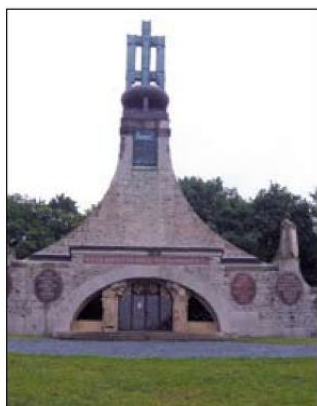




Survol du Danube pour quelques chanceux. À gauche: vers le Mont Gellert. À droite: Pest sur la rive droite, Buda à gauche et au centre, l'île Marguorite.



Mémorial de la paix commémorant la bataille d'Austerlitz.



La tour de contrôle de Budaörs.

s'était occupé de toutes les autorisations nécessaires pour permettre cette journée. L'Aviation Civile tchèque n'est pas en reste, elle nous a facilité nos vols (arrivée, départ, survol du pays). A Vodochody, la gestion du parking avec leur personnel a permis une circulation ordonnée de la noria. Nous sommes ensuite conduits à l'hôtel. A 19h00 nous prenons un bateau où nous dînerons pendant que celui-ci descendra et remontera la Vltava, nous donnant un aperçu de la ville que nous visiterons le lendemain.

Dimanche. La visite commence par un tour de la ville en tramway d'époque, sorti pour l'occasion. Nous passons la journée à arpenter les sites, les monuments, la cathédrale St-Guy, le pont Charles, la vieille ville pour finir par un dîner avec musique et danses folkloriques. Nous y découvrons le cymbalum, un instrument à cordes frappées typiquement slave. Pendant la journée, nous visitons l'Ambassade de France en compagnie de son ambassadeur.

Lundi. Vodochody (LKVO) - Brno (LKTB): 120 Nm. Le contrôleur nous propose la piste qui nous fait partir directement au cap. L'étape n'est pas longue, la météo est correcte, pas du grand beau temps mais de quoi arriver à bon port. Heureusement car en début d'après-midi, il se met à pleuvoir. Et c'est sous la pluie que nous visitons le château de Slavkov, où Napoléon proclama la victoire de la bataille d'Austerlitz, et le mémorial de la bataille construit au début du XX^e siècle.

Mardi. Brno (LKTB) - Budaörs (LHBS), près de Budapest: 150 Nm. Nous nous réveillons au bruit de la pluie. Au moment de prendre le bus qui nous emmène à l'aéroport, je vois un paquet de monde la tête rivetée sur leur iPad, iPhone et autre merveille électronique.

Chacun a sa conclusion. Je vois les mines interrogatives. Nous allons quand même à l'aéroport où je consulte le prévisionniste. La protection fournie laisse entrevoir un espoir. On attend les derniers METAR sur le parcours. Ça passe « scattered », nous allons passer en traîne. Juste un point délicat en discutant avec le prévi: des collines appelées « petites Carpates » où cela risque d'être accroché. Le mieux est de prendre une route un peu plus au sud que prévu. Les consignes sont données. La mort dans l'âme, je demande de rejoindre directement sur Budaörs au lieu de suivre le Danube à 1 000 ft sol, de traverser Budapest et de rejoindre le terrain comme cela nous l'avait été accordé par les autorités hongroises. Ne sachant pas exactement ce que nous allons trouver comme météo sur le Danube, je ne préfère pas faire courir de risque.

Un grain arrive sur le terrain. Je décolle sous la pluie mais on voit bien. La tour passe 30 kt en rafale. Ceux derrière moi attendent que le grain passe. Finalement, la visibilité devient excellente, le ciel se dégage et le vol se fait sans problème; « les petites Carpates » ne nous causent pas de soucis. Lors du survol de la Slovaquie, j'entends le contrôleur livrer quelques anecdotes en français irréprochable à l'un de nos avions et donner les instructions en anglais. Nous avons à tout moment eu un service excellent de sa part. Arrivée au Danube, il fait beau avec du vent: nous aurions pu faire la traversée de Budapest.

Nous nous posons sur ce beau terrain en herbe (970 m de piste). Les avions sont rentrés dans le hangar. Jean-Michel Collineau est l'avant-dernier de la caravane avec son PA-28. Arrivé sur le Danube, il demande l'autorisation de poursuivre suivant le plan de vol initial et se la voit accordée. Le dernier avion lui emboîte le pas. Ils seront deux