

La Sicile en ULM

10 jours : un Raid Gaulois de Marc Sgarroni

Des équipages et des Machines

Avant de procéder au récit du Raid en Sicile, je veux d'abord parler des Hommes du Raid Gaulois et de leurs drôles de machines :

Commençons par celui qui est devenu le plus célèbre car son nom était prononcé dans nos casques à peu près 10 fois au moins par étape :

« Chocolat ? T'es où ? »

Le voici, seul, sans son mentor.



Henri Rohr, dit « Chocolat »



Parmi les autogyres, cabine fermée

Impossible de ne pas dénoncer celui qui bien que jamais perdu, cherchait son « choco » : Patrick Chevalier



Patrick, c'est celui avec les zoreilles de lapin



Son Savannah orange bien visible dans le bleu du ciel

qu'il pilote en alternance avec Philippe Ponchaud (à la droite de Patrick) 2 Savoyards purs et durs !

J'avoue cependant qu'il a parfois de bonnes réactions : Du côté de Gênes alors que nous étions prêts à être engloutis dans les montagnes couvertes de nuages, infranchissables pour nos 3 axes, il s'écrit : m'en fout, je pique vers la mer et nous fûmes sauvés !!

Un 3 axes bien connu de Gaëtan : celui de Alain Feuillette, figure inoubliable des championnats du monde de Canoë Kayack, basé à Beaulieu sur Loire et instructeur tout type d'ULM :



Alain Feuillette et Madame 2 champions du monde ! Sous le Nynja, la siesta !

Beaucoup d'autogyres dans ce Raid ; l'un des plus célèbres, le vétéran du Tour de France ULM : BOB



Bob Demoulin ; il tient la route



Avec Pierre Marguier son co-pilote et rédacteur dans vol moteur



En blanc : Patrick et Laurence Pasquier



et leur nouveau Gyro M22

Un célèbre pilote du tour ULM passé du pendulaire à l'autogyre, grand spécialiste des tablettes Iphone etc

Bref, branché en permanence, nostalgique comme nous tous du fameux Navy de Pierre Raymond : Guy Chancerel :

Merci à sa Didi qui n'ayant pu nous rejoindre a laissé de la place pour mes outils un peu trop lourds à mon goût pour passer les Alpes



Arrivée de Guy dans son bel habit bleu



Guy et Bob en pleine discussion de la prochaine nav

Encore des Savoyards en Gyro : José et Manue Couttet, spécialistes de la montagne, forcément



Le M22 jaune de José et Manue



Manue prépare les sandwiches de la pause à Fly Club

Où nous fûmes reçus de façon magistrale par une dame en trottinette (je veux la même) et où Marc dû faire demi-tour... mais ceci est une autre histoire.

Encore un Gyro, fermé cette fois, un DTA tout blanc



A gauche Valérie, co-pi



le DTA tout au fond



Christian à la droite de Philippe

Reste deux 3 axes à revoir : d'abord celui de Marc Sgarroni qui, comme d'habitude a défié et eu raison de la météo. Et qui nous a emmenés et ramenés de son Raid Gaulois en Sicile.



Marc et son Coyote et



Marie sa Co-pi à gauche en discussion avec Alain Coste et Kleber

Un quatre roues qui nous a suivis courageusement pendant tout le parcours : Kleber Bouquin aux manettes et ses co-pi, Patricia et Annie



Kleber de la Bourdinière et Annie



Patricia en admiration devant son homme.

Et enfin,



Alain sur sa nouvelle machine sur fond d'Etna

Préambule

Passer les Pyrénées avec le Caquezieau Sky de 80 cv, ça peut le faire et ça l'a fait pour aller au Portugal mais passer les Alpes, même par le col de l'Arche, ça, je ne le sentais pas. D'où ma décision de vendre mon Sky Ranger pour un Nynja 100cv. Signature le 16 mars 2015 !

Ce qui fut dit, fut fait. Le Caquezieau est entre bonnes mains à Gap et permettra, je n'en doute pas à son propriétaire de passer bientôt son brevet. Quant au Nynja, c'est, plutôt, un achat tardif, pratiquement juste avant le départ pour Gap où Marc Sgarroni avait prévu le rassemblement de ses Gaulois. Quelques tours de piste à Blois avec Jean-Marie Carré et Jacques Mirault et départ, seul de Blois vers Aubigny dans cette drôle de machine qui va bien vite.

L'aéroclub d'Aubigny veut bien m'accueillir quelques semaines avant le grand départ pour Gap, l'Italie et la Sicile. La prise en main est plus facile sur une piste que je connais bien. En dur car ma piste solognote est détrempée et inutilisable.

Prévu le 1^{er} mai, la réunion de Gap est incertaine à cause de la météo. En effet, Gap c'est une chose mais le passage des Alpes est complètement tributaire des couvertures nuageuses, des vents etc.



On part de là, Gap



pour aller là en Sicile

Déjà, j'avais prévu de partir plus tôt mais Marc a devancé tout le monde en nous demandant de partir le mercredi 28 avril, seule fenêtre météo possible pour traverser le col de l'Arche le lendemain matin.

Pour moi, impossible de de décoller avant midi à cause des AZBA actives et la traversée d'Avord.

A midi les AZBA seront inactives donc direction Aubigny, visite pré vol et prêt à décoller à midi pile. Un bémol au départ, je ne manipule encore pas bien la nouvelle radio ni davantage le transpondeur. Je verrai en vol en direct avec Avord. Le contrôleur me donne les instructions et me recale sur le bon QNH. Tout va bien. Je veux quand même éviter le Massif Central et donc direction la vallée du Rhône qui fut un bon entraînement avec le transpondeur.

Pas encore très sûr de la consommation du Nynja et de ses 100cv, je décide de refueler à Vienne.

Posé, arrivée devant les hangars et.....impossible d'arrêter le moteur sinon en tirant le starter. Justement arrive le mécano qui veut bien examiner et réparer la panne. Zut, pour accéder, il faut tout démonter, y compris les sièges. Et, il n'a rien trouvé.....donc remontage et le plein avec la 100LL de la station de l'aéroclub.

Alignement, décollage et direction le sud vers Montélimar d'où je bifurquerai vers Gap.



Le Rhône



Marc me demande par radio où es-tu ? « Je passe le Ventoux »

Un ¼ d'heure plus tard, la piste de Gap est en vue, au creux d'une large vallée. J'espérai voir Dominique Bonjour, heureux propriétaire du Caquézieau mais absent. Cette fois, le moteur s'arrête correctement...

Par contre 2 surprises m'attendaient à l'arrivée : Kleber et Annie Bouquin qui m'avaient bien caché qu'ils nous suivraient et accompagneraient pendant tout le Raid en Sicile....en voiture !

Et de la liste-Ulm-les copains d'abord : Alain Coste venu spécialement nous recevoir : L'ULM qui relie les Ulmistes !!



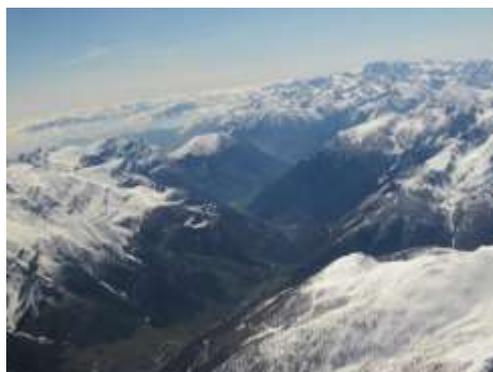
Marie Wagner, Alain Coste et Kleber

Demain ce sera le grand jour : LA TRAVERSEE DES ALPES

Le passage des Alpes

Le jeudi 29 avril, tôt le matin, CAVOK sur les Alpes ! Ouf c'est toujours ça de gagné. Les sommets enneigés me font signe pendant que je soigne la visite pré vol du Nynja. S'agit pas de ratatouiller en pleine montagne...dans le cône de sécurité !

Les gyros partent et décident de prendre les vallées pour certains. Inquiet de monter à plus de 11000 ft, Alain Coste m'a rassuré la veille en m'affirmant que ça passera et même plus haut. N'empêche, ces crêtes sont quand même inquiétantes.



L'examen de la carte montre la route qui passe par le Lac de Serre-Ponçon, puis Barcelonnette là où précisément nous devons éviter la zone du crash.



Le Lac



Barcelonnette

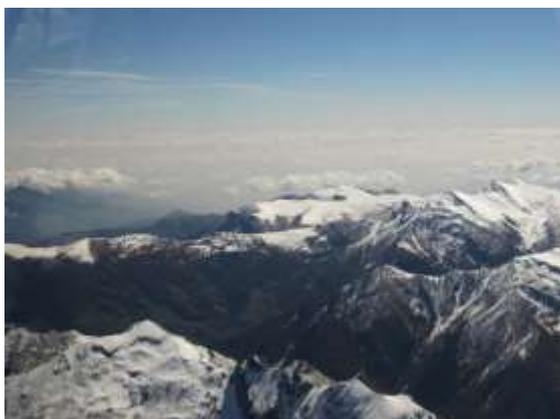
Joli ! Et le Nynja continue de grimper

Bientôt, c'est Barcelonnette sur la droite et nous passons bien au nord. La piste est longue au fond de la vallée. Les gyros y passent dans ces vallées « à droite ou à gauche ? » moi je ne m'y risque pas et je grimpe 500 ft/mn à 115km/h. La température d'huile monte aussi puis commence à se stabiliser car le thermomètre extérieur indique bientôt 1°. Le Nynja a le chauffage mais quelques courants d'air rafraîchissent la cabine.

Les nuages sont déjà bien en-dessous et ça grimpe toujours ; 11200 ft, voilà nous sommes au-dessus



Et je commence à suivre la route de la vallée qui mène en Italie, vers Cuneo. La descente est amorcée .

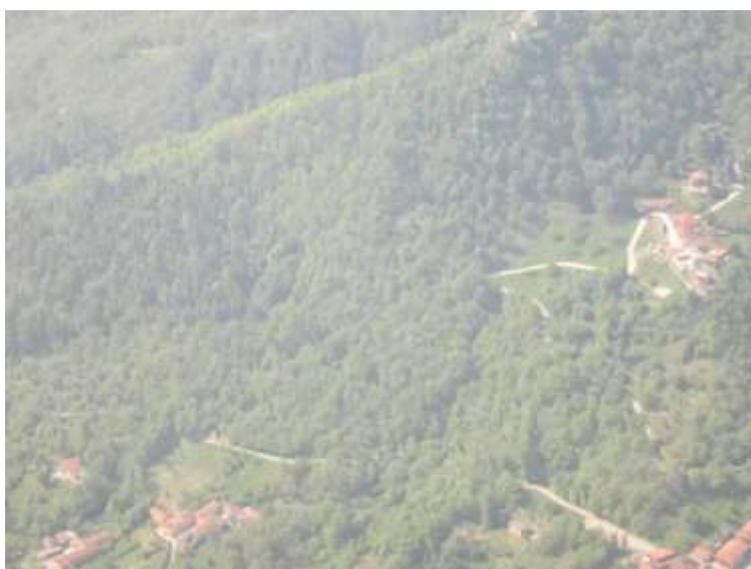


Les vallées qui mènent en Italie



Calme après les sommets

En descendant doucement afin de ne pas refroidir trop brutalement le moteur, la température extérieure remonte.



Cette fois la pente s'est inversée

Direction le PT1 (premier point tournant indiqué par Marc). De dépression en pression, les oreilles souffrent un peu. Verticale le PT1, je cherche en vain la piste, suivi de près par Guy et nous commençons à tourner en larges cercles en échangeant nos impressions et nos coordonnées géographiques. Pas facile de les rentrer en pilotant !

Au bout d'un bon quart d'heure d'errance, je décide de me diriger vers Alpi Maritimme comprenant enfin que j'avais confondu PT1 avec Alpi. Guy suivra, guidé par Patrick et son Gyro blanc.

Posés pour la première demi-étape. Il faut refueler et se restaurer : premier repas italien (des pâtes !!!)



Notre pompiste à Alpi Maritimme



Resto sur la piste, fermé mais qui vient d'ouvrir pour nous



Que de Gyros !



La pub de l'aéroclub

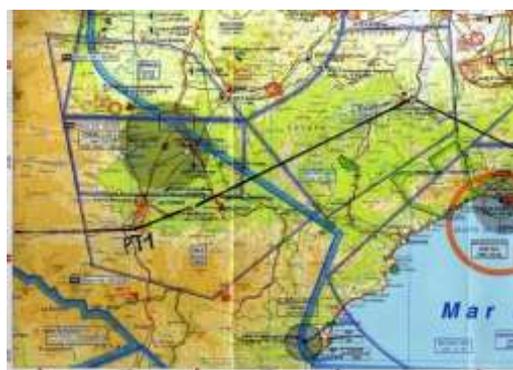
Ce n'est qu'une demi-étape, dans une heure nous repartons vers le sud, dans une météo incertaine...

Petite galère dans les Apennins

Excellent 1^{er} repas à Alpi Maritimme et il faut repartir selon les plans de Marc Sgarroni :



Marc, le chef en bout de table



PT1 et Alpi sauf que.....

Météo oblige, Marc décide de zapper Aquiterme et de passer directement à



PT2 et arrivée à Massa Cinquale juste sous PT2

Au début, ça monte déjà pas mal, villages perchés !

Et plus ça monte, plus les nuages descendent à notre rencontre, les tentatives de passer plus au nord puis toujours plus, là où les crêtes ne sont pas couvertes s'avèrent rapidement vaines. Pas mal de difficultés pour nos trois axes pour tenter de rejoindre la ligne prévue. « T'es où chocolat ? » dit un 3 axe à un giro passe partout. Les autogires peuvent voler au ras du sol et passer dans les vallées dégagées sans trop de danger ; leur vortex, en effet, leur évite toute turbulence, de plus ils peuvent se poser en autorotation en cas de panne ou de danger imminent. Ce qui n'est absolument pas le cas du Nynja ! L'œil rivé sur le cône de sécurité.

Et cela va durer un bon moment de louvoyer entre montagnes, nuages et route à suivre. Fi des GPS et autres tablettes, du vrai vol à vue et fesses serrées.

Quand enfin, Patrick Chevallier s'exclame sur 128,00 « m'en fous, je pique sur la mer ! » Adviene que pourra, il s'agit de se dégager des dangers qui guettent nos ULMs. On va frôler les zones de Gêne (Genova) une CTR + une TMA bref, interdites aux ULM.

Je suis le mouvement, la mer est toute proche, les nuages sont encore bas mais la visibilité est bonne. J'essaie quand même, tout en me rapprochant de la côte d'éviter la zone. Chance, j'aperçois une vallée parallèle à la zone et je la suis, puis une autre qui la continue jusqu'à la fin de la zone de Gêne pour cette fois filer directement sur la côte et la longer jusqu'à Massa Cinquale.



Les nuages sont encore très bas près de la côte mais nous sommes au calme et les paysages magnifiques



Du coup, râlant et grognant, l'aérodrome accepte de ranger ses clébards et de nous laisser partir à 9h30 heure locale.

Il bruine, nuages bas, on volera 10 mn en dessous de 400 ft mais on finira par arriver sur la piste en herbe de Delta Condor.



Arrivée glissante dans l'herbe mouillée



mais tout le groupe est bien arrivé

Fin de la petite galère mais belle aventure. Demain encore vers le sud

Delta Condor

Sous la pluie, les machines sont attachées et nous regagnons le havre de l'aéroclub Delta Condor, un peu naze broc de notre nuit écourtée..... Mais toujours enthousiastes et partant pour de nouvelles aventures. Nous voici donc sur la petite base de Delta Condor !



Café italien à volonté dans un aéroclub chauffé



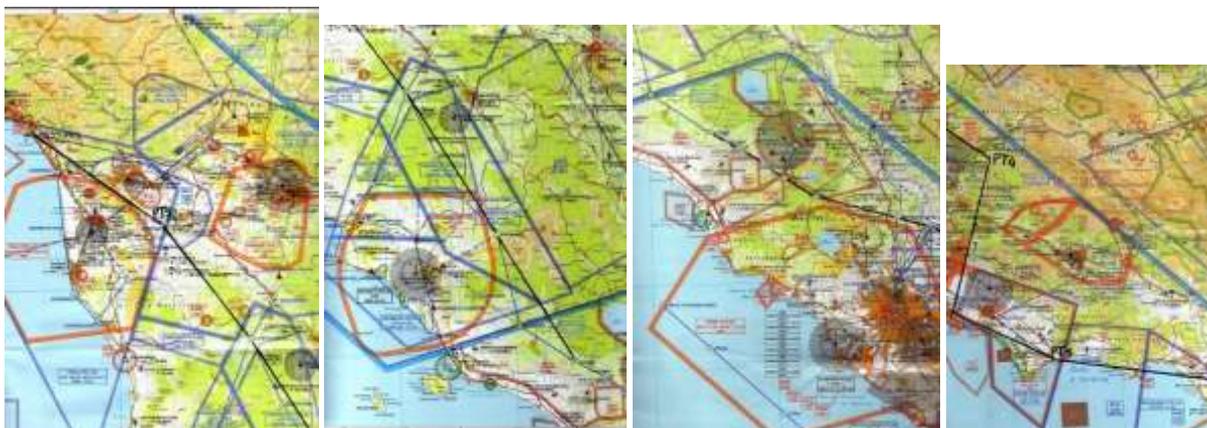
Marc et les gentils membres de l'aéroclub

Toute la matinée est passée à recalculer la navigation en fonction de la météo ; coups de fil incessants auprès des bases futures prévues. Comme il nous faut attendre, nous visitons les hangars et les ULM, pendulaires et autogyres toujours prêts à décoller. Mais pour l'instant pas question de bouger. Claudette Feuillet, prise de mauvaise toux en profite pour se faire masser par Pierre, ostéopathe mais aussi ausculter par un pilote de Delta Condor, cardiologue en activité et qui lui prescrit sur papier libre quelques médicaments adaptées.

Toujours pas d'amélioration, sinon vers 14-15h, il semble qu'une embellie devrait apparaître.

Vers midi, les pilotes de l'aéroclub nous proposent de nous emmener déjeuner à leur « cantine », beau restaurant italien classique (des pâtes en entrée etc...) Excellent déjeuner bien reposant.

Dessert, re-café et nos nouveaux amis viennent nous rechercher pour le prochain vol

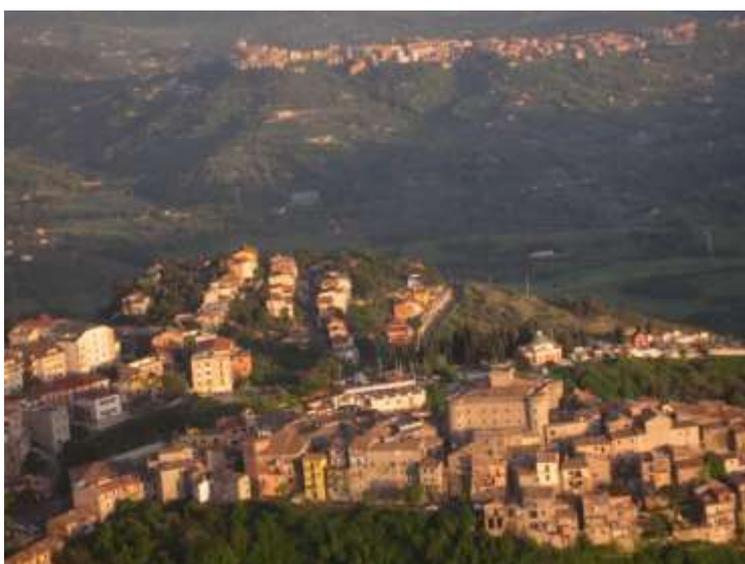


Les cartes peuvent être agrandies pour suivre l'itinéraire. Celui-ci est compliqué par le « frôlement » des zones.

Donc le pilote-médecin décide de nous précéder sur 100km pour nous aider à contourner Pise etc etc.

Les tablettes sont de sortie sauf moi, vieille école, carte, règle, crayon, rapporteur, montre et 2,5km à la minute

Ce que ça peut m'agacer toutes ces tablettes, doigt levé et glissement du trait. Bon ! J'avoue que c'est pas mal, surtout pour voir les fiches des pistes où rien ne manque : points GPS en mn et sec et millième, téléphones des responsables, essence ou non etc. Bref il y a tout là-dessus !!!! Sauf qu'il ne faut pas qu'elles tombent en panne.



A 500 ft sol, on voit mieux les villages, surtout quand la météo est meilleure !

Même pas secoué dans le Nynja qui vole bien et suit les cheminements tracés par Marc.

Contournement de Pise, éloignement de Rome puis après le PT4, direction la mer et la piste de Nettuno/Scalea



Tout le monde est posé, pas cassé ; il reste à faire les pleins, comme d'habitude et trouver une chambre à l'hôtel de la piste qui ne nous attendait que le lendemain.....

. **Nettuno, en avance d'une journée**

Contents d'être arrivés sur cette belle piste de Nettuno au sud de Rome ; personne n'a frôlé de zone ; un peu de vent de travers mais va bene.



Nettuno est connu pour ses paras



Nettuno, Crasy Fly

N'étant attendus que le lendemain, nous arrivons en pleine fiesta avec orchestre ! Et...il ne reste que quelques chambres que nous allons nous partager à 4 par chambre, ça met un peu d'animation et les couples, pardon, les quadrilles se forment.....

Installation, douche, petits arrangement entre amis. Et descente au ravitaillement de B6, B12 etc. L'hôtelier nous a trouvé une table près de l'orchestre. Intenable ! Nous avons vite fait de déménager dans la vraie salle de restaurant où deux grandes tables nous attendent. Des pâtes oui mais aux fruits de mer ; un délice !!

La voiture suiveuse (bidons d'essence, bagages, gilets de sauvetages) et ses passagères et leur conducteur sont arrivés.

Le lendemain matin, branle-bas de combat pour les allers-retours à la station d'essence ; les autogyres sont très gourmands et après une longue étape doivent refaire les pleins ; souvent 60 litres chacun. Kleber ne ménage pas sa peine et arrive à contenter tout le monde d'autant qu'il a aussi fourni 2 grands réservoirs souples de 20 litres chacun.

Nous avons le temps avant de repartir car l'aérodrome est pris d'assaut par les parachutistes, leurs élèves, leurs baptêmes et leurs entraînements.



Superbe club de Paras



entraînement au sol



CAVOK peu de vent

Par sécurité, nous reculons les ULMs et nous attendons la fin des exercices. Pas de mise en route sur le parking.

L'attente n'est pas bien longue devant un tel spectacle ; il en vient de partout.



On fait sécher les chiffons de nettoyage de la rosée



Pendant que d'autres s'équipent pour plonger dans l'azur.



C'est parti pour un tour,



ensuite il faudra tout bien replier !

L'avion transporteur annonce que c'est sa dernière rotation avant d'aller refueler. Donc les machines sont tirées sur le taxiway en dur ; mise en route, chauffage, roulage au petit pas à la queue leu leu, alignement, décollage et merci Scaela. Nous partons déjeuner à Fly Club, plus loin au sud.

Pause à Fly Club

Enfin, nouveau départ pour la région de Naples. Prochaine demi-étape : Fly Club où, comme à Delta Condor la réception à l'aéroclub dépassait de loin notre attente. Vol vers le sud bien entendu en suivant les tracés de Marc.



On longe la mer



Et Juste avant le PT6, tout au nord de Naples, c'est Fly Club !

Cette fois, les 500ft sol sont 500ft mer. Et nous passons au large des zones protégées, survolons quelques caps

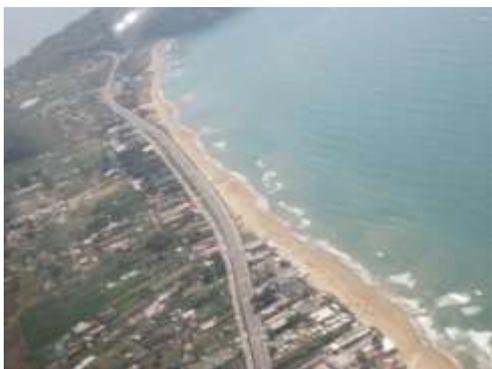


Plusieurs caps sous nos ailes



une zone pris au grand zoom...

A force de survoler l'autoroute du bord de mer, on a fini par se faire repérer par Kléber



Autoroute et plage, des cônes de sécurité



franchissement du cap

Pour garder la navigation vers Fly Club, il y a quelques sommets à franchir ou à éviter en reprenant le fil de la côte

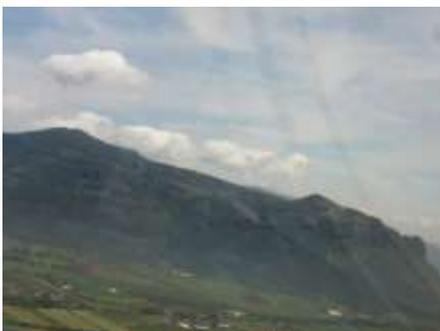


Photo après photo, on peut suivre notre progression vers notre prochaine étape. En copiant les photos, on peut les agrandir Mais faites vite car je ferai une compile « corrigée » en PDF !!!



Après ces méandres la piste de Fly Club nous attend juste avant de survoler ce château en haut de la colline

Bien agrandie on en voit bien les ruines. Désolé, pas facile de photographier en lâchant les commandes même si le Nynja est super stable. Pas grave, tout le monde sait qu'un 3 axes ça se pilote avec les pieds !



Arrivée d'Alain Feuillette



Tout le monde est là ou presque ; au centre L'Homme de Fly Club



L'accueil de Mathida en trottinette électrique a bien amélioré notre pique-nique. Merci aux aides

Moi, compte tenu de mon grand âge, je vais buller sur la balançoire



Puis, siesta sous les ailes, 20 litres d'essence et il nous faudra repartir, comme on dit vers d'autres cieux.

Marc décide d'ouvrir la route puis de nous attendre....Le sort en a décidé autrement : à peine dépassé la colline son moteur tousse et par SMS il nous prévient qu'il fait demi-tour pour se poser. Capot ouvert, difficile diagnostic car Péyo avait tout bien révisé. Après tâtonnement, démontage du filtre décanteur et surtout celui de l'essence qui vient des réservoirs et va aux carbus. Bien de loin, mais loin d'être bien. En effet ce filtre est placé horizontalement donc la partie supérieure est claire mais au démontage, la partie inférieure est pleine de crasse.

Nettoyage à l'essence, on souffle dedans purge du réservoir et remontage.

Expérience : sur mon Sky et beaucoup d'autres, le filtre était posé verticalement ; ce qui permettait une bonne visibilité des « mouches » éventuelles. Dans le Coyote comme dans le Nynja, le filtre est posé horizontalement d'où un risque d'erreurs qui peuvent avoir de graves conséquences.

Cette fois, décollage pour tout le monde, au revoir Fly Club, direction le sud toujours

Etape à Scalea



Après Fly club, direction PT7



Pour arriver à Scalea, juste vers la flèche rouge

On voit bien sur la première carte qu'il y a encore des « reliefs » à passer avant de longer la mer



Ça monte encore



et toujours ces villages perchés

La mer est proche, la côte à 500ft est magnifique, les autogyres sont au ras des vagues vus de ma hauteur (effet



d'optique !)



des stations balnéaires

Toute la côte, bien que parfois très escarpée en est émaillée. Les plages sont longues mais étroites, facile de s'y poser en cas de panne moteur...



Il est quand-même des endroits plus difficiles



mais le Christ veille, dos à la mer tels les Moais



On approche de Scalea, Marc et Marie ont dû se poser sur une base militaire, juste à point sur la route pour à nouveau des ennuis de cafouillage moteur. Un grand nombre de rapports à faire vont retarder leur arrivée à Scalea.



Une belle piste sur la route en cas de panne



les derniers autogyres viennent d'arriver

Ensuite, Kléber et son équipage ne vont pas tarder Puis Marc, enfin, assez tard. Il fait très chaud sur le tarmac de Scalea. Nous sommes bien accueillis par l'aéroclub mais interdiction d'utiliser des bidons d'essence extérieurs à la plate-forme ; refueling obligatoire à la pompe..demain matin vers 9h. Les véhicules de l'hôtel viennent nous chercher ; un peu de repos et de vitamines B.... Près de ma chambre, en passant, des voix m'interpellent : Bob et Pierre sont entrain de terminer leurs bouteilles de Pineau maison avec Christian Lamy et Patrick Pasquier. Je vais les aider dans leur tâche ardue.....



Pleine lune à Scalea



Patience les pâtes vont bientôt arriver

Il Griffio

Dernière halte avant la Sicile, décollage de Scalea après re-fuelage chacun fait son plein car nous ne sommes pas sûrs d'avoir de l'essence avant la traversée.



Le PT8 juste avant la fin de la botte



Il Griffio est sur la verrue plantaire au virage en haut de la carte

Nous suivons la côte et Marc a prévenu Lamezia de notre passage. Ils vont donc nous suivre et profiter de notre passage pour se « désennuyer »...



Bientôt nous survolons mer,



vallées et villages



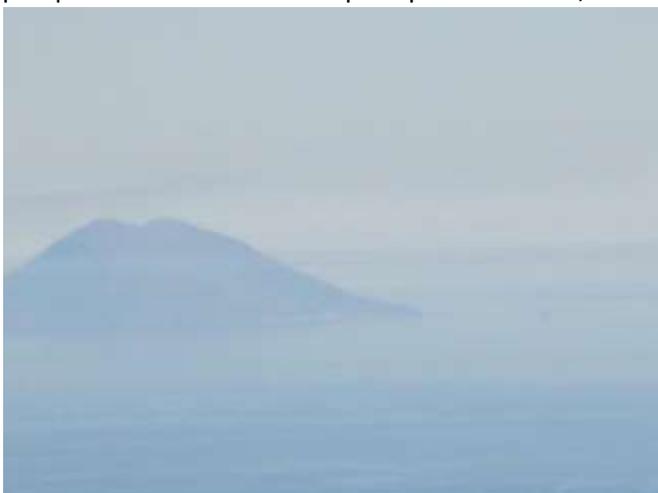
le Savannah de Patrick et Phillippe[AC1]

Et nous arrivons en vue d'Il Griffio pour le déjeuner ; la piste n'est pas facile à trouver et les repères sont trompeurs. Elle est escarpée, au bord d'une falaise. Nous nous sommes posés en piste montante et je dois remettre un peu de gaz pour arriver en bout de piste où se trouve le parking. Les jeunes membres de l'aéroclub nous attendaient pour nous proposer de l'essence et des repas. Mais Marc avait fait préparer des sandwiches à l'hôtel de Scalea.....Passons sur la qualité des sandwiches, un peu trop secs.

Bientôt, ça va être la traversée du détroit de Messine et après une sieste légère et nous revêtons nos gilets. Juste en cas de plongeurs intempestifs. En effet, le tracé initial taillant un peu trop dans les zones, nous essayerons de les contourner...

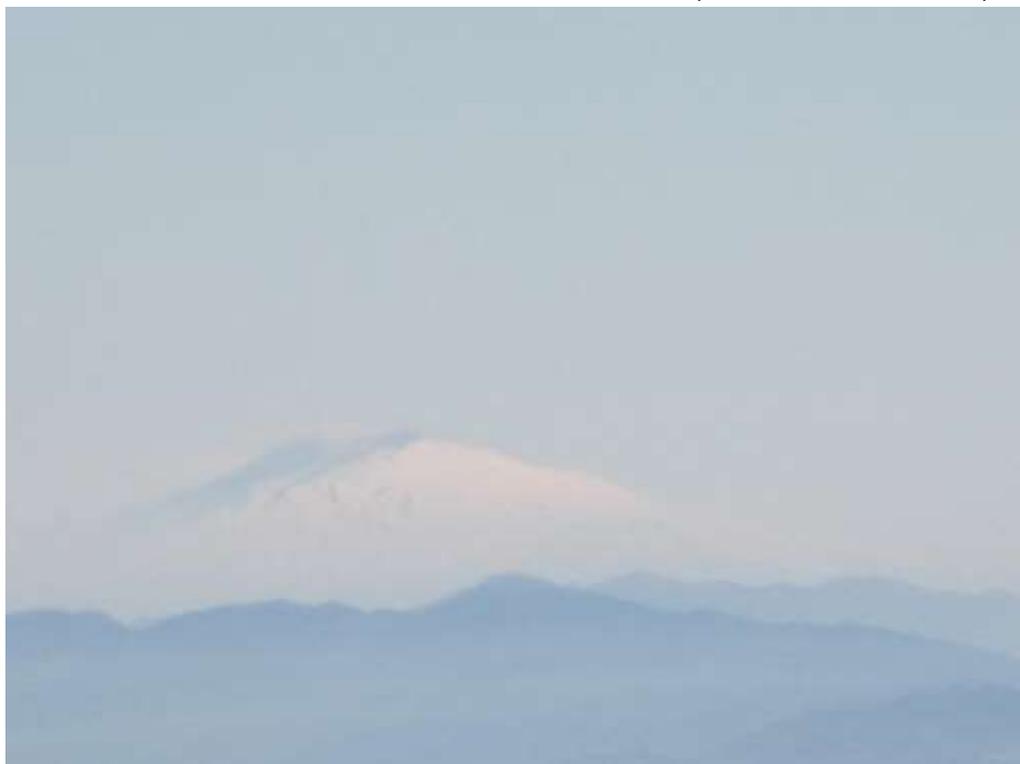


Alors que quelques minutes suffisaient pour passer sur l'île, il nous a fallu plus de temps mais le spectacle en valait la



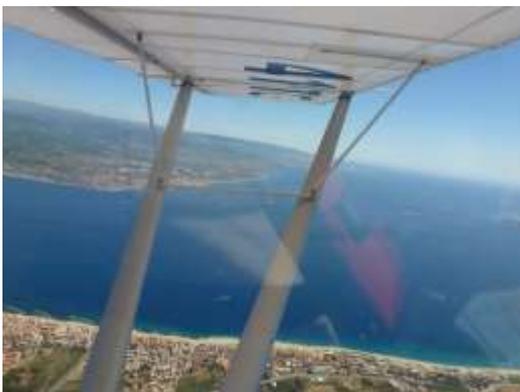
peine.

Au loin, le Stromboli et bientôt, l'Etna devant,





Traversée donc ce détroit et arrivée en vue de la côte sicilienne. Pour rejoindre Calatabiano, il reste encore du chemin et des montagnes à escalader



Mais au lieu de la piste accueillante, j'ai trouvé un point GPS à plusieurs kms en mer ; force m'est de recourir à la radio de mes sputniks pour rectifier l'erreur. Alors, suivre la côte



Et reprendre de la hauteur, se poser enfin à la destination prévue



Calatabiano !!

En attendant Kleber et ses co-pilotes qui doivent prendre le ferry pour nous rejoindre, nous prenons nos quartiers dans le bel établissement qui domine la piste, la mer, juste au pied de l'Etna.

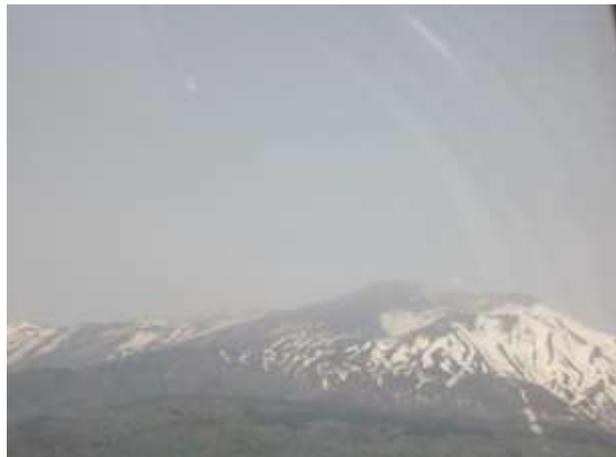


Un peu de B6, 12 etc en attendant nos voyageurs automobilistes.

Demain c'est congé ou bien..... ?

L'Etna et le retour 1

Dernière ballade en Sicile, journée de détente mais vol autour de l'Etna et prévision d'aller déjeuner bien au sud de la Sicile mais le parcours serait trop long pour un aller-retour avec trop peu d'essence. Vous avez dit « short pétrole ? ». Donc le tour de l'Etna suffira à mon bonheur.



Le volcan et ses neiges éternelles paraissent tout proches comme sur une carte mais il et elles sont bien plus éloignés qu'on peut le croire. Expérience vécue : Il faut monter et monter encore après le décollage de la piste de Calatabiano



qui est quasiment au niveau de la mer. Il faut bien monter en se rapprochant et en tournant autour du volcan. Monter ? Oui mais la température de l'huile monte aussi ! D'autant que la température extérieure est déjà à +30° !

Très haut ce volcan, inquiétant surtout quand on voit les traces des coulées de lave qui s'arrêtent croit-on tout près des maisons du village.



En réalité les maisons précédentes n'existent plus, englouties dans les langues de feu qui ont tout ravagé, absorbé, adsorbé, transformé en cendres. La frontière de lave est un leurre, une chimère pendant que l'Etna fume toujours le souffre au bord des lèvres énormes ! Insouciance des voisins ; Ce raid fut certainement placé sous le signe de Vulcain et de ses forges monstrueuses comme nous le verrons au retour. Etna, Stromboli, Vésuve, tous survolés et leurs ruines redécouvertes ou bien oubliées ou à venir encore.

En attendant, le Nynja continue de monter et de tourner autour du monstre MAIS ! Les thermiques se mêlent de la partie comme pour défendre l'accès du sanctuaire, avec des rafales engouffrées des vallées et qui balancent le Nynja dans tous les sens, pris dans les tourbillons. Eole et Vulcain se sont alliés pour me faire renoncer. Cap sur la piste de Calatabiano toute calme, bien abritée. Posé, pas cassé, rangé, attaché et... cet après-midi, direction Calatabiano pour une visite à pied de la ville.

Ce n'est quand-même pas tout près et reprenant mes habitudes ULM, je fais du Stop à l'instar de mes compagnons de voyage qui sont déjà loin devant. Une auto, un peu délabrée s'arrête et un vieux monsieur me prie de monter. Il me dépose au centre de la ville puis fait demi-tour, pour prévenir Claude et Pierre qu'ils ont tourné dans la mauvaise direction. Shopping, achat des cartes postales, surtout de grandes, destinées aux aéroclubs qui nous ont reçus avec tant de gentillesse. Chaque équipage pourra ainsi exprimer son remerciement. Mais il fait chaud, il fait soif et les bars sont accueillants, la bière est fraîche. Il est décidé de rentrer à pied. Je trouve que c'est bien loin par cette chaleur ! Coup de fil à Kleber : « je suis à 100 km » dit-il. » On va t'attendre » tranquillement attablé devant café, bière etc

2 heures plus tard, la camionnette est bondée et il faut retourner à la piste et à l'hôtel pour ensuite recommence les rotations station-essence, Piste et re-fuelage des ULMs. Très important car certains ont décidé d'aller survoler le Stromboli, quant à moi, j'ai décidé de shunter Il Griffo et de rejoindre directement Scalea.

Le retour au continent sera encore plus long qu'à l'aller d'où l'obligation de vêtir les gilets de sauvetage.



Photo de Pierre Marguier

La neige a déjà bien fondu sur les pentes de l'Etna !

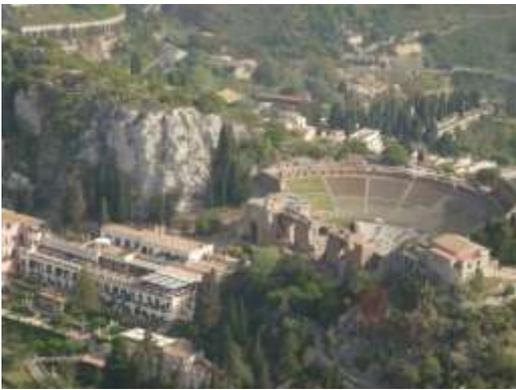
Répétition de la procédure d'amerrissage en cas de panne moteur: Déverrouiller les portes du Nynja, mise en parallèle des vagues, la main sur la ceinture, impact, dégraffer après choc, ne pas tirer le parachute et se dégager du



Nynja.

Décollage vers le sud, virage à gauche sur la mer et prise de cap au nord en montant et suivant d'abord la côte car les collines très escarpées arrivent vite.

Tout de suite on rencontre les ruines romaines classiques



Théâtre



Village suffisamment éloigné du volcan

Il faut encore monter pour atteindre la côte sicilienne, au large de la zone



Dernières proéminences en Sicile,



à tribord, la côte du continent la plus proche avec son antenne

A 500 ft, nous traversons, insouciants de la panne moteur, tant le spectacle est prenant



Les villes côtières apparaissent ; Marc ayant demandé l'autorisation de passer dans la zone contrôlée, il nous est demandé de patienter 10mn qui deviendront vite 15 ; nous tournons en rond, juste au-dessus de petites zones également interdites de survol : une prison !! Enfin, autorisation est donnée ce qui ne nous empêche pas de voir traverser devant nous un très gros navion....

Comme prévu pour certains d'entre nous, direction l'étape du soir, transformée pour l'occasion en double étape : Midi et Soir : SCALEA.

Il nous faudra encore passer quelques reliefs avant de nous poser sur cette belle plateforme



Au bord de mer, à l'intérieur

Posé et repos de G à D Pierre, Marie, Alain F., Guy.

Les membres de l'aéroclub arrivent et l'un d'eux nous propose un déjeuner dans un restaurant de montagne.....

Nous sommes quelques-uns à accepter, les autres peut-être un peu « fatigués » préfèrent rentrer à l'hôtel.



Ce fut divin de gastronomie italienne, avec une Pica- Pica spéciale, loin de la chaleur, bien aises, reposant.
Vin blanc, rosé, bière mais pas d'alcool car c'est interdit le midi. Pas grave car c'est une journée étape....

Massa Cinquale le retour 2

Soirée terminée à Scalea au resto de l'hôtel ; Bel établissement : Piscine, théâtre, équitation etc....et même une église !

Le matin, récupération des bagages et départ pour l'aérodrome,

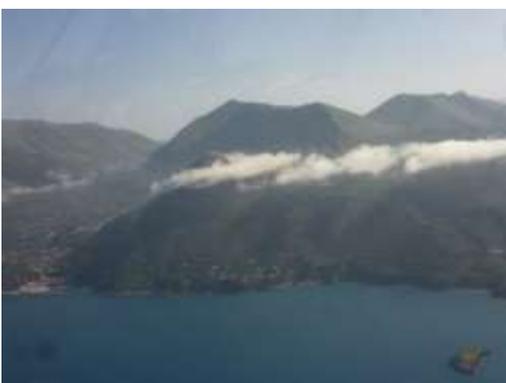


Rivière tumultueuse où l'on peut pratiquer le rafting

Décollage vers le nord en suivant la route de l'aller. La demi-étape nous conduira à Fly Club par un passage au sud de Naples, près du Vésuve et des ruines de Pompéi. Par chance, les pleins sont faits ; 60 l de SP95 dans les réservoirs du Nynja



Rapidement, nous rencontrons les escarpements assez hauts après avoir longé la côte. Pas toujours facile de suivre exactement le tracé car aux reliefs, souvent, nous préférons suivre les vallées.



On ne peut passer sous silence le survol des carrières de marbre qui ont jalonné notre route



Là, je vais passer au-dessus !!!!

Le vol est long jusqu'à Fly Club j'entends la radio sur 128,00 annoncer : T'es où Choco ? À combien du PT6, et toi, à combien de Fly etc etc. Les erreurs d'appréciations, sûrement à cause des tablettes me font penser qu'ils sont tous devant moi. Donc j'accélère et le Nynja passe à 175 km/h.

Pas de turbulences, je croyais mes sputniks loin devant, en fait ils sont bien derrière à papoter dans leurs radios.



Enfin près de la côte, les nuages s'effilochent



Il reste encore quelques caps à franchir puis de nouveau la côte une grande ville avant Naples

Au loin, déjà apparaît le Vésuve, cette fois, pas question de rater les ruines de Pompéi .Nous suivons la vallée qui va nous rapprocher de la zone de Naples sans pour autant l'écorner. Après cette ville ci-dessus, nous suivons la route vers l'est pour passer au plus près de Vésuve. Tout autour du Volcan, c'est une zone interdite de survol mais nous pouvons nous approcher suffisamment pour découvrir et photographier les ruines de Pompéi



Le Vésuve au loin



Les vestiges de Pompéi (Photo Pierre Marguier)

Nous passons le PT6 et faisons cap sur Fly Club

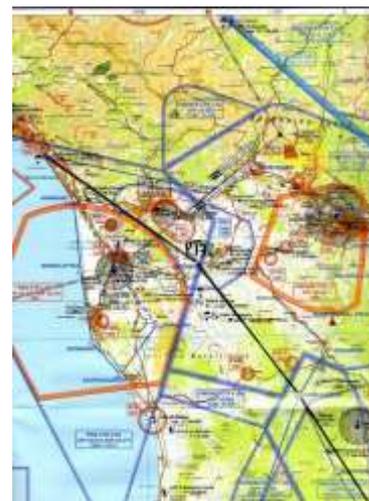
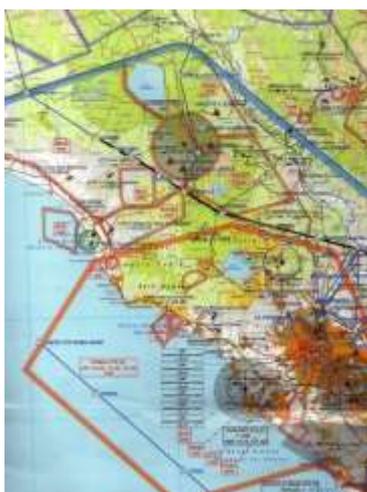


A l'est de Naples



et arrivée en étape de base vers la piste de Fly Club

J'arrive juste derrière Christian Lamy, suivi de près par Marc. Enfin, tout le monde est posé, bien rangé de chaque côté de la piste. Cette fois, personne pour nous accueillir. Nous repartons donc vers Alitucia pour refueler comme à l'aller.



Une ligne haute tension se trouve en bout de piste. Nous décidons de l'éviter en prenant l'autre extrémité et c'est un ballet bien réglé d'ULM qui atterrit à Alitucia. MAIS ! Grosse déception : la borne d'essence avec son distributeur automatique a été ouverte à la disqueuse, vandalisée et bien entendu délestée de tout l'argent. Plus rien ne fonctionne. Que faire ? Chacun examine ses réserves de carburant et finalement nous décidons de repartir sans carburant complémentaire pour 2h de vol.....



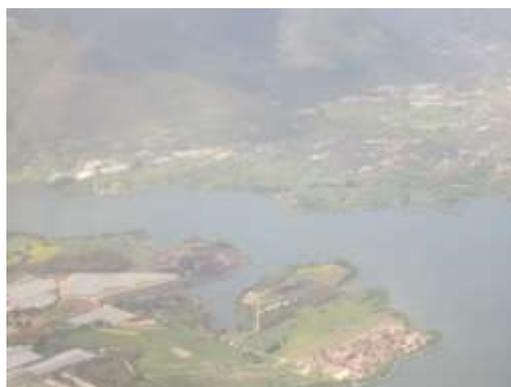
On suit toujours la côte



et survol de ces drôles de villages perchés



Les lacs sont disséminés sur le parcours, nous survolons Delta Condor sans voir âme qui vive



Enfin, posés pas cassés et alignés



Etape du soir à Massa Cinquale, repos bien mérité. La camionnette avec Kleber ne saurait tarder ; très important car c'est l'essence qui manque le plus. En rentrant « à pied à l'hôtel » ! Nous sommes interpellés par quelques pilotes attablés en terrasse et ayant découvert l'ouverture en avant-première d'un magasin « type Fauchon » et qui nous proposent quelques dégustations « typiques ».



Nous avons goûté à tout ou presque. Mais le soir retour à notre restaurant-Pizzeria habituel qui nous sert ant-pasti et leur excellente pasta. On ne s'en lasse pas !

Il va falloir digérer tout ça, marcher un peu en bord de mer car demain de bonne heure, départ pour l'aérodrome de Massa, cette fois à une heure décente pour encore voler vers le nord.

Etape ultime avant les Alpes et Gap

Décollage de Massa Cinquale avec les pleins, Kleber et sa troupe sont partis pour Gap ; ils ont pas mal de route à faire !

Nous partons là où il y a le plus de visibilité et nous montons vite car les montagnes sont sur notre route. Nous frôlons les carrières de Marbre de Carrare

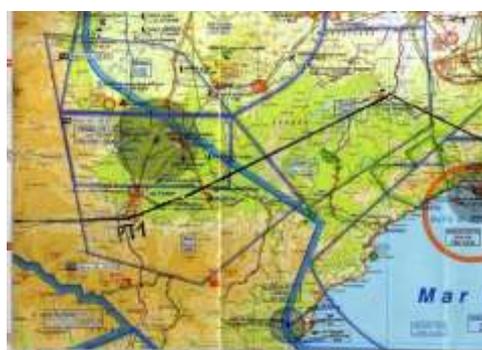
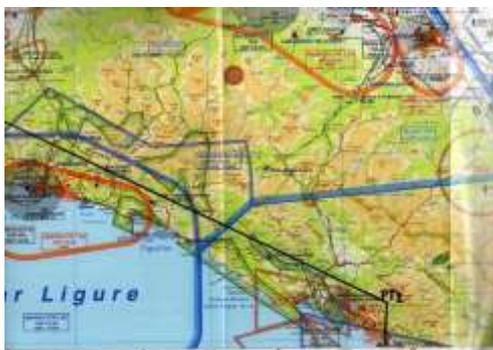


Carrières

et

Montagne

Direction Alpi Maritimme au nord pour refueler avant le passage du col de l'Arche. Oups !



Donc cap au nord-est par le point tournant On longe la côte à l'intérieur jusqu'à « Tonio »

Là on tourne vers le PT1. Contrairement à l'aller, la météo est bonne j'en entends qui sont bien hauts.....mais toujours à moins de 500 ft sol comme imposé par la DGAC italienne aux ULM. Et l'on entend aussi les sempiternels « Chocolat, t'es où ». Je voudrais bien voler seul mais ils me manqueraient !



Mer et montagne....

Marc, sans doute loin devant indique sur 128.00 que des nuages sont accrochés (brume de mer ?) et conseille de tirer à gauche. (*Pas de mauvais esprit, svp*) ce qui nous rapproche de la côte davantage et permet de passer sans difficulté vers Tonio.



Mer de nuage, tentant de passer au-dessus

Les villages survolés mais noyés dans les nuages à l'aller

Sur la route de très nombreuses pistes très longues, souvent réservées aux planeurs sont bien visibles, au loin. Nous passons Pise sans nous en approcher trop près puis nous dépassons la zone de Gênes.



Bientôt, nous sommes en vue d'Alpi, je fais une verticale, contrôle la manche à air et... je me pose bien dans le sens du vent mais à contre-QFU car la piste préférentielle est dans l'autre sens...



Posé et refuelé



pour

passer là-bas au-dessus !

Marc sait choisir sa météo on peut constater un ciel d'azur, sans vent. N'empêche, pour moi, ça craint !

On repart à la queue leu leu, tiens ! Dans le sens où je me suis posé. Normal il y a une très faible pente donc atterro quand ça monte et décollage quand ça descend. Christian part le premier....je le suis vers le PT1 puis direction le col de l'Arche.



Le DTA à l'assaut des Alpes !!



Nous partons vers la vallée pour justement prendre le temps de la montée et ça monte !!



6000, 8000, 8500 ça rame, 9000 ça vient, 9500, « prends la crête ! Je ne fais que ça mais sûrement dans le mauvais sens, enfin 10500 puis 11000, ça passe. Direction vers la vallée, Barcelonnette et ses lacs.



Bientôt Gap !



Vite, on refuele avec l'essence spéciale Rotax puis repos des machines, attachées loin des parachutistes qui tombent du ciel sans arrêt et repas au resto de l'aérodrome, bondé car on est samedi. Je prévient le nouveau propriétaire du Caquezieau mais il est occupé. C'est Kleber qui m'indiquera le Schnokeloch (*en alsacien, traduisez le trou du Caquezieau*) en face de l'hôtel de Gap Ressort.

Nous sommes tous un peu inquiets, Christian n'a pas réussi à franchir le col et a dû retourner à Alpi. Il fera une nouvelle tentative le lendemain.

Récupération des bagages et des gilets de sauvetage, prévus pour la prochaine traversée de la Manche, vers les Cornouailles. Demain, il faudra rentrer, non sans avoir changé les bougies du Rotax qui ont légèrement dépassé leur temps de vol.

La météo de dimanche indique un mistral de 50 km/h ; juste sur ma route en plein de face. Donc pas question de décoller trop tard. Malgré l'heure indue, Kleber est là pour nous accompagner avec quelques autres qui ont eux aussi décidé de partir tôt.

Décollage vers le sud dans la vallée



Contournement du mont Ventoux et cap au nord dans la vallée du Rhône.

Le Mistral est fort mais laminaire donc pas de secousses ; on se croirait presque en autogyre.....



Il n'y a plus qu'à suivre la carte, remonter jusqu'à Vienne pour refaire le plein de 100LL et repartir pour Macon, virer à gauche, verticale Avord inactif et se poser à Aubigny sur Nère, où en dernier virage ma porte s'ouvre, débloquée par accident par mon pied. Pas de modification de trajectoire, le Nynja étant étudié pour et surtout, Dieu est mon copilote ! Posé en 06, roulage, parking : Fin du voyage.

