



Cala del Forte, le nouveau port de Vintimille.



A la conquête de l'Adriatique et de la mer Egée

Après deux années sans voyage, l'aéroclub Les Ailerons (LFFE) est reparti à l'aventure pour une sortie club de huit jours. Quatre avions - trois Cessna 172 et un DA40 - et treize pilotes de la région parisienne se sont offert une belle virée méditerranéenne, avec la Grèce comme point de mire.

SAMEDI 30 AVRIL

• ENGHIEEN-MOISSELLES - ALBENGA

Le rendez-vous est fixé à 7 heures à l'aéroclub, basé sur l'aérodrome d'Enghien-Moisselles (LFFE), à une vingtaine de kilomètres de Paris. Nous sommes treize, pas de superstitieux parmi nous. Quatre avions, un instructeur par appareil, des pilotes brevetés et des élèves. Les mécaniciens luttent depuis la veille pour remplacer une magnéto défectueuse sur le DA40. Nous partons finalement aux alentours de 10 h 30, avec le DA40 et trois Cessna 172. Le temps est calme, nous croisons à une altitude de 5500 ft vers notre premier refueling à Bourg-en-Bresse.

Cap sur Albenga, en Italie. Nous montons au niveau 105 et survolons les sommets du massif de la Chartreuse et du parc des Ecrins, majestueux. Le parc du Mercantour marque le début de notre descente, nous apercevons Carros, Vence, Nice et son aéroport si reconnaissable avec ses 200 hectares remblayés sur la mer. Nous voici en Italie. Le survol de la côte ligurienne permet d'admirer de jolis ports de plaisance.

Accueil chaleureux à Albenga. Nous entretenons des liens avec les membres de l'aéroclub local depuis qu'un pilote des Ailerons a précédemment convoyé un PS-28 vendu par notre club au club d'Albenga.



Tracé avec les instructeurs.

Refueling, premières formalités d'une longue série, apéro tarmac avec le personnel de l'aérodrome. Notre jeune élève, femme pilote, se voit offrir une peluche qui devient aussitôt la mascotte du voyage. Nous réservons un hôtel à Alassio, station balnéaire à quelques kilomètres. Balade et dîner sur le front de mer.

DIMANCHE 1^{ER} MAI • ALBENGA - SPLIT

Plus d'une heure à l'aéroport pour régler le carburant, le handling et déposer les plans de vol... La radio sera désormais en anglais. Nous ne passerons finalement pas par Venise comme il était prévu. Cap vers la Croatie, avec comme objectif Split ce soir, en passant par l'aérodrome d'Ozzano, près de Bologne. Ce terrain au trafic important forme de nombreux pilotes italiens. Entre Albenga et Ozzano, nous survolons Gênes à l'activité maritime intense avec ses porte-conteneurs et ferries, son port de plaisance et son yacht club. Arrive le Parc national des Apennins, jalonné de forêts, lacs, cascades et de parois rocheuses culminant jusqu'à 2000 mètres. Le deuxième vol de cette journée nous mènera d'Ozzano à Split. Le chef pilote effectue un briefing de cette première traversée maritime. Nous enfilons les gilets de sauvetage. Le survol de la mer Adriatique est un rêve. La couche nuageuse est haute, la visibilité est bonne, les îles offrent un spectacle extraordinaire.

Entre Zadar et Sibeni, à seulement sept milles nautiques du continent, l'archipel des Kornati s'étend sur 220 km². Il est composé d'environ 140 îles, allant de quelques mètres carrés jusqu'à plus de 30 km² pour l'île principale de Kornati. L'archipel, déclaré parc national en 1980, offre un paysage très minéral, paraissant semi-désertique. Seuls les plaisanciers peuvent s'y aventurer. Un paradis pour la navigation de plaisance. Nous profitons de ce paysage majestueux pour voler à basse altitude en escadrille.

À l'approche de Split, nous reconnaissons l'île de Ciovo, reliée par un pont à Trogir, plus belle ville médiévale de la Dalmatie. En face, les îles de Solta, Brač, Hvar ainsi que Vis, un peu plus loin. Brač nous offre une vue à couper le souffle sur la fameuse plage de la Corne d'Or, banc de sable se terminant en pointe entourée d'eau turquoise. Nous nous posons sur l'aéroport international de Split; toujours impressionnant de

côtoyer des liners. Notre hôtel, « Jupiter and Diocletian Heritage Hotel », est en plein centre historique à deux pas du palais de Dioclétien.

LUNDI 2 MAI • SPLIT - CORFOU

La météo n'est pas excellente, mais une étude fine de la route et des conditions météo nous permettent d'envisager de rejoindre Corfou sans refueler. La distance est estimée à environ 345 NM. Le chef pilote nous montre l'itinéraire avec les way points et les aérodromes de déroutement si le temps se gâte - notamment Dubrovnik, et Tirana, en



Survol des Alpes.

Albanie. Nous sommes toujours sous plan de vol avec transpondeur réglé à la demande. Nous longeons la côte. Au loin, nous apercevons sur notre gauche les fortifications de Dubrovnik et, quelques dizaines de minutes plus tard, l'entrée des bouches de Kotor au Monténégro. Grâce à un vent arrière, nous avançons bien. Le DA40 atteint une vitesse sol de pointe de 152 kts. Bienvenue en Grèce! L'approche à Corfou est compliquée. Le plafond bas diminue la visibilité. Heureusement, les nuages se dispersent, ils nous permettent un atterrissage en toute sécurité malgré la pluie. Alignement sur l'axe de la piste, suivi du PAPI, les quatre avions se rejoignent au refueling après cette longue étape. Nous ne nous sentons pas les bienvenus à l'aéroport international de Corfou (Kerkyra). Seule une personne par avion est autorisée à rester pour le refueling, tous les autres doivent rapidement partir en navette. Une balade dans la vieille ville de Corfou nous réconcilie rapidement avec la destination. Le centre historique est charmant avec ses ruelles sinueuses, ses maisons enchevêtrées aux toits de tuiles, ses placettes dallées. Au XIV^e siècle, les Vénitiens achètent l'île et en font la principale escale de leurs navires de commerce sur la route de l'Orient. Restaurant de fruits de mer face à la mer, encore une très belle soirée pour notre joyeuse troupe.

MARDI 3 MAI • CORFOU - SYROS

La Grèce regorge de richesses. Qu'allons-nous visiter? Le parking pour l'aviation générale et l'approvisionnement en Avgas ne sont pas simples en Grèce. Après des recherches, des coups de fil aux aéroports et la prise en compte de la météo, nous optons finalement pour les Cyclades. Notre destination sera l'île de Syros, qui délivre du carburant adapté et peut accueillir l'ensemble de notre flotte, à environ 300 NM, donc accessible en une unique étape. Nouvelles tracasseries à l'aéroport de Kerkyra au départ, le règlement des taxes et du handling et

le dépôt des plans de vol n'en finissent pas. Enfin nos quatre avions s'envolent. Météo clémente, bonne visibilité. Nous survolons les îles Ioniennes, passons le pont routier à haubans Rion-Antirion qui relie la Grèce centrale au Péloponnèse, puis arrivons dans le golfe de Corinthe en laissant le Péloponnèse sur notre droite. Le canal de Corinthe est une fascinante tranchée rectiligne aux parois rocheuses presque verticales. Dès l'Antiquité, les Anciens avaient déjà songé à réunir le golfe de Corinthe au golfe Saronique afin d'éviter aux navires d'avoir à contourner le Péloponnèse, mais ce n'est qu'à la fin du XIX^e siècle que les Grecs achèvent cette réalisation spectaculaire. Long de 6 343 mètres, large de 24,60 mètres et profond de 8 mètres. Du fait de son étroitesse, il est finalement assez peu fréquenté.

Nous apercevons au loin l'énorme mégapole qu'est Athènes, et l'immense port du Pirée. Nous arrivons dans l'archipel des Cyclades, l'atterrissage à Syros se fait en entrée directe, sous le soleil mais dans le vent. Pas de liner ici! A part un hélicoptère de l'armée, nous sommes quasiment les seuls avions sur le terrain. Le refueling et le handling sont longs, mais la responsable des opérations est sympathique et serviable. Elle nous conseille des hôtels, nous appelle des taxis. Nous avons l'autorisation de monter dans la tour de contrôle, et nous assistons à un rapatriement sanitaire. Nous envisageons de rester deux nuits pour profiter de l'île, mais, surprise, l'aéroport est fermé ce jeudi, nous devons donc repartir demain mercredi. Un départ vendredi ne nous permettra pas d'être de retour en région parisienne en fin de semaine.

Le départ comme l'arrivée ont été particulièrement chronophages. Les plus courageux plongent quelques minutes dans la piscine ou dans la mer qui est juste en contrebas de l'hôtel. Nous nous retrouvons tous autour des cartes aériennes de la Grèce et de l'Italie pour décider de la suite de notre périple, certains envoient des mails aux

aérodromes pour vérifier les possibilités de handling et de refueling.

Nous décidons d'aller passer la soirée à Ermoupoli, capitale de Syros et plus grande ville des Cyclades. Les taxis nous déposent tout en haut de la ville, à la cathédrale, qui domine le quartier catholique d'origine médiévale, que nous descendons en nous perdant dans des ruelles en escaliers.

MERCREDI 4 MAI • SYROS - LA CORTE

Lors du petit-déjeuner, nous apprenons que notre plan de vol élaboré la veille ne tient plus. L'aéroport militaire de Megara à Athènes nous avait dit par téléphone la veille que l'on pouvait refueler, mais un mail nous dit le contraire. Nous voilà donc à nouveau penchés sur nos cartes, et en contact avec les terrains. Après des calculs de consommation et d'autonomie en carburant, nous décidons de pousser jusqu'à La Corte au sud de l'Italie, dans la région des Pouilles, « le talon de la botte ». Surprise de taille! L'aéroport de Syros n'est pas douanier, nous ne sommes donc pas autorisés à nous rendre directement en Italie, il nous faut passer par un aéroport grec douanier. On se démène! Notre staff finit par obtenir que la douane se déplace et vienne nous faire, à l'aéroport de Syros, les papiers nous permettant de nous poser directement en Italie. Le vol de Syros aux Pouilles nous fait repasser au-dessus du canal de Corinthe et du pont Rion-Antirion. Nous traversons la mer au niveau du canal d'Otrante, à la hauteur de l'Albanie, sur environ 80 NM. L'aérodrome de La Corte « Aviosuperficie » (LINB) est une piste de 1 km en terrain nivelé, idéalement situé pour un retour de Grèce. L'accès se fait par l'est en traversant le CTR de Lecce à 500 ft max, en prenant garde d'éviter l'ATZ de l'aéroport militaire de Lecce-Galatina.

Le propriétaire Antonio Santoro nous accueille avec beaucoup de gentillesse sur son terrain. Nous refuelons en Avgas et arrimons les avions pour la nuit. Le terrain est tellement dur qu'un piquet « queue de cochon » se casse au vissage. Sur les conseils d'Antonio, deux

possibilités s'offrent à nous pour la nuit : la grande ville de Lecce à environ 30 km, l'une des plus belles villes du sud de l'Italie connue comme la Florence du sud, ou bien la station balnéaire d'Otranto, à 23 km. Nous nous décidons pour le bord de mer. Nous découvrons avec bonheur la cathédrale consacrée au XI^e siècle, avec sa forêt de colonnes de granit et de marbre, ses fresques murales byzantines et ses magnifiques mosaïques au sol datant du XII^e siècle.

JEUDI 5 MAI • LA CORTE - ILE D'ELBE

Antonio nous conseille d'aller refueler à Celano, au centre de l'Italie, quasiment à la même latitude que Rome. Selon la météo, nous pourrions alors pousser sur Fano au nord sur la côte adriatique pour rejoindre Venise le lendemain, ou bien partir vers le nord-ouest en direction de la Méditerranée. Le départ du

terrain de La Corte est intéressant. L'armée demande que l'on vole à moins de 500 ft sol, ce qui nous permet de voir les détails des paysages que nous survolons : champs d'oliviers, belles maisons en pierre blanche, moutons au milieu des coquelicots, mais également carrières, serres à perte de vue, champs de panneaux solaires.

Les couleurs dominantes dans les Pouilles sont ocre jaune et vert foncé. A mesure que l'on vole vers le nord, le vert s'éclaircit. Nous survolons la région des Abruzzes, parsemée de villages médiévaux perchés en haut des collines, et la chaîne de montagne des Apennins dont les sommets sont enneigés. A Celano, comme à La Corte, c'est sur un terrain de propriétaire que nous atterrissons. Point météo, cap à l'ouest pour atterrir à l'île d'Elbe, sans perdre de temps, car l'aéroport ferme à 18 h. Nous quittons le terrain de

Celano avec vue sur le château de Piccolomini qui surplombe la ville, immense bâtiment rectangulaire, avec de grosses tours carrées à chaque coin, entouré de grandes murailles. Nous survolons des montagnes parsemées de villages et atteignons la Méditerranée que nous traversons pour rejoindre l'île d'Elbe. Le temps s'est gâté, plafond bas et pluie à notre arrivée à l'aéroport de Marina di Campo. La réservation d'un hôtel pouvant tous nous accueillir est compliquée. Avarie du jour : le maître cylindre d'un des freins droits du DA40 suinte. Le reste fonctionnant parfaitement, il n'y a pas lieu de s'inquiéter.

VENDREDI 6 MAI • ILE D'ELBE - AVIGNON

Matinée tourisme. Nous allons visiter le centre-ville de Portoferraio. Nous pénétrons dans la ville par une porte des anciennes



Le plaisir de partager une expérience entre membres du club...



Portoferraio sur l'île d'Elbe.



Les Cyclades, une belle destination aéro peu fréquentée.

fortifications, et montons jusqu'à la maison dans laquelle Napoléon a vécu 300 jours. Les jardins ont une vue imprenable sur la mer. Nous continuons notre visite par le Fort Falcone. Nous redescendons par les jardins de Medicis parsemés d'arbustes, de cactus et de fleurs endémiques, offrant de très beaux points de vue sur la ville basse et sur la mer – intense activité de ferries. Après le déjeuner, route vers l'aéroport. Nous ne

quitterons pas l'île en bateau comme Napoléon deux cents ans plus tôt. Refueling, paiement de l'essence et des taxes, dépôt du plan de vol pour Avignon. Une mer de nuages nous empêche de bien voir le cap Corse. Ça se dégage lorsque nous arrivons en France, nous distinguons alors certaines villes de la Côte d'Azur puis de Provence. Etrange de retrouver la radio en français après sept jours en anglais. L'arrivée sur

Avignon est difficile, avec un vent de 20 nœuds et jusqu'à 30 en rafales. Les pilotes s'en sortent honorablement. Nous passons la dernière nuit de notre voyage au « Grand Hôtel », en face d'une entrée crénelée des remparts d'Avignon. Notre arrivée tardive ne nous permet pas de visiter le palais des Papes. Nous prenons notre dernier dîner en centre-ville, déjà nostalgiques de ce voyage qui s'achève demain.



De g. à dr. à partir de "6 h 00":
Laurence, Magdaléna, Benoît,
David, Cédric, François,
Arnold, Stéphane, Antoine,
Mohamed, Gabriel,
Emmanuel, André.



SAMEDI 7 MAI • AVIGNON - ENGHEN-MOISSELLES

Pas de plan de vol à déposer ce matin ! Nous visons un refueling à Vichy. Le survol de la chaîne des Puys est magnifique. En arrivant sur Vichy, la radio nous prévient qu'il y a de l'activité para. Le GPS nous aide à repérer le terrain. Atterrissage en douceur, il y a beaucoup moins de vent qu'hier...

Nous remontons dans les avions pour le dernier vol de ce voyage, le cœur un peu gros. Notre route suit l'Allier. La France du Centre est bien verte. Détour pour certains au-dessus du circuit de Magny-Cours à Nevers, puis au-dessus du chantier de Guédelon, château fort du XIII^e siècle en reconstruction depuis 1997 avec matériaux et techniques du Moyen Age.

Un TGV passe en dessous de notre avion. Nous retrouvons des repères familiers à l'approche de notre aéroport, comme le parc Astérix. Les avions retrouvent leur terrain. Nous les vidons et les nettoiyons. Le mécanicien est là, la révision des quatre machines après leurs 26 heures de vol va l'occuper. Riches de souvenirs inédits, nous repartons chacun vers notre quotidien, en rêvant déjà à de nouvelles aventures aériennes. Un grand merci à l'aéroclub des Ailerons pour avoir organisé ce voyage inoubliable. ●

Texte et photos : Laurence Guinot. Carte : iStock. Eléments graphiques : Shutterstock.



Les ruelles
d'Ermoúpoli (Syros).

F2 F2e
CS23 VFR & IFR

THE FUTURE OF
FLIGHT TRAINING

FLIGHT DESIGN
PRO-CLIMATE PROGRAM

LIFTAIR ©
FLIGHT DESIGN FRANCE

Aérodrome de Muret LFBR
www.flightdesign.fr

✉ info@flightdesign.fr ☎ 06 62 74 96 75

SGAERO
Formations et Conseils Aéronautiques

Formation PPL(A) intensive
Réalisez votre formation (théorique et pratique) dans un cadre professionnel. Excellente formule pour futur candidat à une formation CPL/IR/ME ou ATPL théorique.

Formation PPL (A) théorique
3 formules :

- **Intensive** : sur 7 jours consécutifs
- **Week-ends** : 3 week-ends (vendredi, samedi et dimanche)
- **Révisions** : samedi et dimanche

Stages encadrés par un FI professionnel expérimenté et places limitées pour garantir la qualité.

Maintien de compétences :
Prorogations : IR/SE, IR/ME, MEP, SEP, FI, CRI, IRI

contact.sgaero@gmail.com - 07 88 91 60 22
www.sgaero.net