



LE PAPY BOEING TONE MAI 2009 - N°7 BULLETIN MENSUEL Air'Europ Club Toussus le Noble



comme moyen immuable pour défendre la démocratie... Exemple à méditer dans tous les pays où l'aviation et la fierté nationale sont en déshérence ...

l'avion-fusée de construction amateur. Tout le monde connaît le Vari-Eze ce petit « canard » blanc au nez pointu conçu par Burt Rutan. Il a donné naissance au Long-Eze et à de multiples dérivés jusqu'au 4 places Velocity. Eh bien, il en existe à présent une version « fusée ». Il a suffi de remplacer moteur à piston et hélice propulsive par un moteur-fusée de 700 kg de poussée. La démonstration en vol est époustouflante : décollage et montée à 4000 ft en moins d'une minute puis plané moteur coupé pendant 3 bonnes minutes et rallumage pour une chandelle extraordinaire de quelques secondes : bruit, fureur et... re-planer, et ainsi de suite. Ses concepteurs proposent d'en faire le point de départ d'une nouvelle catégorie de machine de course (la « Rocket Racing League »), pour des spectacles encore plus époustoufflants, évidemment !

le très vieux Beech 18 rouge et noir de B. Younkin manié comme un banal biplan de voltige : tonneaux, boucles et renversements rétablis à moins de 200 pieds ! Avec ses deux moteurs et hélices bipales de T6, il fait un bruit terrible et dégage une impression de « déraisonnable » comme seuls les américains savent faire.

OSHKOSH : L'AVIATION AU SUPERLATIF !

SUITE ET FIN DE L'AVENTURE OSHKOSH.

Par P. & G. Contencin. Photos Ph. Contencin

Bien entendu, nous avons eu droit à de remarquables présentations en vol, depuis les patrouilles de plus de 50 « warbirds » jusqu'à l'impressionnant F22 Raptor en passant, par l'atterrissage (puis décollage) d'un Piper Cub au toit d'une camionnette. Je m'arrêterai simplement sur trois « shows »

qu'on ne peut voir qu'en Amérique : le vieux (mais comme neuf) T34, équivalent biplace en tandem du Bonanza, finement piloté par Julie Clark (ancienne pilote de ligne, 29 000 heures !) était présenté principalement pour... défendre les couleurs des USA. Avec force fumigènes bleus et rouges, une musique poignante et quelques explosifs au sol, cet avion avait visiblement pour mission de défendre le lien patriotique indéfectible entre l'aviation, la liberté et la puissance des forces armées. Cette douce voltige sur avion léger, emplie d'émotion savamment entretenue par le présentateur, réunit les citoyens derrière le drapeau et renforce l'image de l'aviation

Le Mot du Président

Quelques bonnes pratiques à ne pas perdre :

Périodiquement, il ne faut pas avoir peur de répéter quelques bons usages qui facilitent la vie de tous dans notre aéroclub, surtout qu'avec les beaux jours les

heures de vols augmentent et, sous le soleil, la tendance naturelle à perdre les bonnes habitudes se fait plus visible.

- 1 Je rentre d'un bon week-end ou d'un vol local, je me suis fait plaisir avec l'avion : je n'oublie pas de faire le plein, même s'il faut quelquefois attendre le pompiste.
- 2 J'aime bien partir avec un avion propre, le pilote qui va

me succéder a également les mêmes désirs. Aussi, je passe un petit coup de serpillière sur les bords d'attaque des ailes, de la gouverne de profondeur, les capots avant et les carénages des roues, je nettoie la verrière avec la peau de chamois humidifiée. Je vérifie la propreté de l'intérieur et je passe l'aspirateur si nécessaire.

- 3 Je constate une anomalie

sur l'avion, même mineure, je remplis une fiche de Compte Rendu Mécanique puis je note son numéro sur le carnet de route de l'avion et au tableau. En aucun cas, je me contente d'une remarque lapidaire et anonyme au tableau surtout si j'ai noté une absence d'anomalie (AO) dans le carnet de route de l'avion.

Bons vols.

PR



Au sol.

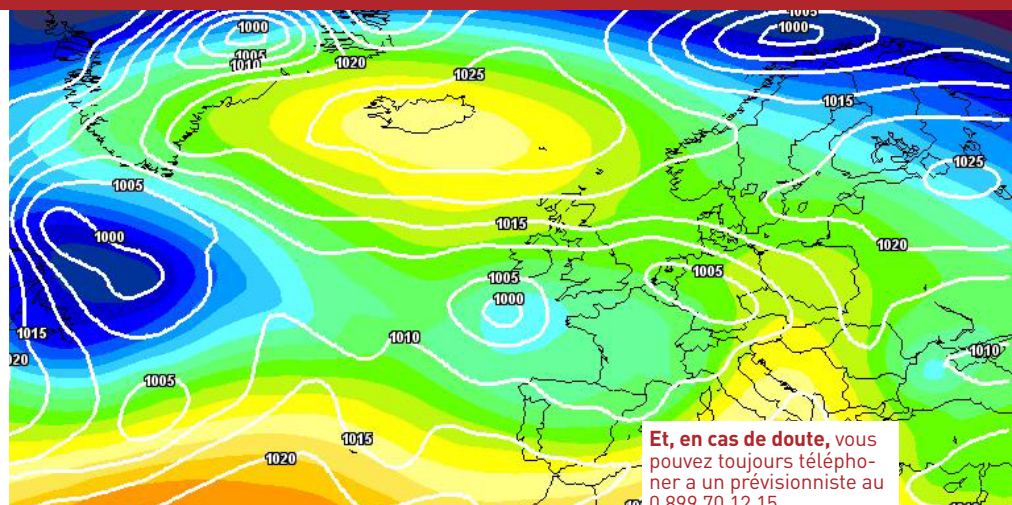
On ne peut bien entendu tout citer. J'ai relevé simplement.

Le musée de l'ÉAA, qui est remarquable. On y trouve des appareils rares, des détails sur la formation des pilotes de chasse des années 40 et même des appareils français, comme le merveilleux prototype Bugatti 100 de 1939. Les stands proposent tout ce que vous pouvez imaginer en matière de machine et d'accèssoires. J'ai remarqué entre autres la guerre des prix sur l'avionique où le « glass cockpit » est proposé à tous les constructeurs amateurs et les offres de motorisation, jusqu'au moteur V4 diesel en fin de tests, semble-t-il, sur un Velocity à hélice propulsive. La firme DeltaHawk est persuadée du bien-fondé de la formule qui permettrait, pour une fiabilité proche de celle des Lycoming, de se passer de la 100 LL à terme. Se rendent-ils compte des problèmes posés par l'industrialisation et la commercialisation de ce type de moteur ? Rien de moins sûr...

La Terrafugia, concept à vendre, est un véhicule encore plus hybride que la Prius puisqu'il essaie de concilier le vol avec la circulation automobile (déjà tenté sans succès !) et sans démontage, qui plus est.. A suivre. J'ai beaucoup aimé aussi l'accessibilité des cockpits de (presque) toutes les machines exposées. Du Hondajet à l'hélicoptère Black Hawk des gardes-côtes, du dernier Columbia 400 au KC-10 ravitailleur, on peut s'asseoir partout, toucher aux boutons (quels gamins ces pilotes !). Et que dire du groupe de passionnés qui maintiennent en état de vol un amphibie Albatross des années 50 ? Cher vieux joujou pour se balader de lac en lac et faire du ski nautique remorqué par une machine qui boit ses 1000 l/h !

Enfin, Oshkosh est incontournable pour tous ceux que les alignements de Mustangs, de T28, de DC-3... font vibrer, sans oublier la poésie des vieux moteurs à pistons, qu'ils soient V12 ou en étoile...

Finalement, juste un conseil : pour le logement, c'est dès maintenant qu'il faut réserver*. Après, ce n'est rien que de la démesure et du bonheur... *www.airventure.org/planning/where_to_stay.html



SAVOIR PRÉPARER SA MÉTÉO

Ce 16 avril, M. Alain LAGRAVE, prévisionniste à Météo France, avait accepté de nous faire un exposé sur la préparation de la météo de nos vols. Le PPL nous a permis d'approfondir les éléments nécessaires à la bonne maîtrise des conditions atmosphériques. Cependant, en matière de prévision, il faut rester modeste, du bon sens, de la rigueur et quelques bonnes pratiques aideront face une situation météorologique donnée.

Rapatrier l'information

La première étape consiste à rapatrier les informations disponibles à la station météo, sur Aeroweb, : <https://aviation.meteo.fr/> ou par OLIVIA: <http://olivia.aviation-civile.gouv.fr/>, afin d'obtenir les TEMSI (France et EUROCC), les cartes de vent - température jusqu'au FL100, les TAF, METAR et messages SIGMET sur la route.

Avoir une vision synoptique de la situation Pour comprendre la situation globale, il faut repérer les centres d'actions (dépressions et anticyclones) et les mouvements des masses d'air en présence. Pour cela, on peut utiliser les informations disponibles sur d'autres sites comme : <http://www.metoffice.gov.uk/weather/uk/> ou les évolutions prévues de la situation sur : http://www.meteociel.fr/modeles/gfse_cartes.php. Les images radar et IR animées permettent de se faire une bonne idée de l'évolution des précipitations et des masses nuageuses.

Une petite astuce : on peut également interpréter les cartes de vent - température fournies en traçant les isothermes de 5 en 5°C et les directions générales des vents pour visualiser cette situation synoptique.

La méthode : identifier les centres d'action : dépressions, anticyclones et les zones de cisaillement du vent; imaginer à partir de ces

données les flux en mouvement et leur traduction sur la route choisie (vent : direction et vitesse en fonction de l'altitude) ; trouver les masses d'air (chaudes ou froides) et les fronts associés que ces flux advectent ; envisager les particularités locales et saisonnières.

Les influences saisonnières et locales

En automne et en hiver, le continent refroidit les basses couches, tendant à les stabiliser (atténuation de la traîne) et/ou à les saturer (épaississement des nuages bas : bruines, brume, brouillards) ; **Au printemps et en été**, le continent réchauffe les basses couches, déclenchant ou à accentuant l'instabilité, conduisant à la formation de cumulus.

Un relief perturbe l'écoulement atmosphérique et peut générer de la turbulence à l'aplomb et en aval ; **nécessite** une précision altimétrique plus rigoureuse ; **dégrade** les conditions sur le versant au vent

Un massif forestier, un grand lac apportent de la vapeur d'eau conduisant à une moindre visibilité et une baisse du plafond. Ils impactent les mouvements convectifs locaux.

En bordure de mer : attention aux brises de mer et entrées maritimes !

Pendant les différentes phases du vol

Au décollage, vérifier plafond, visibilité, direction et vitesse du vent, observer l'environnement du terrain et notamment détecter la présence de cumulonimbus. Température et point de rosée renseigneront sur les possibilités de givrage. **En croisière**, observer son environnement, notamment : plafond et visibilité et leur évolution, afin de pouvoir décider à temps d'un détournement ou d'un atterrissage si les conditions se gâtent. **Enfin, à l'atterrissage**, prendre l'ATIS, sinon : surveiller les conditions de visibilité, la direction et la force du vent et envisager les risques de cisaillement.

MAURICE ARNOUX 1938-1940

Après avoir battu records de vitesses et remporté les plus fameuses compétitions : 24 heures d'Angers, Coupes Deutsch de la Meurthe, Dunlop ou Zénith, les années qui suivirent ses derniers records du 100 km de décembre 1937, nous montrent un autre visage de l'industriel, pilote de compétition, qui s'investit dans le Domaine Public.

Les débuts d'une carrière d'homme politique

Suite au décès de son père en mai 1937, les habitants de Chamarande, où la famille possède une résidence secondaire, le sollicitent pour lui succéder à la mairie. Puis, il se présente au conseil général du département de Seine et Oise, il y est élu le 10 octobre dans le canton de la Ferté Allais.

En 1938, les prémisses d'un conflit avec l'Allemagne se font jour. Ancien militaire, il a conscience de l'importance du matériel et notamment de l'aviation dans un futur conflit. Sa connaissance du monde de l'aviation : ingénieurs, mécaniciens, pilotes et usines de fabrication, l'incohérence des politiques menées par les différents ministres qui se succèdent l'inquiètent fortement. Il s'en entretiendra en 1938 avec le ministre de l'air: M. De la Chambre qui vient de le promouvoir au grade de Commandant dans l'ordre de la légion d'honneur, mais en vain.

Pourtant, les raisons de son inquiétude sont plus que fondées, parmi les 600 avions de chasse opérationnels, le meilleur, le Morane 406 n'atteint que 480 km/h alors que le Messerschmitt 109 dépasse les 580 km/h, même les avions de reconnaissances et bombardiers allemands étaient plus rapides. L'industrie française désorganisée ne fournit pas le matériel demandé. Les 200 Curtiss commandés aux USA étaient stockés sur la base de Bourges en attente du tableau de bord aux normes françaises, les nouveaux Caudron eux n'avaient pas leur train d'atterrissage.

...Puis la drôle de guerre

C'est là l'état de l'armée de l'air à la déclaration de la Guerre. Commandant de Réserve il est mobilisé, Chef d'une escadrille de bombardiers dans l'Isère. Il est furieux, lui l'ancien Pilote de Chasse, le pilote de vitesse recordman du monde, il doit prendre place dans une escadrille de chasse! Il fait agir ses



1. Maurice Arnoux Commandant de l'Armée de l'air 2. Devant son Morane 406 3. Stèle érigée en l'honneur de Maurice Arnoux à Angivilliers



amis et le ministère décide d'une visite médicale pour montrer qu'à 45 ans il n'a plus la condition physique requise. L'examen étant positif on le Octobre 1939, son escadrille quitte Marcilloles, dans l'Isère, aux confins de la frontière Italienne, où notre pilote s'ennuie, pour la Champagne : Sommesous (Marne), puis Chaumont (Haute-Marne) et Vitry le François en novembre. Début 1940, le ciel s'anime, il abat son premier avion le 10 Mai, après le bombardement du terrain de Vitry, il poursuit un Heinkel 111, il fait deux passes de tir, amorce une troisième attaque ne tirant qu'au dernier moment où violemment soufflé par les hélices du bombardier, il va presque le percuter. Mais touché par le mitrailleur « 14 balles dans le taxi, réservoir crevé, radiateur également, une balle m'a frôlé l'œil » écrit-il, il est obligé de se poser dans un champ à Gravelines où il capote. Cela lui vaut la Croix de Guerre avec palmes. Fin Mai, son escadrille de Mo 406 est inspectée à Orly, il s'inquiète toujours du sous équipement de l'aviation. Questionné par le ministre de l'air, il répond « Monsieur le Ministre, on fait le pigeon ». Juin 1940, le front est enfoncé, les restes de l'armée Française continuent néanmoins à se battre.

Le dernier combat

Le 6 juin est le jour du dernier combat de notre pilote, le rapport envoyé à sa famille le décrit.

« Le jeudi 6 juin, vers seize heures, le Morane 406 CN 132, numéro d'escadrille 2, piloté

par le commandant Arnoux, passait en rase-mottes au dessus d'Angivilliers (Oise) pour monter en chandelles à la sortie du village vers un groupe de quatre chasseurs ennemis.

Pendant environ dix minutes, au cours desquelles trois autres chasseurs ennemis accomplirent de folles acrobaties, accompagnées du ronflement éperdu des moteurs et du crépitement des mitrailleuses, le combat s'est déroulé devant les villageois atterrés. Sans doute blessé sérieusement, le pilote du 406, abandonnant la lutte, pique vers le sol, en sortant le train d'atterrissage, dans l'intention évidente de se poser. Sa descente par paliers irréguliers, prouve qu'il perdait ses forces. Il toucha durement le haut d'une petite colline dans un champ bordant la droite de la route allant d'Angivilliers à Pronleroy.

Dans la secousse, se rendant compte que son atterrissage était manqué, il remit les gaz. Mais, hélas ! perdant connaissance, il livra l'avion à lui-même, et, après un demi-tonneau, le Morane alla s'écraser sur le dos dans les blés bordant la route à deux cents mètres environ.

...Avec acharnement, comme pour lui donner le coup de grâce, les sept avions ennemis piquèrent et mitraillèrent les pauvres restes de celui qui fut un vrai Français dans cette guerre où beaucoup ont failli à leur tâche. »

Dans son carnet de bord on lira, noté en date du 4 juin, 4 avions abattus et, du 5 juin, 1 avion abattu au dessus de Péronne.

En 1946, au moment du transfert de ses cendres au cimetière de Montrouge, Maurice Arnoux aura l'honneur d'obsèques militaires aux Invalides. ●



1



1. Remise du panneau
2. Le phare du Cléac'h
3. Bernard Gréselle

3



2

LA VIE DU CLUB

La première nav de printemps

Succès mitigé cette année pour cette première sortie club. Innovation, deux destinations étaient proposées : Friedrischafen pour l'«aéro Expo», et les châteaux de la Loire. La malchance et le mauvais temps étaient de la partie. En outre, pour la première destination, l'obligation du transpondeur mode S et la venue de Barak Obama ont rendu la ligne bleue des Vosges infranchissable et les avions sont restés au sol.

Un peu plus de chance pour l'équipage du JM qui, après une analyse approfondie de la météo, a décidé de partir pour la Bretagne, là où le ciel bleu était promis. Destination Ouessant, une petite heure de halte à Argentan, où nous attendîmes que le plafond remonte et le ciel bleu était là au survol de la côte. Ouessant fut atteinte en fin d'après midi.

En Avril pas de problème pour trouver un hôtel et le taxi pour nous y conduire. Le lendemain, grande promenade dans la lande jusqu'au phare du Cléac'h et visite du musée des phares et balises. Le retour se fit sous le ciel bleu, après un avitaillement à Brest, on survole la côte jusqu'au mont Saint Michel. Une petite halte à Granville s'est imposée pour profiter du soleil sur la terrasse du bar de l'aérodrome. Puis le retour sur Toussus se fit sous un ciel encore légèrement brumeux. Une belle destination de weekend, voilà un voyage qu'on a bien envie de renouveler.

18 Avril : nettoyage du hangar

Pour cette occasion, une benne avait été louée, une dizaine de volontaires étaient là

dès 9 heures pour faire un tri de tout ce que nous avions pu emmagasiner dans le hangar année après année. La petite cahute dans le fond du bâtiment fut démontée et les éléments de cellules, verrières et autres sièges furent stockés en hauteur.

Quelques courageux montèrent un échafaudage sous la pluie battante afin de remettre la partie du panneau qui s'était envolé au cours d'une tempête d'hivers.

A la fin de la journée la benne était pleine ...

Journée porte ouverte du 16 mai

Pour la deuxième année, l'aéroclub a organisé, dans le cadre de la campagne de communication de la Fédération une journée porte

ouverte. Une petite campagne d'affichage a précédé cette journée où, malheureusement, seuls les 3 cadets étaient disponibles. Une dizaine de visiteurs. Présentation de la flotte, des avions et baptêmes de l'air jusqu'à 18 h, au bilan nous comptons deux inscriptions dans la journée et quelques personnes que nous reverrons bientôt sûrement. .

NOUVELLE TÊTE BRULÉE

Bonjour à tous, Bernard Gréselle 59 ans (déjà..) Ingénieur aero j'ai travaillé pendant 15 ans chez Dassault Aviation et suis maintenant dans le spatial (Agence Spatiale Européenne), 600 h heures avion et 300 heures planeur J'espère avoir plus de temps pour les voyages avec le Lancair qui vient de Hollande et dont je remercie vivement toute l'équipe et le club pour lui avoir trouvé une «maison» bien sympathique....

A VOS AGENDAS

Les classiques de Juin :

13 et 14 Juin : le Rallye 2009

27 juin : Le jour le plus long

Voyages club de Juillet :

18 -19 Juillet : Guernesey

24-25 Juillet : Vannes - Meeting aérien du TdF des Jeunes Pilotes ●

QUIZZ L'AÉROCLUB A 75 ANS

Question n° 13 : La 6ème escadrille fut créée à Vitry le François en Mai 1939, qu'elle était son insigne ? une furie, un aigle ou une croix de lorraine ?

Question n° 14 : Les escadrilles de chasse de l'armée de l'air étaient, en 1939, constituées majoritairement de Morane 406, avion ancien et peu performant. Quel était l'avion, développé par l'industrie Française, qui devait les remplacer ?

Réponses du Quizz n°6

Question n° 11 : Le second circuit sur lequel André Arnoux réalisa ses performances sur 100 km et 1000 km partait de Villesauvage (au nord de Montdesir) pour virer à La Marmogne : une ferme située à exactement 50 km du premier point, au nord d'Orléans. La nav entre ces deux points était facile, il fallait suivre la voie ferrée et la N20.

Question n° 12 : Le 20 novembre 1936 André Japy échoua de peu dans un raid Paris Tokyo, du fait des mauvaises conditions météorologiques. Son avion s'écrasa dans la montagne de Kuboyama, peu avant la ville de Fukuoka où il avait décidé d'atterrir pour faire le plein avant d'arriver à Tokyo. Blessé il fut recueilli par les paysans d'un village proche qui le soignèrent. Il avait relié Paris au Japon en 64 heures.

Le petit mot de René et Dominique.

Parlons Mécanique! Il ne faut pas que les pilotes viennent systématiquement pour un oui pour un non « ennuyer » les gars qui «bossent».

Mais, en cas de doute, ils doivent venir poser la question qui les chiffonne aux bonnes personnes. Et surtout ne pas rester muet devant l'incertitude. Un bruit bizarre, un comportement non habituel de l'avion, un atterrissage un peu dur, n'hésitez pas à venir en parler avec les mécanos.



LE PAPY BOEING TONE SPECIAL CORSE SUPPLÉMENT MAI Air'Europ Club Toussus le Noble



Figari en
excellente
compagnie



UN WEEK END DU PREMIER MAI EN CORSE

GRAND TRADITIONNEL DES ESCAPADES EN AVION, LE VOYAGE EN CORSE.

C'est un succès garanti, pourvu que la météo y mette un peu du sien. Cette année nous nous retrouvons à seize tentés par l'Île de Beauté, les trois avions de voyages, un cadet et le piper de Jean Pierre furent affrétés pour nous transporter avec bagages, cartes et bouées de sauvetage. Une semaine avant le départ, les prédictions météo se font plus ou moins bonnes, on se désespère, puis on se met à espérer, le moral fluctue avec la suite de passages de fronts. Le tout se complique par un départ sur deux jours. Bref, ça commence, par une petite pagaille, normal ! Il faut que les machines soient nickel. On se retrouve la veille de partir, sous la commande des mécanos, avec l'aide de Michel et Patrick, pour les derniers préparatifs. Il faut changer la courroie du KT, retendre les câbles de commande des ailerons, et puis, il y a le JM qui grince, il faut enlever le plancher pour examiner les passages de câble. Le piper ne veut pas démarrer au quart de tour, René change la batterie. Et après avoir changé un pneu, briqué à la peau de chamois les cockpits, nos avions sont enfin prêts pour la grande randonnée.

Rendez-vous le lendemain vers 9h à l'aérodrome pour ceux qui, chanceux, ont pu prendre leur jeudi de RTT. Il n'est pas nécessaire de se presser tant que les brumes matinales n'ont pas disparues. On prend son temps pour se faire une vraie météo, beau temps sur tout le parcours.

Les nav sont prêtes, il y a ceux qui ne font qu'un arrêt, Valence ou Cuers, puis les trainards qui vont se poser une fois de plus : à Moulins, histoire de se détendre les jambes, manger un petit coup et faire le plein.

Moulins, pour y arriver c'est simple, PTV, le passage entre les deux centrales nucléaires, NEV, MBY et la piste est là à droite. Un vol excellent au niveau 75, on-top sur des petits cumulus morcelés, un vrai régal.

Ensuite ce fut Cuers toujours au niveau 75 par le vor de Montélimar, le Ventoux (ça turbule un peu sur le Lubéron), Cadarache sous info avec Marseille et Le Luc. On se pose sur la 11 de Cuers, direction essence, un brin de causette et on dépose le plan de vol après s'être rafraîchi au bar de l'aérodrome. Le volubile préposé à l'essence est extrêmement serviable, il vous fera le n° du BRIA local pour téléphoner votre plan de vol.

On enfile sa Mae-West et, c'est reparti, cap au 100 pour le vor de St Tropez et le point MERLU. Le vent du nord nous dévie un peu de notre route, mais le contrôle est pardonnant. A Mike Charly on quitte Nice pour Bastia, jusqu'à ce que l'on soit proche de Whisky pour contacter LFKC. Le KT survole, les hauteurs de Calvi, puis il remonte la vent

arrière dans la vallée et se pose en 36, face à la mer. Il est 18 h, le JM et le JP sont déjà là, bien arrimés sur le parking en herbe. Nos passagères descendent et nous cherchons le pompiste. Il arrivera au bout d'un bon quart d'heure après que nous soyons plusieurs avions à attendre notre avitaillement.

Le Taxi nous attend à la sortie de l'aérogare, direction l'hôtel. Pas besoin de compteur, le tarif syndical, c'est 20 €.

Le tour de Corse

Bien sûr, s'il y a quelque chose à faire en Corse pour un aviateur, c'est de faire le tour de l'Île en avion ou, tout au moins, les cotes sud et ouest, les plus rocheuses. On commence donc par traverser en diagonale le massif montagneux, un paysage très sauvage, les nuages accrochés ne nous ont pas permis de survoler les sommets encore très enneigés. Puis la baie de Porto-Vecchio avec ses eaux émeraude s'offre à nos yeux. Ajaccio garde le contact et nous nous dirigeons vers Bonifacio suspendue sur sa falaise, un paysage magnifique, on y repassera plusieurs fois. Passé le village, la large piste de Figari nous fait signe. Nous nous posons sur ce terrain en plein maquis, le parking est plein, nous nous parquons sous l'aile d'un Citation.

Bel aérogare moderne mais désert, pas même un taxi, le stop marche bien et nous allons nous restaurer dans une petite auberge du village de Figari. Bonne cuisine corse mais le patron n'est pas très commerçant. Et on redescend à pied vers le terrain. Après une



1. Heureux pilotes à l'arrivée, prêts pour piquer une petite tête dans la grande bleue 2. Jambon corse, coppa saucisson et lumo 3. Tous à table



ESCAPADES GOURMANDES A CALVI

Sur la plage

surprenant ! la cuisine de « La Licorne », une cuisine inventive, légère, bien loin des standards des friteries du bord de plage : pavé de thon sauté aux petits légumes et nouilles sautées, et un étonnant pavé de veau avec une truffade à la tome corse.

Dans la rue piétonne

Rue Clémenceau, à coté de l'église, la terrasse du Santa Maria est bien agréable le soir, menu à 18€ avec charcuteries corses, salade calvaïse, poisson ou sauté de veau à la Corse. Excellent pour une soirée en groupe. Un petit peu plus haut dans la rue le restaurant « au bons amis », vous propose également un excellent menu à 18 € de spécialités corses dont un civet de sanglier et de succulents desserts, pain perdu sauce caramel et miel corse, fiadone. Toujours dans Calvi, impasse Bertoni, « U fornu » un restaurant de spécialités corses, belle décoration, un menu à 17€50 avec un bon choix d'entrées et de plats : potage corse, lentille au figatelu (saucisse de foie de veau), ragoût de veau, servis avec des petits pains faits maison. Dommage que les portions soient un peu restreintes.

Sur le port

Le bar du port vous étonnera par sa cuisine légère, ses salades et pizza à la pâte fine, mais surtout, à toute heure, dégustez les glaces et sorbets maisons.

Dans la citadelle

éviter le restaurant « A candela », service lent, choix de plats absent et il fait froid sur la terrasse.

Et pour accompagner tout ceci, ne pas hésiter : un « Columbo » blanc, légèrement pétillant, le vin du pays de Calvi, à boire frais.

petite fouille de nos sacs, la gendarmette nous donne accès au parking. Puis nous remontons sur Calvi. Le soleil de l'après midi déclinant éclaircissant les roches roses de la côte ouest.

La tour d'Ajaccio nous permet de faire le tour de la baie en passant par les points de reports VFR. Quelques minutes après nous remontons dans la baie de Porto aux rochers assésés de granit rose. Il faut virer un peu sec pour en sortir et on se retrouve rapidement au point Whisky, nos yeux et nos appareils photos plein d'images merveilleuses de l'île sous le soleil.

Le farniente à Calvi.

Calvi est une ville calme, y flâner dans la citadelle, le long du port ou dans la rue piétonne est très agréable. Pour les marcheurs et coureurs à pied, il faut prendre la route d'Ajaccio pour rejoindre la chapelle de Notre Dame de la Serra qui domine la ville ou le phare de la pointe de la Revelatta.

L'eau de la méditerranée est un peu froide à cette saison : 14°C, mais certains se sont hasardés à tremper les pieds dans l'eau des petites criques près de l'hôtel, ou piquer une tête à partir de rochers de la citadelle. L'immense plage de sable blond de Calvi est encore presque déserte, un bon endroit pour faire la sieste. Elle est longée par la voie de chemin de fer étroite que parcourt chaque heure le petit train qui mène à l'île Rousse. Une heure de magie à petite vitesse dans le maquis et le long de la côte.

Et tout a une fin, il faut rentrer

La météo s'annonce médiocre, nous rentrons en grande discussion avec le sympa-



thique prévisionniste du terrain de Calvi. Il nous fait tourner ses modèles qui prévoient des cumulus bas et des pluies dans la région de Lyon avec des nuages accrochés sur les contreforts du massif central. Tous à la file indienne sur le Taxiway, nous décollons pour Cuers. La traversée se fait au niveau 65 avec une visibilité médiocre, merci à nos instructeurs de nous avoir entraîné au VSV, ça été fort utile. A Cuers, les pleins sont faits, pilotes et passagers avalent leurs sandwiches. Un dernier tour à la météo et c'est reparti.

Jusqu'à la vallée du Rhône, pas de problème, mais comme prévu, c'est accroché sur les monts au sud de St Etienne. Nous poursuivons la route au nord au niveau 45 jusqu'à Tarare où nous obliquons pour faire de la 100LL à Saint Yan (terrain très accueillant) ou à Moulins.

Une heure et demie plus tard, retour à Toussus, il fait beau, les avions sont nettoyés. Il faut faire les comptes dans Open Flyer, bref la paperasserie habituelle. Mais quel beau week-end de voyage pour tous. Et grand merci à Brigitte et Jean Pierre pour l'organisation et, surtout, aux mécanos qui nous ont confié des machines qui ont tourné comme des horloges.