



Tour des Grands Lacs
du 29 juillet
au 06 août 2016

Rallye avec les deux PA28 F-GVAZ et G-LKTB

Distance : 1780 nm

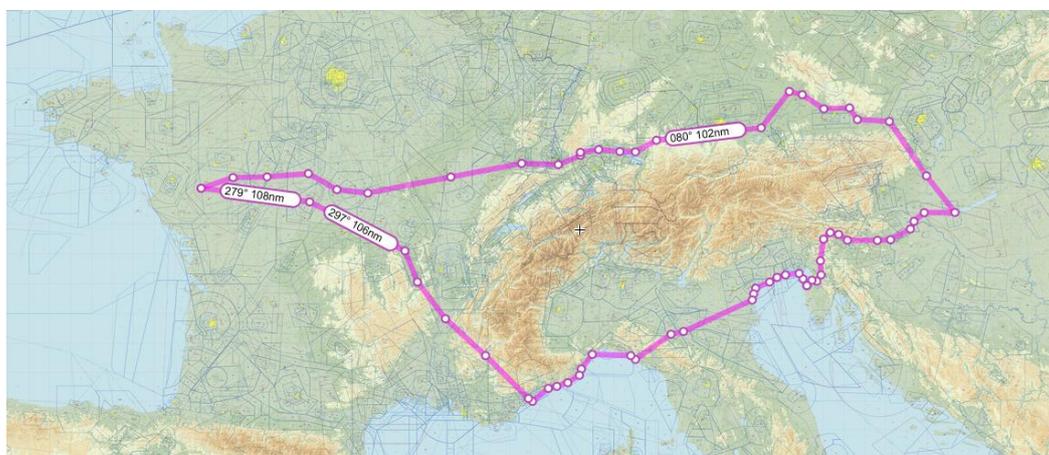
Durée : 20 heures 12 minutes pour TB ; 19 heures 54 minutes pour AZ

Participants :

Pilotes dans TB : Annick Bonamy, Eric Guegan, Daniel Poirier

Pilotes dans AZ : Nadine Paucod, Jean-Michel Paucod, Roger Fortun

Passagère dans AZ : Danielle Fortun



Objectif du voyage : le lac Balaton et ses sources thermales.

Trajet envisagé : faire le tour des Alpes du 30/7 au 6/8/16

Mercredi 27 juillet : dernière réunion de préparation

Vérification que tout est prêt:

- les cartes des pays traversés, la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Slovénie, l'Italie et la France.
- Les cartes vac des aérodromes de destination et de dégagement.
- Les contacts et autorisations, si besoin, des aérodromes de destination.

Dernier point météo : il est annoncé du mauvais temps pour l'étape du dimanche 31/07, ce qui risque de compromettre la longue traversée prévue entre Friedrichshafen et Balaton.

Nous prenons donc la décision de :

- partir un jour plus tôt (donc le vendredi 29/07 au lieu du samedi 30/07)
- ne pas voler le dimanche
- supprimer l'étape de Lausanne
- et par conséquent de modifier nos réservations d'hôtels pour le début de notre périple.

Vendredi 29 juillet matin : LFOU Cholet – LFSD Dijon

Pilote AZ : Roger

Pilote TB : Annick

Rendez-vous de bonne heure à l'aérodrome avec une météo pas idéale, plafond 700 à 800 ft, de la brume et temporairement des faibles pluies. Mais il est annoncé Few sur Dijon, ce qui est une bonne nouvelle. Sur les conseils de "Fred le routeur", nous choisissons de suivre la Loire et au besoin de remonter jusqu'à Auxerre pour éviter les reliefs. A 10h le plafond est monté à 1200 ft et nous partons direction Saumur pour rejoindre la Loire. Effectivement le plafond est bas mais la visibilité est bonne et nous pouvons donc contourner sans problème les zones de pluie. Nous cheminons ainsi sud Loire jusqu'à Nevers et là, le plafond se déchire pour devenir Few 2000 ft, nous passons au dessus de la couche fragmentée pour passer les reliefs qui nous séparent de Dijon.

Atterrissage à Dijon par beau temps sur l'ancienne base aérienne où nous roulons de longues minutes entre les alvéoles inutilisées.

Nous refuellons et pique-niquons, satisfaits du vol réalisé.

Vendredi 29 juillet après-midi : LFSD Dijon – EDNY Friedrichshafen (Allemagne)

Pilote AZ: Nadine

Pilote TB: Eric

Météo : Few 6000 ft

Nous suivons une route qui passe par la Suisse au nord de Zurich et commençons les communications en anglais. Nous volons à 2000 ou 3000 ft des reliefs sauf au nord de Zurich où le contrôle nous demande de descendre à 1000 ft sol pour rester sous les TMA ; cela nous permet d'admirer de près les collines et le Rhin. Déjà on aperçoit le lac de Constance que nous survolerons avant d'arriver à Friedrichshafen où nous devons ouvrir l'œil pour repérer et éviter l'habituel "ballon", le Zeppelin qui emmène les touristes au dessus du lac. A peine posés, nous refuellons et les formalités sont expédiées rapidement avec un personnel très accueillant. Direction le centre ville en train où nous nous retrouvons en pleine fête allemande avec bières et saucisses, ambiance vacances garantie.



Samedi 30 juillet : EDNY Friedrichshafen – EDMV Vilshofen (Allemagne)

Pilote AZ : Jean-Michel

Pilote TB : Daniel

Beau temps sur le parcours, nous contournons Munich par le sud, avec à droite le relief des Alpes, et survolons quelques lacs et autoroutes congestionnées. A Vilshofen le terrain est au bord du Danube avec une piste en contrebas d'une route comme la 03 à Cholet mais avec quelques arbres dans l'axe.

Vitesse maîtrisée et pente forte = bel atterrissage.

A la question, pourquoi ne coupez-vous pas les arbres ? La réponse est : si on coupe les arbres, les pilotes accrocheront les camions qui passent sur la route. Ce n'est pas faux !

Nous faisons les pleins des avions et déjeunons sur place avant une demi-journée de quartier libre à visiter la ville.



Dimanche 31 juillet

Temps gris comme attendu ; nous partons en train visiter Passau, la ville aux trois rivières, frontière avec l'Autriche.

Grosse surprise à Passau où nous rencontrons notre ami Gérard (pilote qui nous a donné le virus des voyages) en balade à vélo avec des proches, le long du Danube.



Lundi 1er août : EDMV Vilshofen – LHSM Heviz Balaton (Hongrie)

Pilote AZ : Roger

Pilote TB : Annick

Météo : Few de 1000 à 2000 ft sol.

Deux routes possibles, au sud de Vienne avec du relief à 4000 ft avec des sommets à 5000 et 6000 ft ou au nord de Vienne en suivant les plaines.

La météo annonce du Few à 1000 ft sol évoluant 2000 ft sol ; nous décidons donc de passer par le relief pour la beauté des paysages, avec la consigne de passer au dessus de la couche si les sommets sont accrochés. Début de vol sous les nuages en longeant les méandres du Danube, nous passons la CTR de Linz, AZ en passant au nord et TB en la traversant avec contact radio pour l'exercice. Arrivés près des TMA de Vienne, nous cheminons au sud comme convenu, le relief monte mais le plafond aussi. AZ passe au plus proche des TMA entre les sommets et les nuages ; TB, qui suit une route plus à droite, voit les sommets au loin accrochés par les nuages. Dans un trou bleu, TB passe au-dessus de la couche, avant de redescendre vers Neunkirchen après avoir passé les plus hautes crêtes. Le relief descend progressivement à l'approche de la frontière hongroise et soudain après une dernière falaise, c'est la grande plaine de la Hongrie jusqu'au

lac Balaton. Grand beau temps, les contrôleurs sont détendus et nous autorisent un survol du lac avant l'intégration. La piste fait 2 500 m et on nous demande de sortir par le dernier taxiway en bout de piste ; pour éviter un roulage sans fin, nous nous posons long après un vol plané au-dessus de la piste de presque 2 km. L'aéroport est désert mais le service rapide et efficace.



Après le déjeuner, nous visitons Keszthely (château, bords du lac ...).

Mardi 2 août

Journée détente, grasse matinée, étude de la météo et "nav" du lendemain, dépôt des plans de vol par téléphone. Après-midi aux thermes d'Heviz dans une eau à 34° au milieu des nénuphars.

Mercredi 3 août : LHSM Heviz Balaton – LJBL Lesce Bled (Slovénie)

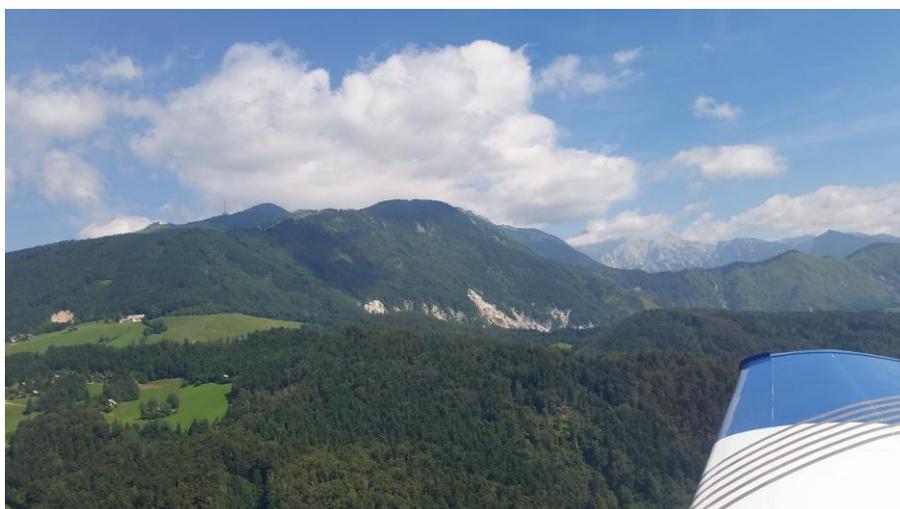
Pilote AZ: Nadine

Pilote TB: Eric

Météo: Few 5000 ft

En Hongrie, route directe au point frontière ; puis en Slovénie, route VFR imposée passant à l'écart des TMA de Maribor et de Ljubljana, mais sur des parties de relief intéressantes à une altitude de 2000 ft. Maribor contacte un trafic, même route sens opposé même altitude, et lui demande s'il peut monter à 4000 ft, celui-ci ne le souhaite pas et nous proposons au contrôle de Maribor de monter à 4000 ft. Notre proposition est acceptée et nous nous faisons un copain contrôleur. De notre côté, nous sommes bien contents de monter pour passer au dessus des turbulences. La route se poursuit idéalement jusqu'à l'approche de Ljubljana qui nous demande de descendre à 1000 ft sol. Dans une zone montagneuse, nous nous retrouvons à faire du saute-mouton sur les collines et dans les vallées.

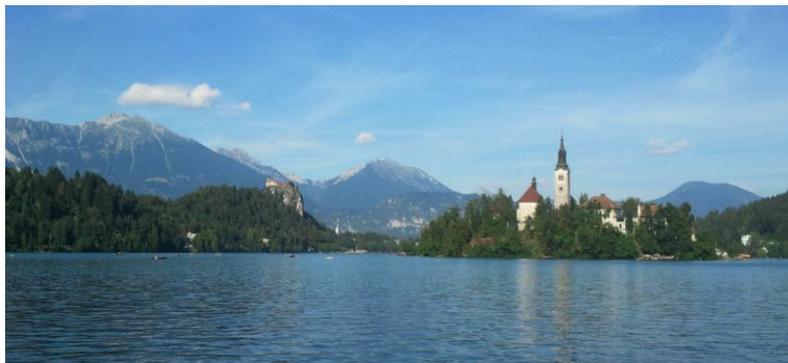
En débouchant sur la plaine de Ljubljana nous devons rester en dehors de la TMA et donc longer au plus près la colline tout en restant à 1000ft sol. Nous volons donc plus bas que les chalets !



Arrivée à Bled juste avant le départ des planeurs, l'endroit est magnifique. Pleins des avions et des pilotes au restaurant du terrain.

L'après-midi, balade autour du lac, 8,5 km , avec petite baignade.

Le soir, concert au bord du lac, où, si nous l'avions su avant notre départ, nous aurions pu saluer Pierre-Marie, non seulement pilote de l'ACPC, mais aussi trompettiste du groupe Malted Milk, qui accompagne la chanteuse américaine Toni Green sur scène ...



Jeudi 4 août matin : LJBL Lesce Bled – LJPZ Portoroz (Slovénie)

Pilote AZ : Nadine

Pilote TB : Daniel

Météo : Cavok

La météo très favorable nous permet de prendre la route directe qui passe par les hauts sommets à 5000 ft. Après une montée à 6500 pieds en survolant le lac de Bled, la navigation se passe sans problème. Petite surprise à l'arrivée, c'est la piste 33 en service, c'est à dire face à la mer avec une finale qui longe une colline plus ou moins perpendiculaire à la piste, c'est donc une sorte de PTU que nous réalisons. Daniel aura la chance de suivre un avion-école qui lui montrera la route.

Accueil très convivial et chaleureux à Portoroz avec la traditionnelle grappa à l'arrivée, ensuite direction Piran en taxi pour une plongée dans la mer adriatique suivie d'un restaurant et d'une courte visite de la ville, puis retour au terrain pour l'étape de l'après midi.



Jeudi 4 août après-midi : LJPZ Portoroz – LIDE Reggio Emilia (Italie)

Pilote AZ : Jean-Michel

Pilote TB : Daniel

Météo : Cavok

Dépôt des plans de vol par téléphone avec un interlocuteur qui ne comprend pas pourquoi nous voulons 2 plans de vol alors que nous volons ensemble. Ce sera donc un seul plan de vol pour les 2 avions et nous volerons en patrouille, le premier avion faisant la radio, le second ne communiquant pas et suivant le premier. Nous choisissons un étage de 500 ft et le TB essaie de garder le contact visuel avec AZ. Après un court survol maritime, nous longeons la côte italienne en passant tout près de Venise Lido. Au point Chioggia, nous prenons le cap de Reggio Emilia en survolant la plaine du Po.

Très bon accueil à l'aérodrome où les pleins et les formalités sont vite réglés.

Depuis plusieurs jours, nous surveillons l'évolution d'un front froid qui est positionné sur le sud de la France pour notre étape du vendredi. La mauvaise météo est confirmée, avec des vents à 95 km dans le sud et des orages sur le golfe de Gênes. Nous décidons donc de passer 2 nuits à Reggio Emilia pour laisser passer le mauvais temps. En contre-partie, nous ferons un retour direct à Cholet le samedi.

Vendredi 5 Août

Journée repos avec préparation des "nav" du samedi, le beau temps est annoncé mais aussi encore du vent sur la vallée du Rhône et le Massif Central. Un arrêt à Cannes s'impose pour un premier refueling et un deuxième est recherché. Nous contactons les aérodromes par téléphone : Mende nous déconseille de venir ou alors avec de bonnes ceintures et bretelles car cela va secouer fort, Aurillac a un meeting aérien avec les Cartouches Dorées, Vichy a un championnat de France de parachutisme, ce sera donc Roanne où il y a tout ce qu'il faut. Nous ferons donc Reggio Emilia - Cholet via Cannes, Roanne et Châteauroux pour équilibrer les temps de vol.

Dépôt des plans de vol pour le lendemain et visite de la ville.

Samedi 6 août matin : LIDE Reggio Emilia – LFMD Cannes

Pilote AZ : Jean-Michel

Pilote TB : Eric

Météo : Cavok

Au réveil, il reste quelques nuages sur Reggio Emilia avec des gouttes de pluie mais au nord-est il fait beau comme prévu.

Après regonflage des pneus des deux avions, nous partons à 10h en passant au dessus de la chaîne des Apennins où un vent favorable nous fait avancer jusqu'à 147 kt. Il nous faut monter à 6000 ft pour éviter les turbulences, nous arrivons rapidement sur la mer et passons toujours à 6000 ft au large du terrain de Gênes dans la TMA ; les contrôleurs sont sympas. Arrivés au point Savona, nous suivons la côte en direction de Cannes. Nous poursuivons le transit côtier à 1000 ft mer puis 500 ft mer au large de Nice où nous croisons les traditionnels hélicoptères, un à droite un à gauche !



L'arrivée à Cannes est chargée, il y a beaucoup de monde dans le circuit et sur les taxiways, la station d'essence est saturée et on nous envoie patienter sur un parking.

L'ambiance est tendue à la station-service avec le personnel au sol, nous décidons de repartir aussitôt les pleins effectués, et de manger les sandwiches dans l'avion pendant le vol à destination de Roanne.

Samedi 6 août après-midi : LFMD Cannes – LFLO Roanne

Pilote AZ : Nadine

Pilote TB : Daniel

Météo : Cavok

Nous décollons pour une directe vers Roanne en passant sur le relief, les zones ne sont pas actives, nous montons à 7000 pieds.

Nous survolons les Alpes jusqu'à la vallée du Rhône vers Valence sans rencontrer de vent contraire fort. Au loin, des nuages apparaissent qui semblent former un plafond vers 5000 ft, nous prenons la météo de Saint-Etienne qui annonce Few 4000 ft. AZ reste au dessus des nuages tandis que TB passe dessous en suivant les vallées vers Roanne.



A l'arrivée à Roanne, entre les planeurs et les parachutistes, très bon accueil et pleins vite faits. Vive les petites plateformes, nous ne regrettons pas notre choix. Le personnel nous permet de nous installer dans les locaux pour finir notre pique-nique. Il reste encore 2 heures de vol pour rejoindre Cholet ; nous devons donc repartir.

Samedi 6 août après-midi : LFLO Roanne – LFLX Châteauroux Déols

Pilote AZ : Roger

Pilote TB : Annick

Météo : Few 6000 ft

Vol sans histoire jusqu'à Châteauroux où le contrôleur nous annonce la 21 en service à notre grand étonnement car nous nous attendions à un vent du nord. En finale, le contrôleur nous annonce un vent de 340° à 10kt, il insiste pour que nous lui confirmions le vent et là nous réalisons qu'il nous fait poser vent dans le dos. Avec 3 500 m de piste, cela ne pose pas de problème.

Sortie au deuxième taxiway ; nous remontons au point d'arrêt de la 21 où nous changeons de pilote et re-décollons pour Cholet.

Samedi 6 août fin de journée : LFLX Châteauroux Déols – LFOU Cholet

Pilote AZ : Jean-Michel

Pilote TB : Eric

Dernière branche de notre voyage, nous montons à 7000 ft pour passer au-dessus de la couche d'inversion et voler dans un temps très calme, silence dans l'avion !

A 19h00, AZ se pose à Cholet, suivi de TB après une journée de plus de 7 heures de vol et un voyage de 1780 Nm avec une vingtaine d'heures de vol et une moyenne de 34 litres / heure.

Ce voyage que nous avons appelé "Tour des Grands Lacs" porterait mieux en définitive le nom de "Entre Lacs et Montagnes".

Dimanche 7 août matin :

Nettoyage des avions

Le mot de la fin ...

Une des grandes difficultés de la préparation d'un tel voyage est la gestion des potentiels moteurs des avions.

Donc un grand merci à tous ceux qui ont fait en sorte que les PA28 soient prêts juste avant notre départ. Sans leur anticipation et gestion efficace des maintenances, nous n'aurions pas pu réaliser notre voyage.

Merci également à « Fred le routeur » pour ses précieux conseils et connaissances des routes et aérodromes européens.