



les volatiles

# Volatiles #16-06

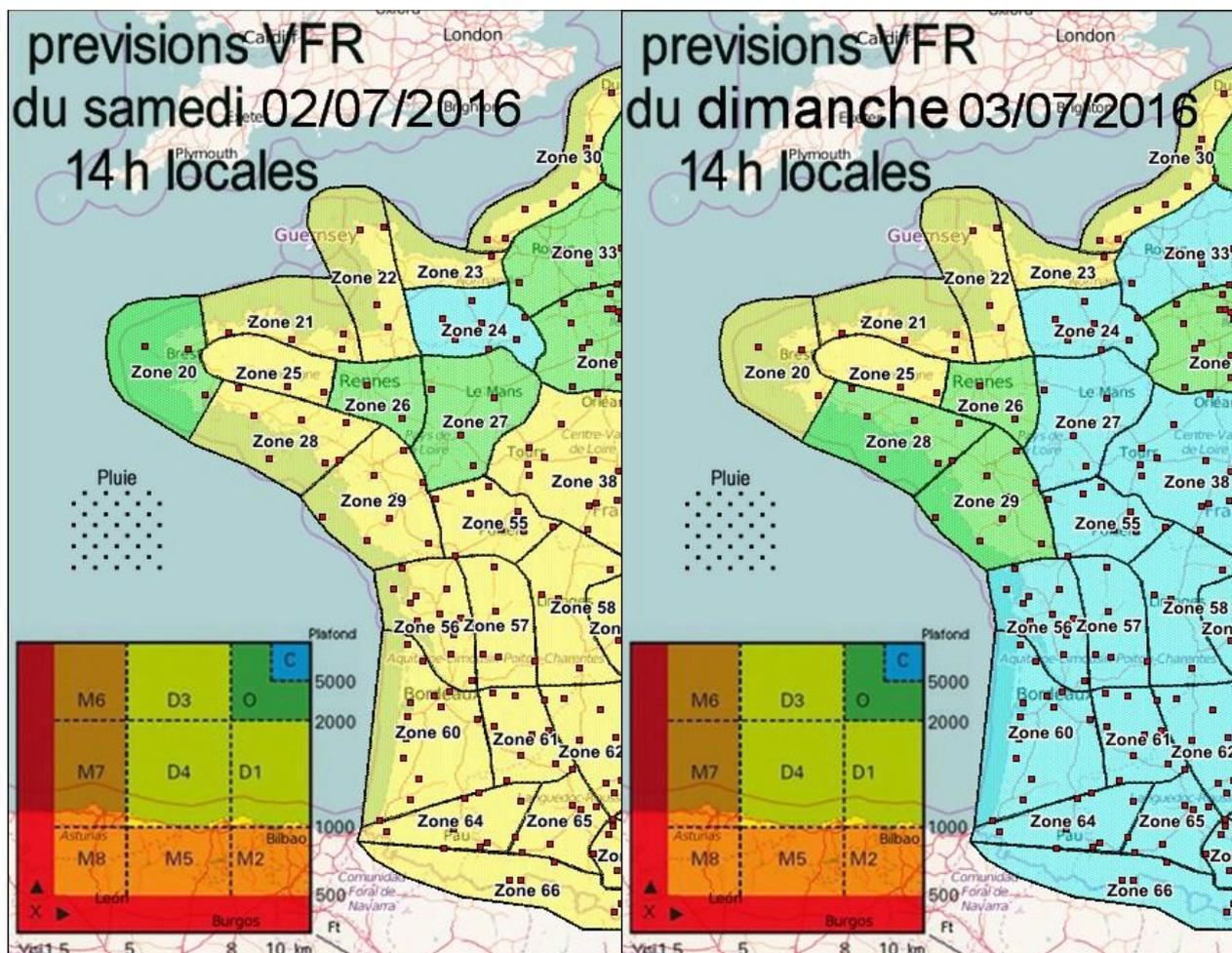
Le compte rendu

Le 1-3 Juillet 2016

“Bretagne, Mer et  
Chemin de fer”

Gouverner c'est prévoir...

Sept avions, vingt-et-un inscrits, deux découchés... La virée se transforme petit à petit en véritable sortie. Même légère, la logistique change de nature. Pour garder l'esprit équitable des volatiles, il faut adapter les branches et répartir la viande dans les avions en respectant les compétences et sans séparer les couples ou les paires... ce fut assez amusant et stimulant intellectuellement. Bien sûr il y eut le lot des « late comers », des changements de dernière minute... Une semaine avant le départ la traditionnelle note#1 a pu être diffusée avec l'ensemble des instructions, recommandations et conseil habituels. À chaque évolution majeure de la participation, la composition modèle des équipages était diffusée par mail. Le grand jour approche ; la MTO est moyenne pour le vendredi, excellente pour le samedi et moyenne pour le dimanche. Ciel couvert n'est pas un NoGo.



A priori pas de quoi inquiéter un volatile !

### **...Agir c'est vouloir...**

Las, la MTO semble jouable. Restent les avions. Jeudi avant de partir nous apprenons que le DR400 F-HADP est bloqué à Quiberon car il n'a pas démarré. Les papiers sont restés sur place et un mécano local l'a fait redémarrer plusieurs fois sans problème. On peut aller le chercher. Bernard se propose et justement un Agilien doit aller sur Quiberon en SR22. Las, la MTO du vendredi matin bloque le projet et notre avion reste coincé là-bas. Michel se propose alors de partir en train jusqu'à Vannes pour le récupérer et poursuivre ensuite la sortie. Réservation en urgence de 2 billets de trains, et départ de la gare Montparnasse en vue. Le couple Romanin qui devait partager l'avion avec le couple Viso, prévenu trop tard, est contraint à renoncer.

Dans la même semaine un G1000 IFR a fait une sortie de piste à Lognes et bien qu'il n'y ait pas grands dégâts, il faut vérifier le moteur, l'axe, l'hélice.... et l'avion est bloqué. Les couples Bouché et Agaoua sont eux aussi contraints à renoncer à cette sortie.

Au même moment, le couple Quint renonce aussi.

Huit de chute ! La délicate construction des équipages et des branches tombe à l'eau !

### **... Réussir c'est s'adapter !**

#### **Et ce n'est pas fini.**

Montparnasse et Lognes ne sont pas, à l'échelle parisienne, des endroits proches... En ce vendredi premier juillet, Michel, l'auteur, avait bien anticipé que ce serait un départ en vacances important avec embouteillages sur la A4. Se sachant coincé toute la journée en réunion il avait donc garé sa voiture au RER de Lognes afin de la rejoindre aisément en fin d'après-midi ! Bien sur toutes les affaires de vols (ou presque) étaient dedans. Après une petite gymnastique automobile, Annick, sa compagne, réussit à rapatrier la voiture sur Val de Fontenay. Le temps, pour Michel, de sauter du costume au jeans et les voilà prêts à repartir en RER pour la gare. Erreur fatale notre auteur distrait a oublié des équipements essentiels au pilote. Il faut repasser au domicile. Vive le GPS avec les temps de trajet. À l'en croire, il a le temps de faire ce passage éclair et de rejoindre la gare Montparnasse en voiture (38 minutes de trajet avec une marge de 20 minutes) pour sauter dans le TGV réservé. Les trois quarts de la marge ont été mangés !! Il faut savoir rester zen dans les embouteillages. Ils montent dans le TGV avec 5 minutes d'avance sur l'heure de départ !!! OUF !!!! Pendant ce temps les 4 avions restants sont partis et arrivent avec un peu de vent de face à Vannes. Les SMS s'échangent intensément. Finalement les voitures « Ouicar » réservées par Pierre sont au rendez-vous, et nos volatiles rejoignent qui son hôtel qui ses amis. Les deux Viso sont récupérés par leurs amis à 23 :00 à la gare !

Pendant le trajet, Michel a reconstitué les équipages avec la flotte restante et les participants du jour. Il les transmet par SMS à toutes et tous. Cependant la journée de samedi est devenue plus compliquée. Il faut que Michel aille récupérer le DR400 à Quiberon et revienne à Vannes prendre les passagers prévus. L'objectif est d'avoir tous les avions au sol à Belle-Île à 11 :50 pour prendre le bus réservé qui doit amener la joyeuse équipée au restaurant « La Cale » à Sauzon. À Belle-Ile, la disponibilité des taxis est cadencée par les arrivées/départs des bateaux et aucun n'est jamais libre pour aller chercher des pilotes à l'aérodrome !!!



retrouvons donc à 15 dans les locaux de l'aéroclub de Saint Briec qui nous accueille chaleureusement. Internet, appel au prévisionniste, consultation visuelle du ciel au-dessus de nos têtes... 500 pieds de plafond ....Nous regardons les nuages défilés d'ouest en est dans l'attente d'une trouée significative. Nos amis Renard sont coincés à Lannion dans la famille avec les mêmes conditions que chez nous. Après avoir refait les calculs de masse et le nombre de personnes présentes, avec quelques ajustements, nous entrons tous dans les 4 avions présents à Saint-Briec et Pierre peut gérer de façon indépendante sa situation. Une contrainte enlevée qui facilite ses décisions mais ne change pas grand-chose à la MTO ! Nous annulons bien sur l'étape et le repas à Granville ainsi que le vol autour du Mont-Saint-Michel.

Le président de l'aéroclub nous amène acheter des pizzas à une dizaine de kilomètres et nous confie la maison pendant que tout le monde va déjeuner. Nos 15 aviateurs dégustent les pizzas, dévorent les crêpes que nous avions récupérées à Quimper, un bon café et nous voici prêts !!!

Mais la MTO, bien que s'améliorant, reste avec une visibilité sup à 10 mais un plafond qui reste autour de 800 pieds

Le prévisionniste nous prévoit une amélioration vers Rennes et Laval mais au-delà le plafond ne montera pas (ce sont les collines du Maine et les collines du Perche). Nous décidons de pousser jusqu'à Rennes. Le plafond est autour de 1500-2000 pieds. Nous voici donc partis, les uns derrière les autres. En contact avec le SIV de Rennes, 2 avions décident de pousser jusqu'à Laval. 35 minutes après, tout le monde est au sol : 2 avions à Rennes (DR400 et C172) et deux avions à Laval (DR400 et Tecnam). Nous apprenons que le G1000 de Renard est à Caen. À Rennes nous sommes accueillis par l'Aéroclub qui vient d'inaugurer des locaux tout neufs, beaux et fonctionnels. Nous décidons de rejoindre nos amis à Laval. Nous voilà partis ; mais le ciel est capricieux. Les trajectoires sont très tortueuses pour rester en VMC à 1200 pieds. Le Cessna se faufile jusqu'à Laval. Le DR400, estimant la trajectoire complexe et préférant être bloqué dans une grande ville plutôt que dans une bourgade, décide de revenir à Rennes. Nouveaux échanges téléphoniques (SMS lus appels nombreux) Un dernier point MTO avec Internet et un prévisionniste et la décision est prise nous allons activer l'assurance FFA. Les avions de Laval et celui de Caen font de même. L'aéroclub de Rennes nous héberge aussi avec beaucoup de gentillesse dans l'attente de la prise en charge. Nous stationnons et sécurisons l'avion. La MTO de lundi semble acceptable et trois pilotes pourraient rester qui à Laval qui à Rennes pour rapatrier les avions dès lundi. Petite négociation téléphonique et les solutions sont acceptées. Bernard est hébergé à Rennes alors que les Viso partent en taxi pour la gare puis le TGV. Abilio et Franck restent à Laval alors que les autres reviennent en train. Les Renard abandonnent lâchement leur avion et reviennent aussi en train. Les Viso retrouvent la voiture qu'ils avaient laissée au parking de la gare Montparnasse le vendredi soir. À minuit tout le monde est en sécurité qui chez soi qui à l'hôtel!

Dans le TGV qui nous ramenait à Paris nous pouvons voir par les fenêtres le plafond qui se rapproche du plancher. Les sommets des éoliennes sont dans les nuages...les pales disparaissant successivement dans la couche... No comment.

## **LANNION LOGNES = LANNION CAEN**

Les Renard sont partis voir la famille voici leur récit !

Nous sommes logés chez Patricia, la sœur de Roselyne, près de Lannion, nous nous réveillons vers 8 heures sous un crachin breton.

À Saint-Brieuc, c'est un peu mieux mais guère, et Michel V. nous délivre de l'obligation de nous poser à Saint-Brieuc pour retrouver les autres volatiles que nous avons quittés la veille au soir. Le prévisionniste consulté conseille un départ entre 14 heures et 15 heures. Les TAF de la région parisienne ne sont pas mauvais. La directe Lannion - Chartres nous fait passer par le Mont-Saint-Michel. Belle aubaine !

Décollage de Lannion face à un vent de 17kt et un plafond médiocre, qui s'améliore progressivement vers l'est. La baie de Saint-Brieuc est sous le soleil avec quelques stratus. C'est magnifique ! On entend à la radio les 4 autres avions galérer autour de Rennes. Pourquoi sont-ils allés se mettre dans le mauvais temps ? Mais arrivés près du Mont-Saint-Michel, la situation se dégrade. Elle semble même assez mauvaise sur Avranches. Je décide de profiter des trous de ciel bleu pour monter. Niveau 75, au-dessus de la mer de nuage ; le vent d'ouest nous pousse, vitesse sol 130kt. C'est le bonheur ! J'entends les copains qui se posent piteusement à Rennes les uns après les autres... Quelques minutes plus tard, nous sommes au niveau 95 sous un beau ciel au-dessus d'une couche très soudée. Nous passons avec Paris Info, ça va vite, on approche de Mortagne en perche. Je commence à chercher le trou...

Je demande à Paris Info la météo du Mans : pas bonne ; pas la peine de descendre au sud. Je me dis qu'il y aura peut-être des trous sur la côte. Je demande la météo de Caen : pas de réponse. Je rappelle Rennes, j'appelle Deauville : pas de réponse. Le stress commence à monter : seul entre le bleu et le blanc, dans un silence radio angoissant, mais avec le bruit régulier du moteur qui rassure. Je finis par réaliser que j'avais mis le volume au minimum pour écouter une question de Roselyne. La charmante contrôleuse de Paris info, contente de nous retrouver, nous donne une météo de Caen pas trop mauvaise : du Broken pas d'Overcast ; elle nous conseille de poursuivre avec Deauville qui nous a entendu les appeler. Et en effet, ce dernier nous prend en charge, appelle la tour de Caen au téléphone et nous donne la position d'une trouée au nord-est de Caen. On s'y rend dare-dare et exécutons mille 360° en descente pour passer de 9500 à 1500 pieds tout en restant VMC. Ça prend quelques minutes. Finalement, le terrain de Caen apparaît, tout va bien.

Mais voilà que Caen est surchargé, tour de France oblige. L'agent AFIS donne la priorité à un décollage IFR et m'envoie au sud-est sur une très longue branche en vent arrière, vers le mauvais temps qui me fait perdre de vue le terrain. Après avoir demandé un cap, je finis par le retrouver et on se pose enfin (piteusement nous aussi!)... Ouf ! Pendant que je fais le plein, le ciel se dégage sur Caen. Faut-il repartir ? La fatigue, le mauvais temps prévu sur la route, l'arrivée sur Lognes incertaine, les copains bloqués à Rennes, l'heure tardive (19 heures), un contact avec Alexandre de l'Agile ; je décide finalement d'appeler l'assistance FFA...

## Conclusion

### Pouvait-on prévoir le vendredi la situation du dimanche ?

Les prévisions VFR affichées (voir la première page) ne préjugeaient pas, d'après l'auteur, des conditions rencontrées : plafond très, très bas et persistant toute la journée. De même la prévision générale de Météo-France annonçait un temps nuageux qui ne préjuge pas d'une telle situation début juillet.

### Pourquoi tous les inscrits n'ont pas pu partir ?

Plusieurs phénomènes se sont conjugués, une panne aléatoire du F-HADP et les conditions MTO qui ont empêché le vol de récupération. Christophe et Valérie Romanin ont été prévenus trop tard pour pouvoir partir en train avec Michel et Annick dans des conditions acceptables. La sortie de piste du G1000 était imprévisible et il n'y en avait pas d'avion disponible pour le remplacer. Enfin le pilote de Tecnam qui a renoncé a jugé les conditions MTO du vendredi en deçà des limites qu'il s'était fixées. Donc l'auteur du CR aurait dû prévenir Christophe Romanin plus tôt mais les activités professionnelles étaient bloquantes. Les autres causes sont aléatoires et légitimes.

### Pourquoi tout le monde ne s'est pas retrouvé au même endroit dimanche?

D'abord, chaque pilote à ses propres limites de visibilité et d'altitude minimale (tout en restant dans la législation). Je ne vole pas avec moins de 5km de visibilité et c'est déjà très peu. 1,5 km je n'y pense même pas !

Chaque commandant de bord est responsable de son vol et de ses passagers. Ne mettre aucune contrainte pour éviter « l'objectif destination » est un principe de prudence et un principe fortement