



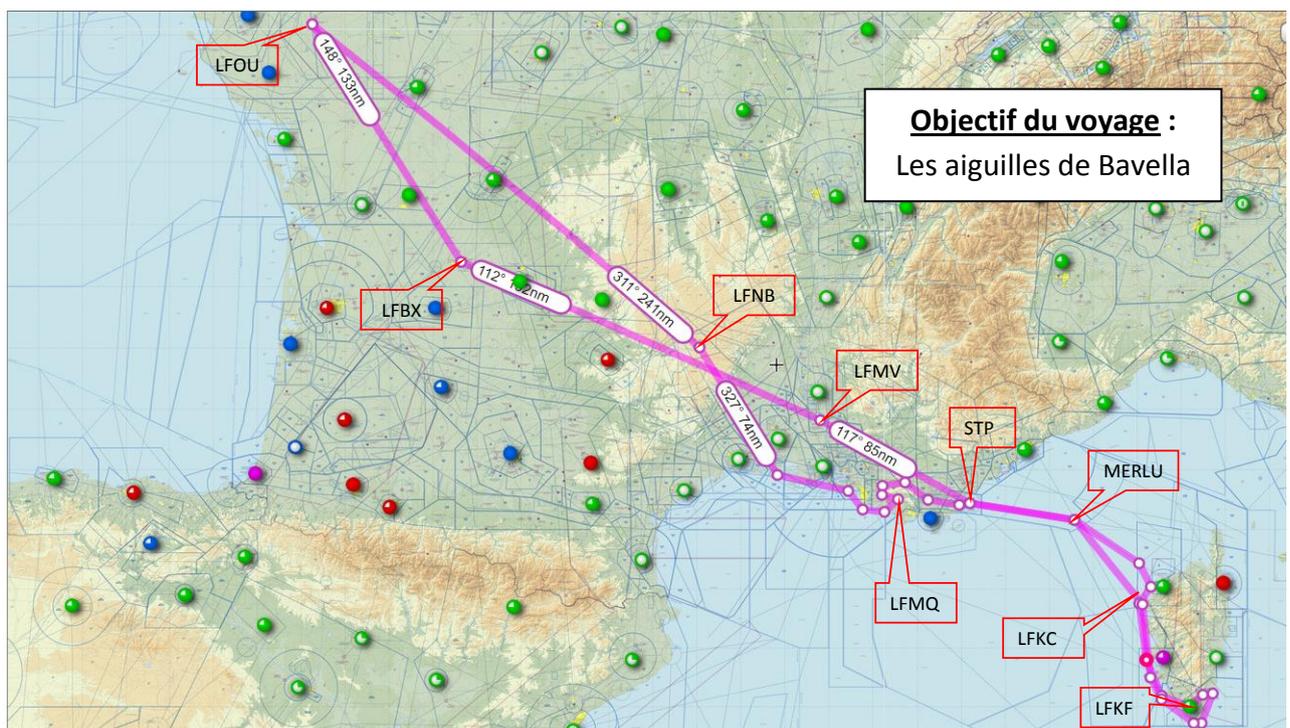
Voyage en Corse
du lundi 17 septembre
au mercredi 19 septembre 2018

Rallye avec le le Cesna 172 F-GAXZ

Distance : 1216 nm Durée prévue : 12 heures

Participants :

Pilotes dans XZ : Harris PINGAUT, Annick BONAMY et Jean-Michel PAUCOD



Jeudi 13 Septembre : Point météo par mail et par téléphone.

Météo France et la Chaîne météo ne sont pas d'accord, beau temps sur la Chaîne Météo mais orageux sur Météo France. Si on suit Météo France, on ne peut pas revenir le mercredi. On se dit que La Chaîne météo, qui est plus optimiste, a raison et on confirme le voyage, la location de l'hébergement et la location de la voiture. On regarde sérieusement les cartes VAC des aérodromes et en particulier les PPR, les heures d'ouverture et la possibilité de faire le plein. Figari est le premier à répondre pour nous accueillir, Propriano est plus près de l'hébergement de Sainte-Lucie-de-Tallano mais il n'y a pas de location de voiture sur le terrain, ce sera donc Figari. La vérification des NOTAM nous réserve quelques surprises avec pas moins de 3 aérodromes qui ont des problèmes avec les automates de distribution de carburant. A Périgueux, nous n'aurons pas la possibilité de refaire le plein, toutefois avec les pleins complets, l'autonomie d'XZ nous permet d'aller jusqu'à Avignon sans problème. Aix les Milles, l'aérodrome initialement prévu pour le retour, annonce une panne d'automate qui devrait être réparée pour notre escale.

Lundi 17 septembre : Cholet LFOU → Périgueux LFBX / 133 Nm – 1h30 de vol

Pilote XZ : Harris
Copilote : Jean-Michel
Pax : Annick

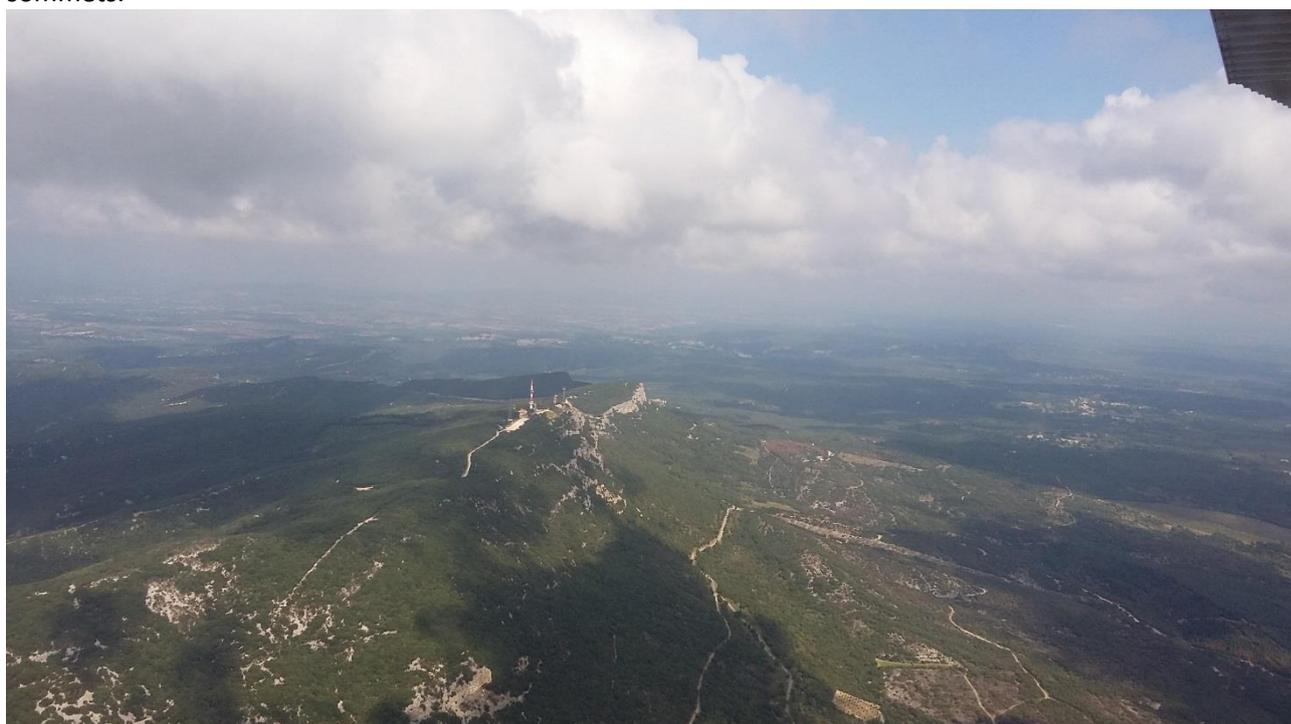
Rendez-vous le matin dès 7h30 pour la préparation de l'avion et du vol avec l'ambition de décoller à 9h.
Etude de la météo, Orbifly, Aeroweb, les Temsi et carte des vents.
Beau temps sur Cholet et sur le parcours, cependant des orages sont annoncés sur la Corse en milieu d'après-midi mais le temps se dégage le soir.

Décollage à 9h et vol sans relief et sans histoire jusqu'à Périgueux.
On en profite pour se remettre dans le bain des grandes navigations : le partage des tâches entre pilote, copilote et pax.
Le pilote pilote avec les yeux dehors, surveille son cap, son altitude et fait la radio.
Le copilote gère les fréquences, les codes transpondeur, le(s) gps et suit sur la carte la trajectoire.
Le pax dort ou prépare les carte d'arrivée, range les documents et sur son ipad surveille un peu les deux de devant. En cas de demande radio de se reporter sur un point particulier, il participe à la recherche du point en question que personne n'avait anticipé. Il n'oublie pas de faire les photos.
On révise tous les fondamentaux des navigations : recherche des fréquences, contact des SIV, écoute des ATIS (toujours être devant l'avion, disait Patrick ...), affiner le cap, rechercher l'altitude qui donne la meilleure vitesse sol, mettre le PA, surveiller les paramètres moteur et la consommation équilibrée des réservoirs, toujours avoir les yeux dehors (le pilote) et anticiper les nuages, le relief, et si on s'ennuie rechercher les VOR qui vont bien.

Lundi 17 septembre : Périgueux LFBX → Avignon LFMV / 192 Nm : 2 h de vol

Pilote XZ : Jean-Michel
Copilote : Annick

Le relief monte progressivement et pour passer les dernières crêtes avant la vallée du Rhone, on monte à 5 000 ft. Les cumulus sont de plus en plus serrés mais nous passons sans problème entre les nuages et les sommets.



La météo sur Avignon annonce CAVOK, on a un peu de peine à le croire mais on est confiant. Passé les derniers reliefs à 4 000 ft, on arrive dans la vallée du Rhone, les changements de fréquences se compliquent et ce que l'on avait prévu est vite obsolète. On doit contacter Orange car un Rafale fait des exercices à basse altitude, on est bien accueilli sur la fréquence des militaires et on ne tarde pas à voir passer le rafale en dessous sur notre gauche puis faire une ressource au loin devant. On le retrouvera sur l'aérodrome d'Avignon pour un touch and go, peut-être pour nous saluer ? Ou plutôt l'agent(e) AFIS !



On repasse avec le SIV, qui nous fait passer avec Avignon. Pour arriver dans le circuit de l'aérodrome, il faut suivre la Durance : c'est simple et l'aérodrome est facile à repérer.



Après l'arrivée au terrain, la routine habituelle des voyages : les pleins complets, le parking, trouver le point Charly, sortir et repérer comment rentrer, le pique-nique, les taxes, le plan de vol (par téléphone) pour le survol maritime, changement de pilote, retrouver les clefs de l'avion et on est prêt pour l'étape suivante.

Lundi 17 septembre : Avignon LFMV → MERLU → Figari LFKF / 266 Nm : 2h50 de vol

Pilote XZ : Annick

Copilote : Harris

Pour le plan de vol, on a fait simple, direct STP, MERLU, les points d'entrée de CALVI puis la côte Ouest jusqu'à FIGARI. Pour les aérodromes de dégagement, on en a pris un avant la traversée, Cuers, et un en arrivant en Corse, Calvi.

Après le décollage, on nous autorise une directe pour STP à 6500 ft avec les changements de fréquence qui vont bien pour prendre contact afin de traverser les zones. A voler le week-end, on finit par oublier que les zones, ce n'est pas que pour faire joli !

A notre gauche, on voit le relief des Préalpes



et on arrive en vue du golfe de Saint Tropez avec la marina de Port Grimaud.



Il fait très beau mais au-dessus de la mer, au loin, le ciel et l'eau se confondent. On vérifie une dernière fois la disponibilité des gilets à portée de main et c'est parti. Heureusement le PA d'XZ est là pour nous éviter 1h de vol en mode VSV avec les yeux rivés sur l'horizon artificiel. Les nuages annoncés sur la Corse sont bien visibles au loin et projettent sur la mer des zones d'ombre qui nous feront croire à plusieurs reprises que la terre est visible, mais non, il faudra attendre les derniers nautiques pour voir la Corse. Dès que l'on peut, on écoute les ATIS de la Corse et rapidement on a la confirmation que c'est VFR sur Calvi.



Les reliefs sont très accrochés mais la côte Ouest est dégagée et on est même gratifié de quelques rayons de soleil du soir qui illuminent le relief.

On arrive au point WC de Calvi puis on oblique sur le point Sierra pour éviter la CTR. Ensuite, c'est la descente le long du rivage du golfe de Porto au golfe de Sagone, avec une eau transparente qui donne des effets étonnants.



Le passage du golfe d'Ajaccio se fait à 1000 ft à cause de la zone mais aussi parce que quelques nuages nous obligent à descendre. Passés le golfe de Valinco, nous retrouvons une météo clémente et à nouveau des paysages magnifiques.



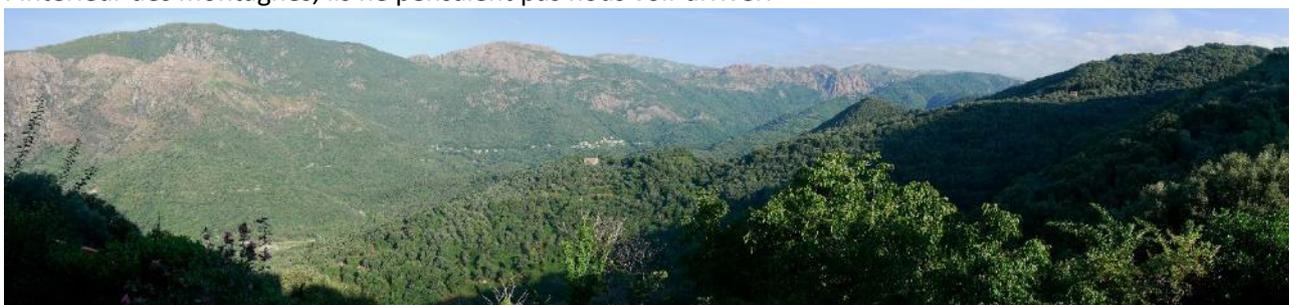
A l'arrivée sur Figari la visibilité est très bonne et la couverture nuageuse assez haute, on arrive après les orages qui se sont déplacés sur la côte Est.



Passage par le point WA et longue finale pour la O5, XZ se pose tout en douceur à 18h et on se répartit les tâches pour ne pas perdre de temps. Immobilisation de l'avion par Harris et Annick et prise en charge de la voiture de location par Jean-Michel.

Il nous reste 50 km pour aller à Sainte-Lucie-de-Tallano au hameau de Poggio qui est situé au cœur de la montagne corse, c'est-à-dire à plus d'1h1/4 de route au moins.

Sur la route, les traces de l'orage sont bien visibles : il y a énormément de gravats et de feuilles. A notre arrivée à la location, les propriétaires sont ravis et surpris de nous voir. Au vu des orages qu'ils ont eus sur l'intérieur des montagnes, ils ne pensaient pas nous voir arriver.



Mardi 18 septembre : Journée touristique



Au programme les aiguilles de Bavella, une « petite » randonnée, un restaurant, une visite d'un site préhistorique, un gros (très gros) orage (heureusement nous étions en voiture au plus fort de la pluie) et sur les conseils des propriétaires, un bain dans les sources chaudes de Caldane.

En chiffres, cela donne 23 812 pas, soit 15,08 km.

Les aiguilles sont bien accrochées par les nuages et on n'aura pas le loisir de les voir en entier.



Le soir, dîner à Sartène où le pizzaiolo s'improvise météorologiste.

Avec un site local, le sens du vent, la couleur du ciel et l'envie de nous impressionner, il nous prévoit une météo pourrie pour plusieurs jours à venir.

On vérifie en live nos météo et METAR et tout semble pourtant ok pour le lendemain, il est vrai que la fenêtre pour quitter la Corse sera étroite.

L'ambiance est un peu gâchée quand même.

Mercredi 19 septembre : Figari LFKF → Aix les Milles LFMA (déroutement Le Castellet LFMQ)

262 Nm 2h50 de vol

Pilote : Harris

Copilote : Annick

Au réveil, coup d'œil en l'air, ok le pizzaiolo s'est trompé.

Nous avons plusieurs contraintes pour cette étape :

- 1- Il faut laisser Harris sur un aérodrome proche de Marseille car il doit y rejoindre sa famille.
- 2- Sur Aix-les-Milles, il y a un NOTAM qui annonce que l'automate AVGAS est indisponible jusqu'à midi (il aurait dû être opérationnel la veille, puis le matin, puis à midi...).
- 3- Entre 12h et 13h, l'aérodrome du Castellet qui est le plus près de notre route est fermé car hors ATIS.

On décide donc de déposer un plan de vol pour Aix, avec déroutement sur Le Castellet en cas de problème persistant d'automate, en se disant que Le Castellet ne pourra pas nous refuser.

En route pour l'aéroport de FIGARI, à l'occasion d'un changement de vallée, nous rencontrons un orage puissant. Le fantôme du pizzaiolo nous hante à nouveau. Pourtant le METAR de Figari annonce CAVOK.

Re-changement de vallée et en vue de l'aéroport l'orage est passé, le ciel est dégagé.

Sans perdre de temps, météo (il fait beau sur le continent), plan de vol, les pleins et on décolle en 05 à 10h.



C'est quand même bien humide pour un aéroport Corse !

Le temps est plus clément que ce que l'on pouvait voir du sol et on demande à passer par le golfe de Porto-Vecchio puis faire le tour par Bonifacio.



Pas de problème et pour ne pas fausser le plan de vol le contrôleur ne l'activera que quand on coupera les axes au retour de Bonifacio. Sympa !

Le plein d'images lors de ce petit détour.



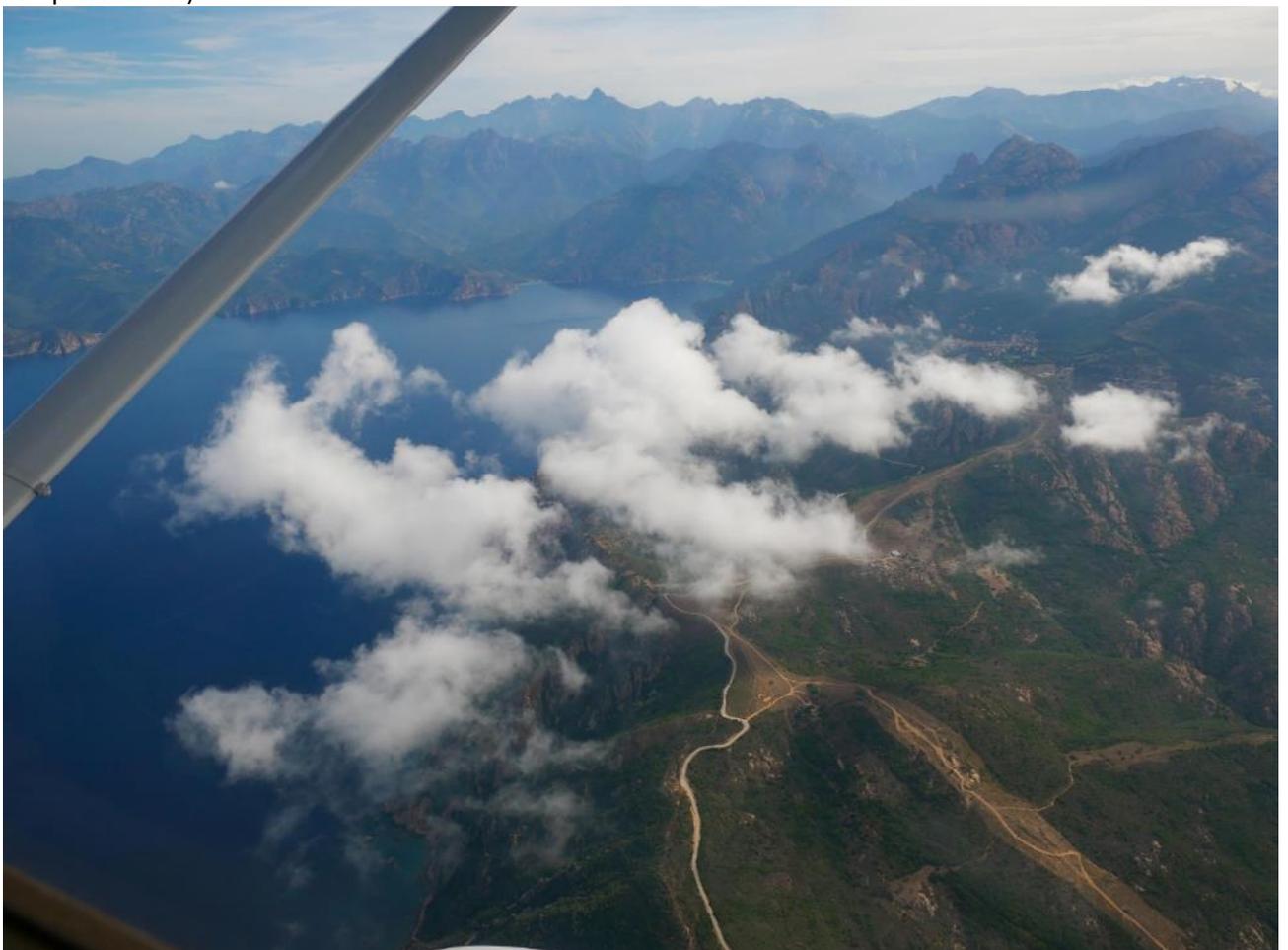


Et la vue générale, Bonifacio et Porto-Vecchio au loin.

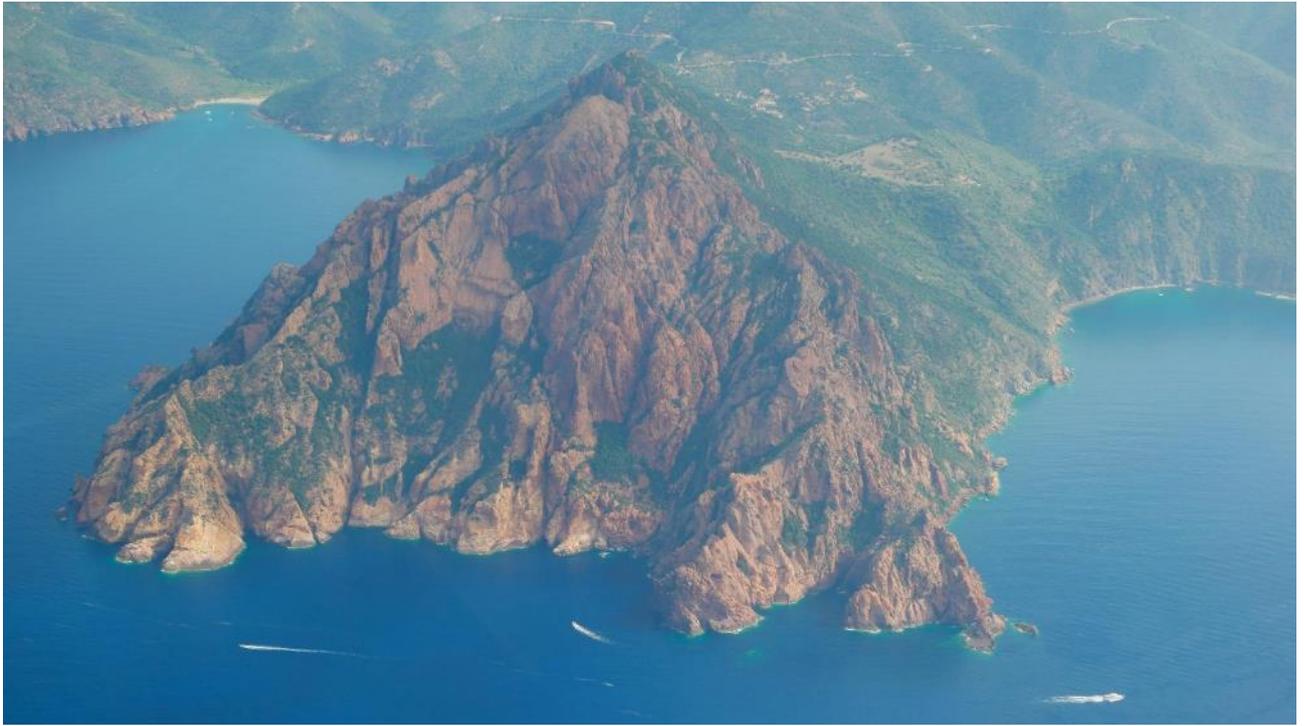


Re-contact radio avec le contrôleur de Figari qui nous active le plan de vol et on remonte la côte Ouest (le retour par la cote est avait été envisagé à un moment donnée mais a été annulé car trop sous les nuages).

Au passage du golfe d' Ajaccio, ciel couvert et à nouveau des nuages bas, on passe à 1000ft, puis on retrouve le beau temps et on grimpe pour passer au-dessus du FEW (il semble qu' Ajaccio soit propice aux temps couverts).



A nouveau les paysages de la montagne qui plongent dans la mer. Pour changer, on remonte la côte de cap en cap, Capu de Zivia, Capu leur, Punta d'Omigna.



Arrivés à Punta d'Omigna, le contrôleur nous propose d'aller directement au point MERLU, ce qui évitera de passer momentanément avec BASTIA. On re-vérifie les gilets et c'est reparti avec le PA.



En vue des côtes, il se confirme que la météo est CAVOK sur le continent. Adieu pizzaiolo, ne change pas de métier !

Après STP, on reprend la direction d'Aix et arrivés à la hauteur du Castellet, nous contactons Aix pour prendre des nouvelles de l'automate. Sans surprise, celui-ci n'est pas encore opérationnel, on annonce donc que l'on se dérouté sur Le Castellet conformément à notre plan de vol. Il est à peine midi et on s'annonce au Castellet en déroutement pour cause de panne de distributeur d'essence à Aix. « Ah ben, ici non plus, y-a-pas d'essence ! » nous répond l'AFIS. Le temps s'arrête et un grand silence se fait dans l'avion... Puis on entend « Non c'est une blague... ». Ouf, on reprend nos esprits, on souffle un grand coup, on rigole aussi et on se met en ordre pour rejoindre Le Castellet, l'aérodrome des AFIS farceurs. On contourne le massif de Sainte-Baume à 3000 ft pour se retrouver en vent arrière de la piste 31 en service.

Une fois dans la vallée, l'aérodrome se repère de loin avec les couleurs criardes du circuit du même nom. On arrive pendant le créneau de « fermeture » mais pas de problème.



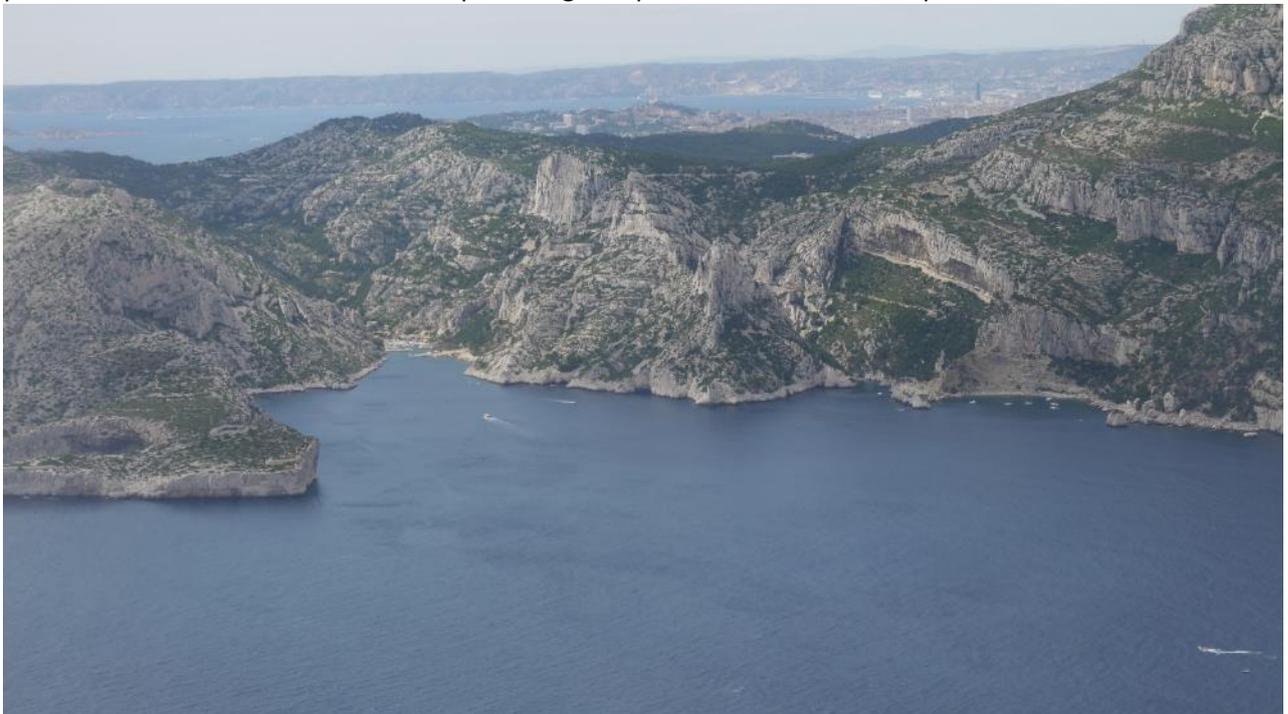
Fin du voyage pour Harris, un dernier pique-nique ensemble et c'est déjà l'heure de repartir.

Mercredi 19 septembre : Le Castellet LFMQ > Mende LFNB / 139 Nm 1h30 de vol

Pilote : Jean-Michel

Copilote : Annick

Pour se faire plaisir, on choisit le transit côtier jusqu'aux Saintes-Maries-de-la-Mer. Après le décollage, on prend la direction de la baie de Cassis pour longer le parc national des Calanques.



Le transit se fait à 1000 ft et assez proche de la côte, ce qui laisse tout le loisir de profiter du paysage. On est au niveau du relief et par mistral, cela peu secouer très fort mais heureusement il n'y a pas de vent. Par contre, il y a du monde qui suit le transit et on est informé d'un « trafic, sens inverse, même altitude, dans vos midi », évidemment là, il nous faut regarder dehors. Comme on vole tous au GPS, on est pile sur la route, on risque fort de se voir de très près donc la technique est plutôt de se décaler légèrement sur la droite de la route (en espérant que l'autre en fasse autant) et descendre de 100 à 200 pieds

(en l'annonçant). Et on aperçoit le trafic dans nos 11h légèrement plus haut. Les changements de fréquences sont nombreux et après Marseille, on contacte Istres pour passer la zone entre SW et WA : on nous demande de descendre à 700 ft. On commence à distinguer les flamants roses au-dessus des salines. Les couleurs sont toujours un régal.



Arrivés aux Saintes-Maries-de-la-Mer, un coup d'œil sur l'arène, puis nous demandons à monter à 5 000 ft pour aller en direct à Mende. On grimpe encore pour passer au-dessus de la couche d'inversion et des quelques cumulus afin de voler dans un air calme. A 15 mn de Mende, on quitte le SIV de Montpellier et on passe sur 119.6 avec Mende.



Il y a du trafic : quelqu'un informe être en vent arrière 30 et on comprend que c'est la 30 en service, on s'annonce et on se prépare à rejoindre la vent arrière gauche 30. L'aérodrome, situé sur un plateau, n'est pas facile à trouver car il y a plusieurs plateaux. Le remorqueur de Mende s'annonce au décollage piste 12, on change les plans et on s'annonce pour la 12. De nouveau, le remorqueur s'annonce en vent arrière piste 30 ! On refait notre annonce en piste 30. Les pilotes locaux comprenant notre désarroi finissent par nous informer que le décollage est en 12 et l'atterrissage en 30 ! Il n'y a pas beaucoup de vent et c'est donc l'inclinaison de la piste qui donne le sens d'atterrissage et de décollage. On n'est pourtant pas sur une alti-surface.



Personne en vue pour payer la taxe, on refait un mini plein et on prépare la dernière branche du voyage.

Mercredi 19 Septembre : Mende LFNB → Cholet LFOU / 241 Nm , 2h 15 de vol

Pilote : Annick

Copilote : Jean-Michel

Décollage en piste 12 comme les planeurs de La Grande Vadrouille mais pas de plongée dans la vallée pour prendre de la vitesse !



On monte à nouveau vers 5000 ft pour passer le massif central, mais pas au-dessus de la couche car le METAR de Nantes annonce une couche soudée à l'arrivée. Les nuages sont plus présents et au nord de la route, il y a quelques grains visibles de loin.



Ensuite vers Aurillac, on reconnaît la vallée de la Cère avec vue sur le Puy Mary et le Plomb-du-Cantal.



Le soleil, le plafond, le relief, le moral et l'avion, tout le monde descend progressivement et on retrouve le paysage familier de chez nous.



Annick pose l'avion en douceur à Cholet à 19h, nettoyage de l'avion, remplissage des documents, Aérogest (une ou deux petites C..) et le périple est terminé.