



La Méditerranée

LE dernier grand circuit réalisé par la patrouille Air Training Tour a conduit trois Wassmer « Guépard » de Chavenay, à Rodez, Cannes, Alghero (Sardaigne), Kerkira (Corfou), Héraklion (Crète), Rhodes (Grèce), Dubrovnik (Yougoslavie), Graz (Autriche).

A partir de la ville de Graz, la patrouille ATT a suivi les escales du tour d'Europe de la FAI dont nous publions un compte rendu en page 56.

Cette croisière sportive internationale, c'est aussi 12 800 kilomètres survolés par quatorze personnes en 46 heures, soit la distance Paris-Los Angeles.

Bernard et Marie-Christine Pelier (Angers), Edward Whyman (Grande-Bretagne), Dominique Mignonac (Paris), Gérard Caillol (Marseille), Sylvie Cady (Paris), Claude et Claudie Carrière (Revel), Jean-Louis et Catherine Denjean (Paris), Roland Madar (Paris), Patrick Sarrazin (Paris) sont les heureux parti-



Ce n'est pas la température qui nous impose ce costume de voyage. Nous allons décoller pour Alghero. Sur cette étape, 100 % maritime, nous verrons peu la mer, mais elle sera toujours présente à 10 000 pieds au-dessous. Nous nous équipons, c'est le règlement et la sécurité.

cipants, sélectionnés après une formation en vol par notre chef de dispositif qui les a guidés et encouragés tout au long de ce périple à travers la Méditerranée et l'Europe.

Nos précédents voyages à bord d'appareils mis à notre disposition par la société Wassmer ayant donné satisfaction aux pilotes comme aux instructeurs, et compte tenu de la dure épreuve imposée aux avions, nous avons finalement fixé notre choix sur le « Guépard » appartenant à la société Corail de Chavenay, le F-BXCZ, sur celui du président de

l'aéro-club d'Issoire, le F-BTLY et sur celui de la société Segala Aéro-Service située à Cassagnes-Begohinès, le F-BXCJ.

Tout a commencé par de sérieuses séances d'entraînement tant à Issoire qu'à Chavenay. C'est ainsi que du douze au vingt-huit août, après la sélection, les pilotes retenus ont pour certains obtenus leur qualification « Guépard » pour d'autres leur formation patrouille. Il s'agissait en fait de mettre tout le monde au standard pour un départ en formation en toute sécurité.

Le 28 août, départ de Chavenay pour Rodez où l'on prend le troisième avion, le F-BXCJ, et récupérons à Aix-les-Milles deux autres pilotes. Vol difficile surtout pour un début, météo défavorable dès le passage de la Loire.

Aix-les-Milles-Cannes le 29 août en longeant la côte par le circuit VFR. Au départ, le lendemain, le météo de la station de Cannes, non seulement déconseille le vol, mais de plus il se permet d'inscrire son jugement sur la feuille de protection météorologique. Le leader ayant pris connaissance de ces renseignements et constatant que l'ingénieur météo avait outrepassé ses droits, décide le décollage de la formation. En vol, nous trouvons de l'instabilité et des cumulonimbus isolés, mais une visibilité de l'ordre de 50 kilomètres. L'arrivée à Alghero se fait sous un ciel splendide. Le mardi 31, repos dans un hôtel parmi les pins sur la plage.

Exploration aérienne de la Sardaigne et déjeuner à Cagliari le 1^{er} septembre. Le lendemain, un grand vol conduit la formation sur les bords de l'Adriatique, à Corfou. Le départ d'Alghero ayant eu lieu à midi, les équipages ressentent une « petite faim » et l'ont fait savoir... Le leader sort alors de sa maë-west le sifflet de secours et remplace le déjeuner par le coup de sifflet bref sur la fréquence réservée à la patrouille.

Il fait beau sur la mer Tyrrhénienne et le leader en profite pour faire exécuter quelques exercices de changement de formation par ordre visuel (sans radio, ce qui est facilement assimilé par tous les pilotes).

Quelques petites difficultés d'ordre diplomatique pour le passage en Turquie où l'on ne peut aller en ce moment à partir de la Grèce. Il faut passer soit par la Bulgarie, soit par le Liban ! Détournement sur Héraklion, l'étape la plus merveilleuse du voyage avec bungalow au bord de la mer, dîner dans une taverne au rythme du sirtakis, bain de minuit au clair de lune, avec maillot de bain, pour la bonne tenue de notre formation.

La journée du 4 septembre fut consacrée à la visite des Cyclades et des Sporades dans la mer Egée, avec survol à basse altitude jusqu'à l'île de Rhodes. Chacun des pilotes dirige la patrouille à tour de rôle en assurant les communications radio en langue anglaise. Surprise à l'arrivée, le parking est recouvert de



Le dimanche, la patrouille se pose à Cannes avant un violent orage, relaté le lendemain par la presse locale. Cette image du parking est le reflet des « thermes » de nos étapes aéronautiques...

ée...



Briefing, plan de vol, météo, exercice en patrouille, toujours sous l'œil attentif du leader qui ne ménage, ni son attention, ni ses efforts pour le respect de la sécurité.

...avec les "Guépard" de Wassmer-Aviation

charters autour desquels grouille une foule chamarrée de touristes.

Dans le cadre du concours de la FAI, la patrouille décide de réaliser le parcours le plus long dans la journée du 5, jusqu'à Graz, en Autriche, départ du tour d'Europe. Jusque dans la TMA d'Athènes, avec

donner la météo de Graz et le sommet des nuages sur le parcours ?

— Sur le parcours, couvert 8/8^e, sommet 4 000 mètres, le temps à Graz très convenable, descente à vue possible.

— Salonique, de Charlie-Zoulou, j'accepte procédure IFR à condition de rester en VMC au-dessus de la couche.

— Autorisation accordée, avec étagement à différents niveaux et espacements de dix minutes entre chaque appareil.

— Salonique, de Charlie-Zoulou, vol de patrouille difficile dans ces conditions, je décide le déroutement vers l'Adriatique.

Nous longeons prudemment l'Albanie sur la pointe des ailes en multipliant les vérifications sur les six VOR de la patrouille, afin d'être certains de rester du bon côté de la radiale.

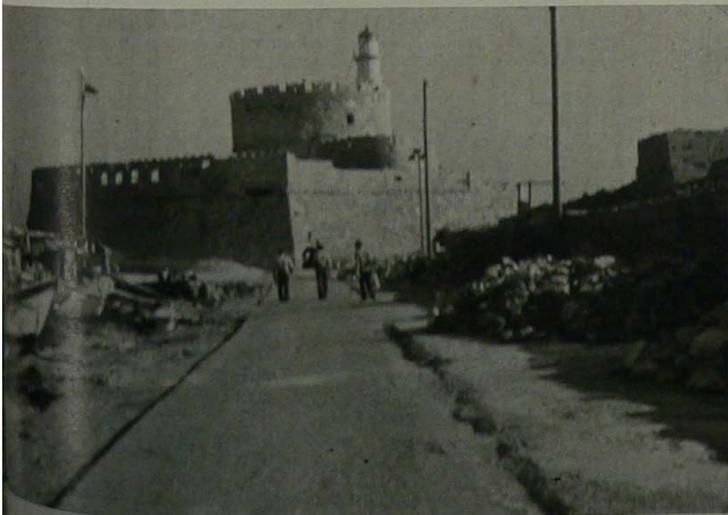
L'Adriatique est en vue, mais les vents contraires ne nous permettront jamais d'atteindre Graz, malgré les huit heures d'autonomie des « Guépard » qui n'ont jamais au cours de ce voyage causés le moindre ennui. Le leader décide de faire une escale technique à Dubrovnik (Yougoslavie) malgré le fort vent de travers (20 à 25 nœuds). Malheureusement la lenteur bureaucratique nous retarde et ne nous permet pas de décoller avant la tombée de la nuit. Ainsi, nous ne réaliserons pas l'étape la plus longue. La visite de la ville de Dubrovnik nous consolera en partie.

Un décollage à l'aube nous permet, en dégageant la piste de Graz, de croiser sur le chemin de roulement la longue file des avions du tour d'Europe qui, moteurs tournants, attendent le signal du départ.

A partir de cette minute, notre patrouille s'intègre au tour d'Europe dont nous relatons la belle aventure dans ce même numéro.

Coup de chapeau au passage au commandant Serra, de Cannes, et aux contrôleurs de la Baule et de Deauville qui ont autorisé le décollage en formation et le break à l'arrivée.

Lucienne BIANCOTTO



passage à la verticale du terrain et survol de l'Acropole, tout se passe très bien. A Salonique, des difficultés nous attendent.

Le CCR de Belgrade nous avait donné l'autorisation de traverser la Yougoslavie en VFR, mais la météo s'étant détériorée, le survol de la couche, même en VMC, ne peut se faire qu'en IFR.

Un dialogue s'engage alors entre le leader et le CCR de Belgrade, via le CCR de Salonique, dont voici quelques brides :

— Salonique, de Charlie-Zoulou, pouvez-vous

Air Training Tour a pour mission d'aider à la formation et au perfectionnement des pilotes privés. Le leader a imaginé de transmettre l'enseignement au cours de voyages touristiques. Voici « un passage » de la patrouille au sol au cours d'une excursion.