

---

## Voyage Club en Sardaigne 2024

**Du 7 au 11 Juin 2024**

---

Trois avions du club ont participé au voyage à destination de la Sardaigne (QO, XD et KT). Organisée par Pierre et Stefano, cette aventure aérienne a permis à 8 personnes du club de partir à destination de l'Italie. Chaque équipage a ainsi pu effectuer 4 survols maritimes, une dizaine de navigations et parcourir 1800 Nm en vol en 5 jours. Voici le récit de cette aventure aérienne et humaine.

---

### **Jour 1, Vendredi 7 Juin : Toussus Le Noble (LFPN) - Cannes-Mandelieu (LFMD)**

---

Les participants au voyage club arrivent à 8h00 avant de se répartir rapidement vers leur avion respectif pour le préparer (bagages + nouvelles mallettes de voyage, plein d'essence, visite pré vol, nettoyage de l'avion). Stefano, coorganisateur du voyage, n'a finalement pas pu se joindre à nous pour ce voyage. Au départ de Toussus, les équipages sont les suivants pour le voyage :

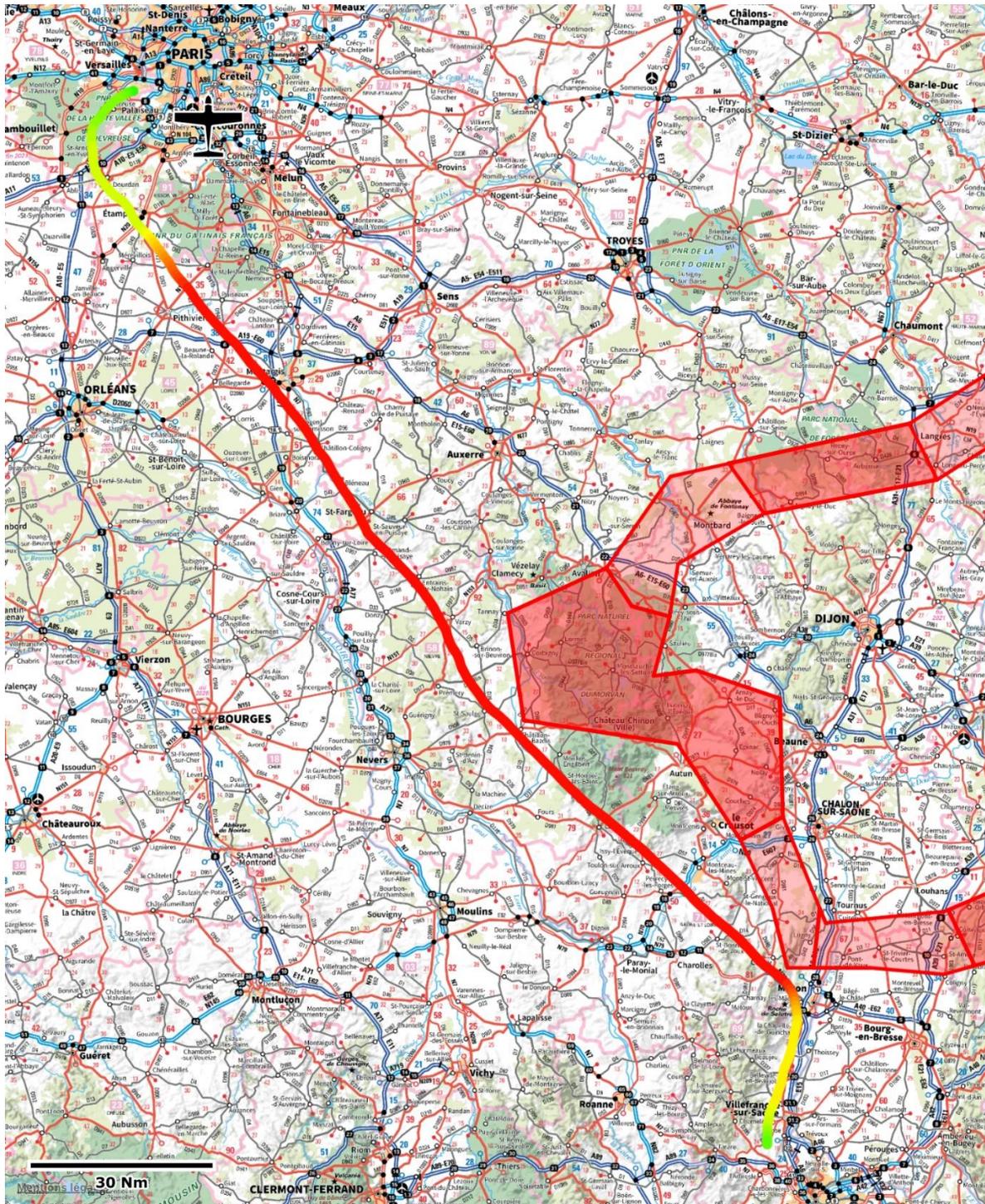
- Avion club F-GGQO (Robin DR400 Cadet) : **Pierre et Théa**
- Avion club F-GUXD (Robin DR400 Dauphin) : **Raphael, Rémi et Samantha**
- Avion club F-GDKT (Robin DR400 Régent) : **Julien, Julien et Ramia**
- Avion extérieur F-HADF (Piper PA28 Archer III) : **Joël, Jean-Marc et Gérard.**

Chaque avion du club a effectué sa visite dans la semaine grâce à notre équipe mécanique, compétente et efficace comme toujours. Les avions sont donc fins prêts pour commencer ce voyage dont la durée de vol est estimée entre 15 et 20 heures de vol par avion. En parallèle de notre départ aujourd'hui, le Piper PA28 partira de Toussus demain dimanche pour nous rejoindre directement en Sardaigne le soir même !

#### **1. Navigation 1 (09h40, LFPN Toussus Le Noble - 11H40, LFHV Villefranche-Tarare) :**

Une fois les équipages prêts, nous mettons les moteurs en route et nous décollons de Toussus (LFPN) pour suivre une route vers le sud-est. Théa est aux commandes de QO. Au départ de Toussus ainsi que tout le long de la route, la météo est parfaite et lumineuse ! Ce n'est pas un luxe quand on sait la météo maussade et pluvieuse que nous avons eu pendant ces dernières semaines, et tout particulièrement dans le Nord de la France. Le ciel est donc avec nous en ce début de voyage ! QO monte à 5500 pieds d'altitude au QNH et survole successivement Montargis, la pointe sud du massif du Morvan au niveau du Creusot, Cluny et Mâcon.

Après deux heures de vol sans histoire, les trois avions club atterrissent à quelques minutes d'intervalle sur la piste 18 de l'aérodrome de Villefranche-Tarare (LFHV). Nous effectuons rapidement le plein des avions en 100LL (carte de crédit sur automate) avant de nous acquitter chacun de notre taxe d'atterrissage (16€ par avion). Nous ne nous attardons pas sur place bien que le bar/restaurant installé sur place soit très accueillant.



*Navigation 1 (09h40, LFPN Toussus Le Noble - 11H40, LFHV Villefranche-Tarare)*



*Départ de Toussus Le Noble*



*Pierre et Théa à bord de QO*

## 2. Navigation 2 (12h05, LFHV Villefranche Tarare - 14h25, LFMD Cannes-Mandelieu) :

En arrivant sur l'aérodrome de Villefranche-Tarare (LFHV), nous avons aperçu en vol des conditions maussades localisées à l'horizon. Au redécollage vers midi, nous constatons que cette météo instable se dissipe rapidement au fur et à mesure de notre progression vers le sud. Pierre est aux commandes de QO qui monte à 3500 pieds d'altitude au QNH pour éviter la TMA de Lyon et pour être suivi en vol par Lyon Info (135.200 Mhz). Si la route vers les massifs nous est interdite du fait des mauvaises conditions météo sur les reliefs (nuages et perturbation pluvieuse), le transit sud en cheminant le long du couloir rhodanien est parfait : nous survolons successivement Brindas, Vienne, Saint-Rambert et Valence. Arrivés au niveau de Montélimar, la météo est maintenant plus lumineuse et nous savons que c'est maintenant gagné : la route vers la côte d'azur et Cannes nous est maintenant grande ouverte ! Nous sommes heureux d'avoir donc fait le bon choix de ne pas nous être attardé à Villefranche-Tarare (LFHV) et d'éviter ainsi une perturbation pluvio-orageuse annoncée sur le Sud de la France pour la fin d'après-midi.

Nous quittons Lyon Info (135.200 Mhz) pour être maintenant suivis par Provence Info (132.300 Mhz). QO, avion le plus lent et le moins puissant du voyage, vole à la vitesse de croisière de 100 nœuds à 3500 pieds d'altitude au QNH. Après avoir passée verticale de l'aérodrome de Carpentras, QO contacte la tour de Salon pour effectuer le transit dans sa zone contrôlée (135.150 Mhz). Une fois passée la zone de Salon, nous contactons maintenant Provence Info (124.350 Mhz) et prenons la direction de Brignoles avant de passer au Nord du terrain militaire du Luc. XD et KT, les deux autres avions les plus rapides et les plus puissants, privilégient quant à eux une route plus touristique en suivant le transit côtier en passant par Hyères, Saint-Tropez et Fréjus à 1000 pieds d'altitude au QNH. Les trois équipages arrivent à Cannes à quelques minutes d'écart et s'intègrent sur la piste 17 en main gauche après 2h30 de vol effectué dans des conditions météorologiques clémentes. Une fois au sol, chaque équipage effectue le plein d'essence de son avion en 100LL (carte de crédit sur automate) avant d'aller stationner au moteur sur le parking en herbe prévu à cet effet pour l'aviation générale. L'aéroport de Cannes est une excellente destination : les taxes y sont abordables, les locaux sont impeccables et le service aéroportuaire de qualité. La proximité immédiate d'hôtels fait de cet aéroport un endroit idéal pour s'y arrêter en transit sur la côte d'azur. Le restaurant de l'aéroport nous sert même des sandwiches et des boissons avec le sourire, malgré l'heure tardive et le fait que leur service de restauration est normalement fermé. Top ! Après s'être restaurés et s'être rafraîchis, nous rejoignons notre hôtel qui est situé à 10 minutes à pied de l'aéroport (Hôtel des Victoires) pour la nuit. Nous rejoignons ensuite en taxi la ville de Cannes et nous passons le diner dans un excellent restaurant du vieux Cannes dans le quartier pittoresque du Suquet (restaurant Le Marais). Nous vous le recommandons si vous passez par là !





*Bien arrivés à Cannes pour tous les équipages (QO, XD et KT)*



*Vue sur la baie de Cannes depuis le quartier du Suquet*



*Cannes !*



*! sennaC*



*Coucher du soleil à Cannes*



*Au parking en herbe à Cannes*

## Jour 2, Samedi 8 Juin : Cannes-Mandelieu (LFMD) – Arbatax-Tortoli (LIET)

### 1. Navigation 3 (09h40, LFMD Cannes-Mandelieu - 11h40, LFKF Figari) :

Après une bonne nuit de repos et un bon petit déjeuner, les trois avions décollent de Cannes vers 09h40. A bord, chaque membre d'équipage porte son gilet de sauvetage pour effectuer le premier des deux survols maritimes prévus dans la journée. Tous les avions volent obligatoirement sous plan de vol pour cette traversée. Pierre est aux commandes de QO et suit l'itinéraire VFR suivant pour le survol maritime de la méditerranée :

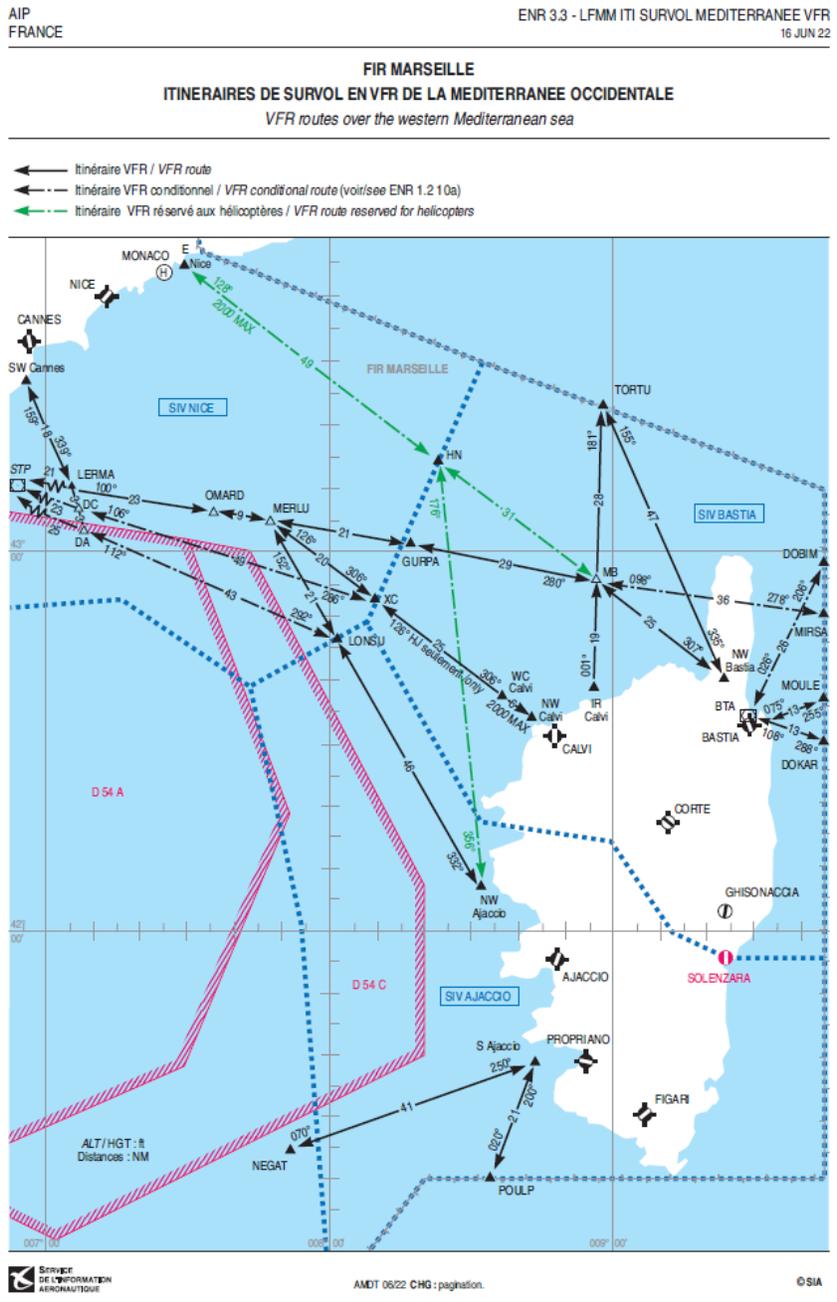
SW – LERMA – OMARD – MERLU – XC – WC.

Voici le premier plan de vol déposé via le site Sofia Briefing (<https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr/sofia/pages/homepage.html>) pour un départ à 10h00 de Cannes (LFMD) à destination de Figari (LFKF) :

Ministère chargé de l'aviation civile République Française		Formulaire de plan de vol / Flight plan form Arrêté du 8 novembre 2012 (NOR : DEVA1232199A)		cerfa N° 14806*01	
PRIORITY / Priorité << = FF →		DESTINATAIRES / Addressees			
HEURE DE DÉPÔT / Filing time                 →		EXPÉDITEUR / Originator                 << =			
IDENTIFICATION PRÉCISE DES DESTINATAIRES ET/OU DE L'EXPÉDITEUR / Specific identification of addressees and/or originator					
3 TYPE DE MESSAGE / Message type << = (FPL		7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF / Aircraft identification F J G I G I Q I O I		8 RÉGLES DE VOL / Flight rules V   G << =	
9 NOMBRE / Number 0 1		TYPE D'AÉRONEF / Type of aircraft D J R J 4 J 0		10 ÉQUIPEMENT & POSSIBILITÉS / Equipment & capabilities 10-a S	
13 EMPLACEMENT DE DÉPART / Departure location L J F M J D		HEURE / Time 0 7   3 1 0 << =		10-b S   << =	
15 VITESSE CROISIÈRE / Cruising speed N 0 1 0 0		NIVEAU / Level V F R		ROUTE / Route DCT SW DCT LERMA DCT OMARD DCT MERLU DCT XC DCT WC DCT NW DCT SA DCT S DCT WF DCT WAF	
16 AÉRODROME DE DESTINATION / Destination aerodrome L J F K J F		DURÉE TOTALE ESTIMÉE / Total EET 0 2   3 1 0		AÉRODROME DE DÉGAGEMENT À DESTINATION / Destination alternate aerodromes L J F K J O         << =	
18 RENSEIGNEMENTS DIVERS / Other information DOF/240608 RMK/CELL PHONE +33					
19 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉS) / Supplementary information (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)					
AUTONOMIE / Endurance E / 0 3   3 1 0		PERSONNES À BORD / Persons on board P / 0 1 0 2		RADIO ET BALISE D'URGENCE / Emergency radio R / UHF <input type="checkbox"/> VHF <input checked="" type="checkbox"/> ELT / PLB <input checked="" type="checkbox"/>	
ÉQUIPEMENT DE SURVIE / Survival equipment POLAIRE / Polar <input type="checkbox"/> DÉSERT / Desert <input type="checkbox"/> MARITIME / Maritime <input type="checkbox"/> JUNGLE / Jungle <input type="checkbox"/>				GILETS DE SAUVETAGE / Jackets LAMPES / Light <input checked="" type="checkbox"/> FLUORES / Fluores <input type="checkbox"/> UHF <input type="checkbox"/> VHF <input type="checkbox"/>	
CANOTS / Dinghies D / 0 0		CAPACITÉ / Capacity 0 0 0		COULEUR / Colour   << =	
COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF / Aircraft colour and markings A / RED AND WHITE					
REMARQUES / Remarks N /   << =					
PILOTE COMMANDANT DE BORD / Pilot-in-command C / PIERRE   << =					
DÉPOSÉ PAR / Filed by		ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES / Space reserved for additional requirements			

Plan de vol Cannes-Figari

Pour ce premier survol maritime dont c'est une première pour certains participants du voyage, nous sommes suivis par Nice Information (120.850 Mhz, puis par Ajaccio Information (119.825 Mhz) qui prend le relais pour nous suivre jusqu'à Figari. Au-dessus de la mer, QO monte progressivement à 3500 pieds d'altitude au QNH, puis au niveau de vol FL055. Faire un survol maritime en avion monomoteur n'est jamais anodin et présente toujours une part de risque : en effet, l'aide est limitée en cas de problème au-dessus de l'eau et d'amerrissage forcé. Nous sommes donc tous concentrés et attentifs à bord de nos montures volantes pendant cette longue traversée maritime de 100 Nm entre la côte d'Azur et les côtes Corse.



*Itinéraires de survol en VFR de la Méditerranée Occidentale – Source DGAC*

Arrivés au niveau de la côte Nord-Ouest de l'île de Beauté, nous prenons ensuite une route plein Sud pour longer la célèbre réserve naturelle de Scandola, située entre les Golfes de Galéria et de Girolata. Nous descendons progressivement à 2500 pieds d'altitude au QNH et entrons successivement dans le Golfe de Porto puis dans celui de Sagone. Les paysages naturels y sont magnifiques et spectaculaires, et il fait grand beau sur l'île ! Arrivés aux îles Sanguinaires qui constitue le point d'entrée du Golfe d'Ajaccio, nous transitons dans la zone contrôlée d'Ajaccio à 1500 pieds d'altitude au QNH. Direction ensuite le point de sortie du Golfe (Capu di Muru) avant de longer ensuite le Golfe de Valenco. La côte Ouest est très découpée : elle est la plus spectaculaire mais aussi la plus touristique de toute l'île. Après deux heures de vol, nous atterrissons enfin à Figari sur la piste 23 avec un fort vent de face. Une fois les avions au sol, nous effectuons l'avitaillement en 100LL de chaque avion avec attention (carte TOTAL sur automate). Cette étape de refueling est cruciale pour la suite de notre voyage. En effet, il nous sera impossible de refueler à notre destination finale en Sardaigne : il nous faut donc avoir suffisamment d'essence et d'autonomie pour pouvoir être autonome en vol à l'aller comme au retour de la Sardaigne. Nous attendons 13h comme indiqué sur notre second plan de vol pour pouvoir redécoller et partir en direction de la Sardaigne. Après s'être acquitté d'une redevance aéroportuaire aussi prohibitive qu'injustifiée d'après nous (50€ par avion !), nous profitons de cette pause pour déjeuner et nous restaurer sur place avant de partir pour l'Italie.



*Navigation 3 (09h40, LFMD Cannes-Mandelieu - 11h40, LFKF Figari)*



*La réserve naturelle de Scandola*



*Littoral corse*



*Arrivée à Figari*

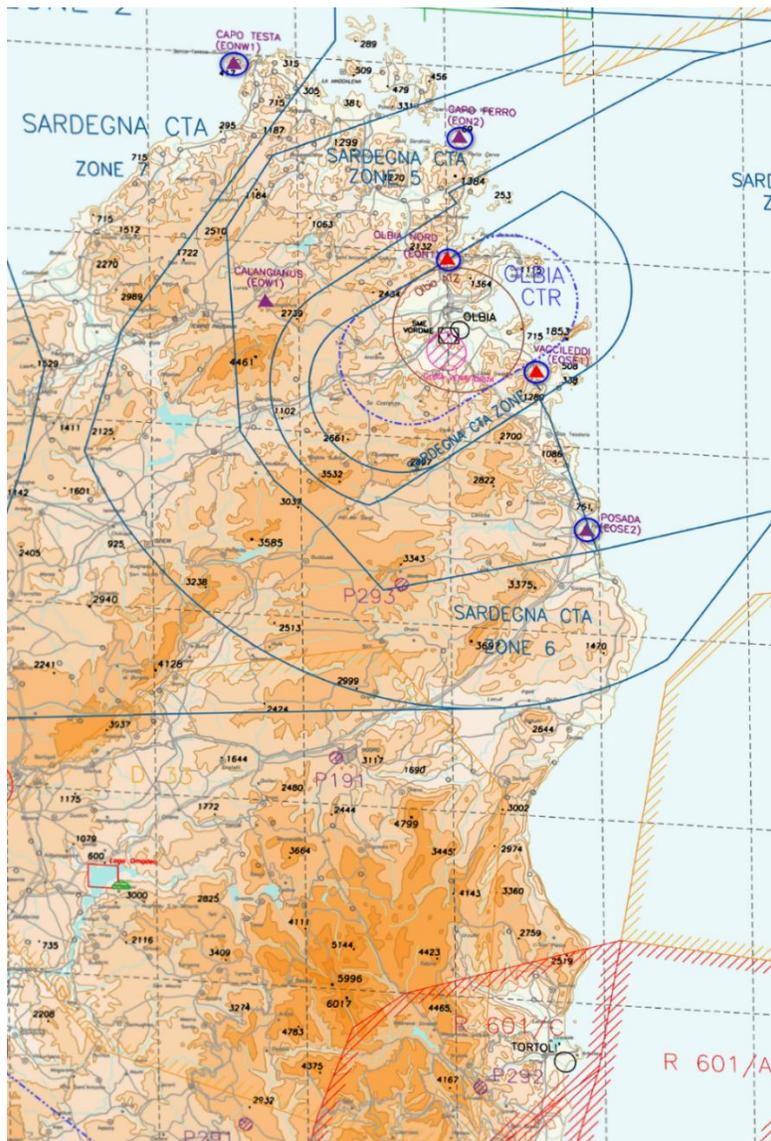


*Arrivée à Figari*

## 2. Navigation 4 (13h00, LFKF Figari - 14h30, LIET Arbatax Tortoli) :

Nous redécollons de Figari à 13h00 pour effectuer la branche Figari-Tortoli. A nouveau sous plan de vol pour ce survol maritime en direction de la côte Est de la Sardaigne, Théa est aux commandes de QO et une magnifique météo nous accompagne en vol. Après avoir quitté Figari, nous passons au large des bouches de Bonifacio situées à la pointe la plus méridionale de l'île de Beauté. Ajaccio Information (119.825 Mhz) nous quitte à la radio et nous passons maintenant avec Roma information (134.125 Mhz). Nous montons à 3200 pieds d'altitude pour effectuer le survol maritime entre les deux îles au QNH qui ne dure pas plus que quelques minutes. Une fois la côte sarde atteinte, nous redescendons à 2500 pieds d'altitude au QNH pour nous diriger vers les points de report VFR italiens prévus sur notre route et qui fleurent bon l'Italie :

EONW1 (Capo Testa) - EON2 (Capo Ferro) - EON1 (Olbia Nord) - EOSE1 (Vacciledi) –  
EOSE2 (Posada).



*Points de report VFR italiens*

Voici le second plan de vol déposé via le site Sofia Briefing (<https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr/sofia/pages/homepage.html>) pour un départ à 13h00 de Figari (LFKF) à Arbatax-Tortoli (LIET) :

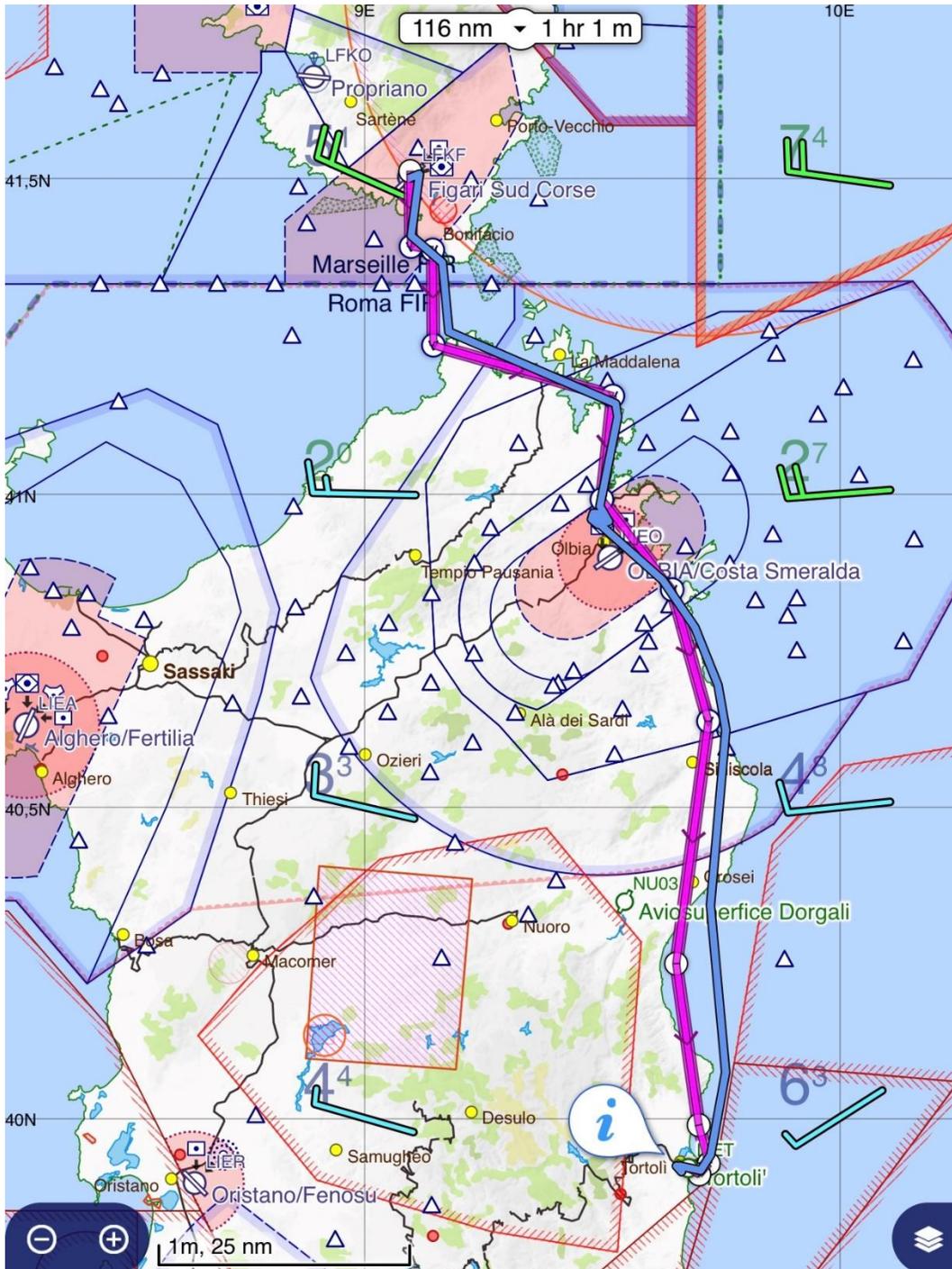
 Ministère chargé de l'aviation civile République Française		<b>Formulaire de plan de vol / Flight plan form</b> Arrêté du 8 novembre 2012 (NOR : DEVA1232199A)		 N° 14806*01
PRIORITÉ / Priority << = FF →		DESTINATAIRES / Addressees _____ _____ _____ << =		
HEURE DE DÉPÔT / Filing time _____ →		EXPÉDITEUR / Originator _____ << =		
IDENTIFICATION PRÉCISE DES DESTINATAIRES ET/OU DE L'EXPÉDITEUR / Specific identification of addressees and/or originator _____				
3 TYPE DE MESSAGE / Message type << = (FPL		7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF / Aircraft identification _____ F   G   G   Q   O   _____		8 RÈGLES DE VOL / Type of flight _____ V   _____ G << =
9 NOMBRE / Number _____ 0   1	TYPE D'AÉRONEF / Type of aircraft _____ D   R   4   0	CATÉGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE / Wake turbulence category _____ L	10 ÉQUIPEMENT & POSSIBILITÉS / Equipment & capabilities 10-a _____ S _____ << = 10-b _____ S _____ << =	
13 EMPLACEMENT DE DÉPART / Departure location _____ L   F   K   F		HEURE / Time _____ 1   1   0   0 << =		
15 VITESSE CROISIÈRE / Cruising speed _____ N   0   1   0   0		NIVEAU / Level _____ V   F   R   _____	ROUTE / Route _____ DCT SAF DCT SF DCT EONW1 DCT EON2 DCT EON1 DCT EOSE1 DCT EOSE2	
16 AÉRODROME DE DESTINATION / Destination aerodrome _____ L   I   E   T				
DURÉE TOTALE ESTIMÉE / Total EET HR MIN _____ 0   1   3   0		AÉRODROME DE DÉGAGEMENT À DESTINATION / Destination alternate aerodromes 1 <sup>re</sup> / 1 <sup>st</sup> 2 <sup>de</sup> / 2 <sup>nd</sup> _____ L   I   E   O _____ << =		
18 RENSEIGNEMENTS DIVERS / Other information _____ DOF/240608 EET/LFFF0010 RMK/CELL PHONE +33				
19 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ / Supplementary information (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)				
AUTONOMIE / Endurance HR MIN _____ E / 0   3   3   0		PERSONNES À BORD / Persons on board _____ P / 0   0   2		RADIO ET BALISE D'URGENCE / Emergency radio UHF VHF ELT / PLB _____ R / _____ <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
ÉQUIPEMENT DE SURVIE / Survival equipment POLAIRE / Polar _____ DÉSERT / Desert _____ MARITIME / Maritime _____ JUNGLE / Jungle _____ → S / _____			GILETS DE SAUVETAGE / Jackets LAMPES / Light _____ FLUORES / Fluores _____ UHF VHF → J / <input checked="" type="checkbox"/> _____	
CANOTS / Dinghies NOMBRE / Number _____ D / 0   0		CAPACITÉ / Capacity _____ 0   0   0	COUVERTURE / Cover _____	COULEUR / Colour _____ << =
COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF / Aircraft colour and markings A / RED AND WHITE				
REMARQUES / Remarks → N / _____ << =				
PILOTE COMMANDANT DE BORD / Pilot-in-command C / THEA ) << =				
DÉPOSÉ PAR / Filed by _____		ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES / Space reserved for additional requirements _____		

*Plan de vol Figari-Arbatax Tortoli*

Arrivés au niveau de la zone contrôlée d'Olbia au point de report EON1 (Olbia Nord), Roma Information nous quitte et nous demande de contacter la tour de contrôle de l'aéroport d'Olbia (118.975 Mhz). Nous avons l'autorisation de pénétrer dans leur zone contrôlée à 1500 pieds d'altitude maximum. Mais Olbia TWR nous demande de patienter en faisant des hippodromes pendant plusieurs minutes pour laisser la priorité à des avions de ligne qui sont à l'arrivée et au départ. Et pour plus de sécurité, Olbia TWR nous demande de nous mettre en vent arrière pour la piste 23, chose que je n'avais encore jamais vue ! Une fois le trafic aérien d'Olbia passé et derrière nous, nous continuons à longer la côte Est de la Sardaigne de manière plus détendue : l'île nous présente alors un visage beaucoup plus calme et serein : des plages de sable fin paradisiaques succèdent à des falaises vertigineuses plongeant directement dans la mer. Nous découvrons que l'intérieur de l'île est en effet très montagneux, et même si le plus haut sommet de l'île de la Sardaigne ne culmine qu'à 2000 m d'altitude, le relief de l'île nous surprend par son côté particulièrement escarpé. Après 1h30 de vol avec un fort vent de face sur notre route (20 Kt), nous arrivons enfin en vue de la piste d'Arbatax Tortoli (LIET), notre destination finale ! La piste est située juste au bord de la mer et elle est parfaitement située. Nous quittons donc Roma information (134.125 Mhz) qui nous suivait à nouveau en vol après le passage d'Olbia. Nous faisons une verticale de l'aéroport qui n'est pas contrôlé. C'est à nous d'assurer notre propre séparation et approche sur la fréquence d'auto-information de l'aéroport (130.000 Mhz) ! Nous nous intégrons en vent arrière main droite pour la piste 12 (face à la mer) sur laquelle nous atterrissons l'un après l'autre à 14h30. Une fois arrivés au sol, deux permanents italiens très sympas nous guident au roulage jusqu'à nos places de stationnement situées sur le parking en herbe et nous gratifient d'un sympathique « Buon giorno ». Il nous reste une dernière formalité : nous devons clôturer notre plan de vol, chose que nous n'avions pas pu faire en vol avec Roma Information tellement il était impossible d'en placer une en vol avec eux. Nous appelons donc par téléphone l'ARO-CBO Roma pour la clôture du plan de vol, l'équivalent italien du BRIA français (tel ARO-CBO Roma: +39 06 79811011 - mail : [arocbo.lirf@enav.it](mailto:arocbo.lirf@enav.it)). Pour la petite histoire, l'aéroport d'Arbatax Tortoli (LIET) a été réouvert uniquement pour l'aviation générale fin 2022 après sa fermeture en 2016. Le look des installations est assez vintage et dépouillé : il me fait penser à ces anciens aéroports régionaux typiques des sixties. A l'intérieur de l'aérogare qui est réouvert et impeccable, on distingue cependant quelques traces du passé commercial de l'aéroport d'Arbatax Tortoli : des paravents vite placés cachent mal derrière l'ancienne salle des bagages où un tapis roulant trône à l'arrêt surmonté d'anciens écrans d'affichage maintenant éteints...

Avec l'aide des deux permanents italiens qui ont eu la gentillesse de nous appeler un taxi, nous embarquons nos bagages pour prendre la direction de notre hôtel situé sur la côte : Borgo Cala Moresca (« village de la crique maure » en italien). Nous resterons deux nuits dans cet hôtel 4\* qui est un des six hôtels faisant partie de l'« Arbatax Park Resort », un resort écologique qui s'étend sur des dizaines d'hectares et qui a été classé Meilleur Eco Resort au monde en 2023 (<https://www.borgocalamoresca.com/fr/>) ! Après 10 minutes de route, nous arrivons à l'entrée de l'hôtel et nous réceptionnons nos chambres réservées en ligne pour un rapport qualité-prix imbattable (330€ les 2 nuits pour 2 personnes en appartement) ! Le site de l'hôtel est très étendu et il nécessite une visite à lui tout seul ! Nous profitons donc de notre temps libre pour effectuer sa visite à pied : niché dans un cadre naturel incroyable et dominant le bord de mer, l'hôtel fait penser à un ancien village de montagne italien, le tout décoré d'une végétation luxuriante et colorée : lauriers roses, bougainvilliers à faire pâlir d'envie un jardinier, piscines, terrasses avec vue sur la mer, amphithéâtre romain à ciel ouvert, plages privées... Incroyable et réussi !

En fin de journée, je reçois un appel de Joël : lui , Jean-Marc et un ami pilote viennent également d'arriver à bord d'un Piper PA28 : partis le matin même de Toussus, ils ont donc rejoint l'île dans la journée ! Nous les laissons se reposer pour nous retrouver frais et dispos dès le lendemain. Le reste de la soirée se passe dans le restaurant principal de notre hôtel où nous profitons des buffets copieux pour nous restaurer pour un coût vraiment modique (nous ne sommes pas en demi-pension, donc seul le petit-déjeuner étant inclus).



*Navigation 4 (13h00, LFKF Figari - 14h30, LIET Arbatax Tortoli)*



*Les vols à destination d'Arbatax Tortoli sont affichés à Figari*



*Vue sur Bonifaccio*



*Capo Testa*



*Plages de Sardaigne*



*Travers Olbia (LIEO)*



*Plages de Sardaigne*



*Impressionnante montagne dans la mer*



*Arrivée à Arbatax-Tortoli avec vue sur l'Arbatax Park Resort où se trouve notre hôtel Borgo Cala Moresca*



*La piste 12/30 d'Arbatax-Tortoli (LIET)*



*Bienvenue à Arbatax-Tortoli (LIET) !*



*Tous les avions sont bien arrivés à Arbatax-Tortoli (LIET) !*

## Jour 3, Dimanche 9 Juin : Repos

---

Après une bonne nuit de sommeil et le petit déjeuner, j'organise à 10h00 une réunion de préparation avec tous les membres d'équipages. En effet, s'il est clair que nous partirons tous ensemble dès demain matin vers le Nord, chaque équipage va prendre une destination différente. Il est donc primordial de se coordonner tous ensemble pour savoir QUI fait QUOI pour aller OU et COMMENT. Vaste programme ! Nous mettons l'accent :

- La dépose des plans de vols depuis l'Italie
- l'envoi des PPRs obligatoires ou recommandés afin de prévenir d'une arrivée pour disposer d'essence et d'un point de stationnement
- le rappel des zones actives dès demain lundi
- l'appel du chef de quart de la base aérienne militaire de Solenzara pour le transit dans les zones actives...

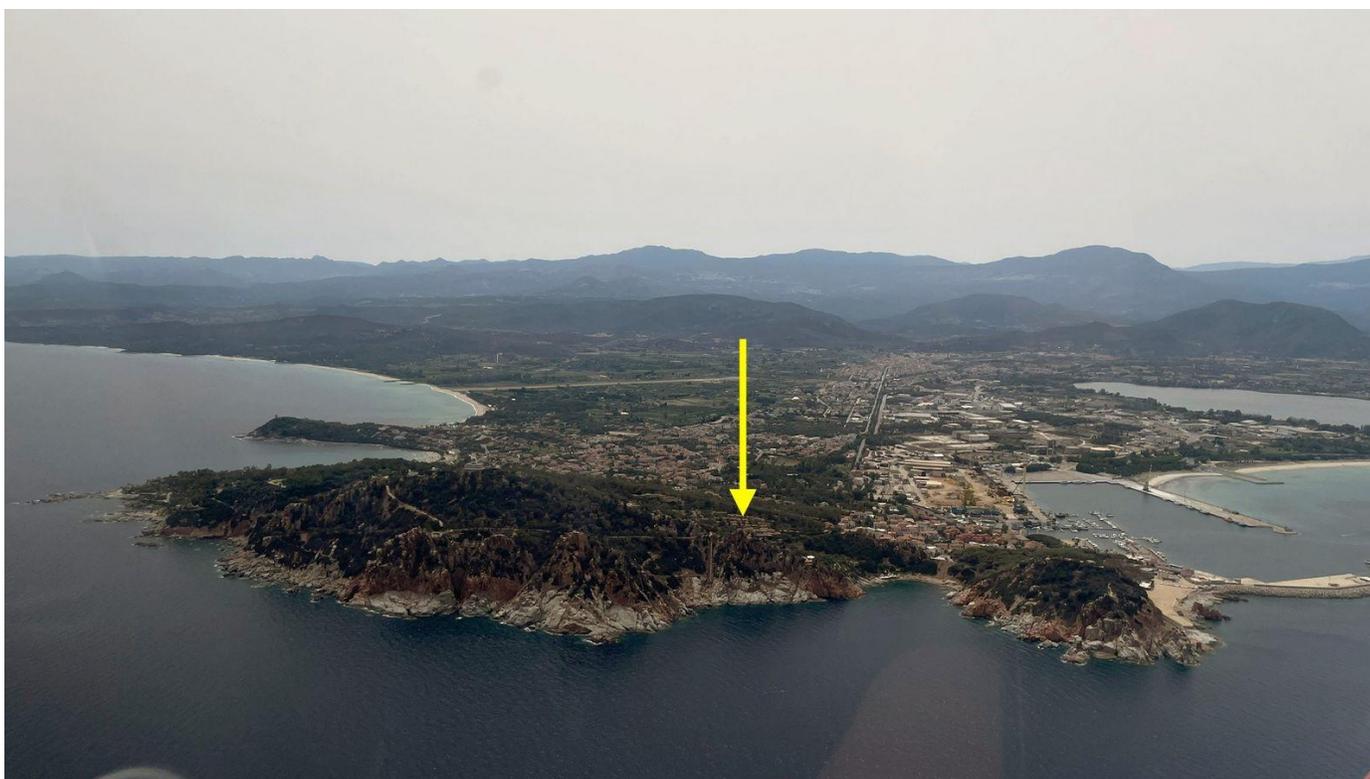
Au terme de la présentation, 7 plans de vols doivent être déposés par nous pour la journée du Lundi :

- QO : LIET Arbatax-Tortoli – LFKF Figari | LFKF Figari – LFMA Aix-les-Mille (nuitée)
- KT : LIET Arbatax-Tortoli – LFKC Calvi | LFKC Calvi – LFMD Cannes (nuitée)
- XD : LIET Arbatax-Tortoli – LIRJ Marina Di Campo (nuitée)
- DF : LIET Arbatax-Tortoli – LIRJ Marina Di Campo | LIRJ Marina Di Campo – LFPR Orange Plan de Dieu (nuitée)

Note : les équipages de XD et de KT vont changer également demain lundi : Julien C, Julien G et Ramia prendront XD dès Lundi. En effet, ils ont souhaité planifier quelques jours supplémentaires pour visiter l'Italie d'abord (LIET Tortoli - LIRJ Marina Di Campo 1 nuit), puis la Corse (LIRJ Marina Di Campo - LFKO Propriano 2 nuits - LFKC Calvi). Au bout leur séjour, ils rejoindront le continent (LFKC Calvi - LFLU Valence) pour prévoir une arrivée à Toussus le vendredi 14 Juin. Mais de mauvaises conditions météo vont les obliger à se dérouter avec d'autres avions et à rester une nuit supplémentaire à Moulins (LFLU Valence – LFHY Moulins 1 nuit). Ils reprendront alors leur route le lendemain matin pour arriver finalement à Toussus le samedi 15 Juin vers midi (LFHY Moulins – LFPN Toussus le Noble).

La journée de vol de lundi promet donc d'être bien remplie ! Après cette préparation qui a permis de répondre à toutes les questions d'organisation, il est maintenant temps de quitter notre hôtel pour aller rejoindre à pied le bord de mer. Situé à 2 km de notre hôtel, l'Arbatax Park Resort permet à ses résidents de pouvoir entrer dans n'importe quel hôtel. Sur les conseils de Ramia, nous allons dans celui qui abrite un parc naturel de plusieurs dizaines d'hectares. Une fois sur place, le site de l'hôtel nous émerveille : plages privées de sable fin comme dans les cartes postales, criques naturelles situées aux pieds de rochers en granit, maisons individuelles cachés par une végétation luxuriante pour les résidents un peu plus fortunés, une nature omniprésente et exubérante partout autour de nous ! Je retiens surtout les nombreux Bougainvilliers : ce sont les plus beaux que j'aie jamais vus, et ils surpassent en beauté et en taille tous ceux que j'avais vus lors de voyages effectués dans le Pacifique Sud il y a plusieurs années...

Tous les équipages sont maintenant au complet (11 personnes) au restaurant Oasi situé sur une terrasse extérieure et au bord d'une piscine dominée par un somptueux et majestueux Bougainvilliers flamboyant. Nous déjeunons sur une grande table dressée à l'extérieur et dégustons de bonnes pizzas, bien sûr. Aujourd'hui, la météo n'est pas trop chaude et il ne fait que 27 degrés, au lieu des 34 degrés d'hier et le ciel restera voilé et laiteux toute la journée. Si ces conditions ne sont pas idéales pour voler, elles le sont pour prendre un bain ! Le reste de la journée sera donc consacré à la baignade. J'en profite pour aller visiter le Parc Bellavista de l'hôtel avec ses 40 hectares de nature, le tout à bord d'un bus à ciel ouvert. Des animaux sont hébergés dans ce parc pour le plaisir des petits et des grands (paons, chèvres, chevaux...). Après cette visite, je reviens à pied vers notre hôtel où nous séjournons. J'en profite au passage pour faire un léger détour et monter ainsi à pied sur 1 km jusqu'au phare qui domine la mer et notre hôtel. Ce phare est une zone militaire protégée où l'armée sarde dispose d'un incroyable point de vue sur toute la côte. J'arrive à me faufiler dans un espace pour profiter du point de vue sur la mer. C'est la Dolce Vita pour ceux qui sont de permanence sur ce site grandiose ! Retour de tout le monde en fin de journée et dernière baignade avant de partager le dîner. Demain, nous devons repartir en effet et quitter avec regret ce paradis terrestre !



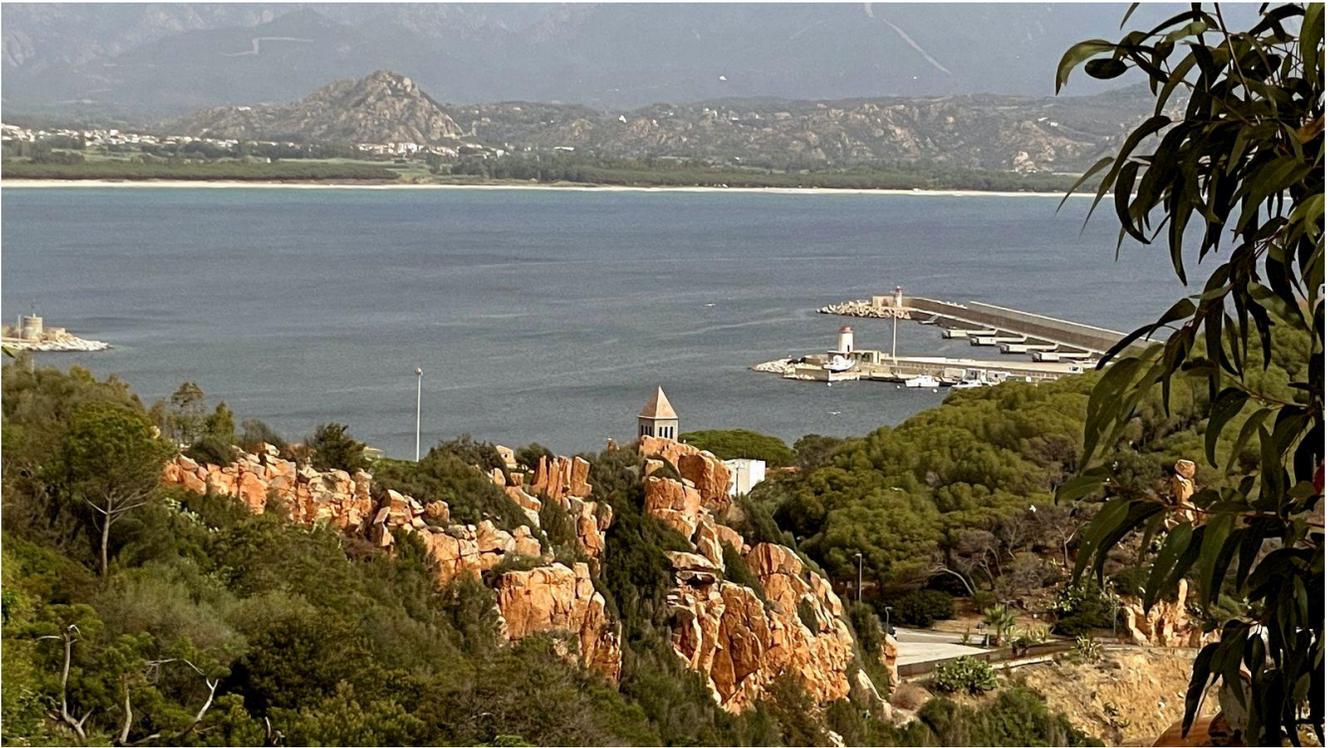
*Emplacement de notre hôtel (Borgo Cala Moresca)*



*Vue depuis ma chambre d'hôtel (#412)*



*Plage de Cala Moresca*



*Vue sur la marina de Tortoli*



*Tous réunis à la pizzeria l'Oasi à l'hôtel Telis (Arbatax Park Resort)*



*La piscine de l'hôtel Telis (Arbatax Park Resort)*



*Plage de la baie Nuraghe (Arbatax Park Resort)*



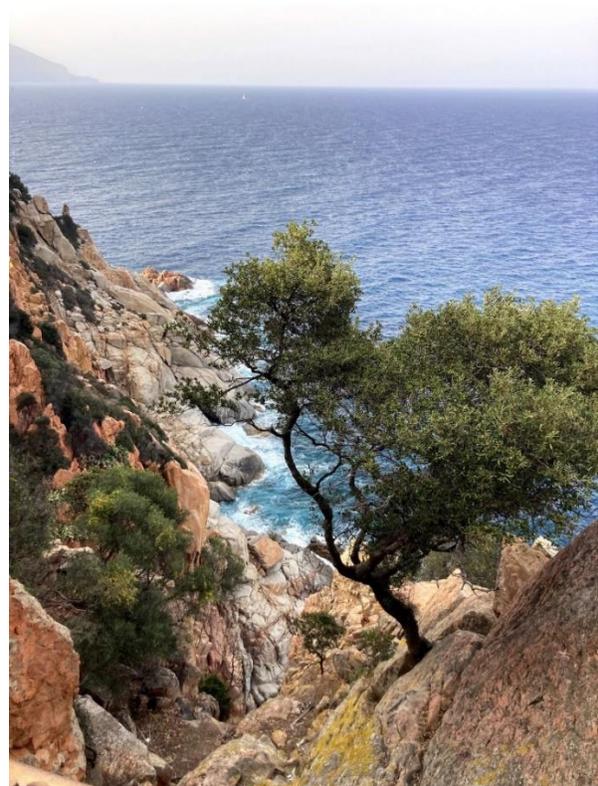
*La baie Nuraghe (Arbatax Park Resort)*



*Dans le parc Belavista (Arbatax Park Resort)*



*Dans le parc Belavista (Arbatax Park Resort)*



*Dans le parc Belavista (Arbatax Park Resort)*



*La Marina de Tortoli*



*Bienvenue en Sardaigne !*

## Jour 4, Lundi 10 Juin : Arbatax-Tortoli (LIET)-Aix-les-Mille (LFMA)

### 1. Navigation 5 (09h45, LIET Arbatax-Tortoli - 11h15, LFKF Figari) :

Départ de l'hôtel pour tous à 08h30. Le taxi nous emmène directement à l'aéroport d'Arbatax-Tortoli (LIET) où les permanents italiens nous y attendent : ils ont tous reçu nos demandes d'autorisation (PPR) pour arriver à 9h00. Nous ne trainons donc pas et chaque équipage prépare son vol du jour :

- QO va vers LFKF Figari puis vers LFMA Aix-les-Mille (nuitée)
- KT va vers LFKC Calvi puis vers LFMD Cannes (nuitée)
- XD va vers LIRJ Marina Di Campo (nuitée)
- DF va vers LIRJ Marina Di Campo puis vers LFPR Orange Plan de Dieu (nuitée)

Le troisième plan de vol pour QO (LIET-LFKF) n'ayant pas pu être déposé via le site officiel italien (à cause d'un problème avec le formulaire en ligne sur le site web), j'ai dû le déposer directement par téléphone en appelant l'ARO-CBO Roma (tel ARO-CBO Roma: +39 06 79811011 - mail : [arocbo.lirf@enav.it](mailto:arocbo.lirf@enav.it)). Voici le formulaire de dépôt de plan de vol disponible sur le site italien (<https://www.enav.it/node/9335>).

**FLIGHT PLAN**

PRIORITY: <<=> FF => ADDRESSEE(S):

FILING TIME: ORIGINATOR: <<=>

SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR:

3 MESSAGE TYPE: <<=> (FPL) 7 AIRCRAFT IDENTIFICATION: - 8 FLIGHT RULES: - 9 TYPE OF FLIGHT: <<=>

9 NUMBER: TYPE OF AIRCRAFT: WAKE TURBULENCE CAT: 10 EQUIPMENT: <<=>

13 DEPARTURE AERODROME: TIME: <<=>

15 CRUISING SPEED: LEVEL: ROUTE: <<=>

16 DESTINATION AERODROME: TOTAL EET HR. MIN: ALTN AERODROME: 2ND ALTN AERODROME: <<=>

18 OTHER INFORMATION: <<=>

SUPPLEMENTARY INFORMATION

19 ENDURANCE: HR MIN: PERSONS ON BOARD: EMERGENCY RADIO: UHF: VHF: ELT: <<=>

SURVIVAL EQUIPMENT: POLAR: DESERT: MARITIME: JUNGLE: JACKETS: LIGHT: FLUORES: UHF: VHF: <<=>

DINGHIES: NUMBER: CAPACITY: COVER: COLOUR: <<=>

AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS: A / <<=>

REMARKS: <<=>

PILOT IN COMMAND: C / <<=>

FILED BY: PHONE AND ANY ADDITIONAL REQUIREMENTS:

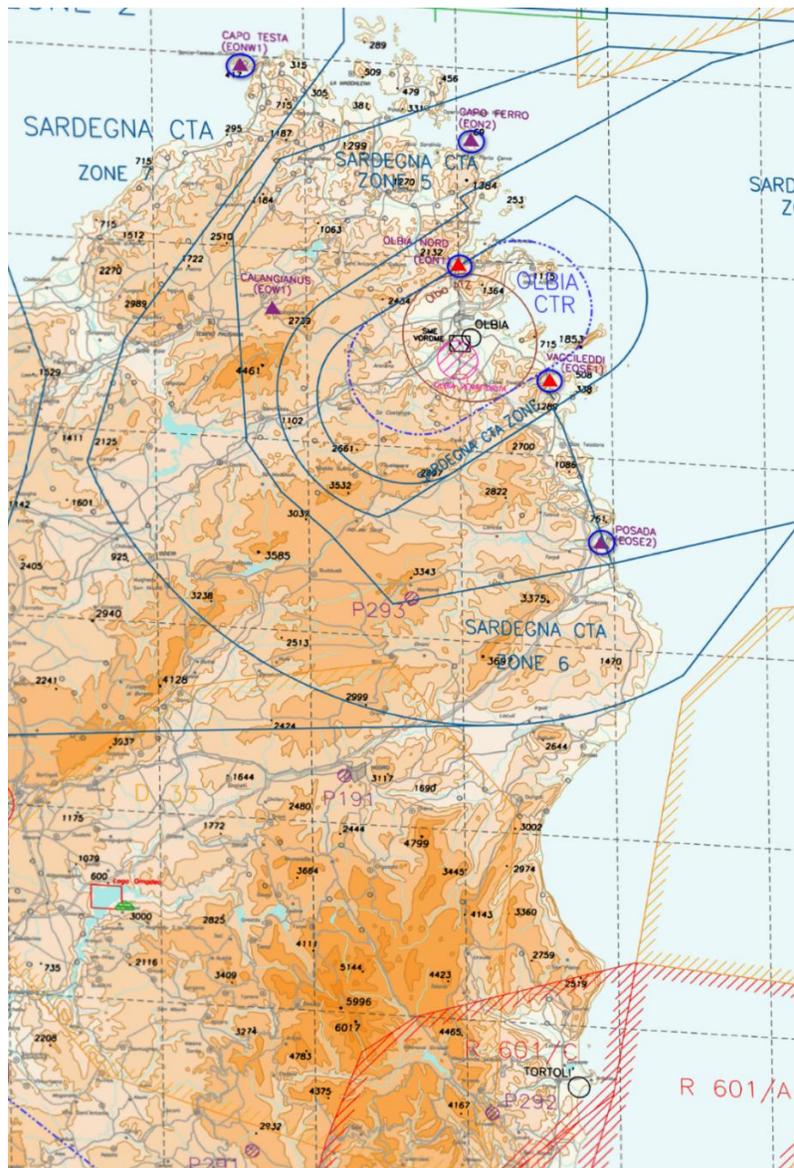
STAMPA / PRINT CANCELLA / CLEAR

*Plan de vol italien*

Maintenant que nous sommes prêts, une journée chargée s'annonce pour nos amis permanents de l'aéroport de Tortoli : ils voient en effet partir 4 avions en même temps... Ils n'ont pas dû voir ce spectacle très souvent depuis leur réouverture fin 2022 ! Nous mettons les moteurs en route et décollons l'un après l'autre à partir de 09h30. Pierre est aux commandes de QO et décolle face à la mer depuis la piste 12, juste après le Piper PA28 de Joël et Jean-Marc. Après être monté à 2500 pieds d'altitude QNH, nous prenons la direction du nord de l'île et suivons le littoral en main gauche. Je contacte Roma Information (134.125 Mhz) pour leur demander d'activer notre plan de vol et lui préciser notre prochain point de report VFR : EOSE2 (Posada).

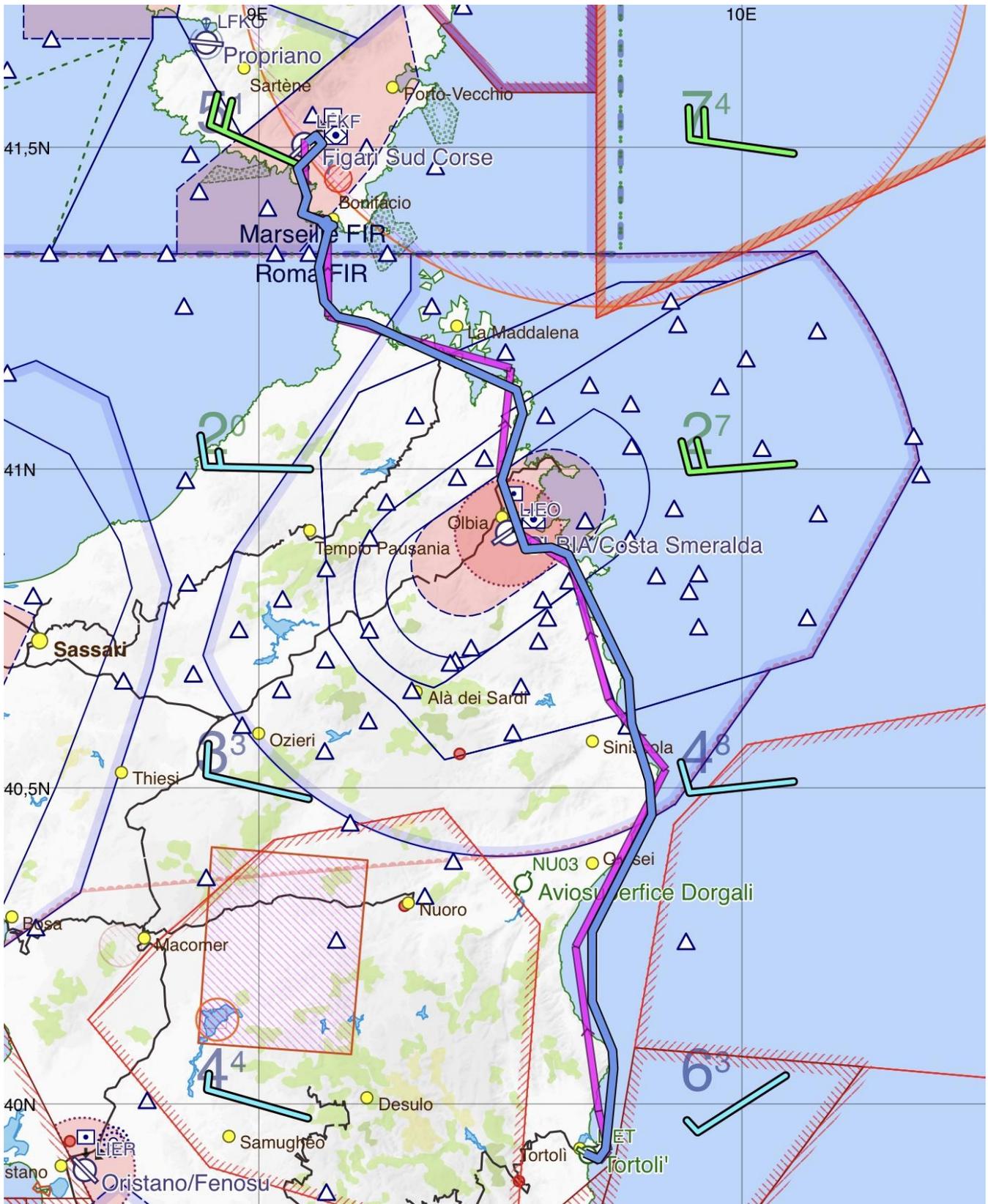
Voici le cheminement que tous les équipages vont suivre pour leur remontée vers le Nord :

EOSE2 (Posada) - EOSE1 (Vacciledi) - EON1 (Olbia Nord) - EON2 (Capo Ferro) - EONW1 (Capo Testa)



*Points de report VFR italiens*

En arrivant à Vaccileddi à 2500 pieds d'altitude (EOSE1), Roma Information me demande si je souhaite rester avec eux ou si je veux passer avec Olbia. Je choisis la deuxième proposition : à 1500 pieds avant de pénétrer dans la zone contrôlée d'Olbia, je contacte la tour de contrôle de l'aéroport d'Olbia (118.975 Mhz) pour demander le transit dans sa zone de contrôle. Comme à l'aller, Olbia TWR accepte, mais nous fait tous patienter en l'air en nous demandant de nous reporter en milieu de vent arrière, toujours pour la même raison qu'à l'aller... Une fois le trafic aérien passé, nous reprenons notre route vers le Nord. Roma Information étant saturée d'appels, le service ne répond plus à nos essais de contact en vol et ce jusqu'au dernier point de report de l'île, à savoir Capo Testa (EONW1). Nous arrivons finalement à l'avoir au moment d'entamer le survol maritime entre les deux îles. La météo n'est pas géniale dans cette partie Nord de l'île : une perturbation orageuse située à notre gauche envoie de l'humidité à basse altitude, ce qui nous oblige à descendre sous les nuages chargés d'humidité à 1000 pieds d'altitude au QNH. Ajaccio Information (119.125 Mhz) nous suit maintenant à la radio et nous arrivons à Figari après quelques minutes de vol à relativement basse altitude au-dessus de la mer. Nous entendons KT derrière nous : plus rapide, il nous a rattrapé et, avec son autonomie plus importante que nous, il continue sa route jusqu'à Calvi. Une autre perturbation pluvieuse s'est également installée à l'intérieur des terres sur l'île de Beauté et nous impose de rester à 1000 pieds QNH et de voler dans des conditions de vol marginales (dégradées). La visibilité est cependant parfaite et c'est bien ça le plus important. Bonus : un fort vent venant de l'Ouest souffle également - Figari est réputée pour être un aéroport difficile à cause de l'effet Venturi créé par les montagnes entourant l'aéroport où les turbulences et cisaillements peuvent être dangereux. Le vent est heureusement de face lorsque QO atterrit sur la piste 23 de Figari à 11h15 après 1h30 de vol. Une fois au sol, nous effectuons le plein de l'avion que nous n'avions pas pu refaire depuis notre départ de Figari il y a 3 jours. Verdict : sur les 100 litres d'essence utilisable dans l'avion, il ne restait 20 litres de carburant à notre arrivée, soit 45 minutes de vol maximum avant la panne sèche. C'était ce que nous avions prévu. Nous en profitons pour nous reposer et nous restaurer avant de prévoir de repartir pour 13h00 et repartir en direction d'Aix-les-Mille (LFMA).



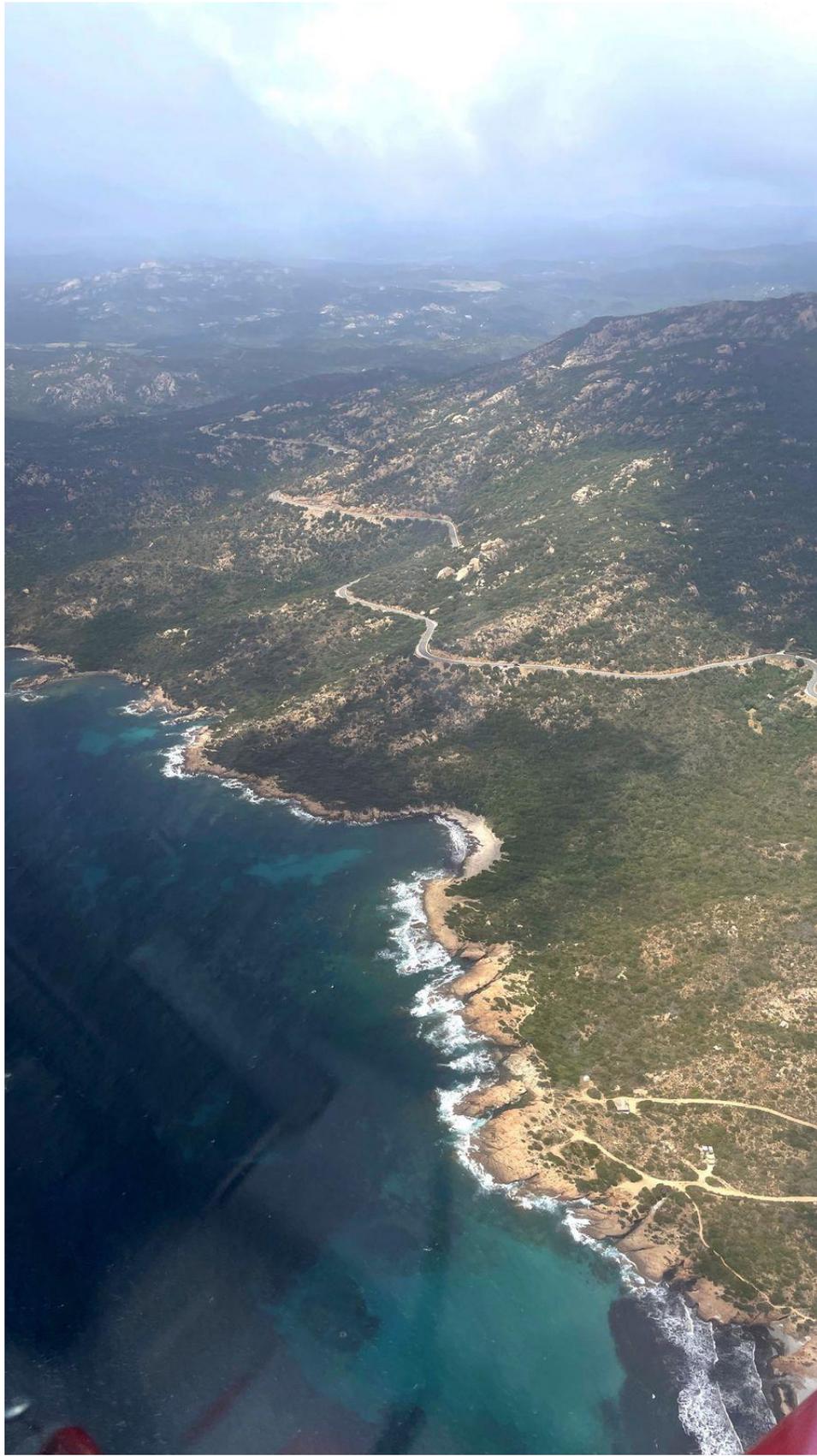
*Navigation 5 (09h45, LIET Arbatax-Tortoli - 11h15, LFKF Figari)*



*Départ d'Arbatax-Tortoli (LIET)*



*Selfie avant le départ d'Italie*



*Côte de Corse*



*En direction du Nord de la Sardaigne*



*Vue sur Calvi*

## 2. Navigation 6 (13h15, LFKF Figari – 16h10, LFMA Aix-les-Mille) :

Après nous être acquitté une deuxième fois de la redevance aéroportuaire à Figari (qui est passée cette fois-ci comme par miracle à ... 18€ sans aucune justification), QO change à nouveau de pilote et c'est Théa qui s'y colle maintenant. Nous décollons de la piste 23 à 13h15 sous plan de vol pour effectuer notre dernier survol maritime du voyage et à destination d'Aix-en-Provence. Nous suivons l'itinéraire VFR suivant pour notre survol de la méditerranée :

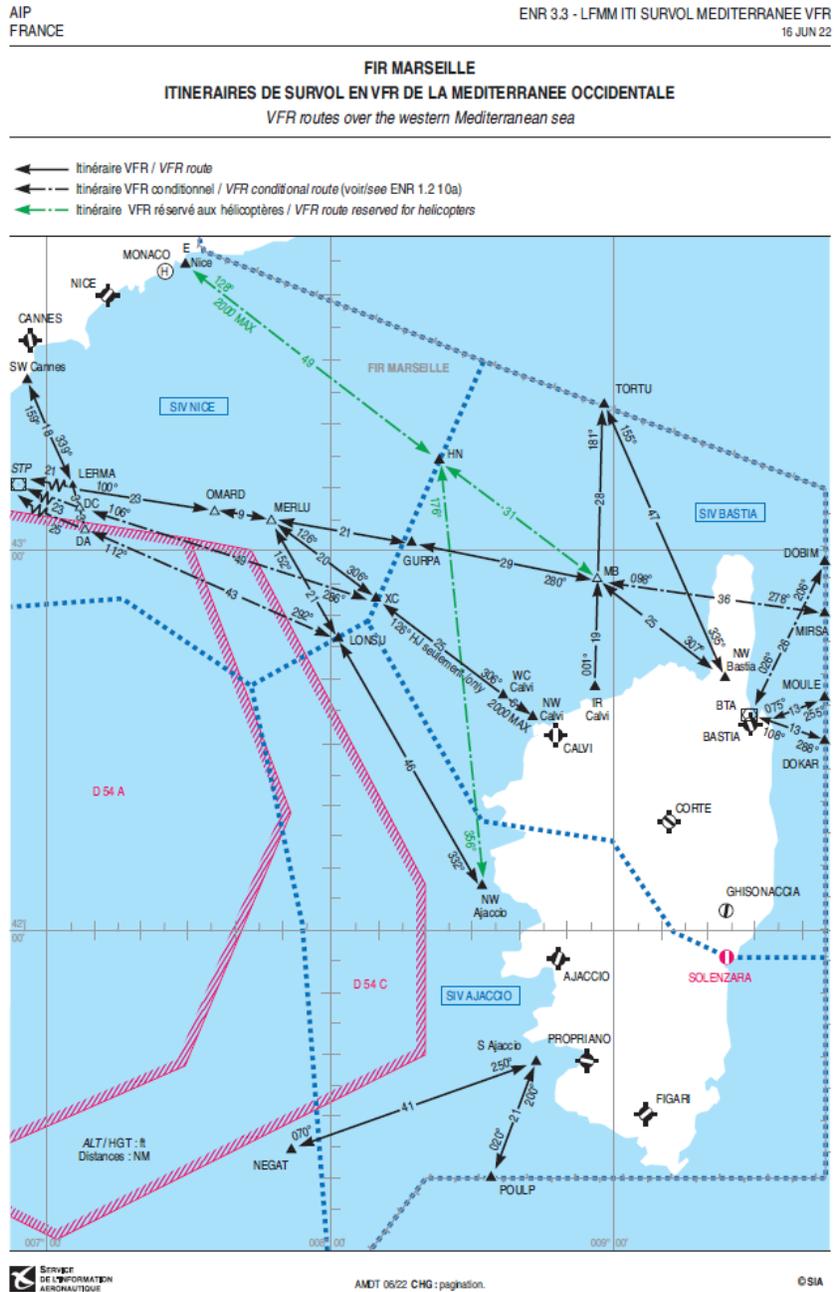
NW – LONSU – MERLU – OMARD – LERMA – STP.

Voici le quatrième plan de vol déposé via le site Sofia Briefing (<https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr/sofia/pages/homepage.html>) pour un départ à 13h00 de Figari (LFKF) à destination d'Aix-les-Mille (LFMA) :

 Ministère chargé de l'aviation civile République Française		Formulaire de plan de vol / Flight plan form Arrêté du 8 novembre 2012 (NOR : DEVA1232199A)		 N° 14806*01
PRIORITÉ / Priority << = FF →		DESTINATAIRES / Adressees _____ << =		
HEURE DE DÉPÔT / Filing time _____ →		EXPÉDITEUR / Originator _____ << =		
IDENTIFICATION PRÉCISE DES DESTINATAIRES ET/OU DE L'EXPÉDITEUR / Specific identification of addressees and/or originator				
3 TYPE DE MESSAGE / Message type << = (FPL		7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF / Aircraft identification — F   G   G   Q   O		8 RÉGLES DE VOL / TYPE DE VOL / Flight rules / Type of flight — V   G << =
9 NOMBRE / Number — 0   1		TYPE D'AÉRONEF / Type of aircraft D   R   4   0		10 ÉQUIPEMENT & POSSIBILITÉS / Equipment & capabilities 10-a OY
13 EMPLACEMENT DE DÉPART / Departure location — L   F   K   F		HEURE / Time 1   1   0   0 << =		
15 VITESSE CROISIÈRE / Cruising speed — N   0   1   0   0		NIVEAU / Level V   F   R		
ROUTE / Route DCT WAF DCT WF DCT S DCT SA DCT W DCT NW DCT LONSU DCT STP DCT AE				
16 AÉRODROME DE DESTINATION / Destination aerodrome — L   F   M   A				
DURÉE TOTALE ESTIMÉE / Total EET HR MIN 0   2   4   5		AÉRODROME DE DÉGAGEMENT À DESTINATION / Destination alternate aerodromes 1 <sup>er</sup> / 1 <sup>st</sup> L   F   N   H		
18 RENSEIGNEMENTS DIVERS / Other information — DOF/240610 RMK/MOBILE : +33 6				
19 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ) / Supplementary information (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)				
AUTONOMIE / Endurance HR MIN — E / 0   3   4   5		PERSONNES À BORD / Persons on board → P / 0   0   2		RADIO ET BALISE D'URGENCE / Emergency radio → R / <input type="checkbox"/> UHF <input checked="" type="checkbox"/> VHF <input checked="" type="checkbox"/> ELT / PLB
ÉQUIPEMENT DE SURVIE / Survival equipment POLAIRE / Polar <input type="checkbox"/> DESERT / Desert <input type="checkbox"/> MARITIME / Maritime <input type="checkbox"/> JUNGLE / Jungle <input type="checkbox"/>		GILETS DE SAUVETAGE / Jackets → J / <input checked="" type="checkbox"/> LAMPES / Light <input type="checkbox"/> FLUORES / Fluores <input type="checkbox"/> UHF <input type="checkbox"/> VHF <input type="checkbox"/>		
CANOTS / Dinghies NOMBRE / Number → D / 0   0		CAPACITÉ / Capacity → 0   0   0		COUVERTURE / Cover → WHITE AND RED << =
COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF / Aircraft colour and markings A / RED AND WHITE				
REMARQUES / Remarks → N / _____ << =				
PILOTE COMMANDANT DE BORD / Pilot-in-command C / THEA << =				
DÉPOSE PAR / Filed by		ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES / Space reserved for additional requirements		

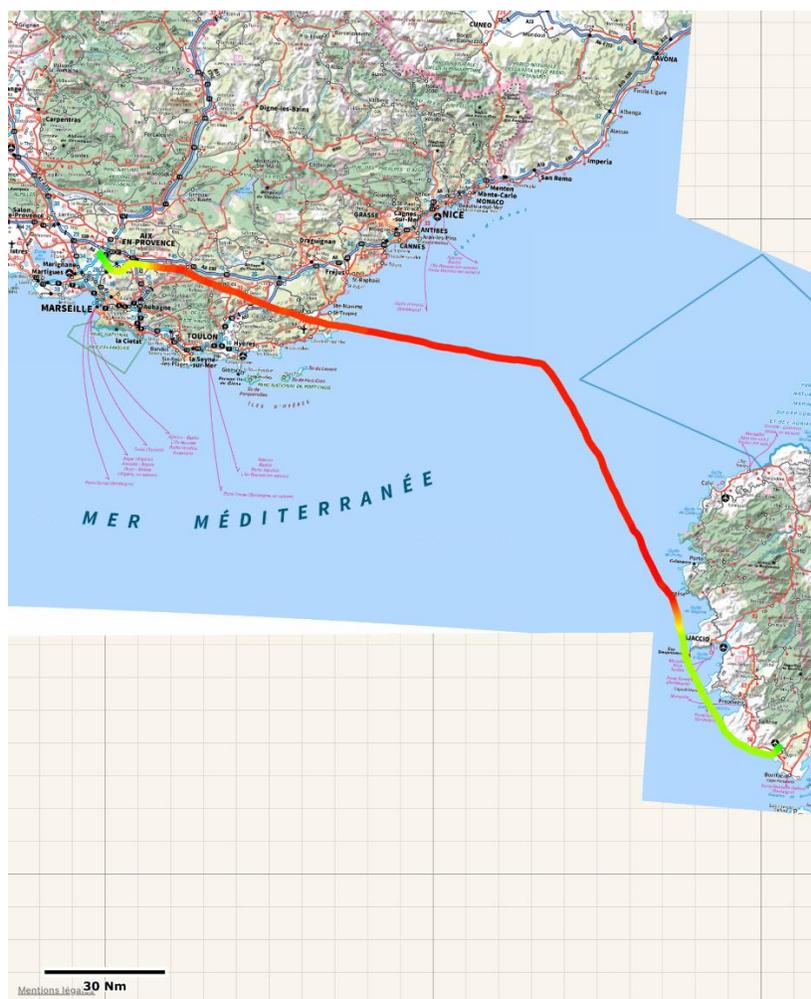
*Plan de vol Figari-Aix-les-Mille*

En remontant de Figari vers Ajaccio par la mer, nous constatons la présence d'une importante couche nuageuse qui remonte sur toute la côte Ouest depuis Figari. Tous les reliefs à l'intérieur de l'île de Beauté sont accrochés et elle ne se dissipe qu'une fois arrivés au niveau de Calvi. Arrivés au point NW, Théa décide avec raison de profiter des quelques trouées nuageuses présentes pour monter au-dessus de cette couche nuageuse dense située sur le littoral.



*Itinéraires de survol en VFR de la Méditerranée Occidentale – Source DGAC*

Au-dessus de la mer mieux vaut être haut ! nous montons au-dessus des nuages jusqu'au niveau de vol FL045 (4500 pieds, soit 1600m au-dessus du niveau de la mer). Notre survol maritime sera donc effectué en vol « On Top » ! C'est le type de vol préféré des pilotes : le vol s'effectue en altitude, dans un air calme et un ciel lumineux, le tout en dehors des conditions de vol dégradées. Ceci est un gage de sécurité, tant qu'on est sûr de pouvoir redescendre ensuite via une prochaine trouée nuageuse ! Voler au-dessus des nuages reste toujours un moment de vol privilégié. Vers le milieu de la mer, la couche nuageuse se dissipe enfin et on peut maintenant distinguer la surface de la mer. Nous apercevons la côte en arrivant au niveau de Saint-Tropez. Une fois la célèbre plage de Pampelonne survolée, nous nous dirigeons maintenant au-dessus du Massif des Maures à 3500 pieds d'altitude avant de suivre l'autoroute A8 à notre droite : elle nous mène directement aux pieds de la montagne Sainte-Victoire et vers le terrain d'Aix. Le fort Mistral qui souffle aujourd'hui (vent de Nord) nous ralentit, mais nous arrivons enfin à l'aérodrome d'Aix-les-Mille où nous nous posons sur la piste 32 après 3 heures de vol. Ce vol aura donc été le plus long de tout ce voyage. Nous effectuons au sol immédiatement les pleins (carte de crédit sur automate) avant de stationner l'avion pour la nuit. Je réserve aussitôt un hôtel, puis je me rends à pied sur la belle place touristique des Cardeurs pour dîner. Thea quant à elle passera la soirée et la nuit chez une amie d'enfance qui est venue nous chercher à l'aéroport. Demain dernière journée de vol et retour à Toussus !



*Navigation 6 (13h15, LFKF Figari – 16h10, LFMA Aix-les-Milles)*



*Survol maritime*



RAS à bord !



*Les îles Sanguinaires*



*A bord de QO en direction d'Aix-les-Mille*



*Vue sur la plage de Pampelonne et la baie de Saint-Tropez*



*Le massif des Maures*



*La Montagne Sainte-Victoire*

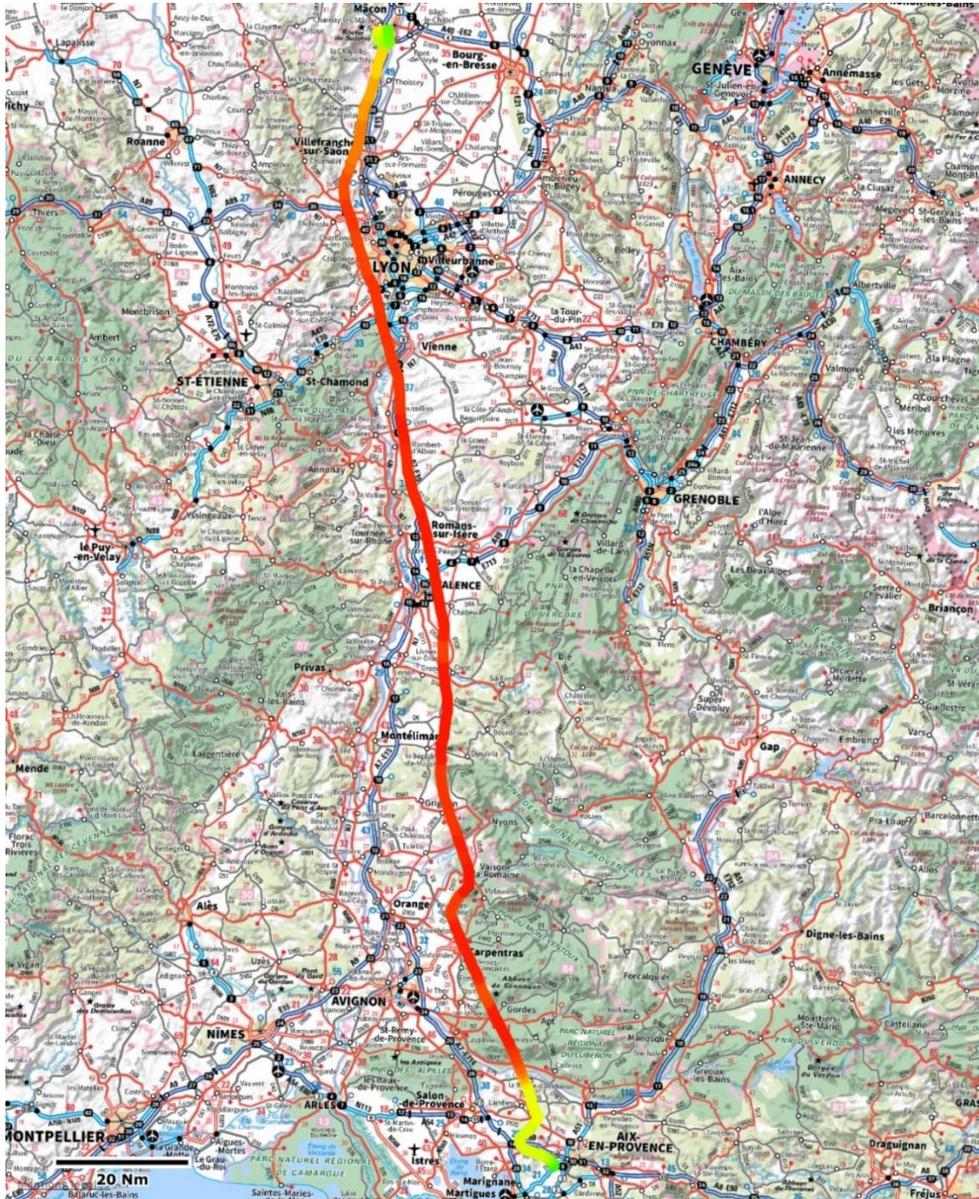


*QO à Aix-les-Mille*

## Jour 5, Mardi 11 Juin : Aix-les-Mille (LFMA)-Toussus le Noble (LFPN)

### 1. Navigation 7 (09h30, LFMA Aix-les-Mille - 11h45, LFLM Mâcon) :

Pierre est aux commandes de QO ce matin et la météo est plutôt clémente pour aujourd'hui. Décollage depuis la piste 32 toujours par un fort Mistral. Nous survolons les célèbres dentelles de Montmirail, avons une vue sur le Mont Ventoux avant de survoler la Durance puis la Drôme, le village de Gordes ainsi que de nombreuses abbayes. Après avoir passé les reliefs du Luberon, nous suivons le couloir rhodanien et passons le massif du Vercors puis nous nous dirigeons jusqu'à Mâcon où nous atterrissons sur la piste 35 après 2h15 de vol. Nous effectuons l'avitaillement de l'avion (carte TOTAL sur automate) avant de repartir sans prendre le temps de manger, notre priorité étant d'arriver à Toussus avant une perturbation pluvieuse prévue en fin d'après-midi.



*Navigation 7 (09h30, LFMA Aix-les-Mille - 11h45, LFLM Mâcon)*



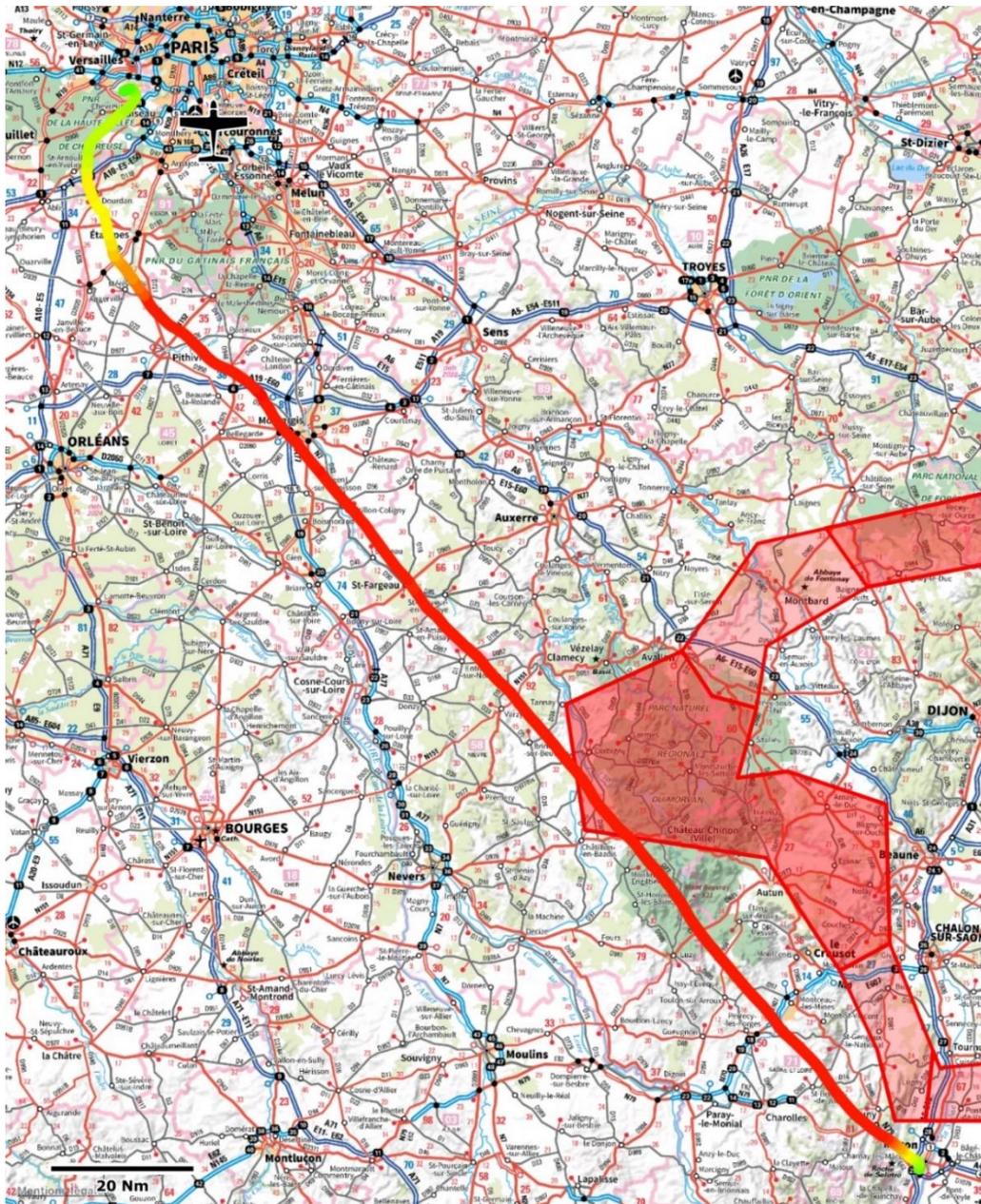
*Avitaillement à Mâcon*



Le Mont Beuvray

## 2. Navigation 8 (12h30, LFLM Mâcon - 14h30, LFPN Toussus le Noble) :

Théa est maintenant aux commandes de QO. Après avoir décollé de Mâcon, nous prenons une route Nord-Est et nous contactons Saint-Yan puis Avord en évitant quelques AZBA actives aujourd'hui. Puis nous passons au sud du massif du Morvan sous une météo assez belle. Nous survolons le château de Guédelon au niveau de la Loire : il s'agit d'un château médiéval entièrement restauré par des passionnés depuis 25 ans et qui n'utilisent que les techniques et les outils de l'époque. Bien évidemment, en arrivant dans la région parisienne, nous rencontrons de la pluie avec quelques grains localisés vers Etampes et Rambouillet, mais la météo redevient magnifique à Toussus (LFPN) où nous atterrissons vers 14h30 au bout de 5 heures passées en vol et sans manger pour cette dernière journée.



*Navigation 8 (12h30, LFLM Mâcon - 14h30, LFPN Toussus le Noble)*



*Météo clémente sur la route de Toussus*



*Grains localisés sur la route de Toussus*



*Le château de Guédelon (à gauche) / Atterrissage à Toussus (à droite)*



*Bienvenue à Toussus !*



*Théa et Pierre de retour à Toussus !*



*KT est également arrivé à Toussus !*

### Le voyage club en Sardaigne en quelques chiffres :

- 2 pays parcourus (France, Italie)
- 4 survols maritimes (Méditerranée)
- 4 avions dont un avion privé (QO, XD, KT, DF)
- 5 jours de voyage (du 7 au 11 Juin, voire plus pour certains)
- 11 personnes dont 10 pilotes (1 passagère ravie)
- 18 heures de vol par avion et plus de 50 heures de vol effectué au total
- 3400 km parcourus en vol (1800 Nm)

**Mention spéciale à QO**, l'avion le plus petit et le plus lent du voyage, qui a effectué 4 survols maritimes et 18 heures de vol. Pour un avion plus habitué à faire des vols école en Beauce et des tours de piste à Toussus, ce voyage a été une vraie aventure pour lui et une magnifique expérience pour nous toutes et tous ! Viva Sardinia !

*Pierre, Théa, Julien, Julien, Ramia, Raphael, Rémi, Samantha, Joel, Jean-Marc et Gérard*

