

Dimanche 19 mai 2013 :

Ayant suivi les conseils du météorologue, je me suis levé de très bonne heure pour consulter la météo. Avec ses prévisions de la veille, j'ai pu apprécier davantage les Metars et Tafs. J'en ai conclu que je pouvais risquer de poursuivre mon périple. Nous sommes partis vers le terrain immédiatement après le petit déjeuner et je me suis rendu de suite chez le météorologue. Bien entendu, avec les mêmes contraintes que la veille pour y aller. Je décide de partir.



Passage par les agents de sûreté, mais pas très contraignant. C'est la deuxième fois que je vois la séparation des pax et crew, comme il faut quoi. L'agent ne touche pas à mon Opinel. Après paiement des taxes et le parking (très raisonnables pour un tel terrain), l'acceptation de notre plan de vol, le marchaller nous emmène à l'avion, détache l'avion. Nous chargeons les bagages, je fais mon prévol. En montant dans l'avion je constate immédiatement une anomalie : le bouton de la batterie est enclenché... Et en effet, je n'ai plus de batterie ! Avec le « groupe de parc » des pompiers nous mettons en route le moteur et tout semble bien fonctionner : pas d'alarme, la charge y est, tous les instruments électriques fonctionnent. Ouf ! Que s'est-il passé ?

Cette histoire de batterie vide m'a plus que tracassé, bien entendu. Après avoir réfléchi et revu dans ma tête le film de mon arrivée j'ai trouvé la cause (pas l'excuse, il n'y en a pas) : en effet, garer, attacher, bâcher l'avion avec un vent atteignant les

25 kts n'est pas banal. Surtout quand on découvre au moment de bâcher qu'on a oublié de rentrer les volets (qui sont électriques sur le PT je vous le rappelle). Je donne donc la bâche à mon épouse qui risquait de s'envoler avec à tout moment et je remonte sur l'avion, ouvre la verrière, mets la batterie, rentre les volets et referme la verrière. Voilà l'erreur : j'oublie, sous la pression du moment due au vent fort et donc pressé, de couper la batterie.

Je vous assure que pendant les jours suivants (j'avais le temps, vous allez voir) j'ai réfléchi beaucoup comment éviter ce genre d'incidents. Il est certain que la checklist en vigueur n'est pas adaptée au cas survenu. Et je n'ai pas trouvé d'alternative. Par contre, en rentrant à LFBZ Michel m'a donné la solution, confirmée par Cyril : il suffit tout simplement de NE PAS COUPER LE FEUX A ECLATS. En effet, le pilote, metteur de bâche ou pas, voit immédiatement, en s'éloignant de l'avion ou pas, qu'il a oublié de couper la batterie ! A défaut, n'importe quelle personne sur la plateforme lui dira qu'il y a un truc bizarre. Quoi de plus simple et de plus efficace ? A moi de faire adopter cette méthode par le club !

Bref, le moteur et les instruments en marche, la clairance reçue, nous décollons pour Berlin par une route qui nous fera longer la côte belge et hollandaise de la Mer du Nord. Un petit détour qui en vaut la peine tellement c'est joli (de toutes les façons, la route menant directement à Berlin n'était pas praticable). En plus je voulais survoler les îles nordiques de la Hollande, les îles « Wadden » (les « Wadden » c'est la partie entre le continent et ces îles qui à marée basse est partiellement « à sec ». On peut alors, avec un guide fortement recommandé, traverser à pieds). Zone hautement protégée à cause de sa faune très sensible, son survol est interdit en dessous de 1500 ft.

Décollage donc, mais la visi n'est pas terrible. Ostende Approche (ou Info, c'est pareil) me demande à quelle altitude je compte transiter. Ca tombait bien car je viens de descendre de 1500 ft vers 1000 ft, ce que je signale comme altitude souhaitée. Pas de soucis. En effet, vers 1500 ft c'est pire comme visibilité. Nous transitons à cette altitude avec une visibilité entre 5000 et 8000 mètres jusqu'à 50 Nm avant Den Helder (terrain De Kooy, EHKD, militaire, à l'extrême nord du pays) où je peux monter vers les 1500 ft. Ca m'arrange étant donné les limitations de survol des Wadden.



Illustration 1:

Illustration 2: IJmuiden avec ses hauts-fourneaux

De Kooy me dit de contacter Amsterdam Info, qui ne veut pas de moi et qui me dit de contacter Dutch Mil. Qui ne veut pas de moi non plus ; je les entends, mais ils ne me répondent pas. Pourtant j'émets bien. Si le survol des 2 premières îles (Texel et Vlieland) s'est bien passé, le survol des autres a été de plus en plus problématique.





La visibilité diminuant de plus en plus, le plafond s'abaissant également, il y a eu des moments de grande solitude : quand la mer et les nuages se confondent, quand on n'a plus de terre en vue, c'est le moment de réfléchir bien et rapidement. A 5 min de la frontière allemande je contacte Bremen Info. Après les échanges habituelles, je lui demande les dernières MTO sur ma route pour Schönhagen (en fait, pour des raisons pratiques je comptais me poser sur ce terrain plutôt qu'un terrain berlinois (Tegel ou Schönfeld)).

Or, étant donné les informations MTO reçues (BKN 400 ft, OVC 800 ft, etc) j'ai décidé de dérouter, une fois de plus. Finalement Berlin ne sera pas pour moi cette fois-ci, pour la 4-ème fois !



Je fais quelques ronds au dessus des îles supposées (supposés, car je ne les voyais plus) pour déterminer la route à prendre, je contacte Groningen Approche (EHGG) et je lui explique ma situation et demande si avec un cap 150 je risque d'arriver chez lui (j'aurais pu prendre le GPS, c'est moins marrant, mais je l'aurais fait en cas de nécessité, bien entendu). La réponse est positive et à ma surprise ce cap me mène tout droit au point de report VFR X du terrain. Je ne le savais pas encore à ce moment là, mais je commençais à me douter en m'approchant du terrain. Et étant donné que X est un point VFR de sortie, j'ai cherché activement le point de report Y, correspondant au point d'arrivée par le nord. C'est alors que le contrôle me dit que je suis verticale X et que je peux prendre un cap direct sur le terrain pour la 05, chose que je ne refuse pas, bien entendu. Vent arrière main gauche, approche haute pour tenir compte du vent. Atterrissage sportif, là aussi, posé pas cassé. Je me gare devant la tour, fais mon check et coupe le moteur. C'est là que je me rends compte que j'ai oublié de demander d'annuler mon plan de vol (juste au cas où ...). Je remets donc la batterie et la radio pour vérifier cela avec la tour. Que nenni, pas de jus, aucun instrument électrique, ni radio ... Je signale mon problème à l'agent qui s'occupe de l'Aviation Générale qui fait son affaire du plan de vol et me dit qu'il contactera la permanence d'une unité d'entretien agréée sur le terrain. Je vous rappelle que nous sommes le dimanche 19 mai 2013, dimanche de Pentecôte. Ben, croyez-le ou non, moins

d'une heure plus tard j'avais un gars devant l'avion pour analyse de la situation. Ayant contacté entre temps Gilles de Nogaro sur son portable (qui a répondu se doutant que si je l'appelle un dimanche de Pentecôte c'est pas pour parler du beau temps) et avec ses instructions et informations, l'avion a été pris en charge dès le mardi (lundi de Pentecôte oblige) 6h30 pour examen approfondi. Le verdict en accord avec Gilles : batterie complètement déchargée impossible de recharger par l'alternateur de l'avion. Décision prise : remplacer la batterie par une neuve (arrivée le surlendemain!) et vérifications et tests de la batterie en rade à la maison.

En route pour l'hôtel De Doelen sur la place du marché. Excellente prestation. Le chauffeur de taxi nous a recommandé un « eetcafé » pour manger simple. Un eetcafé est un café classique où l'on peut (pas obligé) manger des plats simples, comme à la maison. Généralement de très bonne qualité, ces repas sont basés sur la cuisine de la grand-mère, plats d'autrefois et ne coûtent pas très chers. C'est plutôt pour la qualité des plats et l'ambiance que l'on y va, pas pour le prix car on y prend l'appéro et le digestif ce qui le rend aussi cher qu'un restaurant classique. Dodo pas trop tard car des navigations comme ça, ça fatigue.

Pourquoi la batterie n'a pas été rechargée pendant le vol ?

C'est la question que j'ai posé à notre atelier d'entretien dès mon retour.

En fait, lorsque la batterie est **complètement** déchargée il ne faut pas démarrer le moteur avec une source extérieure (ou à la main), mais charger la batterie en atelier, au moins partiellement, avant une tentative de démarrage. Car en effet, le régulateur de tension envoi un signal (excitation) à l'alternateur. Si la batterie est complètement vide, cette impulsion n'est pas envoyée et « la commande de charger la batterie » n'est donc pas exécutée. Si j'avais fait charger un petit peu la batterie, puis démarré le moteur avec un groupe de parc, la charge se serait produit normalement et au bout de mon vol de 2h30 j'aurais eu ma batterie pleine comme un œuf.

Je ne sais pas si tout ce que je dis est textuellement exact (je ne suis pas mécano pour un sou), mais en tout cas c'est la méthode qu'il faut appliquer. Le groupe de parc ou booster n'est qu'une aide au démarrage pour une batterie faible (on fait 2 ou 3 tentative de démarrage et la batterie s'affaiblit sérieusement : c'est le moment d'utiliser le booster).

Heureusement, les instruments électriques de com/nav etc. ont tenu pendant le vol, car les perdre lors d'un déroutement avec une MTO crapoteuse n'est pas top.

La perte des instruments aurait très bien pu m'arriver en vol. Gilles en veut pour preuve que quand j'ai allumé les feux de navigation et un phare j'ai perdu le GPS, preuve que je n'étais pas très loin de cette éventualité ...

Lundi 20 mai 2013 :

Lundi de Pentecôte. Bien que nous n'allions pas partir je regarde quand même la météo. Affreux, mais pas qu'ici, je vois que l'ouest de l'Allemagne, la Belgique et la France sont au même régime. Berlin, c'est Cavok ou presque ...

On passe la journée à visiter, à boire un coup à gauche, à se mettre des choses

agréables sous la dent à droite, etc.

Groningen est une belle ville que je ne connaissais pas encore, mais il faudrait qu'il fasse beau pour la visiter. Là, il pleut. Des cordes.

Mardi 21 mai 2013 :

Levé de bonne heure car je dois aller à l'aéroport pour voir la suite avec l'UEA locale et trouver un accord avec Nogaro Aviation. L'UEA, General Enterprises représentant et agent agréé de Cirrus, est une belle entreprise. Environ 80 avions en maintenance, une quinzaine de salariés, la plupart qualifiés avec les « Part » qui vont bien. Pas question de décapoter sans l'aval de Gilles. Un des responsables semble parler couramment Français, mais il n'arrivera que vers midi (ils ont un système de roulement du personnel étalé sur une douzaine d'heures par jour). Ils préfèrent attendre qu'il arrive pour contacter Nogaro. Après le coup de fil, les conseils de Gilles, l'avion est examiné avec soin, la batterie enlevée et testée. Ils ont préféré que je reste sur place bien que je ne puisse rien faire, juste « au cas où ... ». Le verdict tombe vers 15h. La batterie ne se charge pas, l'alternateur fonctionne correctement, aucun défaut sur l'avion pour le reste. On décide de changer la batterie et de tester d'une façon plus approfondie l'ancienne batterie (de 3 ans) à la maison (ça prend du temps et le chargement au moins 24h, à condition qu'elle soit rechargeable). General Enterprises promet le montage dans les heures qui suivent l'arrivée de la batterie. Libéré, je prends le bus pour Groningen. Nous voilà coincés pour au moins 2 jours. Mais de toutes les façons, la météo ne nous aurait pas permis de voler dans quelque direction que ce soit.

Suit donc la découverte de Groningen, ses bars, restaurants, expositions, etc. C'est vrai qu'il y a pire, mais j'aurais préféré Berlin, sous le soleil ...

Jeudi 23 mai 2013 :

Jour de mon anniversaire. Ca me fait une belle jambe. J'aurais préféré du beau temps. Vers 14h General Enterprises me donne un coup de fil, la batterie est arrivée, ils la montent dans l'après-midi. Du coup je vais au terrain avec le carnet de route. Le temps d'arriver ils ont déjà fait le nécessaire et testé moteur tournant. Aucun défaut n'a été détecté, l'avion reçoit son APRS et est bon pour le service. Je peux le laisser sur leur parking, c'est toujours ça de pris.

Je rentre à l'hôtel et regarde les Tafs. Pas fameux, mais peut-être y-aura-t-il un moyen de partir de Groningen dans la journée. De toutes les façons, nous avons fait une croix sur Berlin et le reste, ayant perdu trop de temps pour boucler le tout.

Retour à la maison dès que possible. On verra bien jusqu'à où nous irons.

Les 2 routes prévues sont prêtes depuis mercredi : une par l'intérieur, traversant la Belgique par les zones de Bruxelles et d'Anvers. L'autre par la côte néerlandaise et belge. Les deux routes se rejoignent sur le point E de Rouen.

Voilà, le soir on boit un dernier coup (jonge jenever), on grignote les derniers « bitterballen », demain on va partir.

Vendredi 24 mai 2013 :

Levée de bonne heure pour regarder les Metars et les Tafs. C'est pas fameux une fois de plus, surtout vers le sud. La route par l'intérieur semble la plus mauvaise, on prendra donc celle qui suit la côte. Une fois sur le terrain je décide effectivement de tenter le coup.



Nous décollons vers 10h30. La visibilité est bien au départ. Je ne voulais pas monter au delà de 1200 ft à cause des zones militaires. On traverse l'IJsselmeer (mer intérieure, coupée de la mer du Nord par une digue) sans horizon de visible, l'eau et le ciel se confondent. Je contacte De Kooy pour un transit par les points E et Z, ce qui m'est accordé. Et nous rejoignons la côte.

Travers Amsterdam et en rapport avec ce que je voyais devant moi, je demande les différentes météo sur ma route. Pas la peine de continuer, demi-tour !

Oui, mais je vais où ?

Les terrains en herbe, je n'en ai pas trop confiance avec toute la flotte qui est tombée ces dernières semaines. De Kooy, terrain militaire mais acceptant les civils, ne peut m'accueillir à cause de WIP (Work In Progress, travaux en cours). Leeuwarden est 100% militaire, sauf pour les urgences bien entendu. Il y a bien Drachten avec son petit terrain en dur, mais c'est paumé de chez paumé. Il ne reste donc qu'Eelde (Groningen) ... Retour à la case départ. Les contrôleurs un peu étonnés m'ont confirmés plus tard que j'avais bien fait de revenir. Il paraît qu'à partir de Rotterdam c'était impossible en VFR. Je ne regrette donc rien. Sans le savoir j'avais un autre avantage

de revenir sur Eelde : en cas de départ d'Eelde et un nouvel atterrissage pour cause météo, l'avion est exonéré de taxe d'atterrissage et de parking. Ce n'est pas encore au même niveau qu'en Angleterre (où tous les déroutements sont exonérés à une ou deux exceptions près), mais ça va dans le sens de la sécurité des vols. C'est encore trop peu pratiqué en France malheureusement.

Avion garé, batterie soigneusement coupée, bâché, direction hôtel. Surpris, ils nous donnent une autre chambre. Je leur explique que je ne peux partir qu'avec du beau temps et que je dois rester quand il fait mauvais. Ils ont du croire que j'avais bu pas mal pour dire des âneries pareilles.

Bien que les prévisions pour le lendemain n'étaient pas fameuses non plus, nous avons fait comme si c'était le dernier jour à Groningen, ville que j'apprécie, mais dont je repartirais maintenant sans regrets.

Donc encore un « jonge » et quelques « bitterballen » avant de se coucher et de rêver d'un Cavok jusqu'à Biarritz.

Samedi 25 mai 2013 :



Même topo qu'hier : levé de bonne heure, bon petit déjeuner pour préparer un long vol et c'est parti pour le terrain (45 min en bus quand même, mais comparé au taxi pour un A/R à 70 roros ...). Dépose de plan de vol (si jamais vous passez aux Pays Bas, choisissez le mode téléphone plutôt que le mode genre Olivia qui est une ineptie comme Olivia : par téléphone 5 min, par l'informatique 50 min., n'essayez pas de comprendre), préparation de l'avion, mise en route (tiens, la batterie est pleine), point fixe et zou, toujours la 23 et pour la même route qu'hier, la côte.

Cette fois-ci je n'atteins même pas la côte de la mer du Nord (pourtant sur le terrain ça avait l'air d'aller, voir photo ci-dessus). Avant d'entrer en contact avec De Kooy pour le transit, je décide déjà de retourner au terrain de départ. Certes, ça fait chier (et moi en premier), mais quand ça ne passe pas, ça ne passe pas ...

Coucou, le PT est de retour, ce qui n'étonne pas beaucoup la tour ...;-).

Rebelotte avec l'hôtel qui n'essaye plus de comprendre ma logique ...

Le soir, nous remettons notre procédure dite « jongs » et « bitterballen », histoire de ne pas perdre la main. Pluie tout l'après-midi.

Avec toutefois un espoir de pouvoir partir demain.



Dimanche 26 mai 2013 :

Levé pas trop tôt : la prévision était mauvaise pour le matin et elle avait raison. Petit déjeuner copieux tranquille, météo, réflexion. Pas la peine de bouger jusqu'à midi, temps pourri. Nous décidons quand même d'aller vers le terrain, de prendre la température (c'est le cas de le dire) et de prendre une décision.

Pour ma pomme, aucun problème : plus de problèmes de disponibilité professionnelle étant à la retraite depuis 26 jours, je peux rentrer quand je veux (ou plutôt quand je peux). Mais nous attendons de la famille chez nous à partir du 29. Bon, le copain à la maison ne parle pas Batave, mais il saurait quand même les recevoir d'autant plus qu'il les connait (ce sont des femelles). Mais ma moitié aimerait bien être là pour les recevoir. On a donc décidé que « si ça ne fonctionne pas » qu'elle prendrait le train pour rentrer. D'accord avec elle, bien que je ne souhaitais pas du tout rentrer tout seul (même si ma moitié n'est pas pilote), on est parti sur cette base.



Arrivé au terrain, déposé le plan de vol, mis en marche l'engin, ça ne paraissait pas terrible. Clairance SVFR, un vent décoiffant de l'ordre de 20 kts, décollage en 23. Avant d'être arrivé au point Papa je savais déjà que je ne continuerais pas dans ces conditions. C'est ce que je dis à la tour qui me dit de poursuivre pour X (j'avais annoncé une X-departure au décollage). Bien que déjà amorcé un virage vers le terrain, je reprends vers X. Au bout de 3 minutes je demande à la tour si elle avait bien capté mon souhait de retourner vers le terrain. Surprise, ce n'était pas le cas et tout le monde s'est plié pour me faire rentrer dans le circuit rapidement.

Le vent étant de 000° et 25 kts, la tour me demande la piste souhaitée. J'opte alors pour la 01, un PTU, un volet seulement, et posé comme une fleur.

Ce n'était même pas la peine de se lever pour 20 min de vol pour rien.

A l'hôtel ils ne comprenaient toujours pas, mais c'est sans importance.

Re- »jonge » et re- »bitterballen ».

Décision prise de façon ferme : si nous ne pourrions pas partir avec le PT demain, au moins jusqu'en France, mon épouse partira en train pour Biarritz dans la foulée. Tant pis pour moi. Je rentrerai 15 jours plus tard ...

Lundi 27 mai 2013 :

Depuis hier-soir c'est le bordel : la météo dite « grand public » annonce un temps pas trop mauvais, les TAFS, c'est pas terrible (c'est mieux dans ce sens que l'inverse je

trouve).

Je me suis levé de très bonne heure, j'ai consulté ce que je pouvais consulter côté météo et j'ai estimé qu'il fallait y aller très rapidement, quitte à rester coincé en route.



Décollage vers 9h30 environ avec une visi à peu près correcte. Dutch Mil me dit que les D et R sur l'IJsselmeer sont actifs. Contournement obligatoire. J'ai trouvé l'astuce : les zones R sud s'arrêtant à l'Afsluitdijk (la digue qui enferme la mer intérieure) et les zones nord commençant de l'autre côté de cette digue, j'ai survolé la digue et personne n'y a trouvé à redire.



De Kooy m'informe de l'activation de sa zone R sur la mer du Nord et me demande de prendre un cap plus au Sud. C'est ce que je fais, bien entendu.

IJmuiden, Rotterdam, Middelburg, etc., la côte hollandaise, puis belge passent comme une lettre à la poste. La visi est de l'ordre de 10 kilos (mais pas toujours ... :-)), des fois beaucoup plus.

Le ciel est quand même de plus en plus dégagé.

Allez, quelques tulipes :



Voilà, nous sommes en France.

Si ça s'arrête là, ma moitié pourra prendre son train comme elle le souhaite. Mais ce n'est pas la peine. Bien qu'un peu crapoteux, avec une visi dépassant les 10 kilos, mais pas toujours, on avance. Nous décidons de faire escale au Mans. Une directe n'étant pas possible à cause des nuisances, nous arrivons avec une base pour la 21.

Pas de resto, juste un pissoir et une machine à café au Mans. Dommage pour un joli terrain comme celui-ci ! Et étonnant avec les manifestations qui s'y déroulent régulièrement.



Une heure plus tard nous décollons en 21 pour, j'espère, Biarritz. Je quitte Le Mans pour Poitiers Info. Verticale Saumur, puis Niort. Rochelle Info et Aquitaine Info me disent que toutes les zones de Cognac, Cazaux et Mont de Marsan sont actives. Le grand bazar quoi. Un rapide coup d'oeil sur la carte m'informe que tout doit se passer bien sans encombres, négociations et contacts sous 1 000ft. Je choisis donc de voler à 800ft. Ma femme ne s'en plaint pas et de toutes les façons on ne pouvait pas voler beaucoup plus haut sans se faire tabasser grave. Je passe par Saintes Thenac, Montendre et SAU. Encore 50 minutes avant de poser nos roues sur Biarritz. On l'a fait. 6h24 de vol, ça use. A 2 ça va, mais j'ai failli le faire tout seul, ça aurait été moins drôle ...



Epilogue :

Une fois de plus la météo nous a empêché de faire le trajet envisagé. Mauvais choix des destinations à cette époque de l'année me diriez-vous. Peut-être, mais pas sûr. Il y a deux ans je crois, je suis resté bloqué 4 jours à Ostende au mois d'août. J'ai été empêché de rejoindre Berlin en juillet et en août. En juin 2013 c'était pas terrible non plus. Non, c'est tout simplement le voyage en VFR qui veut ça. Si le pilote était IFR, il aurait, peut-être, pu voler plus facilement, quoi que pendant ma « période Groningen », l'iso 0° était à moins de 4000 ft à plusieurs reprises. Alors avec un avion non-dégrivré c'est moyen je crois. Puis, le mauvais temps était plus ou moins généralisé, il suffit de regarder le nombre d'heures de vol du club au mois de mai.

Berlin (je suis un têtù, pour ceux qui ne le savent pas encore) sera sans aucun doute pour cet été, mais en direct. Ça se fera car je peux disposer de mon temps maintenant, il suffira donc d'attendre la période propice.

Les photos ne correspondent pas forcément aux phases des vols décrits (mais bien au voyage).