquement sur d'autres montures pour la visite de la vieille ville !**



■ 14 mai : Corfou-Mikonos

A pieds pour les plus courageux, en scooters pour les autres, nous entamons la visite diurne de la vieille ville de Corfou, que nous avons déjà explorée « by night » après avoir dégusté quelques spécialités grecques. Malgré la beauté du site, les vieilles ruelles et maisons anciennes ont finalement plus de charme le soir, les – trop – nombreuses boutiques de souvenirs étant alors fermées. Nous arpentons la rue chic de Corfou : boutiques de luxe et bijouteries. Petite pause rafraîchissante à la terrasse pleine de charme d'un café. Le temps passe... et nous rejoignons l'hôtel pour le briefing – briefing de longue durée.

Nous avons prévu de partir vers la Crète, puis de remonter vers les Cyclades de l'Est. Renseignements – difficilement – pris à Héraklion, il n'y a pas d'essence disponible en ce début de semaine (le camion est en panne...). Qu'à cela ne tienne : nous ferons notre périple dans





L'île de Mykonos et son terrain



l'autre sens et c'est donc « clockwise » que nous visitons la Grèce. Ce changement de programme nous conduit à squatter assez longuement la salle de restaurant de l'hôtel Atlantis, le temps de préparer caps, distances et fréquences. Nous retrouvons nos avions sur le parking de Kerkira. Direction Mykonos... Nous rejoignons le continent au niveau de Préveza, et c'est entre Préveza et Patras que « l'événement météorologique » de la semaine a lieu. En effet, un cunimb se trouve sur notre chemin. Le seul et unique de la semaine, l'exception qui confirme la règle. Mais petit cunimb, facile à contourner, par une légère altération de cap, avant de rejoindre notre route. Nous longeons la côte, laissant le Péloponnèse à notre droite, jusqu'au canal de Corinthe, entaille toute droite dans laquelle nous distinguons quelques gros bateaux faisant route de la mer Egée vers la mer Ionienne.

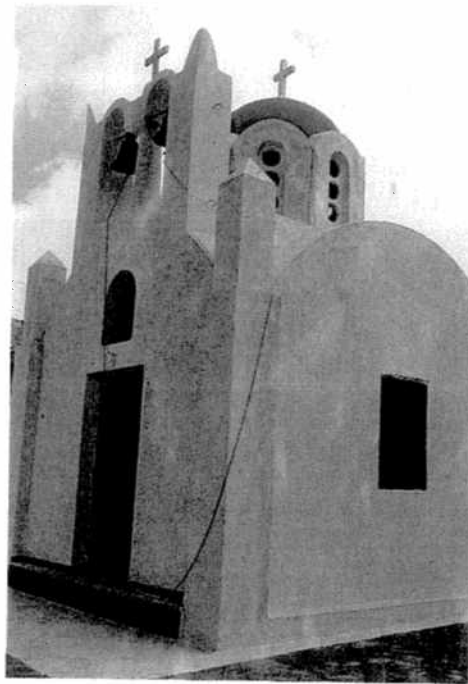
Nous avions prévu une directe vers Mykonos, en survolant le cap Sounion et l'île de Kéa. Athènes Info ne l'entend pas de cette oreille : trafic important certainement... A sa demande nous descendons donc vers Hydra. Le trajet s'avère plus long certes, mais nous apporte la beauté incontestable du paysage. Merci Athènes Info donc, bien que nous ne saurons jamais d'où venait et où allait le trafic annoncé... De petites îles inhabitées en gros cailloux sur la mer, nous atteignons Mykonos, bien cachée par l'île de Syros, en arrivant au cap 090. Ne pas trouver le terrain de Mykonos avec son immense piste implantée sur les hauteurs – très relatives – de l'île relèverait de la gageure...

Des petites maisons blanches disséminées sur toute l'île, une végétation aride, de belles

criques, telle est la première impression que nous offre Mykonos. Atterrissage réussi pour les trois avions malgré un « Eole de travers » de près de 30 Kt. Au sol, Mykonos ne tient pas ses promesses : encore, toujours et partout des boutiques de souvenirs, restaurants « attrape-touristes » où le poisson est vendu au kilo à un prix exorbitant et, enfin, pour ceux qui ont tenté une « excursion » dans les cafés-bars-boîtes, confirmation de la réputation de l'île.

■ 15 mai : Mykonos-Santorin

Le lendemain matin, briefing devant la piscine de notre hôtel plein de charme : murs



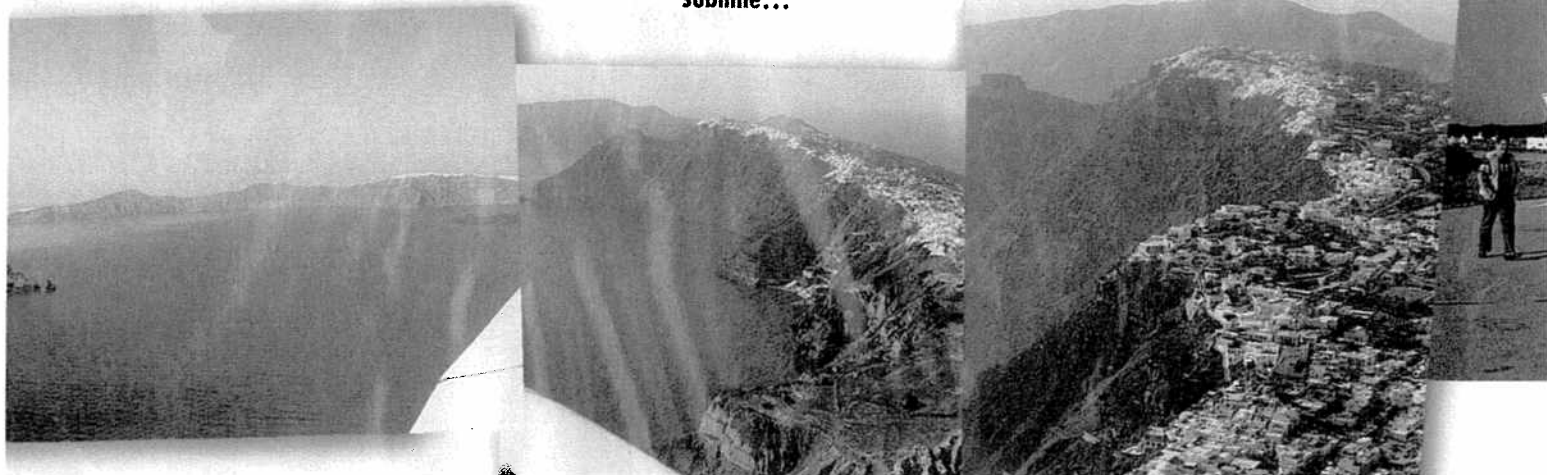
blancs, volets bleus, le long d'une mer transparente. La météo est exceptionnelle. Briefing assez simple : aujourd'hui, nous ne faisons qu'un saut de puce en direction de Santorin.

Départ de Mykonos sans difficulté malgré un peu d'attente due à l'embarquement de gros porteurs. Les hommes du groupe avaient fait le plein d'essence la veille, malgré le froid dû au vent, tandis que les femmes se réchauffaient dans l'aérogare. La galanterie n'a pas encore tout à fait disparu ! Nous survolons à nouveau quelques cailloux au milieu de l'eau, puis les îles de Naxos, Paros (belle piste à signaler), Ios avant l'arrivée sur Santorin. Toujours cette même facilité pour trouver une immense piste le long de la mer.

Avant notre arrivée, nous avons demandé l'autorisation de faire le tour de l'île, le plus beau côté étant à l'opposé du terrain. La demande est refusée, le contrôle semblant submergé par un trafic qui nous paraît pourtant assez faible – sans doute augmenté subitement par la présence simultanée de nos trois appareils. Nous avons même droit chacun à trois 360° au-dessus de la mer avant de nous intégrer. Mais le survol de l'île ne sera que partie remise.

C'est alors que, petit à petit, nous allons découvrir une île pour laquelle un seul adjectif convient : sublime. Grâce aux bons soins d'un des pilotes, nous rejoignons un des plus beaux hôtels de notre voyage. C'est en scooters que nous décidons de visiter Santorin. Bonne idée compte tenu des petites distances à parcourir. Moins bon souvenir pour Philippe qui, à peine sorti de

Un seul adjectif convient à Santorin : sublime...



la boutique de location, rate son virage et explose à la fois le scooter, sa cheville et ses genoux, ce qui lui vaut une matinée à l'hôpital et des décorations sous forme de gros pansements, tel un garçonnet à la sortie de la cour de récréation! Rien de grave heureusement. Qui a dit que l'avion était dangereux?

Façon « Easy Rider », nous découvrons cette île au charme fou, avec un décor de cartes postales, des villes et villages perchés le long de falaises qui tombent à pic dans la mer, un véritable enchantement. Fira, Oïa, Faros, que des merveilles. Qui, de façon étonnante, ont su être préservées des signes et conséquences d'un tourisme forcené. Santorin, c'est un cratère au milieu de l'eau, des falaises abruptes, un volcan qui est tombé dans l'eau il y a... longtemps. Le mythe de l'Atlantide et du continent perdu, c'est ici. Continent perdu peut-être mais pour nous bonheur trouvé!

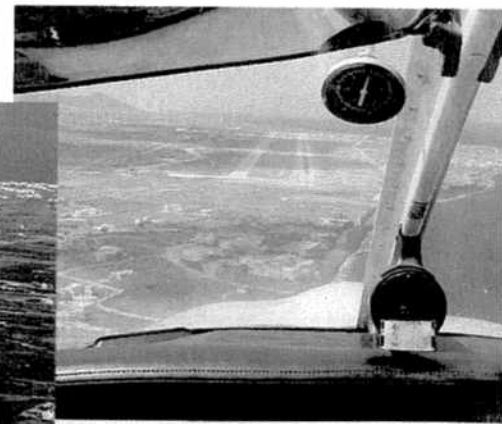
A Oïa, un rassemblement de personnes nous intrigue. Des gens juchés sur des promontoires, amassés dans les ruelles. Ambiance calme et bon enfant. Ils attendent tout simplement... le coucher du soleil. Spectacle divin. Il n'est pas étonnant que les Dieux aient élu domicile en Grèce. Et même les pilotes peuvent avoir leur quart d'heure romantique!

■ 16 mai : Santorin-Héraklion

Le spectacle, le charme et la beauté des lieux sont tels que nous ne sommes pas pressés de partir. La matinée est encore consacrée à la visite de cette île si attachante. Direction le sud : Faros, Arkotiri. Nous sacrifions même à l'archéologie par la visite de fouilles plutôt intéressantes, puis des villages blancs aux coupes d'églises bleues – comme sur les cartes postales. Nous en aurions presque oublié notre destination suivante : la Crète. Retour au terrain donc.

Mais nous n'avions pas dit adieu à Santorin. C'est en déposant les plans de vol, qu'Anna, contrôleur, nous propose spontanément le survol de l'île. Nous sommes reconnus depuis notre demande de la veille. A se demander si on ne parle pas encore de nous à Santorin!

Le terrain et la finale à Santorin



une finale en 27 à Héraklion-Nikos Kazantzakis. Ayant eu personnellement l'occasion d'arriver – et de repartir – de

Merci Anna. Sublime au sol, Santorin l'est tout autant à 1 500 ft. Finalement, c'est même plus agréable de faire le survol après avoir sillonné l'île. Ainsi, nous reconnaissons les lieux de nos balades. Mais, déjà nous voilà à la verticale du terrain, cap au sud, et cette fois, nous devons vraiment quitter cet endroit inoubliable. C'est promis, nous reviendrons.

La navigation vers la Crète ne pose pas de problèmes particuliers. Nous arrivons sur le point DIA, et après quelques nautiques, c'est

ce même terrain en gros porteur pendant les vacances d'été, et par charter, je peux affirmer une chose : il est beaucoup plus simple de se rendre ici en monomoteur!

Le parking est immense et c'est une voiture « follow me » qui nous indique notre lieu de stationnement. Pas seulement réservé aux tous petits que nous sommes puisque nous nous garons à côté d'un jet privé flambant neuf, blanc et noir, qui nous fait rêver quelques instants. Cet appareil-là, ça sera dans une autre

INFORMATIONS TECHNIQUES

B IEN que ce périple aérien ne présente pas de difficultés majeures pour un pilote VFR moyennement entraîné, il est néanmoins utile de prendre en compte les points suivants...

Pour éviter la vaste TMA de Rome (classe A), deux options : contournement par le nord en rejoignant directement l'Adriatique à Foggia, puis cap au 140° vers Bari et Brindisi (navigation très facile, il suffit de suivre la côte), ou par le sud en utilisant le transit côtier (1 000 pieds QNH maximum!) au large de Rome puis la CTR de Naples (classe C). Éviter la première option si la météo n'est pas terrible, sachant qu'il faudra monter au minimum au FL085 pour passer le relief. Dans ce cas, une petite expérience montagne n'est pas forcément superflue.

Autre difficulté en Italie : l'avitaillement en 100LL, particulièrement le week-end. Non seulement elle n'est pas disponible sur tous les terrains, mais en plus il n'existe pratiquement pas d'aérodrome entre les deux côtes. Quand le précieux liquide est enfin disponible, il revient au minimum à 14 F le litre. Bari semble être une bonne garantie. Éviter Foggia, Brindisi ou Lecce.

En Grèce, à moins de vouloir faire escale à Athènes (attention aux créneaux VFR très restreints), il semble difficile de négocier un transit VFR dans la TMA d'Athènes. Ainsi, en venant du détroit de Corinthe pour aller vers Mikonos, le contrôle nous a imposé un large contournement à 1 000 pieds par le

sud (île d'Hydra), doublant ainsi la durée du survol maritime. Adieu donc la vision du cap Sounion, et bonjour la sécurité...

Le Péloponnèse constitue une vaste zone militaire par laquelle il ne nous a été possible de transiter qu'après une longue négociation avec la tour de contrôle d'Héraklion, lors du dépôt du plan de vol. De façon générale, les vols VFR sont encore peu nombreux en Grèce et le briefing des contrôleurs, lors du dépôt du plan de vol, permet de clarifier les cheminements et les points de compte rendu à utiliser, ces informations n'étant pas disponibles sur la documentation officielle.

Pour ce qui concerne le pilotage pur, un bon entraînement au vent de travers ainsi que quelques séances de VSV avant le voyage se sont révélés bien utiles. Bien que les dieux de la météo nous aient accompagnés durant tout le périple, plusieurs traversées maritimes se sont effectuées avec une visibilité horizontale très réduite et surtout sans aucune référence d'horizon naturel. A Mikonos, les 35-40 nœuds annoncés en finale par le contrôleur n'étaient heureusement ce jour-là qu'à 20° de l'axe.

Tout comme pour l'Italie, se méfier de la disponibilité réelle de la 100LL. Le camion en panne à Héraklion aurait pu nous jouer un mauvais tour. Aucune disponibilité entre Héraklion et Kerkira, soit un vol de plus de 400 nautiques – si le vent souffle de face...

Erwin SCHEIBEL





Un instant privilégié à Santorin... à portée de monomoteur français!

BILAN ECONOMIQUE

CE voyage aura coûté, au total, un peu moins de 11 000 francs tout compris par personne, dont une petite moitié consacrée aux heures de vol (une bonne trentaine d'heures par avion et quatre personnes dans chacun).

■ **Essence** : très chère en Italie ainsi qu'en Grèce, puisqu'il faut compter en moyenne 14 francs le litre. Se méfier de sa disponibilité réelle.

■ **Taxes** : total de 4 300 F, donc pas données non plus... Généralement entre 100 F (vols nationaux) et 200 F (vols internationaux) par avion. Seuls les passagers étant payants, négocier deux pilotes par avion (impossible de leur faire accepter quatre pilotes dans un PA-28 ou un DR-400...).

■ **Hôtels** : en Grèce, la saison touristique a à peine démarré début mai, et les chambres d'hôtel se trouvent sans difficulté au dernier moment. Compter de 250 à 350 F la chambre pour deux, selon la classe recherchée. Ne ratez pas le Levant Hôtel à Pelekas (Corfou).

■ **Restaurants** : en évitant les « pièges à touristes », il est possible de trouver de très bons rapports qualité-prix. « La Belle Epoque » à Héraklion vaut le détour.

■ **Documentation aéronautique** : en faisant jouer la photocopieuse pour les cartes de terrain Jeppesen, compter 700 F pour une documentation complète par avion.

■ **Location de scooters** : c'est un moyen agréable et économique pour se déplacer. Compter 100 F par journée (hors essence), sachant qu'on peut très bien monter à deux par machine. Attention : il n'y a pas d'assurance casse (les 100 m effectués par « Chouchou » nous ont valu 4 000 F)!
E. S.

vie... Nous voilà à la recherche d'un restaurant, le Guide du routard se charge de nous aider. Nous sommes attirés par une enseigne : « A La Belle Epoque ». Aussitôt dit, aussitôt fait – enfin juste le temps de ne pas se perdre dans la banlieue d'Héraklion! – et nous voilà attablés dans un restaurant aux murs remplis d'affiches de cinéma, tenu par un Grec qui a vécu trente ans en France, ce qui a facilité le contact. L'accueil qu'il nous réserve n'a d'égal que la qualité des plats qu'il nous sert. Menu dégustation pour tout le monde. Malgré cette appellation, il ne nous en coûte que 120 F par personne, pour 14 plats représentatifs de toute la cuisine crétoise, tous plus succulents les uns que les autres. Mais ce n'est pas tout : démonstration de Sirtaki par un serveur et, lorsque nous avons des envies de rocks, twists, années 60 et autres musiques moins locales. Qu'à cela ne tienne, nous transformons le restaurant en boîte de nuit improvisée! Sans parler des digestifs offerts avec une grande générosité... Dionysos traîne certainement dans le coin... Une soirée aussi agréable qu'imprévue. Merci Monsieur.

■ 17 mai : journée sans avion...

Aujourd'hui, rien que du tourisme. Les avions n'ont pas encore droit à la RTT et pourtant, c'est repos pour eux. Et pour nous visite de la Crète. Enfin d'une partie car les distances sont grandes et nous louons des voitures. La première visite sera destinée aux amateurs de vieilles – très vieilles – pierres, avec Knossos. Minos, Dédale, le labyrinthe, nous cherchons au fond de notre mémoire les souvenirs de la mythologie grecque. Mais l'école est bien loin...

Puis nous partons vers Rethymnon, à 70 km d'Héraklion, par une belle route toute récente. Ville pleine de charme. Nous déjeunons dans un des nombreux restaurants du ravissant port vénitien, aux bâtiments tellement anciens qu'on a l'impression qu'ils vont tomber, face au phare. Pour l'après-midi, certains choisissent la plage – température extérieure très agréable, eau encore un peu fraîche –, d'autres préfèrent la visite de la vieille ville. Ruelles anciennes, places bordées de café, nombreuses boutiques, petites églises : Rethymnon n'a rien à envier à St-Trop. A part Brigitte Bardot peut-être. Les uns se rafraîchissent à une terrasse, les autres sacrifient à l'achat des souvenirs. Tout le monde se retrouve sur la plage, certains osant un bain de fin d'après-midi avant le retour vers Héraklion. Nous avons moins de chance que la veille pour le dîner. Il y a beaucoup de monde ce soir dans la capitale crétoise et nous « atterrissons » dans un restaurant italien sans charme.

■ 18 mai : Héraklion-Corfou

Septième jour déjà... Il faut penser au chemin du retour et notre vol, aujourd'hui, nous ramène donc sur Corfou. Il n'est plus utile de parler de météo : nous avons oublié ce qu'était un nuage! Quant à Broken, Few, Scattered et



Overcast, c'est simple, nous ne savons plus du tout ce que cela veut dire.

Le départ d'Héraklion est un peu compliqué. Nous avons en effet beaucoup de mal à comprendre à quel point d'arrêt nous devons nous rendre. Nous faisons demi-tour, et puis non, c'était bien par-là. Oui... non. Pendant ce temps-là, un gros porteur se pose. Bon, ça y est, on décolle! Nous longeons les côtes de la Crète, non sans un 360° au niveau de Rethymnon, puis le contrôle nous refuse une directe sur La Chanée. Nous contournerons... Et nous voilà à nouveau en traversée maritime vers Cythère. Cythère... une pensée fugitive pour Aphrodite. Mais nous n'embarquons pas pour Cythère, nous survolons seulement! Une autre fois peut-être...

Malgré plusieurs points de report au niveau de Kalamata, tout se passe bien. Nous voilà – cela faisait longtemps – revenus sur le continent. Mais une aile seulement... L'autre reste sur la mer. La côte est superbe, très découpée. Nous survolons Ithaque (Ulysse toujours...), Leucade, les Cyclades de l'Ouest. A nouveau la mer avec Paxos. Encore quelques miles et nous sommes de retour à Corfou. Le tour de piste est aussi beau qu'à l'aller, rien n'a changé... depuis dimanche dernier! Nous sommes presque chez nous...

Comme à l'habitude, nous réservons un hôtel depuis l'aéroport. Nous choisissons un hôtel dans le centre ville et annonçons notre arrivée sur place d'ici environ une demi-heure, tout en prenant la précaution de laisser un numéro de portable. Le temps de trouver trois taxis, c'est une petite heure plus tard que nous arrivons dans cet hôtel. Pour apprendre, à notre plus grande stupéfaction, par une dame à peu près aussi sympathique que Cerbère, qu'elle ne nous a pas gardé les chambres car nous sommes arrivés trop tard! Vous ne l'emporterez pas au Paradis Madame, ni même au Panthéon! Quant à vous expliquer les quelques contraintes de l'aviation légère, cela n'en vaut même pas la peine.

Et pourtant nous devons vous dire merci. C'est grâce à vous que nous trouvons un hôtel au charme fou, le Levant Hôtel à Pelekas, sur les hauteurs de l'île – vue magnifique – où l'accueil est très sympathique, la piscine tout



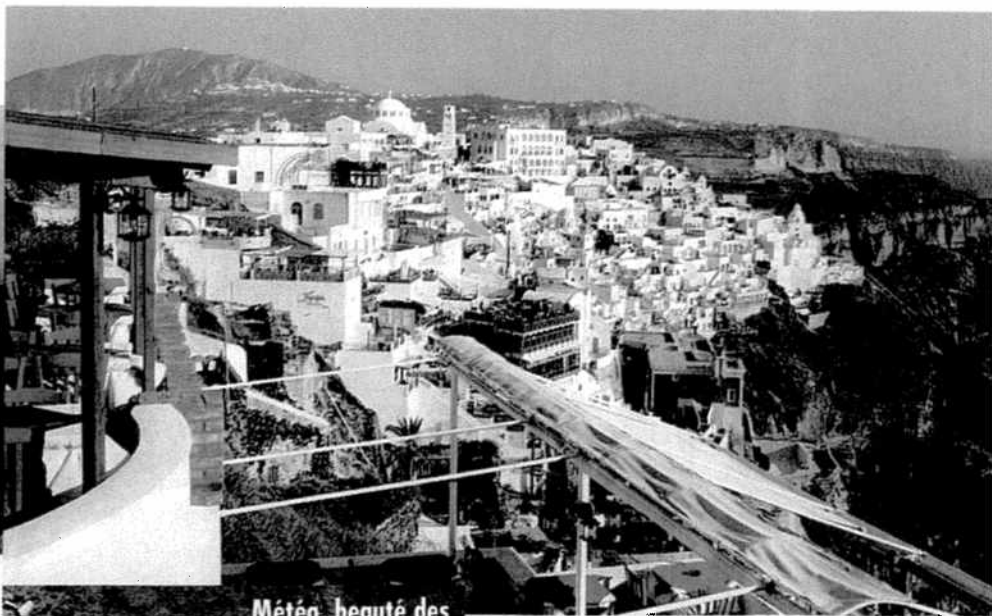
à fait bienvenue et le dîner très agréable. Dîner pourtant tardif car il faut préparer la navigation du lendemain, et il y a du pain sur la planche... Et quelques hésitations sur le choix du trajet pour traverser l'Italie. Le nord? Le sud? Essence, pas essence? Rome ou pas Rome? Etc., etc. Plus quelques orages annoncés sur l'Italie... oh non! Et prendre des décisions à 12 personnes, ce n'est pas toujours facile...

■ 19 mai : Corfou-Bari-Calvi

Finallement notre choix se porte à nouveau sur Bari, partant du principe qu'il vaut mieux tenir que courir... Nous serons sûrs aussi d'avoir de l'essence. Et des mauvais sandwiches aussi. Si l'arrivée à Corfou n'avait pas nécessité un entraînement particulier au VSV, il en est tout autrement pour le trajet inverse. Chaque pilote, dans chacun des trois avions, gardera probablement un souvenir particulier de cette traversée, cumulant à la fois des turbulences non négligeables et une visibilité nulle. Un bon entraînement au VSV, le nez collé dans les instruments, le circuit visuel balayé en permanence. François descend trempé du Delta Mike!

Nous retrouvons des conditions agréables de Bari à Calvi, bien que la brume nous empêche de profiter du paysage le long de la mer tyrrhénienne. Nous apercevons seulement Sorrente, devinons le Vésuve et ne voyons pas du tout la baie de Naples. Dommage. Seul Capri ne nous échappe pas, parce que nous sommes à la verticale. Mais comme chacun sait, Capri... c'est fini! « Rome, unique objet de mon ressentiment » – nous passons par le travers de la ville éternelle avec une pointe de regrets, atténuée par notre décision d'y venir dès que possible.

Que d'eau, que d'eau... Grande traversée maritime à nouveau, avec une visibilité très médiocre. Elbe au loin et le survol de la toute petite île de Montecristo. La côte corse apparaît rapidement, destination Calvi. Sur la fréquence, nous repassons en langue française, ce qui permet à nouveau à tous les pilotes de « causer dans le poste ». Le paysage est toujours aussi beau. L'atterrissage n'est pas facile sur cette longue piste face à la mer, avec un vent arrière le long de la montagne. Règle numéro 1 : contrôler sa vitesse... Dernière



Météo, beauté des paysages et transparence de l'eau...



soirée touristique, dernière soirée tout court d'ailleurs avec apéritif sur le charmant port de Calvi pour les uns, visite de la citadelle pour les autres et spécialités corses pour le dîner avant, à nouveau, un rafraîchissement sur le port... Nous n'avons peut-être pas envie de mettre fin à cette dernière soirée, bien qu'il soit tout à fait possible de s'endormir profondément dans le fauteuil confortable d'un bistrot...

■ 20 mai : Calvi-Saint-Cyr

Dernier jour de notre voyage... Météo de rêve. Merlu et STP n'ont plus de secrets pour nous et la traversée maritime est un jeu d'enfant. Ce n'est pas que nous prenions rapidement des habitudes mais lorsqu'un endroit permet de ravitailler les avions et les pilotes, est accueillant et sympathique, pourquoi ne pas y

retourner? Destination Gap donc, même pour l'Hôtel Québec! Prudence à l'arrivée car il y a beaucoup de largages de parachutistes sur ce terrain et donc pas de verticale pour l'intégration!

C'est pratiquement tête en l'air, pour voir les parachutistes arriver à grande vitesse sur la cible, que nous déjeunons. Impressionnant. Finis les plans de vol, nous n'avons qu'à faire les pleins avant de partir. Cette fois, c'est une directe sur Saint-Cyr, sauf pour l'Hôtel Québec, qui a décidé de se poser à Mâcon. Nous traversons la France au niveau 85, et obtenons cette fois une verticale de Lyon-Saint-Exupéry. Il paraît que c'est lorsque le message radio est bien fait que l'on obtient ce genre de faveur... Merci Erwin.

Tel un gros porteur, « nous entamons notre descente vers Paris » pour retrouver notre VOR favori : RBT. Radio sur 118.00, intégration par les étangs, il n'y pas de doute : nous sommes à la maison. Finale en 12. A 18 h, le voyage est fini. Comité d'accueil à l'aéro-club, les « visages pâles » nous posent plein de questions... Maniaques comme nous sommes à Tissandier, nous nettoyons les avions de fond en comble (karcher, aspirateurs). Même les pneus vont briller... Tout va très vite, il faut retrouver le monde des terriens, on se sépare avec pleins de souvenirs dans la tête. Pour longremps.

La Grèce en avion léger, ça semble si simple finalement. Faites comme nous : allez sans hésiter au pays d'Ulysse. C'est une magnifique odyssée...

Catherine PULBY

(élève pilote lors du voyage, PPL depuis)
Photos de l'auteur et F. Nicollier

