

Périple canadien

200 km/h, 500 pieds au-dessus du niveau de la mer. Voilà près d'une heure que je survole la baie de Fundy, sur l'Atlantique le long de la côte ouest de la Nouvelle Ecosse. A ma gauche, à quelques encablures, les arbres sur une interminable falaise sont au niveau de la cabine. Je distingue parfaitement les rares personnes sur les quelques enclaves habitées en bas au bord de l'eau. Certaines me font même des signes auxquels je réponds avec amabilité. Le ciel est d'un bleu pur ; je commence à distinguer Whipple point. Une nostalgie m'envahit en songeant qu'il va falloir doubler ce cap pour rentrer le long de St Marys Bay et me ramener à l'aérodrome de Digby. Rarement ai-je vécu des instants aussi magiques. Même si je vole régulièrement au-dessus des glaciers du Mont Blanc, ce



Prévol



Arrivée à Liverpool

moment restera gravé dans ma mémoire comme un exemple d'harmonie entre le pilote, sa machine et l'environnement.

Qu'est-ce qui m'a amené dans cet endroit qui est le témoin quotidien des plus grandes marées au monde ? Mon fidèle compagnon de vol, Steve, à ma droite, est l'instigateur de ce voyage qui, à l'époque, ressemblait à nos yeux à une épopée digne des grands pilotes du XXe siècle. Il va falloir que je redescende sur terre, physiquement et intellectuellement pour vous livrer une genèse plus prosaïque de ce qui n'est finalement qu'une simple escapade.

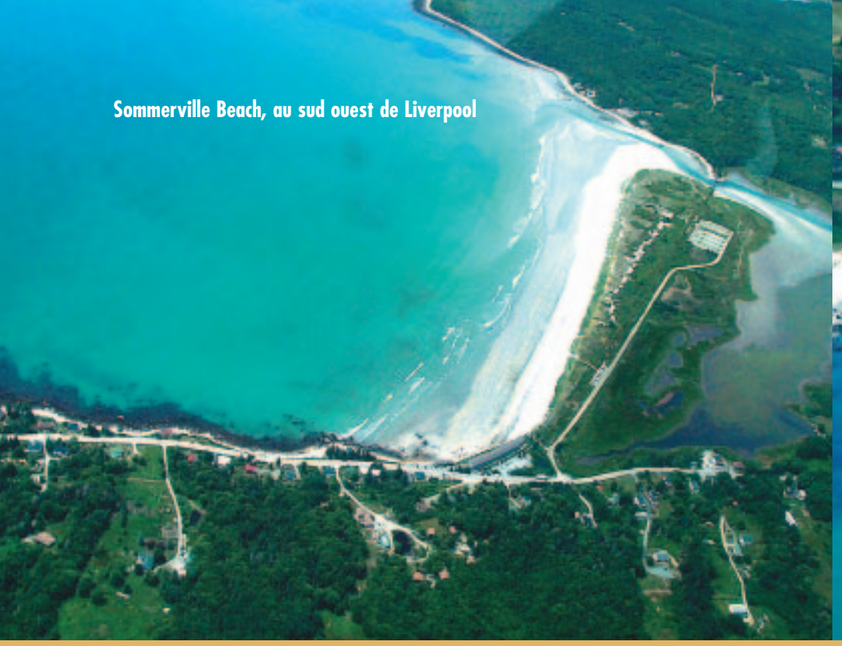
L'aventure commence avec un grand cru

Retour à Toronto, chez Steve, au mois de janvier 2003 (il fait - 15° dehors). Ce garçon a la capacité d'agiter en moi les démons de l'aventure. Pendant que sa femme Marcie nous écoute, il me livre un de ses secrets : il voudrait survoler son chalet qui se trouve à côté de Liverpool en Nouvelle Ecosse. Steve, qui est un esthète, m'accueille toujours avec d'excellents vins français que nous dégustons avec délectation. En ces moments-là, notre cerveau est en ébullition et nous commençons à consulter les cartes d'aviation. Marcie, avec un sourire malicieux, nous quitte car elle comprend que nous sommes partis au pays des merveilles de l'aviation, inaccessible aux profanes.

Deux trajets sont possibles pour arriver à notre destination. On survole uniquement le Canada (quatre provinces, l'Ontario, le Québec, le Nouveau Brunswick et la Nouvelle Ecosse) : Toronto, Ottawa, Montréal le long du Saint Laurent jusqu'à Québec et ensuite Rivière du Loup pour descendre vers le sud jusqu'à Fredericton, Saint John et finalement Liverpool qui se trouve proche de Halifax. On peut aussi aller directement de Montréal à Saint John, mais il faut alors survoler les Etats-Unis. Après de multiples appels téléphoniques et nombre de réponses contradictoires sur le fait si l'on doit se poser ou non sur le territoire américain pour passer les douanes, on décide de rester 100 % canadien. Depuis le 11 septembre, les Américains sont extrêmement méfiants et j'ai entendu des histoires à me faire dresser le peu de cheveux qu'il me reste sur la tête.

Nous travaillons nos plans de vol pendant les mois qui s'ensuivent. Nous trouvons un Cessna 172 à louer pour une dizaine de jours, et le 6 juillet au matin nous nous rendons à l'aéroport de Toronto Island pour retrouver notre pur sang C-GUMV. Le temps est beau et Steve prend le premier quart : Toronto-Ottawa. Décoller de Toronto Island sur la 08 nous permet de laisser le front de lac sur notre gauche. La tour CN et le Sky Dome sont des repères que je laisse derrière moi sans état d'âme. La première partie se passe sans aucun problème. Après un repas léger


Départ de Liverpool. L'auteur est aux commandes, Steve copilote.



Sommerville Beach, au sud ouest de Liverpool



Les chalets près de Liverpool, prétextes du périple



Bell Island, au nord de Green Bay

dans les locaux Esso de d'aéroport d'Ottawa qui sont fort confortables (fauteuils, TV, etc....) et équipés d'un four micro-onde, on repart.

La belle province

En route pour Québec ; Tout d'abord direction le VOR de Mirabel qui nous permet de laisser l'aéroport sur notre droite et, oh joie, on peut parler français aux contrôleurs et contrôleuses de la belle province. Un bémol cependant ; à cette époque j'avais énormément volé en anglais et je n'étais pas habitué à la prononciation de certains mots en français comme ident (à prononcer comme il se lit en français sans le t of course alors qu'en anglais on dit « aiedent « en prononçant le t). Heureusement la contrôleuse a eu la gentillesse de me le traduire en anglais ! Survolant maintenant les Laurentides, la merveilleuse forêt canadienne s'étend devant nous. Le paysage vallonné parsemé de lacs est agréable. J'aperçois même des remontées mécaniques sur des collines que le Savoyard que je suis regarde avec complaisance. On rejoint bientôt le Saint Laurent et je décline à Steve les charmants noms québécois des villes que nous survolons : Louiseville, Trois Rivières, etc..

Mon cœur commence à battre plus intensivement : Québec est à l'horizon. Le voyage prend toute sa signification et je dois avouer humblement que j'adore arriver dans un grand aéroport : je me mélange au trafic des gros porteurs et il est toujours amusant de garer son Cessna à côté d'un A-320. Le contrôleur nous dirige sur la 12 et après l'atterrissage (2 h 15 après le départ d'Ottawa) nous guide jusqu'aux Ailes volantes, club de propriétaires d'avions de Québec. L'accueil, comme la plupart du temps dans ce pays, est fort chaleureux et nous décidons de nous rendre en ville car après cet effort, nous avons besoin d'une bière fraîche.



Brodcove, au sud de Green Bay

Un membre nous conduit jusqu'à l'auberge de jeunesse ; j'ai en effet abusé de mon droit de francophone pour imposer ce logement à Steve. J'avais un souvenir à retrouver. Je l'avais laissé en cet endroit quand, lors de mon premier voyage au Canada en 1979, j'avais demeuré dans ces lieux. Rien n'a changé et les locaux sont toujours aussi agréables. Direction le château Frontenac et la promenade en bois qui domine le Saint Laurent. En route, on trouve un bar et on s'arrête pour s'asseoir en terrasse et déguster une excellente bière canadienne. Les rues sont bondées de monde et je dois avouer que je trouve les filles québécoises fort jolies. Je rappelle à Steve qu'il est marié et qu'il doit réfléchir sur notre journée de demain. Libéré de ces basses contraintes matérielles, j'admire le paysage. En soirée, repas dans la ville basse et je pars me promener dans les rues.

Après une excellente nuit, un taxi nous emmène à l'aéroport. Nous déposons notre plan de vol (obligatoire au Canada quand on sort d'un rayon de 25 miles de l'aéroport de départ) et Steve décolle le Cessna. Québec s'étend sur notre droite et le Saint Laurent prend toute sa splendeur en s'élargissant à partir de la capitale provinciale. Le temps est toujours au beau fixe avec une formation de cumulus. 40 minutes après notre départ de Québec, le contrôle nous informe que notre couverture radar est terminée. Bon, fini l'assurance tout risque : il faut peaufiner la navigation. Arrivé à Rivière du Loup, Steve oblique vers le sud en direction de Fredericton au Nouveau Brunswick. Comme il y a beaucoup de francophones dans cette province, on peut toujours parler français à la radio. Sur cette partie du trajet, les paysages sont plus monotones. L'arrivée à Fredericton se fait sans problème et nous faisons remplir les réservoirs.

L'Atlantique

Devant nous Saint John et ensuite la baie de Fundy que nous devons traverser en veillant à respecter les règlements sur les passages maritimes. Il nous paraît plus sage de couper à la pointe du Cap Chignecto pour limiter le survol de l'eau. En cas de problème, il y a une surface en herbe toute proche (Apple River). Le Minas Channel traversé, il faut éviter la base militaire aérienne de Greenwood. Un sentiment de joie envahit l'avion car nous ne sommes plus qu'à quelques encablures de Liverpool Airport. Nous survolons une magnifique région de lacs et l'aérodrome est en vue. Marcie qui a eu la gentillesse de conduire la voiture de Toronto à Liverpool nous attend et prend quelques photos de l'atterrissage. Nous sortons de l'avion avec fierté. D'autres bières nous attendent et bien entendu quelques bouteilles d'excellents vins pour accompagner des homards. Il faut bien se plier aux coutumes locales car comme disent les Latins : « When in Rome do as the Romans do «.

Le chalet de Steve est au bord de l'océan, un peu froid en cette saison. Je décide donc de faire du sport plus tard. J'installe mon bureau composé d'un transat et d'une petite table sur la plage, je sors mes livres de travail et entre en

L'aviation au Canada

Voler au Canada est relativement simple ; il y a peu de zones militaires (je sens déjà les pilotes français pâlir de jalousie) et le pays est bien équipé en VOR, DME et jalonné d'aérodromes le long des zones urbaines. L'anglais est la langue de prépondérance sur pratiquement tout le territoire. Cependant dans la région d'Ottawa (Ontario), au Québec et occasionnellement dans d'autres provinces (Nouveau Brunswick par exemple) certaines tours sont bilingues. Par contre, il est fort fréquent qu'au Québec dans certains aérodromes (notamment en auto information), le français soit la seule langue utilisée. Le Canada Flight Supplement donne tous les détails pour tous les aérodromes du pays.

Pour votre information, la plupart des aérodromes sont gratuits d'accès : par exemple il n'y a aucune taxe d'atterrissage à Ottawa International ou Québec International.

Il est possible de demander un Flight Following si on veut entreprendre un voyage. L'accord dépend de la densité de la circulation aérienne.

Je conseille aux pilotes qui voudraient voler dans ce pays de se diriger vers le nord pour avoir une idée de l'immensité de la forêt canadienne. On peut voler pendant des heures et ne voir que des arbres et de nombreux lacs. Cet endroit est le domaine de l'hydravion. La légende dit que si un(e) pilote passe sa qualification hydravion, il ou elle ne voudra plus atterrir sur une piste en dur. En effet, on peut prendre un avion pour se poser sur un lac et se retrouver seul pendant des jours (canne à pêche ou romans obligatoires). Attention cependant au risque de tomber en panne à 500 km de tout lieu habité.





La côte aux abords de Pleasantville

méditation face à l'infini pour réfléchir avec intensité au devenir de l'homme. Steve vient me réveiller pour le repas du soir. Satisfait de ma production intellectuelle, je recommencerai demain.

Durant cette semaine, Steve a eu le plaisir de réaliser son rêve : survoler son chalet avec en prime de magnifiques endroits de la région comme notamment la très jolie ville de Lunenburg qui se trouve à côté de Mahone Bay. Cet endroit extraordinaire est cependant réservé à des budgets conséquents : les Américains, venus acheter des maisons avec des vues superbes, ont fait flamber l'immobilier. Ses parents, qui ont un chalet qui jouxte le sien sont venus avec lui. Cela me fait espérer qu'un jour mes deux enfants, Jérémie et Le Benj. pourront venir avec moi partager cette passion. Hélas il a bien fallu repartir et allant cette fois-ci vers l'ouest, la météo devenait plus problématique. Nous avons dû repousser d'un jour notre départ suite à une pluie torrentielle.

Time to leave

Le 14 nous partons jusqu'à Fredericton. Le temps au nord est mauvais. Cependant nous pourrions encore voler 1 h 30 jusqu'à l'aérodrome de Grand Falls. La perspective de passer une nuit dans une toute petite ville sans intérêt ne me séduit pas et je convaincs Steve de rester à Fredericton, capitale provinciale du Nouveau Brunswick, plus intéressante à visiter. Je vais regretter amèrement cette décision. Le lendemain, nous arrivons à l'aéroport pour découvrir que le plafond est à 800 pieds. Par contre, on pourrait partir de Grand Falls car la couche nuageuse est à 3 000 pieds. Je me décompose, me jure de passer ma qualification IFR et qu'à partir d'aujourd'hui, le tourisme passe après la navigation. Heureusement le temps se lève un peu et le plafond atteint péniblement 1800 pieds. Nous décidons donc de partir. Mais peu de temps après le décollage, je dois faire demi-tour. Je contacte le contrôle, qui me dit que son radar lui indique que le plafond est plus élevé si je suis la rivière qui longe la frontière américaine. Je dois reconnaître que les services en vol sont particulièrement efficaces. Je vole à 800 pieds au-dessus du niveau du sol et probablement en situation illégale, car je ne suis pas sûr d'avoir 500 pieds entre l'avion et la couche nuageuse. Les Anglais ont un terme pour décrire ce que je fais : « pushing the weather «. C'est la première fois que je rencontre de telles conditions et je ne suis pas particulièrement fier de ma décision. Je me rappelle un dicton du ministère des transports canadien : « Il vaut mieux être au sol en souhaitant voler, que d'être en vol en souhaitant d'être au sol «. Heureusement, plus on monte vers le nord et plus le plafond se lève et à l'approche du Saint Laurent, il fait un temps magnifique. Mon seul regret est que j'aurais pu utiliser ma qualification Over the top et voler au-dessus de la couche pour être plus tranquille.

Québec se profile à l'horizon et après un atterrissage sans problème, nous nous dirigeons vers la station météo où nous sommes accueillis très gentiment. Le conseiller météo nous explique la situation en nous montrant ses prévisions sur ordinateur. L'avenir proche s'annonce plutôt sombre ; il y a des cumulonimbus dans l'air et on nous déconseille de prendre l'air. Bon, il va falloir passer encore une nuit à Québec et revoir ses jolies filles.

Contamination

Le lendemain, quand je reviens à l'avion après avoir déposé notre plan de vol, Steve m'avertit qu'il y avait de l'eau dans l'essence. Il a fallu qu'il vérifie trois fois chaque réservoir. Steve aligne l'avion sur la 30 et la tour lui donne l'autorisation de décoller. Trente secondes après le décollage, le moteur a des ratés et nous nous regardons avec la même pensée en tête.



Lunenburg, et Mahonay Bay en second plan

Fort heureusement, le moteur semble digérer les molécules d'eau et Steve met le cap sur Montréal. Cette petite expérience m'a dorénavant rendu encore plus méfiant sur la vérification du carburant. Nous avions fait le plein le jour du départ et je me demanderai toujours si nous n'aurions pas dû remplir les réservoirs la veille. Le contrôle nous donne l'autorisation de survoler Montréal et pendant que Steve s'occupe de tout (pilotage, radio, navigation), je me permets d'admirer le Mont Royal, l'aéroport de Dorval, etc. Je recommande à tout pilote de survoler cette ville car il y a de la circulation et c'est très formateur. Après Toronto International, Dorval est apparemment l'aéroport le plus fréquenté du pays. Nous atterrissons à Cornwall Regional en Ontario pour faire le plein et nous vérifions avec précaution la contamination de l'essence. Je reprends les commandes et la dernière partie du voyage se passe sans problème. Nous retrouvons Toronto avec sa circulation aérienne et sa pollution. Les lecteurs remarqueront que notre voyage nous a fait traverser qu'une toute petite partie de cet immense pays. Cependant il nous a fallu environ 10 heures pour l'aller simple. Je pense déjà à une traversée du Canada et un survol des Rocheuses...

Pierre-Philippe Reiller
Illustrations via l'auteur

L'auteur

Pierre-Philippe Reiller a passé son brevet de pilote au Canada en 2000. Il a aussi obtenu les qualifications de nuit, Over the top et bimoteurs ainsi que son CPL. A sa grande déconvenue, lors de son retour en France, il a appris qu'aucun de ces diplômes n'était valide. Par contre, il a pu obtenir pour un an une équivalence pour ses titres de navigation. Ne cherchant pas à comprendre la logique de la toute puissante administration française de l'aviation civile, il a passé le PPL français et est en train de travailler à sa qualification montagne.Passionné d'aviation, il a construit un site Internet qu'il a dédié à ses deux enfants et qui peut être visionné à l'adresse suivante : http://desirs.ailes.free.fr

Voyages à méditer

Les possibilités de voyage sont multiples au Canada. Lors du retour, je pensais faire une diversion en passant par l'île du Prince Edouard pour ensuite aller aux îles de la Madeleine qui se trouvent dans le golfe du Saint Laurent. C'est un périple que je veux faire depuis longtemps mais pour d'autres raisons. Tout d'abord, les îles font partie du Québec et surtout il y a beaucoup de vent, ce qui les rend paradisiaques pour la planche à voile.

Il y a 56 miles nautiques pour traverser avant de toucher terre. Le temps et le vent peuvent compliquer la navigation et l'atterrissage. La beauté des îles mérite le détour. Cependant une série de dépressions a mis un terme à toute tentative.

Encore plus aventureux, l'Arctique. En effet, lors d'un périple terrestre à l'île de Baffin, je me suis rendu compte que les terres du grand nord offrent des paysages extraordinaires qui vus du ciel doivent prendre une dimension exceptionnelle. Cependant, il faudrait mieux avoir une qualification IFR et un avion à train classique car les conditions peuvent être délicates et c'est un euphémisme. Un atterrissage en rase Arctique est une possibilité réelle. En plus le vol de Toronto à l'île de Baffin emmène avion et équipage audessus de contrées sans aucune population sauf celles d'ours, d'orignaux et de loups.

Des périples sur les territoires du nord-est et le nord de la Colombie Britannique sont également à envisager.



Les abords de Chester

