

Air Europ Club
DEPUIS 1934

VOYAGE CLUB

4 | **LA CÔTE MÉDITERRANÉENNE** | **7**
JUIN | **CANNES - LE CASTELLET - MONTPELLIER - PERPIGNAN** | **JUIN**

INSCRIPTION : PIERRE LANSALOT-BASOU

Le Récit du Voyage

Samedi 4 Juin 2022

Toussus Le Noble - Villefranche Tarare (LFHV) – Cannes Mandelieu (LFMD)

Prologue

Toussus Le Noble (LFPN), 09h00 : C'est sous la pluie, les éclairs et les nuages noyés dans la masse que nous nous retrouvons au club avec **Hubert, Jessy, Julien et Ramia**. Nous scrutons les prévisions météo qui annoncent une possible amélioration pour cette fin de matinée. En attendant une fenêtre météo favorable, nous préparons nos avions sous le hangar : **F-GUXD** et **F-GDKT** ont eu les pleins complets de 100LL et d'huile la veille (pour éviter de possibles temps d'attente en ce début de week-end férié). Il ne nous reste donc plus qu'à embarquer nos bagages, une mallette avion (contenant un marteau et des attaches, un bidon d'huile plein), une barre de traction et un casque de pilote de secours dans chaque avion. Les devis de masse et centrage montrent qu'il n'y a aucun problème, les équipages ayant été constitué en ce sens : l'équipage de **F-GUXD** sera constitué de deux pilotes, tandis que celui de **F-GDKT** sera constitué de trois pilotes pour les quatre prochains jours.

Vers 10h30, le ciel orageux et pluvieux fait soudain place à un ciel bleu où l'horizon semble bien dégagé vers le Sud, qui plus est sous le soleil ! **C'est la fenêtre météo que nous attendions !** Nous devons partir maintenant si nous voulons pouvoir rejoindre notre destination finale (Cannes) et ainsi devancer une nouvelle perturbation orageuse prévue en fin d'après-midi venant de l'Ouest.


CONSEIL AUX PILOTES :

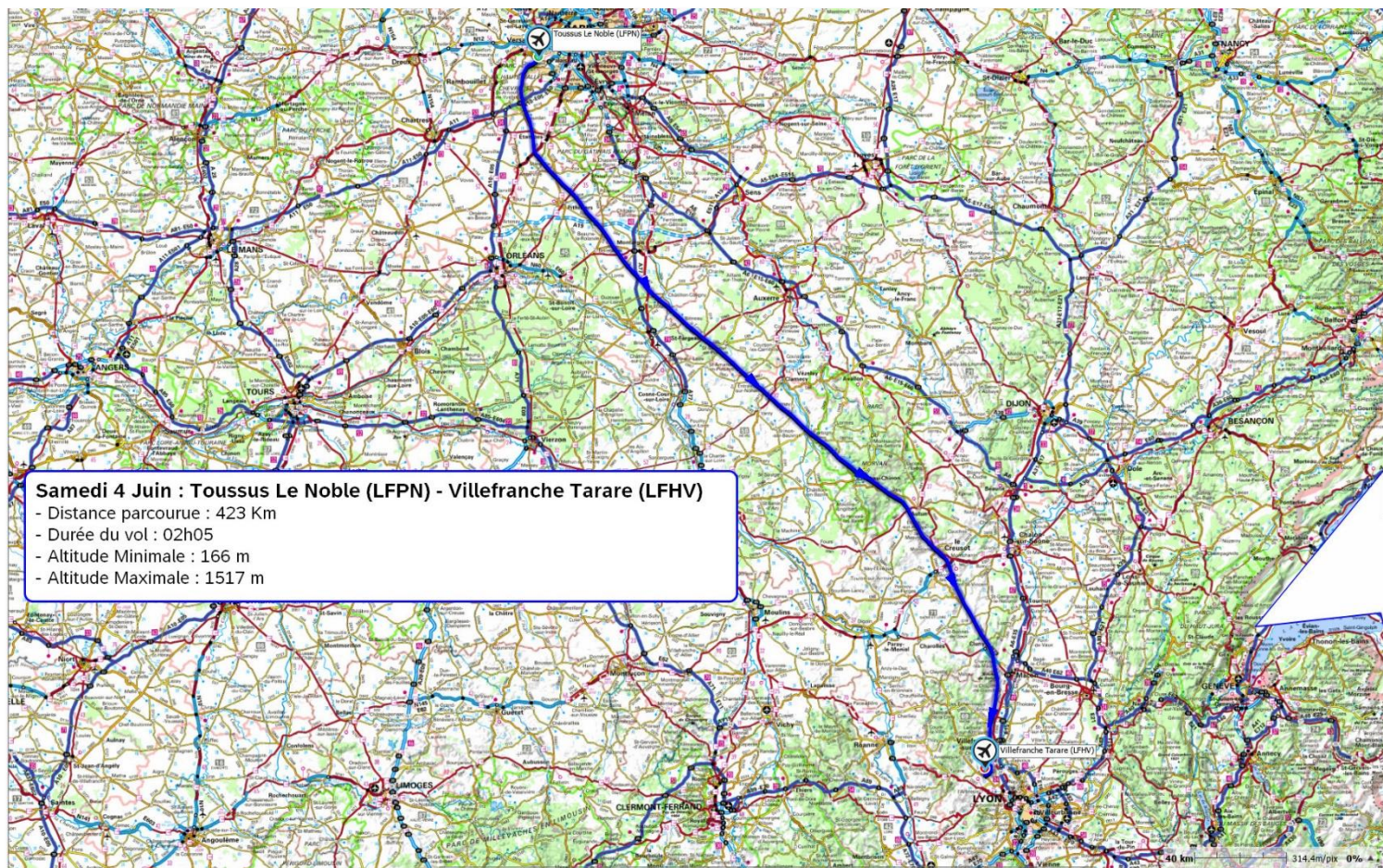
Dans votre préparation, volez en priorité avec les fréquences des SIV : elles sont très utiles du fait de leur couverture du territoire et elles vous apporteront toutes les indications nécessaires en vol, en particulier les fréquences de vol à contacter (SIV, Approche TMA et CTR, TWR...). Ne PAS hésiter à faire appel à leurs services en vol !

1. Toussus Le Noble (LFPN) - Villefranche Tarare (LFHV) : 423 Km parcourus, 2h00 de vol

Toussus Le Noble (LFPN), 10h39, Pistes 07 : nous mettons les moteurs en route pour décoller des pistes 07 en service. Le ciel est bleu et entièrement dégagé sur notre route en direction du Sud-Est. Sur la première partie du trajet, nos avions volent à vue l'un derrière l'autre, **F-GUXD** précédant légèrement **F-GDKT**. Les **SIV Seine** sont inactives aujourd'hui, nous ferons donc la première partie du vol sans service d'information de vol (seule la fréquence Seine Info -108.050 - est active en cas de secours uniquement). Nous passons par **Etampes, Pithiviers et Montargis** et montons à 3500 pieds. **Le Massif du Morvan** n'est plus très loin lorsque nous montons jusqu'à 4500 pieds d'altitude pour son survol. Au niveau de la ville d'**Autun**, nous contactons **la TMA de Saint-Yan (123.405)**, mais elle aussi est inactive en ce week-end de Pentecôte. Nous contactons **la SIV de Clermont (120.675)** au-dessus du relief avant d'entrer dans la vallée de la Saône où **la SIV de Lyon (135.200)** prend le relais. Nous passons juste à l'Ouest de **Mâcon** et survolons la Roche de Solutré. L'aérodrome de Villefranche Tarare (LFHV) n'est plus très loin et la météo est parfaite depuis notre départ de Toussus. Nous nous annonçons alors sur la fréquence en auto-information de **Villefranche Tarare (118.255)** et nous nous intégrons en main gauche pour la piste 18 sur laquelle **F-GUXD** et **F-GDKT** atterrissent l'un derrière l'autre à **12h45**, après 2 heures de vol non-stop. Nous refaisons immédiatement les pleins complets de nos deux avions à **l'Automat 100LL H24 (paiement CB)** et procédons à un changement de pilote. Nous ne souhaitons pas attendre car il faut profiter de cette belle fenêtre météo que nous avons actuellement afin de précéder la perturbation provenant de l'Ouest qui est annoncée pour la fin d'après-midi sur le Sud-Est.

Quelques informations utiles pour les pilotes :

	VILLEFRANCHE TARARE (LFHV) - 1076 ft
AVT	Automat 100LL H24 – Paiement par CB.
TAXES	On n'a pas eu le temps de payer ! 😊
PARKING	Pas de PPR – Placement libre.
INFOS PRATIQUES	Restaurant du club avec terrasse - pas de plat à emporter.



Revivez la navigation Toussus-Villefranche Tarare : <https://www.relive.cc/view/vZqNxdJ5p30>

2. Villefranche Tarare (LFHV) – Cannes Mandelieu (LFMD) : 381 Km parcourus, 2h05 de vol

Villefranche Tarare (LFHV), 13h22, Piste 36 : Après le changement pilote et les pleins de 100LL, nous redécollons de la piste 36 et prenons la direction du Sud en suivant la vallée du Rhône. F-GUXD et F-GDKT montent à 4500 pieds d'altitude maximum en veillant de bien rester sous la TMA de Lyon. Nous contactons **la SIV de Lyon (135.200)** qui s'occupe de nous donner toutes les informations de vol pendant notre transit à l'Ouest de Lyon via **Brindas, Givors, Vienne et Saint-Rambert**. Arrivés au Nord de Valence, Nos deux avions se séparent pour suivre leur navigation respective : F-GUXD va suivre une route en suivant la vallée du Rhône puis cap à l'Est en passant par la Montagne Sainte-Victoire. F-GDKT suit quant à lui une route plus à l'Est via le Massif du Vercors, le Massif des Baronnies Provençales et le Parc du Verdon. Nus nous séparons au niveau de la ville de Romans-sur-Isère et F-GDKT quitte la SIV de Lyon pour passer sur la fréquence de **Marseille Info Sud (120.55)** qui sera notre unique fréquence pendant le survol de ces reliefs.

F-GDKT monte à **7500 pieds d'altitude** pour entamer le survol du **Massif du Vercors** qui est le premier relief que nous rencontrons depuis la vallée du Rhône. Le ciel est bien dégagé sur notre route, mais les Alpes sont cachés à l'horizon par une légère couche de brume de chaleur. Nous nous en contenterons ! Arrivés au-dessus de **Sisteron**, nous traversons la rivière de **la Durance** : la forte sécheresse que subit la rivière est bien visible du ciel, et un maigre filet d'eau entouré de nombreux bancs de sables apparaissent dans son lit naturel. Après avoir laissé derrière nous le « géant de Provence » (**Mont Ventoux**), nous suivons un temps **la vallée de la Durance** pour entrer dans **les Baronnies Provençales** : nous passons à gauche de **la Montagne de Lure** qui en est son sommet le plus emblématique. Nous sommes maintenant en **niveau de vol (FL 80)** lorsque nous entrons dans le **Parc du Verdon** par sa pointe Nord-Ouest (le **Lac de Sainte-Croix**). **Marseille Info Sud (120.55)** nous informe de l'activation de la **zone du camp militaire de Canjuers (R148)** située à proximité. Nous restons donc au Nord tout en apercevant le Canyon du Verdon sur notre droite. A cause du vent du Mistral qui s'est un peu levé cet après-midi, de légères turbulences bercent de temps en temps notre avion. Après avoir passé le camp de Canjuers et le Parc du Verdon, nous quittons **Marseille Info Sud (120.55)** pour passer sur **Nice Info (120.850)**. La côte n'est plus très loin maintenant et la météo est toujours excellente.


A l'Est du terrain de Fayence, nous faisons quelques hippodromes pour perdre de l'altitude afin de nous présenter dans quelques minutes à **2500 pieds d'altitude** au **point d'entrée « WL »**. Nous quittons **Nice Info (120.850)** et contactons la **Tour de Contrôle de Cannes-Mandelieu (118.625)**. Ce point d'entrée est situé juste à l'Ouest de Cannes et la procédure d'approche nous impose maintenant d'allumer nos feux d'atterrissage. Sur la demande de Cannes, nous nous présentons maintenant à la **verticale de l'aéroport de Cannes à 1500 pieds d'altitude QNH** puis nous nous intégrons en vent arrière main gauche pour **la piste 17 à 1000 pieds d'altitude QNH**. Le contrôle de Cannes gère bien le trafic et nous indique quand entrer en base main gauche. Nous avons maintenant l'autorisation d'atterrir sur la piste 17 (face à la mer) que nous touchons à **15h27**. Nous dégageons rapidement la piste et roulons à l'avitaillement pour refaire immédiatement les pleins en 100LL à **l'Automat 100LL H24 (paiement CB)** situé à proximité. Cela ne nous prend que quelques minutes, puis nous remettons le moteur en marche pour rouler jusqu'à notre aire de stationnement finale qui est située à quelques centaines de mètres de là : une aire gazonnée est prévue pour les avions de passage et son stationnement ne nécessite aucun PPR (une exception dans cette région et qui est la bienvenue). F-GUXD nous rejoint à notre point de stationnement une dizaine de minutes plus tard.

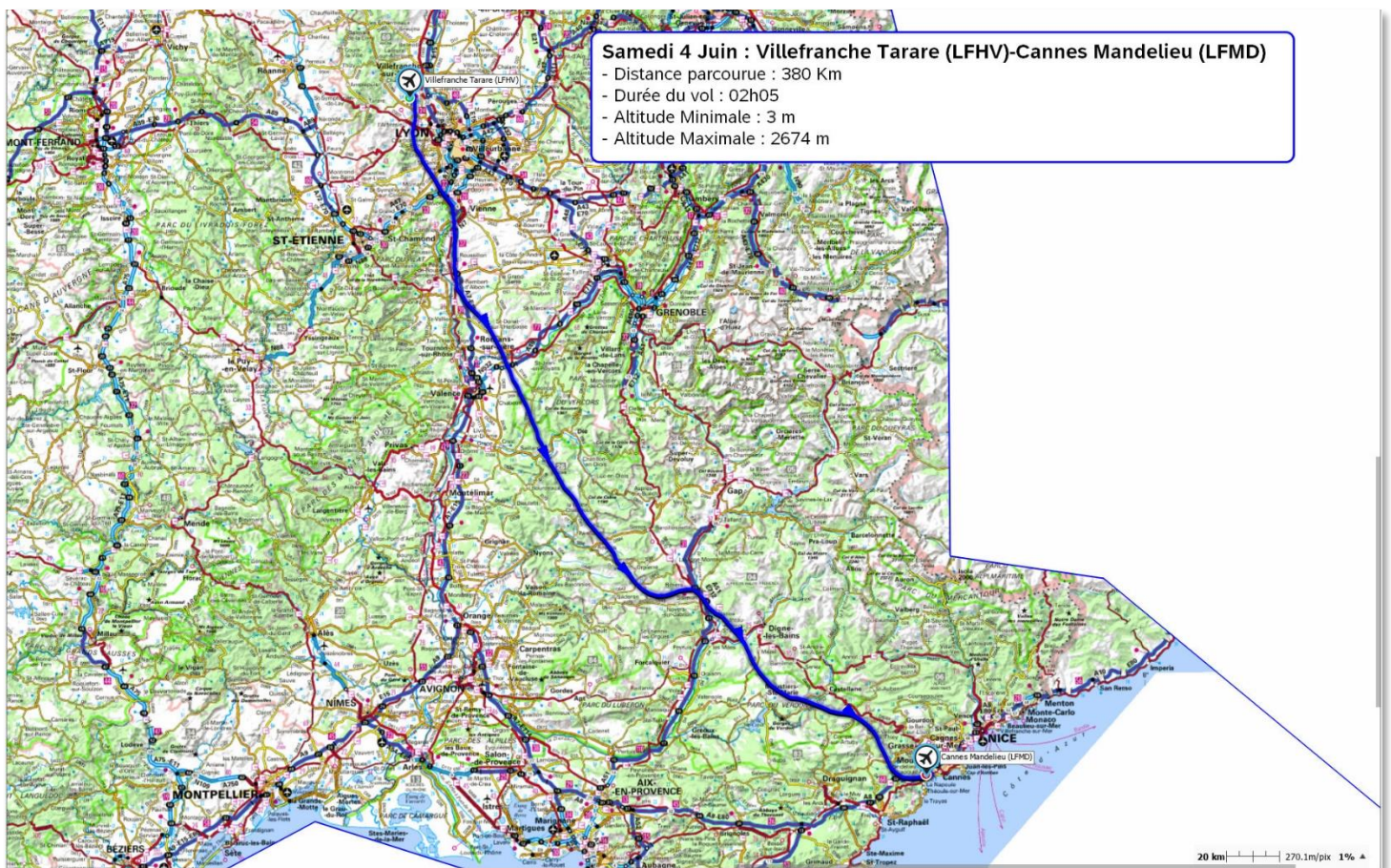
Une fois les avions sécurisés et les bagages récupérés de nos avions, nous sortons par un poste de sécurité situé à proximité, puis nous payons les taxes à l'aéroport : une formalité qui est expédiée en quelques minutes au comptoir qui est rodé à cet exercice. C'est presque bon marché ! Puis nous réservons deux taxis Uber pour prendre la direction du centre-ville de Cannes où nous venons de réserver un appartement pour 6 personnes sur le site Booking... qui, finalement une fois arrivés sur place, s'avérera être une annonce erronée sur leur site web... ! Bref, nous voici en plein centre-ville avec nos bagages ... et sans logement pour la nuit au pire moment (week-end férié) ! Malheureusement, tous les hôtels sont complets. Après plusieurs appels infructueux, notre salut viendra finalement d'une hôtesse d'accueil d'un **hôtel IBIS** qui, nous prenant en pitié, arrive par miracle à nous décrocher les trois dernières chambres libres de la région et à un très bon prix ... pour la région. Situé à **Mougins** à 15 minutes de Cannes, nous nous engouffrons dans deux taxis (merci Uber) et prenons la direction de cet hôtel béni. Arrivés au comptoir d'accueil, l'hôtesse nous accueille agréablement et s'apprête à nous donner les clefs. La suite est à lire ci-dessous...

ANECDOTE DU JOUR : pendant que nous attendons nos clefs, une conversation attire notre attention au comptoir de l'accueil : deux jeunes venant tout juste de Marseille doivent se rendre immédiatement à un mariage dans la région de Cannes. Ils cherchent une chambre juste pour se doucher et se changer (vue la chaleur actuelle). Mais tout est complet dans la région, y compris dans cet hôtel où nous venons de prendre les dernières chambres disponibles. Les prenant en pitié, nous leur proposons nos chambres pour se doucher et se changer (nous-mêmes récents naufragés du bitume, nous savons ce que cela signifie de se retrouver seuls sans un toit pour la nuit). Reconnaisants, les deux jeunes nous donnent même un billet de 50€ ...! La journée de galère se termine donc pour nous tous, sous les rires de soulagement de toutes et tous...

Le reste de la soirée sera passée à se balader pour voir le Palais des Festivals (après avoir commandé deux nouveaux taxis) et à dîner dans le vieux quartier de Cannes (Le Suquet). Une fois rentrés (après avoir commandé deux nouveaux taxis), nous ne mettrons pas longtemps à dormir après cette journée chaude. L'important est d'avoir pu rallier Cannes, la suite du voyage s'annonçant sous les meilleures auspices côté météo pour ces prochains jours !

Quelques informations utiles pour les pilotes :

	CANNES MANDELIEU (LFMD) - 14 ft
AVT	Automat 100LL H24 – Paiement par CB.
TAXES	32€ TTC par avion
PARKING	Stationnement en herbe (pas de PPR) – Lire les NOTAMs la veille pour connaitre l'état de saturation du parking en herbe.
INFOS PRATIQUES	Super prestation dans l'aérogare et à un prix abordable - un aéroport incontournable pour tous les pilotes privés qui veulent découvrir la French Riviera ! Penser à réserver votre hôtel sur Cannes AVANT d'arriver sur place entre Avril et Octobre !



Revivez la navigation Villefranche Tarare-Cannes : <https://www.relive.cc/view/vrqokXnAZKq>

Dimanche 5 Juin 2022

Cannes Mandelieu (LFMD) – Le Castellet (LFMQ) – Montpellier Méditerranée (LFMT)

3. Cannes Mandelieu (LFMD) – Le Castellet (LFMQ) : 176 Km parcourus, 50 min de vol

Cannes Mandelieu (LFMD), 11h17, Piste 17 : La météo est correcte sur Cannes en ce début de matinée. Cependant, la perturbation qui est passée la nuit dernière a encore laissé quelques zones humides sur la côte aux environs d'Hyères. Nous préférons retarder notre départ, initialement prévu vers 10h30. Après dissipation des brumes, les METAR annoncent enfin une belle météo pour notre nouvelle navigation qui doit nous mener jusqu'au terrain du Castellet pour cette première partie de la journée. Après avoir embarqué nos bagages dans les avions, F-GDKT et F-GUXD mettent leurs moteurs en marche : KT décolle le premier de la piste 17, suivi par XD qui a choisi de faire les pleins ce matin.

CONSEIL AUX PILOTES :

Le transit côtier est très réglementé sur la French Riviera : quatre SUPAIP sont publiés au moment de notre voyage qui concernent cette navigation (SUP AIP 074/22, SUP AIP 102/22, SUP AIP 132/22, SUP AIP 133/22). Au menu ce matin :

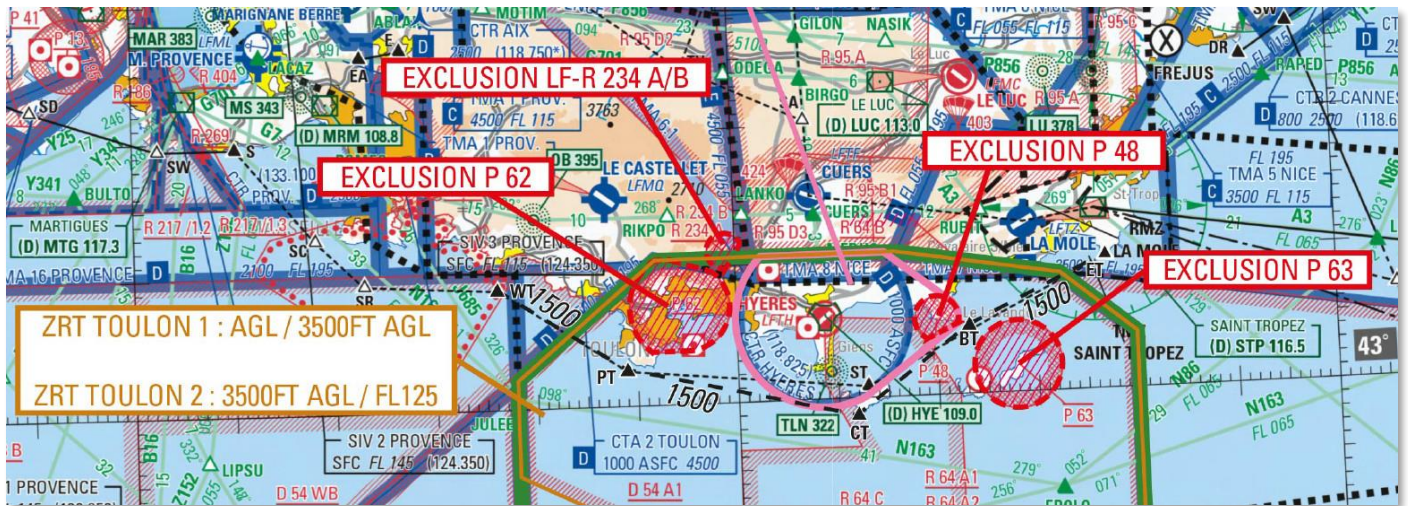
- Une Zone Interdite Temporaire (Hyères)
- Une Zone Dangereuse Temporaire (Île du Levant)
- Trois Zones d'Exclusion (P48-Fort de Bregançon, P62-Toulon, P63-Île du Levant)
- Trois Zones Règlementées Temporaires (CAT Toulon 1, 2 et 3)

Après avoir décollé de Cannes, nous montons immédiatement à **1000 pieds QNH** sous la surveillance de la **Tour de Contrôle (118.625)** qui nous demande de suivre à cette altitude le transit « DR1 » : nous longeons la magnifique **Corniche de l'Esterel** via la **Pointe du Cap Roux (SW)** et la **Pointe du Dramont (DR)** à **Saint-Raphaël**. Nous sommes maintenant sortis de la CTR de Cannes et contactons **Nice Info (122.925)** qui nous demande de monter à **1500 pieds**. Nous traversons maintenant le magnifique **Golfe de Saint-Tropez (Sainte-Maxime, Saint-Tropez)** pour rejoindre le **Cap Lardier (ET)**.

A partir du **Cap Lardier (ET)**, nous contactons maintenant **Toulon Approche (126.325)**. Un nouveau transit publié a été mis en place au Sud d'Hyères (SUP AIP 132/22) : nous effectuons ce transit à une altitude de **1500 pieds QNH** et suivons scrupuleusement sur le GPS les nombreux points de report pour éviter plusieurs **ZIT, ZDT et zones P actives** en ce moment -voir encart ci-dessus : nous passons par :

- ⇒ **Cap Lardier (ET)**, situé au Sud de Saint-Tropez
- ⇒ **Cap Bénat (BT)**, situé entre Le Lavandou et l'île du Levant
- ⇒ **Cap d'Arme (CT)**, situé au large de la pointe Sud de l'île de Porquerolles
- ⇒ **Cap Sicié (PT)**, situé à la pointe Sud de la ville de Six-Fours-les-Plages (près de Toulon)
- ⇒ **Bec de l'Aigle (WT)**, situé au large de La Ciotat

Au large d'Hyères, nous rencontrons et survolons une couverture nuageuse dense provenant du large qui vient buter sur le relief de la côte : nous sommes les acteurs inhabituels d'un vol « On Top » que nous effectuons à proximité immédiate de la côte... **Féérique !**



Transit côtier de Hyères : ET-BT-CT-PT-WT


Arrivés au large de la Ciotat au **Bec de l'Aigle (WT)**, nous effectuons un virage à droite pour remonter vers l'intérieur des terres en direction du Castellet. La couverture nuageuse survolée sur la côte se dissipe rapidement et laisse place à un magnifique ciel bleu lumineux. Il nous faut quelques petites minutes de vol avant d'apercevoir le terrain du Castellet qui est maintenant en vue : il en impose, d'abord par sa situation géographique au milieu du relief, et ensuite par son célèbre circuit de course automobile qui jouxte le terrain d'aviation. Nous quittons **Toulon Approche (126.325)** pour contacter **l'AFIS du Castellet (119.000)** : on nous demande de nous intégrer directement en vent arrière main droite pour la piste 12 qui est en service. F-GUXD et F-GDKT atterrissent l'un après l'autre à **12h10** puis nous rejoignons nos places sur notre aire de stationnement que nous avons réservées à l'avance (**PPR 48 heures**).

CONSEIL AUX PILOTES :

Une **demande d'autorisation préalable (PPR)** doit être formulée au service Operations 48 heures avant votre arrivée à operations@aeroportducastellet.com.

ANECDOTE DU JOUR : Après avoir payé les taxes d'atterrissages et de stationnement ridiculement basses (14€ par avion), nous partons à pieds en direction du **restaurant San Felice** situé à proximité. Le seul hic : il est situé à l'intérieur d'un somptueux **hôtel 5* (Hôtel du Castellet)** fermé par une imposante grille en fer forgé. Nous attendrons quelques secondes avant qu'un véhicule y pénètre ... et pour nous glisser rapidement à l'intérieur. Devant nous, nous n'en croyons pas nos yeux : un somptueux domaine de verdure et de bois doublé d'un golf situé aux pieds de l'hôtel ! Ce dernier me fait penser à la reconstitution réussie d'une ancienne villa italienne de Toscane... La chance du débutant : nous nous présentons au restaurant qui nous accepte et nous réserve une table qui sera disponible dans une trentaine de minutes. Nous en profitons pour nous relaxer à l'ombre et à proximité immédiate de la piscine à débordement... le rêve éveillé continue. Je passerais le détail du repas qui était aussi bon que cher ! Nous avons tous passé dans cet établissement de luxe un délicieux moment qui restera gravé dans nos mémoires ! On vous le conseille ! 😊 Frais et dispo, nous voici maintenant prêts pour repartir pour la deuxième destination de notre journée : Montpellier (si nous arrivons à ressortir par la grille à nouveau fermée....) !

Quelques informations utiles pour les pilotes :

	LE CASTELLET (LFMQ) - 1391 ft
AVT	100LL – Paiement par CB.
TAXES	14€ TTC par avion
PARKING	PPR (48h) : un formulaire « Book Pilotes VFR-IFR » est téléchargeable sur le site web qui est à remplir et à adresser au service Operations avant votre arrivée (operations@aeroportducastellet.com)
INFOS PRATIQUES	Un magnifique hôtel 5* (l'Hôtel du Castellet) avec un très bon restaurant (le San Felice) est situé à 10 minutes de marche ... si vous arrivez à franchir la grille de la porte d'entrée !



Revivez la navigation Cannes-Le Castellet : <https://www.relive.cc/view/v1vj7M5jkJO>

4. Le Castellet (LFMQ) – Montpellier Méditerranée (LFMT) : 175 Km parcourus, 58 min de vol

Le Castellet (LFMQ), 16h01, Piste 12 : La chaleur est sensible en ce milieu d'après-midi au Castellet (30° degrés). Après nous être acquitté de la taxe très bon marché, nous décollons finalement de la piste 12 et prenons une route plein Sud pour survoler à nouveau la baie de La Ciotat. Arrivés au point de report du **Bec de l'Aigle (WT)**, nous contactons **Provence Info (132.950)** : cette SIV sera notre unique fréquence de vol pendant tout le transit côtier entre Marseille et la Camargue ! Nous effectuons ce transit à une altitude de **1800 pieds QNH** et suivons scrupuleusement sur le GPS les nombreux points de report suivants :

- ⇒ **Bec de l'Aigle (WT)**, situé au large de La Ciotat
- ⇒ **Île de Riou (SR)**, située à la pointe Sud de Marseille
- ⇒ **Cap Croisette (SC)**, situé à l'entrée de Marseille
- ⇒ **Carry-le-Rouet (S)**, situé à la sortie de Marseille
- ⇒ **Carro (SW)**, situé à l'entrée du Golfe de Fos-sur-Mer
- ⇒ **Port Saint-Louis du Rhône (SD)**, situé à la sortie du Golfe de Fos-sur-Mer
- ⇒ **Salins de Giraud (SG)**, situé à l'embouchure du Canal du Grand Rhône
- ⇒ **Saintes-Maries-de-la-Mer (SB)**, situé sur le littoral camarguais

Au passage, nous voyons se succéder de magnifiques paysages sous le soleil sur notre droite : **les Calanques, les îles du Frioul, le Château d'If, Marseille, la Camargue** ! Assurément il s'agit de l'un des moments forts de notre voyage ! En vol, la température extérieure est de 30° à 1800 pieds d'altitude WNH. Les machines souffrent moins de la chaleur que ses occupants et tous les paramètres moteur sont OK (pas de phénomène de « Vapor lock » dans ces conditions extrêmes au-dessus de l'eau).

Arrivés à proximité de Montpellier, une nouvelle publication de SUP AIP (092/22) nous indique que toute la région de Montpellier a été entièrement redécoupée ... en une dizaine de SIV. Un vrai puzzle ! A l'approche de l'embouchure du **Canal de recul (SA)**, **Provence Info (132.950)** nous demande de passer sur **Montpellier Info (125.650)**. La CTR de Montpellier n'est plus très loin et il nous faut maintenant suivre scrupuleusement les consignes : nous nous reportons à **1000 pieds QNH à Aigues-Mortes (AM)**, puis au Nord de **la Grande Motte (ER)**. **Montpellier Info (125.650)** nous demande ensuite de nous intégrer sur la finale de la piste 30 droite où nous atterrissons à **17h00** (curieuse procédures d'intégration locale où la fréquence Tour n'est pas utilisée pour les atterrissages...). Après avoir dégagé la longue piste de cet aéroport international, nous nous dirigeons immédiatement vers l'aire d'avitaillement pour effectuer le plein de carburant de nos deux avions. Nous rejoindrons dans quelques minutes notre point de stationnement réservé à l'avance (**PPR 24 heures**) et situé à proximité (parking aviation générale Fox).

Au sol, la température extérieure frôle les 35°C, et l'aéroport est désert lorsque nous arrivons dans l'aérogare.




CONSEIL AUX PILOTES :

Une demande d'autorisation préalable (PPR) doit être formulée au service Operations 24 heures avant votre arrivée à pce@montpellier.aeroport.fr.

Comme pour notre séjour à Cannes, il a été difficile de trouver des places d'hôtel libres : nous avons finalement réussi à en trouver la veille de notre arrivée à Montpellier. Nous rejoignons notre hôtel qui est situé à 5 minutes à pieds de l'aéroport. Après y avoir laissé nos bagages et nous être beaucoup rafraîchi, nous prenons le bus et rejoignons le centre-ville de Montpellier pour y diner et nous reposer un peu de cette journée où tout s'est déroulé magnifiquement avec des souvenirs de paysages traversés plein les yeux !

Quelques informations utiles pour les pilotes :

	MONTPELLIER MEDITERRANEE (LFMT) - 17 ft
AVT	Automat 100LL H24 – Carte TOTAL
TAXES	Formulaire à remplir au poste de sécurité – on se sait pas combien cela nous a coûté car l'aéroport était désert !
PARKING	PPR (24h) à adresser au service Operations avant votre arrivée (pce@montpellier.aeroport.fr)
INFOS PRATIQUES	Liaison vers le centre-ville de Montpellier par Tramway ou par Bus (1€60) depuis l'aéroport



Revivez la navigation Le Castellet-Montpellier Méditerranée : <https://www.relive.cc/view/vKv21KeJ4oq>

Lundi 6 Juin 2022

Montpellier Méditerranée (LFMT) – Montpellier Candillargues (LFNG) – Millau Larzac (LFCM)

5. Montpellier Méditerranée (LFMT)-Montpellier Candillargues (LFNG)-Vol Local (LFNG) : 185 Km parcourus, 1h10 de vol

Montpellier Méditerranée (LFMT), 09h41, Pistes 30 : F-GUXD décolle de la **piste 30 gauche, préférentielle** pour partir vers l'Ouest de la côté en direction de Perpignan, puis de Millau notre destination finale. F-GDKT suivra un peu plus tard dans la journée car un autre programme nous attend pour cette matinée : après avoir roulé jusqu'au point d'attente de la **piste 30 droite sur la fréquence Sol (121.855)**, nous allons procéder aux essais moteurs quand on nous pose la question de savoir combien de temps vont prendre nos essais. Je réponds : « Dans un minutes et demi » et j'en profite pour jeter un coup d'œil derrière nous : un Boeing 737 est stationné juste derrière nous et attend notre départ pour décoller à son tour... ! Aujourd'hui, le trafic est dense à l'intérieur de la CTR de Montpellier : la **Tour de contrôle (118.775)** nous donne l'autorisation de nous aligner et de décoller de la piste 30 droite. Nous montons à **1000 pieds QNH** tout en effectuant un virage à droite pour nous diriger vers l'Est en direction du point de sortie situé à **Mauguio (NC)**.

Nous passons alors sur la fréquence **auto info de Montpellier Candillargues (120.600)**, un petit terrain d'aviation situé au niveau de la mer et où nous nous rendons ce matin avec F-GDKT. La **piste 14** est en service et nous nous intégrons en vent arrière main gauche à **700 pieds QNH** en prenant bien soin d'éviter les villages aux alentours. Nous atterrissons à **10h03** sur le terrain de Candillargues et remontons la piste en dur tout en observant sur notre gauche un troupeau de taureaux camarguais en liberté. Une fois stationnés, une amie Montpelliéraine (Valérie) et son fils de 14 ans (Adrien) nous attendent au sol pour effectuer avec moi un vol local le long du littoral camarguais. Pendant ce vol local, mes coéquipiers Hubert et Jessy restent au sol pour préparer leur navigation de cet après-midi pour nous rendre à Millau.

Montpellier Candillargues, 10h34, Piste 14 : Adrien (14 ans) se met en place avant droite tandis que Valérie s'installe sur les places arrières. Je suis heureux de pouvoir leur faire découvrir la Camargue vue du ciel ! Après avoir décollé de la piste 14 avec la fréquence **auto info (120.600)**, je me reporte à la verticale du terrain à 1400 pieds QNH et je passe avec la fréquence de la **Tour de contrôle de Montpellier Méditerranée (118.775)** : une clearance nous est accordée pour une sortie à **1500 pieds QNH** vers l'Est au niveau de la ville d'**Aigues-Mortes (AM)**, le point de sortie habituel de La Grande Motte (ER) étant saturé.

CONSEIL AUX PILOTES :


Les procédures locales de départ depuis le terrain de Candillargues sont liées à la proximité de la CTR de Montpellier qui est située juste à l'Ouest du terrain (voir la carte VAC du terrain). La piste en service étant la piste 14 pour notre vol, la procédure de départ consiste à faire un virage à gauche dès le décollage pour monter rapidement à 1400 pieds QNH et contacter la tour de Montpellier (118.775) pour avoir une clearance en fonction du trafic.

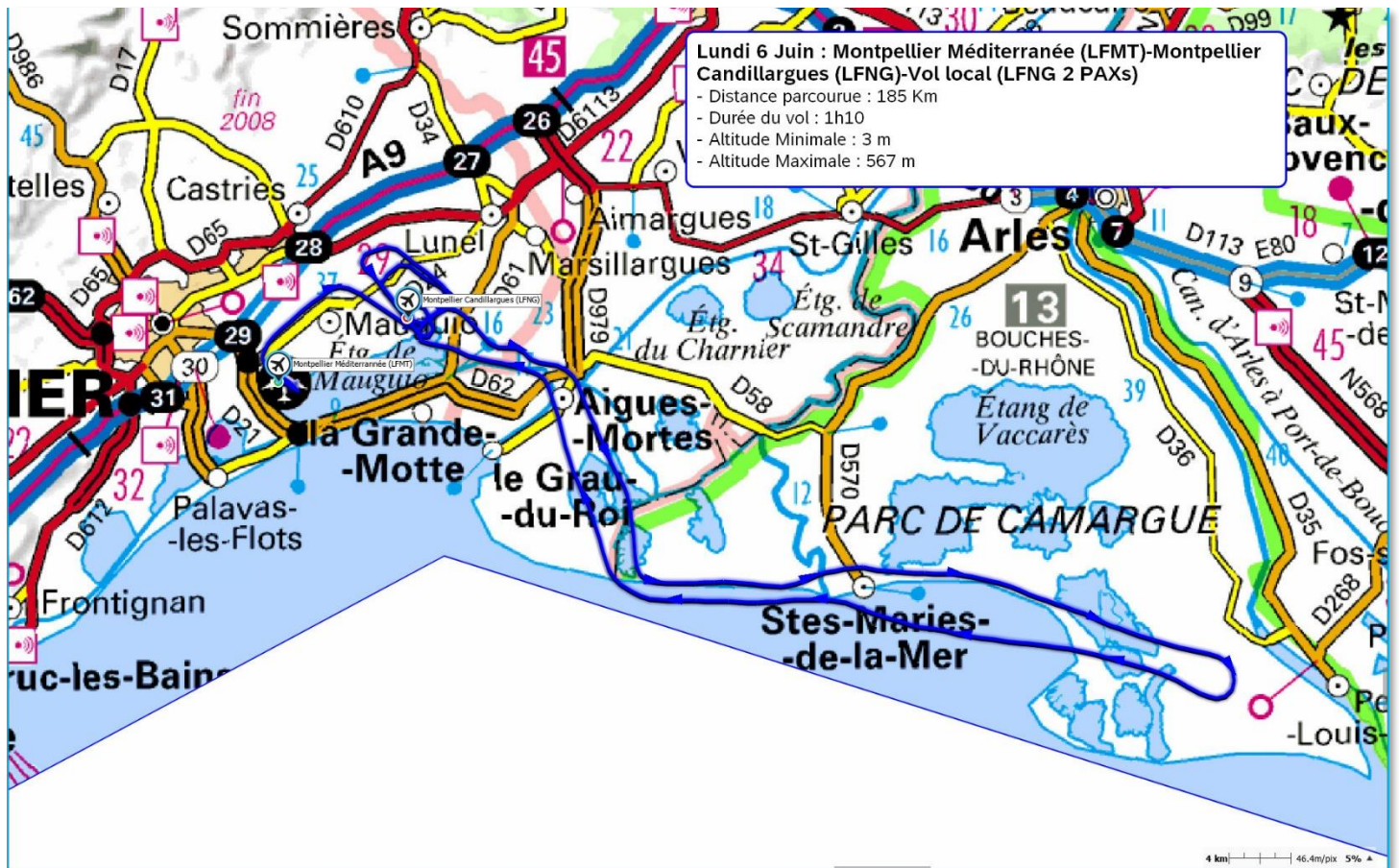
Après avoir passé **Aigues-Mortes (AM)**, nous continuons notre route au Sud à **1500 pieds QNH** en direction de l'embouchure du **Canal de Recul (SA)** vers le Sud. **Montpellier Info (125.650)** prend le relais sur la fréquence et nous suivons maintenant la bande de sable du littoral camarguais en direction de l'Est. Nous apercevons sur notre gauche le **Parc Naturel Régional de Camargue** où de nombreux étangs constituent la **Réserve Nationale de Camargue** qui est interdite de survol (**Etang de l'Imperial, Etang du Lion, Etang de Vaccarès, Etang du Galabert**). Nous passons ensuite le village de **Saintes-Maries-de-la-Mer (SB)** : le vol est stable et calme, j'en profite alors pour donner les commandes quelques minutes à Adrien : il se débrouille très bien au manche et applique à la lettre les quelques indications que je lui donne en vol ... sous les yeux de sa mère qui est ravie ! La météo est magnifique et le spectre des couleurs des marais salants survolés est spectaculaire, variant du bleu au rose en passant par le violet !

Nous entamons notre demi-tour au niveau du village de **Salins-de-Giraud (SG)**. Nous revenons maintenant sur nos pas vers le village de **Saintes-Maries-de-la-Mer (SB)** où je donne une deuxième fois les commandes de vol à Adrien qui se débrouille comme un chef, et qui me dit qu'il se « sent comme Iron Man... ». Pas faux ! 😊 Nous croisons une patrouille de trois hélicoptères militaires en formation « Delta » (en triangle) sur notre droite puis informons **Montpellier Info (125.650)** de notre souhait de nous reporter à **Aigues-Mortes (AM)** à **1200 pieds QNH**.

En vue du terrain de Candillargues, nous quittons Montpellier Info pour passer **sur la fréquence auto-info de Candillargues (120.600)** où nous nous intégrons directement en vent arrière main gauche pour **la piste 14**. Il y a du Traffic en finale, j'étends donc ma vent arrière pour laisser le temps au Traffic de se réguler, puis nous atterrissons à **11h22** sur la piste 14. Nous remontons à nouveau la piste et nous garons à la station d'avitaillement disponible avec la carte TOTAL. **Valérie et Adrien** sont ravis de ce vol local et m'aident ensuite à pousser l'avion sur un emplacement en herbe situé à proximité. Il est maintenant temps d'aller manger un morceau ensemble et de partager ce moment de repos ensemble avant de repartir pour notre prochaine destination : Millau.

Quelques informations utiles pour les pilotes :

	MONTPELLIER CANDILLARGUES (LFNG) - 5 ft
AVT	Automat 100LL H24 – Carte TOTAL
TAXES	Aucune
PARKING	Pas de PPR – Placement libre.
INFOS PRATIQUES	Procédure de départ à lire sur la carte VAC à cause de la proximité de la CTR de Montpellier



Revivez la navigation Montpellier Méditerranée-Montpellier Candillargues :

<https://www.relive.cc/view/vXOdYE4Gjk6>

Revivez la navigation Vol Local au-dessus de la Camargue : <https://www.relive.cc/view/v8qVBjKAp7q>

6. Montpellier Candillargues (LFNG)-Millau Larzac (LFCM) : 377 Km parcourus, 1h47 de vol

Montpellier Candillargues (LFNG), 13h41, Piste 14 : Nous venons recevoir un SMS de Julien et Ramia nous indiquant que F-GUXD est bien arrivé à Millau, et que son équipage a bien rejoint l'hôtel que nous avons réservé la veille à Montpellier. Ca c'est fait ! A nous de faire pareil maintenant... Nous disons au revoir à Valérie et Adrien, avant de nous aligner **sur la fréquence auto-info de Candillargues (120.600)** et de décoller de la piste 14. Nous montons à la verticale du terrain à 1400 pieds d'altitude avant de passer avec la fréquence de **la Tour de contrôle de Montpellier Méditerranée (118.775)** pour obtenir l'autorisation de partir vers l'Ouest : la Tour nous demande de nous reporter à la verticale de l'aéroport à 1500 pieds QNH !

CONSEIL AUX PILOTES :

Les procédures locales de départ depuis le terrain de Candillargues sont liées à la proximité de la CTR de Montpellier qui est située juste à l'Ouest du terrain (voir la carte VAC du terrain). La piste en service étant la piste 14 pour notre vol, la procédure de départ consiste à faire un virage à gauche dès le décollage pour monter rapidement à 1400 pieds QNH et contacter la tour de Montpellier (118.775) pour avoir une clearance en fonction du trafic.

Passée la verticale de l'aéroport de Montpellier Méditerranée, nous sortons de la CTR par le sud-ouest via **la cathédrale de Maguelone (SW)**, puis nous contactons la fréquence de **Montpellier Info (136.625)** qui assure maintenant le service d'information en vol sur tout l'Ouest du Golfe du Lion (pratique !). Nous survolons la ville de **Sète** à 1500 pieds QNH avec une vue imprenable sur le célèbre **Mont Saint-Clair**, puis **le Bassin de Thau**. Arrivés au **Cap d'Agde**, nous montons à **2000 pieds QNH** en prenant soin d'éviter la TMA de Béziers. Au large de Narbonne, nous nous dirigeons ensuite vers Port-la-Nouvelle. Un nouveau **transit au Sud-Est de Perpignan** est à suivre à **1500 pieds QNH** est maintenant le suivant :

- ⇒ Cap Leucate (NL)
- ⇒ Embouchure de l'Agly (E)
- ⇒ Canet Plage (PC)
- ⇒ Saint-Cyprien (SC)


Après avoir dépassé Saint-Cyprien, nous nous virons à droite pour suivre **un autre transit Nord-Ouest** de Perpignan à 1500 pieds QNH :

- ⇒ Mas Sabola (MS)
- ⇒ Le Soler (WS)

Après Le Soler, nous traversons alors **la rivière du Têt** et montons à **4500 pieds d'altitude** en vue du massif des Corbières. Les deux célèbres **châteaux cathares de Queribus** (2389 pieds d'altitude) **et de Peyrepertuse** (3163 pieds d'altitude) sont là devant nous : ils portent bien leur surnom de « citadelles du vertige » ! Puis nous prenons une route Nord et survolons bientôt le terrain de **Lézignan-Corbières** avant de passer au large de la **Montagne Noire**. Arrivés au niveau du **Parc du Haut-Languedoc**, nous contactons une autre fréquence de **Montpellier Info (134.375)** qui nous accompagne jusqu'aux portes du **plateau du Larzac**. A ses pieds se trouve la piste du terrain de Millau (LFCM). La **piste 32** est en service et nous nous intégrons en vent arrière main gauche en **auto information (120.800)** pour atterrir à **15h28**.

Le terrain de Millau nous permet d'avitailler F-GDKT en 100LL avec notre carte TOTAL. Après les pleins, nous stationnons F-GDKT juste à côté de F-GUXD qui est arrivé en fin de matinée. Un taxi arrive rapidement pour venir nous prendre avec nos bagages et nous emmener au centre-ville de Millau où nos chambres d'hôtel nous attendent. Nous prévenons l'équipage de XD de notre arrivée et nous donnons rendez-vous à une brasserie de la ville pour nous rafraîchir. La suite de la soirée se déroulera dans un restaurant aveyronnais où je découvre l'aligot, le plat emblématique de la région. Demain retour sur Paris avec une météo qui s'annonce plus nuageuse que ces derniers jours qui ont été parfaits.

Quelques informations utiles pour les pilotes :

	MILLAU LARZAC (LFCM) - 2606 ft
AVT	Automat 100LL H24 – Carte TOTAL
TAXES	Aucune – une boîte est disponible pour donner quelque chose si vous le désirez
PARKING	Pas de PPR – Placement libre.
INFOS PRATIQUES	Le site de l'aéroclub local contient une page web très pratique dédiée aux visiteurs de passage avec les numéros de taxi à appeler (https://fplmillau.wixsite.com/aeroclub-de-millau/pilotesdepassage)



Revivez la navigation Montpellier Candillargues-Millau : <https://www.relive.cc/view/v36APKEwPGO>

Mardi 7 Juin 2022

Millau Larzac (LFCM) – Moulins Montbeugny (LFHY) - Toussus Le Noble (LFPN)

7. Millau Larzac (LFCM)-Moulins Montbeugny (LFHY): 365 Km parcourus, 1h46 de vol

Millau Larzac (LFCM), 10h33, Piste 32 : La météo est incertaine pour cette matinée sur le terrain de Millau. La nuit dernière, une perturbation a donné un peu de pluie sur les massifs du massif central et des bancs de brume peuvent rester encore accrochés sur le relief. Nous décidons d'attendre un peu avant de décoller. Ramia met à profit ce temps pour effectuer un tour de piste sur KT pour s'échauffer... **un pilote doit toujours rester au top !** 😊 Notre destination initiale devait être **Montluçon Guéret (LFBK)**, mais les conditions météorologiques prévues à l'Ouest de Clermont-Ferrand (brumes et nuages bas accrochés au relief) nous incitent à suivre plutôt une route située plus à l'Est de la ville : nous irons finalement sur le terrain de **Moulins Montbeugny (LFHY)**... si la météo ne nous joue pas des tours !

Après avoir décollé de Millau de la piste 32 en **auto information (120.800)**, nous prenons la route vers le Nord avec **notre fréquence de vol en patrouille (123.45)** pour survoler ensemble le **Viaduc de Millau**. Puis nous passons avec **Montpellier Info (134.375)**. Si les conditions de vol sont bonnes jusqu'au viaduc, elles le sont bien moins au Nord : le plafond nuageux descend et des bancs de brume bloquent le chemin. F-GUXD nous précède et choisit de se dérouter en revenant vers le Sud en direction de Millau : nous le suivons et faisons attention de ne pas le perdre de vue...


CONSEIL AUX PILOTES :

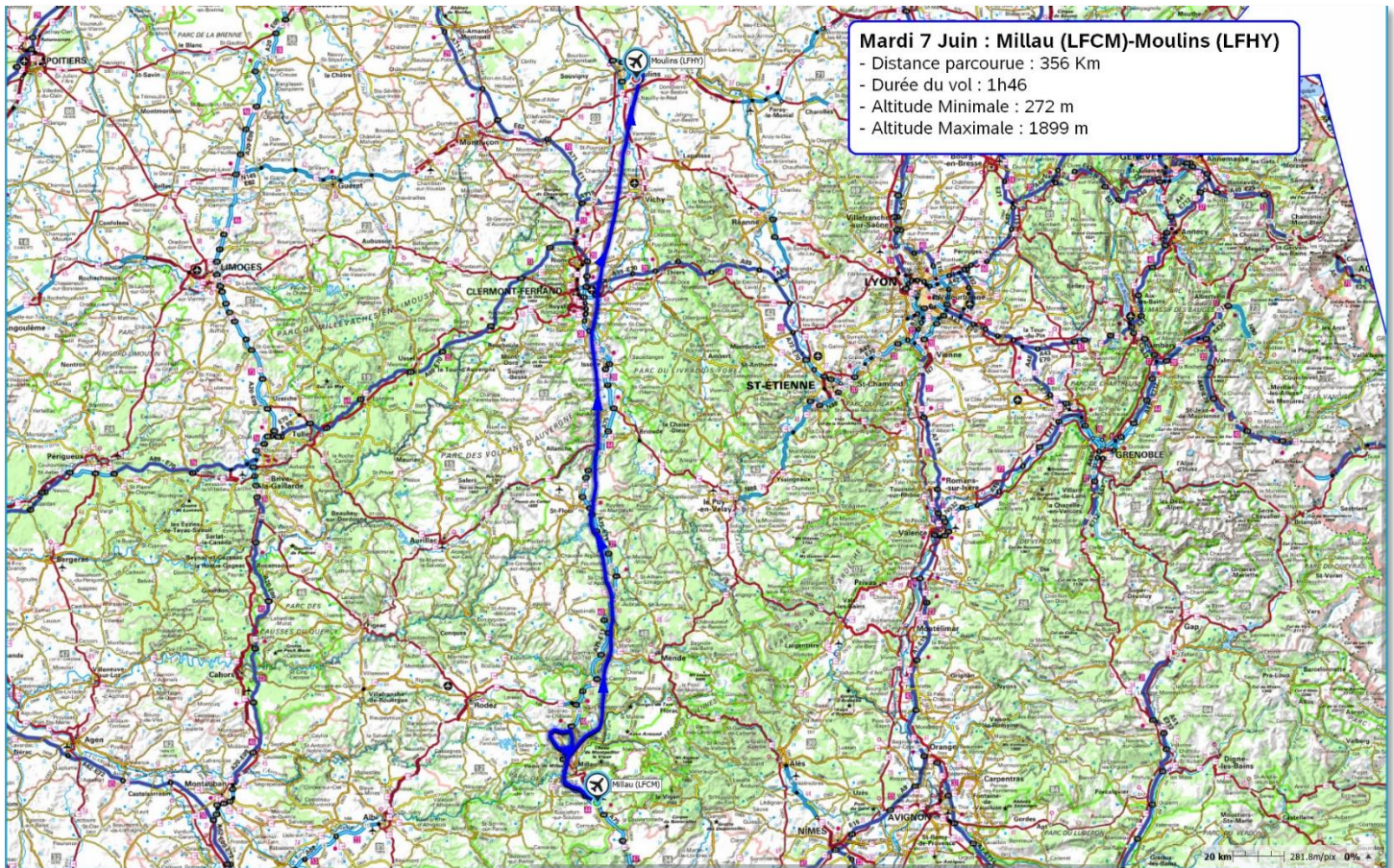
Lorsqu'on vole en patrouille avec un autre avion, le plus grand danger est de le perdre de vue : cela peut entraîner une potentielle collision en vol. Il est primordial d'établir un contact soit visuel soit radio afin de connaître sa position à tout moment pour éviter la collision en vol.

Miracle : sur le chemin du retour, F-GUXD trouve finalement une trouée lumineuse en direction du Nord-Est : la visibilité semble meilleure de ce côté-ci et, malgré un plafond nuageux toujours limité, nous le suivons. Malgré tout, nous descendons à **3000 pieds d'altitude QNH** mais la visibilité est bien meilleure à **l'Est de Séverac-le-Château**. Nous cheminons le long de **l'autoroute A75** qui serpente à travers **les reliefs de l'Aubrac**. Nous remontons à **4500 pieds d'altitude QNH** et parvenons même à survoler le célèbre **Viaduc de Garabit** qui enjambe **le Lac du barrage de Grandval** à l'Est de Saint-Flour. Un petit problème d'émission radio rencontré sur F-GUXD empêche son équipage de communiquer pendant une dizaine de minutes, avant que nous l'entendions à nouveau après avoir fait une manipulation salutaire au niveau de la radio de l'avion... Ouf ! Les conditions de vol sont maintenant parfaites et nous contactons **Clermont Info (122.225)** fort et clair pour leur demander un transit au-dessus de l'aéroport de Clermont-Ferrand (LFLC) : transit approuvé à 4500 pieds QNH ! Sur notre gauche, nous pouvons apercevoir **la chaîne des Volcans d'Auvergne** avec leurs sommets les plus emblématiques : **le Puy de Sancy et le Puy de Dôme**.

Nous continuons notre route au Nord en direction du terrain de **Moulins Montbeugny (LFHY)** : situé au cœur de la TMA de Saint-Yan qui est active, nous contactons donc **Saint-Yan Approche (123.405)** avant de contacter **l'AFIS de Moulins (125.200)** : celui-ci est allé manger, nous atterrissons donc avec F-GUXD en auto-information sur **la piste 26** en main droite à **12h19**. Nous refaisons immédiatement les pleins complets à l'Automat TOTAL H24 et nous nous restaurons ensuite devant l'aéroclub local avec les sandwiches et autres pâtisseries achetées par précaution avant notre départ à Millau.

Quelques informations utiles pour les pilotes :

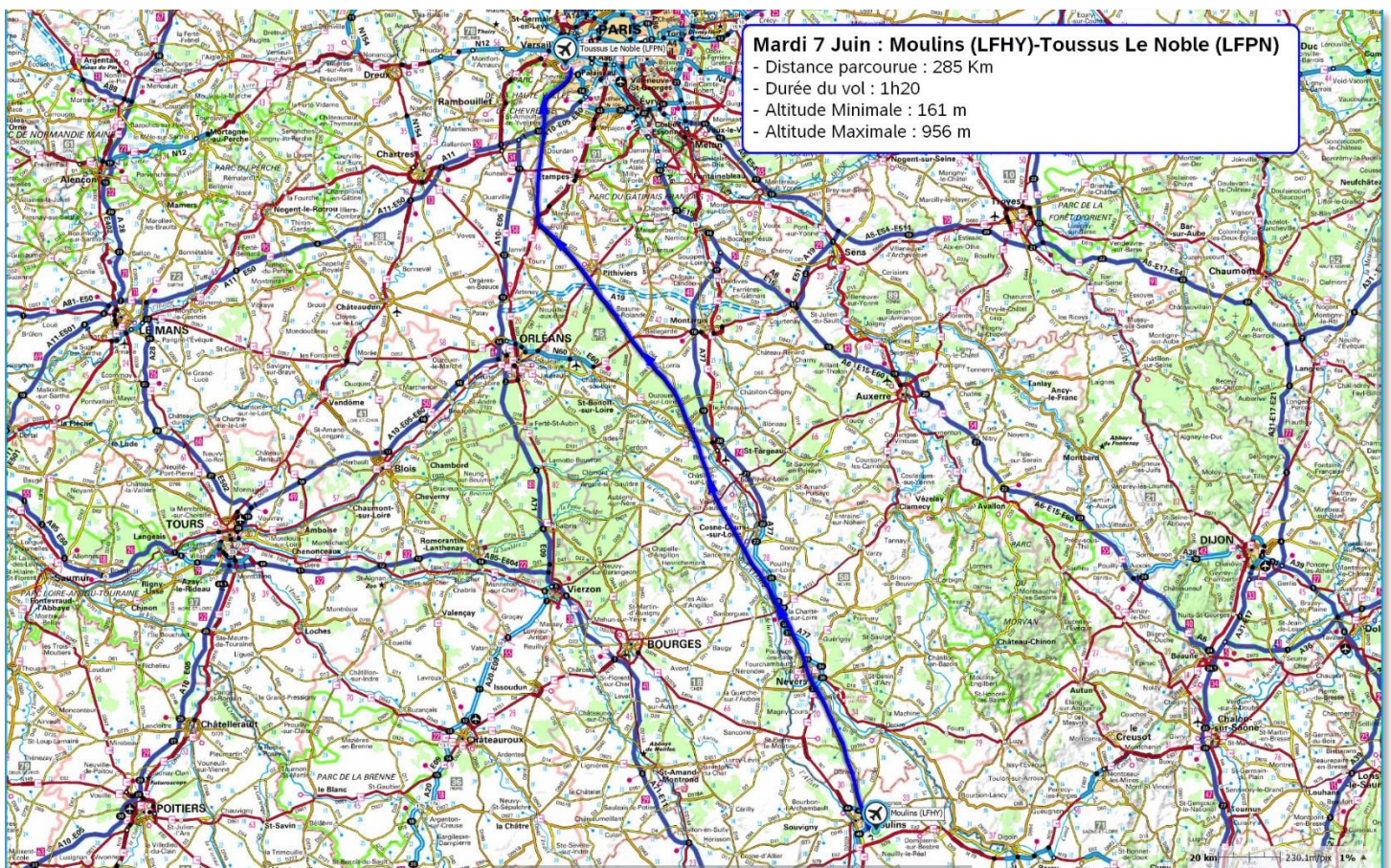
	MOULINS MONTBEUGNY (LFHY) - 915 ft
AVT	Automat 100LL H24 – Carte TOTAL
TAXES	10€ par avion
PARKING	Pas de PPR – Placement libre.
INFOS PRATIQUES	Terrain pratique et permanence du club assurée (sauf entre midi et 14h00)



Revivez la navigation Millau-Moulins : <https://www.relive.cc/view/vKv21Kep1oq>

8. Moulins Montbeugny (LFHY)-Toussus Le Noble (LFPN) : 285 Km parcourus, 1h20 de vol

Moulins Montbeugny (LFHY), 14h03, Piste 26 : Décollage de Moulins pour nos deux avions pour un retour à Toussus. Après le décollage en auto-information (125.200), nous contactons ensuite **Saint-Yan Approche (123.405)** avant de prendre une route au Nord à 2500 pieds d'altitude QNH en direction de Nevers. Nous transitons ensuite via la zone d'**Avord Approche (119.7)** avant de voir le **circuit de course automobile de Nevers-Magnicourt**. Puis nous passons au Sud de **Cosne/Loire** et de de **Briare (Pont-Canal)**. **Seine Info** étant une nouvelle fois inactive, nous survolons la forêt de l'Orléanais avant de passer à l'Ouest d'Etampes. Il est maintenant temps d'écouter l'**ATIS de Toussus (127.480)** : l'info Hotel nous indique que les pistes 25 sont en service. Nous contactons **Chevreuse Info (119.300)** aux environs de Dourdan et nous entendons F-GUXD faire de même ! Il est en vol juste derrière nous, malgré deux routes différentes que nous avons suivies... Nous approchons du point d'entrée du circuit (S) et passons maintenant sur la fréquence de la **Tour de Toussus (120.750)** qui nous demande de rappeler en base 25 avant de nous présenter pour la finale de la piste 25 gauche. F-GDKT atterrit le premier mais F-GUXD doit remettre les gaz et faire un tour de plus, histoire de prolonger ce beau voyage ! Nous nous garons au parking de Toussus Le Noble. Le voyage club est maintenant officiellement terminé et ces quatre jours ont été un moment de partage et de voyage parfaits.



Revivez la navigation Moulins-Toussus : <https://www.relive.cc/view/vQvxn8LXNB6>

Epilogue

Nous ne pouvons que vous recommander de faire des voyages en avion : le coût total par pilote n'est PAS rédhibitoire, le plaisir est maximal et l'expérience en vol s'acquiert avec ces types de navigations om vous sortez de votre zone de confort (vols locaux autour de Toussus) ! L'aviation est le seul moyen de transport qui vous fait découvrir de nouveaux paysages aussi variés en aussi peu de temps et de fatigue : alors ... **volez** !

Si, vous aussi, vous souhaitez participer ou organiser des voyages club ou personnels, n'hésitez pas à contacter Pierre (pierre.lansalotbasou@free.fr) pour de plus amples renseignements ou conseils pratiques !

Ramia SADER
Jessy HIROQUOY
HUBERT OLIVIER
Julien CHAMPIGNY
Pierre LANSALOT-BASOU

Notre voyage résumé en quelques chiffres :

- 4 Jours de voyage
- 5 Heures de vol effectuées en moyenne (par pilote)
- 8 Aéroports et Aérodromes utilisés
- 12 Heures de vol effectuées en moyenne (par avion)
- 1500 € de dépenses totales en moyenne (par personne)
- 2369 Km parcourus
- Altitude de Vol Minimale : 0 m
- Altitude de Vol Maximale : 2674 m

Voyage Club : la Côte Méditerranéenne (4-7 Juin 2022)

- 5 Pilotes : Hubert, Jessy, Julien, Pierre, Ramia
- 2 Avions : F-GUXD, F-GDKT
- Distance parcourue : 2369 Km
- Durée du vol : 12h12
- Altitude Minimale : 0 m
- Altitude Maximale : 2674 m





RAMIA



JULIEN



HUBERT, PIERRE ET JESSY



VALERIE, ADRIEN ET PIERRE



PIERRE, RAMIA, HUBERT, JESSY ET JULIEN