Voyage Montceau–Corte Melpignano du 11 au 13 septembre 2021 avec le FGDEJ

L'objectif initial était de rejoindre la Grèce et de survoler les iles, mais la météo en a décidé autrement. Quand on voyage en Italie et en Grèce, il est important de bien localiser les aérodromes possédant de la 100LL, car ils sont relativement peu nombreux.

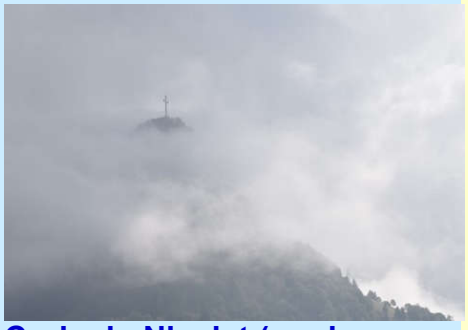
Samedi 11 septembre Montceau – Pavullo (Italie)

Contact avait été pris au préalable avec Pavullo, qui fétait ses 110 ans, mais pas de problème, ils nous acceptent.
Décollage fixé à 8h30, plan de vol déposé la veille. Le matin, sur l'aérodrome, quelques éclaircies laissent à penser que le ciel va se dégager rapidement. C'est le contraire qui se produit et une couche uniforme accroche bientôt les collines environnantes. La consultation répétée des images radar nous montre que sur la route le temps est correct. Une éclaircie dans les collines dans la bonne direction et après avoir réactualisé le plan de vol, nous décollons avec 2h30 de retard.
Le ciel se dégage suffisamment mais les cumulus restent bien présents.



Varambon (sur l'Ain)

Arrivés sur le Bugey, les reliefs sont accrochés, mais en déviant vers le sud le plafond se dégage et nous pouvons rejoindre la TMA de Chambéry. Là, nous longeons les Bauges qui sont accrochées en évitant Chambéry (parachutisme) et Challes les Eaux (planeurs).

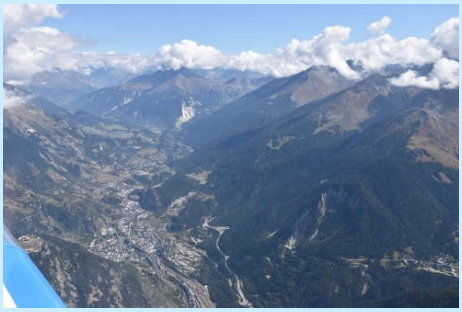


Croix du Nivolet (au-dessus de Chambéry)

Quand nous quittons Chambéry, vaine tentative de contacter Marseille et nous resterons sans contact radio jusqu'à Pinerolo, à la sortie de la vallée Italienne.



Vallée de la Maurienne



Modane

Les cumulus sont toujours bien présents mais le col du Fréjus est dégagé. N'ayant pas pu contacter Milano, nous contactons Torino qui nous fait faire un crochet par le sud pour éviter une zone de parachutage (la trace directe nous l'aurait fait éviter aussi).



Col du Fréjus



Govone

Nous traversons le sud de la plaine du Po et la zone de collines avec ses villages perchés, puis nous longeons la bordure de l'Appenin moins habitée avec des sommets à 6000 Ft.



Mte Giarolo

A quelques minutes de l'arrivée, Milano nous demande si nous sommes en vue de Pavullo, négatif mais nous entendons qu'il y a beaucoup de trafic.



Le terrain, dans un creux se dévoile à moins de 2 mn de la verticale. La finale se fait près des toits, des avions sont lignés des 2 côtés de la piste et la procédure est expéditive. Pavullo nous demande d'accélérer l'atterrissage, puis de dégager rapidement et nous allons jusqu'à l'essence après **3H03 de vol**.

En base de Pavullo avec le château de Montecuccolo

Samedi 11 septembre: Pavullo (Italie) – Corte Melpignano (Pouilles).

Nous recherchons rapidement de quoi manger et boire, dépôt du plan de vol, mise en route. Pavullo nous demande de remonter la piste et de décoller immédiatement, donc les vérifications se font en roulant et décollage dès le demi-tour. En montée initiale nous survolons les toits à assez faible hauteur et nous dégageons par une trouée à gauche. En vent arrière, en montée, nous entendons que l'aérodrome est fermé au trafic pour les démonstrations: 2 minutes plus tard, nous étions coincés.



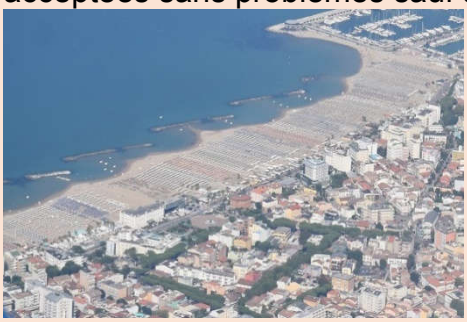
Appenin près d'Imola

Cap sur Rimini en longeant l'Appenin assez aride à cet endroit puis notre route trace suit à peu près la côte à travers les TMA, mais comme les aérodromes ont relativement peu de trafic, les traversées sont



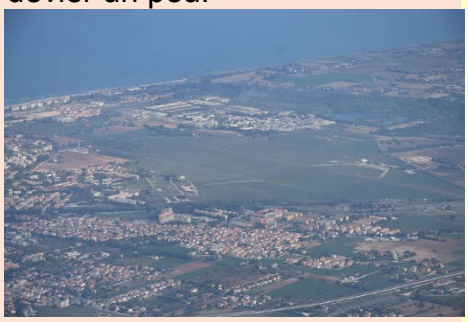
Rimini

acceptées sans problèmes sauf à Fano où l'activité para nous fait dévier un peu.



Cattolica

Les ports et les plages de l'Adriatique se succèdent. Les alignements de parasols sur des kilomètres sont caractéristiques de plages italiennes. Beaucoup de zones industrielles sur les plaines et vallées côtières mais quelques villages fortifiés et des cultures.



Fano



Gradara

Dans l'ensemble, l'été semble avoir été plus sec que dans nos régions.



Ancona



Les ports ont très souvent une citadelle qui les protège, souvenir d'une période agitée.

Ortona



San Severo

Transition entre les toits à tuile et les toits terrasse



Saline Margherita di Savoia



Trani

Les militaires d'Amendola sont inactifs donc pas de points de reports à suivre, mais Brindisi Info nous demande souvent de reporter, altitude, position et estimée du prochain point, alors que Bari Radar nous indique que nous voyant au radar, ils nous demandent simplement de rappeler en sortie de zone.

L'aérodrome de Corte Melpigano se trouve près de la zone militaire de Lecce, mais comme ils sont inactifs, nous sommes autorisés par Brindisi à faire une directe. L'info nous donne la piste et le temps de faire un demi-tour nous sommes en finale pour un atterrissage,



Bari



Polignano a Mare



quelques minutes avant le coucher du soleil (1heure plus tôt que chez nous). **3H52 de vol.**

Nous refaisons le plein avec paiement cash comme prévu, mais surprise, pas de justificatif, un prix au litre élevé et la taxe a subi elle aussi une augmentation par rapport au tarif annoncé, mais nous n'avons plus le choix. Nous sommes bien dans le sud de l'Italie (extrême sud du talon de la botte).

Aérodrome de Corte Melpignano

Dimanche 12 septembre : Il pleut

La perturbation qui devait glisser vers le sud, stagne juste au milieu du canal d'Otrante et couvre jusqu'aux montagnes de l'Albanie, donc pas de possibilité de contourner par le nord pour rejoindre Ioannina notre point d'entrée en Grèce. *La Grèce, bien que faisant partie de l'Europe impose d'entrer de sortir par des aéroports internationaux ou des aéroports autorisés (Ioannina, Mégara ou Sitia).*



Nous décidons de faire du tourisme. Un taxi nous emmène visiter Otranto, puis Castro et son château avec un retour début d'après-midi.

Otranto



Castro

Lundi 13 septembre : Corte Melpignano – Massa

Le matin, le soleil perce mais toujours de fortes pluies à Ioannina puis du brouillard. La situation prévue comme se dégradant sur la France et l'Italie en milieu de semaine, mon coéquipier préfère qu'on rentre pour ne pas se faire coincer.
Après une rapide étude du parcours et des escales possible, nous choisissons Massa qui est pratiquement sur la route directe. Dépôt du plan de vol et nous partons sur une route presque parallèle à la route aller, jusqu'à Pescara.

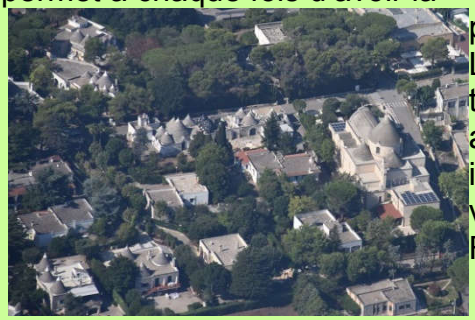
Les militaires de Lecce sont toujours inactifs Au début des cumulus fragmentés nous obligent à maintenir 2200 Ft, puis ils deviennent épars, donc nous montons vers 3500Ft. Toujours les demandes de report de Brindisi et la louche permet à chaque fois d'avoir la paix quelques minutes.



Fasano



Corigliano d'Otranto



Selva di Fasano ***Trulli***

Les oliviers du sud sont bien touchés par la bactérie qui les assèche, mais progressivement ils deviennent plus verts. Nous voyons quelques trulli près de Fasano.



Canosa di Puglia



Bonefro

Dès que nous abordons les contreforts de l'Appenin, les toits plats disparaissent, la verdure est plus présente et le paysage avec les villages perchés rappelle la Corse. Une grande route traverse le lac di Guardialfiera, au mileu, sur des piliers.



Lago di Guardialfiera

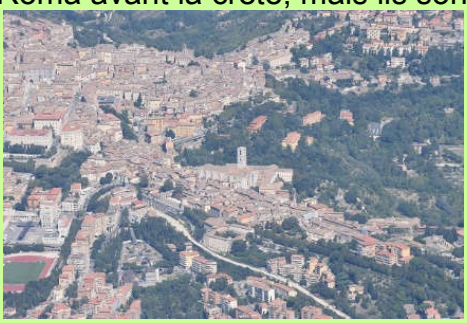


Gran Sasso

Nous contournons le Monte Amaro et auusitôt le Gran Sasso apparait, dominant tout son massif. Mon coéquipier, féru d'histoire me demande à passer près du Campo Imperatore ou Mussolini avait été libéré en montant dans un Storch. Finalement, c'est un peu juste pour un DR 400, nous ne nous poserons pas. Nous avons perdu Brindisi Info et captons Roma avant la crête, mais ils sont très chargés et pas de demande de reports.

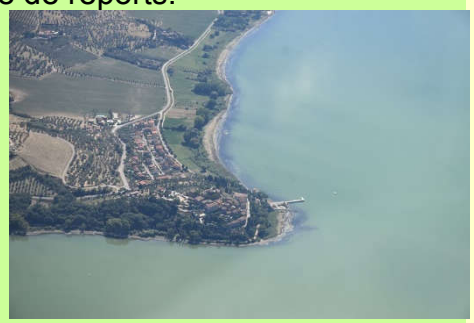


Gran Sasso Campo Imperatore



Perugia

Contact avec Perugia militaire, nous ne pouvons pas descendre, car un IFR arrive en sens inverse, plus bas, nous ne verrons la ville de Perugia que de loin. Passé le lac Trasimène vert émeraude (*victoire d'Hannibal)*, les montagnes sont moins hautes,



Monte del Lago Lac Trasimène

mais Firenze puis Pisa, nous demandent de rester à 6000Ft. Enfin une descente rapide nous amène à Massa où nous sommes les seuls dans le circuit. **4H05 de vol.**
Nous ravitaillons l'avion, puis sortons de l'aérodrome pour ravitailler l'équipage.



Base gauche à Massa

Lundi 13 septembre : Massa - Montceau



Fosdinovo

Le plan de vol est déposé. Décollage, contact avec Milano et cap sur Fosdinovo, village perché, facile à reconnaitre et qui permet d'éviter la zone P de La Spezia. A droite Carrare et ses carrières de marbre.
L'Appenin est ici plus vert et nous avons des aperçus de la côte méditerranéenne. Contact avec Genova qui nous libère dès le point de report nord atteint.
Milano me demande de contacter Torino et alors que je commence à descendre de 6000Ft vers 3500Ft, Torino me demande par où je passe ensuite; réponse Les Alpes et Mt Cenis.Torino me dit, vous croyez que vous allez passer les Alpes à 3500Ft, je lui réponds que non mais que je descendais à 3500Ft pour ne pas perturber le trafic (les axes sont coupés par le sud). Torino me demande de remonter à 6000 Ft et une fois les axes passés, il me demande de redescendre à 3700Ft. A l'approche de la vallée, je demande à remonter pour passer le col du Fréjus, accordé et il me demande de contacter Milano et au cas où le contact ne passe pas, d'autres fréquences dont Marseille qu'il est impossible de capter dans la Maurienne.



Golfe de La Spezia



Comice



Mte Porcile

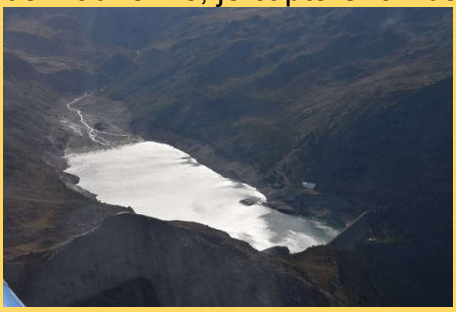


Mte Albergian 3043m

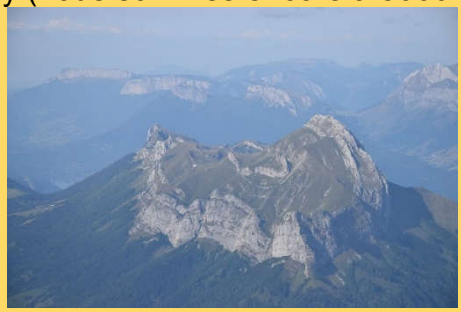
Dès l'entrée dans la vallée, plus rien ne passe, il suffit d'attendre. Le passage du Fréjus (*le col, pas le tunnel*) se fait sans encombre, car les cumulus sont moins présents qu'à l'aller.
J'essaie les contacts radio sans succès, mais à St Jean de Maurienne, je capte Chambéry (nous sommes encore à 8000Ft).



Cima del Valonnetto 3217m



Lac de Bissorte



Trelod Bauges



Lac du Lit au Roi (sur le Rhône)

Après la traversée de Chambéry, contact avec Lyon puis St Yan qui au début refuse de clôturer notre plan de vol (tant que nous ne sommes pas au sol). Dernière tentative à 1 mn de la verticale de Montceau, il se ravise et accepte.

Poser sans encombre après **2h45 de vol**.



Château de Belmont (Ain)

Un regret, celui de ne pas être passé en Grèce, alors que nous en étions si proches, mais **en 1 journée de vol, traverser toute l'Italie** et ses paysages magnifiques et si variés, reste une belle expérience.

Michel CARRE