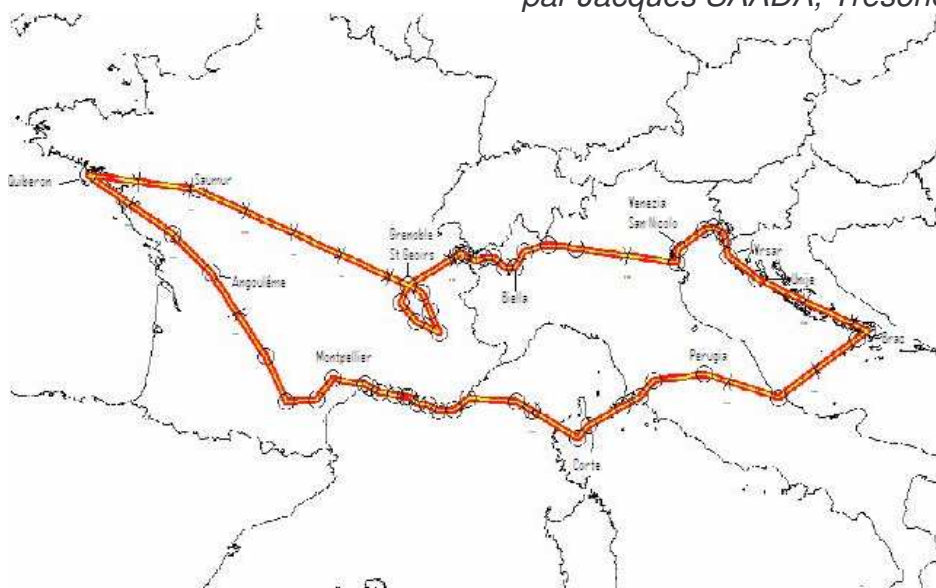


# VOIR BRAÇ ET REVENIR, un voyage en DA20 en Croatie,

par Jacques SAADA, Trésorier du QAC



## ➤ **Ca commence mal !**

Une belle aventure qui commence par un renoncement ! Eh oui, le projet initial était d'aller en Norvège, plus précisément aux Iles Lofoten, au-delà du Cercle Polaire, dire bonjour à nos amis Isa, Loana et Fab, partis de La Trinité sur Mer en voilier là-bas, après un hivernage dans les glaces du Sud de la Suède.

Nous sommes quatre dans deux avions, Luc et Philippe dans le DR 100 de celui-ci (un gros Jodel à train classique rentrant), et Michel et moi dans le Katana DA20 du QAC ; notre projet est mûri depuis plusieurs semaines, nous avons préparé les trajets, les cartes et les vêtements chauds mais ce lundi 7 mai au soir il faut se rendre à l'évidence : avril était superbe, mai sera pourri ! Et les prévisions à long terme nous font entrevoir une pénible semaine d'attente sur les divers terrains, entrecoupée de brèves éclaircies et de sauts de puces entre deux plafonds bas et chutes de neige ...

Aussi la décision est vite prise : « Où fait-il beau ? », et les regards se tournent vers la Croatie ! Le mardi 8 étant QGO sur toute la France, nous avons 24 heures pour trouver les cartes aéro (Merci Alain et Laurent !), remplacer les polaires par des bermudas et maillots de bains, et c'est parti !



## ➤ **Au jour le jour**

### ▪ **Un départ bien gris**

Mercredi, décision d'une première escale à Grenoble, avec nécessité de re-fueler en route ; les conditions s'améliorant au fil de la journée, nous quittons Quiberon pour Saumur avec le Katana F-HBEQ, le DR 100 F-PBCO décollant de Vannes peu de temps après. 1 000 ft de plafond, visi moyenne, c'est la fin de la perturbation d'hier. Redécollage de Saumur après avoir fait chauffer la Carte Total et un petit croissant, et effectivement le temps se dégage en progressant vers le Sud-Est.



Atterrissage à St Geoirs, où nous attendent Maryse et Loïc pour déjeuner, nos intentions étant de repartir ensuite vers l'Italie ... mais la traversée des Alpes risquant d'être mouvementée avec le vent qui souffle encore fort, nous optons pour un petit vol vers Romans et un tour du Vercors, suivis d'une soirée délicieuse chez Maryse et Loïc, membre du QAC et heureux possesseur d'un Cessna 180 que nous aurons l'occasion de voir à Quiberon cet été.

## ▪ Le Mont Blanc à 13 500 ft

Loïc, pilote de montagne : « Et pourquoi pas un tour du Mont Blanc avant de poursuivre par le Val d'Aoste vers Biella, demain le vent sera tombé et, en montagne, il vaut mieux voler le matin ». Philippe, qui vole fréquemment à Méribel, est enthousiaste, Lucos est dans son élément, puisque moniteur de ski, et nous, pilotes de plaine, suivons volontiers bien que plus timides dans cet environnement inconnu.



Vol magique, le vaillant DA20 s'élève vers les sommets, les cols défilent, nous passons de 123.45 à la fréquence montagne 130.00, Annecy, Chambéry, Megève, l'Aiguille du Midi, la Vallée Blanche, les Grandes Jorasses ... tous ces noms magiques se matérialisent par des images encore plus magiques. Il fait un temps de curé, le Katana est à 13 500 pieds et pourrait monter encore ! Puis c'est le Val d'Aoste et la redescente vers la plaine italienne, d'un coup tout devient plat comme la main, et nous flânons encore à 5 000 pieds alors que le terrain de Biella est à moins de 1 000 pieds ...

Orbitage au dessus des champs cultivés avant d'atterrir, AVGAS, taxes d'atterrissage, délicieux sandwiches au jambon cru (Aoste n'est pas loin), et c'est reparti. Nous aurions pu suivre la route directe, mais encore une fois nous préférons le chemin des écoliers, passant par le nord du Piémont : lacs Majeur, de Côme, de Garde, avant de rejoindre la côte vénitienne. La visi s'abaisse un peu, une sorte de brume sèche mêlée à la pollution du nord industriel de l'Italie fera que nous survolerons le lac de Garde en quasi IMC, sans limite visuelle entre l'eau lisse et le ciel laiteux, une minute tendue, prêts au demi-tour, avant de voir l'autre rive et de retrouver des repères au sol. Michel, aux commandes, a été parfait, mais j'ai quand même suivi le circuit visuel avec lui ! Passés au nord de Verona (avec un coucou à J & R), nous rejoignons la côte et découvrons la lagune de Venise avec une visi retrouvée et un grand soleil ... Emerveillement !

## ▪ Venezia San Nicolo et le vaporetto

Notre route longe le bord de la lagune depuis le VOR de Chioggia sur 15 milles avant de découvrir l'île du Lido, sa « capitale » San Nicolo et le petit terrain en herbe juste après. Accueil très sympa, il y a 4 avions au parking, c'est la période idéale pour y venir.



Venise, c'est l'eau, aussi après trois minutes de taxi, nous embarquons sur le vaporetto et découvrons la Cité des Doges en embouquant vaillamment le Grand Canal, caméscope en bandoulière comme tout touriste qui se respecte. Nous avons choisi d'y passer 24 heures, et repartirons demain après-midi pour la Croatie. Bien sûr, il faut aller à Venise en amoureux, mais cette fois nous la jouerons « Quatre Garçons dans le Vent » et arpenterons les ruelles sans nos compagnes.

## ▪ Quitter Schengen

San Nicolo n'est pas terrain douanier, aussi nous devons nous poser ailleurs dans l'espace Schengen avant d'avoir le droit d'atterrir en Croatie. Entre Trieste et la Slovénie, le choix est vite fait, ce sera l'occasion de nous sentir un peu plus européens en se rendant à Porto Roz, terrain slovène en bordure de l'adriatique et à la frontière Croate. Petit terrain mais belles installations, modernes, accueil chaleureux, la douanière est charmante, on peut même acheter des cartes VFR Jeppesen de Croatie au comptoir du bar !

## ▪ Welcome to Croatia

La fin du vol n'est qu'un saut de puce de 15 minutes vers notre premier terrain croate, Vrsar (prononcer Verrrsarr), où nous serons les seuls avions de passage. Aleks et Pol arrivent avec un grand sourire, des petites fioles de grappa pour chacun, des conseils pour l'escale suivante, etc. au point que nous en oublions la douane, qui nous rappelle à l'ordre avec un simulacre de fouille des avions digne de l'époque soviétique. On nous



conseille un appartement en ville pour 80 € pour les 4, on nous y dépose en voiture, notre hôtesse, la quarantaine vive, nous invite à la rejoindre à la fête des pêcheurs ce soir.



Crevettes, calamars sautés, moules frites à la bonne franquette sur des tréteaux sur le port, petit bal, rocks endiablés, et voilà un séjour en Croatie qui débute bien !

Le lendemain samedi, toujours CAVOK, vol de 35 minutes vers Unije, petite île, terrain en herbe de 800 m, le gestionnaire est passé en scooter faire s'écarter les moutons, il n'y a pas d'autre avion, le village est à 500 mètres et nous déjeunons les pieds dans l'eau, à l'ombre car ça cogne dehors, avec visuel sur les machines !



Nous poursuivons dans l'après-midi, le cheminement Adria-1 nous fait survoler l'archipel Croate, des centaines d'îles parallèles à la côte, tantôt herbues, tantôt arides, des petits mouillages partout, un paradis pour les marins que nous sommes aussi, et un régal des yeux, vu du ciel.

Atterrissage sur l'île haute de Brač (prononcer Bratch), le terrain est sur un plateau à 1 000 ft, à 13 km de Bol, la ville touristique où nous dormirons. Re-fuelling à 1 € le litre, taxi vers un hôtel somptueux mais manifestement au dessus de nos moyens,

déambulation en quête d'un gîte, et là aussi nous trouvons un « appartement » à louer 60 € pour la nuit (à quatre), avec vue sur mer. Dîner sur le port, il faut envisager sérieusement le retour, mais nous décidons de profiter des lieux encore 24 h, et ne repartirons que le surlendemain matin, après une baignade à 22° et un bain de soleil, histoire de faire râler les copains restés en France.



### ▪ L'Adriatique au FL 85

L'aérogare de Brač est flambant neuf, immense (les hordes de touristes doivent défiler ici en été, ce doit être l'enfer !), il n'ouvre qu'à 8 h, et nous attendons dans le hall mussolinien désert l'arrivée du personnel. Michel tente de parlementer, mais le planton de service est intraitable, il attend la relève et ne veut pas d'ennuis.

Le plan de vol a été déposé la veille par olivia.fr grâce à un émetteur Wifi non sécurisé glané dans la rue, et nous décollons pour traverser l'Adriatique, un survol maritime d'une heure au niveau 85 avec une météo idéale, puis nous poursuivons en Italie jusqu'à Perugia. En arrivant, incident technique : panne d'affichage sur la radio de Charlie Oscar, ils sont sur 123.45 et ne peuvent plus changer de fréquence. Nous ferons la radio pour eux, leur transmettant les consignes de la Tour. Au sol, il s'avère que le problème n'est pas corrigé sur place, ils repartiront et finiront le voyage grâce à ma VHF portable et un bon stock de piles.



Dernier déjeuner italien, dépôt de plan de vol et redécollage via la verticale du VOR de l'île d'Elbe vers la Corse et le Continent. J'ai eu la bonne idée de mettre Bastia en terrain de déroutement, et arrivés en vue, nous annulons le plan de vol et poursuivons vers ... Corte, au centre de l'île de Beauté, qui mérite vraiment ce nom.

### ▪ **Corte : allez-y !**

Le vent est assez fort mais dans l'axe, nous faisons un premier passage pour faire partir les moutons, puis CO se présente en finale, et doit remettre les gaz car il reste encore quelques attardés et indécis. Enfin, nous voilà posés, amarrés car ça souffle bien, et nous prenons nos sacs en tentant l'autostop pour aller en ville ... Succès très moyen, heureusement l'un de nous a l'idée de voir sur la porte du club un mot destiné aux pilotes de passage avec un numéro de téléphone. Pensant qu'il s'agit d'un taxi, nous appelons, et 5 mn plus tard nous voyons arriver la camionnette d'Antoine, président du Club, qui nous embarque, nous trouve un hôtel, nous emmène boire un coup dans une cave où nous refaisons une partie du monde, puis dîner du civet de marcassin et autres délices locaux en refaisant l'autre partie du monde ... nous nous quitterons à regrets vers 1 h du matin, car il travaille demain (eh oui, on travaille en Corse, et parfois dur !).



Le lendemain, c'est mistral généralisé, impossible de décoller, et en plus avec 35 nœuds de vent de face, la méditerranée nous paraîtrait bien grande. Ce sera donc tourisme, petit train vers Vizzavona où il fait un temps de gueux avec grains accrochant le relief et froid en proportion, déjeuner et retour à Corte. En fin d'après-midi, nous essayons de réparer la radio de Philippe et trouvons une solution de secours (voir au chapitre technique). Après une seconde nuit corse, Antoine vient nous chercher à l'hôtel pour nous conduire à l'aérodrome, le vent s'est calmé et après des adieux déchirants (et un nécessaire re-fuelling), nous redécollons, non sans avoir profité du calme matinal pour survoler la vallée encaissée de la Restonica.



La méditerranée est belle et calme, point MC puis Merlu, nous verrons le trait de côte à plus de 40 milles, et poursuivons par St Tropez, le cheminement côtier de Toulon, puis celui de Marseille et enfin attéro à Montpellier-Candillargues, pour une vidange (des vessies, n'est-ce pas, Michel !) et un plein d'AVGAS et des estomacs.

### ▪ **Retour aux dures réalités MTO**

Après tout ce très beau temps depuis Grenoble, c'est tramontane, et au vu des nuages s'accumulant sur le Massif Central, nous décidons d'incurver notre route vers Sainte Affrique. Une fois gagnés les premiers reliefs, c'est du gros tabassage, tout est accroché, vent et pluie, nous obliquons notre route vers le sud-est. Après ¼ d'heure de fortes turbulences, nous atteignons la plaine, Lézignan, puis Carcassonne, avec des grains et du vent de face, mais volable.



Nous poursuivons vers Toulouse, et pourrons refaire du 330 après Revel, dans de bonnes conditions à travers le Périgord, atteignant Angoulême sans encombre. Là, les deux avions vont se séparer, le DR 100 avec Lucos et Philippe regagneront difficilement Nantes le soir même à 500 pieds/sol, et Philippe récupèrera une voiture chez ses beaux-parents pour pouvoir travailler le lendemain vendredi 17 ; quant à notre EQ, je resterai à Angoulême 36 heures pour raisons familiales, déposant Michel en voiture à Niort où sa femme le retrouvera en voiture pour poursuivre leur week-end de l'Ascension.

Retour final du Katana le samedi, avec un stop de 3 heures à Fontenay-le-Comte cause météo, puis redécollage et arrivée sans encombre sous le soleil à Quiberon ... salué par un rideau de pluie à peine sorti les sacs de l'avion !

## ➤ **Aspects techniques**

### ▪ **Voler à 2 avions**

C'est sympa et très confortable, on fait vraiment équipe, en s'attendant et s'entraînant quand nécessaire. Nous déposons un seul plan de vol en mettant 02 dans la case « Nombre d'aéronefs » et en contactant les services de contrôle avec un « F-EQ (ou CO) plus one », ce qui fait que seul un des deux faisait la radio et affichait un code transpondeur, l'autre se contentant de suivre derrière en écoutant la même fréquence et en profitant du paysage. Agréable !

### ▪ **Radio et panne radio**

Entre nous, nous trafiquions sur 123.45 MHz. Il aurait été plus pratique d'avoir une seconde radio à bord, mais aucun des 2 avions n'en était équipé.

L'anglais aéronautique est indispensable, au moins dans l'avion « leader » qui fait la radio, mais le vocabulaire reste très limité et simple, et un peu d'entraînement en France suffit à se lancer. Toutefois, les contrôleurs italiens sont assez difficiles à comprendre (il manque le langage des mains ...), et on les fait souvent répéter, mais dans l'ensemble tout se passe très bien.

En revanche, CO a eu une panne d'affichage au retour, au milieu de l'Italie, et nous fûmes bien contents d'avoir emporté une VHF de secours, gourmande en piles, mais qui nous a permis de nous en sortir. A ce sujet, il faut savoir que les constructeurs des radios ont prévu une procédure en cas de panne d'affichage : au prix d'une séquence de touches, Philippe pouvait se caler par défaut sur 120.00, puis comptait les crans pour afficher la fréquence désirée. Laborieux, mais ça marche ; il faut donc absolument, avant que ça vous surprenne, connaître cette procédure, spécifique à chaque radio. A vos manuels !

### ▪ **Plans de Vol**

Obligatoires pour tout passage de frontière, même en intra-Schengen. Se déposent dans tout bureau de piste par fax, voire par internet sur olivia. Obligatoires aussi pour tout vol VFR interne à la Croatie, mais pas d'inquiétude à ce sujet, les formulaires sont internationaux et les gestionnaires des terrains ont l'habitude et vous aident à les remplir.

### ▪ **Cartes papier**

Alain Audebert nous avait passé ses cartes 500 000 et 1 000 000ème d'Italie et Croatie, Laurent Bourgnon en avait fait de même pour Philippe, complétées par 2 Jeppesen VFR achetées à Porto Roz, même pas cher !

Si quelqu'un souhaite faire ce voyage, me contacter pour un prêt de cartes.

### ▪ **PC et GPS**

La préparation des vols a mis à contribution plusieurs sources et logiciels. Tout d'abord *Quick Plan (QP 22)*, freeware très simple d'emploi, permettant de voir rapidement les temps de vol et les terrains. Beaucoup plus complet, mais un peu plus lourd d'utilisation, *Fou-Fou Navigation*, le chef d'œuvre de François Fouchet, téléchargeable gratuitement, à qui nous devons la carte de notre périple. Autant dire qu'avoir au moins un PC portable est indispensable. Il sert aussi, en partant à la pêche au wifi, à envoyer des plans de vol via olivia, à voir des prévisions météo (meteofrance.com, euro.wx.popilots.net, etc), relever ses E-mails, appeler les copains via Skype etc.

Les GPS modernes renferment une foule de renseignements qu'il faut savoir trouver (fréquences radio, 100 LL sur le terrain, etc.) et nous avons beaucoup utilisé le GPS portable de Philippe, à l'hôtel, pour prévoir les étapes suivantes.

En matière de GPS, nous avons eu une coupure de signal pendant 15 minutes quand nous étions en Italie du Nord, au milieu des zones de Turin, Milan etc, et c'est très peu confortable ; on commençait à recalculer les VOR quand la réception est revenue. Ca peut donc arriver, il ne faut jamais oublier le cap et la montre !

### ▪ **Essence et taxes d'atterrissage**

Outre sa soute à bagages limitée à 20 kg, ce qui est très peu pour deux, la documentation, quelques outils etc., le défaut majeur du Katana est sa relative faible autonomie. 3h30, c'est sans problème quand on a une forte densité de terrains comme en France, mais c'est vite limité s'il y a peu de choix, qu'il n'y a pas de la 100 LL partout et qu'on veut pouvoir repartir si le terrain est à court de carburant. Il reste cependant en dernier recours la solution jerrycan et SP95, le moteur étant certifié avec de l'essence auto. Cette autonomie limitée pénalise aussi l'autre équipage qui, lui, pourrait aller plus loin avant de refuelez. Et si en plus vous volez 15 nœuds moins vite ...

La 100LL est à 2 euros le litre en Italie et Corse, moitié moins en Slovénie et Croatie. Les taxes d'atterrissage sont souvent élevées (mais à votre discrétion à Corte) car on vous compte du handling et des frais divers, 20 à 30 € sont fréquents.



## ➤ **Les enseignements**

### ▪ **Qu'en gardons-nous ?**

Des souvenirs plein la tête, des tas de moments de franche rigolade, des instants de pilotage tendus (le lac de Garde, les contreforts du Massif Central), et surtout l'idée « pourquoi ne pas l'avoir fait plus tôt, c'est tellement génial ! » et une furieuse envie de recommencer, peut-être vers la Norvège comme prévu initialement ?

### ▪ **Combien ça coûte ?**

Le Katana est à 85 €/h en voyage ; mais dès qu'on sort de France, le mieux est de fonctionner en « coque nue », c'est-à-dire que l'équipage paye l'essence, et 50 €/h au club.

En incluant l'essence, les taxes d'atterrissage, les repas, les hôtels ou appartements, taxis, etc., notre budget pour deux a été de 1 340 €, plus 23 heures de vol à 50 €/h, soit 1 150 €, et on arrive à un total général de 2 500 € tout compris, et donc 1 250 € par personne pour huit jours de bonheur aéronautique ! Ca reste donc, à titre exceptionnel, très abordable ; à noter qu'on peut encore un peu abaisser le coût des heures de vol en prenant un forfait au Club.

Ce budget est un budget tout compris, sans se priver de quoi que ce soit, mais sans viser les 4-étoiles bien sûr. Il nous est arrivé de partager un grand lit avec Michel à Venise (de même que Philippe et Lucos), eux comme moi aurions préféré avoir présence plus charmante en pareille circonstance, mais à la guerre comme à la guerre !

## ➤ **Et si c'était à refaire**

Nous avons des souvenirs plein la tête, et pourtant nous ne sommes pas des surhommes ni des pilotes d'exception, mais des pilotes privés lambda comme vous qui nous lisez, et il suffit de se jeter à l'eau, de parler un peu d'anglais aéronautique et d'avoir envie de sortir du tour du Golfe du Morbihan.

Les conseils, les cartes sont à votre disposition, n'hésitez pas à me contacter au Club si vous projetez un voyage et que je peux vous aider. Demandez aussi à Alain Audebert, qui nous a été très utile (conseils, cartes etc.)

La Norvège est elle aussi à portée d'aile, environ 30 heures de vol au total pour passer au-dessus du Cercle Polaire, et nous y irons un jour, c'est sûr ! Compte tenu des prix en Europe du Nord, on doit pouvoir le faire pour moins de 1 500 € par personne.

Sinon, moins loin, l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne, l'Angleterre et l'Écosse sont des objectifs réalisables

en un gros pont ou une petite semaine, c'est selon ... sans oublier que les Anglo-Normandes sont à 1h30 de vol de LFEQ.

Alors, à vous d'y aller, et de nous raconter !!!



*Jacques SAADA, juin 2007.  
Photos de Luc Dupont, Philippe Laperche et moi-même.*