



## Voyage à Prague et Berlin

du samedi 21

au samedi 28 juillet 2018

### **Rallye avec le PA28 F-GVAZ et le Cessna 172 F-GAXZ**

(+ un A/R Cholet-Orléans avec le PA28 F-HKTB)

Distance : 1635 nm    Durée prévue : 18 heures

#### Participants :

**Pilotes dans XZ : Philippe Cailleau, Gilles Foex, Xavier Manceau**

**Passager (et caméraman officiel) dans XZ : Armand Foex**

**Pilotes dans AZ : Pascale Fougerouse-Bigot, Nadine Paucod, Jean-Michel Paucod**



**Objectif du voyage :**  
Prague et Berlin

### **Mercredi 18 juillet : dernière réunion de préparation et analyse de la météo pour le jour du départ**

Pas de départ à anticiper le vendredi car la météo s'améliore le samedi puis le dimanche. Même si du mauvais temps va venir de Nantes dans la matinée de samedi, il n'est pas utile de prévoir un décollage très tôt, d'autant plus que, sur Verdun, le temps ne s'améliorera qu'en fin de journée. Nous allons donc partir entre deux zones de mauvais temps, suffisamment tôt sans pour autant rattraper celle qui est devant.

Cela ne se présente pas trop mal pour débiter notre périple, par contre l'arrivée le dimanche en Tchéquie est compromise : cela nous ferait traverser une zone de mauvais temps. Nous prévoyons donc de passer la nuit de dimanche à lundi en Allemagne et nous annulons une nuit d'hôtel à Ceske Budejovice. Pour l'étape en Allemagne, on préférera Giebelstadt EDQG à Coburg EDQC où la piste ne fait que 630 m.

Du côté des NOTAM, des informations nous obligent à changer les plans :

- L'étape de Bourges doit être annulée car le ravitaillement ne sera pas possible à cause du « HOP TOUR » : nous choisissons donc de nous arrêter à Orléans LFOZ.
- A Ceske Budejovice, le petit terrain initialement prévu (Hosin LKHS) accueille une compétition de planeurs et ne sera pas ouvert aux avions non basés : nous nous poserons donc sur le « gros » aérodrome LKCS.

Le vendredi 20 juillet en fin de journée, deux volontaires préparent les PA28 : nettoyage, plein d'huile, gonflage, check des caisses de matériel, gilets jaunes, un pneu et une chambre à air de secours (la crevaillon à Porto l'année précédente a servi de leçon).

Même si la météo n'incite pas à partir très tôt le lendemain, nous fixons le rdv du samedi matin à 8h (les aventures du TB montreront que nous avons eu raison).

### **Samedi matin 21 juillet : Cholet LFOU - Orléans Saint Denis de l'Hôtel LFOZ**



**Décollage avant l'arrivée du mauvais temps**

Pilote AZ : Nadine

Pilote TB : Xavier

Il fait beau mais nous voyons les nuages sombres sur Nantes devenir menaçants. Grâce à la préparation de la veille, les avions et les équipages sont prêts rapidement. Après une dernière vérification de météo, nous décollons à 08h45.

Nous retrouvons les paysages connus, l'aérodrome de Saumur, la Loire, les châteaux, la centrale de Chinon, la traversée des zones de Tours, à nouveau une centrale (Saint Laurent des Eaux) puis la plaine et pour une fois avec une bonne météo.



L'arrivée à Orléans Saint Denis de l'Hôtel, après 1h24 de vol se fait sous un ciel bleu. Nous découvrons des locaux flambant neufs, un club-house d'au moins 200 m<sup>2</sup> qui font rêver, et une forte activité de vol à voile. TB se fait attendre ; en effet, des problèmes de radio intermittents l'ont obligé à faire demi-tour, puis à reprendre sa route. Au sol, discussion pour décider si nous pouvons continuer dans ces conditions. Au vu des zones que nous aurons à traverser aux Pays-Bas et en Belgique, il est convenu de renvoyer TB à Cholet et prendre le Cessna 172 XZ. Après quelques coups de fil pour s'assurer de la disponibilité du C172 et de son potentiel, TB repart à Cholet (merci aux pilotes qui ont accepté de changer d'avion). AZ continuera donc sa route seul à destination de Verdun. La météo sur notre route affiche « VFR Marginal » à cause d'un plafond bas et d'une visibilité inférieure à 4 000m. Le pique-nique s'impose donc à Orléans pour l'équipage d'AZ. Nous surveillons la météo sur ORBIFLY où les TAF à 3 heures montrent que la situation passera VFR. Nous attendons donc l'amélioration. Avec les pilotes locaux, nous traçons une route qui évite les reliefs : c'est toujours mieux.

### **Samedi après-midi 21 juillet : Orléans LFOZ – Verdun LFGW**

Pilote AZ : Pascale

Pilote XZ : Xavier

Vers 14h, la situation est VFR et AZ redécolle.



VFR ne veut pas dire CAVOK et nous redécouvrons plus ou moins le vol avec une visibilité inférieure à 10 km et un plafond à 2 000 pieds. Nous avons en permanence l'impression que l'horizon est bouché et que nous allons entrer dans un nuage, mais au fur et à mesure que nous progressons, le « mur » de nuages avance. Même s'il y a un léger stress dans l'avion, le vol se déroule en toute sécurité. Le paysage défile sous les ailes, la plaine et ses damiers jaunes et verts, la centrale de Nogent sur Seine, le lit de la Seine qui fait un serpent vert dans la plaine, puis le relief s'élève à l'approche de Verdun et nous avons la surprise d'arriver sur l'aérodrome dans une grande trouée bleue : il fait beau sur les berges de la Meuse.

Il ne nous reste plus qu'à attendre XZ qui est reparti de Cholet à 15h. Après une halte à Orléans, l'équipage arrive à Verdun à 18h après environ 6 heures de vol dans la journée ; nous avons bien fait de partir tôt !

Les pleins des avions, le taxi pour l'hôtel, la préparation de la navigation et des plans de vol pour le lendemain, restaurant. Nous reprenons la routine des voyages.

### **Dimanche matin 22 juillet : Verdun LFGW – Giebelstadt EDQG - déroutement Mannheim EDFM**

Pilote AZ : Jean-Michel

Pilote XZ : Gilles



Le plan de vol est prévu pour Giebelstadt EDQG avec des aérodromes de déroutement choisis selon les prévisions météo. Un (Mannheim EDFM) à mi-chemin si la météo se dégrade à l'arrivée, un au nord de notre destination où la prévision météo est meilleure.

Par la suite, nous retiendrons toujours ce schéma pour les aérodromes de déroutement qu'il s'agit de ne pas choisir à la légère.

Verdun est un petit terrain où l'entrée se fait sans formalité ; il faut quand même faire déplacer les moutons qui paissent au seuil de piste.

Les plans de vol sont déposés par téléphone et, nous décollons vers 10h par très beau temps. Nous apercevons au loin l'ossuaire de Douaumont, la zone des champs de bataille, puis les aciéries de Florange et à nouveau une centrale, Cattenom, et ensuite la frontière. Nos communications radio se font désormais en anglais. Le relief monte un peu, nous avons quelques gouttes de pluies sur le pare-brise mais la visibilité, bien que diminuée, reste correcte. Les conditions sont bonnes mais avec la crainte d'une visibilité qui se réduise, d'autant plus que nous n'avons pas beaucoup d'informations de vol et que nous croisons un DR400. Après une heure de vol, nous décidons de nous dérouter vers le terrain de Mannheim EDFM pour lequel le METAR annonce VFR avec du FEW à 2500ft. L'aérodrome de Mannheim est dans l'agglomération, coincé entre des autoroutes. Il y a donc des procédures particulières d'intégration et surtout le papi impose des pentes d'approche de 4°.

Le contrôleur nous demande si nous sommes familiers avec l'aérodrome et nous donne les instructions à suivre. A noter que les immatriculations de nos appareils, AZ et XZ, provoquent quelques confusions à la tour. XZ en profite pour faire un 360 pour éviter les turbulences de sillage de l'avion précédent.

Discussion sur la suite à donner : nous décidons de rester à Mannheim car la météo du lendemain permet de relier en une seule étape la Tchéquie.

Nous annulons l'hôtel de Giebelstadt et « Booking » nous trouve sans problème un hôtel à Mannheim (avec réduction en prime). Puis après une bière et une salade bien méritées, tramway jusqu'au centre-ville.

Gros orage sur l'agglomération qui nous empêche de visiter les lieux emblématiques mais qui confirme qu'il fallait être à terre.

Dîner dans un restaurant turc puis préparation de la navigation et des plans de vol pour le lendemain. L'étape sera longue (2h30) mais le vent s'annonce favorable.

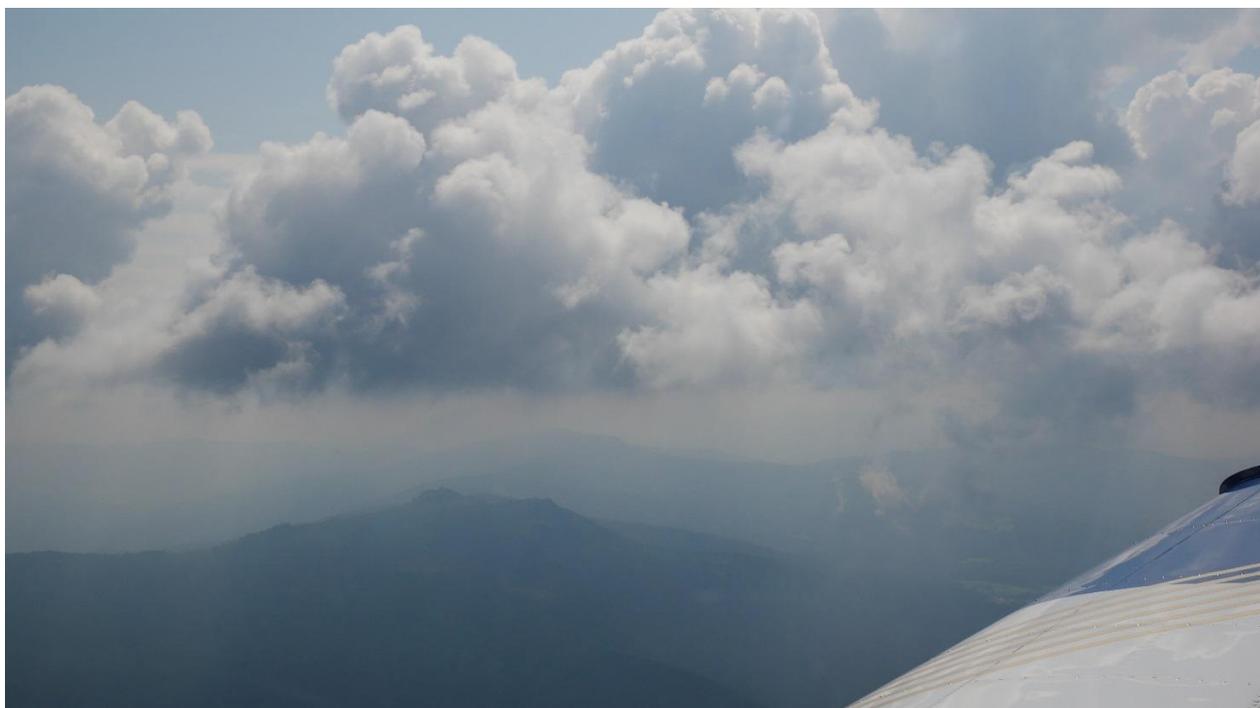
### **Lundi matin 23 juillet : Mannheim EDFM – Ceske Budejovic LKCS**

Pilote AZ : Pascale

Pilote XZ : Philippe



Lever très tôt pour arriver à destination avant les averses du soir. Cependant à Mannheim : température = point de rosée = brouillard. La visibilité est médiocre et nous voyons à peine les avions sur le parking. A mesure que le soleil chauffe l'atmosphère, la visibilité s'améliore et nous distinguons progressivement tous les obstacles qui entourent l'aérodrome : les immeubles, les antennes, les cheminées ... Vers 9h, le METAR annonce few à 600 ft et nous décidons de partir. Décollage et passage au dessus des nébulosités puis nous survolons pendant quelque temps les nuages bas et les bancs de brouillard installés dans les vallées. Progressivement nous retrouvons de belles conditions de vol. Au-dessous, le paysage de collines à notre droite et la plaine à notre gauche. Nous nous écartons de notre route pour ne pas traverser les zones de Nuremberg et nous montons vers 4 500 ft en prévision du passage de la frontière germano/tchèque marquée par des sommets à 4 000 ft. Après un survol d'une base d'hélicoptères militaires (au moins 36 appareils de tous types au sol), nous décidons de poursuivre le vol jusqu'à destination car le temps de vol est bien respecté et l'autonomie, par conséquent, conforme. A l'approche de la frontière, les rues de cumulus se forment avec une base à environ 4 500 à 5000 ft. AZ décide de rester sous la base des nuages et de passer la frontière un peu plus au nord où le relief descend : beaux paysages mais vol agité. XZ décide de passer au-dessus des nuages à 7 500 ft et doit un peu slalomer entre les cumulus. Avec un METAR à l'arrivée annonçant FEW à 3 700 ft, ce n'est pas un problème et il y a de nombreux trous bleus pour redescendre.



L'arrivée à Ceske Budejovice LKCS se fait par beau temps, sur un ancien aérodrome militaire quasi désert avec un minimum d'informations, ce qui oblige AZ à une remise de gaz en finale car un avion remonte la piste.

Accueil très chaleureux, pleins des avions et pique-nique sur le terrain en attendant le taxi.

Puis hôtel, visite de la ville et de sa tour pour le point de vue, glace, bière, grosse averse (c'était prévu), plans de vols du lendemain et dîner italien !



### **Mardi matin 24 Juillet : Ceske Budejovice LKCS – Prague / Vodochody LKVO**

Pilote AZ : Nadine

Pilote XZ : Xavier

Les NOTAM annoncent que l'aérodrome LKVO est fermé pour cause de travaux sur la piste en dur. Heureusement la veille, nous avons eu un mail de l'opérateur de la plateforme nous autorisant une arrivée sur la piste en herbe. Nous choisissons tout de même un aérodrome de déroutement près de la capitale au cas où.

C'est une petite étape avec un grand ciel bleu, donc un beau vol en perspective.

Après le survol de quelques collines, c'est la plaine jusqu'à Prague.

En vol, on nous annonce que nous ne pourrions pas atterrir à LKVO car l'aérodrome est fermé. La petite angoisse du déroutement est vite dissipée car, à l'annonce du mail nous autorisant à utiliser la piste en herbe, on nous confirme le plan de vol.

Nous découvrons par hasard l'intérêt d'une nouvelle fonctionnalité d'AirNavPro qui est le partage d'informations de vol. Nous avons laissé la 4G active sur nos Ipad et nous avons ainsi la position, l'altitude et la vitesse de nos avions. Très pratique, et rassurant, car en vol, nous ne nous voyons pas et nous nous cherchons régulièrement, surtout à l'approche des aérodromes non contrôlés. Nous l'utiliserons systématiquement par la suite.



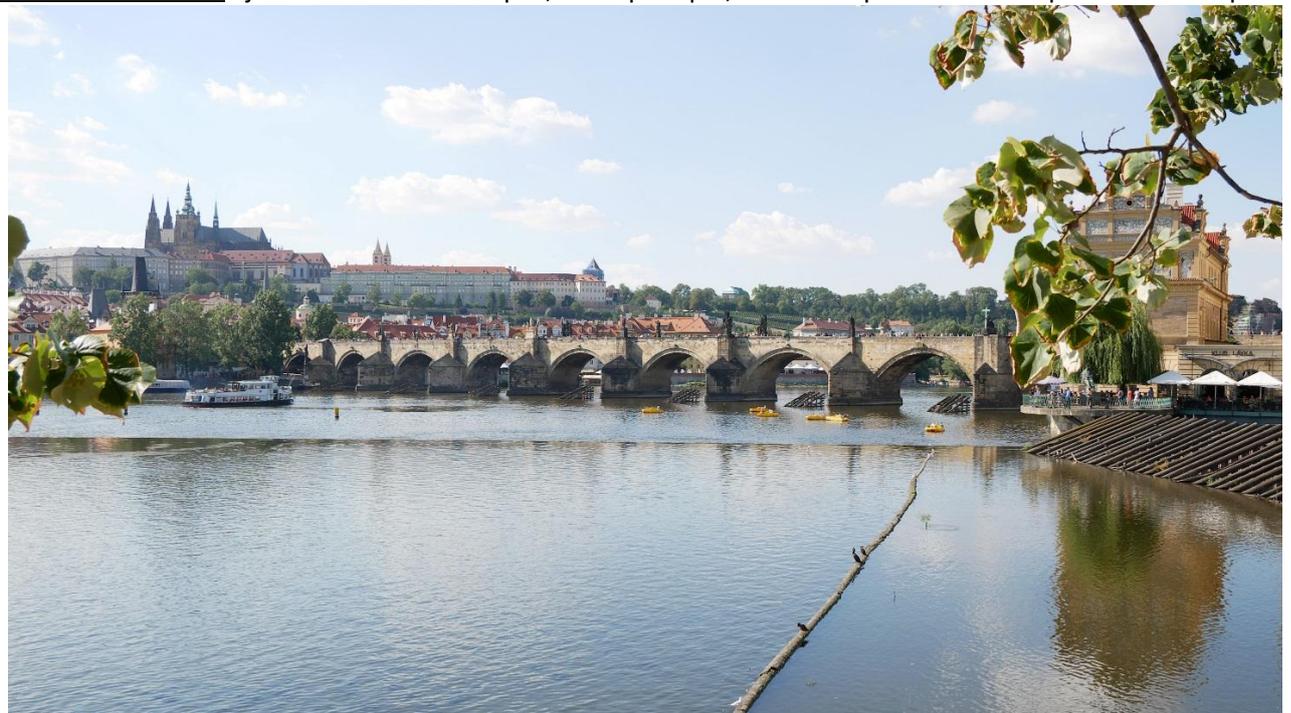
Grace à cette fonction, l'arrivée à Vodochody se fait avec un espacement parfait et après le circuit entre les usines chimiques, l'atterrissage sur la piste en herbe se fait sans problème.

Très bon accueil à l'arrivée dans une petite structure type « Cougnaud ».

Le premier but du voyage est atteint au jour prévu.

Taxi pour l'hôtel au centre de Prague, salade au restaurant Slavia et visite des incontournables : le pont Charles et la vieille ville.

**Mercredi 25 Juillet** : journée détente et repos, enfin presque, car le compteur affichera plus de 18 000 pas !



Visite du château et de la cathédrale Saint-Guy, balade dans les ruelles escarpées de la ville, repas au bord de la Vltava dans le quartier Na Kampe avec vue sur le pont Charles.



Retour à l'hôtel pour un repos bien mérité et la préparation des plans de vol pour Berlin, puis dîner à la pizzeria.

#### **Judi matin 26 Juillet : Prague / Vodochody LKVO – Berlin / Schönhagen EDAZ**

Pilote AZ : Jean-Michel

Pilote XZ : Gilles

Petite étape d'1h30 environ sans difficulté, si ce n'est le contournement de Dresde. Temps très chaud avec beaucoup d'ascendances qui provoquent les turbulences habituelles. On grimpe à 5 000 ft pour trouver un air plus calme.

Après les collines qui marquent la frontière, le paysage devient plat et monotone, le repérage des aérodromes devient le passe-temps favori. Celui de Schönhagen est le plus difficile à trouver car la piste est cachée par la forêt.

Après l'atterrissage et le plein des avions, nous avons droit à la visite d'un aéronef emblématique de l'Allemagne : le Junker 52 qui se pose à Schönhagen pour effectuer plusieurs vols de baptêmes de l'air. Photo incontournable devant l'appareil.



L'avantage de ce terrain, malgré sa petite taille, est que tout est sur place : restaurant, hébergement et location de voiture pour la visite de Berlin.

Après le déjeuner et la prise en possession des chambres, départ pour la porte de Brandebourg. En août, la circulation est fluide et en moins d'une heure nous arrivons à Berlin. Au bout d'une très longue avenue rectiligne, nous nous trouvons face à l'arrière de la porte de Brandebourg, surpris d'être déjà arrivés. Ce lieu historique est chargé d'émotions et après les photos d'usage, nous voilà partis pour une visite rapide de la ville : vestiges du mur, bâtiments typiques de l'ancienne Allemagne de l'Est, check-point Charlie où nous dinons (encore) italien (une valeur sûre). Nos pas nous conduisent ensuite au Reichstag avec son dôme transparent qui laisse apparaître la charpente (souvenir de l'incendie de 1933) et passons par le mémorial de l'Holocauste. Il est temps de retourner à Schönhagen pour se reposer.



**Vendredi matin 27 Juillet : Berlin / Schönhagen EDAZ – Wilhelmshaven EDWI**

Pilote AZ : Pascale

Pilote XZ : Xavier



Grosse journée pour arriver aux Pays-Bas avec une course contre la météo : un front froid arrive par l'ouest et il nous faudra être posés avant son arrivée. Nous prévoyons donc de faire les formalités de départ dès l'ouverture du terrain, vers 8h. Les plans de vol sont déposés avant le petit-déjeuner pour ne pas perdre de temps ; décollage vers 9h 30.

Le paysage est d'une extrême platitude et monotonie jusqu'au bord de la mer du nord.

L'arrivée sur la côte nous réveille un peu et l'intégration dans le circuit de l'aérodrome se fait dans une jolie pagaille où tout le monde est numéro 2. De plus, les pilotes locaux s'interposent dans la finale, trouvant sans doute que la nôtre est trop longue.

Les pleins des avions faits, le déjeuner au restaurant en bord de piste sous les arbres, les plans de vols déposés, et nous sommes prêts à affronter l'étape la plus compliquée en terme de traversée de zones. La météo confirme l'arrivée du front mais il semble stagner sur la Belgique et nous laisser arriver sans encombre.

**Vendredi après-midi 27 Juillet : Wilhelmshaven EDWI – Breda/Hoeven/Seppe EHSE**

Pilote AZ : Nadine

Pilote XZ : Philippe



Décollage vers 14h et direction les îles de la Frise occidentale qui comportent presque toutes un aérodrome. Nous les suivons avant de retourner à l'intérieur des terres. Nous passons à l'est d'Amsterdam Schiphol et de Rotterdam à moins de 1 500 ft pour passer sous les TMA qui sont en classe A. Nous pouvons profiter des paysages néerlandais.

L'arrivée à Breda est, elle aussi, peu commune : XZ, déjà posé, indique à l'équipage d'AZ que 4 avions sont au point d'attente. Sans aucune annonce, ceux-ci s'alignent alors qu'AZ a communiqué être en base. La surprise passée, AZ allonge la finale pour laisser tout ce monde décoller. Et la tour dans tout cela ??? Silence radio. Malgré tout, l'accueil est chaleureux et une des personnes de la tour nous conduit à l'hôtel. Les nuages arrivent pendant le dîner, confirmant le passage du front froid annoncé.

### **Samedi matin 28 Juillet : Breda/Hoeven/Seppe EHSE – Rouen LFOP**

Pilote AZ : Jean-Michel

Pilote XZ : Gilles



Grasse matinée car il faut laisser passer la perturbation et le départ n'est pas envisagé avant midi.

Préparation du dernier plan de vol pour la France et de l'étape intermédiaire pour équilibrer les temps de vol. Le site « Windy » affiche un fort vent contraire et des rafales à plus de 30 kt sur la côte de la Manche : le passage par Le Havre et les falaises d'Etretat doit être annulé, ce sera donc Rouen qui est plus protégé à l'intérieur des terres. En cas de problème d'autonomie, nous prévoyons Amiens comme terrain de détournement. Des CB dans la masse sont annoncés sur Breda en début d'après-midi ; nous partons donc un peu plus tôt que prévu vers 11h30. Nous montons à nouveau à 1500 ft pour passer au-dessus de la zone du port d'Anvers et prenons contact avec la tour d'Antwerpen pour traverser la CTR. AZ est autorisé à suivre le fleuve alors que XZ doit passer verticale EBAW. Nous survolons des zones d'habitation denses.

Le front est passé pendant la nuit ; nous volons dans la traîne qui est assez active (quelques gouttes et visibilité inférieure à 10 km) jusqu'à la frontière française. Puis le plafond remonte et nous pilotons sous un ciel de beau temps avec ses cumulus. Les turbulences deviennent plus fortes avec l'intensification de la chaleur et sans doute aussi du vent.

Comme prévu, le vent de face est assez fort et ralentit notre avance mais l'autonomie pour Rouen ne pose pas de problème et on nous accorde une longue finale 22.

Nous faisons les pleins des avions et déjeunons des sandwiches préparés par l'hôtel le matin.

Tout à coup l'aérodrome entre en effervescence, un « liner » est annoncé et il nous faut quitter les lieux rapidement avant que nous ne soyons bloqués.

### **Samedi après-midi 28 Juillet : Rouen LFOP – Le Mans LFRM**

Pilote AZ : Pascale

Pilote XZ : Philippe

Décollage de Rouen avec de belles vues sur la ville et la Seine.



Le plafond monte encore et à 4 500 ft, nous ne sommes toujours pas au-dessus des cumulus : le vol s'avère assez mouvementé. Le paysage commence à nous être de nouveau familier, nous sentons que nous approchons de « l'écurie » LFOU. Il n'y a personne dans le circuit du Mans : nous nous intégrons pour nous poser en piste 20. XZ fait le changement de pilote et repart aussitôt vers Cholet. AZ refait un petit complément de plein.

### **Samedi fin d'après-midi 28 Juillet : Le Mans LFRM- Cholet LFOU**

Pilote AZ : Jean-Michel

Pilote XZ : Xavier



Distraction sur le trajet : nous sommes autorisés à passer à la verticale du terrain d'Angers en prenant contact avec la tour. L'activité vol à voile annoncée nous fait ouvrir l'œil et, en effet, nous repérons 5 planeurs spiralant sous un cumulus. Puis nous retrouvons la Loire et ses bancs de sable dont personne ne peut se lasser. Autorisés par la tour de Cholet, nous arrivons en fin d'après-midi par une longue finale 21.

Nettoyage et rangement des avions, formalités administratives pour enregistrer les vols et c'est la fin de notre périple.

#### Quelques chiffres :

- AZ : 18h48 de vol  
XZ : 17h06 de vol soit une 1h42 de moins qu'AZ.  
La différence s'explique par le fait qu'à chaque étape, XZ fait 6 mn de moins environ, et qu'AZ réalise quelques digressions (exemples : remise de gaz à LKCS, intégration à LKVO par le nord du circuit, finale plus longue à EHSE, des points de report différents imposés par le contrôle aérien ou les tours de contrôle ...).
- En ce qui concerne la consommation d'essence, AZ a été moins gourmand avec 35.8 litres/heure pour 37.5 Litres/heure pour XZ.
- La consommation de bière a été modérée mais celle de l'eau minérale est en forte hausse, canicule oblige.

#### Remerciements :

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 appareils soient prêts avant notre départ.

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