

Petit journal de mon voyage en juin 2012.

Comme tous les ans, nous faisons un voyage en avion léger. En fait, nous en faisons plusieurs, mais je parle ici du voyage qui dure au moins une semaine. Ce n'est pas pour frimer, mais ce voyage d'au moins une semaine me marque davantage que les sorties de 2, 3 voir 4 jours (qui sont magnifiques aussi, en général).

Le projet :

Celui-ci était initialement prévu pour faire un tour du Cap Nord, le point de l'Europe le plus au Nord. Mais après avoir fait une « étude » un peu plus approfondie, le choix s'est arrêté sur un voyage qui nous mènerait à partir de Biarritz à La Baule, Rotterdam, Rostock, Berlin, Munich, puis retour à la maison.

J'avais arrêté la période du 12 au 22 juin inclus, soit 11 jours. Ma particularité : je ne peux pas prolonger ou décaler cette période pour quelque raison que ce soit, ce qui est en principe peu compatible avec le vol VFR.

Lundi 11 juin 2012 :

Ca commence mal. En effet, Jean-Michel devait convoyer le PT à Nogaro pour une 50 heures. Alain avait concocté cela au petits oignons pour que je puisse disposer d'un plein potentiel (heures de vol prévues : entre 20 et 25). Manque de bol, la météo n'a pas permis de se rendre à Nogaro.

Nous sommes donc convenus que j'amènerais le PT à Nogaro dès que possible pour démarrer mon voyage à partir de là.

Mardi 12 juin 2012 :

Hier ce n'était pas terrible, aujourd'hui c'est pire !

Aéroweb, coups de fil à Gilles ou Karine, scruter le ciel pour voir si une fenêtre se présente : que dalle ! D'un commun accord entre Gilles et ma pomme nous décidons vers 16h LT de reporter le convoyage au lendemain, il fera meilleur coté MTO, normalement !

Nous avons donc passé la journée au club en attendant cette fameuse fenêtre qui n'est jamais venue, bien entendue.

Anecdote : mon épouse ayant oublié ses lunettes de lecture est repartie les chercher. Ayant besoin de mon ordinateur qui était encore dans la voiture je l'accompagne pour le récupérer avant qu'elle ne parte. Voilà Madame partie et moi dehors sous la pluie sans pouvoir entrer au club car mon badge se trouvait dans mon portefeuille au club. Heureusement que Roland est arrivé vite après.

Bon, le bon coté est que je puisse affirmer que l'annexe est ouvert et que la cuisine est toujours aussi bonne (private joke).

Je pensais rentrer dormir chez moi, mais ma moitié n'était pas d'accord. Pourquoi faire 45 min. aller et 45 min. retour alors qu'un hôtel nous attendait à 5 min. du club ? L'idée n'était pas idiote, aussi nous prenions une chambre d'hôtel à coté. Ca c'est le

bon coté de l'histoire.

Mercredi 13 juin 2012 :

La journée commence mal.

Le mauvais coté de l'histoire est celle-ci : le matin, après avoir pris le petit déjeuner, nous descendions les escaliers (en béton peint) mouillés par la pluie. J'avais notre sac de voyage de 23 kg, mon ordinateur portable sur l'autre épaule et un sac avec je ne sais quoi dans la main gauche. C'est à ce moment précis que ma saloperie de pompe décide de glisser sur cette saloperie d'escalier en béton peint et mouillée.

J'ai donc fait une salto, presque mortale et mémorable. A la question de ma femme inquiète (de voir ses vacances terminées) : « tu t'es fait mal ? », j'ai donc répondu « non, mais on verra dans quelques jours ! ». Et j'ai vu 2 jours plus tard ! Nous arrivons donc au club vers 8h LT. Aéroweb, SIA, etc. Ah, oui, café aussi.

Mal barré. Je fais une sieste précoce entre 10 et 11h. Coups de fil à Gilles. Toujours aussi pourri à Nogaro, on verra l'après-midi.

Midi : ça a l'air de s'arranger un peu coté ciel. On voit bien un barrage de pluie dans le 074 de BTZ, mais avec un peu de bol et de calcul, on pourrait passer entre 2 passages. Allez, c'est partie, si ça ne passe pas, on fera demi-tour.

L'avion étant préparé, chargé, le départ est rapide.

Une fois en l'air ça n'a pas l'air trop mauvais. La visibilité y est, le plafond aussi, mais c'est quand même assez confortable pour un vol local. Je traverse les zones de Dax avec la bénédiction du contrôle et je quitte la fréquence pour Nogaro.

En s'approchant du terrain (que je ne voyais pas encore) je me rend compte d'un petit problème. En effet, alors qu'il fait pas beau mais avec une visi de 10 kilos facile dans toutes les directions, la petite vallée où se trouve Nogaro est couverte par En effet, par quoi ? Vu comme ça, je dirais que c'était une mise en scène par un cinéaste : un « nuage » pile-poile au dessus du terrain (enfin au dessus du terrain, le village et ses environs). Diamètre estimé disons 3 kms.

N'empêche que je vois le terrain et au moment de faire ma reconnaissance, plouf, plus de terrain...

Résultat : j'ai tourné pendant un quart d'heure autour de Nogaro avant de pouvoir me poser (vérifiez le carnet de route : LFBZ - LFCN : 1h00 !).

A l'arrivée à l'atelier, Gilles, Karine et leur personnel venaient d'arriver en m'accusant que j'étais responsable de la terrible averse qu'ils venaient d'essuyer.

Gilles m'ayant promis que le PT serait prêt pour le lendemain 10h LT, nous avons pris une chambre d'hôtel juste à coté du terrain (2 min. à pieds). Je peux le recommander : excellente prestation hôtelière et le restaurant n'est absolument pas dégueulasse, bien au contraire ! Même pour un repas de midi en attendant l'avion, un menu du jour tout à fait complet et copieux à 13€, difficile de trouver mieux !

Détail à ne pas oublier : Gilles et Karine nous ont prêté leur véhicule pour le reste de la journée (nous avons préféré marcher un peu, mais c'est le geste qui compte).

Jeudi 14 juin 2012 :

Après une bonne nuit de sommeil, un bon petit déjeuner, nous voilà vers le terrain.
Nous arrivons à 9h30, juste au moment où Gilles revient avec le PT après un essai de roulage. Petite vérification de l'avance (si j'ai bien compris) et 15 minutes plus tard l'avion est à moi. Je récupère les papiers qui vont bien et zou
Nous faisons les pleins au club et partons avant que le R22 de l'aéroclub nous barre la route (sympa le FI-H, d'ailleurs c'est lui qui m'a fait les pleins).
En route pour La Baule où nous devrions déjeuner et surtout faire le plein.
Du Cavok de chez Cavok, tous les contrôles (même Mont de Marsan;-)) sont sympas et me laissent faire. Posé sans problème à La Baule (un vent un peu casse couilles quand même), les pleins devront attendre le retour de l'Afis. Pas de souci, nous allons boire un coup au bar et surtout pisser un coup ! Surprise, bien que tout est ouvert, nous ne pouvions pas manger, faute d'avoir prévenu. Faut le savoir ça !
Entre temps, je dépose mon plan de vol au BRIA par téléphone (franchissement d'une, voir deux frontières dans ce cas précis, dont tout le monde s'en fout, mais bon).
Les pleins faits 15 min. avant l'heure officielle, taxes réglées et après les embrassades des barmaids, nous voilà au décollage pour Rotterdam.
Cette deuxième partie du voyage de la journée sera plus complexe. Le temps se dégrade comme prévue, la visibilité est raisonnable (disons entre 10 et 5 kilos), mais le plafond est parfois très bas. Cela m'oblige à contourner les bleds et surtout les zones Roméo. La météo s'y mettant aussi avec de la pluie m'obligeant à contourner les averses les plus denses, le contrôle m'est d'une grande aide. C'est vrai, je m'en serais sans doute tiré tout seul, mais je tire mon chapeau aux contrôleurs d'info qui ne sont pas obligés de me donner toutes ces informations, mais qui le font quand même ! Merci Mesdames et Messieurs !
La Baie de Somme



Bref, ça se passe pas trop mal. Le passage à la frontière belge fait chier le contrôleur belge car son collègue français ne m'a pas transmis la bonne fréquence.

A partir de ce moment, c'est le bonheur complet.

La côte belge et le terrain d'Ostende



Je transite, comme je souhaite, sous 7000, altitude 2000ft, sans que l'on me demande quoi que ce soit.

Des écluses construites après les inondations de 1953



C'est juste au point de report VFR H de Rotterdam que je rentre en contact avec le contrôle.

L'atterro sans problème, follow-me, handling (obligatoires et CHERS), les pleins.

Autre anecdote : Né à Rotterdam (chacun ses défauts), grandi à coté de cette piste sans pouvoir y accéder, depuis que je vole, je rêvais d'y atterrir. J'avais donc demandé à ma moitié préférée de filmer l'approche et l'atterrissage. Manque de bol : la caméra et le chip étaient pleins au moment de l'arrivée... donc pas de vidéo de mon seul atterro à Rotterdam.

Merde.

Bon j'ai quand même pris une photo avec mon téléphone de l'alti au parking et au bon QNH : - 16 ft.

La navette du prestataire nous amène à l'hôtel à peine un kilomètre plus loin. Coup de bol, il y a de la place (les hôtels d'affaires sont ici souvent complets sur semaine). Chambre convenable. Nous décidons de nous reposer un peu et de dîner à l'hôtel. La ville, on connaît ! L'atterrissage à Rotterdam c'était juste pour me faire plaisir, pas pour visiter la ville ! En début de soirée nous allons au bar boire un coup. Là nous décidons de ne pas manger au restaurant, mais des bricoles au bar ; pas bon pour la ligne, mais celle-ci est déjà mal en point. Quelque temps et quelques bières après nous allons à la chambre. Je regarde la météo ; la prévision n'est pas terrible ... On verra demain-matin.

Vendredi 15 juin 2012 :

Le lendemain, avant le petit déjeuner, je regarde dehors. C'est la cata : il pleut horizontalement. Après le petit déjeuner, je regarde les TAFs. C'est foutu pour aujourd'hui. J'obtiens une chambre pour la journée, mais nous devons changer d'étage. Pas grave. Nous allons donc visiter la ville qui m'a vu naître. Ça fait une bonne dizaine d'années que je n'y étais pas (excepté les visites à ma mère malade), elle a bien changé ! Après des promenades en transport public, une bière à gauche, une autre à droite, la visite des magasins (enfin, ma femme, pas moi), on casse la croûte à une manière dont j'avais oublié l'existence : 3 harengs dans la rue, des patates frites au stand, une croquette à la viande au bar, etc. Le soir on mange indonésien (ancienne colonie néerlandaise donc on connaît), ça faisait très long temps. Après une dernière chope, météo. Pas fameux ! On verra demain !

Samedi 16 juin 2012 :

Toujours cette météo de merde qui nous barre la route !

Après le petit déjeuner nous décidons d'aller à Delft. Ça doit faire 40 ans que j'y étais pour la dernière fois. Jolie petite ville. Quand il fait beau. Car là il pleuvait des cordes ! A tel point que mon coupe vent n'était plus vraiment étanche (normal). A la quête d'un blouson léger et étanche. Ça nous a occupé un bon moment. Midi, on casse la croûte et on rentre à l'hôtel. Le temps semble s'arranger un peu. On regarde les METAR et les TAF et les autres sites de prévision. Ça nous donne de l'espoir pour demain. Nickel, on fait un petit tour au centre-ville, je mange encore quelques harengs

et nous décidons de dîner à l'hôtel. Agréable soirée avec un barman bavard mais sympa.

Les papiers pour la branche Rotterdam - Laage sont prêts depuis 3 jours, les cartes aussi. Bonne nuit !

Dimanche 17 juin 2012 :

Au réveil je regarde d'abord dehors. Ouf, ça semble aller. Je regarde les prévisions et les situations des terrains en route et de destination. Je décide d'y aller, si on n'arrive pas au bout on ira ailleurs.

Petit déjeuner, douche, bagages, coup de fil au handling qui vient nous chercher illico. Terminal GA



Dépose du plan de vol : nous allons à Rostock, Allemagne, mer Baltique. On se posera sur le terrain militaire de Laage. Le handling s'en occupe, nous mets au petits soins dans des fauteuils en cuir très confortables. En attendant elle me remet un dossier météo (que j'avais déjà fait moi-même). Le plan de vol accepté, je règle la note. J'aurais préféré une chaise en bois : taxes et autres frais de l'ordre de 70€, le handling 130€. Bon, dans le handling est compris 3 a/r hôtel avec leur véhicule (j'avais oublié les VACs dans l'avion), mais quand même.

Je prépare l'avion. Heureusement je l'avais attaché ! Mais le câche-pitot avait quand même disparu avec le vent.

Demande de mise en route, chauffage, roulage, point fixe.
Roulage pour le point fixe



Transpondeur 7000, puis sortie NW 1000 ft mandatory. On me demande quelle route je compte prendre. Le plan de vol sert en effet uniquement quand on te perd, ils ne le regardent même pas. Je suis donc le trait de côte à 1000 ft. Que dire. Il y avait de la visi par moment, un peu de vent du NO. Ça secouait un petit peu, mais il n'y avait pas suffisamment de trous pour que je tente le on top, ne sachant pas ce que nous allions rencontrer. Et puis, nous voulions aussi regarder d'en haut cette côte que nous connaissons si bien.

Elle a un peu changé, le courant de la mer du Nord ayant fait son travail. L'homme sans doute aussi pour la protéger. Bref, c'était bien agréable.

Le plat pays ...



En arrivant à Den Helder (port militaire) la météo se dégradait sérieusement. J'aurais voulu faire les îles (Texel, Ameland, etc), mais finalement j'ai continué à suivre le trait de côte vers l'Allemagne. Pas une seule fois j'ai été en contact avec un SIV ou Contrôle, excepté Rotterdam qui m'a donné le transpondeur 7000 et m'a mis en garde pour un terrain vélivole. J'ai bien tenté le « Dutch Mil », mais sans succès. Arrivant à la frontière allemande, ça a bien duré 5 min avant que j'arrive à avoir un contact, donc 10 - 15 Nm après la frontière. Il faut savoir qu'un plan de vol pour aller vers l'Allemagne n'est pas obligatoire si le pays de partance ne l'exige pas (pas le cas ici puisque le Pays bas l'exige). Très gentil le monsieur. Il me demande d'où je viens et où je vais. Je lui raconte tout ça. Pas de trafic à signaler.

Un terrain militaire dont j'ai oublié le nom, juste après le passage de la frontière



A l'approche de Hambourg on me bascule sur l'approche. La dame me demande si je veux contourner ou aller tout droit. Et puisqu'un avion est fait pour voler droit, on continue. Aucun souci, je transite à 1 200 ft sur la ville de Hambourg. Une fois elle me demande un changement de cap, libéré 3 minutes après. Faut dire, c'est magique, mais il ne faut pas que le ventilateur devant s'arrête ...

Hambourg à 1 200ft



Après Hambourg, qui n'est pas petite, je passe à nouveau sur le SIV, qui lorsque je m'approche de Laage me lâche pour passer avec les militaires.

Le contrôleur est ravi de m'entendre. Il me demande d'où je viens et ce que j'ai comme avion, car il n'avait pas compris le modèle. Je répète donc « Robin 500 » (c'est comme ça que l'on nomme un DR500 en langue aéronautique anglaise). Donc la question qui suivait c'était « Vous êtes un hélicoptère ? ». J'avais compris qu'il confondait avec l'hélico Robinson.

Voilà qu'arrive Laage, posé, pas cassé.

Formalités inexistantes, pourtant c'est un terrain contrôlé civil/militaire. Le taxi est appelé qui nous conduit vers un hôtel qui a encore des chambres de libre en plein centre ville.

Laage, dernier virage



On fait un tour, on s'arrête pour boire une chope, manger une petite chose. Le soir on trouve un petit restaurant. Ca n'avait pas de gueule, mais la qualité était là.

L'hôtel était excellent, mais trop luxe et pourtant pas cher. J'étais déçu par la ville, mais après réflexion, c'est assez logique. Avant et pendant WWII il y avait les usines Henkel. Les Alliés on tout fait pour freiner la production des avions et plus tard les V1. L'ancienne ville a été rasée par les bombardements, une nouvelle y est née, mais sans âme, évidemment.

Le soir dans la chambre je prépare la prochaine branche et je tombe sur le dossier météo que le handling de Rotterdam m'avait préparé. J'y jette un coup d'oeil et je vois que j'ai les cartes de vent jusqu'au niveau 400 ! Pour en finir avec Rotterdam, je reçois quelques semaines plus tard une facture pour les taxes « en route » ... Nous décidons de repartir le lendemain pour rattraper un peu le temps.

Lundi 18 juin 2012 :

Une fois de plus la météo n'est pas bonne. J'ai d'ailleurs vu du 10e étage de l'hôtel s'éclater un orage sur la ville d'une violence inouï : en quelques minutes il y avait 20 cms d'eau dans les rues (que je ne voyais plus au plus fort de l'orage). Ca durait 10 - 15 minutes. Après il n'y avait plus que les sirènes que l'on entendait.

On a glandé un peu près du port. Anecdote : en buvant une chope j'ai vu passer les camions rouges du Cirque PROBST (le patron de Locavions s'appelle PROBST). Le soir un excellent restaurant à poissons. Nous réfléchissons sur notre voyage. Normalement j'avais prévu d'aller à Berlin après Rostock. Mais là, ça commence à être serré ! En effet, parti jeudi 14 au lieu de mardi 12, de Rotterdam le dimanche 18 au lieu de vendredi 15, ici au moins 1 jour, ça fait 5 jours dans le baba. Après réflexion nous décidons de faire une croix sur Berlin (3e fois dans mes tentatives d'y aller) et d'aller directement à Munich. Préparation, demande PPR : refusé, sans motivation. On cherche un autre terrain que l'on trouve : Ingolstadt.

Mardi 19 juin 2012 :

En voulant aller à l'avion, la douane décide de nous contrôler : ma femme (pax) à gauche, moi (personnel navigant) à droite. En principe c'est comme ça la législation européenne, mais c'est la première fois que je la vois appliquée. Le douanier me signale que j'aurais du signaler le canif dans mon sac de vol. Bon, on le fera la prochaine fois.

Pas de ZIT en Allemagne



Le vol se passe bien avec une météo agréable. Ingolstadt, où se trouve le siège social d'Audi, a un terrain militaire/civil. Les militaires volent pas mal, le civil est quasiment exclusivement utilisé par Audi. Et moi. Deux pistes parallèles. Pas loin de la petite ville

charmante. Nous avons une fois de plus du rester 1 jour de plus ici (au lieu de repartir le lendemain), mais nous ne regrettons rien. Quelques petits musées intéressants, bons restaurants et pour une ville un calme étonnant.

Dernier virage Ingolstadt



Le Danube



Jeudi 21 juin 2012 :

Il y a un plafond assez bas, mais qui semble monter au vu des Metars sur ma route prévue pour Auch. Préparation des documents. Un chauffeur de taxi épaté qu'il transportait des pilotes privés et qui n'arrêtait pas de poser des questions. Du coup il est resté pour nous voir décoller.

Une fois arrivé au terrain, j'ai réglé ma taxe et le parking (< 10€) et l'essence que j'avais pris l'avant veille. Et là, surprise ! Ni ma carte Visa, ni celle de ma femme fonctionnaient dans le terminal de la carte bancaire. Que faire ? Or devant la solution trouvée par le gestionnaire, je suis resté sur le cul : « tu n'as qu'à payer une fois rentré ». Il y avait quand même pas loin de 500€ il me semble.

Préparation de l'avion. Le captain et son copi d'Audi viennent nous voir pour nous saluer et regarder l'avion. Sympa.

Au décollage, au lieu de prendre le cap prévu sur un VOR, on m'a dit de virer au Nord jusqu'au Danube car il y avait un feu de forêt sur ma route et j'allais gêner les pompiers du ciel. Pas de souci.

Le plafond montait en effet un peu, mais le sol aussi ...

Les obstacles montent



Après une heure de navigation j'ai failli faire demi-tour ou me dérouter. Au fond de la vallée, là où je devais prendre la décision de prendre le cap inverse ou non, ça allait

mieux et après quelques nautiques je pouvais monter davantage pour trouver un Cavok une fois le Rhin dépassé.

Mais Auch ne serait pas encore pour aujourd'hui.

Trouvant des orages sur ma route, j'ai décidé de m'arrêter à Roanne.

Finale Roanne



Pendant que je causais avec l'Afis, les membres de l'aéroclub local sont venu me dire qu'ils avaient hangaré mon DR500 à cause des orages qui s'approchaient sérieusement. Si nous pouvions rendre ce genre de services à Biarritz ...

J'ai pu admirer le magnifique Stearman, complètement restauré. Il est à louer et on peut recevoir des leçons dessus.

Joli petite ville bruyante, bon hôtel et bon restaurant.

Vendredi 22 juin 2012 :

Le lendemain Cavok de chez Cavok.

Préparation de la machine, les pleins d'abord.

Je mets en marche le moteur. Zut, j'ai oublié de mettre le casque. Il est où mon casque ? Finalement je le retrouve par terre derrière l'avion, cassé en deux, soufflé par l'hélice (je l'avais oublié sur l'aile où je l'avais posé pour faire de la place dans la cabine). Heureusement je prends toujours un 2-è casque avec moi.

Le transit du Massif a été juste. Si j'avais du Cavok au départ, c'est devenu un peu

crapoteux par la suite, mais j'ai pu descendre une fois les montagnes derrière nous. Pour être certain de rentrer ce jour on décide de ne pas s'arrêter à Auch, ça sera pour une autre fois.

Malgré les déceptions, ça a été quand même un beau voyage. Nous n'avons pas pu faire ce que nous avions prévu, mais voyager en VFR c'est ça.