



VOYAGE

Par Gérard DAVID, photos de l'auteur et AC des Marquises-Jacques Brel

Piloter aux Marquises

UN RÊVE RÉALISABLE. Avec l'arrivée de son C172, l'Aéroclub des Marquises-Jacques Brel ouvre ses portes aux résidents et aux pilotes de passage. Son histoire est fortement liée au chanteur, mais pour qui n'est pas un fan absolu, il reste les paysages inouïs et ses habitants. Voici un avant-goût de ce qu'il vous y attend.

Après Jacques Brel qui les avait sillonnées dans son twin Bonanza F-ODBU, le fameux « Jojo » – en y « volant » de 1974 à 1978, les dernières heures de sa vie –, voici que les cinq îles et les quatre aéroports de l'archipel des Marquises deviennent accessibles aux pilotes privés avec le redécoupage de l'Aéroclub des Marquises-Jacques Brel.

L'idée de réaliser la dernière volonté du chanteur-poète-pilote avait pris corps lorsqu'en 2008, à l'occasion de la célébration du trentième anniversaire de sa disparition, nous avons réussi à emmener sur sa tombe, pour la première et seule fois de sa vie, son épouse « Miche » Brel. « Pour l'aviateur », avait-elle dit en acceptant de parrainer la création de l'aéroclub – des vœux de celui qui était resté son mari –, le baptême du nom de Brel donné officiellement à l'aéroport d'Hiva Oa et l'ouverture de la deuxième attraction culturelle d'Atuona, l'espace Brel, voisin du musée Gauguin, où trône son avion, sauvé des eaux et restauré par des aviateurs, marquisiens et métropolitains, fanas du chanteur.

En ouverture : Ua Pou, aux Marquises, le seul altiport de tout le Pacifique.

Tapa (étoffe d'écorce de cocotier) cartographique artisanale de la Polynésie française.



Cette première étape, avec le convoyage du ST 10 Diplomat de Tahiti aux Marquises, est relatée en détail, pour les passionnés d'aviation et/ou de Brel, dans le film « Brel, l'homme à l'avion », grand prix de l'Aéroclub de France en 2010, à visionner sur le site <https://aerogend.com/vol-aux-marquises>, accompagné également d'un récit. Seize ans plus tard, et transition faite, l'histoire revit et ouvre aux pilotes et à leurs amis un nouveau chapitre de l'histoire générale et aéronautique des Marquises.



Un défi audacieux

Donner vie pour la formation des locaux et/ou le perfectionnement des pilotes de passage, à un aéroclub classique dans un environnement – naturel, administratif, réglementaire, logistique, financier, etc. – qui ne l'est pas, constitue une gageure improbable, aujourd'hui en passe de réussir.

Petits rappels du contexte: à 20 000 km de Paris, 11 heures de décalage horaire en hiver, 10 heures en été, la Polynésie française, dont la superficie totale est égale à celle de l'Europe de l'Atlantique à l'Oural, est composée de cinq archipels que l'on retrouve sur la photo du tapa, étoffe d'écorce de cocotier battue à même le sol par les femmes de Fatu Hiva: îles de la Société, les plus connues avec Tahiti et Bora Bora, îles Tuamotou, îles Australes, îles Gambier et... à 1 000 nautiques au nord-est, îles Marquises. Un archipel montagneux, sans lagons mythiques, mais aux monts, vaux et baies de rêve, qui compte cinq îles principales et quatre aérodromes, dont un altiport, sans doute le seul de tout le Pacifique.

Au départ de ces nouvelles aventures, la nécessité de remplacer le ST 10 à train rentrant pas variable et Avgas 100 LL only, trop compliqué pour la formation de début et aux coûts devenus prohibitifs avec l'essence acheminée de Papeete par le célèbre cargo mixte fret/pax Ara Nui dans ses tournées marquisiennes bi-semestrielles en fût de 200 litres. Et l'opportunité



Vues différentes de la piste d'Artuona, aérodrome où est basé l'Aéroclub des Marquises, avec une arrivée depuis la baie des Traîtres en dernier virage pour la piste 02.

Le haka de la victoire, danse originale marquisienne reprise par les Maoris de Nouvelle-Zélande, pour célébrer un événement marquant. Ici, l'arrivée du C172 à l'aéroclub.

pour Vincent Roche, le nouveau président de l'aéroclub, d'acheter le Cessna 172-150 F-BXZX de l'aéroclub UTA de Faa, cinquantenaire au riche passé tahitien, doté d'un nouveau moteur autorisé à l'essence auto SP98! Il a donc été convoyé en janvier 2024, pour la reprise de l'exécution « testamentaire » aéronautique de Jacques Brel.

Une fois l'avion arrivé à Atuona – après que la veille encore de mon départ de Paris, alors que je suis fondateur en 2008 de l'aéroclub, apporteur du ST 10, instructeur-examineur montagne valide et « current », sans doute aujourd'hui

l'un des pilotes les plus expérimentés des Marquises en avion léger, j'ai été sinon franchement interdit, mais du moins empêché, puis déconseillé et, enfin, sinon autorisé ou « laissé » effectuer le vol –, les difficultés administratives commencent. Au nom de règlements inadaptés qui régissent les conditions d'accès à Atuona, lesquelles vont, heureusement et intelligemment, finir par être modifiées pour pouvoir répondre à nos activités de DTO, officiellement déclaré depuis fin mars.

Après beaucoup de temps, d'énergie perdue et de tracas malvenus, hommage doit être rendu in fine à l'administration française polynésienne de la DGAC, à son directeur et à ses collaborateurs, dont les décisions vont permettre aux candidats locaux qui en rêvent aussi de devenir pilotes et à vous de venir voler aux Marquises.

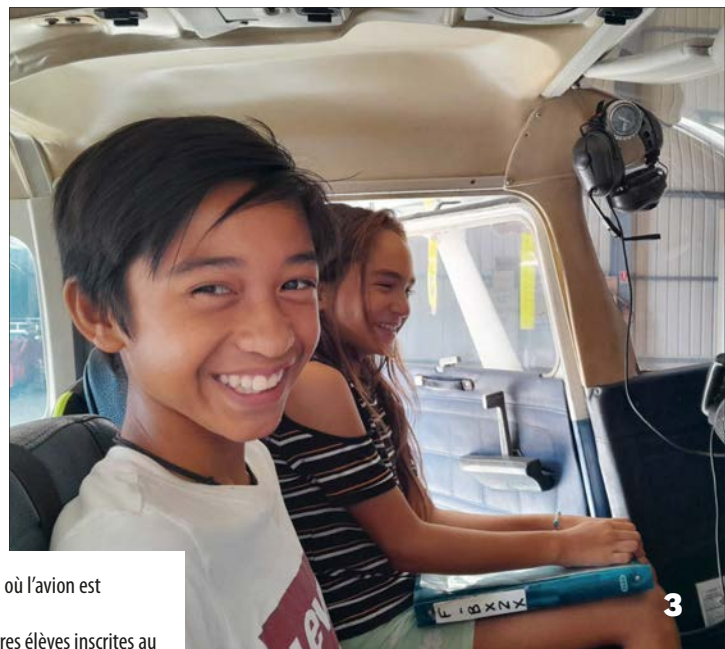




1



2



3



4

1. Le Cessna et la piste d'Atuona où l'avion est désormais basé.
2. Premier vol d'une des premières élèves inscrites au club des Marquises.
3. De jeunes Marquisiens passionnés se pressent dans le nouvel avion.
4 et 5. Survol de l'aéroport de Ua Pou pour reconnaître le site qui est réservé aux qualifiés montagne roues et aux bénéficiaires d'une autorisation d'accès, après formation et entraînement aux termes du nouveau texte de juin 2023.



5

Piloter aux Marquises

« A dream come true », la réalisation de ce rêve ultime pour un pilote, comporte tout de même quelques conditions préalables, dont une préparation notamment mentale, organisationnelle, technique et financière indispensable. D'abord l'idée d'un week-end prolongé aux Marquises est à écarter du fait de l'éloignement de cette France du bout du monde. Impossible, sur terre, de trouver plus loin de chez nous! 22 heures de vol au total pour un Paris-Papeete en avion de ligne, hors les temps d'escale à Seattle ou Los Angeles, un jour complet aller de 36 heures d'amplitude réelle, deux jours retour.

Même avec Air Tahiti Nui, pour être dans l'ambiance polynésienne dès l'embarquement à 11 heures à CDG sur ses confortables Boeing 787 Dreamliner, Moana premium si possible ou encore mieux Manureva business, le voyage reste long. Et l'arrivée à Faa à minuit locales, sans retard, exige une nuit d'hôtel à Tahiti, avant d'envisager de repartir pour les Marquises. Soit, réveil à 3h45 pour le vol d'Air Tahiti qui décolle à 6 heures, enregistrement à 5 heures. Le plus long vol commercial d'ATR 42 ou 72; 3h45 en direct pour Atuona, selon les jours et la météo, ou 4h30 de vol avec escale d'une heure à Nuku Hiva, la capitale de l'archipel.

Soit, autre choix si l'on dispose de trois semaines au moins au total, croisière sur l'Ara Nui V qui dessert les Tuamotou et les Marquises, séjour à Atuona pour voler avec nombre de jours sur place à déterminer, idéalement une semaine pour vols, visite de l'île et aléas météo... puis retour Papeete par Air Tahiti ou reprise du bateau lors de son passage suivant si l'on dispose d'un long mois pour tout faire. Expérience unique de toute manière, qui mérite renseignements, conseils et réflexion avant le départ.

Venons-en maintenant aux vols. Vous devrez avoir suivi la formation théorique à distance, briefing avant-vol ou visite prévol de site – comme pour Cannes, Sion, Saanen, Innsbruck ou autres en France et en Europe – que l'aéroclub a élaborée pour Atuona et Ua Uka, les deux aérodromes à usage restreint que vous serez amenés à pratiquer. Celui de Nuku Hiva est quant à lui ouvert à la CAP et l'altiport de Ua Pou, « Courchevel-Mégève sur mer », réservé aux pilotes qualifiés montagne ou aux candidats à une autorisation d'accès aux termes du nouvel arrêté de juin 2023. Je ne parlerai pas ici de la formation initiale des élèves-pilotes locaux, qui est dispensée par les instructeurs autorisés dans les conditions particulières déclarées à l'administration.

Pour les pilotes de passage, la prise en main du Cessna, les tours de piste, les lâchers et les premiers vols locaux se feront classiquement selon les programmes et les modalités de formation ordinaires, même si l'environnement, orographique et aérologique, ne l'est pas toujours. Encore qu'il ne faille pas se faire une montagne, c'est le cas de le dire, des pistes d'Atuona ou d'Ua Uka (se reporter aux cartes VAC, intéressantes et belles). Très loin d'être « impraticables », mais au contraire très tentantes, comme peuvent l'être nos altiports alpins pour le perfectionnement du pilotage dans des conditions différentes de celles de la plaine. Avec ici, par exemple, cas extrême et rare – mais qui doit être envisagé lors de

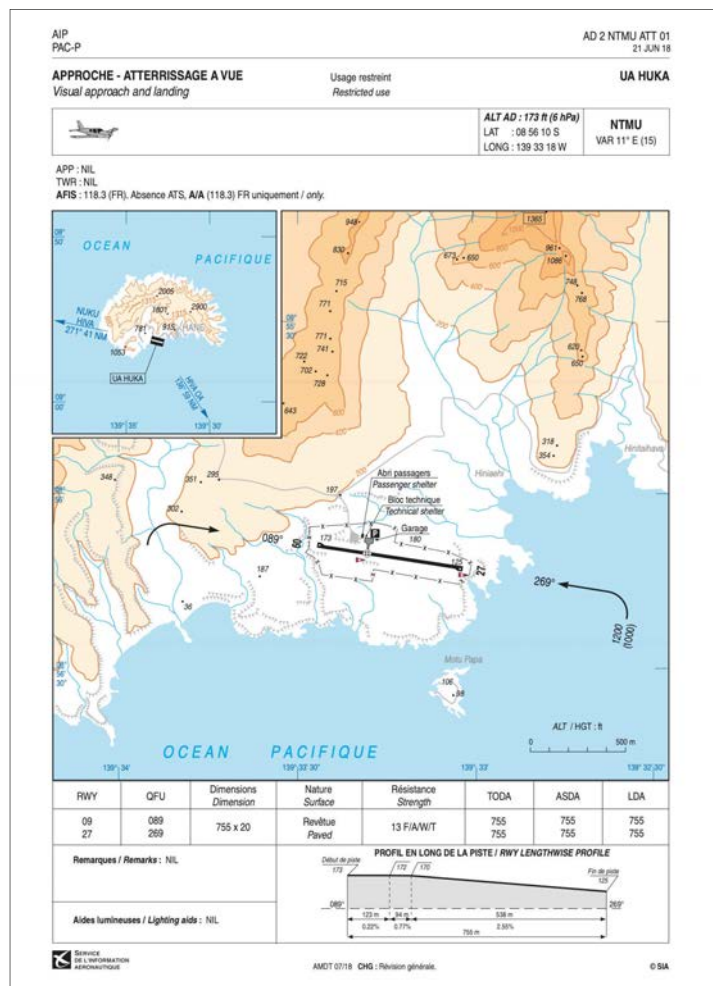
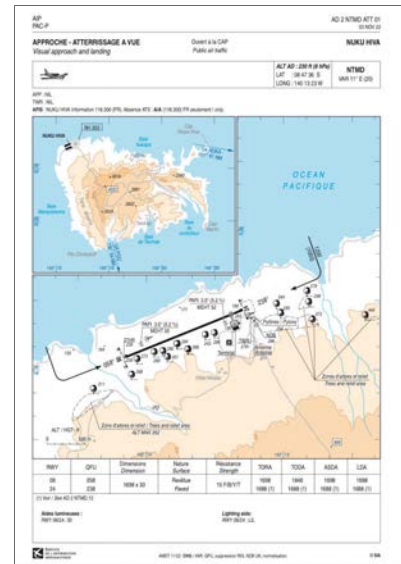
la formation pratique – qui exige que l'on doive toujours avoir, même en vol local, le carburant nécessaire pour se dérouter au cas où une météo imprévue se dégraderait subitement au point d'empêcher l'atterrissage sur place.

Navigations et vols de plaisance

Une fois les premières heures de familiarisation effectuées en local (deux à quatre heures selon l'expérience, atterrissage en 02, décollage en piste 20 par vent inférieur à 10 kt, tours de piste en conséquence, altitudes de sécurité, vents en finale), on pourra passer à l'étape suivante: navigations et/ou vols de plaisance en fonction des souhaits du pilote et du jugement de l'instructeur.

Les cheminements VFR monomoteur, que nous avions créés et ouverts en 2008 avec le ST 10 et qui forment un joli losange (voir carte jointe), permettent de relier entre elles avec des distances n'excédant pas 100 nautiques, les quatre îles de l'archipel. En oubliant pour l'instant l'altiport d'Ua Pou,

Nuku Hiva, l'aérodrome de l'île capitale des Marquises, ouvert à la CAP, piste plate, vents forts dans l'axe. Et Ua Huka, le second aérodrome à usage restreint des Marquises, en bord de mer et souvent très venté.





sauf pour son survol et sa reconnaissance haute ou moyenne comme sur glacier en fonction des turbulences, le triangle Atuona-Ua - Uka-Nuku - Hiva constitue une première expérience de navigation pacifique susceptible de combler tous les vœux des pilotes venus pour voler aux Marquises. On peut y ajouter, en limite nord et sud des cheminements, le survol d'Eiao ou de Fatu Hiva, privées de toute piste.

Les équipements de bord nécessaires sont les mêmes que pour aller de Saint Tropez à Propriano, ainsi que les précautions météo à prendre pour le retour et l'autonomie à considérer pour l'ensemble du vol. Autant d'éléments à prendre en compte qui ne manqueront pas de ravir les « vrais » pilotes, sérieux et exigeants, qui pourront aussi se laisser séduire par les paysages inhabituels survolés, à terre comme au long des côtes et sur les bleus envoûtants des mers du Sud, que beaucoup évoquent sans les avoir jamais vus, et dont on ne revient pas indemne en matière de choc esthétique durable.

Je laisse à la discrétion des amateurs, en fonction de leurs envies, du temps dont ils disposeront sur place et de leur budget, les suites possibles de leurs vols aux Marquises. Sachant que la cotisation – volontairement réduite au club – de 20 000 francs polynésiens pour les locaux et de 30 000 pour les autres (20 ou 30 €) et le prix de l'heure de vol – équivalent à celui de C172 en école aux Ailerons de Moisselles – ne sont pas, hors tout le restant, rédhibitoires.

De même que les prix du séjour à Hiva Oa, si l'on ne souhaite pas s'offrir l'un des douze bungalows du seul hôtel Hannaaké, sont raisonnables comme, par exemple, ceux de l'exceptionnelle pension d'hôtes de Josette Garonne qui domine l'espace Brel et le port, à 20 000 francs polynésiens la nuit, 3 000 le petit-déjeuner inoubliable aux mangues, ananas, citrons frais et jus de goyave du jardin et 1 800 le transfert à l'aéroport.



L'ancien et le nouvel avion de l'aéroclub, ravitaillés à la main.

« Jojo », le Twin Bonanza de Jacques Brel désormais exposé.

L'espace Brel vu de la pension d'hôtes Josette Garonne

Un rêve qui n'en finit pas

On a beaucoup parlé, comme il est normal, avion et aviation dans cet article, mais on ne peut le refermer provisoirement sans évoquer l'extraordinaire convivialité des Marquisiennes et des Marquistiens, leur accueil souriant et toujours amical (songez à ce qu'il peut être sur d'autres îles moins lointaines), leur souci constant de vous être aussi agréables qu'efficaces, leur générosité en tout qui n'a d'égale et d'inépuisable que celle de leur nature natale.

Sans oublier non plus les paysages inouïs, les randonnées remarquables, les tikis de Puamau, les plages isolées, la végétation éblouissante, les espaces surprenants Brel et Gauguin, les chevaux sauvages, les chèvres innombrables, les fruits mûrs qui jonchent la route, les cultes locaux et catholiques, les hakas permanents et tout ce qui fait la richesse incalculable de ces îles encore préservées, aujourd'hui entrouvertes aux pilotes grâce à l'Aéroclub des Marquises-Jacques Brel, dont notre héros doit se réjouir au ciel que les activités puissent, en perpétuant sa mémoire et, surtout, en accomplissant sa dernière volonté, permettre aux aviateurs de reprendre ses vols, trop tôt interrompus.

Avec la « Promesse Brel » chantée partout aujourd'hui en Europe par Arnaud Askoy (5 000 fans de tous âges à l'Olympia en octobre 2023) et qui pourrait connaître un apogée le 19 novembre 2025 lors de l'arrivée conjointe à Atuona du voilier mythique de Brel, l'Askoy II, sauvé des eaux et restauré par la même équipe que celle du « Jojo », l'atterrissage du « Jojo » bis, en cours de remise en vol par l'Amicale des Ailes anciennes-Jean-Claude Calvet de Villeneuve-sur-Lot, et une escale dédiée de l'Ara Nui V.

Si « gémir n'est pas de mise aux Marquises » comme il l'a chanté dans l'une de ses dernières poésies musicales, le plaisir sera de mise aux Marquises l'an prochain pour la célébration festive des cinquante ans, jour pour jour, de son accostage à Hiva Oa le 19 novembre 1975. En espérant vivement que nos amis pilotes y trouveront le leur en étant de la partie, sol et vols. ✚