Rallye Aérien International de Tunisie 2019 avec le F-GDEJ

Equipage Michel CARRE et Hélène BLONDEAU

Vendredi 26 avril Montceau-Figari

Départ matinal de Montceau, Nous partons entre 2 perturbations et au total avec des conditions exceptionnelles. Apres 3H30 de vol, arrivée à Figari ou nous avions déposé un PPR.



Lac de Ste Croix

Samedi 27 avril Figari-Tunis

Nous sommes attendus à Tunis entre 13H et 16H UTC, nous démarrons donc avec 2h30 d'avance par rapport au début de la plage. A premier contact avec Roma Info, le contrôleur est difficile à comprendre, mais cela s'arrangera avec les autres nettement plus faciles.

Au-dessus de la Sardaigne, nous avons choisi de voler à 3500Ft pour admirer de paysage, mais la turbulence devenant sévère par moment, nous demandons à monter au FL 065, ce qui nous est accordé et là le vol devient nettement plus confortable.
Traversée sans histoire jusqu'au niveau de Bizerte, où Tunis Info nous autorise à descendre progressivement jusqu'à 1000Ft sol, après un 360, nous rejoignons la piste 29+ par le sud, ce qui nous permet de survoler la baie de Tunis à basse hauteur.



Baie de Bizerte

Les avions sont parqués dans un coin de l'aéroport à l'écart des vols commerciaux et le refueling par l'armée, avec des bidons de 20 litres, prendra à chaque fois pas mal de temps.

Nous sommes le seul Robin parmi tous les concurrents.

Dimanche 28 avril Tourisme

Visite organisée de la médina de Tunis, le musée du Bardo, puis les thermes d'Antonin à Carthage et Sidi Bou Saïd.



Musée du Bardo
Fresques romaines : L'Odyssée

Lundi 29 avril Etape Tunis Tozeur La vitesse pour nous est de 95 Kt pour tout le rallye.



Le tracé est complètement changé jusqu'à Gafsa, apparemment pour des zones militaires activées. Nous accueillons un journaliste polonais qui nous accompagnera sur les 3 étapes.



Paysages très variés avec quelques chaines de montagne, de plus en plus arides vers le sud
A l'approche Gafsa, les 2 tablettes tombent simultanément en panne par surchauffe, mais il nous reste la carte routière au 750 000e. Nous ajustons la vitesse pour être à l'heure pour le touch and go à Gafsa en suivant les points de report, mais le contrôleur nous demande de faire une directe, alors malgré les volets tous sortis et une finale en PTS, nous touchons avec un peu d'avance.

Le point chrono suivant est un pont, un peu avant Tozeur, nous passons juste à 1500Ft sol, mais nous ne sommes pas chronométrés car trop hauts. Il nous était demandé 300Ft mini mais pas de maxi indiqué, mais au-delà de1000Ft, sans jumelles, le contrôleur au sol est incapable de relever les immatriculations.

Cap sur **Tozeur** par les points de report à l'est en ajustant le régime pour se poser à l'heure, face à l'ouest comme à Gafsa, mais le contrôleur nous demande d'atterrir en 09, Régime de croisière jusqu'en finale et nous nous posons avec un peu de retard et un peu longs. Coup d'oeil à la manche à air, le vent était arrière, le sens de poser sera modifié peu après.
Arrivée avec 30 degrés et parqués devant 2 B747, stockés là par Sadam Hussein et abandonnés depuis.



Mardi 30 avril Tourisme

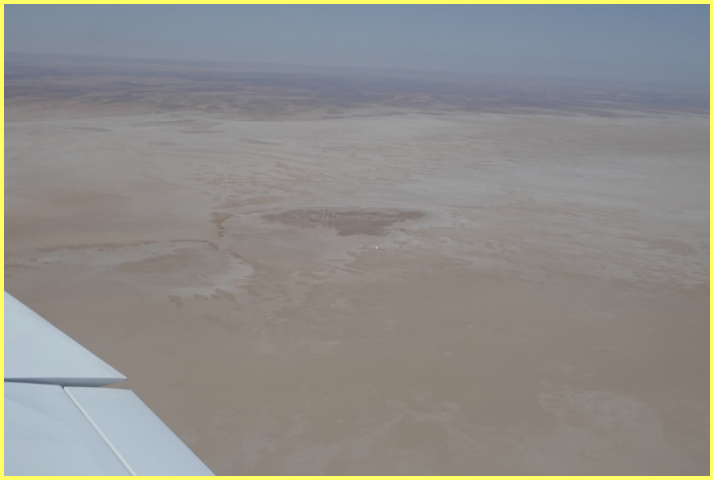
Un peu de pluie le matin et tourisme près de la frontières algérienne avec des gorges, et des cascades qui ne tarissent jamais, repas couleur locale et le soir 4x4 dans les dunes près du site ou avait été tournée la guerre des étoiles. Là, surprise, on nous sert le champagne au milieu des dunes peu avant le coucher du soleil.



Buffet dans les dunes

Mercredi 01 mai Etape Tozeur-Djerba

L'étape nous fait survoler le plus grand lac salé de Tunisie, **le Chott el Djérid**.
Au premier point chronométré, El Faouar, juste après le chott, nous passons juste à côté en le cherchant, en fait, il était juste avant le village, un peu à gauche de la route qui y mène. Ensuite, survol d'un champ de dunes sans aucun repère, puis le paysage devient plus vallonné avec quelques oueds asséchés.et un plateau qui s'élève progressivement et qui s'interrompt peu avant le point de report au sud près de Remada. Remontée vers le nord en direction de Zarzis avec quelques cultures dans un paysage vallonné.



A l'approche Zarzis, le contrôleur nous demande de faire une directe sur Djerba et nous nous retrouvons trop en avance, donc régime réduit et sortie des volets. Un 737 se posant juste avant nous, nous demandons à rallonger la vent arrière pour éviter la turbulence de sillage, ce qui nous arrange bien. Posé à peu près. dans les temps et près de la ligne et nous décidons de rentrer les coordonnées de tous les points sur les tablettes.

Jeudi 02 mai Tourisme



Tourisme en bateau de pirates un peu kitch. Les **dauphins** sont au rendez-vous et nous débarquons sur une presqu'ile. Là, avec le vent, il fait froid sur la plage. Déjeuner local et embarquement pour le retour à l'hôtel.



Vendredi 03 mai Etape Djerba-Monastir

Nous partons avec quelques averses autour et un soleil de moins en moins présent.

Le golfe de Gabès est traversé rapidement, mais le vent nous handicape et oblige les équipages à un rythme soutenu. Le premier point à, Mahares est assez difficile à ajuster, car au-dessus de la mer, il n'y a pas de références, heureusement que les tablettes sont là.

La piste en service à SFAX est la 15, soit en sens inverse de notre route et comme il nous faut passer par le point FT qui est au sud, tout le monde arrive trop juste avec un tour de piste peu académique!

Cap ensuite sur El Djem, pour rejoindre le point J qui est juste devant le colisée d'El Djem. Pas le temps de l'admirer, ni de prendre de bonnes photos, car il faut ajuster la trajectoire et le temps de passage.

El Djem



Aussitôt, cap sur Kairouan et là, navigation aussi facile que magnifique, car nous traversons le **Sebkhet** (lac salé) **Sidi el Heni** dans le sens de la longueur avec toutes ses nuances de gris, de rose, de blanc et même de vert qui s'offrent à nous



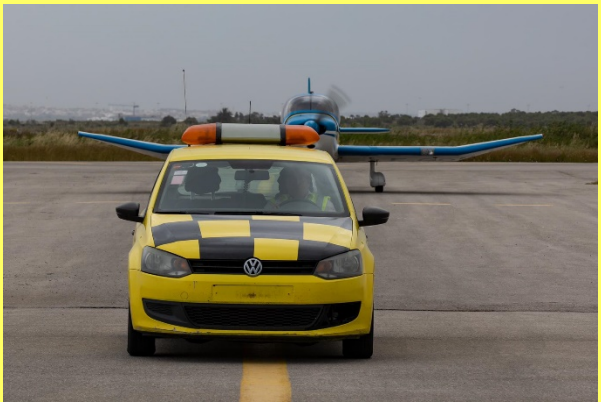




Le point K se trouve après la grande mosquée de **Kairouan**.
Après un virage à 160° la trajectoire pour rejoindre le point BS de Monastir nous permet de revoir les monuments de Kairouan

L'arrivée non chronométrée à **Monastir** nous permet d'apprécier l'environnement de l'aéroport entre la mer et les marais salants. Le fort vent de travers rend cependant délicat le toucher sur la bande.





Le F-GDEJ derrière le Follow-me à Monastir

Ensuite le refueling avec les bidons de 20litres, en partie sous la pluie s'éternisera un peu, mais tout le monde se retrouvera à l'hôtel, heureux d'avoir vécu une expérience aéronautique hors du commun.

Samedi 04 mai Monastir - Figari

Compte-tenu de la mauvaise météo qui s'annonce sur le retour, nous décidons de ne pas visiter Kairouan et d'anticiper le retour sur la France.



Hergla

Départ en milieu de journée et cap sur Tunis en coupant la côte. Comme le vent est toujours fort et turbulent, nous demandons à Tunis Contrôle d'anticiper la montée au niveau 65, ce que le contrôleur accepte sans difficultés



Ain Errahma



Tunis

Nous retrouvons le calme au-dessus de la couche éparse et nous faisons une directe sur le point CN ce qui nous permet de survoler Tunis. La baie de Bizerte approche et là, c'est le grand saut



Ghar El Melh

Au passage du point Osmar, nous contactons Roma Info. A l'approche des côtes de Sardaigne, la couche s'épaissit et le contrôleur nous signale qu'à partir du niveau 80, ce sont des conditions givrantes. Nous décidons de repasser en dessous, au niveau 45 et contactons Cagliari Approche, pour traverser la zone. Notre route initiale est bouchée par les averses et les nuages accrochés au relief.

Baie de Cagliari





Nous informons Cagliari que nous obliquons vers la côte ouest et que nous continuons à descendre, mais une amélioration de la visibilité nous permet de revenir sur une route sensiblement parallèle à la route initiale. Les plateaux sont verts et gorgés d'eau par endroit, la turbulence nous brasse pas mal. A la hauteur d'Alghero, le temps de vol initialement prévu étant écoulé, nous devons rappeler Roma Info toutes les cinq minutes pour confirmer notre position.

Sardaigne

Passage, par une trouée pour rejoindre la côte nord puis Capo Testa qui marque la fin de la Sardaigne.

Isola Rossa Sardaigne





Nous prenons contact avec Figari Tour qui nous fait passer par le point SF, **Bonifacio**, survol magiique avant de faire une directe sur la vent arrière 23 de Figari.

Près d'1 heure de vol de plus que prévu, avec le vent et le déroutement sur la Sardaigne.

Nous retrouvons 2 autrichiens qui avec leur RV7 sont passés au- dessus de la couche en Sardaigne et qui avec leur vitesse ont moins été ralentis par le vent

Dimanche 5 mai Figari.

Après une longue hésitation dans la matinée, nous rejoignons l'aéroport de Figari, car le vent est annoncé faiblissant dans l'après-midi La plupart des vols commerciaux sont détournés sur Ajaccio, d'où encombrement

de l'aérogare. Dans l'après-midi, les 2 autrichiens, qui croient déceler un faiblissement du vent décident de décoller, ils avoueront plus tard s'être fait une chaleur au décollage

Notre perception de l'affaiblissement du vent n'étant pas la même, nous décidons de retourner à l'hôtel

Lundi 6 mai Figari-Montceau

Décollage matinal vers 9H locale. Le vent s'est nettement calmé, mais reste un peu turbulent.



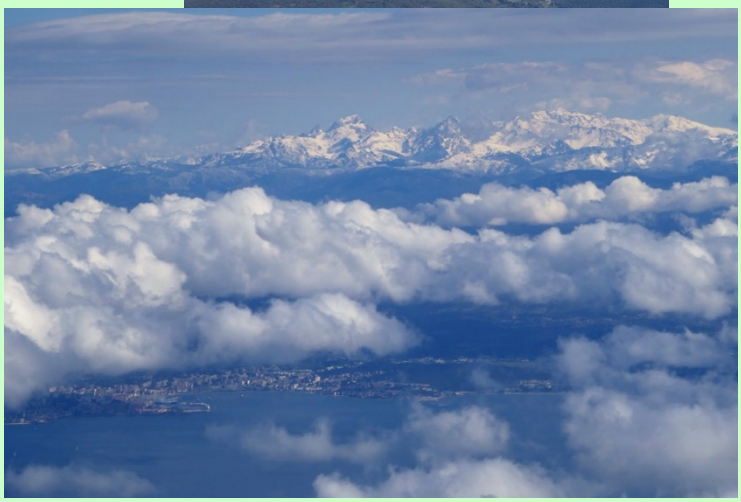
La côte de la Corse se déroule en dessous.

Anse d'Abitru



Propriano

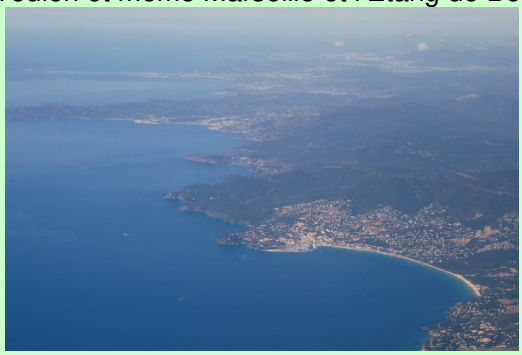
Nous demandons à Ajaccio de monter rapidement au niveau 65 où nous retrouvons le calme, mais le vent reste toujours défavorable. Les côtes de la Corse sont illuminées par le soleil, tandis que les cumulus sur la montagne laissent entrevoir les sommets enneigés



Ajaccio et hauts sommets Corses

Cap sur MERLU, mais Ajaccio nous autorise dès LONSU à mettre le cap sur St Tropez, c'est toujours ça de gagné. Enfin, nous apercevons les Alpes du sud enneigées puis la côte commence à se dessiner. Nous demandons le niveau 85 pour éviter la couche devant nous.

A la côte, St Tropez la plage de Pampelonne, Port Grimaud et les iles d'Hyères à gauche. Nice nous demande de passer par le VOR du Luc pour éviter la zone de Canjuers. Dans le lointain, nous apercevons, Hyères, Toulon et même Marseille et l'Etang de Berre.



Cavalaire, Hyères



Port Grimaud

Nous laissons à droite le lac de Ste Croix pour faire une verticale Montagne de Lure avec le **Ventoux** à gauche.





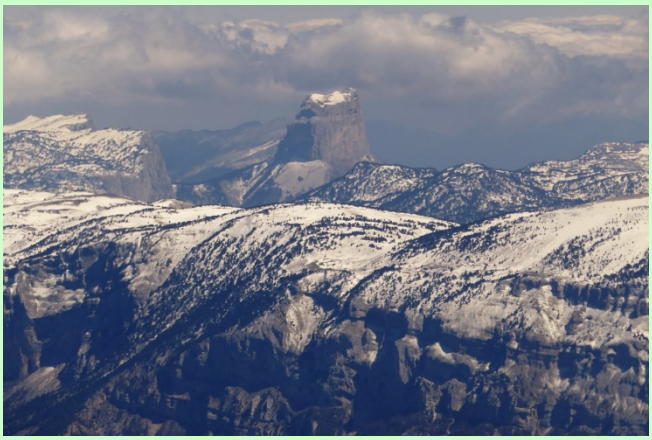
Ecrins

Les sommets des Alpes du sud défilent à notre droite, jusqu'aux Ecrins entièrement dégagés



Obiou Grand Ferrand

A l'approche de la fin du Vercors, la couche semblant se densifier, nous demandons à descendre au niveau 45, erreur, car nous nous retrouvons dans la turbulence, jusqu'au bout, car la TMA de Lyon approchant, il est trop tard pour remonter, mais ça permet au moins de ne pas s'endormir.



Mont Aiguille



Vercors

La visibilité reste excellente et la fin du vol se poursuit sans histoire avec au passage un coup d'œil sur les vignobles de Condrieu et Lyon dans le lointain



Vignobles de Condrieu



Lyon

Un vol dans des conditions aussi bonnes qu'à l'aller, avec néanmoins, une demi-heure de plus par rapport au temps envisagé, mais nous avons bien fait d'attendre 24H de plus.

Nous nous sommes classés 4^{e} au total, très près du 3° et 2° sur la précision d'atterrissage. Le Rallye de Tunisie aura été pour nous une expérience exceptionnelle, des organisateurs très accueillants et l'occasion d'échanger avec des équipages de toute l'Europe, mais animés pas la même passion.

La 100LL étant totalement absente, celui qui voudrait y aller à titre individuel, devra le faire avec un avion à moteur diesel.

Nota : Après l'étape Tunis Tozeur nous avons donc décidé de n''utiliser qu'une seule tablette en la protégeant du soleil et de garder l'autre éteinte, mais à portée et à l'abri du soleil, ce qui a bien fonctionné.