



Récit du convoyage du DR220 – F-BOKG

De Sadournin (65) vers Etampes (LFOX)

Décembre 2021

Iront-ils où n'iront-ils pas ?

L'expédition montée pour convoyer notre nouvel avion jusqu'à sa nouvelle base s'est déroulée vendredi 17 et samedi 18 décembre 2021.

Entreprendre un tel voyage fin décembre est toujours ambitieux du fait des météos, mais une fenêtre favorable s'est ouverte en fin de semaine dernière que l'AC cheminots ne

pouvait laisser passer 😊



Bien que la météo au départ d'Etampes n'était pas très folichonne à 10h00 avec un plafond à 700/800 ft et une visibilité estimée autour de 6/7Km, il ne fallait pas tarder car la nuit aéronautique arrive très vite en cette période de l'hiver.

```
METAR LFOJ 170900Z AUTO 06013KT 7000 OVC010 05/04 Q1035 NOSIG=
```

```
METAR LFLX 170900Z AUTO 06010KT 6000 NSC 02/02 Q1033 TEMPO 27012G22KT BKN010=
```

La tendance étant en progression depuis le matin et les hautes pressions ne pouvant que confirmer la tendance, Bernard, Frank et David ont donc décollé à 9h27 UTC à bord de "Fox 2 fois" destination Châteauroux pour refueler.

La masse de nos pilotes ne permettant pas de voler avec les pleins complets, décision avait été prise de faire 3 branches avec remplissage partiel des réservoirs à chaque arrêt.

Aller – Première étape : LFOX – LFLX



Les conditions de vol de cette première branche n'étaient pas excellentes mais après avoir traversé les zones d'Orléans pour lesquelles le transit a été gentiment accordé par Bricy, les conditions météo ont commencé à s'améliorer. (Plafond à 1800ft et visu autour de 7 / 8km)

L'équipe arriva sur Châteauroux avec des conditions Météo meilleures sans être fantastiques (visibilité autour de 8Km).



Aller – Deuxième étape : LFLX – LFBX

Après s'être posée et remis 30L d'essence (à côté des gros Liners) et pris connaissance des derniers relevés météo, l'équipe est repartie à destination de Périgueux.

Le Contrôle de Châteauroux, du fait de la visibilité sur le terrain, autorisa le F-BOFF à décoller en VFR Spécial.



Cette seconde étape d'une heure se déroule bien avec une météo qui se transforme en cours d'étape en CAVOK (que du bonheur !!)

Aller – Troisième étape : LFBX – LFDH

Après avoir refuelé rapidement (Derrière un Cessna 421C - train tiré qui a rajouté plus de 500L de 100LL. Objectif : alimenter ses 2 moteurs de 375cv turbo avec réducteur, qui consomme 160l /h), l'équipe repartit à destination de Auch.



Après l'effort le réconfort

Cette étape de vol se déroula sans difficultés et l'équipe arriva une heure après sur la piste 18 de l'aérodrome de la préfecture du Gers où la météo était radieuse – un CAVOK comme nous l'aimons

A peine le moteur du DR221 arrêté, le patron du restaurant positionné sur cette plateforme fit de grands signes à l'équipe de choc : *"Dépêchez-vous les gars, votre table vous attend..."*

Frank avait eu la bonne idée de réserver une table avant de partir de LFOX et le patron de cette enseigne avait accepté sans réfléchir une seconde à retarder l'horaire de fermeture.

C'est un homme, très sympathique et bon vivant (Ce n'est rien de le dire) qui accueille l'équipe de choc et les amène à leur table.

Alors qu'ils n'étaient pas encore installés à leur table, ce dernier déposait une bouteille de rosé, une bouteille de blanc et une crème de cassis en disant: *'Servez-vous les gars, c'est moi qui offre l'apéritif'*.



A peine assis et pas encore eu le temps de se servir à boire, que la serveuse servait à nos 3 grands gaillards, une assiette d'un plat typique du gers : la garbure gersoise.

Après avoir découvert ce plat (sauf pour notre chef pilote qui vient de cette région), l'hôte apporta un bocal de fois gras entier de canard en nous disant : *« Faites-vous plaisir les gars, c'est comme cela que ça se passe chez nous, vous n'êtes pas à Paris, là... »*

Pendant que nous dégustions cet excellent met, et sans nous demander, il alluma sa cheminée et y fit cuire pour chacun : un demi-magret de canard et une cuisse de canard confite, le tout servi avec des frites et d'une salade périgourdine, ne laissant guère de place pour le buffet de dessert.

Nos 3 compères **recommandent vivement**, comme vous l'imaginez, ce super restaurant disponible à moins de 10 m du parking avion de LFDH et ce pour une trentaine d'euros par personne...

Restait désormais à planifier, la récupération de l'avion ainsi que le retour le lendemain.

L'attente et l'incertitude

En effet, le vendeur n'étant pas disponible ce vendredi, rendez-vous avait été pris le lendemain à 8h00, les plus grandes inquiétudes étant la météo de début de journée et l'état de la piste en herbe où est basée le DR220. (Pour rappel il a plus abondamment la semaine précédente).



En effet, en cette période de mi-décembre, les journées aéronautiques sont courtes et il faut être posé le lendemain avant 16h55 Local.

Après avoir bien protégé F-BOFF, Frank, natif du secteur, alla passer la nuit chez son cousin habitant à quelques minutes de Sadournin, terrain privé où est basé F-BOKG.

Bernard et David, quant à eux, furent hébergés comme des princes, à Castera Lectourois, chez Francis Dulin et son épouse Nicole, un ancien grand nom de l'AC Cheminots pour lequel il fut mécanicien et président pendant un grand nombre d'années. Il quitta notre association au début des années 2010 lorsqu'il émigra dans cette belle région.

Samedi matin - 8h00 : Comme c'était prévisible, la brume, caractéristique de cette période de l'année ensevelissait l'ensemble des vallées de la région.



Le vendeur n'étant pas en mesure de décoller de Sadournin pour nous rejoindre à Auch, Frank se rendit sur place pour faire le tour de l'avion et finaliser la partie administrative.

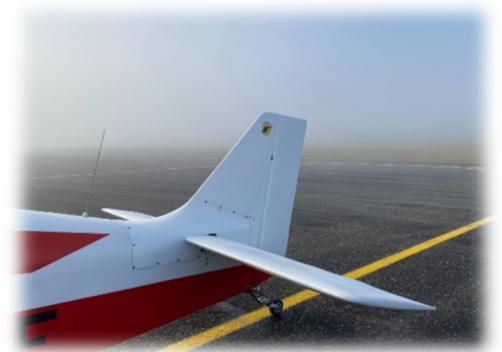
Dès que la brume commença à se lever, le terrain étant difficilement praticable, le vendeur refusa de faire un vol en double avec Frank depuis son terrain. (Trop lourd, le risque de s'embourber n'était pas négligeable)



Auch restant inaccessible à cette heure de l'année, le vendeur amena donc F-KG sur le terrain proche de Castelnau-Magnoac au pied des Pyrénées où Frank le rejoignit en voiture. Après l'expertise technique et documentaire de l'avion, ils firent un vol en double qui permit à Franck de s'assurer que l'avion était bien conforme.

La transaction pouvait donc se conclure.

Il était désormais 10h45 local à Auch, où attendait Bernard et David accompagnés de Francis sur une plateforme encore plongé dans le brouillard, mais qui commençait à se lever.



L'attente de F-BOKG et Frank sur Auch

Le Soleil chauffant la couche rapidement, Frank aux commandes du nouvel avion de l'AC Cheminots décolla de LFDQ à 11h15 et rejoint sur Auch le reste de l'équipe et le F-BOFF qui le réservoir plein l'attend sagement.

Il arriva sur Auch vers 11h30 où il ne subsistait plus qu'un mince filet de brume.



Une fois le DR220 refuelé, F-FF et F-KG décollèrent de Auch à 11h30 où régnait désormais un beau Soleil « Cavok ».



Il s'agissait désormais de ne pas trainer pour rentrer sur Etampes avant la tombée de la nuit (Dans 5h25).

Retour – Première étape : LFDH – LFBX

Cette première étape du vol, Frank aux commandes du KG et David à celles du FF se passa comme dans un doux rêve.

Les deux avions se comportaient à merveille dans un ciel d'hiver ensoleillé et particulièrement calme, où subsistaient au sol quelques nappes par-ci par-là de brouillard.

Le moment idéal pour un vol en patrouille et prendre quelques photos.



En liaison avec les SIV de Toulouse puis celui d'Aquitaine, la traversée des zones d'Agen puis de Bergerac se passa sans aucune difficulté.



Certaines mauvaises langues diront sûrement que c'est dû aux compétences du pilote du DR220, mais étonnement, le DR220 avec son Continental O200 de 100cv ne put être rattrapé par le DR221 et son Lycoming O-235 de 115 cv.

Les deux avions volaient tous les deux à près de 200Km/h en VI (Un peu moins en vitesse sol du fait d'un léger vent de face)

Posé à Périgueux (LFBX), pour une petite pause essence + sandwich, histoire de ravitailler machines et pilotes



Retour – Deuxième étape : LFBX – LFEG

Les 2 avions redécollèrent à destination d'Argenton sur creuse (LFEG).

Frank, toujours aux commandes du F-KG, ce fut cette fois-ci Bernard qui pilota F-FF avec David en place droite.



Après avoir survolé, l'aéroport de Limoges et pris de nouvelles photos, l'équipe se retrouva rapidement au parking d'Argenton sur Creuse.



Retour – troisième étape : LFEG – LFOX

Il restait un peu moins de 1h30 de vol pour rentrer et le coucher du soleil devant avoir lieu 1h45 plus tard, il s'agissait de ne pas trainer.

Changement d'équipage, David prend les commandes de F-KG accompagné de Frank pour le lâcher sur le DR220. (Le nouvel avion étant très similaire du DR221 mais ayant tout de même quelques spécificités, le conseil d'administration de l'aéroclub impose que chaque pilote soit lâché par un instructeur ou le chef pilote (Fonction occupée par Frank).

Bernard quant à lui redécolla tout seul dans le DR221.

La traversé des zones de Châteauroux puis de celles d'Orleans se déroula sans encombre, bien que la visibilité se soit légèrement couvert d'un mince voile.



Arrivée à Etampes



Il était 16h20 lorsque les 2 avions se retrouvèrent vertical LFOX. Dans un trafic dense et désormais sans contrôle, les 2 avions s'intégrèrent après une reconnaissance verticale 2000ft, en vent arrière 06.

Le soleil d'hiver rasant l'horizon avec un léger voile éblouissait tous les pilotes, mais notre équipe se posa sans encombre avant de se retrouver au parking devant le hangar 12.



F-BOKG a donc pris place dans le hangar 12 et rejoint la flotte de l'AC Cheminot.



Après F-BNBN, F-BPCK, F-BOUZ et tous les autres qui les ont précédés, l'aventure AC-Cheminots continue...