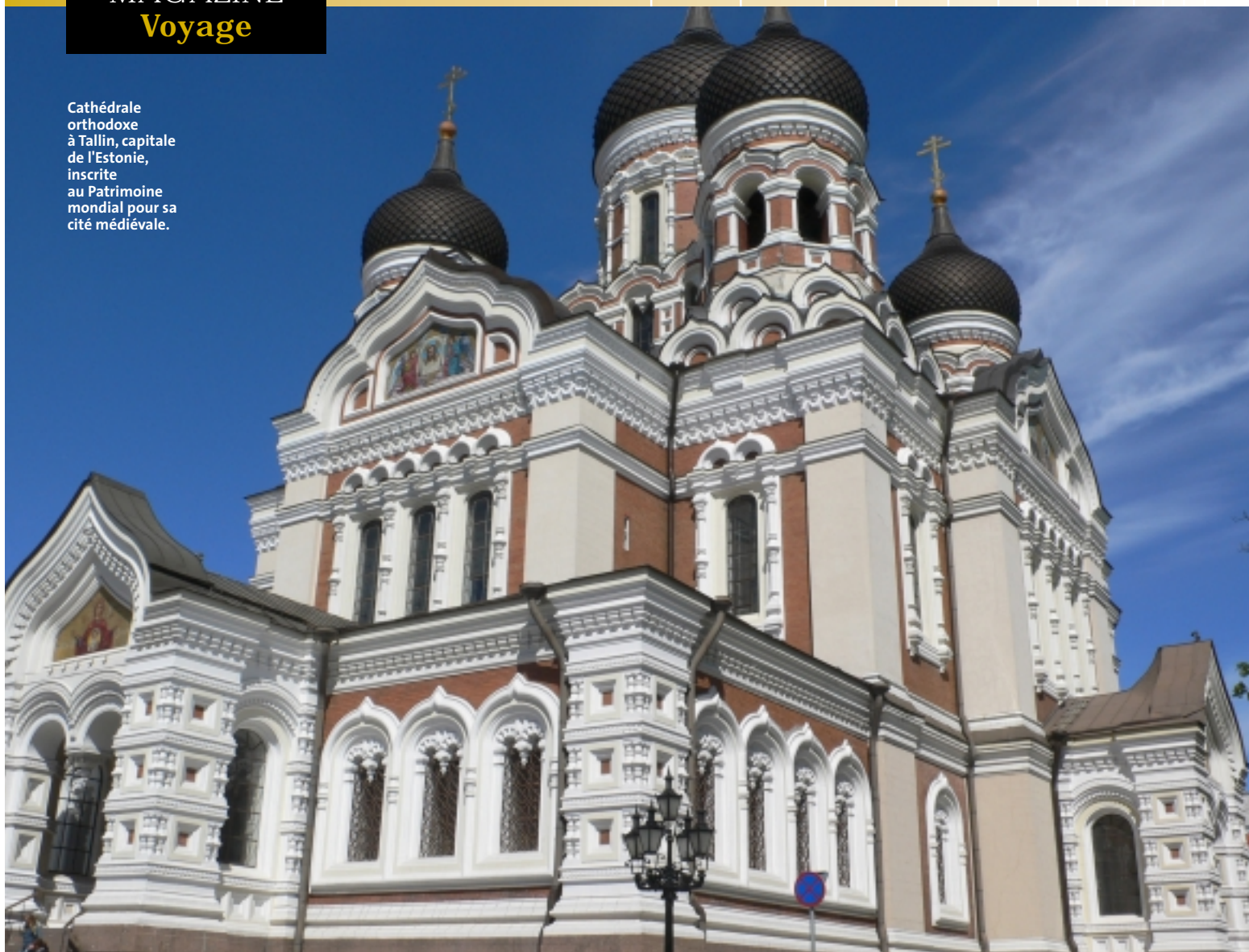


Cathédrale orthodoxe à Tallin, capitale de l'Estonie, inscrite au Patrimoine mondial pour sa cité médiévale.



Voyage dans les capitales nord-européennes

Trois pilotes et un avion pour une virée dans les pays nordiques via plusieurs états baltes...

Jacques Van Praag

Photos Jean-Yves Bacle,
Gérard Dassonville et auteur.

Escale à Vilnius (Lithuanie) avec 4 agents d'accueil pour 3 pilotes.





Dans un aéro-club actif, il n'est pas facile de mobiliser un avion – un DR-400/160 en l'occurrence – pendant deux semaines. Nous devons donc nous contenter de 12 jours. Partir un lundi et rentrer le vendredi suivant, nous ne privons les autres membres que d'un seul week-end... Notre objectif? Un grand tour de la mer baltique, via les capitales des pays visités.

Mardi 30 mai 2006

Saint-Cyr-l'Ecole/Metz-Nancy/Berlin Tempelhof
Première escale à Metz-Nancy-Lorraine. Nous y arrivons sur le coup de midi après nous être faulés entre les nuages au cours d'un vol de 1 h 45. Plan de vol pour Berlin déposé, nous déjeunons à la cafétéria de l'aérodrome. 13 h 30, nous nous réinstallons dans l'avion. Une fois la chek-list consciencieusement déroulée, nous nous apercevons que nous avons oublié de refaire le plein d'essence alors que c'était l'objet de notre escale! Au bureau de piste, on nous répond qu'il n'y a pas de 100LL à Metz-NL. Nous n'avions pas pensé à vérifier, ne pouvant imaginer qu'un tel aérodrome – de Lorraine, excusez du peu – puisse tomber aussi bas. Il n'y a plus qu'à annuler le plan de vol et nous rendre à Nancy. Son responsable, très sympathique, nous dit que notre mésaventure est courante.

Nouveau plan de vol déposé par téléphone au BRIA qui, fort à propos, ressort celui précédemment annulé, et nous voici partis en slalom géant,

DOCUMENTATION AÉRO

La liste de sites de chaque pays se trouve sur www.sia.aviation-civile.gouv.fr/asp/frameset_fr.asp?m=16
Curieusement, l'Allemagne n'y figure pas, mais il est aisé de se procurer les cartes Jeppesen.
Par chance, l'année 2006 fut celle de la publication de la première édition des cartes VFR-GPS Jeppesen pour les trois pays baltes visités. Il faut par contre aller sur Internet pour trouver les cartes d'atterrissage de ces pays. ■

de cumulus en tower-cumulus, vers Berlin. Premier point de report sur Tempelhof passé, nous devrions tourner à droite au confluent de deux rivières. En fait, celle de droite n'est qu'un petit ruisseau peu décelable. Nous suivons celle de gauche, car nous avons visuel sur un aérodrome. Malheureusement, il s'agit de Tegel! Le temps de nous en rendre compte, le contrôle nous ordonne gentiment un 90° à droite immédiat. Lequel, une fois exécuté, nous fait découvrir un autre aéroport, celui de Tempelhof. Mille excuses, Sir... La longue finale 27 se fait en pleine ville et la courte au-dessus des terrasses des immeubles. La pluie cesse et la piste, face au soleil déjà bas, brille telle une rivière de diamants. Quel magnifique immense parking en arc de cercle, signature de ce merveilleux terrain.

Tempelhof est cet aéroport historique cher au cœur des Allemands. En 1949, il a permis à Berlin



ESCALES

Metz-Nancy-Lorraine

Taxe: 7,79 €

Pas de 100LL!

Nancy

Taxe: 9,28 €

Berlin-Tempelhof (EDDI)

Taxe: 46 €

Taxe Terminal

Service: 13 €

www.hotelcolumbia.de

bia.de

Poznan-Lawica (EPPO)

Taxe: 20 €.

Taxe en route: 27 €

Varsovie-Babice (EPBC)

Taxe: 25 €

www.tina.oit.pl

Varsovie-Okęcie (EPWA)

Taxes + handling:

108 €

Vilnius (EYVI)

Taxe: 54 €

Taxe

en route: 14 €

Handling: 22 €

www.hoteltravel.com/lithuania/vilnius/hotels.htm

Riga (EVRA)

Taxe: 45 €

<http://riga.profitcamp.tobook.com/Latvia/Hotels/Profitcamp?citypna me=Riga>

Tallin (EETN)

Taxe: 12 €

Handling: 25 €

Helsinki-Malmi (EFHF)

Taxe: ?

Pas de handling.

Stockholm-Barkarby (ESKB)

Pas de taxe

ni handling.

www.vanadishotell.com

Copenhague-Roskilde (EKRK)

Taxe: 15 €

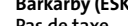
Texel (EHTX)

Taxe: 22 €

www.texelairport.nl

www.hotelhetuilenbos.nl

enbos.nl



Longue finale au-dessus des toits pour atteindre Templehof. Cet aéroport berlinois est célèbre depuis le "pont aérien" de 1949.



DOCUMENTATION
AÉRO

La liste de sites de chaque pays se trouve sur : www.sia.aviation-civile.gouv.fr/asp/frameset_fr.asp?m=16
Curieusement, l'Allemagne n'y figure pas, mais il est aisé de se procurer les cartes Jeppesen. Par chance, cette année 2006 fut celle de la publication de la première édition des cartes VFR-GPS Jeppesen pour les trois pays baltes visités. Il faut par contre aller sur Internet pour trouver les cartes d'atterrissage de ces pays.



Ouest d'échapper au blocus soviétique grâce au point aérien mis en place par les Américains. La population put être ravitaillée et des centaines de DC-3 s'y poser chaque jour, durant onze longs mois. Aujourd'hui, ce n'est sûrement pas le bruit d'un avion de tourisme qui déclenche des pétitions de la part des Berlinoises...

Le follow-me nous guide jusqu'au parking. Plein d'essence aussitôt fait. A priori aucune tracasserie administrative à craindre de la part des Allemands, mais quinze jours plus tard, nous recevrons au club une taxe radio de 10,56 euros... A l'accueil, on nous indique l'hôtel Columbia, à 10 minutes à pied. Non seulement nous économisons un taxi, mais la chambre double, à 70 euros, est abordable. Le métro, à 50 m de l'hôtel, nous emmène au centre ville. Au programme, la porte de Brandebourg by night, le Reichstag, le Check Point Charlie, le Berliner Dom ou encore Alexanderplatz...

Mercredi 31 mai, Berlin/Berlin

Pour notre prochaine étape, nous avons choisi Poznan plutôt que Varsovie-Okecie, aéroport international aux taxes plus dissuasives. De Poznan, nous irons ensuite à Varsovie-Bavice, terrain de moindre importance, mais à Varsovie quand même !

Poznan annonce un plafond de 2000 ft et une visibilité correcte. Plan de vol déposé, le QFU vers l'ouest nous oblige à faire, aussitôt décollés, un demi-tour en plein sur le centre ville de Berlin, à 1 000 ft, pour transiter via les points Echo et met-

tre le cap à l'est. 1 000 ft/ville ! Vous imaginez la jubilation dans le cockpit. Quand on pense qu'en France, on n'a même plus droit au transit nord du Bourget... Si vraiment nos pouvoirs publics veulent interdire les accidents, ils feraient mieux de commencer par confisquer les voitures, les escaliers et les pots de fleurs au balcon.

La frontière passée via le VOR SUI, nous survolons d'immenses forêts, recouvertes de cumulus puis de stratus. Rapidement, ce joli monde se soude et, après concertation, nous décidons de revenir à Berlin. Nous retournons vers le beau temps et commençons à reconnaître le coin. Les points de report n'ont plus de secret. Posés "comme d'habitude" sur la 27, notre parking "habituel", essence reconstituée, retour à "notre" hôtel préféré où nous retrouvons "nos" chambres...

Judi 1^{er} juin, Berlin/Poznan/Varsovie

Ce matin, il pleut. Après une journée à nous promener en ville, sous nos parapluies, nous sentons que le front est passé. Direction l'aéroport, en salle de self-briefing, où via une ligne directe, un prévisionniste nous confirme du beau temps en soirée. Il est 16 h 45. Cette fois, la piste en service est la 09. Poznan est donc "juste en face". La frontière est aisée à distinguer : les maisons survolées, déjà moins pimpantes que celles de l'ex-Allemagne de l'Ouest, font place à des maisons pas coquettes du tout. Sans doute trop bas, nous contactons difficilement Poznan Info. Nous utilisons une astuce que tous les pilotes ne connaissent pas : supprimer le squelch. Le bruit de fond devient important mais la sensibilité est fortement améliorée et l'on reçoit alors clairement les émissions, même faiblement.

Le contrôle nous guide pour contourner la zone militaire EP27 active. Nous rejoignons le point d'entrée Romeo et nous nous posons en 29. Nous refusons poliment le handling qu'une jeune femme nous propose, puisque nous repartons aus-

Berlin survolé à basse altitude.





sitôt. Pendant que l'un de nous s'occupe du plein, les deux autres déposent le plan de vol et vérifient la météo. Escale de 45 minutes et nous décollons pour une heure de vol. Contournement de quelques grains et nous arrivons via Kurno et le VOR WAR presque implanté dans le circuit de piste de Babice. Ce circuit, "respectueux de l'environnement" – tarabiscoté mais facile à suivre visuellement – amène à une étape de base sur la Vistule. Le contrôleur ne parlant pas très bien l'anglais, les échanges sont limités au strict minimum. Cet aérodrome est une immense zone de verdure. Si le seuil de la 28, en dur, est décalé de 300 m, c'est pour laisser la place à des motos qui y tournent, pas du tout gênées par notre survol en courte finale. Visiblement, les Polonais ne sont pas encore contaminés par le tout sécuritaire et les 1300 m restant sont amplement suffisants. Nous faisons confiance à notre chauffeur de taxi qui nous dépose à quelques kilomètres de l'aéroport à l'hôtel Tina, au cœur d'un immense centre commercial. Exceptionnellement, nous nous résignons à dîner dans un McDo car il semble seul dans le quartier, face à l'hôtel.

Courte escale à Poznan (Pologne), qui n'évitera pas cependant le passage par l'aéroport international de Varsovie-Okecie.

Survol de Varsovie avec la Vistule en bout d'aile. A voir, le centre historique de la ville avec l'église Sainte-Anne, la colonne Zygmunt III, la grand place carrée et les remparts.

à Varsovie-Okecie, ce que nous voulions éviter. Tout faux ! Pour un saut de puce de 6 nm, nous devons quand même déposer un plan de vol... Nous décollons en 10, presque face à Okecie, ce qui ne nous empêche pas de devoir suivre de multiples point de report. Posés en 33 et follow-me pour notre parking : aïe ! le handling est obligatoire. Handling et taxe acquittés, nous sommes parés à partir vers 17 heures. Autorisés à rouler pour la 29 cette fois, nous sommes perplexes devant les taxiways à suivre, d'autant qu'il faut croiser la piste 33.

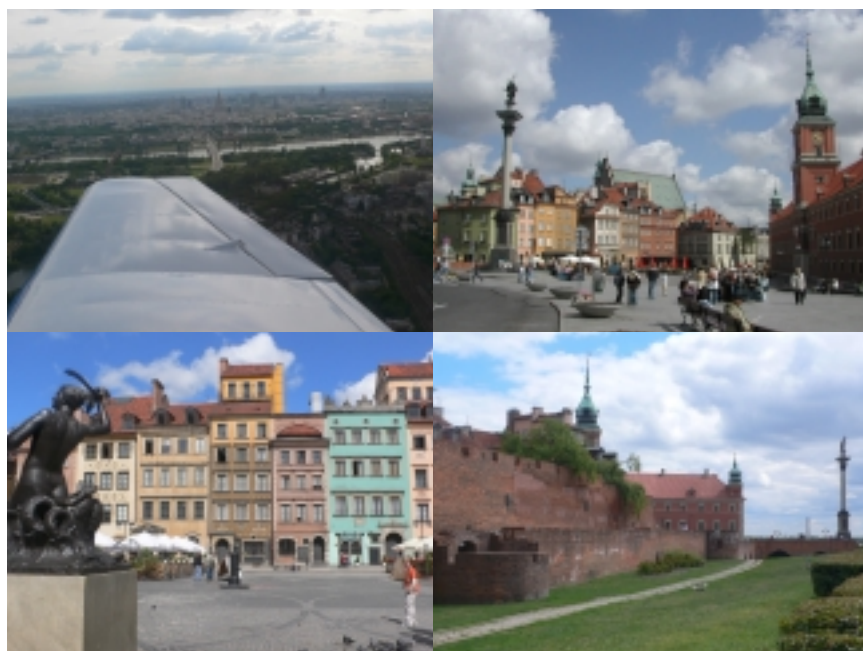
Plutôt que de risquer une bêtise dans ce labyrinthe, nous demandons à la tour de nous envoyer un follow-me - nous avons payé suffisamment cher de taxes pour ne pas nous gêner. Celui-ci arrive très rapidement et nous conduit au seuil 29. Nous quittons Okecie vers le nord-est, à 3000 ft. Peu après le VOR SUW, nous passons la frontière à Vaber et tentons de contacter, sans succès, Kanas Info. Dix minutes plus tard, Vilnius Info nous prend en charge, pour nous repasser à la tour de contrôle, avec la 02 en service. Au sol, un follow-me nous guide et quatre employés nous entourent. Décontractés mais intrigués par cet avion bizarre, en bois et toile. Nous leur faisons l'article – un appareil français, Monsieur ! – et les convainquons que c'est un vrai avion capable de parcourir le monde.

Les formalités douanières en Lituanie sont symboliques et le préposé jette un œil distrait sur nos

Vendredi 2 juin, Varsovie-B./Varsovie-O/Vilnius

Les conditions s'annoncent bonnes pour l'après midi. C'est donc le cœur léger que nous prenons matinalement le vieux tram 26 pour nous rendre au centre historique de la ville : l'église Sainte-Anne, la colonne Zygmunt III, la grand place carrée, les remparts et la barbacane. Tout cela a été reconstruit après la dernière guerre. Le musée historique de Varsovie diffuse, en français, un film relatant la résistance héroïque mais désespérée du ghetto juif contre les nazis, et nous y voyons une ville complètement dévastée.

Nous rentrons à midi prendre nos bagages à l'hôtel et un taxi nous débarque à l'aéroport. Mais à la tour, on nous précise que ne pouvons nous rendre directement à Vilnius, en Lituanie. L'aérodrome de Babice n'étant pas international, il faudrait convoquer la douane. Son déplacement nous serait facturé très cher et un préavis de plusieurs heures est nécessaire. Seule solution : nous poser



A Riga (Lettonie), la Maison des Têtes Noires et la cathédrale avec son clocher tout en bois.



TACTIQUE DE VOL

Pour un tel voyage, avec de nombreuses étapes courtes, il est intéressant de s'organiser pour voler en soirée, les conditions météo étant – en général – meilleures que dans la matinée, sauf si un front vous tombe dessus le soir... Ceci donne le temps de faire du tourisme une bonne partie de la journée, sans oublier la visite "by night" le jour de l'arrivée...



passports. Nous sommes en UTC + 3. Le bureau d'information touristique est fermé, mais notre *Petit Futé* nous propose l'hôtel Panorama. Moderne, il mérite bien son nom. Situé sur une hauteur, il offre une vue sur la ville. Le même ouvrage nous propose un restaurant typique, le Cili Kaimas. Nous nous dévouons pour goûter la spécialité locale, le... Zeppelin, quenelle de pomme de terre gélatineuse, fourrée à la viande et à la saucisse. L'essayer n'est pas forcément l'adopter !

Samedi 3 juin, Vilnius/Riga

La matinée est consacrée à la visite de Vilnius. Au sortir de la vieille ville, une immense place entoure la cathédrale, impressionnante, elle-même dominée par une forteresse d'où la vue sur l'ensemble de la ville est imprenable. Nous déjeunons de bonne heure et rentrons à l'aérodrome en taxi. Là, le passage à la porte de sécurité nécessite une longue négociation, car l'un de nous a gardé dans son sac une trousse à outils. Il est aussitôt déclaré commandant de bord et les choses finissent par s'arranger... Mais dorénavant, la trousse restera à bord. Nous devons attendre une longue demi-heure, sous escorte d'un homme de la sécurité aux allures de Rambo, qu'une voiture vienne nous faire parcourir les 30 m nous séparant du bureau du handling. Là, on nous conduit dans trois bâtiments différents pour payer la taxe radio, la taxe d'aérodrome, puis le handling... Nous avons prévu de passer par le VOR SAU, au nord-ouest, mais la demoiselle du bureau de piste

BUDGET

- Heures de vol : 3 600 €
- Taxes : 400 €
- Autres frais (hôtels, restaurants, transports, visites) : 2 600 €

Total : environ 6 600 €, soit 2 200 € par personne (trois pilotes).

Ce budget peut paraître conséquent, mais il est possible de le ramener à des proportions plus "raisonnables", pour peu que l'on se donne la peine de peaufiner le choix des hôtels, et surtout des restaurants, ce que nous n'avons pas fait – mais ne le dites pas à nos épouses... La Pologne, les trois pays baltes et le Danemark ne sont pas encore dans la zone euro, d'où quelques complications pour gérer leurs différentes monnaies aux étapes parfois très brèves. Pour les autres pays, grâce à l'euro, on se sent presque comme chez soi. ■



Le vol en équipage est extrêmement confortable et sécurisant. Il aide à la flexibilité, chacun se répartissant les tâches mais demande juste un minimum de conventions. Exemple : le copilote doit annoncer systématiquement au pilote ce qu'il fait, quand il touche à un élément de la planche de bord...

nous fait modifier notre plan de vol pour passer par le point Eriva, à 100 nm au nord-est (nommé Astra sur la carte Jeppesen), juste à la frontière avec la Lettonie (ou Latvie).

Nous nous installons enfin à bord de notre Major, toujours sous le regard curieux des hommes de piste. Contact... M... ça ne part pas. La batterie est vide. Pourquoi ? Nous ne le saurons jamais. Il n'y a plus qu'à tenter de lancer le moteur à la main, sous le regard de plus en plus étonné des observateurs. Le "made in France" en prend un coup ! Brassage consciencieux sur huit demi-tours, freins, contact, démarrage au premier coup. Ouf, sauvés. La batterie charge bien. Nous décollons



en 20 et nous partons, sous le soleil et sur d'immenses forêts et lacs, vers Riga, capitale de la Lettonie, que nous atteignons vers 19 heures. Un vol sans histoire, grâce au GPS car il n'y a quasiment aucun point caractéristique sur cette route imposée par le contrôle.

Le follow-me nous parque dans un recoin. Nous longeons une immense casse d'avions soviétiques abandonnés (bombardiers, chasseurs, hélicoptères géants). Un camion d'essence arrive aussitôt. Le bureau touristique, superbe et moderne, nous dirige sur une auberge de jeunesse, "Profit Camp" situé au centre ville, où un taxi "rouge" nous dépose. Une chambre avec quatre lits métalliques superposés nous est proposée pour un prix modique. Il y a une cuisine/salle à manger commune et, en prime, deux postes internet gratuits. Ils vont s'avérer très utiles car le mauvais temps est revenu et il pleut abondamment. Nous devons même prolonger notre séjour d'une journée. Nous visiterons la ville de manière plus approfondie : la Maison des Têtes Noires, le monument de la Liberté sur la rivière Daugava, la cathédrale avec son clocher ajouré tout en bois. Un musée sur l'histoire récente de la Lettonie, écartelée et envahie alternativement par les Russes et les Allemands – comme les autres pays baltes, d'ailleurs – nous laisse songeurs et admiratifs de ce petit peuple qui a tant souffert du nazisme puis du communisme, jusque récemment, pour regagner sa liberté.

Lundi 5 juin, Riga/Tallin/Helsinki

Et voilà, le beau temps est revenu : 9999, SCT 018 ici, Cavok à Tallin, capitale de l'Estonie. Levés dès 7 heures, nous prenons un taxi "blanc". Nous apprenons, en payant la course – 12 Lats au lieu de 6 avant-hier – que les taxis "blancs" sont des taxis "business", plus chers, tandis que les "rouges" sont ordinaires.

Pas de taxe radio ici car notre masse est inférieure à 2 tonnes, mais la note est quand même de 45 euros. Nous démarrons avec une certaine angoisse, à cause de notre batterie suspecte. Mais aucun problème, elle donne toute sa puissance. Il en faut peu, parfois, pour être heureux. Nous décollons juste derrière un easyJet. Après le point de report Parks (un lac près de l'embouchure de la Daugava), nous survolons le port et ses différents terminaux. Nous suivons le littoral vers le nord, au-delà de cette plage qui n'en finit pas, avec forêts et lacs à perte de vue.

Riga Control nous suit jusqu'à la frontière, au

point Sokva (absent sur la Jeppesen), et nous contactons Tallin Info. Nous suivons le trait de cote jusqu'à Parnu (VOR PRN). Tallin n'est plus alors qu'à 50 nm. Le terrain est situé à l'est et le point d'entrée est un immense lac, quasiment au seuil de la 08. Il est tout juste midi et nous décidons d'une brève visite dans la "vieille" ville. Inscrite au Patrimoine mondial, c'est un exemple remarquable, exceptionnellement complet, d'une cité médiévale et commerciale.

Retour au terrain vers 18 heures et nous décollons vers Helsinki, capitale de la Finlande, distante de seulement 50 nm. Il nous faut traverser la mer baltique, et plus précisément le golfe de Finlande, constellé de phares et balises. Nous avons décidé d'éviter le terrain international et nous visons Malmi. Nous savons que la tour est fermée à cette heure-là. Nous clôturons notre plan de vol avec Helsinki Info et nous nous posons en auto-info. Il y a bien une centaine d'avions parqués sur le terrain, mais pas âme qui vive excepté... les douaniers qui nous attendent. Heureusement, nous rencontrons Richard qui parle français (merci pour ton accueil !). Il nous guide dans l'aérogare et nous trouve un hôtel au centre ville (l'Anna) où nous négocions le prix de la chambre (en fait, une suite) qui passe ainsi de 280 à 200 euros. Enfin, il nous appelle un taxi. Nous avons beaucoup de mal à trouver un restaurant ouvert jusqu'à 23 heures.

Mardi 6 juin, Helsinki/Stockholm

On a beau se coucher tard, il faut tout de même se lever tôt. Sur pieds dès 8 heures, nous voici partis pour une visite du musée du tramway puis un tour de la ville en bateau - le meilleur moyen de découvrir cette ville et la forteresse maritime de Suomenlinna... Nous retrouvons notre ami Richard à l'aérodrome. Il nous aide à faxer notre plan de vol. Pour la taxe, il nous la fera envoyer. En fait, nous ne la recevrons jamais... La météo est Cavok. Autorisés au décollage en 36, nous survolons le sud de la ville, via le point Nokka. Le

Dernier virage pour la 08 à Tallin, cité médiévale et touristique. Arrivée en fin d'après-midi à Helsinki.





Paysage de lacs et de forêts entre Helsinki (Finlande) et Stockholm (Suède). A Copenhague (Danemark), la relève de la garde royale vaut bien celle de Buckingham Palace à Londres.

cap est franchement à l'ouest et les territoires survolés sont des forêts, des forêts et encore des forêts, entrecoupées de nombreuses étendues d'eau et de quelques villages.

Les étendues d'eau deviennent de plus en plus larges et les terres se transforment en îles. Nous survolons Kumlinge et Mariehamn, histoire d'avoir quelques terrains sous les pieds, au cas où... Helsinki Info nous a gentiment ignorés et ne paraît pas désolé quand nous les quittons pour passer avec Tempéré Radar qui nous suivra jusqu'à la limite de FIR. Stockholm Info prend le relais, jusqu'à ce que nous soyons en vue de Stockholm-Barkarby, en auto-information. Nous faisons bien attention de ne pas nous tromper car le terrain de Bromma n'est pas loin, et nous ne voudrions pas rééditer notre exploit de Berlin. Nous sommes seuls dans le tour de piste. Nous nous parquons dans l'herbe, face au club-house, où le patron du bar clôture par téléphone notre plan de vol et nous propose un hôtel en ville pas cher ! En effet, à 105 euros la chambre pour 3, l'hôtel Vanadis n'est pas cher. Mais les chambres sont vraiment petites : tout juste la place pour trois petits lits et de quoi passer les jambes autour. Les toilettes et douches sont collectives, au bout du couloir. Le bus en face de l'hôtel nous

amène directement au centre ville, encore fort animé en cette heure tardive.

Mercredi 7 juin, Stockholm/Copenhague

Lever de bonne heure, déjeuner sur un coin de table grâce à un distributeur automatique de boissons et pâtisseries, et en route pour la vieille ville (Gamla Stan). Avec ses 53 ponts, on la surnomme la "Venise du nord". Pour avoir un aperçu des 14 îles qui la composent, nous optons pour un tour en bateau à partir de la place du marché. Les îles du Palais Royal et du Parlement méritent un détour. Il faudrait aussi visiter le Musée Nobel et le Musée nordique.

Retour au terrain en milieu d'après midi, toujours en auto-information. Le beau temps est de la partie et il nous faut aller tout au sud de la Suède. Nous prenons au plus court, via Nyköping, Norrköping, Linköping (ne pas confondre...) pour rejoindre la côte ouest à Angelholm. Toujours des régions de forêts et de lacs à perte de vue, et nous sommes contents de retrouver la mer. Un court détroit à traverser et nous voici au Danemark. Copenhague Info nous fait contourner la ville et nous arrivons vers 21 heures sur l'autre aéroport de la capitale, Roskilde. A part la tour, tout est fermé. Nous nous rendons en taxi à la gare



MÉFIANCE...
À Stockholm-Barkarby, le patron du bar, chargé des plans de vol et du carburant, semble être la seule "autorité" du terrain. Sur cet aéroport, gare aux "combines" pour vous aider à trouver un hôtel et un transport gracieux jusqu'à celui-ci pour ensuite... pour ensuite subir, par personne interposée, un chantage au pourboire faramineux...



Promenade sur les quais à Copenhague avant de faire le tour du port. On ne peut échapper à la petite sirène !



Un drakkar à quai pour le Musée nordique à Stockholm.





toute proche. Celle-ci recèle un parking à vélos, avec rangements superposés, qui doit bien contenir plusieurs milliers de bécanes ! Nous nous battons tant bien que mal avec la machine automatique qui délivre les billets et, sans l'aide d'une brave dame, nous n'aurions jamais réussi à acheter un ticket. Finalement, un omnibus de banlieue nous emmène au centre ville et nous nous jetons sur le premier hôtel, le Comfort Gare...

Jeudi 8 juin, Copenhague/Texel

Matinée passée à visiter la ville. Comme nous sommes pressés et qu'il fait très beau, nous optons pour le city-tour, en bus à impériale découvert. Nous n'échappons pas à la Petite Sirène, mais il y a beaucoup d'autres choses à voir à Copenhague. La relève de la garde royale, par exemple, vaut bien celle de Buckingham. Puis nous traînons un peu le long des quais, sur lesquels on compte plus de restaurants que de bateaux.

Quinze heures, il est temps de reprendre notre train pour retourner à l'aérodrome. Le bureau de piste est très efficace, surtout pour nous faire payer la taxe avec le sourire. Nous repartons par le VOR KOR, qui nous fait passer près du pont probablement le plus long du monde (10 nm sur la mer). Impressionnant. Puis c'est le VOR ALS et Flensburg, pour éviter la zone militaire juste au sud. Nous rejoignons la mer du Nord avant de survoler les îles de la Frise - nous sommes dans la FIR de Bremen. Ce chapelet d'îles semble avoir été mis là pour servir de guide aux avions de tourisme. Maintenant sous contrôle de Dutch Mil, nous arrivons à Texel. La piste en herbe n'est pas facile à identifier. Comme souvent à Texel, il faut faire attention aux parachutistes qui n'arrêtent pas de sauter verticale. Mais les contrôleurs veillent et tout se passe dans la bonne humeur.

Sitôt posés, le plein est fait en libre-service. Les contrôleurs, qui aiment bien parler français, nous trouvent un hôtel familial, le Het Uilenbos, à De Koog, distant de 4 km. Nous sommes invités à

En mer du Nord, les îles de la Frise sur le chemin vers Texel (Pays-Bas). Excellente initiative : des vélos sont en libre-service sur cet aérodrome.

■ ■ ■
DURÉE DES VOLS
Saint-Cyr-Metz : 1 h 55.
Metz-Nancy : 0 h 25.
Nancy-Berlin : 3 h 30.
Berlin-Berlin : 1 h 30.
Berlin-Poznan : 1 h 25.
Poznan-Varsovie/O : 1 h 30.
Varsovie/O-Varsovie/B : 0 h 30.
Varsovie/B-Vilnius : 2 h 30.
Vilnius-Riga : 1 h 35.
Riga-Tallin : 1 h 55.
Tallin-Helsinki : 0 h 55.
Helsinki-Stockholm : 2 h 10.
Stockholm-Copenhague : 2 h 55.
Copenhague- Texel : 3 h 05.
Texel-Saint-Cyr : 2 h 45.
Total : 28 h 35.
■ ■ ■

nous servir de vélos, en libre service, pour nous y rendre. Nous trouvons un restaurant d'un type un peu particulier, mi-poissonnerie, mi-restaurant, avec de nombreux plats à base de poisson, tous aussi excellents les uns que les autres.

Vendredi 9 juin, Texel/Saint-Cyr

Tout a une fin et nous voici à la dernière étape du voyage. Nous repartons par le "corridor est", les VOR PAM, puis WDT, NIK, CIV. C'est fou ce



que la Hollande et la Belgique paraissent peuplées et industrielles. Contrairement aux grands espaces que nous avons survolés, il semble que chaque mètre carré soit ici habité ou occupé par une usine. Nous abandonnons la voix féminine de Bruxelles Info et retrouvons rapidement la France. Là, de manière aussi soudaine qu'incroyable, resurgit la caricature de notre contrôle : alors que nous venons de sillonner l'Europe, nos erreurs gentiment corrigées par les contrôleurs, nous ne sommes pas en France depuis un quart d'heure que nous nous faisons "engueuler" vertement par Cambrai. Nous aurions dû les appeler plus tôt, alors que nous étions encore en contact avec Lille Info. Encore une chance que de valeureux pilotes de Rafale ne soient pas courageusement intervenus pour sauver la France, à 30 000 euros l'heure de vol... Nous voici enfin posés à Saint-Cyr, exactement au jour dit, et rien que ça, après un tel périple, c'est déjà une fierté...

Conclusion

Dix jours de navigations intenses, c'est toujours formateur. Point n'est besoin d'une longue expérience pour se lancer dans l'aventure. La documentation reste essentielle, mais il n'est pas nécessaire de préparer chaque nav en détail, longtemps à l'avance, car elles se déroulent rarement comme prévu... ■