

Voyage en Europe centrale

Jacques van Praag

Photos auteur et Jean-Yves Bacle

**Ou comment, à trois à bord, traverser
8 pays en 8 jours en monomoteur léger...**

21 juin 2010. Le moment fatidique est arrivé. Nous sommes deux pilotes et un passager novice avide de participer à un voyage "multidestinations" dans un avion de tourisme. Nous avons décidé que notre voyage serait un tour des pays de l'Europe centrale : Tchèque, Pologne, Slovaquie, Hongrie, Roumanie, Slovénie, Croatie et, pour finir, Autriche. Tout cela en 9 jours. Le mois précédent, nous avons tenté de rassembler la documentation aéronautique, cartes VFR-GPS et trip-kits Jeppesen. La parution des éditions 2010 étant prévue fin mai-début juin, nous avons patienté jusqu'à ce que la *Boutique du Pilote* avoue que ces dates étaient repoussées à fin juillet. C'est dans l'urgence et *in extremis* que la boutique s'est rachetée en nous fournissant

Lumière de coucher de soleil sur la façade du Parlement de Budapest... Avec les différentes escales effectuées par le Robin, la carte révèle les multiples frontières traversées durant ce périple.

toute la documentation (2009 et 2010), quelques jours avant notre départ. Notre avion, le Robin Régent F-BVMC, n'est pas de la première jeunesse, mais il a l'avantage de bénéficier d'un réservoir supplémentaire, permettant d'embarquer 240 l d'essence sans problème de masse maxi puisque nous ne sommes que trois. Nous n'aurons pas besoin d'avitailier à chaque étape, d'où un gain de temps. Nous emportons un petit nécessaire de secours : radio portable, pneu et chambre à air, bougies et outils. Nos bagages sont réduits au minimum et nous voici, ce 21 juin, nous envolant, légers et le cœur vaillant, pour Nancy-Essey. Nous décollons de Saint-Cyr, piste courte en herbe, avec juste la quantité d'essence nécessaire.

L'accueil féminin à Nancy est très sympathique. Plein complété, plan de vol VFR pour Prague-Vodochody (LKVO) déposé via Olivia, nous nous sustentons d'un bon sandwich. C'est curieux comme le fait de n'avoir aucune inquiétude sur la météo (c'est Cavok partout) donne de l'appétit... La route choisie passe par Saverne, Karlsruhe, Schwabishall, DKB, Allensberg, VEMUT. Pourquoi VEMUT ? Parce que nous avons compris, au cours de nos précédents voyages à l'étranger, que les contrôleurs adorent qu'on leur donne des points de repères visuels ou des intersections IFR, pour baliser un itinéraire d'arrivée ou un franchissement de frontière. De plus, ils sont répertoriés dans nos GPS. Nous arrivons ainsi par W puis N. Tout ce qu'on nous demande est de rester à 1 000 ft pendant le contournement de la CTR de Prague-Ruzyně. Longue directe sur Vodochody. L'immense ter-

rain semble désert. La tour nous fait parquer près d'un petit bâtiment isolé qui sert de bureau pour le handling, à côté de deux autres avions de tourisme. Nous sommes aussitôt entourés par cinq policiers qui demandent nos cartes d'identité, fouillent nos bagages et... auscultent l'avion au détecteur Geiger. Ça commence bien ! A défaut de transporter des matières radioactives, ce que nous savions, l'avion n'est pas radioactif ! Nous avons l'impression que le terrain est vide. En fait, la sortie se trouve à 2 km et nous traversons un dédale de bâtiments et de hangars, genre Le Bourget. Le bus qui doit nous mener en ville vient juste de partir quand nous arrivons à son arrêt. Qu'à cela ne tienne, Daniel, notre agent "handling", entame une course-poursuite et double le bus, ce qui nous permet d'embarquer à la volée ! Le bus nous laisse à son terminus et c'est en taxi que nous finissons notre transfert vers l'hôtel, tout juste choisi et réservé dans le *Guide du Routard* parmi les "pas cher". Il n'est pas loin du fameux pont Charles, non pas côté centre-ville, mais côté



frontière entre Tchèque et Pologne. Les turbulences sont le prix à payer pour ce beau temps. Nous arrivons à Cracovie par les points Roméo, Sierra, puis Fox/Trott sur lequel nous sommes invités à tourner, toujours à 1 000 ft, le temps que deux jets se posent. Le handling est extrêmement efficace : aucune formalité à remplir ! On nous propose un hôtel où les équipages professionnels descendent, tous frais payés... Nous en avons choisi un autre, bien moins cher, le Métropole. L'agent téléphone pour réserver une chambre à trois lits et met carrément une voiture avec chauffeur à notre disposition, au même prix que le taxi. A deux pas de notre hôtel, magnifiquement meublé, se trouve la grand-place, la plus vaste d'Europe, malheureusement encombrée par un énorme bâtiment en travaux, qui semble être des halles, faisant perdre toute la perspective de la place. Après le dîner, nous faisons le tour du château, forteresse impressionnante, avec ses tours et ses hautes murailles.

Trois hommes et un avion pour une vingtaine d'heures de vol avec la dépose de plans de vol pour chaque passage trans-frontalier - ici, le terminal d'Epinal sur le chemin du retour...

Mercrèdi 23. Notre voiture vient nous chercher



à 8h30 car nous voulons nous rendre dans les camps d'Auschwitz et, dans la foulée, Birkenau. Moment de recueillement plein d'émotion. Comment le genre humain a-t-il pu commettre de telles horreurs ? Mais il est déjà 14h00 et notre chauffeur nous ramène à l'aéroport. Plan de vol déposé pour Bratislava-Stephanik (Slovaquie), la météo est bonne, mais il y a beaucoup de vent. Nous repassons par Sierra, puis les VOR de JAB et JAN. La vallée que nous suivons est de plus en plus large. Nous épuisons complètement nos réservoirs d'essence, au point que nous avons deux arrêts moteur, lequel repart très docilement avec la pompe électrique dès que l'on change de réservoir. A vrai dire, nous ne l'avons pas vraiment fait exprès car les jauges sont décalées et le réservoir est vide (ou inutilisable) alors qu'une bonne quinzaine de litres semblent indiqués. Notre vallée finit en plaine et nous nous posons en 31. Le Follow-me nous guide. Le plein est vite fait. Cependant, au moment de payer l'essence et les taxes, on nous demande un numéro de TVA. Cette exigence semble devenir la règle, chez certains essenciers. Heureusement, nous avons déjà été confrontés à ce problème en Espagne et avons un vrai numéro en réserve, emprunté à une société que nous connaissons (car bien sûr, notre aéro-club, étant une association, n'a pas de numéro de TVA...). Petite entourloupe, mais sans conséquence car la société en question n'aura rien à payer. Notre *Routard* nous désigne le City Hôtel, mi-

Finale à Vodochody avant de rejoindre la ville ancienne de Prague et son horloge astronomique.

Mode S ou non ?

Il serait bon de régler cette histoire de transpondeur mode S, annoncé officiellement comme déjà exigé en Europe et qui fait débat dans notre club : faut-il ou non équiper nos 14 avions de cet équipement coûteux, ou n'est-il pas plus sage d'attendre... le contre-ordre ? Notre avion n'est équipé que d'un transpondeur mode C et aucun contrôle n'évoquera le mode S au cours de ce long voyage. On nous demandera toujours d'afficher un code classique – il serait temps que les services officiels nous fassent part de directives sérieuses et réfléchies...

hôtel, mi-auberge de jeunesse. Nous nous y rendons en taxi. Puis c'est le tour du centre-ville classique, avec cette fois le Danube, dont l'avantage, si l'on peut dire, est que ses abords sont infestés de moustiques. Le restaurant où nous dînons a la parade : quelques bons jets de "repelet" sur nos vêtements et notre peau éloignent ces si mignons insectes.

Jeudi 24 juin. Ciel toujours bleu. Quelle chance ! Pour économiser le taxi, qui nous avait pris 30€ pour l'aller et 30 mn, nous tentons le tram et le bus. Cela ne nous coûte que 3€, mais une bonne heure et demie de transports ! Nous tâchons d'expédier les formalités, mais il n'y a rien à faire. Il faut au moins deux heures de formalités et d'attente dans les superbes locaux du handling avant de prendre place à bord.

Notre destination est Budapest. Nous suivons un conseil lu dans cette revue : éviter le terrain international, pour se poser à Budaors (LHBS). On nous demande de modifier notre route (la directe) et de passer la frontière à VAMOG. On refait la nav et c'est parti. Clairement, Budaors est un terrain peinarde. Le contrôleur parle à peine anglais. Il préfère d'ailleurs tenter de s'exprimer en français. La piste est en herbe. Il faut la trouver, à peine délimitée par une vague ligne de peinture en travers, en entrée et en fin de piste. L'aérogare est à l'avenant : un bâtiment rond, plutôt tristounet et délabré à l'intérieur, complètement déglingué à l'extérieur. Notre contrôleur, Rudy, se fait un plaisir de nous appeler un taxi et

nous réserver un hôtel, le Cerloczy, bien placé au centre-ville, ambiance brasserie parisienne, mobilier art déco dans les chambres. Nous y sommes à 14h00, ce qui n'est pas mal. Il fait très chaud et par flemme, nous nous installons dans un bus de "sightseeing-tour". En deux heures, nous pouvons ainsi voir les principaux points touristiques de la ville : la synagogue, la place des Héros, celle des Pêcheurs, l'inévitable château, le Parlement, et le Danube (beau, mais pas bleu...) qui sépare les villes de Buda et de Pest.

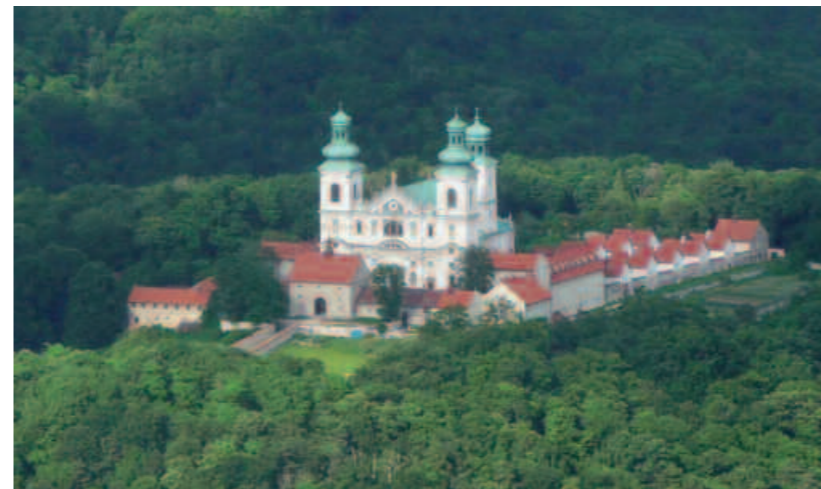
Pour le même prix, nous avons droit à une balade en bateau-mouche. Lequel est tout à coup survolé, à quelques centaines de pieds seulement, par un superbe Antonov An-2, qui semble se soucier comme d'une guigne des hauteurs de survol d'une agglomération de quelques millions d'habitants. Quelques tours sur la ville, puis il disparaît, poursuivi par nos regards envieux. Heureux et insouciant pays, tu ne sais pas ce qui t'attend !

Le soir, nous voulons absolument déguster une goulasch. Mais déception, nous apprenons que la goulasch est en fait une soupe à la viande. Bon, nous goûterons donc à la goulasch, la vraie, puis nous mangerons une daube au paprika, que nous appelons, en France... goulasch.

Le point d'entrée Kilo à Cracovie, facile à repérer, avant de rejoindre l'aéroport. La ville ancienne est surplombée de l'ancien château...

Vendredi 25 juin. Aie ! C'était trop beau ! Il pleut ! Cependant la météo, indiquée par Orbifly sur l'ordinateur gentiment mis à notre disposition par la réceptionniste de l'hôtel, annonce du Cavok général. Un taxi et c'est parti pour l'aérodrome de Budaors. Mais, allez y comprendre quelque chose, notre chauffeur se dirige visiblement vers l'aéroport international, malgré nos demandes réitérées pour Bu-da-or-ss. Il dit oui, et continue dans la mauvaise direction. Au bout d'un bon quart d'heure, il finit par comprendre, programme son GPS... et se retrouve au milieu de bouchons ! Le taxi nous dépose enfin à la porte de l'aérogare, mais notre bel enthousiasme chavire. La porte de la ruine qui tient lieu d'aérogare est fermée à clé. Pourquoi Rudy ne nous a-t-il pas dit hier qu'il serait fermé aujourd'hui ? Le taxi est reparti et nous sommes au milieu des champs, sans téléphone (ceux qui suivent l'auront noté !). Le pétrin, quoi.

Nous tentons de trouver une autre porte, un grillage à franchir et, miracle, nous tombons sur la porte de l'aéro-club, bien cachée par la végétation. Sans trop y croire, nous arrivons à monter à la tour et là, nous découvrons notre Rudy, qui boit tranquillement un café. Nous avons envie de l'em-





brasser, mais nous nous retenons ! Pas de problème pour déposer notre plan de vol pour Timisoara, en Roumanie. Pas besoin des douaniers, d'après lui. Bien entendu, le fax ne passe pas et c'est par téléphone qu'il transmet notre plan de vol. Une demi-heure après, nous sommes en l'air. Quelques fréquences radio et 80 nm plus tard, Budapest Info nous informe que notre arrivée à Timisoara est refusée – il fallait paraître un préavis de trois jours, alors que l'AIP indique un simple dépôt de plan de vol – et nous demande de revenir à Budapest. Tant qu'à ne pas entrer en Roumanie, autant s'en approcher. Nous demandons à nous poser à Szeged, terrain douanier situé sur la route de Timisoara, déjà indiqué comme "alternate", mais encore en Hongrie. Accordé. Nous contactons Szeged qui nous accueille bien volontiers sur sa piste en dur, située au milieu d'un immense terrain en herbe. La contrôleuse nous parque parmi une vingtaine d'avions de tourisme, locaux et allemands. Il y a, là, pas moins de six An-2, dont quatre visiblement en état de vol. Deux autres se posent majestueusement devant nous, à contre-QFU, avec 10 Kt de vent arrière. La contrôleuse nous propose un hôtel en ville avec lequel existe un accord, mais nous l'estimons trop cher et suivons les indications de notre *Routard* qui nous aiguille vers la pension Mathyas, moitié moins chère. Un jeune qui s'exprime en anglais parfait, Andras, nous conseille un très bon restaurant en ville, le Vendeglos. Un taxi nous dépose devant la pension. Celle-ci est très simple mais nous convient parfaitement :

Les camps de concentration d'Auschwitz et de Birkenau, conservés pour ne pas oublier... En vent arrière à Salzbourg avant de virer en finale...

trois lits, une douche, que demander de plus ? Un tram tintinnabulant nous emmène en ville. Le temps d'en faire le tour (intéressant), de boire un verre de Tokay local, de nous offrir en dîner excellent, mais roboratif (nous avons tenu à goûter aux spécialités locales !) et nous rentrons, après une halte de dix minutes pour suivre sur un écran géant le match de la coupe du monde de foot Uruguay-Corée !

Samedi 26. Ciel couvert et plafond très bas, mais Orbifly est optimiste. Nous nous rendons à l'aérodrome. Aussitôt arrivés, il se met à pleuvoir et les locaux nous déconseillent de tenter de rejoindre Liubliana. Nous aurions en fait voulu viser Zagreb, mais nous aurions eu besoin des douaniers et ils ne travaillent pas le week-end ! Nous nous en remettons à leur conseil et rentrons sagement à notre pension. Nous occuperons la journée à parcourir la ville, sous une pluie de plus en plus forte. Le soir, à l'abri d'un chapiteau, nous assistons à un autre match de la coupe du monde. Il fait presque nuit quand un Cessna survole le centre-ville, à quelque 500 ft, alors que le plafond ne doit pas dépasser 550 ft, et la visi 3 km. Profitez-en, les gars, ça ne durera pas !

Dimanche 27. Des coins de ciel bleu apparaissent. Orbifly est toujours optimiste et ça se confirme : nous aurons un plafond de 4 000 ft, ce qui nous suffit largement. Plein fait, plan de vol déposé pour Liubliana, nous décollons en 34. Pour éviter la Serbie et la Croatie, cap plein ouest, nous passons près du lac Balaton, le plus grand d'Europe, puis traversons la frontière slovène à Dimlo. Près

de Maribor, le relief se fait de plus en plus haut. Après Celje, nous enfilons une vallée qui traverse des montagnes culminant à 5 000 ft. Nous ne sommes pas loin de l'arrivée et voudrions rester à 3 000 ft, mais ça ne passe pas. Allons-y pour 4 000 et c'est déjà bien juste pour la vallée. Où diable ce terrain peut-il bien se nicher au milieu de ces montagnes ? Nous devons attendre jusqu'au point NE pour le découvrir, au milieu d'une vaste plaine au pied de ces montagnes.

La tour nous autorise à l'atterrissage, en nous demandant "d'expédier" car un Régional Jet français arrive derrière nous. Au sol, nous devons nous arrêter pour laisser passer un A-320. Nous déclinons l'offre de ravitailler et choisissons de prendre un bus pour aller en ville où le handling a téléphoné pour réserver un hôtel (toujours le *Routard*...), au nom bizarre de M Hôtel. Mais le bus nous laisse au Stadium, à 10 mn à pied de l'hôtel, nous dit le chauffeur. 10 mn ? Peut-être pour Zatopek. Pour nous, ce sera 40 mn, avec heureusement peu de bagages, mais 30° à l'ombre. Et il n'y a pas d'ombre... Nous sommes exténués mais le devoir nous attend. Une bonne douche, nous repartons pour la visite obligatoire du château (peu intéressant) et du centre-ville, aux vieilles rues et ses multiples petits ponts très fleuris. Cela rappelle un peu Annecy.

Lundi 28. Objectif Zagreb, à une petite heure de vol. Toujours sous un soleil ardent. Même pas de virage à faire après le décollage pour survoler Dol, Trebnié, passer la frontière à ARGOM et pénétrer la CTR par Samobor. Nous contactons le terrain de Lucko pour le survoler, puis revenons

Les conditions météo n'ont pas toujours été favorables, comme ici en chemin vers Bratislava, entre plaine et montagne...



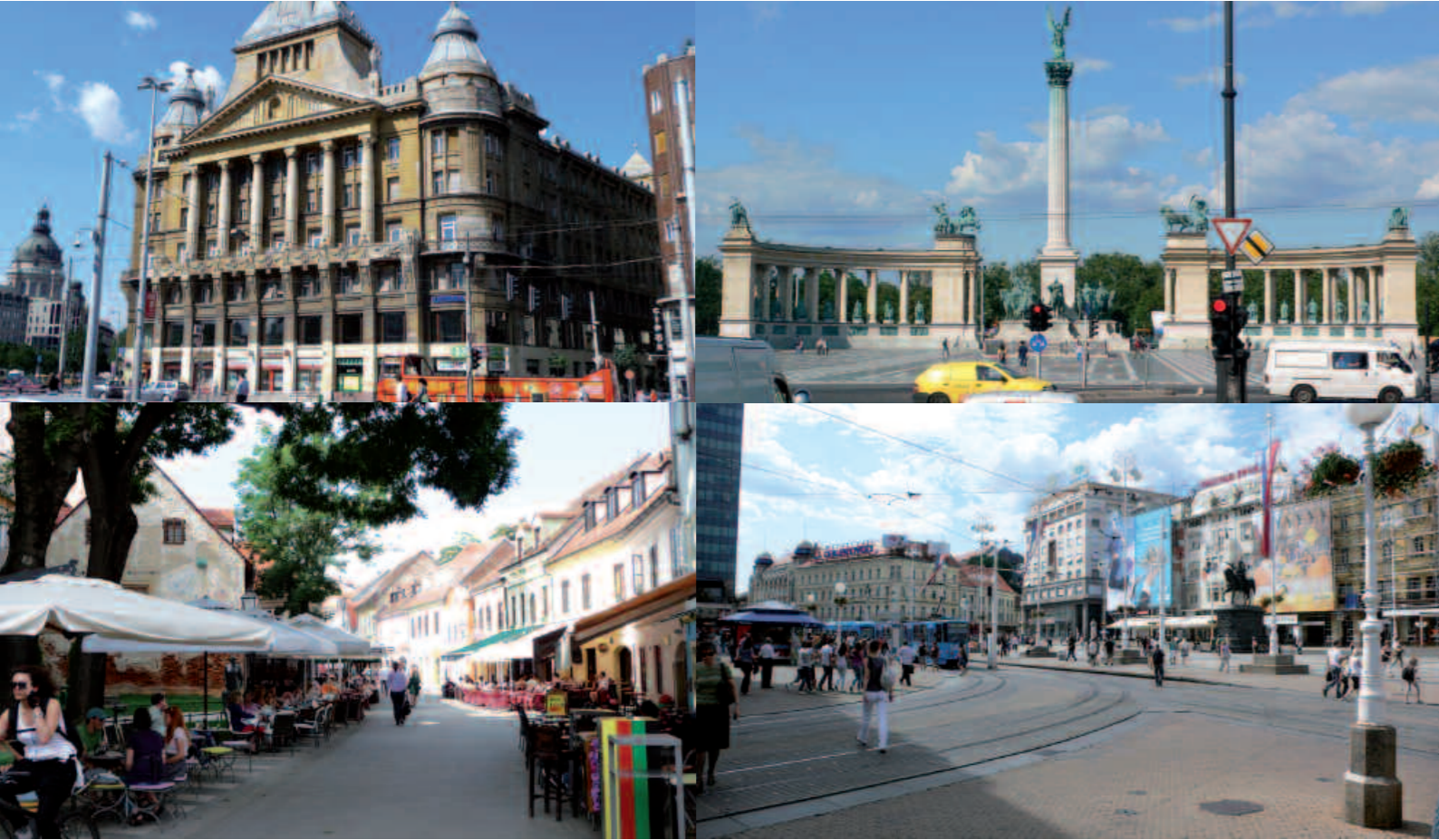
DE LA DIFFICULTÉ DU CHOIX DU TERRAIN

Lorsqu'on débarque dans un pays étranger, nous sommes toujours confrontés au dilemme suivant : atterrir sur un grand terrain, international, ou un petit aérodrome, voire un terrain en herbe, pas international si l'on est dans l'espace Schengen. L'avantage d'un grand aéroport est essentiellement dans le service rendu : pistes "généreuses", Follow-me, essence, service météo (quoique ce service devienne de plus en plus inaccessible aux pilotes qui doivent se contenter d'internet – durant ce voyage, nous n'avons pas pu voir un seul météorologue !), service pour la préparation des vols, lignes de bus régulières et bon marché. Les inconvénients sont aussi de taille : prix élevés du handling, formalités longues, pas le droit de pénétrer seul sur le parking avions, d'où des attentes parfois longues.

Un petit terrain offrira souvent une piste courte, éventuellement en herbe. Il faut faire très attention car de nombreux terrains apparaissant sur les cartes Jeppesen offrent des pistes de 500 m, voire 300 m. Il sera parfois difficile de déposer un simple plan de vol, ou de trouver un ordinateur pour prendre la météo. Il n'y aura pas toujours de la 100LL, quoique dans la pratique, la plupart des terrains en ont, même s'ils sont réticents à la vendre – en général, en insistant gentiment, ils font un effort. Ces terrains sont surtout plus éloignés du centre-ville et le prix du taxi risque fort d'équivaloir au différentiel des taxes d'aéroport. Les avantages sont aussi bien réels : procédures en vol et au sol simples, ambiance moins professionnelle et plus sympathique. On y rencontre des gens intéressants, pas des maniaques de la "sécurité", les taxes sont bon marché, pas ou peu de parking à payer. S'il s'agit d'aéroports de villes moyennes, ils peuvent être situés près du centre-ville. Il faut donc bien peser le pour et le contre avant de prendre sa décision. Pour Prague, nous avons évité Ruzyně et choisi Vodochody. Nous nous sommes posés à Budaors au lieu de Budapest. Pour les autres, nous avons évité les génériques, les "grands" n'étant en fait pas si chers... hormis Cracovie. Pour fixer les idées, nous avons dépensé en tout environ 350 € de frais aéroportuaires. ■

FRAIS AÉROPORTUAIRES

	ATT	Parking	Handling	Navette	Total
Nancy	10	-	-	-	10
Vodochody	14	14	-	10	38
Cracovie	29	-	45	-	74
Bratislava	13	5	38	-	56
Budaors	8	8	-	-	16
Szeged (2 jours)	-	12	-	-	12
Liubliana	12	8	15	-	35
Zagreb	24	6	30	-	60
Salzbourg	13	3	15	9	40
Epinal	8	-	-	-	8



sur la fréquence de l'approche de Zagreb, qui nous fait cercler sur N, ce qui offre l'avantage de nous donner un aperçu de la ville toute proche. Les deux jets en finale ont enfin dégagé la piste. Nous sommes autorisés à atterrir, mais temporisons pour laisser passer les trois minutes fatidiques de turbulence de sillage. Le Follow-me nous emmène à l'écart des avions commerciaux. Le plein d'essence est fait. Une policière nous tamponne nos passeports (c'est la première fois !) et un bus nous dépose à la gare routière. Encore vingt minutes pour terminer à pied. C'est trop bête, nous longeons une voie de tram qui va de la gare routière... à notre hôtel. Nous nous renseignons pour le prendre au retour.

En attendant, nous faisons une halte bière car il fait toujours très chaud... Le Central Hôtel est bien placé, juste face à la gare des trains et trams. Nous voici repartis pour l'habituelle découverte de la ville. Zagreb est une ville moderne, pleine de bâtiments majestueux, de statues au milieu de parcs ombragés. La grand-place borde le quartier des rues anciennes, dans lesquelles les restaurants se suivent, les touristes en grand nombre, aussi.

Mardi 29. Lever de bonne heure car pour arriver à Salsbourg, nous devons traverser les Alpes et, avec cette chaleur, nous craignons les orages. Nous prenons le tram puis le bus pour l'aéroport. Une heure après, nous déposons notre plan de vol par fax, mais la procédure prévoit que nous devons le confirmer aussitôt par téléphone. Il est accepté. Nous avons indiqué que nous sortirons de la CTR par N, puis les points MAGAM, Celje,

En haut, la ville de Budapest, avec notamment la Place des Héros. Ci-dessus, un aperçu de la ville de Zagreb...

■ ■ ■
Astuce de voyage

N'oubliez pas un petit sac à dos dans lequel après chaque vol, avant de vous rendre à l'hôtel, vous placerez le minimum d'affaires nécessaire pour une seule nuit. Ceci évite de trimballer à chaque étape l'ensemble des affaires prévues pour plusieurs jours.

■ ■ ■

RADLY. La traversée des Alpes est prévue en suivant des vallées orientées sud/nord-ouest, ce qui devrait se faire à 8 500 ft max. Le contrôle nous donne ses instructions. C'est une véritable clearance que nous devons strictement répéter. Piste en service, bretelle pour rouler, point d'arrêt, QNH, points de reports de sortie et altitudes... Par N3, nous dit la tour. Nous avons beau chercher sur nos documents, pas de N3. Nous devons lui avouer que nous ne connaissons pas N3, et elle nous répond que c'est "l'ancien" N. Nous pensions pourtant bien avoir une documentation à jour ! Grâce au GPS, nous suivons scrupuleusement cet itinéraire, traversons la Slovénie, de MAGAM à RADLY, puis c'est l'Autriche. Vienne Info nous prend en charge, mais comme nous volons relativement bas, nous ne les aurons qu'épisodiquement pendant cette traversée des Alpes. Nous survolons quelques terrains situés dans des vallées : Wolfsberg, Zeltweg, Aigen. Il fait toujours beau, avec quelques cumulus de beau temps. Nous ouvrons l'œil car nous croisons quelques planeurs. Le spectacle est magnifique. Nous longeons des flancs de montagne enneigés, abruptes comme des gouffres. Vers l'arrivée, de nombreux lacs jalonnent notre route. Notre point d'entrée dans la CTR de Salzburg est Eugendorf, une petite ville facile à repérer. Puis nous contournons la colline qui borde la ville à l'est et nous sommes déjà en vent arrière, d'où nous avons une vue "au balcon" sur le château, avant la finale 24. Sortie par la deuxième bretelle, le Follow-me et le plein d'essence. Il fait très chaud. Le bureau de contrôle

nous prête un guide des hôtels et comme d'habitude, nous ne voulons pas l'hôtel qu'on nous propose, celui des équipages pro. La pension Wallner, à 84 € la nuit, fera l'affaire. Retour en ville par un chemin ombragé qui longe la rivière. La ville de Mozart est envahie de hordes de touristes qui semblent trouver leur compte dans les boutiques de souvenirs. Nous trouvons notre bonheur dans les bistros, où nous consommons quelques eaux et, il faut bien l'avouer, quelques bières, avec modération. Entre les opérations d'avitaillement de nos corps desséchés, nous faisons le tour des principaux monuments et des églises qui sonnent les heures comme des symphonies de Mozart.

Mercredi 30 juin. Nous aurons eu de la chance jusqu'au bout : Cavok sur la route du retour, via Epinal. Le dépôt du plan de vol est un morceau de bravoure durant une bonne heure. Nous nous heurtons au système informatique de SkyGuide, tellement sophistiqué qu'il est visiblement fait pour des professionnels. Malgré l'assistance téléphonique du contrôle, rien à faire pour utiliser correctement ce logiciel infernal. Un contrôleur tente de prendre les choses en main, mais il n'y arrive pas non plus. De guerre lasse, il finit par déposer notre plan de vol directement auprès de ses collègues, par téléphone. La même mésaventure, alors que j'étais à Bern, en Suisse, et toujours avec SkyGuide, m'était arrivée il y a un mois et je m'en étais sorti en déposant le plan de vol Bern-Saint-Cyr par téléphone auprès du BRIA... de Bâle. C'est beau, le progrès !

Plan de vol enfin déposé, passage au portique de sécurité, puis à la machine qui contrôle spécifiquement... les chaussures, avant d'attendre qu'une voiture veuille bien venir nous chercher pour nous emmener à l'avion, situé à 300 m. Cette attente dure une bonne heure, malgré nos rappels successifs. Les locaux ont beau être climatisés, nous commençons à bouillir. Enfin une camionnette apparaît et nous pouvons décoller, notre plan de vol n'étant pas, de justesse, obsolète. Sitôt envolés, nous nous trouvons en espace aérien allemand. Comme la contrôlease ne nous dit pas de contacter Munich Info, nous décidons de ne pas les appeler et de traverser ainsi toute l'Allemagne. Ce qui s'est fait sans problème. Le lac de Chiemsee abrite un magnifique palais situé sur une île. Puis nous survolons l'extraordinaire château de Neuschwanstein, construit par Louis II de Bavière. La traversée de la Forêt Noire n'est pas des plus sereines car il y pleut un peu et la visibilité y est très dégradée. Puis c'est le Rhin, la

France, le plaisir de retrouver des zones militaires (on les avait oubliées...) déclarées actives, mais finalement perméables (c'est l'heure du déjeuner !). Nous avons une pensée émue pour ces pauvres pilotes militaires étrangers qui n'ont même pas un espace bien à eux pour s'entraîner. Mais comment font-ils ?

Epinal-Mirecourt mérite d'être connu. Son architecture est très originale, le contrôleur très sympathique, la contrôlease très agréable. Le pompier de service nous dépose gentiment au restaurant de l'aérodrome (situé à un bon kilomètre) et vient nous rechercher. Le restaurateur accepte de reculer son heure de fermeture pour nous servir. La taxe est raisonnable. Bref, tout bon... Après un tel voyage, le retour d'Epinal vers Saint-Cyr s'apparente à un vol local. Juste un peu d'inquiétude car nous n'avons pas voulu refaire de l'essence depuis Salzbourg et nous devons

Escalier du Régent à Szeged, très près de la frontière entre la Hongrie et la Roumanie, point le plus éloigné atteint, la Roumanie n'autorisant pas l'entrée de l'appareil dans son espace aérien !



gérer les réservoirs, jusqu'à l'assèchement et diminuer notre consommation en réduisant le régime. Nous nous posons finalement avec encore 30 mn d'essence. Pas plus, mais pas moins.

En guise de conclusion, nous avons enregistré seulement 20 heures, ce qui représente somme toute, même à trois seulement, une dépense raisonnable pour visiter (disons plutôt rendre visite à...) 9 grandes villes, situées dans 8 pays différents (qui auraient pu être 9, si la Roumanie s'était conformée à ce qui est écrit dans les AIP...). Même les low-cost ne sont pas compétitives, à ce jeu. C'est bien sûr une grande aventure gravée dans nos souvenirs. Comme toujours, le succès d'un tel périple dépend surtout d'un élément complètement aléatoire, la météo. Le mois de juin semble favorable, pour l'Europe, mais c'est bien la chance qui décide... ■