CARNET **Par Patrick DE LA GRANGE,** photos Éric Cadier et équipages

Trois ULM chez Dracula

RETOUR AUX SOURCES. Plusieurs pilotes de Cap Ouest ULM devaient participer à un raid en Roumanie qui fût annulé faute de participants. Qu'à cela ne tienne, ils sont quand même partis avec leurs ULM.

En ouverture : le CTSW au-dessus du lac de Forgensee, en Bavière, après le survol des châteaux de Louis II.

On touche au but : nos trois ULM sagement alignés à Brasov, la ville de Dracula.

L'histoire commence par une newsletter d'une association proposant de participer à un raid en Roumanie fin mai 2023. La Roumanie m'évoque immédiatement plusieurs images : les Carpates, le Danube, le personnage de Dracula et, beaucoup plus réel et dramatique, le dictateur communiste Nicolae Ceausescu et la révolution de décembre 1989 qui a mis un terme à son régime.

C'est le pays d'origine – pas si lointaine – de ma famille maternelle qui a quitté Bucarest au cours des années trente pour s'installer pour une partie en France, pour l'autre en Argentine.

Au sein de mon aéroclub, Cap Ouest ULM, à Chavenay, nous sommes deux pilotes et deux instructeurs intéressés, dont Éric qui a déjà fait le voyage en 2017 et qui prête la main à l'organisation. On s'inscrit avec un CTSW et un Super Guépard « club », un instructeur et un pilote dans chaque machine.

Le 30 avril, fin du rêve : un message de l'organisateur nous annonce que le raid est annulé faute de « combattants ». L'Ukraine est proche : frontière commune à l'est, le long du delta du Danube, puis de nouveau au nord-est. Cette proximité a, semble-t-il, refroidi pas mal de candidats au voyage.

Après un bref conciliabule, on décide de maintenir notre raid, rapidement rejoints par un troisième équipage, identiquement composé d'un pilote et d'un instructeur, eux aussi sur Super Guépard. Dès lors, nous devrons tout gérer par nous-mêmes : le trajet, les passages en douane, les hôtels, les transferts, l'essence…

L'expérience et les contacts d'Éric seront d'une aide précieuse, ainsi que SkyDemon qui se révélera

être un outil fiable, facile d'utilisation (toutes les cartes d'Europe sont incluses) et, finalement, quasi indispensable.

Pour ma part, je psychote sur l'anglais. Je ne suis jamais sorti de l'Hexagone (en qualité de commandant de bord, s'entend) et je n'ai jamais trafiqué à la radio dans la langue de Shakespeare que je maîtrise imparfaitement par ailleurs. Certes, Éric possède son FCL.055 et jouera le rôle de chef de patrouille, mais quid si nous sommes séparés, si un contrôleur, malgré nos plans de vol « en formation », nous demande de gérer individuellement notre intégration dans le tour de piste ?

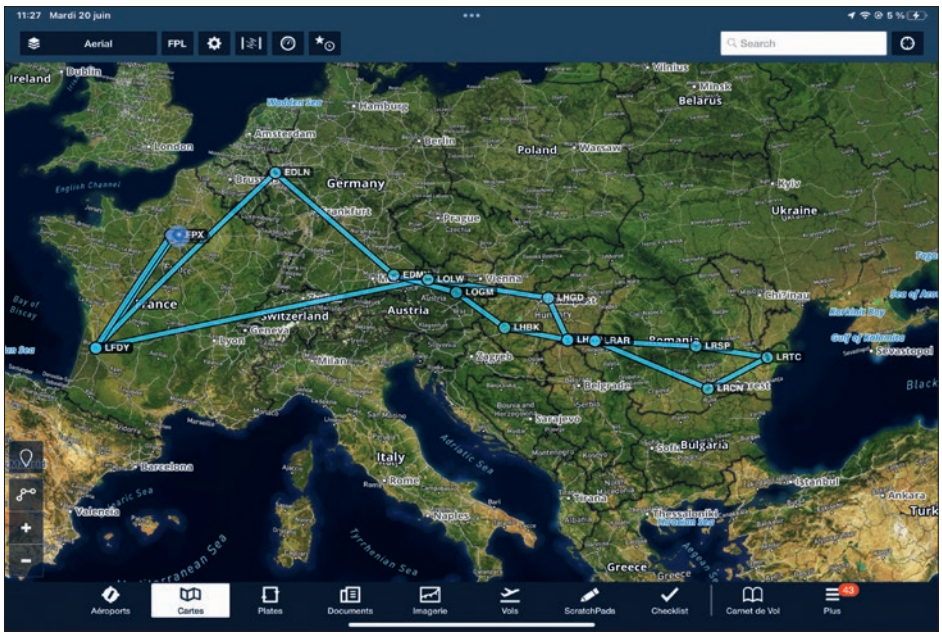
Entraînement intensif en anglais

Je me plonge dans l'apprentissage accéléré de l'anglais aéronautique pour les nuls via des chaînes YouTube : Anglais Aero, https://youtu.be/cfxWczz8Uwc, ou des sites spécialisés : Lingaero, https://lingaero.com. Sur ce dernier, les exercices d'entraînement à l'examen de la DGAC sont en ligne et là, c'est l'horreur : même avec les retranscriptions, je ne comprends pas un traître mot des échanges en américain dans le texte…

À trois jours du grand départ, à l'occasion d'un passage dans la TMA de Beauvais, j'essaie de comprendre les échanges entre le contrôleur et un pilote d'un Boeing Ryanair en approche… C'est pas gagné ! Éric se veut rassurant : « *Ne t'inquiète pas, tout va bien se passer, les Roumains sont compréhensibles ET compréhensifs*… » Peut-être… Si on arrive jusque-là !

Car notre plan de vol implique le passage dans cinq pays : Allemagne (une étape à Leutkirch, puis une nuit à Muehldorf, en Bavière), Autriche (un stop à Mariazell, dans les Alpes autrichiennes), le lac Balaton, au sud de la Hongrie, puis la Roumanie avec Bucarest, Tulcea (delta du Danube), Brasov (la ville de Dracula), puis retour par le même chemin.

Seule la Roumanie ne fait pas partie de l'espace Schengen, nous devrons donc dédouaner à Szeged, côté hongrois, à Arad, côté roumain. Pour les autres pays traversés, c'est le principe de la libre circulation qui s'impose : merci l'Europe !



Problème cependant : depuis la crise de la COVID, la France, l'Allemagne et l'Autriche ont suspendu les accords de Schengen (jusqu'au 30 octobre 2023 pour la France). Contact pris avec les autorités de l'aviation civile allemandes, le plan de vol suffit (il n'est pas exigé entre l'Autriche et l'Allemagne), pas d'autres formalités. Pour le retour en France, on verra plus tard…

Après avoir soigneusement rangé sous le tapis nos dernières inquiétudes et incertitudes (quelle météo nous attend en Roumanie, notamment), on décolle pour l'Allemagne ! Et là, premier raté : le plan de vol, pourtant soigneusement déposé via SkyDemon, n'a pas été reçu à Strasbourg qui accepte néanmoins d'en établir un par radio (merci à eux). Ça commence bien, nous sommes en l'air depuis moins de deux heures !

Modeste (!) « villa royale » au fond d'une vallée en Bavière, le Château de Linderhof, le préféré de Louis II, célèbre pour ses jardins.

Néanmoins, à cette occasion, nous avons un premier aperçu de la très grande amabilité et disponibilité des contrôleurs, lesquelles ne se démentiront jamais, quels que soient les circonstances et les pays traversés, et ce malgré notre anglais de cuisine. Car, très rapidement, nous comprenons que nos inquiétudes – s'agissant de l'anglais – n'étaient pas totalement exagérées… « Bad reception. Can you repeat slowly please ? », fut le message le plus régulièrement émis par notre camarade. On est toujours trahi par la technologie !

Profiter du spectacle

En revanche, plus on vole vers l'est, plus les zones aériennes s'éclaircissent. Dès que la frontière française est franchie, les classes E ou G deviennent majoritaires, y compris à proximité de très grands centres urbains comme Munich, Stuttgart, Budapest ou Bucarest. Dès lors, la radio et le vol deviennent plus fluides et on peut, sans arrière-pensée, profiter du spectacle… Lequel fut grandiose !

Dès le second jour, les châteaux de Louis II de Bavière, notamment Neuschwanstein et Linderhof, furent au programme des réjouissances. On dit que Disney se serait inspiré du premier pour le château de la Belle au bois dormant, mais l'original, vu du ciel, est incomparable. On entre dans une vallée et le voilà, sur un piton rocheux, dominant le lac à ses pieds. Une merveille !

Avant d'arriver en Autriche, un survol au-dessus de Berchtesgaden (le Nid d'Aigle), de sinistre mémoire, puis direction la Hongrie en traversant les Alpes avec juste ce qui est nécessaire en matière de plafond et de soleil pour profiter des paysages somptueux qui défilent sous nos ailes.

Sur ces deux premières étapes alpines, la notion de cône de sécurité, chère aux ULM, fut, comment dire… assez théorique ! Mais les Rotax 912, dont sont équipés nos trois appareils, sont autrichiens… Ils jouent à domicile, pas d'inquiétude à avoir.

Les plaines hongroises furent plus monotones, mais aussi reposantes avant l'entrée en Roumanie et notre premier – et seul – contretemps météo. Un orage à Arad (l'aéroport douanier proche de la frontière hongroise, véritable point d'entrée du pays pour l'aviation légère) nous a empêchés de redécoller selon notre plan initial.

Le lendemain, les conditions météo sont encore un peu capricieuses et nous nous grattons la tête en analysant les différents sites de prévision pour décider si nous pouvons faire un crochet plein sud, vers les « portes de fer », à savoir les gorges du Danube qui forment la frontière entre la Roumanie et la Serbie.

Ci-dessus, à gauche, le château de Neuschwanstein, le plus célèbre des châteaux de Louis II, planté sur son piton rocheux.

À droite, photographié sur le chemin du retour, au nord de Colmar, le Château du Haut-Koenigsbourg.

Les instructeurs ont toujours raison !

Si les METAR sur zone annoncent des conditions CAVOK, la route tracée la veille sur SkyDemon est coupée par une grosse tache rouge qui ne laisse rien augurer de très rassurant. À cette occasion, on découvre tout l'intérêt des routes « GAFOR » (« General Aviation FORecast ») matérialisées sur l'application. N'écoutant que mon courage (!), je propose de passer au nord et de suivre une route directe vers Bucarest, notre prochaine étape. Je suis mis en minorité par nos camarades instructeurs qui estiment que l'on pourra contourner le grain qui se présenterait éventuellement. Le plaisir du « go/no go » en direct live…

C'est eux qui avaient raison (c'est sans doute pour ça qu'ils sont instructeurs…) et en pénétrant dans les gorges (en faisant très attention de rester du côté roumain selon les instructions reçues de la SIV), on découvre la célèbre image sculptée du dernier roi des Daces, Décébale. Je croyais avoir survolé un chef-d'œuvre millénaire ; en fait, cette sculpture date de 1994, œuvre de commande d'un millionnaire roumain qui s'est inspiré du mont Rushmore aux États-Unis. Wikipédia est notre ami, mais déception quand même !

Nous terminons cette étape à Clinceni, au sud de Bucarest, magnifique aérodrome entièrement refait en 2021 pour accueillir toutes sortes d'activités aéronautiques : parachutisme, aviation légère, voltige, ULM, en Roumanie, il semble que l'aviation demeure un rêve d'enfant… Nous sommes une nouvelle fois extrêmement bien reçus, malgré une approche dans un anglais timide et mal assuré. En effet, depuis Arad, j'ai décidé de m'y mettre pour soulager Éric qui assume seul la radio depuis le départ. Et comme on sait : la critique est aisée, mais l'art est difficile.

Bucarest est une ville surprenante, avec une architecture qui témoigne de son passé communiste (Ceausescu a détruit une partie de la ville pour créer des « autoroutes » urbaines qui strient le centre-ville et bâtir des réalisations somptuaires et mégalomanes, notamment le Palais du peuple qui abrite aujourd'hui le parlement), mais qui conserve quelques quartiers anciens préservés. Ce n'est sans doute pas la plus belle ville d'Europe, mais elle justifie largement une visite quand on traverse le pays. Et j'ai même retrouvé la maison ancestrale !

Pas le temps – ni l'envie – de s'appesantir, on décolle pour Brasov via le delta du Danube. De l'autre côté, c'est l'Ukraine et un peu plus

Ci-dessous, à gauche, la sculpture à l'effigie du roi Décébale qui surveille les Portes de Fer, les gorges du Danube, à la frontière serbo-roumaine.

À droite, le château de Dracula, à Brasov, dans les Carpates.

En haut de page : nous avons croisé plusieurs Antonov An-2 sur notre route, souvent en état de vol. Celui-ci monte la garde pour l'éternité sur l'aérodrome de Balatonkeresztúr en Hongrie.

L'arrivée à Arad, en Roumanie. On pourrait faire notre finale sur la piste !

au nord, la Moldavie ; la Crimée est toute proche. Elle est en rouge vif sur SkyDemon ! En raison de la guerre, ça foisonne de zones d'exercice militaire, plus ou moins actives. L'aide des contrôleurs de Clincenni sera plus que bienvenue pour décrypter tout ça, savoir où passer et quoi éviter.

Moyennant quoi, le delta du Danube mérite le survol. C'est une réserve sauvage très étendue, avant d'arriver à la mer Noire. Il faut prendre un peu de hauteur, d'une part pour admirer les diverses étendues d'eau, séparées par les langues de terre ou de sable, et d'autre part pour éviter de déranger les nombreuses espèces d'oiseaux, d'autant que nous sommes en période de nidification.

Un stop à Tulcea (sans intérêt, très chère et sans essence, les Guépard seront ravitaillés en puisant dans les réserves du CT…, c'est bien les réservoirs de 130 litres) et, enfin, nous arrivons en Transylvanie, à Brasov, sur les terres du Conte Vlad III l'Empaleur, passé à la postérité sous le nom de Dracula grâce au succès du roman de Bram Stoker.

Bon, apparemment, ce brave – enfin, façon de parler – Vlad n'aurait pas empalé grand monde, mais il aurait, en revanche, lutté contre les Ottomans (nous sommes au XV^e siècle) et extorqué de l'argent à des marchands saxons de Transylvanie, lesquels, rancuniers, auraient construit cette légende noire, controversée aujourd'hui (la suite sur Wikipédia, toujours…).

De la Roumanie à la Hongrie

Le centre historique de Brasov est très agréable, on pourrait se croire en Hongrie (la ville est restée hongroise jusqu'en 1920), voire en Autriche. Une étape idéale pour se reposer et se détendre. C'est le point de départ pour la visite du château de Dracula, mais il faut compter une bonne demi-journée, voire plus, car il est distant d'une quarantaine de kilomètres. Nous nous contenterons de le survoler, de retour vers Arad, en longeant les Carpates.

De retour en Hongrie, à Szeged, premier bilan. La météo est demeurée favorable pendant tout le séjour et nous n'avons pas consommé notre journée « tampon ». Nous sommes à une heure de vol de Budapest et les prévisions sont CAVOK pour les trois prochains jours… C'est diablement tentant… Décision est prise de se détourner vers la capitale de la Hongrie, accessible via l'aérodrome de Gödöllö, un petit terrain privé en herbe situé à une vingtaine de kilomètres du centre-ville.

Budapest sera le point d'orgue de notre voyage. Nous retrouvons le Danube qui sépare Buda (sur les hauteurs, rive droite) et Pest (rive gauche). Cette ville est une pure splendeur qui mérite au moins trois jours de visite pour profiter des monuments, des bains, des musées, du château de Buda… Nous ne disposons pas de ce temps et nous parcourons la ville sur des trottinettes électriques (la seule vraie prise de risque de ce voyage…) pour emmagasiner le plus d'images en se promettant de revenir.

Cette fois, il faut rentrer. On trace à travers la Hongrie, l'Autriche (avec une incursion en Slovaquie pour éviter la TMA de Vienne), puis l'Allemagne avec une cerise sur ce – beau – gâteau. Sans l'avoir prévu, nous survolons le château de Hohenzollern, fief de la famille impériale prussienne. Nous avions commencé par Louis II de Bavière, nous terminons par Guillaume II de Prusse, empereur d'Allemagne !

À l'heure du bilan, cinq pays traversés, 35 heures de vol en 8 jours, 13 litres/heure en moyenne, budget d'environ 1 350 € par personne, aucun problème mécanique, administratif ou autre. Tous les aérodromes, voire aéroports, ont été facilement accessibles, sans PPR, ni ostracisme lié à notre appartenance à la catégorie ULM, lesquels peuvent facilement accéder à l'essentiel des plateformes (on pourrait en tirer quelques leçons de ce côté-ci des Alpes).

Nous avons été marqués par la disponibilité des personnels de l'aviation civile de tous les pays traversés et l'assistance qui nous a été offerte, au vol ou au sol, à chaque fois que nous en avons eu besoin. Le FCL.055 est mis au programme de notre aéroclub, car si nous avons la chance de vivre dans un très beau pays, l'Europe est un magnifique terrain de jeu… L'année prochaine, ce sera l'Italie !