



F-GNNM de retour au pays des Maures





# Maroc 2018 – 10<sup>e</sup> édition !



13 – 30 Juillet 2018



## Préambule:

Maroc, 10<sup>e</sup> édition...

Quel chemin parcouru depuis la première virée avec les amis Wartel en 1995! Ce Maroc auquel nous sommes si attachés, dans lequel nous avons toujours autant de plaisir à nous réimmerger, à mesurer ses changements, à apprécier ses évolutions, bref tout le monde aura compris que le survoler constitue un complément extraordinaire de notre soit inextinguible de le découvrir sous tous les angles et toutes les coutures.

Alors le Chef Pilote peut bien me charrier en disant: « Alors? Encore Essaouira? » Eh bien oui, encore Essaouira, encore et toujours.

Quel plaisir d'avoir pu à nouveau passer l'Atlas, ce qui n'est pas gagné tous les jours à cette époque de l'année, quel plaisir de refaire ses navigations au Sud de l'Atlas dans la vallée du Drâa, comme de passer de Taznakht à Taliouine avant de replonger dans la vallée du Souss, quel plaisir de dénicher Chechaouen et Moulay Idriss dans leurs écrans de verdure respectifs, planqués qui dans le Rif, qui dans le Zerhoun, quel plaisir d'être autorisés à faire de l'archéologie aérienne à Volubilis, sans parler des villes impériales ou pas, des forteresses portugaises Mogador, Mazagan, Anfa, Azamor et autres Arzila, des Kasbahs du Sud aux ksours qui défendent les vallées ou les abords des montagnes, bref c'est plus de l'amour c'est de la rage, donc en route pour une 10<sup>e</sup> avant la 11<sup>e</sup> car il reste encore des choses à voir, comme vous le verrez.

Et qui sait si la 11<sup>e</sup> ne sera pas un voyage Club et pas un voyage en solitaire!!!

## Un petit bilan, comme d'hab':

✓ 18 jours de voyage

✓ 12 jours de vol, 6 jours de détente/balade

✓ 37h20 en 17 navigations de la plus courte (30' Lézignan-Perpignan) aux plus longues (ex-aequo: 3h25 pour Castellón-Malaga et Perpignan-Chaveñay)

✓ 7500 kms

✓ 10 jours au Maroc, le Haut-Atlas passé par le Tizi N'Tichka, point sud du voyage à Tamgroute après Zagora, Gorges du Ziz et Tan-Tan encore ratés, damned ! ce sera pour la 11<sup>e</sup> édition ! Faut bien se donner des raisons d'y retourner, c'est si facile et si chouette:

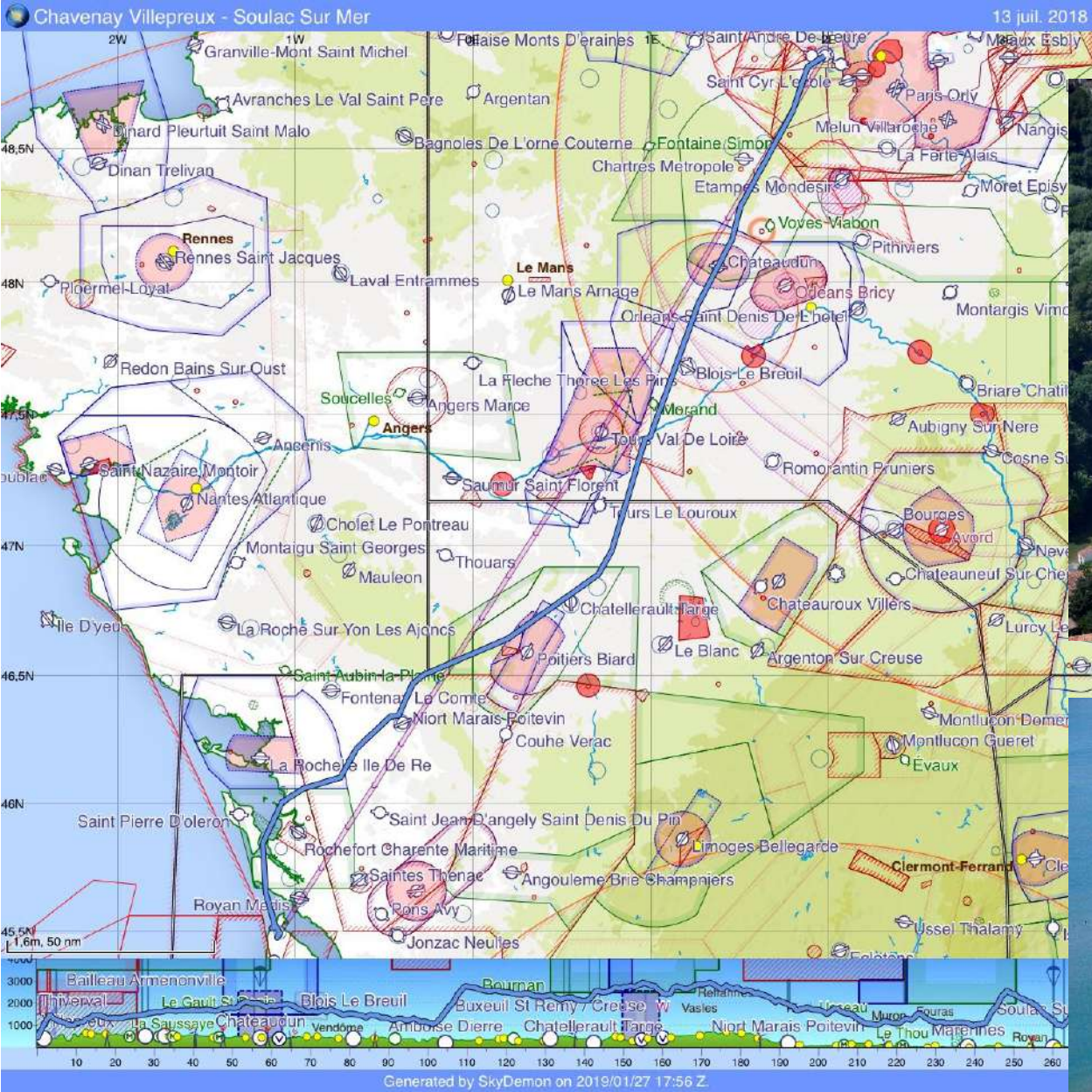
✓ MTO: un peu de tout, des orages sur la France, de la chaleur écrasante à partir de la frontière espagnole, des 37°C-45°C partout au Maroc, sauf à Essaouira bien sûr, plus de 50°C sous la verrière... et des brumes de chaleur en veux-tu en voilà sur tout le Maroc dès qu'on quitte les rivages méditerranéens ou atlantiques. Donc pas les meilleures visi, mais pas d'inquiétude, on a volé à la fraîche pour avoir les meilleurs éclairages et que vous ayez les plus belles photos possibles, vous allez voir ce que vous allez voir.

✓ Avion: un November-Mike toujours aussi magnifique, même s'il était temps qu'on rentre, avec une pipe d'échappement fêlée.

✓ Essence: consommation moyenne de 32,5 l/h

✓ Huile: 5l en près de 40h (1l toutes les 8h, ça baigne !)





Surgères et son centre historique fortifié



Le phare de Cordouan au milieu de l'estuaire de la Gironde

**My flight from Chavenay to Soulac :**

I took off at 09:07 Z and flew 270 nm before landing at Soulac Sur Mer at 13 juil. 2018 11:18 Z after 2 hr 11 m.

My maximum groundspeed during the flight was 137 kt and I reached a maximum altitude of 2 912 ft





**30 Juillet: allez, pour une fois, on commence par une photo de moi, et au retour à Chavenay, qui plus est. La satisfaction du pilote fait plaisir à voir, hein!**

Bon, il aura fallu que je me casse le pied en allant chercher une bière et me retrouver immobilisé avec un plâtre après m'être faitembrocher et visser le 5<sup>e</sup> métatarse, le même que celui de Neymar, moi qui déteste le foot, donc il aura fallu cette immobilisation pour que je me mette enfin à la rédaction de ce rapport que vous piaffiez d'impatience de lire. Alors, on ne va pas perdre davantage de temps. On est le 13 Juillet, temps de curé, demain il n'en sera pas de même. Direction la Gironde.

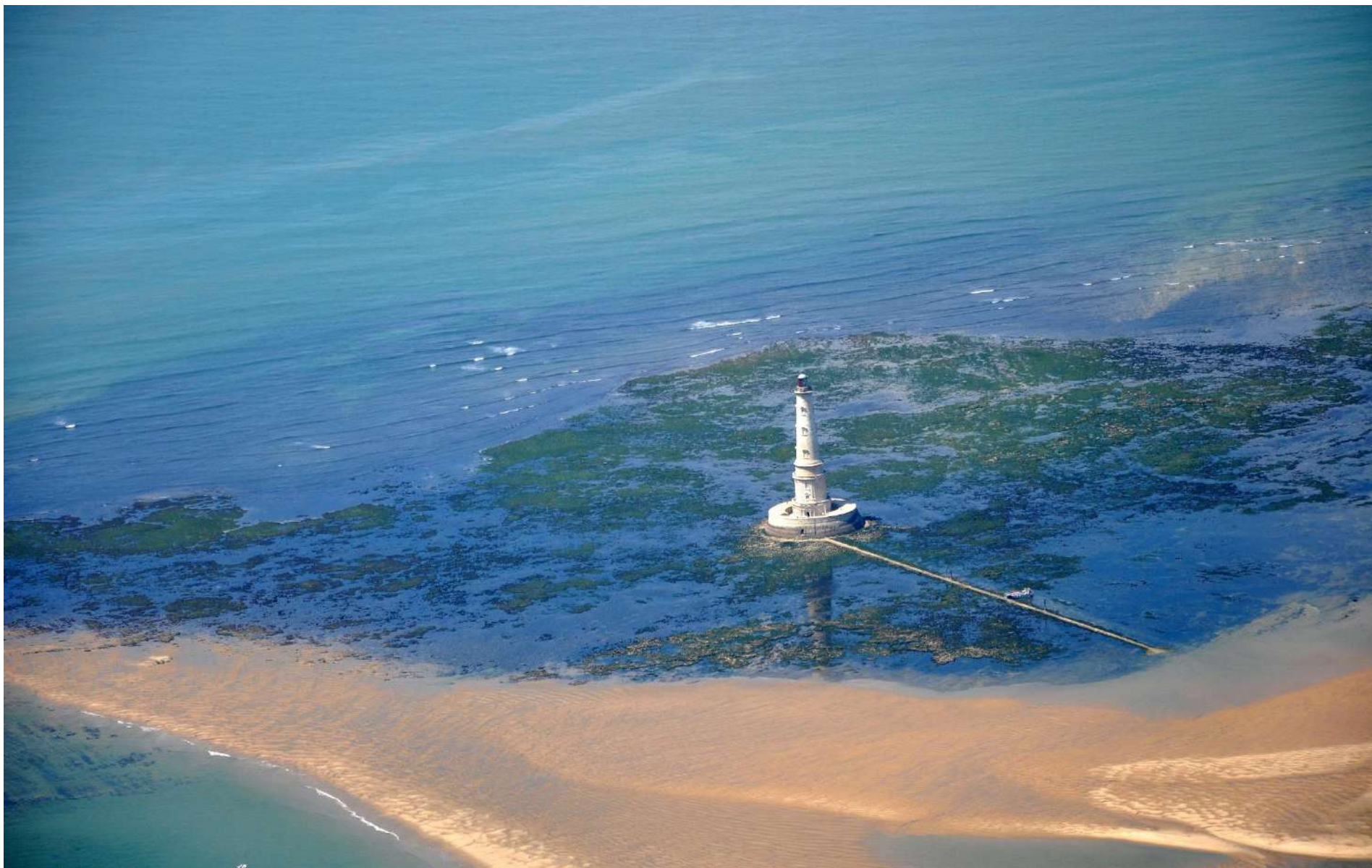




**13 Juillet, Amboise, il est midi, c'est parti pour Soulac dans une tempête de ciel bleu.**

Objectif: passer le 14 Juillet, flonflons, bal musette en famille et après trace directe sur le Maroc via Burgos et Séville. Cà, c'est la théorie qui, comme d'hab', ne demandera qu'à être contredite. Les remontées de vagues successives des dépressions portugaises sur le pays basque font qu'on optera par la force des choses pour la route de l'Aéropostale: Toulouse-Perpignan et toute la côte jusqu'à Gibraltar. On ne fait pas toujours ce qu'on veut ...

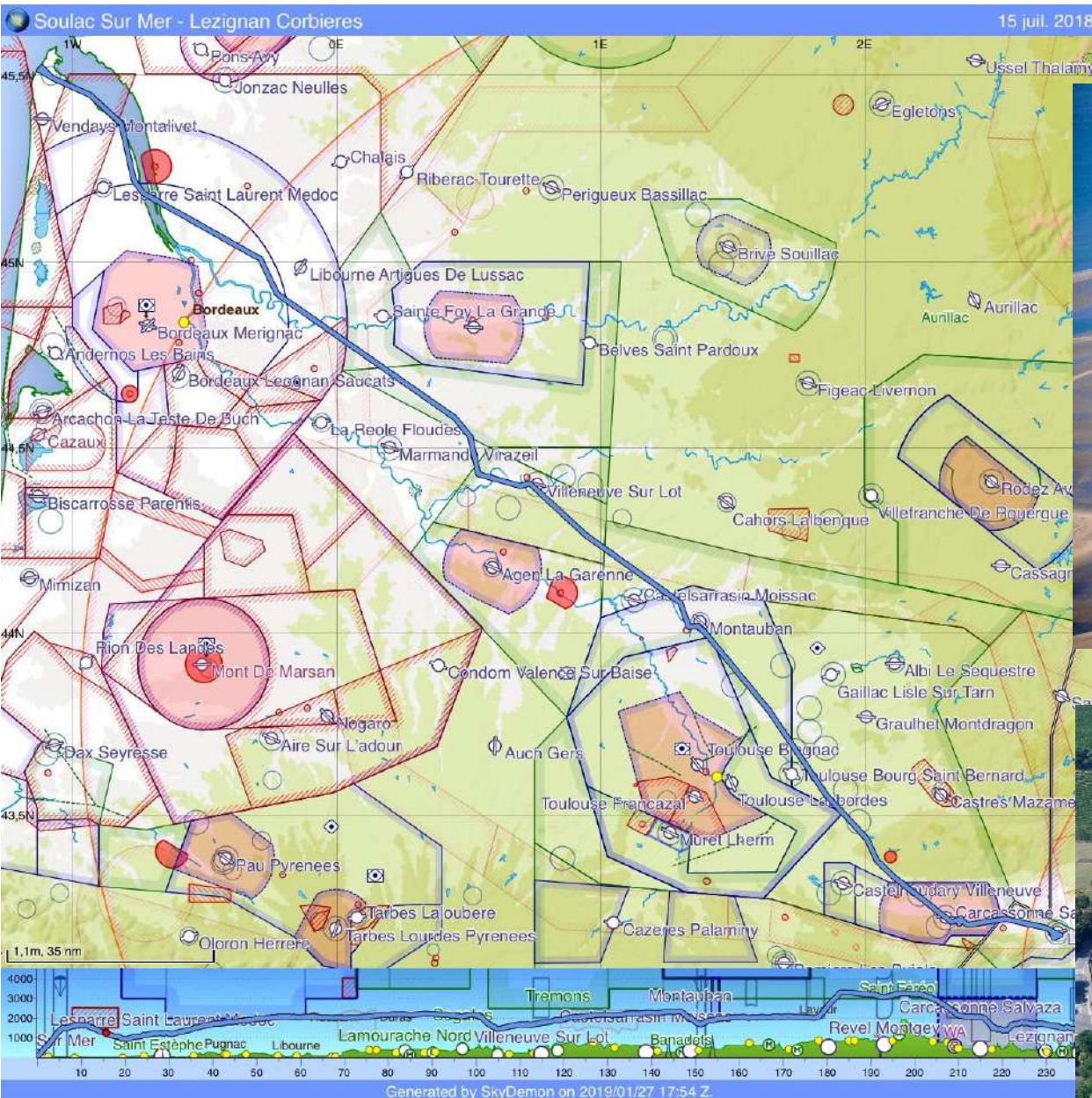




**Cordouan, le roi des phares, on traverse la Gironde et on arrive à Soulac pour l'apéro ou presque...**

Mais on s'en moque, là il fait beau, on est prêts à partir pour plus de 2 semaines, l'avion aussi, et on verra bien où ses ailes vont nous porter. En attendant, il s'agit quand même de notre 10<sup>e</sup> virée au Maroc, donc il y a un petit parfum de déjà vu et de dégustation d'un plaisir consommé sans modération. Allez, assez bavassé, on décolle à 11h et on se pose à Soulac 2h 1/4 après une nave ô combien agréable, pas complètement en ligne droite, histoire de crocheter par Amboise, Niort, Surgères, Rochefort et le phare de Cordouan perdu en mer...





Les bancs de sable de la Gironde



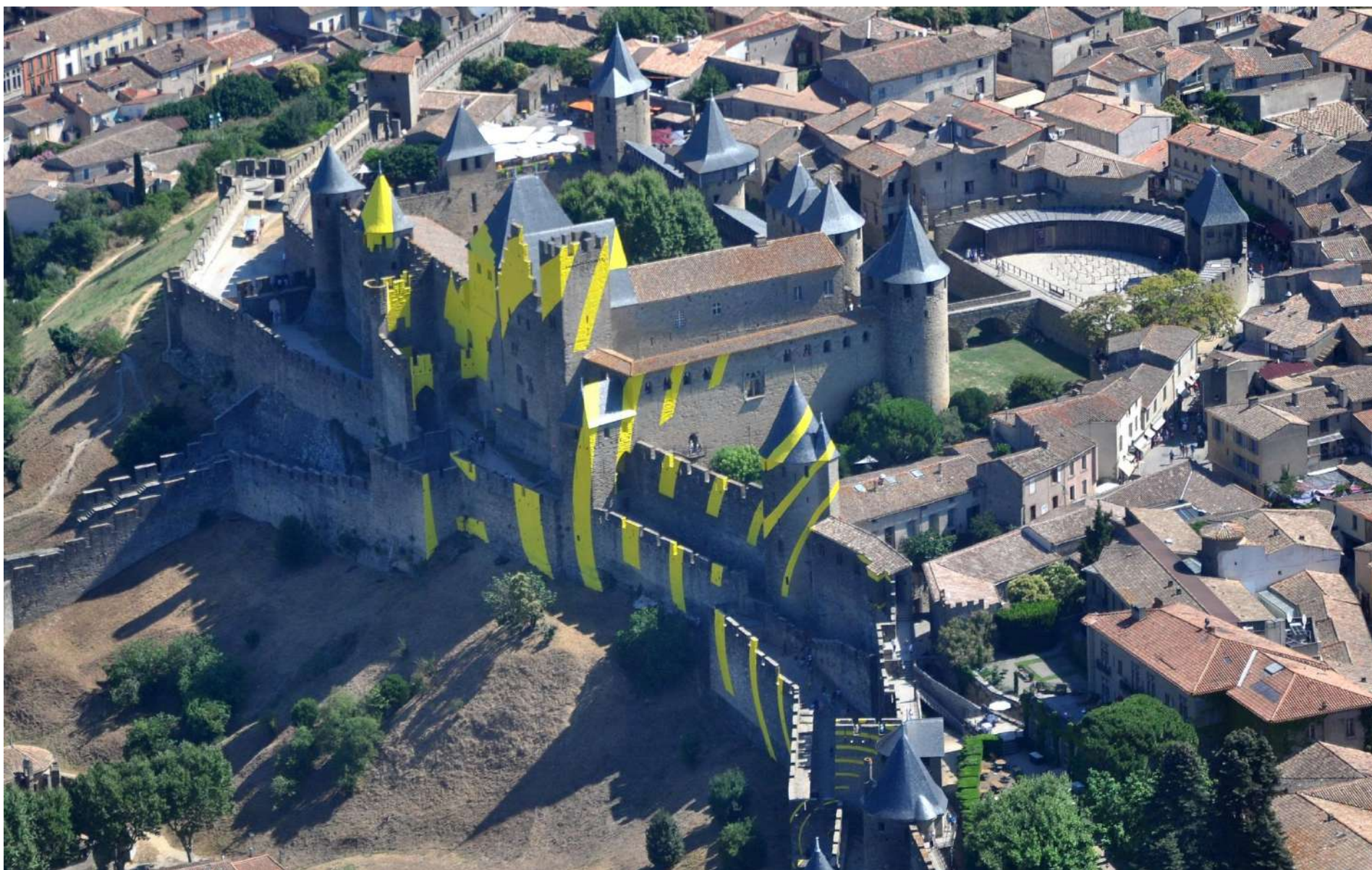
Carcassonne

**My flight from Soulac to Lezignan :**

I took off at 07:22 Z and flew 242 nm before landing at Lezignan Corbieres at 15 juil. 2018 09:27 Z after 2 hr 4 m.

My maximum groundspeed during the flight was 132 kt and I reached a maximum altitude of 3 274 ft





### 15 Juillet – Carcassonne avec des belles couleurs fun

Orages du 14 Juillet, feu d'artifice mouillé, les vagues dépressionnaires se succèdent à l'envi. C'est plié pour la directe Biarritz-Jerez pour traverser l'Espagne, donc changement de cap, on va passer par la Méditerranée. On se faufile entre 2 bordées orageuses en partant à la fraîche pour Lézignan (pour refueler because NOTAM sur Perpignan). Vol peinard, on a fait le bon choix au niveau timing et route, et ça va se passer en douceur ou presque. Villeneuve-sur-Lot, Montauban, puis Carcassonne. Un petit 360° autour de la cité médiévale pour apprécier les jolies couleurs dont les remparts sont décorés.

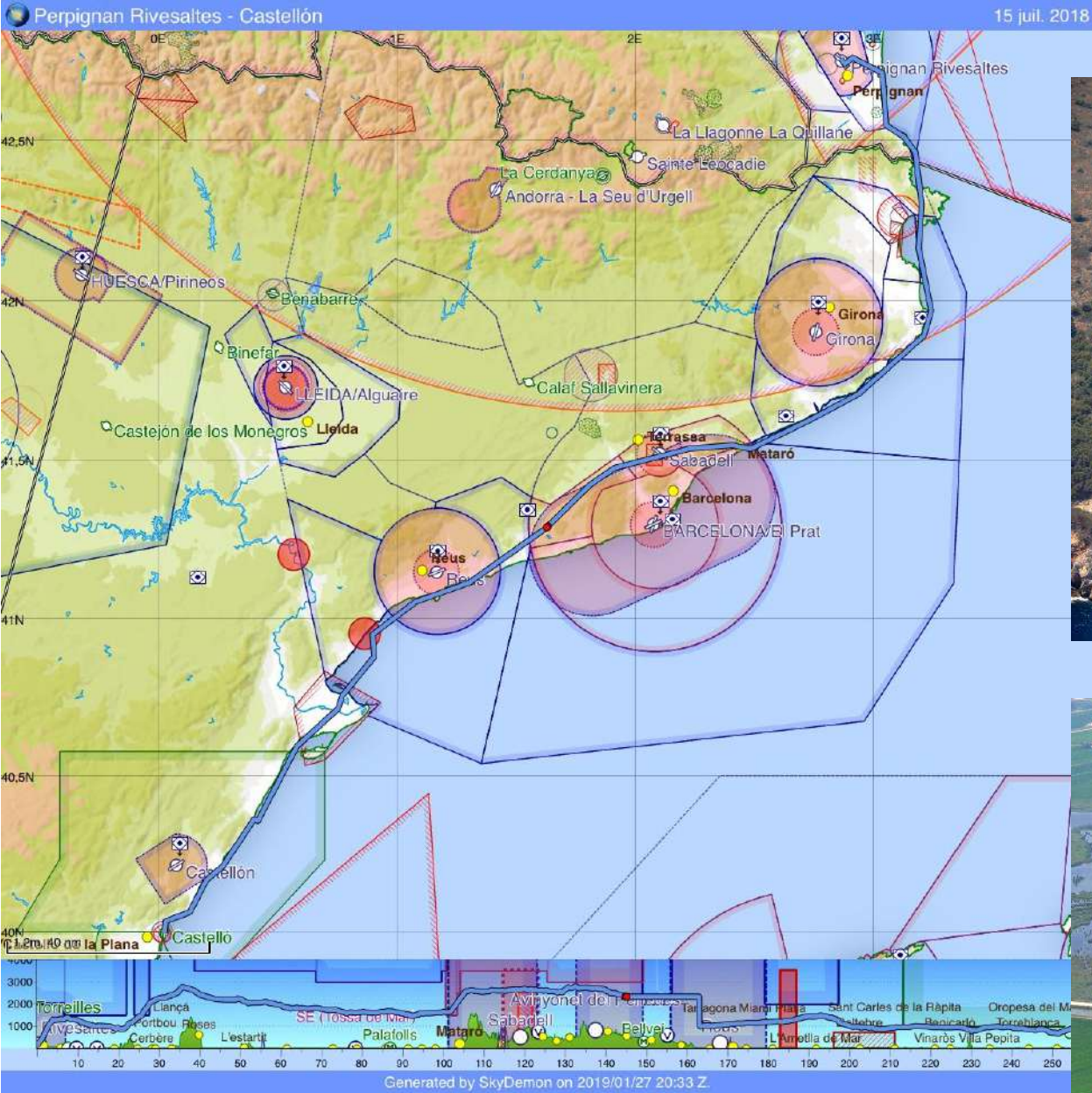




**Escale à Perpignan pour refueler avant de repartir pour Castellón de la Plana. November-Mike passe la PAF en revue !**

On se pose à Lézignan comme prévu puisque Perpignan a donc un NOTAM pour cause de défilé aérien clôturé par la Patrouille de France. Paras en pagaille, on se gare. On demande si on peut ravitailler. Niet et pas négociable. Réservé aux avions basés. On explique qu'on ne peut pas aller à Perpignan. Que dalle. Sympa l'accueil! Du coup j'appelle Perpignan et j'obtiens un slot qui nous est gentiment accordé si on décolle avant 16h. J'aurais dû commencer par là. Atterrissage à 12h30, décollage à 14h30 après s'être un brin reposé avant les 2h ½ de vol pour la destination du jour: Castellón de la Plana.





La Costa Brava entre Cerbère et Cadaqués



Au-dessus du delta de l'Ebre

**My flight from Perpignan to Castelló**

I took off at 12:41 Z and flew 260 nm before landing at Castelló at 15 juil. 2018 14:55 Z after 2 hr 13 m

My maximum groundspeed during the flight was 135 kt and I reached a maximum altitude of 2 782 ft





### **En route pour Castellón! Collioure toujours aussi magnifique**

Navigation toujours aussi agréable, hormis le contournement de Barcelone où on se fait tabasser régulièrement par les thermiques. Décollage en 15, virage sur la côte après avoir vu les pilotes de la PAF rejoindre les Alpha Jet pour faire leur parade après qu'on ait fait la nôtre, et on contacte Girona dès qu'on a passé Cerbère. Collioure, toujours aussi magnifique, sous un soleil radieux, c'est parti pour plus de 2h de bonheur aéronautique, les TAF et METAR nous l'ont promis. La Costa Brava, Cadaquès, VOR de BAGUR. Gérone nous reçoit bien et va nous accompagner jusqu'à Mataro, point d'entrée de la TMA de Barcelone.

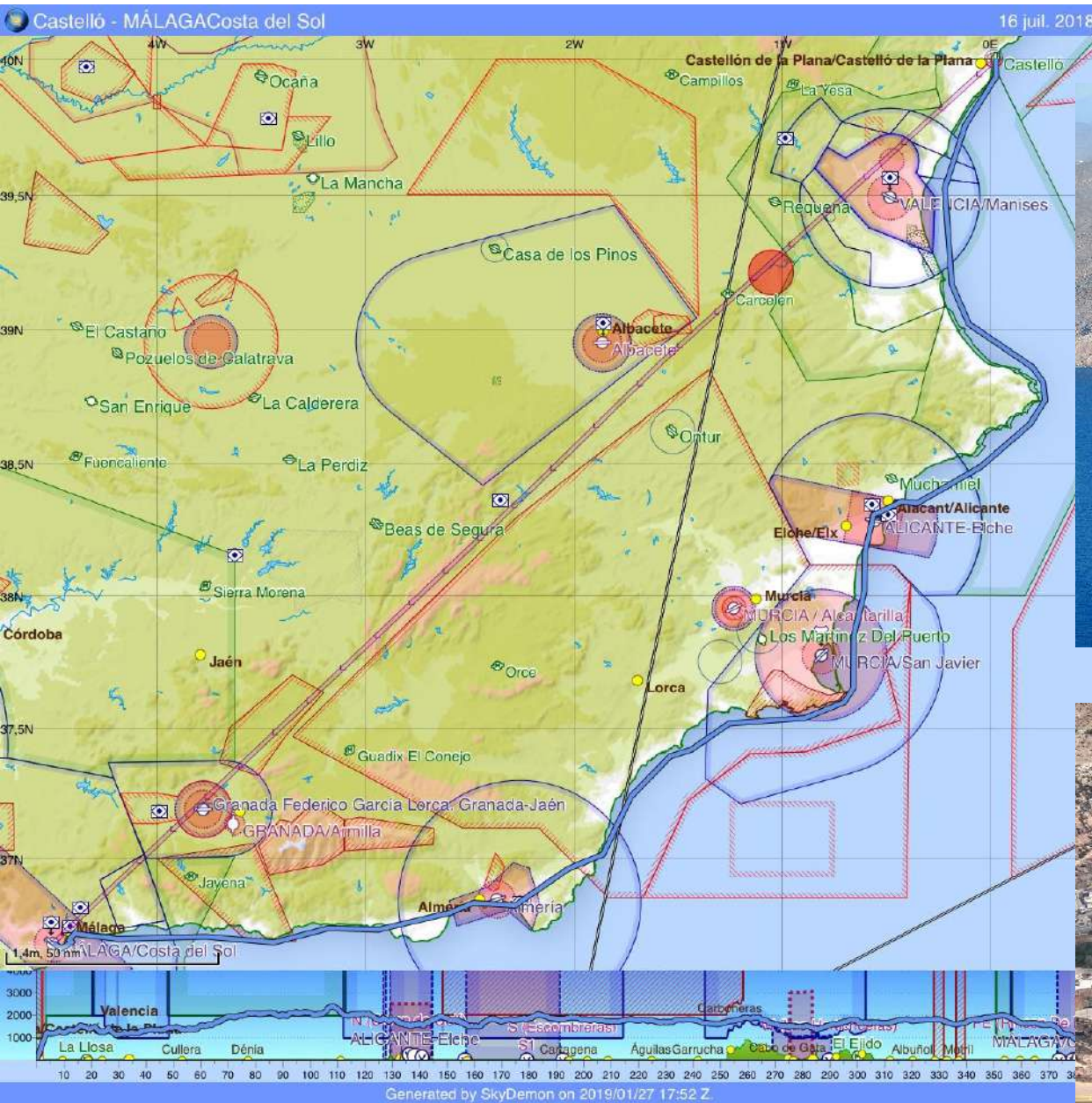




**Arrivée à Castellón le 15 à 17h, juste à temps pour voir la 2<sup>e</sup> mi-temps de la finale du Mondial !**

Contournement obligatoire par l'intérieur des terres. Sabadell, 3000 pieds max, ça branle un peu, ce sont les reflux des orages de l'intérieur du pays vers la côte. Vent chaud et turbulent, mais ici, ça va. On rejoint la mer à Reus, un peu de stratus bas, on zigague au milieu. Delta de l'Ebro, rizières en pagaille, comme en Camargue. Peñiscola sur son rocher et posés à 17h. Ma passion débordante pour le foot fait que je ne regarde que les matchs où la France est en finale du Mondial, donc c'est rare mais, pas de bol, c'est aujourd'hui ! Tant pis je n'en verrai que la 2<sup>e</sup> partie, mais j'ai bien fait: We are the champions!!!





La Costa Calida du côté de Cartagena, entre Murcia et Almeria



L'Alhambra d'Almeria

### My flight from Castelló to MÁLAGA

I took off at 08:48 Z and flew 389 nm before landing at MÁLAGA/Costa del Sol at 16 juil. 2018 12:04 Z after 3 hr 16 m.

My maximum groundspeed during the flight was 150 kt and I reached a maximum altitude of 2 382 ft

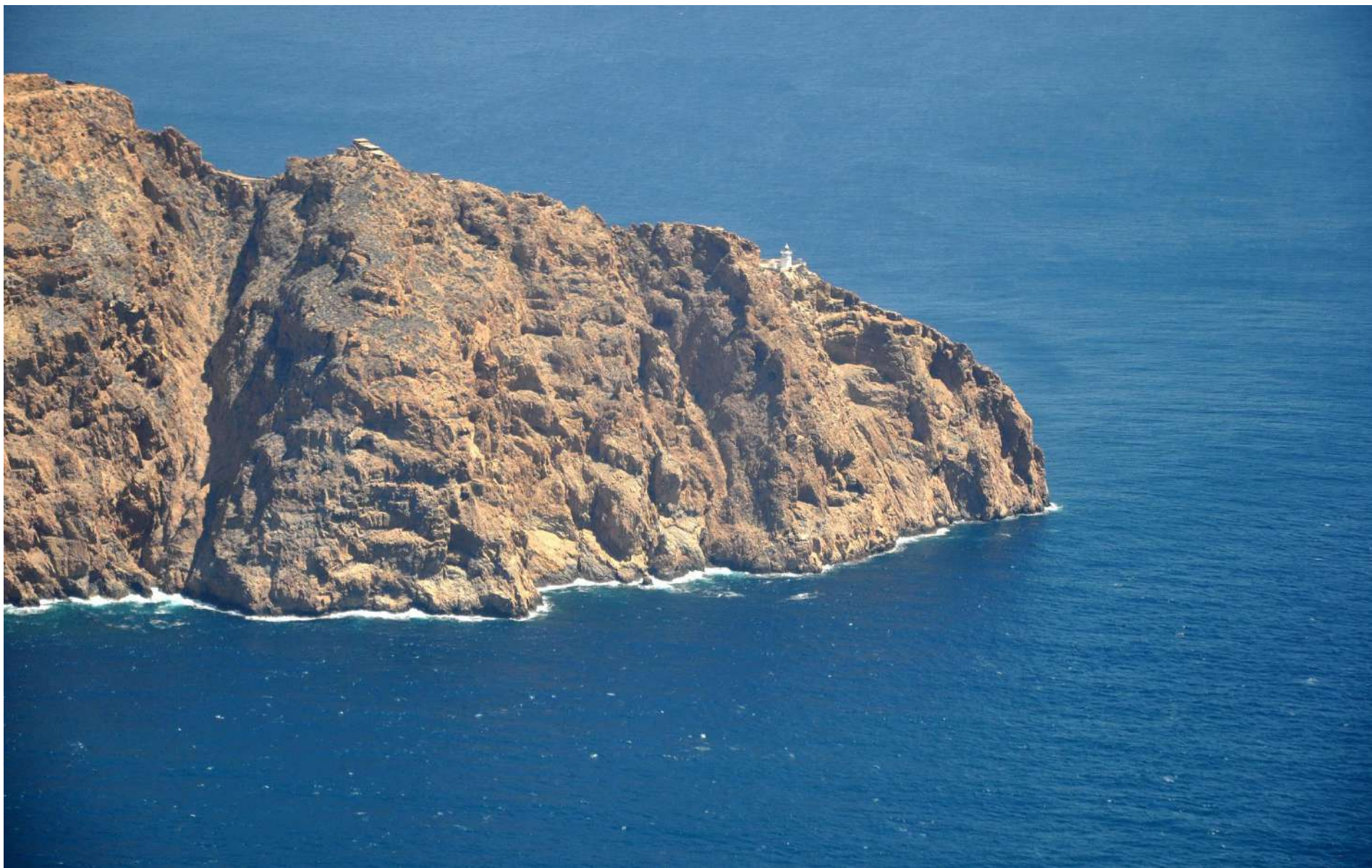




**16 Juillet: Castellón-Malaga, ça souffle un max, des 30 nœuds, rafales 40, et on déborde largement les caps. Ici celui de San Antonio.**

On s'est fait une paella aux escargots (spécialité délicieuse de Castellón!!!) pour célébrer la victoire des Bleus et on s'est endormis plein d'espoir pour couper au plus court de Valence sur Grenade et Malaga. Tu parles, Charles, on a été rattrapés par la patrouille (et pas la PAF). A 8h sur le terrain (super sympa, on recommande chaudement, même si le mec au contrôle est un peu bourru), on prépare l'avion quand un quidam vient nous apostropher. C'est un pilote français qui fait de l'épandage aérien ici, en l'occurrence il va pulvériser des mouches stériles pour combattre un insecte qui pourrit les cultures.





**Côte magnifique. 3h ½ de nave. Ca rajoute une heure de vol mais rien à regretter : pas branlés et paysages superbes ! Ici le Cabo Tiñoso**

Mais ce n'est pas pour nous expliquer tout ça que l'individu est venu nous voir. Il revient de la montagne où il s'est fait lessiver comme un malade avec des vents de plus de 40 nœuds et de la turbulence méga sévère. En pratique il nous déconseille clairement d'aller sur Malaga par là parce qu'on va se planter, genre « n'y allez pas, vous allez mourir ». Ambiance, ambiance... Ben, on passera par la côte alors! Les TAF, METAR et TEMSI confirment bien ce que dit l'olibrius qui nous déconseille même de partir aujourd'hui à cause des 40-50 nœuds en rafale du côté de Valence.



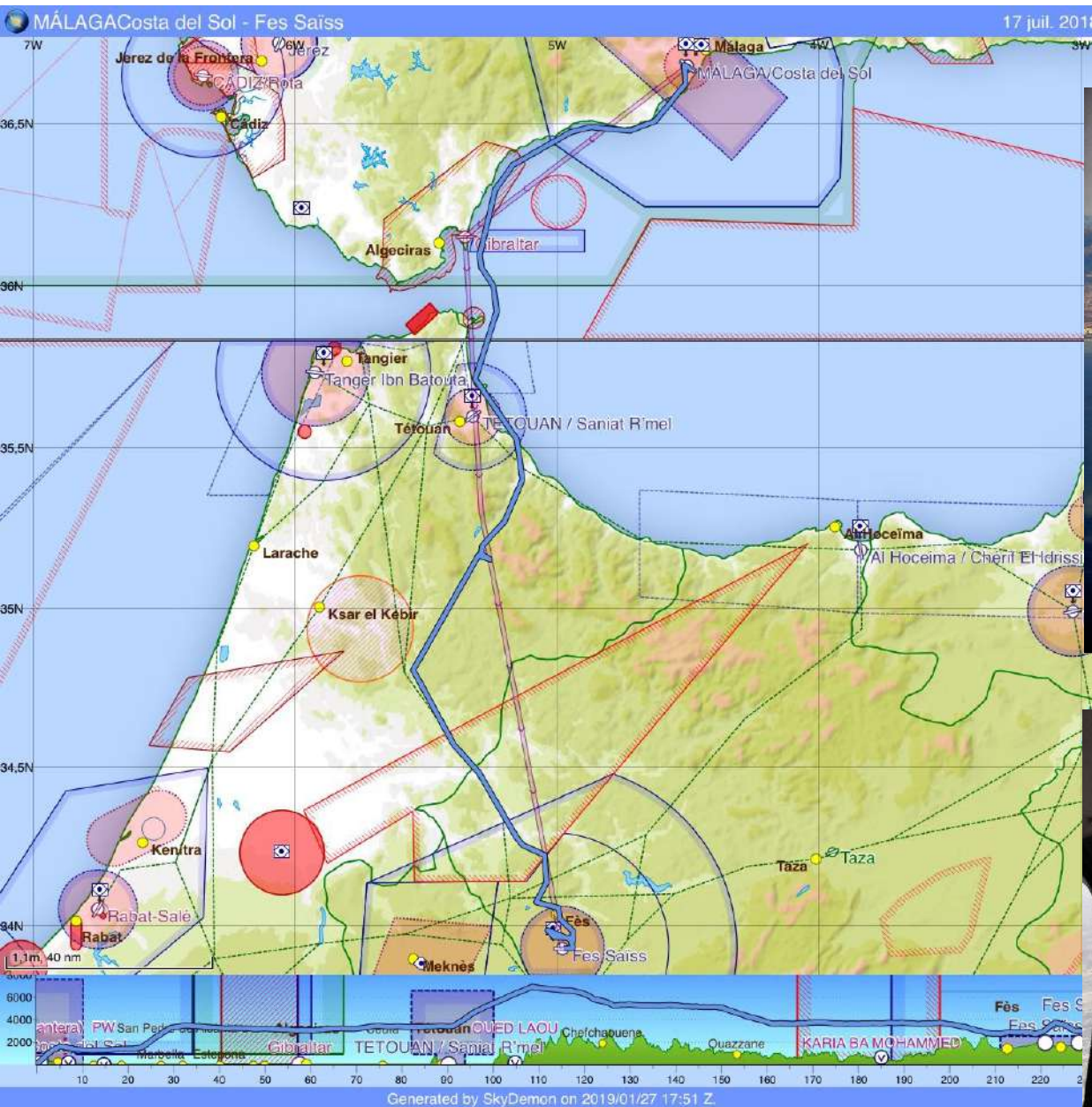


**Du côté de Almeria, des km<sup>2</sup> de serres là où il y a peu il n'y avait que des cailloux à sucer.**

Oula! On se réunit et, nonobstant, on décide d'aller voir, et que si c'est si pourri que ça, on revient et Vamos a la playa!  
Décollage. Effectivement ça bouge bien! Contact avec Valence, on déborde largement la côte et ça s'avère supportable. On se prend bien des grosses baffes de temps en temps, mais l'équipage supporte sans broncher. Ca sera comme ça jusqu'à Alicante et après, finito: Murcia pépère, Almeria peinar, Malaga pétrole. On est passés. Posés à 14h. Prêts pour le vol intercontinental.



17 Juillet: Malaga-Fès



Au large de Ceuta



Chechaouen

### My flight from MÁLAGA to Fes Saïss

I took off at 06:39 Z and flew 234 nm before landing at Fes Saïss at 17 juil. 2018 08:44 Z after 2 hr 4 m.

My maximum groundspeed during the flight was 146 kt and I reached a maximum altitude of 6 936 ft





**17 Juillet. Gibraltar au petit matin. La côte marocaine en face. Il est 9h15, on traverse le détroit vers le Maroc pour la 10<sup>e</sup> fois.**

C'est le grand jour. Lever aux aurores pour éviter de se faire tabasser sur le relief du Rif. Destination Fès. La grande, la sublime Fès. On y est presque, le Maroc nous tend les bras et on va plonger dedans. Il fait un temps tout à fait sympathique, un peu de brumes matinales, pas un poil de vent, les dieux de l'aéronautique nous bénissent. Par contre là où on l'est moins, c'est avec la douloureuse qui nous attend. Malaga flingue l'aviation légère en pratiquant des tarifs complètement criminels. Je ne m'étendrai pas sur le sujet parce que je vais me refaire une attaque et une crise d'apoplexie à la fois.





### Ceuta

On s'en est aperçu une fois posés bien entendu, même si le handling a eu bon dos de nous dire que tout est écrit sur internet. L'aviation légère est invitée à se poser sur le petit terrain à côté, sauf qu'il n'est pas international. Donc si tu vas au Maroc, tu l'as dans l'os: à coups de 100€ pour la douane, 100€ pour les services aéroport, 100€ par ci, 100€ par là, je vous épargne l'addition. Je suis blême, je vocifère, je râle comme un putois, j'éruce, j'insulte, j'invective, rien n'y fait. Aeroportus horribilis!!! A proscrire absolument !!! Morale de l'histoire? Y en a pas. Juste à conseiller de vérifier avant de se poser...





**9h30 - On grimpe dans le Rif à 7000 pieds après avoir quitté Tétouan. Le ciel est bleu, et que la montagne est belle!**

C'est vrai que c'est la 1<sup>ère</sup> fois que je vole à l'étranger et en Espagne, ouaf, ouaf! Ah il est beau, le grand voyageur, le baroudeur, le tatoué des vols internationaux voire intercontinentaux. L'abruti total, oui! Niqué comme une bleusaille! En attendant, on ne va pas se pourrir le restant du voyage, on se concentre sur la nave et on s'en va. Décollage à 8h30. On longe la côte jusqu'à Gibraltar dans l'éclairage du petit matin. On clôture avec Malaga et on contacte Gibraltar pour croiser leurs axes. Le détroit, Gibraltar en dessous, Ceuta en face. C'est parti.





**Chechaouen, blanche et bleue, lovée entre 2 montagnes**

La côte marocaine se débarrasse de ses brumes matinales. Contact avec Tétouan sur requête du contrôle marocain et pas Casa comme prévu. Sa Majesté doit être dans les parages, interdiction de survoler la ville et le terrain. Y a pas de lézard, on a l'habitude de se dérouter au gré des déplacements du Commandeur des Croyants. Tétouan nous demande de nous écarter, on obtempère mais visiblement ça ne suffira pas puisqu'on aura droit à un comité d'accueil à l'arrivée à Fès. On quitte Tétouan, on va dénicher Chechaouen dans son écrin de verdure, on redescend sur Fès et à 10h45, on est en finale 27.

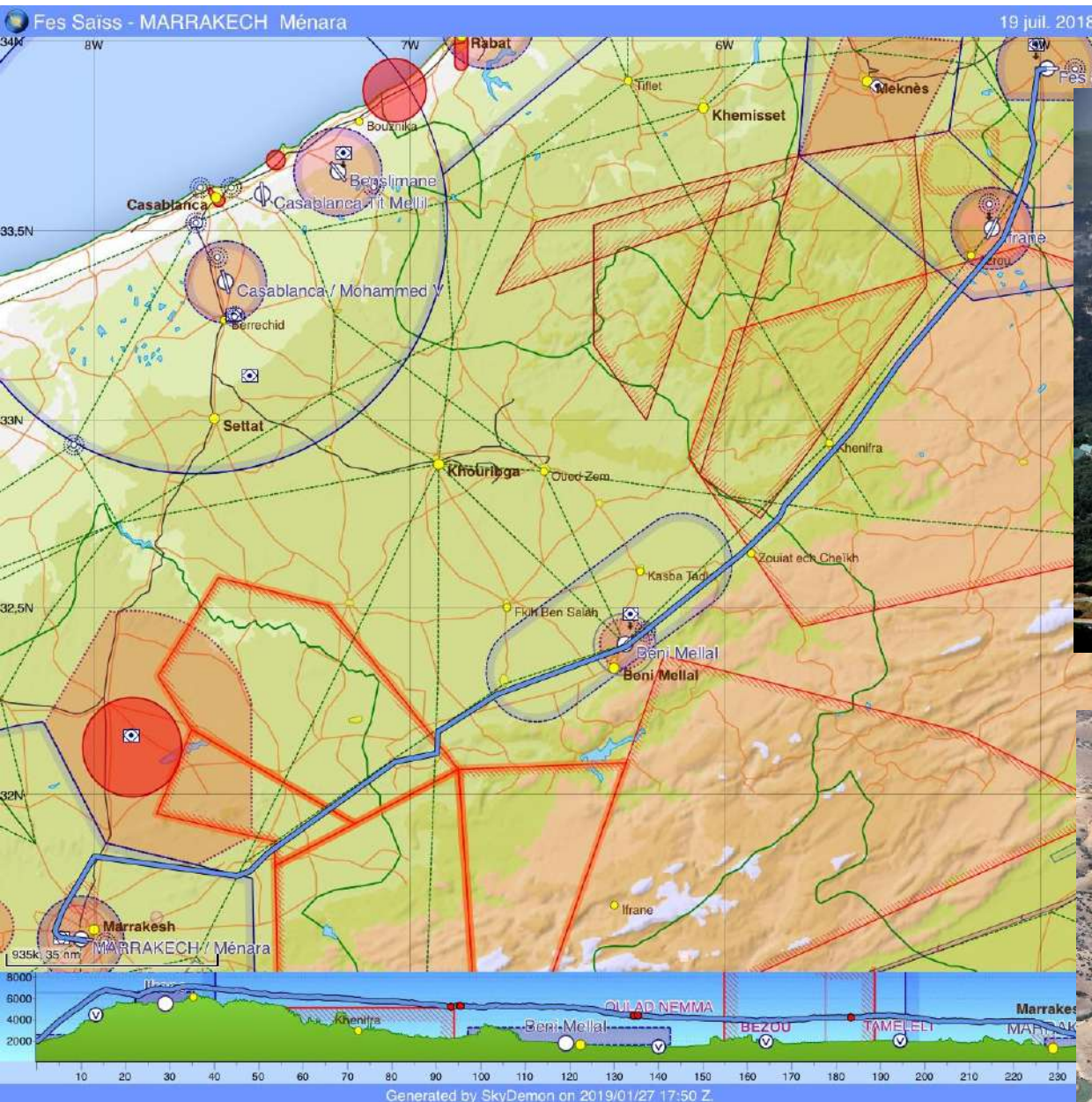




**Fès. 17 Juillet, 11h heure espagnole, 10h heure marocaine, November-Mike est posé en terre marocaine.**

Je saute sur le tarmac et j'embrasse le sol chérifien une fois de plus. Accueil chaleureux des autorités aéroportuaires et douanières, jusqu'à ce que la Gendarmerie Royale, avertie par le contrôle de Tétouan vienne nous demander des comptes quant à la route suivie dans la zone interdite inconnue puisque non communiquée. Bon, ça va nous prendre 2h de se dégager de ce pétrin qui tient plus de la guerre des polices et de à qui c'est que je refille la patate chaude. Nous, on fait ami-ami, je signe une déclaration sur l'honneur disant que c'est pas de ma faute mais que je m'excuse quand même, et à nous Fès !





Ifrane, dans le Moyen Atlas. On se croirait en Suisse.



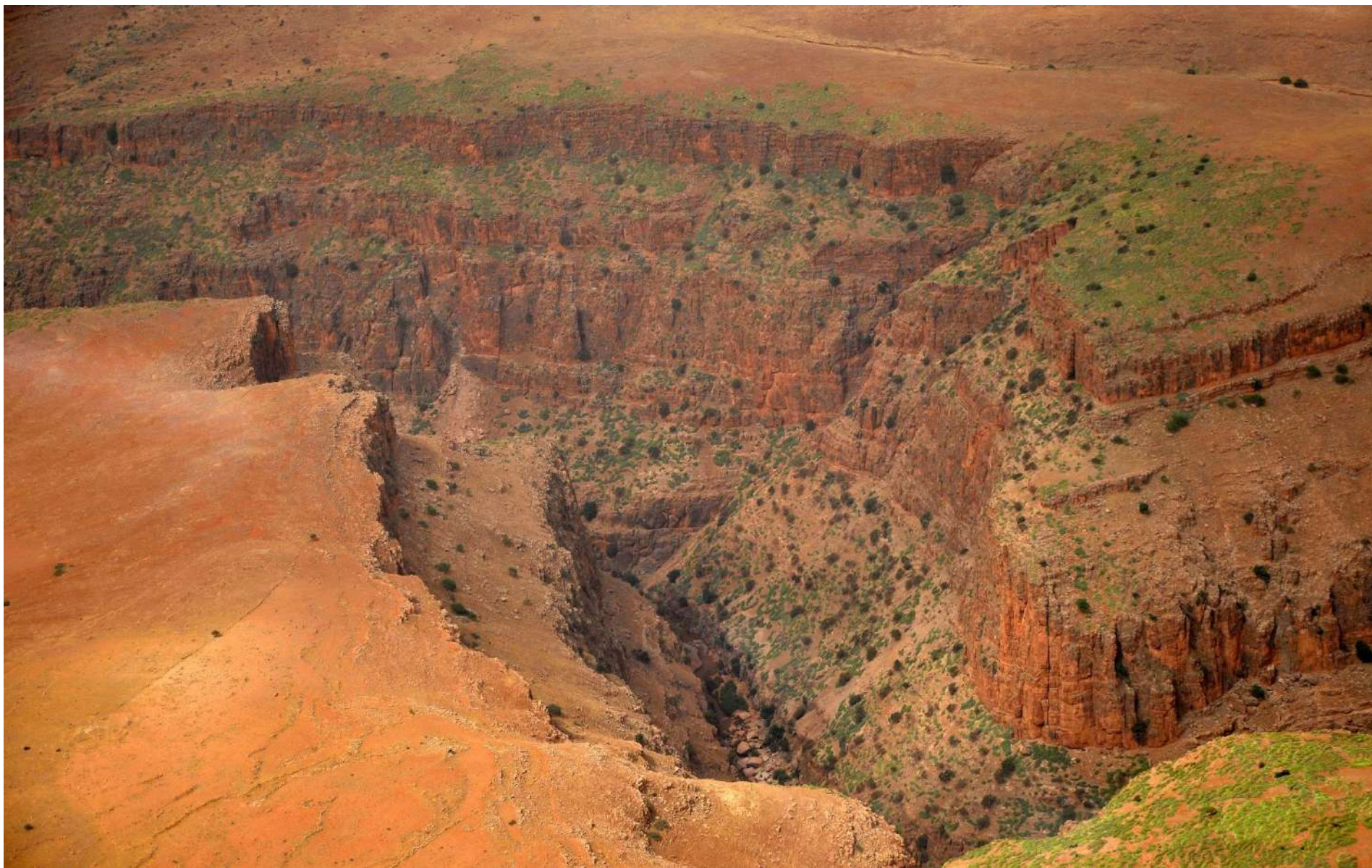
Retenue entre Khenifra et Beni Mellal

**My flight from Fes Saïss to MARRAKECH**

I took off at 08:14 Z and flew 240 nm before landing at MARRAKECH / Ménara at 19 juil. 2018 10:20 Z after 2 hr 6 m.

My maximum groundspeed during the flight was 222 kt and I reached a maximum altitude of 7 124 ft





**19 Juillet. En route pour Marrakech, les gorges de l'oued Ouzoud, 300m de falaises toujours aussi impressionnantes**

Remis de nos émotions avec les moghazni à l'arrivée et après une immersion en profondeur dans la plus belle ville du Maroc, on repart pour Marrakech. Le plan initial était de passer les Moyen et Haut Atlas pour aller voir la vallée du Ziz et revenir sur Ouarzazate en longeant l'Atlas par le Sud. La dernière tentative s'était soldée par un échec cuisant pour cause d'orages qui blindait tout le Massif. Cette fois-ci, pas d'orage mais des visi particulièrement pourraves. On révisé nos plans en conséquence et on se décide pour une directe Marrakech et un passage de l'Atlas par le Tizi n'Tichka, Inch'a Allah!





**19 Juillet, 11h15. En approche vers Marrakech. Vallée de l'oued Tensift**

C'est beau la sagesse de l'âge... Plus j'avance dans la carrière, plus je deviens raisonnable. Je ne me reconnais pas moi-même... Sur ces considérations, aéroport à 8h parce que la situation n'est pas des meilleures, doux euphémisme: il y a de la flotte qui arrive par l'Ouest et l'Est est encore couvert des résidus de Cb qui se reforment sur le Rif et la plaine de Taza. Va falloir faire fissa. On papelardise, plan de vol, météo, contrôles, moteur, alignement et décollage en 27. 6000 pieds tout de suite et on enchaîne le Moyen Atlas: Immouzer, Ifrane, Khenifra.



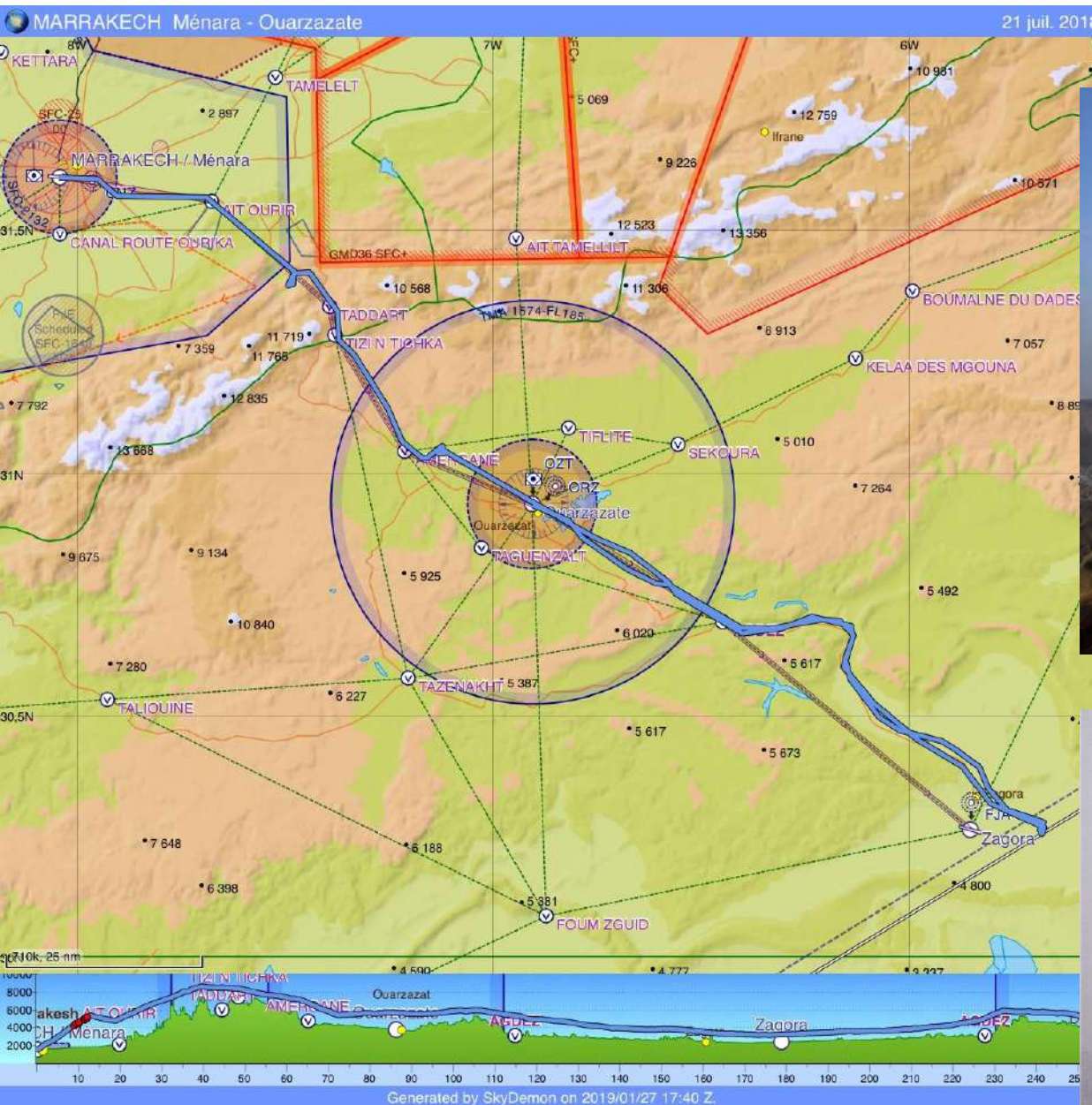


**Marrakech, on est le 21 juillet, 7h45. Les jardins de l'Agdal. Je prends un peu d'avance au niveau photo...**

Une visi pourrie de chez pourrie, quasi VFR spécial. Content de savoir où on promène nos ailes. Ca va continuer comme ça jusqu'à Beni Mellal où ça va se dégager un peu, mais pas de quoi pavoiser. On fait un crochet néanmoins par les gorges d'Ouzoud qu'on débusque entre 2 massifs et, safi, on prend le cap pour Marrakech. Contournement de la ville loin au Nord et longue finale 10. Posé à 11h30. Bouzin parké, pleins faits, autorités informées de notre départ dans 48h, FPL déposé et Beslamah! Pouah, machi zouina, la nave! « Maintenez VMC ! » Ce sera la phrase du jour. Le nombre de fois où je l'aurai entendue...



# 21 Juillet: Marrakech- Ouarzazate



Le Haut Atlas à 8h du matin, on passe le Tichka



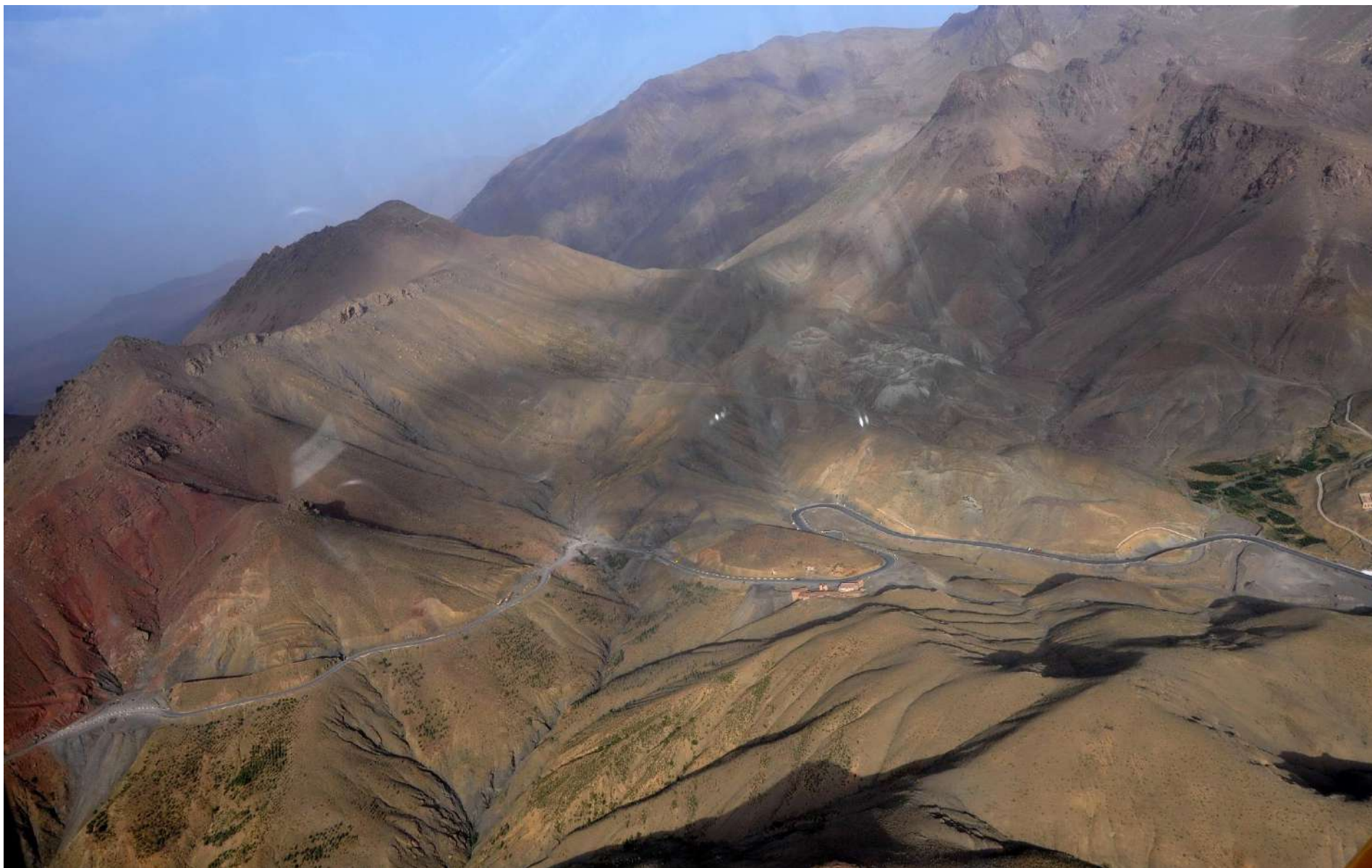
Le Jbel Kissan, dans toute sa splendeur

## My flight from MARRAKECH to Ouarzazate

I took off at 06:46 Z and flew 256 nm before landing at Ouarzazate at 21 juil. 2018 09:02 Z after 2 hr 16 m.

My maximum groundspeed during the flight was 144 kt and I reached a maximum altitude of 8 563 ft





**Le voilà, le Tizi N'Tichka! 8500 pieds, il est 8h10, on passe de l'autre côté! Yes, we can !!!!**

Le grand jour. Encore un. En fait ils sont tous grands mais y en a des plus grands que d'autres. Et celui-là est plus grand puisque c'est celui où on va enfin réussir à passer le Tizi N'Tichka, plaisir rare puisqu'on n'a pas réussi à réitérer l'exploit depuis 2003. Et là c'est bon. Pas d'orage, pas de turbulence CAVOK pour le moment sur Marrakech et NOSIG sur Ouarzazate. Par contre visi faiblarde prévue au Sud de l'Atlas (4000m pour le moment). Faut dire que je ne vous ai pas fait de bulletin météo complet depuis l'arrivée au Maroc, mais on est sous une vague de chaleur infernale.





**On vient de passer le Tichka. En descente vers 4500 pieds, le Sud est à nous. Magnifique géologie.**

Genre plus de 40° dans la journée et température qui ne redescend pas en dessous de 30° pendant la nuit. Du coup réveil à 6h, il ne fait exceptionnellement que 32°C. Petit taxi pour Marrakech Ménara, on passe les contrôles à toute vitesse ou presque. Mise en route à 7h30, décollage à 7h45. 37°C. On monte tout de suite, le Tichka est à 30' d'ici et à 7500 pieds. Virage à droite à Aït Ourir au bout de 10' vers la vallée de l'Ourika et celle du Tichka. La plaine s'éloigne et la montagne nous arrive dessus à toute vitesse. Il fait plus frais, l'avion monte bien. L'air est limpide et les sommets à plus de 3000m se multiplient.





**La kasbah d'Aït Ben Haddou, Lawrence d'Arabie, Astérix et maintenant November-Mike**

C'est génial. Les points de report s'égrènent un par un et on suit la trace de l'avion sur la tablette. Au bout d'un certain temps, et alors que je cherche la passe pour franchir le col, je m'ouvre à Christine du doute qui m'habite quant à la route suivie, genre le mec qui se la pète comme si il venait toutes les semaines ici. Mais de fait, la passe qui se présente devant nous me paraît beaucoup plus élevée que ce qui est prévu. On compare les routes et on constate que les 3 GPS -avion, Garmin et Skydemon sur tablette- fournissent des informations discordantes.





**Les oueds se fraient des passages monumentaux dans le chaos entre Ouarzazate et Agdz.**

On se regarde, on vérifie sur la carte TPC au 500 000<sup>e</sup>, on cherche dehors et je vais faire un 360° d'attente en montée (j'ai encore 1000 pieds à gratter) le temps de se repérer. A la faveur de l'altitude gagnée et des GPS qui se sont enfin remis d'accord, je passe dans la vallée suivante et là, je ne blague pas, on reconnaît parfaitement les lieux ou plus exactement on identifie parfaitement la route sur la carte et on vise la route du col à 10 kms de là. Morale de l'histoire, parce que, là, il y en a une: encore une grande leçon d'humilité et surtout ne jamais avoir de foi inextinguible dans l'instrumentation.





**Le chaos de lave, de grès, de calcaire et de schiste entre Ouarzazate et Agdz. Incroyable!**

Le GPS ne couvre pas la planète entière, ça se saurait! On passe le col et on bascule vers le Sud. Descente vers Amerzgane et là, la visi se dégueulassouille salement. Je descends avec le relief en gardant un petit 1500 pieds sol. Ca ne nous empêche pas de dénicher la kasbah des Aït Ben Haddou toujours aussi spectaculaire. On est bien dans le Sud, au milieu de la caillasse, les rares cultures et végétation vont se retrouver dans le lit des oueds. Paysages lunaires, festival de couleurs minérales, paradis du géologue. Eclairage blafard aujourd'hui mais la magie est présente.





**Le Jbel Kissan, toujours plus fort et la vallée du Drâa. Rahhhhhh lovely !!!!**

Et ça va se lever petit à petit donc le spectacle sera au rendez-vous. Le programme est le suivant: on va dépasser Ouarzazate et descendre toute la vallée du Drâa jusqu'à Zagora. Puis remonter le fleuve pour se poser cette fois-ci à Ouarzazate et finir la journée à se détendre dans la piscine du riad qu'on a réservé hier soir. Verticale Ouarzazate après que la contrôleuse ait un peu paniqué puisqu'on est son 2<sup>e</sup> avion de la journée et qu'elle attend un ATR72 qui arrive de Casa dans les minutes qui viennent: « - Vous n'avez pas vu un ATR? – Euh, non, mais on regarde »





**Kasbah en ruine au milieu de la palmeraie dans l'oasis du Drâa, les cultures autour.**

« - Vous avez eu beau temps dans la montagne? - Oui ça s'est très bien passé, merci ! ». Ah quel plaisir! On est loin des échanges traditionnels avec Chevreuse ou autre SIV. On informe notre interlocutrice de nos intentions vers Zagora. « Ouakha, Sidi, vous me rappelez à votre retour ». On laisse le grand lac artificiel à gauche et on remonte à 6500 pieds, cap au 120 vers Agdz pour passer le désert le plus lunaire que je connaisse.





**Le Drâa finit sa trouée et va se perdre dans le désert après Zagora.**

Ce chaos gréseux et schisteux est magnifique et inquiétant à la fois, noir, et plein de mica et quartz qui scintillent, un des décors les plus hostiles qui soit, et qui a servi de décor à nombre de Star Wars et autres films de SF, ou abrité des camps de détention en d'autres temps... C'est la 3<sup>e</sup> fois qu'on fait cette nave fabuleuse et c'est toujours aussi impressionnant. Là, on a des conditions de visibilité qui accentuent encore plus le caractère angoissant et on est intersidéralisés quand on se promène dans cet univers étrange. C'est 2001 Odysée de l'Espace.





**9h15, ce 21 Juillet. Tamgroute, le mausolée, la bibliothèque, ses poteries au manganèse...**

Que dis-je: November-Mike a pris des allures de LEM dans mon esprit et c'est Armstrong et Aldrin qui sont aux commandes de l'engin. On redescend sur Agdz et on pénètre dans la vallée du Drâaa qu'on va survoler pendant plus de 100 kms. Balade entre les falaises du Jbel Kissan et Jbel Tabanite, oasis qui se déroule jusqu'à l'entrée du désert quand le Drâa va disparaître dans les cailloux après Zagora. On peut suivre sa trace phréatique jusqu'à M'Hamid et après bye bye, il faut attendre Tan-Tan pour retrouver son embouchure dans l'océan.





**Tamgroute: le souk, c'est le samedi. Et on est samedi !**

Ici on va le suivre jusqu'au Jbel Zagora et puis Tamgroute 25 kms plus loin notre point tournant, pour voir d'en haut cette belle kasbah, porte du désert, haut lieu spirituel et intellectuel, marabout, bibliothèque avec des ouvrages et des manuscrits extraordinaires (corans magnifiques et une des plus vieilles thoras du monde, dont certains ont malheureusement disparus dans un incendie). Tamgroute, c'est aussi ses poteries vertes au manganèse, mais également son marché du samedi et on est samedi ! Donc un 360° autour de tout ça pour compter les ânes et les melons jaunes et demi-tour, cap retour sur Ouarzazate.





**November-Mike le long de la paroi impressionnante du Jbel Kissan**

La visi ne s'améliore pas vers le Sud. Par contre de l'autre côté ça devient grandiose. Il est 9h  $\frac{1}{4}$ , la chaleur a fait son effet, le soleil son travail et le ciel est bien dégagé, la visi largement sup à 10 maintenant. Les jbel, les palmiers et les ksour se parent de couleurs bien pétantes maintenant. On aura fini par faire de belles photos, vous avez vu ! On batifole le long de la paroi du Jbel Kissan entre 3500 et 4000 pieds alors que lui culmine à 5000.





**GMMZ – Ouarzazate, en courte finale 30. Altitude terrain: 3500 pieds.**

On zigzague le long du fleuve, on méandre entre les palmiers, les cultures, les villages fortifiés accrochés aux parois de la montagne. puis le rêve prend fin, il faut remonter à 6000 pour repasser le chaos de lave et de schistes après Agdz. On est juste 49 ans quasiment heure pour heure après la descente de Eagle sur la Lune. Recontact avec la tour de Ouarzazate, longue finale 30 genre A380 et on se pose à 10h pétantes: « Eagle has landed! ». Ouaouh !!!



Extrait du mail envoyé au CA après ce vol historique:

Samedi 21 Juillet : le grand jour. On va réussir le passage du Tichka pour la 2<sup>e</sup> fois de notre vie aéronautique. Plan de vol déposé il y a 2 jours, MTO qui se présente pas si mal si ce n'est une visi pourave sur Ouarzazate, mais à confirmer in situ. En attendant avec les 37° à Marrakech et les 41° qui nous attendent de l'autre côté, pas un soupçon de Cb et d'orage à l'horizon. 7h30 en vol, et à 8h15 on est à 8500 pieds, on passe la montagne comme une fleur, bon faut bien lui tirer sur le manche, au NM, parce qu'avec cette chaleur, il monte à la vitesse de l'escargot. Si on rajoute que les GPS sont tous complètement azimutés et donnent des infos contradictoires, ça met un peu d'ambiance quand il faut choisir le passage QVB. C'est passé mais de l'autre côté c'est pas zouine-zouine. On descend quand même, on se fait un 360° autour de Aït Ben Haddou, et verticale Ouarzazate. On continue comme prévu sur Zagora, le chaos magmatique impressionnant de Agdz et ensuite toute la vallée du Drâa, ça s'améliore au fur et à mesure qu'on descend vers le Sud avec une température qui dépasse les 50° sous la bulle. On est liquéfiés mais contents, la visi s'améliore et c'est CAVOK sur Zagora. Tamgroute 30 kms plu loin, notre point tournant, souk du samedi, on est samedi, des ânes des dromadaires, le marabout, la bibliothèque et retour sur Ouarzazate. Des Kasbahs en veux-tu en voilà, la palmeraie de 130 kms, le Jbel Kissan toujours autant, recontact avec Ouarzazate, posé à 10h, Yeaahhhhhhhhh!!!!

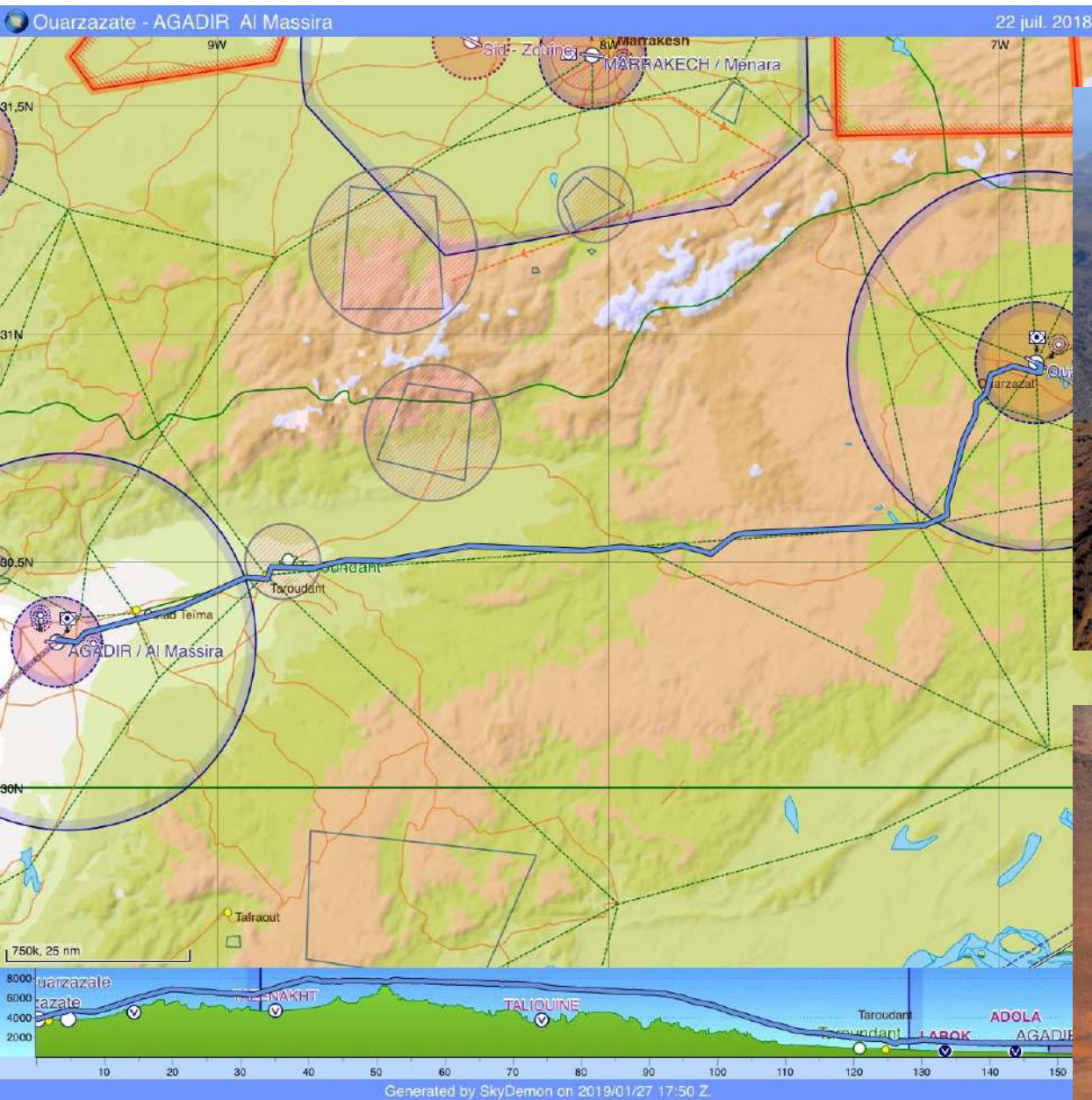


**Ouarzazate – On remplit les sacrosaintes fiches en faisant copain-copain avec les moghazni et le contrôle local**

Café et thé offert par le pompiste, après le ravitaillement, une heure de papotage. Retour au pays. Heureux.

Riad super sympa avec le proprio qui vient nous chercher à l'aéroport, pistoche, visite au sol de la kasbah de Taourirt, tajine poulet, quelques Casablanca pour éteindre le pilote. Enorme !!!





Entre Taliouine et Taroudant



Entre Taznakht et Taliouine

### My flight from Ouarzazate to AGADIR

I took off at 09:13 Z and flew 156 nm before landing at AGADIR / Al Massira at 22 juil. 2018 10:38 Z after 1 hr 24 m.

My maximum groundspeed during the flight was 138 kt and I reached a maximum altitude of 7 878 ft





**22 Juillet, 10h. La très belle kasbah de Taourirt au décollage de Ouarzazate**

Vous l'aurez compris, on est au temps fort du voyage. On vient de faire une nave complètement historique et on s'apprête à en faire une autre, non moins énorme. Entre les deux, on s'est détendu comme prévu dans la piscine (au bord, pas tenable) de notre riad super sympa, mais auparavant nous sommes même allés revisiter la magnifique kasbah de Taourirt dont nous sublimons la visite aujourd'hui par un survol au décollage de Ouarzazate, sur autorisation du contrôle gentiment accordée, faut dire qu'on ne risque pas de perturber le trafic...





**Un festival de couleurs et une palette d'éclairages qui peignent les paysages en véritables œuvre d'art.**

Ce 22 juillet, destination Agadir et peut-être Tan-Tan. Bon je vous rassure tout de suite: Tan-Tan, c'est encore raté, comme vous allez voir. Et c'est pas faute d'avoir toutes les autorisations possibles. Une petite parenthèse à ce sujet: avant de partir, je me mets en rapport avec la DGAC marocaine pour sécuriser tous les terrains où je peux me poser ainsi que la disponibilité de l'AVGAS. La DGAC nous demande de remplir un formulaire par mail en indiquant les terrains prévus pendant les vols dans l'espace aérien marocain.





**La nave de chez nave. Ouarzazate-Agadir. A chaque fois, un ravissement, que dis-je un émerveillement.**

Donc pour parer à toute éventualité, je mets tous les terrains y inclus bien sûr ceux requérant autorisation préalable comme Tan-Tan ou Zagora. Et après il y a juste à mettre le numéro de l'autorisation attribué par la DGAC sur le Plan de Vol et c'est bon. Donc pour en revenir à aujourd'hui, pas d'affolation, Agadir est connu pour ses entrées maritimes qui peuvent remonter sur toute la vallée du Souss jusqu'à Taroudant. Ipso facto, un petit coup d'Aeroweb, pour voir quel temps il fait sur la côte. Ca se présente très bien, le BKN008 doit évoluer en SCT015 vers 10h. Ici c'est CAVOK que c'en est un plaisir.





### **Entre Ouarzazate et Taznakht**

8h30 sur le terrain. On ne décollera que vers 10h pour cause d'incompétence crasse de la contrôleuse. Ah! c'est pas la même que celle de la veille malheureusement, qui assurait un max, elle. Une plombe pour l'aider à faire ma facture, et découvrir le logiciel dédié à cet effet... Bon, on va positiver en disant que ça a permis aux stratus bas de dégager de la plaine du Souss, mais j'aurais préféré faire la grasse mat' ou plonger dans la pistoche.

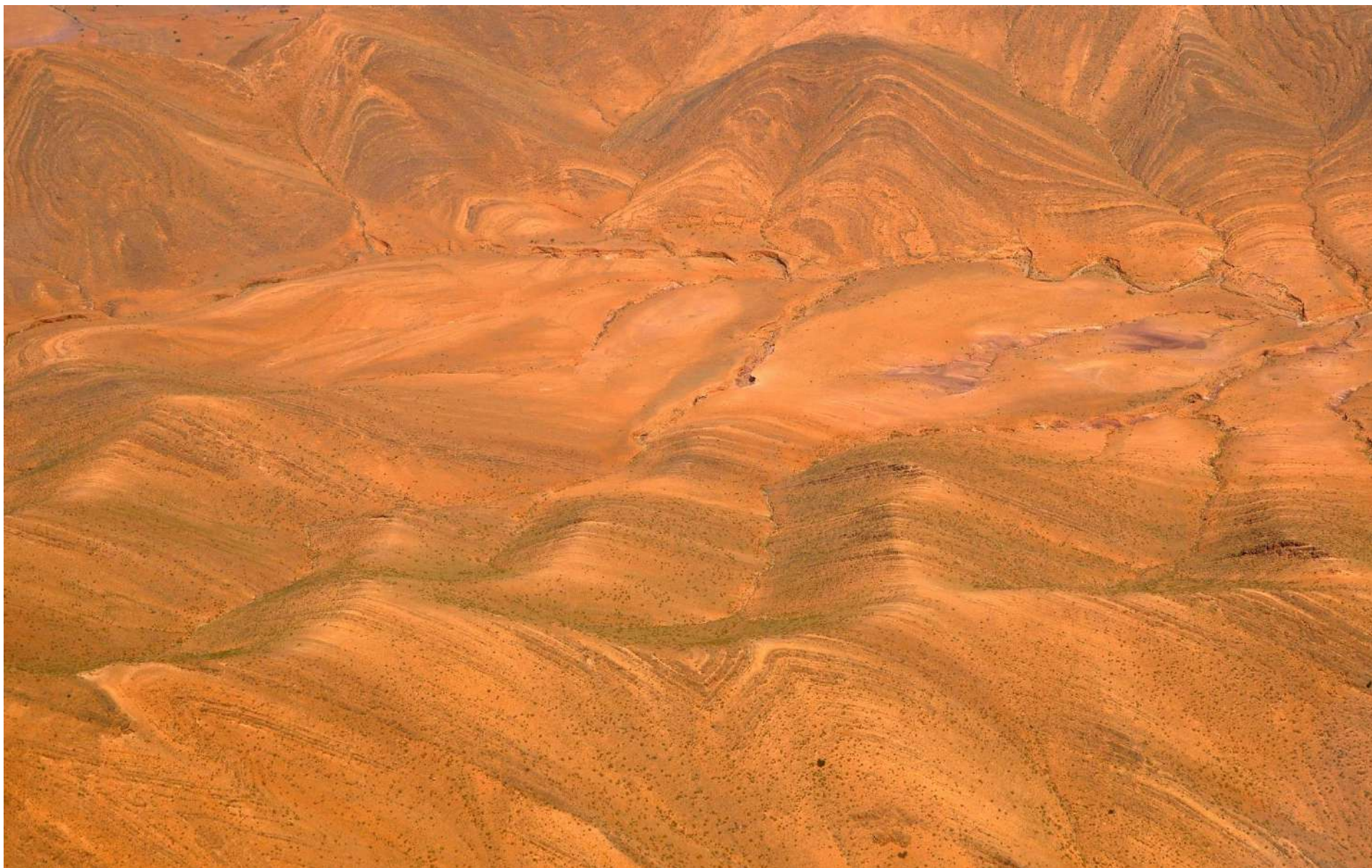




### Tagmoute

10h04 mise en route, 10h12 alignement et décollage en 12. Pas un pète de vent, CAVOK. Le bonheur. C'est parti pour 1h et demie de ravissement total. La plus belle nave au monde en ce qui concerne le festival de couleurs, les lumières et les éclairages. Et le beau temps est avec nous une fois encore. Taourirt au décollage, Tifoutoute ensuite, on enchaîne les kasbahs et après on monte vers Taznakht (ah! les tapis de Taznakht!!!). D'abord vers 6000 pieds, puis 8000. On se glisse entre Haut-Atlas et Anti Atlas. Les sommets enneigés au Nord, eh oui, le Toubkal c'est plus de 4000m.





**Le plissement meringué entre Haut Atlas et Anti-Atlas, du côté de Taliouine. Ca passe à 8000 pieds dans ces coins-là.**

On suit les grandes vallées et les plissements de ce plateau qui se balade entre 1500 et 2000m. Conditions de vie bien rudes, les douars écrasés de chaleur dans la journée et gel pendant la nuit.

Les phénomènes géologiques, sédimentaires ou plissements, créent des tableaux magnifiques. Nul besoin de commenter davantage... Vous en avez l'illustration sous les yeux. Si vous rajoutez qu'il règne un calme olympien, une tranquillité, une sérénité, le temps s'arrête. C'est magique.





**Passé Taliouine, on entame la descente vers la plaine du Souss. On recommence à voir un peu de végétation de point en point**

On passe Taliouine, la plaine du Souss profile son triangle 50 kms plus loin. On descend. Pas l'ombre d'un stratus cette fois. Ils resteront bloqués sur la côte. On quitte Casa info pour Agadir info. A Taroudant, petite Marrakech du Sud, on est à 1500 pieds, un petit tour autour et 12' après on est posés à Agadir. Fin d'un nouveau vol d'anthologie. On n'est pas prêts de l'oublier!





**Le plissement meringué entre Haut Atlas et Anti-Atlas, du côté de Taliouine. Un douar en haut à droite.**

1h de récupération, œuf dur, rituel maintenant pour nous filer le coup de punch qui va bien après l'effort. En route pour le contrôle et la météo. Plan de vol pour Tan-Tan déposé, autorisation vérifiée et validée. Météo: je discute avec le spécialiste qui a plus l'habitude des CdB de gros porteurs que des PPP (petits pilotes privés, à ne pas confondre avec Public-Private Partnership, ç'est fini, ça, je suis à la retraite maintenant!). Il me file un dossier gros comme un bottin téléphonique, me dit qu'il fait beau à 10 000m et c'est tout.





**Agadir, Christine à l'abri sous l'aileron, ça tape dur, nous épluche un œuf dur pour reprendre des forces avant de repartir pour Tan-Tan. Enfin... presque.**

Je contourne son comptoir à son grand dam et j'arrive à me faire montrer une carte radar sur laquelle je vois plein de nuages côtiers. « C'est pas grave, tu passes au dessus ». Certes. Tout ça va se traduire par un local d'une demie heure, dont je ne vous mets même pas la nave, avec des tentatives pour passer au-dessus et en dessous des pseudo stratus bas qui s'apparentent plus à des cumulus avec base à 300 pieds et sommet à 4000, plantés sur la côte et bien accrochés sur le relief. Donc ça passe pas, sauf pour rien voir, et ça se termine en eau de boudin avec retour à la case départ. Bravo et merci la météo!

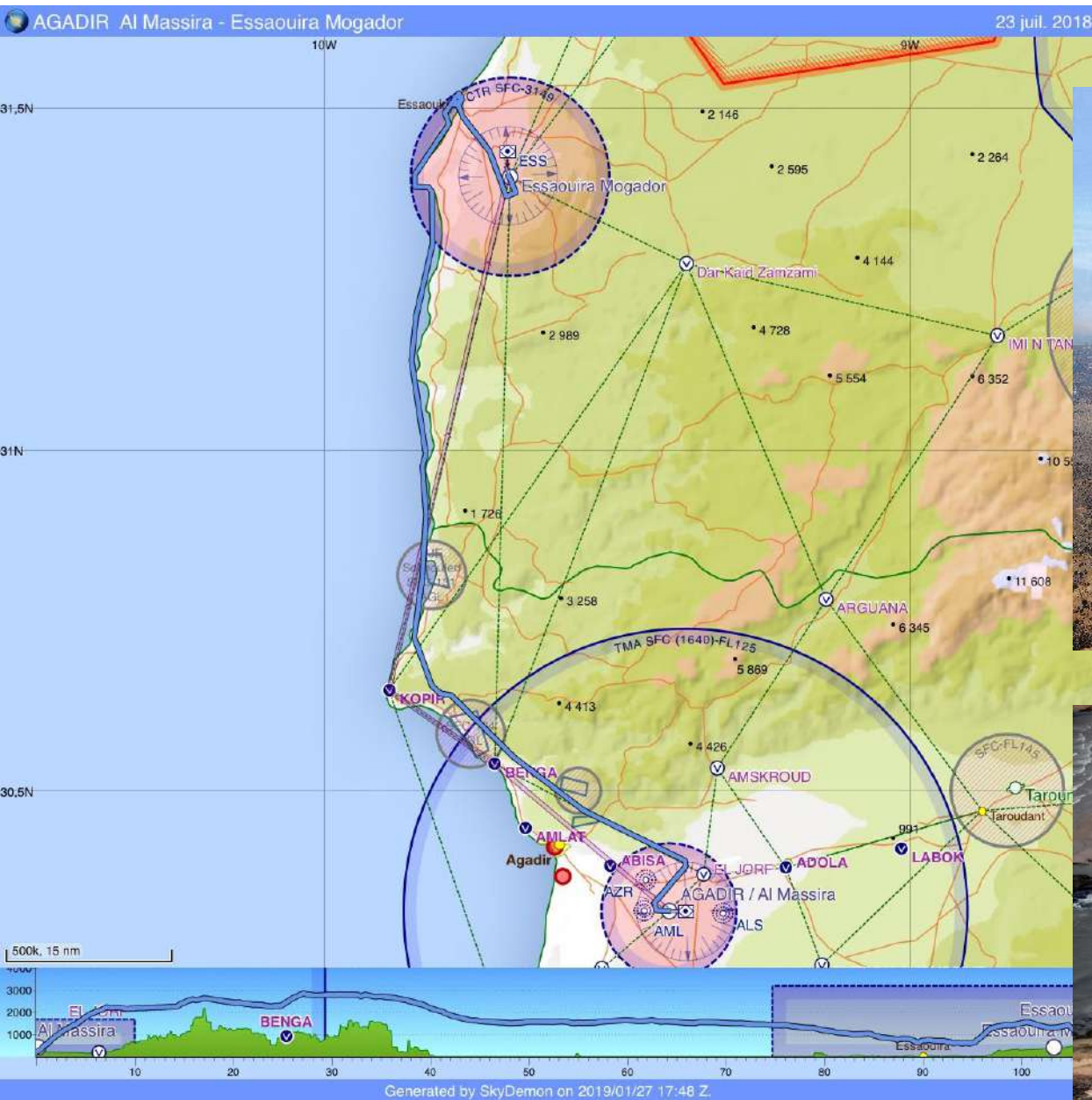




**22 Juillet 11h40. November-Mike à Agadir après une navigation fabuleuse entre Haut Atlas et Anti-Atlas**

On reste sur Agadir en rêvant à des MTO meilleures. On fait copain avec le chef de la sécurité de l'aéroport, avec qui je deviens ami sur WhatsApp pour lui communiquer l'adresse de notre hôtel. Et le soir à défaut de Tan-Tan, on s'en fout plein la lampe avec la découverte des huitres de Dakhla, ouaouh!, grandes concurrentes de celles de Oualidia maintenant. Bon, y a du potentiel pour revenir one more time again, comme vous l'aurez compris. D'autant que, depuis, on a fait un saut aux Canaries (en A320...) et on s'est dit que ce serait une prochaine destination sympa en DR400. D'où Tan-Tan, Cap Juby, etc... A suivre !!!





Entrées maritimes sur Agadir, pas prêtes de sortir.



La squalah d'Essaouira

**My flight from AGADIR to Essaouira Mogador**

I took off at 13:30 Z and flew 108 nm before landing at Essaouira Mogador at 23 juil. 2018 14:33 Z after 1 hr 2 m.

My maximum groundspeed during the flight was 137 kt and I reached a maximum altitude of 2 847 ft





### **Cap Sim avant Essaouira**

Réveil pas matinal, pas la peine. Un œil sur Aeroweb et l'autre dehors: c'est blindé d'entrées maritimes. Ca doit se dégager en début d'après-midi. Balade en ville, suite à celle sur la plage au clair de lune, après les huitres. Quand il fait moche, sois romantique. Quand il fait beau, sois le aussi, et tu verras comme la vie est belle. Bon d'accord, faut les huitres aussi. Après ces considérations culino-amoureuses, route pour l'aéroport.

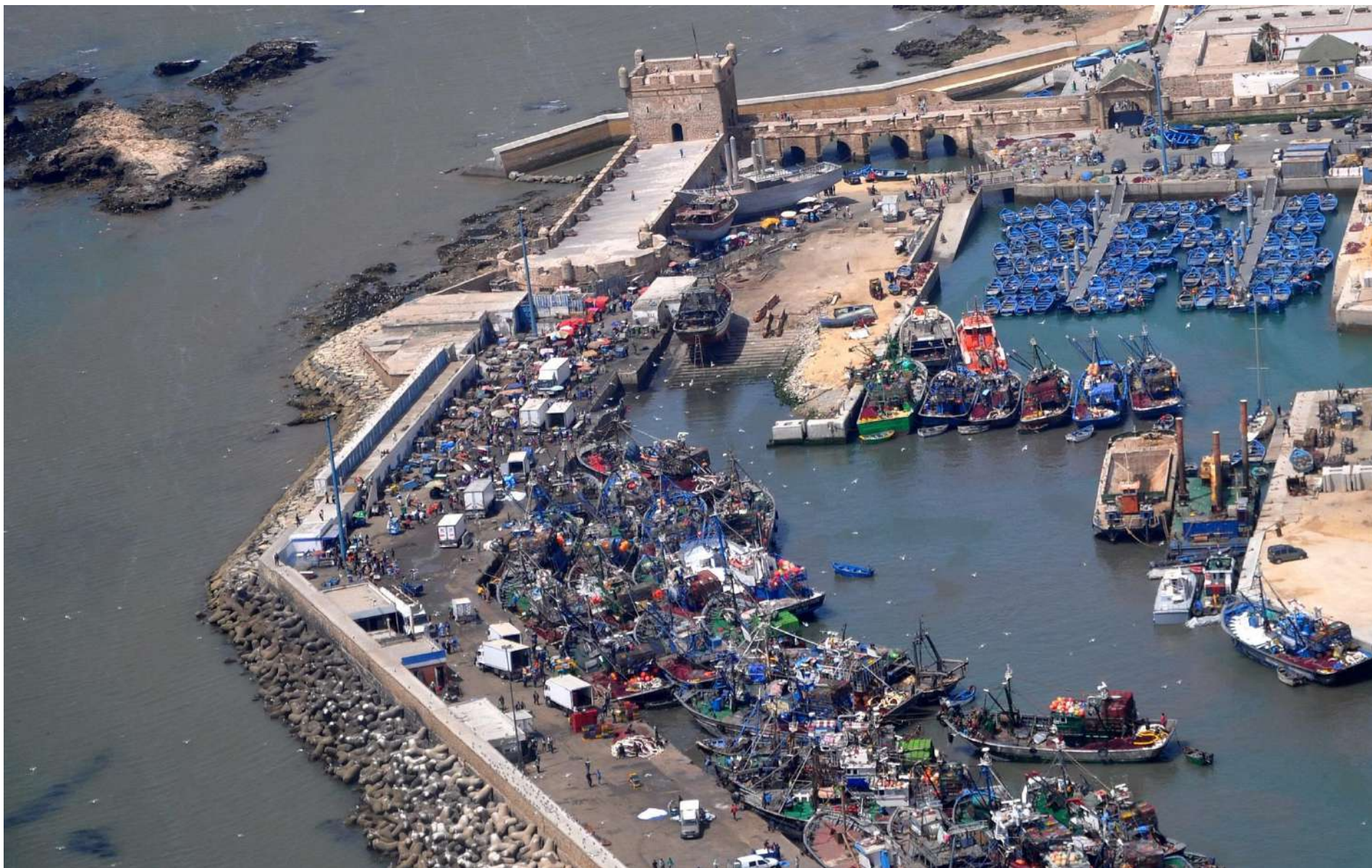




### Essaouira. La squalah

On retrouve mon nouvel ami de WhatsApp, on passe tous les contrôles, je papote une minute avec le nouveau météorologiste qui, lui, est complètement câblé aviation légère. Au moins là on a un pro qui nous met la situation bien en main: tu oublies Tan-Tan cette année, tu n'as qu'à venir au printemps, c'est mieux, et pour aller à Essaouira aujourd'hui, tu laisses la côte et dès que tu es sorti du Souss, c'est que du bonheur. Ouakha Sidi! on fera comme tu as dit. Plan de vol pour Essaouira, ça ira, ça ira !!!





**Essaouira. Le port, les fortifications, les chalutiers, les mouettes par centaines, la pêche de la journée...**

Vol de même pas une heure, mais avec les 3 tours autour de la cité portugaise la plus Malouine du Maroc, ça prendra un peu plus. Décollage à 14h30, CAVOK sur le terrain mais Agadir est toujours perdue sous les nuages. On passe par les terres, comme susmentionné, en évitant les 2 zones P au Nord de la ville, matérialisés par les points rouges sur la carte. Il y en a 2 autres au Sud dont une sur Tifnit, notre village de pêcheur fétiche, impossible à survoler maintenant... Ah tristesse...

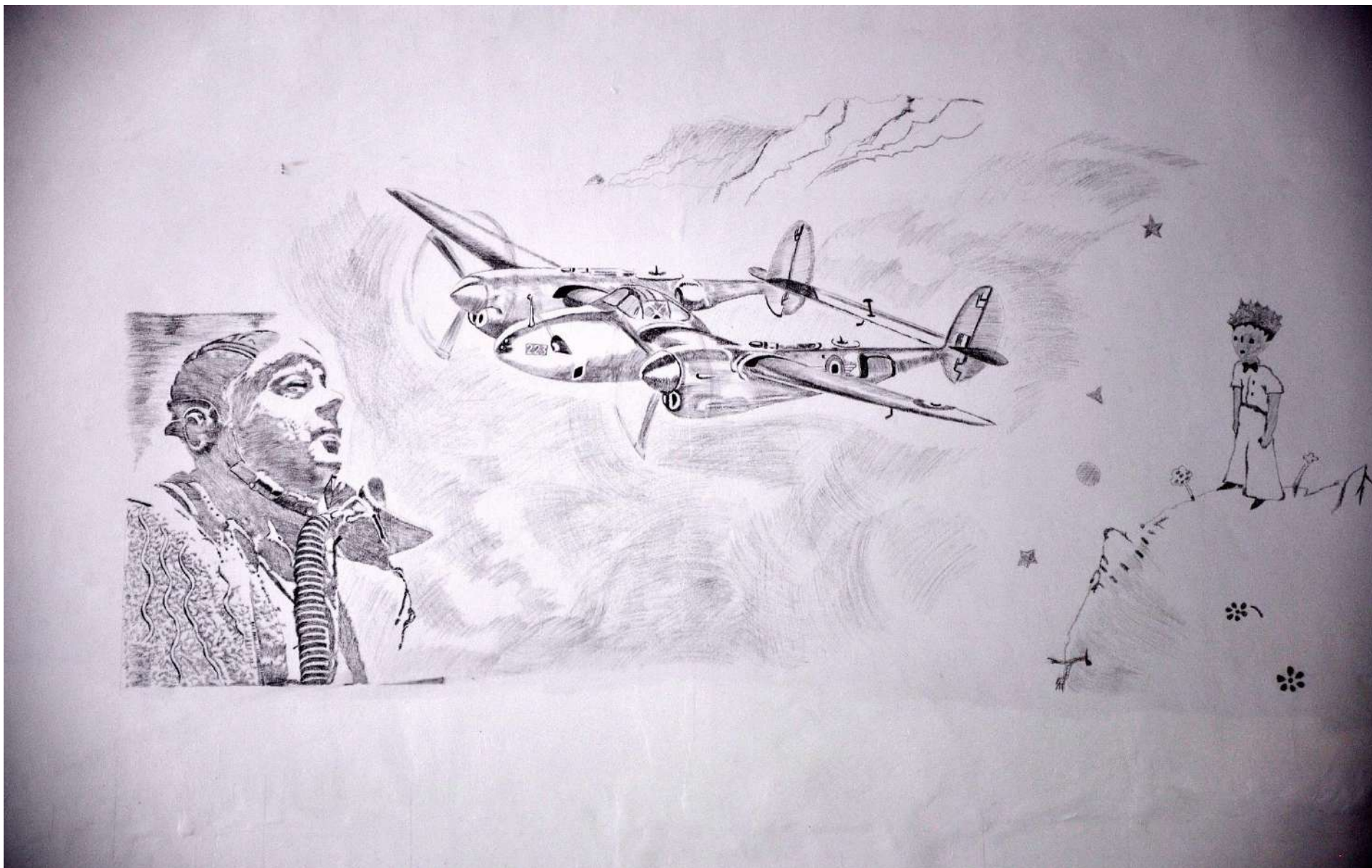




**23 Juillet, 15h30: Essauira Mogador à l'arrivée. Rangement de l'avion en attendant que les moghazni arrivent.**

On rejoint la côte à KOPIR, le cap Rihr. CAVOK sur toute la ligne (St Ex a dû la faire plus d'une fois, celle-là. Quoique je sais pas si c'était le roi du calembour, mon maître à penser...), pas trop de zef pour une fois et Essauira, qui nous a habitué à des atterros à 20 nœuds plein travers avec rafales 30 quand c'est pas 40, va nous gratifier d'un petit 15 nœuds de rien du tout, tout se perd, même Essauira n'est plus ce qu'il était !





**Essaouira. L'aérogare et sa fresque avec St Ex, le Petit Prince, et le P38 ultime, au milieu de Hendrix et Morrison. C'est ça aussi, Essaouira.**

Trait de côte avec dunes et falaises, Cap Rihr, Cap Tafelney, Cap Sim et enfin Essaouira. Le port et le retour de la pêche, les chalutiers qui se bousculent, les mouettes par centaines qui les accompagnent, la squalah et son alignement de canons, remparts crénelés qui servent aussi à abriter les amoureux depuis toujours, je rêve que l'architecte a préféré penser à cette utilisation qu'à leur usage militaire, tours de garde, la médina enserrée dans ses remparts, les îles des pirates et les ruines des prisons dans lesquelles ils croupissaient après, maintenant paradis des oiseaux migrateurs.

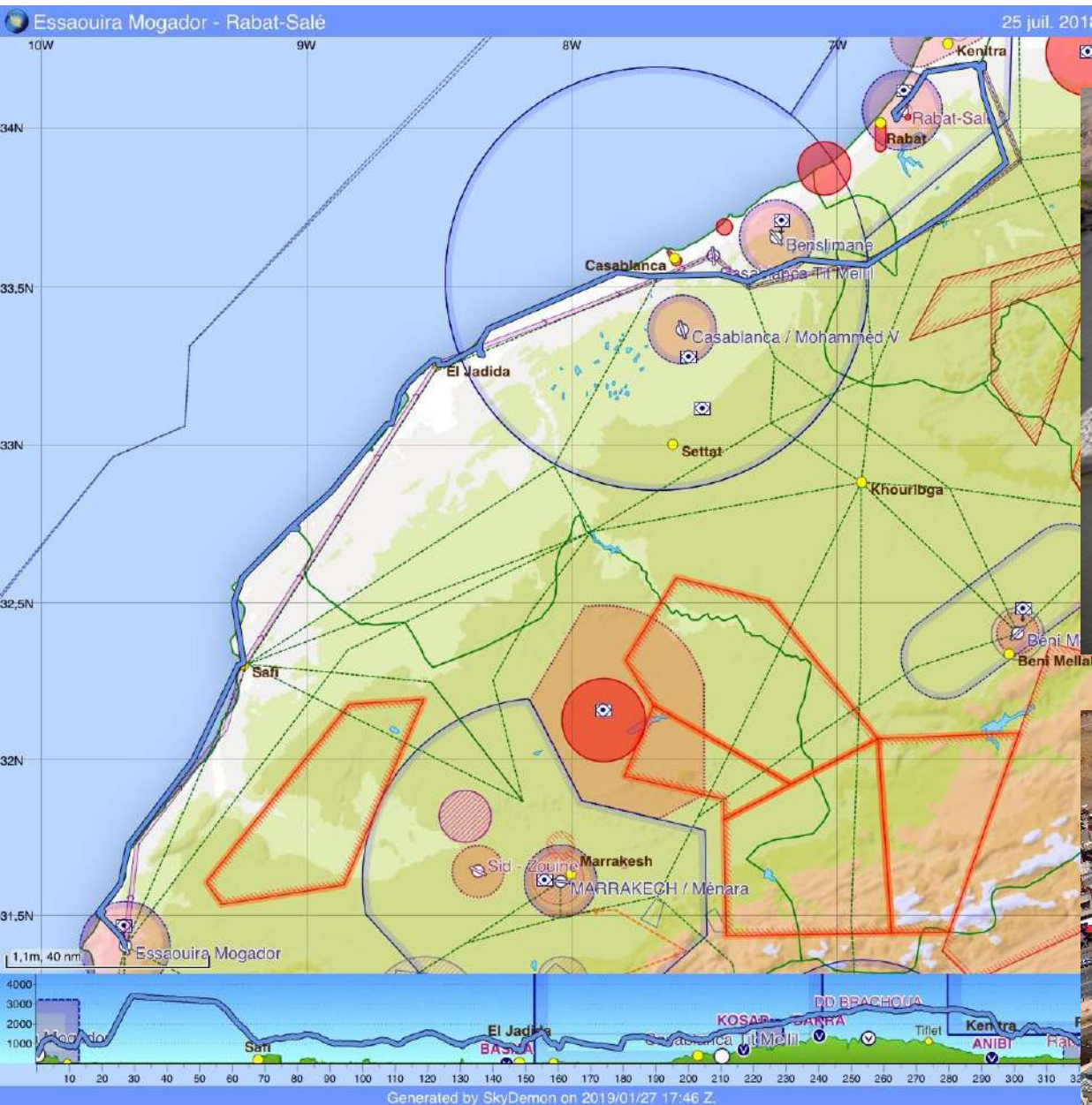




### Essaouira. Avitaillement à la main, ça muscle!

Essaouira et la pureté de sa lumière, son charme et sa beauté inaltérables... 2 tours autour, un cran de volet pour se promener, 150km/h, on tourne au ralenti, on se régale. Puis direction GMMI à 15 kms de là, je recontacte la tour comme convenu après notre visite touristique. Posé à 15h30, on salue tout le monde, on admire la superbe fresque dans l'aérogare avec St Ex et le Petit Prince, en bonne compagnie avec Hendrix et Morrison, un condensé d'Essaouira, culture, partage, rencontre, humanisme. On y est bien. On y laisse l'avion pour 2 jours.





Essaouira: le port



El Jadida: la forteresse portugaise de Mazagan

**My flight from Essaouira Mogador to Rabat-Salé**

I took off at 09:38 Z and flew 328 nm before landing at Rabat-Salé at 25 juil. 2018 12:41 Z after 3 hr 3 m.

My maximum groundspeed during the flight was 137 kt and I reached a maximum altitude of 3 402 ft





**25 Juillet. Essaouira. Le repère de pirates, les ruines de la prison**

A 10h30 on est en l'air. 3h de vol pour Rabat. On va se faire la côte Atlantique en enchainant toutes les cités portugaises: Mogador où nous sommes, puis Safim (Safi), Mazagan (El Jadida), Azamor (Azzemour), sans oublier Anfa à Casablanca. Puis contournement de Casa et Rabat par l'intérieur des terres avec la succession des points de report infernaux dont certains pas très compréhensibles si ce n'est de faire ¾ h de vol supplémentaire.





### Essaouira. Un dernier 360°, un dernier tour des remparts ...

Cap sur Mogador, dans l'éclairage matinal cette fois. Un peu plus de vent qu'il y a 2 jours mais rien de bien grave. Un petit 25 nœuds, c'est tout. Un dernier 360°, un dernier tour des remparts, un dernier regard sur le port et on prend le cap 035, transit côtier jusqu'à Casa. Ca chahute un brin après donc on monte à 3500 pieds le temps que ça se calme. Du coup on n'avance plus, 35 nœuds dans le pif, et à Safi on redescend, ça s'est calmé.





**Oualidia. La lagune, ses huîtres de Bretagne...**

Safi. Bof, à part le fort portugais, et l'odeur de la sardine, rien de bien chouette. Pas comme Oualidia 50 kms plus loin. Magnifique lagune, y a du monde sur la plage! Ah le tourisme s'est bien développé depuis le temps où on dégustait des fruits de mer d'enfer dans l'unique hôtel de la lagune où on allait se coucher, repas et heureux. Mais je vous parle d'un temps que les moins de 50 ans n'ont pas connu... Maintenant kite surfs et jets ski slaloment entre les barques de pêche...





**Entre Essaouira et Oualidia. Chapelet de dunes au bord de la mer**

On poursuit vers El Jadida. Magnifiques dunes de sable, histoire de nous faire regretter celles du Sud ou au contraire nous inviter à revenir une fois encore. Peu avant El Jadida, l'immense port phosphatier artificiel de El Jorf avec son rejet d'eaux usées à quelques centaines de mètres seulement de la côte. Je suis pas écolo intégriste mais quelques centaines de mètres de plus n'auraient pas nui...





**Et la côte atlantique avec ces milliers de barques bleues de pêcheurs**

La côte se déroule, magnifique, en dehors de cet accident de parcours et bientôt on arrive à Mazagan, perdue maintenant au milieu d'une El Jadida qui est devenue énorme alors qu'il y a 40 ans la ville nouvelle enserrait à peine les remparts de l'antique cité portugaise. Je me remémore le Maroc de 15 millions d'âmes quand je débarquais pour la 1<sup>ère</sup> fois avec ma mobylette en 1973... Et maintenant 36 millions, faut bien les mettre quelque part.





### **El Jadida, la cité portugaise, la Porte de la Mer...**

Les villes se sont multipliées par des facteurs 2 à 10. Rabat, notre ville pendant 2 ans de coopération, est passée, avec ces airs de préfecture de région, de 500 000 âmes à plus de 2 millions, donc pas de raison que El Jadida ait échappé à la règle. D'autant qu'un complexe industriel important s'y est développé, ajouté à la proximité de celui d'El Jorf plus un exode rural généralisé dans tout le pays, et le résultat est là.

El Jadida: 50 000 en 1980, 200 000 en 2000, 400 000 aujourd'hui.

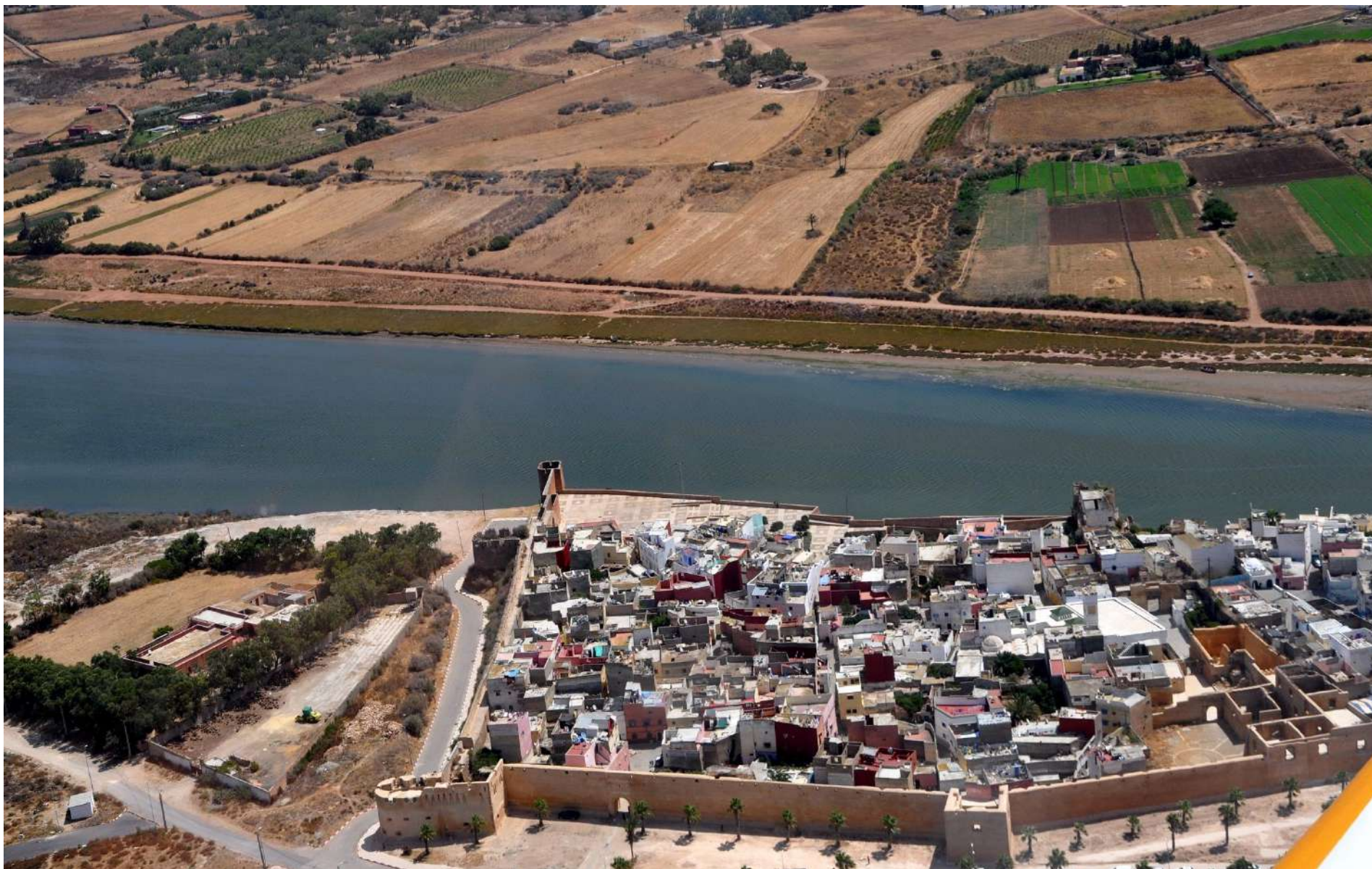




**El Jadida, la citadelle, la citerne en dessous, le minaret pentagonal...**

La cité portugaise fait maintenant figure de petit quartier historique préservé au milieu d'une ville immense. Allez, on en fait 2 fois le tour histoire de retrouver nos repères, la Porte de la mer, la citadelle portugaise surmontée de son minaret pentagonal anachronique, le puits de lumière au milieu de la cour qui fait ce si joli rai dans la citerne au-dessous. El Jadida c'est enfin BASMA, point de report à l'entrée de la TMA de Mohamed V. On reporte.





**Azzemour sur l'oued Oum Er Rbia.**

Puis on poursuit la route côtière vers l'embouchure de l'Oum Er Rbia. L'Oum Er Rbia, le plus grand fleuve du Maroc, tu le remontes sur 100 bornes et tu arrives à la kasbah de Boulaouane qui domine le fleuve. Boulaouane, ça vous parle? Mais oui, son gris renommé, mais maintenant bien concurrencé par des nouveaux vins beaucoup plus élaborés qui ne demandent qu'à être découverts (fin de la parenthèse pochtron). Azzemour, à 3kms de là, cité portugaise beaucoup moins connue et du coup au charme intact. A voir absolument si vous passez par là. Bon, j'arrête de faire le guide du routard de l'air.





**Dar el Beida, bien blanche en effet la Casa Blanca. Ici l'immense Mosquée Hassan 2 au bord de l'océan (prise au 300mm sans bouger!).**

On reprend la route côtière et on arrive à Casa. On quitte la côte, cap plein Est pour passer entre la ville et l'aéroport de Mohamed 5, le papé du 6. On est en contact avec l'approche de M5 maintenant et on enchaîne les points de report obligatoires. On contourne la ville tout en admirant la grande Mosquée Hassan 2. NDB CBA sur l'aéroport mythique de Anfa, maintenant désaffecté (je m'y serai quand même posé en 2000!), puis KOSAD, BAKRA, et on met le cap au Nord-Est.





**Entre BAKRA et TIFLET, les champs de blé et les vaches qui broutent.**

DD BRACHOUA, TIFLET, on est dans les terres et on survole les grands champs de blé, plateau défoncé par d'énormes vallées qui font des sillons de verdure très très jolis. C'est comme ça qu'on traverse successivement le Mechra et le Grou qui vont rejoindre le Bou Regreg qui ira se jeter dans l'océan entre Rabat et Salé. Tiflet, cap plein Nord vers ANIBI, puis virage plein Ouest maintenant pour rejoindre le terrain.

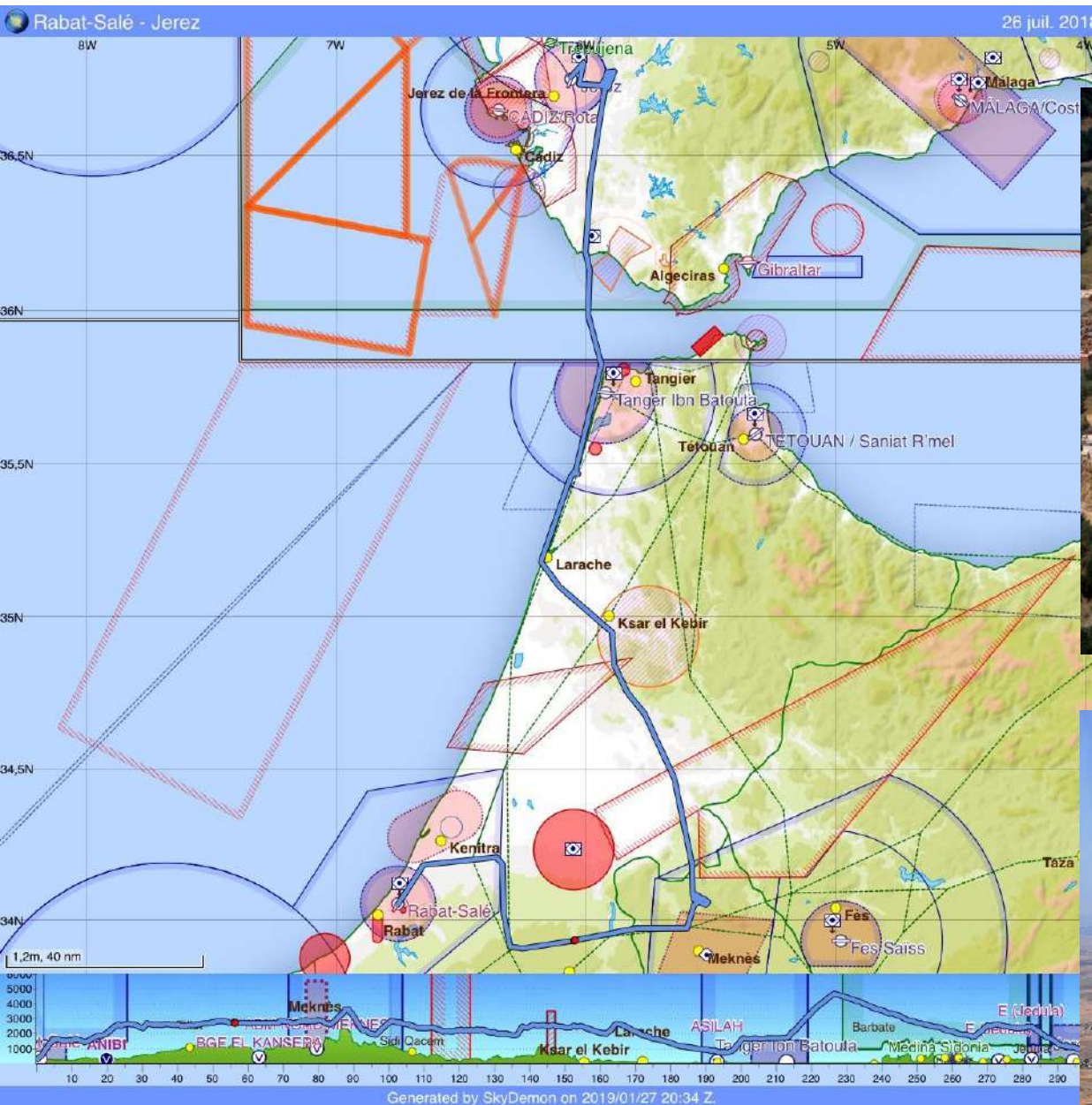




**Et l'oued Mechra qui se promène entre les champs.**

Mais avant, on est mis en attente pendant 10', histoire de laisser passer un cargo militaire. Enfin on est invités à rejoindre la vent arrière 04. Je déborde largement pour nous rapprocher autant que possible de la Kasbah des Oudayas et de la Tour Hassan. On est chez nous, on est arrivés et on se refait une piqûre de rappel sur les lieux de nos crimes. Riad en médina, visite chez notre pote Hassan et un dernier couscous avant de quitter le pays.





Moulay Idriss, dans le Zerhoun



L'oued Sebou et la plaine du Rharb

**My flight from Rabat-Salé to Jerez:**

I took off at 10:30 Z and flew 303 nm before landing at Jerez at 26 juil. 2018 13:03 Z after 2 hr 32 m.

My maximum groundspeed during the flight was 136 kt and I reached a maximum altitude of 4 655 ft





### **Entre Tiflet et Meknès.**

Bon, ça sent le retour. 10 jours ici au Maroc et maintenant, c'est notre dernier vol pour l'Espagne. Destination Jerez, pour dédouaner, et ensuite en route pour Cordoba. Mais on ne va pas y aller en ligne droite. On va faire un petit crochet de 150 kms à l'Est vers Meknès pour aller voir Volubilis et Moulay Idriss, berceau des Idrissides, les fondateurs de la ville de Fès avec la Qarawayin, considérée comme la plus ancienne université dans le monde encore en activité. Décollage à 11h20 après avoir fait la visite rituelle chez les militaires sur la base de l'autre côté de la piste, à l'opposé de l'aérogare civile de Rabat-Salé.





**Moulay Idriss dans le massif du Zerhoun. Le mausolée du fondateur de la dynastie des Idrissides.**

Les militaires aiment bien vérifier qu'on connaît bien la région et les points de report multiples pour slalomer entre les zones P et les zones militaires. SBI, ANIBI, TIFLET et c'est parti. En contact rapidement avec les militaires de Meknès avec qui on échange sur la route touristique qu'on veut suivre. Une fois tout ça calibré, je demande à tout hasard, et sans trop y croire si des fois que je pourrais pas faire un tour de la ville impériale et aller admirer ses merveilles, les écuries, les bassins du Versailles marocain, ceci-cela, et patati et patata. « La, Sidi! ». Genre niet absolu et sans discussion. D'ailleurs je ne discute pas.





**Volubilis, la basilique.**

Du coup virage à gauche plein Nord et on reporte à ABM Nord Meknès. Meknès nous demande de passer avec Sidi Slimane, l'autre grande base du coin avec sa grosse zone P. Sidi Slimane va nous accompagner dans notre balade dans le massif du Zerhoun, dernière chaîne au sud du Rif qui borne la plaine de Meknès à Fès. On grimpe à 3500 pieds pour aller voir Moulay Idriss, ville natale du fondateur de la ville de Fès, que son fiston se fera un plaisir de développer et d'y installer l'une des universités les plus prestigieuses au monde, comme susmentionné, et de la doter des medersa les plus belles au monde.





### Asilah.

Un petit tour autour du mausolée de Idriss 1<sup>er</sup> sur son piton rocheux et on plonge dans la plaine vers Volubilis et les ruines superbes dans cette grand cité romaine. La porte de Tanger, l'arc de triomphe d'Hadrien et la magnifique basilique défilent sous nos ailes, les céramiques des grandes villas romaines également, mais plus difficile à voir même à 600 pieds sol. On se délecte tout notre saoul, puis on reprend notre route cap quasi plein Nord. La grande plaine agricole du Rharb, les barrages sur l'oued Sebou pour son irrigation intensive, et on rejoint la côte Atlantique à l'embouchure du fleuve à Larache.

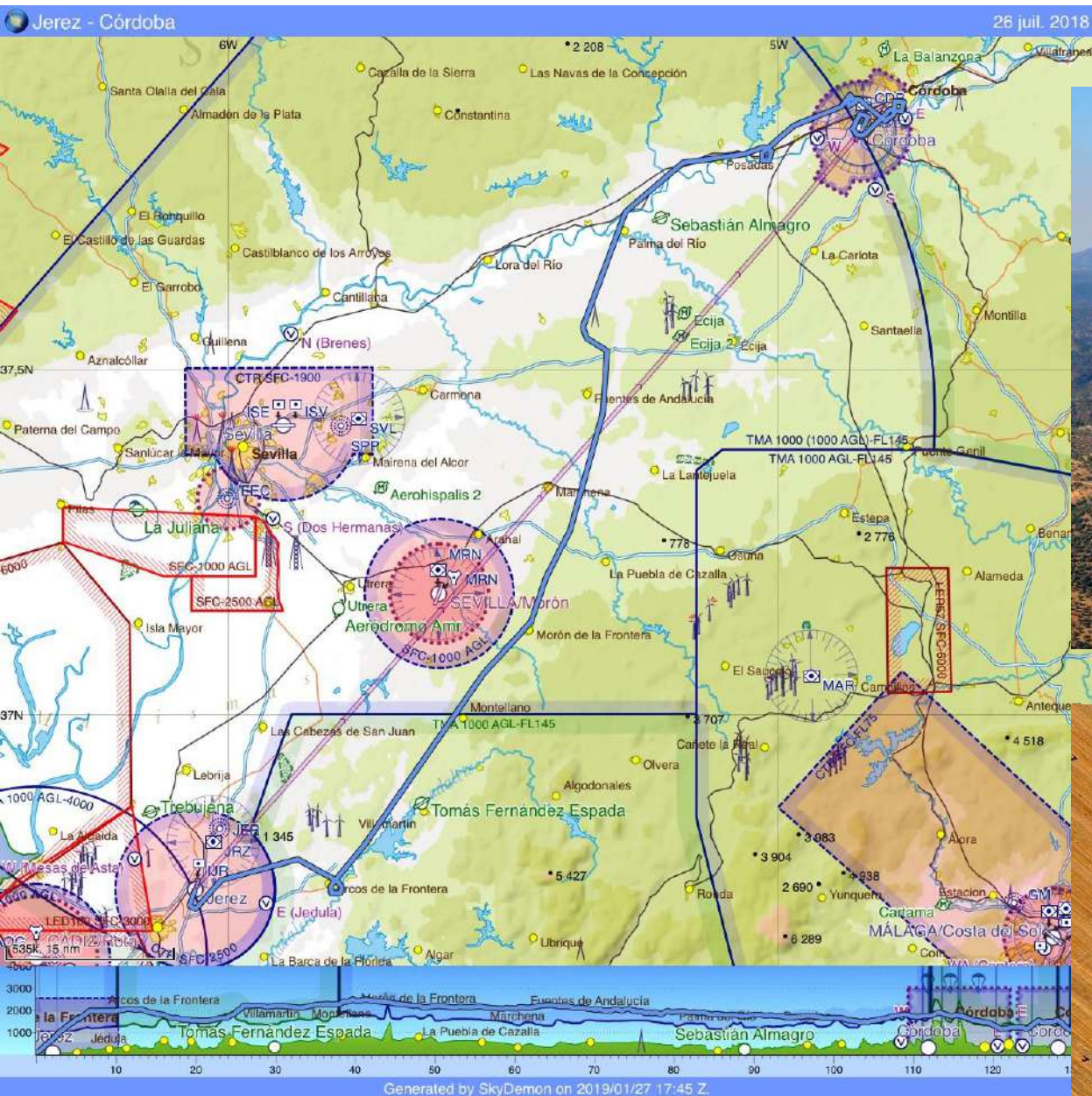




**Asilah, les remparts, son petit cimetière à gauche avec les tombes recouvertes de zelliges.**

Trait de côte jusqu'à Tanger. Slimane nous lâche, Tanger nous reprend, 2 tours autour d'Asilah, le St Paul de Vence marocain, magnifique dernière cité portugaise, patchwork de bleu et de blanc. Un régal. Tanger nous demande de bien éviter la ville, m'est avis que sa Majesté ne doit pas être loin. On croise les axes et on grimpe à 5000 pieds pour traverser le détroit, « Beslamah et à la prochaine! » et on contacte Séville. Cette fois-ci pas de manœuvres militaires qui nous oblige à faire 50 kms en mer (voir les aventures de November-Mike en 2011). On passe avec Jerez. 10' d'attente au point Echo et posés à 14h15.





26 Juillet: Jerez-Cordoba



La retenue de Bornos après Arcos de la frontera



Les blés dans la plaine de Moron

### My flight from Jerez to Córdoba

I took off at 16:06 Z and flew 133 nm before landing at Córdoba at 26 juil. 2018 17:13 Z after 1 hr 6 m.

My maximum groundspeed during the flight was 134 kt and I reached a maximum altitude of 2 484 ft





**Arcos de la Frontera, accroché au bord de la falaise**

On se prépare pour la 2<sup>e</sup> étape du jour: Cordoue. Refueling laborieux parce qu'on n'a pas de numéro de TVA, même si on est une Association loi 1901 (C'est nouveau ça! En tout cas pour nous, depuis 2016) et que le pompiste refuse de nous servir si on n'en trouve pas un. On finit par truander avec l'aide du handling et lui donner celui d'un client français précédent. Petite nave de 1h20 ensuite qui va nous amener sur le Guadalquivir et ses châteaux, et 2 tours autour de Cordoue pour conclure, le pied !!!





**Gemasolar: impressionnante centrale solaire concentré à côté de Ecija**

Re-décollage à 18h (on a perdu une heure en traversant le détroit) et en passant on va voir encore des choses bien spectaculaires comme la citadelle et les églises d'Arcos de la Frontera, accrochés au bord d'une faille impressionnante, entre Jerez et Moron. Moron, grande base militaire de l'OTAN qu'on est obligés de contourner avant de repiquer vers la vallée du Guadalquivir. Et avant le fleuve, un énorme point lumineux nous attire comme des mouches: Gemasolar.





**Almodovar del Rio, sur le Guadalquivir.**

Un véritable décor de James Bond. Des milliers d'héliostats tournés vers la tour du concentrateur de plus de 100m de haut, une lueur éblouissante, à ne pas regarder trop longtemps, on tourne autour de la centrale solaire concentré à sels fondus. 20MW installés, pas loin de 200 hectares de panneaux, fascinant... Après Ecija, cap plein Nord et on rejoint le fleuve à la hauteur d'Almodovar, superbe château médiéval qui domine le la vallée et protège l'accès à Cordoue.





### **Madinat al-Zahra.**

On poursuit la vallée, pépère. Avant d'arriver à Cordoba, on monte un peu dans le relief à gauche pour aller voir Madinat al-Zahra, grande ville palatiale des Omeyyades de Cordoue et éphémère capitale au 10<sup>e</sup> siècle, qui dominait la grande ville. Plein de palais, mosquée, bains turcs, jardins, à voir absolument!!! Et vu d'en haut, architecture urbaine encore plus facile à comprendre. Du grand, du géant!





### **Cordoba, la mezquita.**

Après quelques tours, on redescend sur terre, en pratique 1000 pieds sol et on se rend à Cordoue qui est juste à côté. Contact radio au préalable avec le terrain qui nous répond que la tour va fermer mais no problema, on vient quand on veut. Bon, on va jouer les touristes comme prévu à Cordoue et admirer la mezquita, cette mosquée magnifique, horriblement défigurée pour la transformer en cathédrale, que même Charles Quint a gueulé en voyant le résultat. La médina, le mellah, la place d'armes, le pont romain sur le fleuve, les jardins de l'Alcazar, la forteresse, le tout dans l'éclairage du soir, on ne s'en lasse pas.

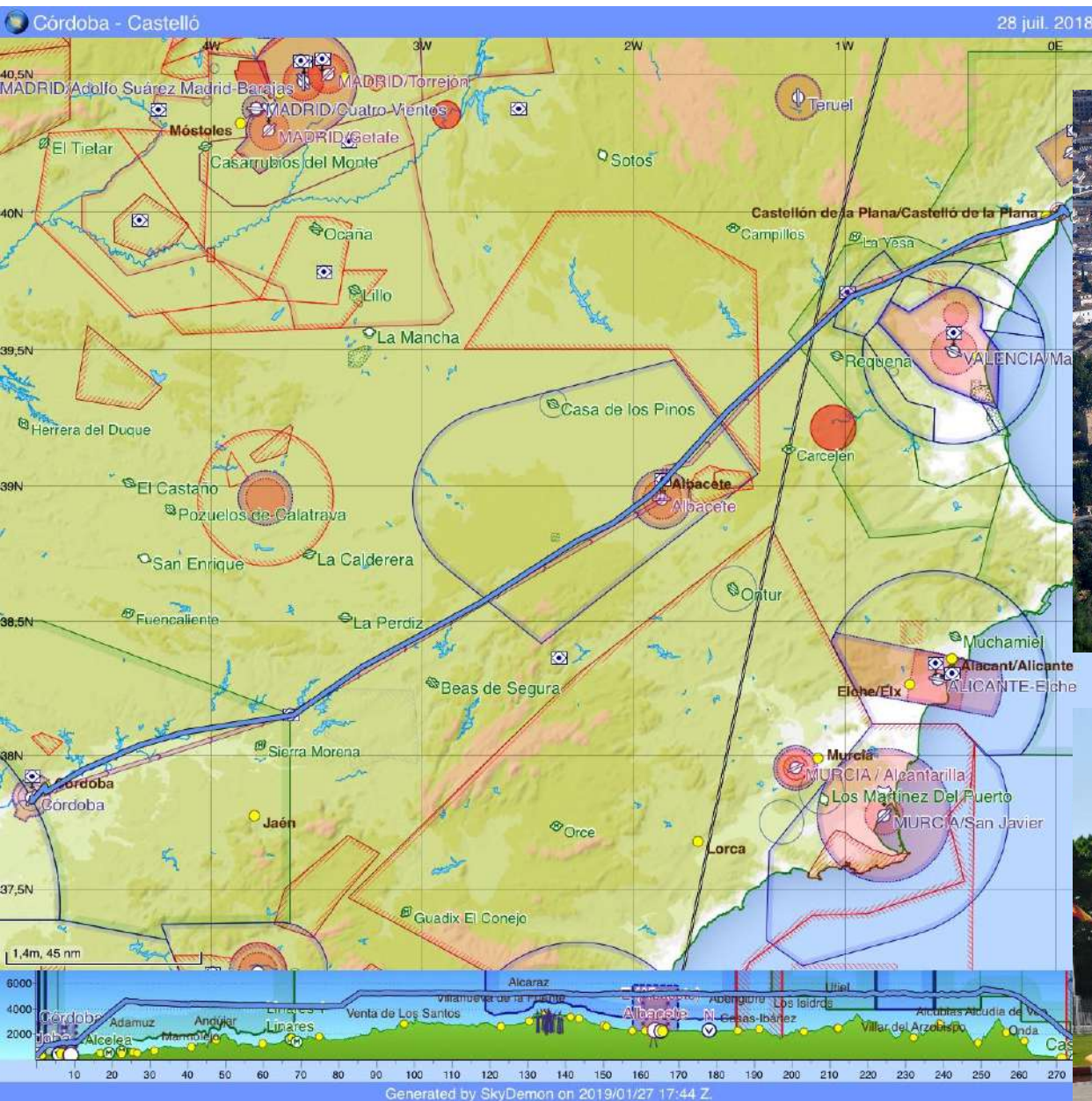




**Cordoba, la médina et le mellah.**

Mais comme il est déjà 19h passés et que j'ai déjà plus de 4h de vol dans les pattes depuis ce matin, on se dit qu'il est largement temps d'aller s'en jeter un. Plus un avion dans le circuit ni dans le ciel, plus de tour, donc verticale terrain, un peu de vent plein travers, je déclare la 24 en service, circuit nominal et posé à 19h20. On parque l'avion, trop tard pour refueler, et trop tard pour boire un coup, bistrot fermé. On réserve une piaule, et en route pour une soirée d'enfer suivie d'une journée en bas, à revoir ce qu'on vient d'admirer d'en haut.





Cordoba: la mosquée et le pont romain sur le Guadalquivir



NM à Castelló

### My flight from Córdoba to Castelló

I took off at 07:34 Z and flew 281 nm before landing at Castelló at 28 jul. 2018 09:54 Z after 2 hr 19 m.

My maximum groundspeed during the flight was 136 kt and I reached a maximum altitude of 5 535 ft





**Cordoba: une dernière tournée au petit matin.**

« Samedi 28 Juillet : Retour vers la mère patrie. Pas de vent, une chaleur sympa comparée à Ouarzazate ou à la France (!!!), décollage aux aurores ou presque, midi à Castellón, 17h à Perpignan. 5h de vol super peignards, super sympas ». Voilà le résumé que j'ai fait dans le mail récapitulatif envoyé au retour à notre Président et au CA du Club. Juste pour vous dire que ça se présente très très bien.

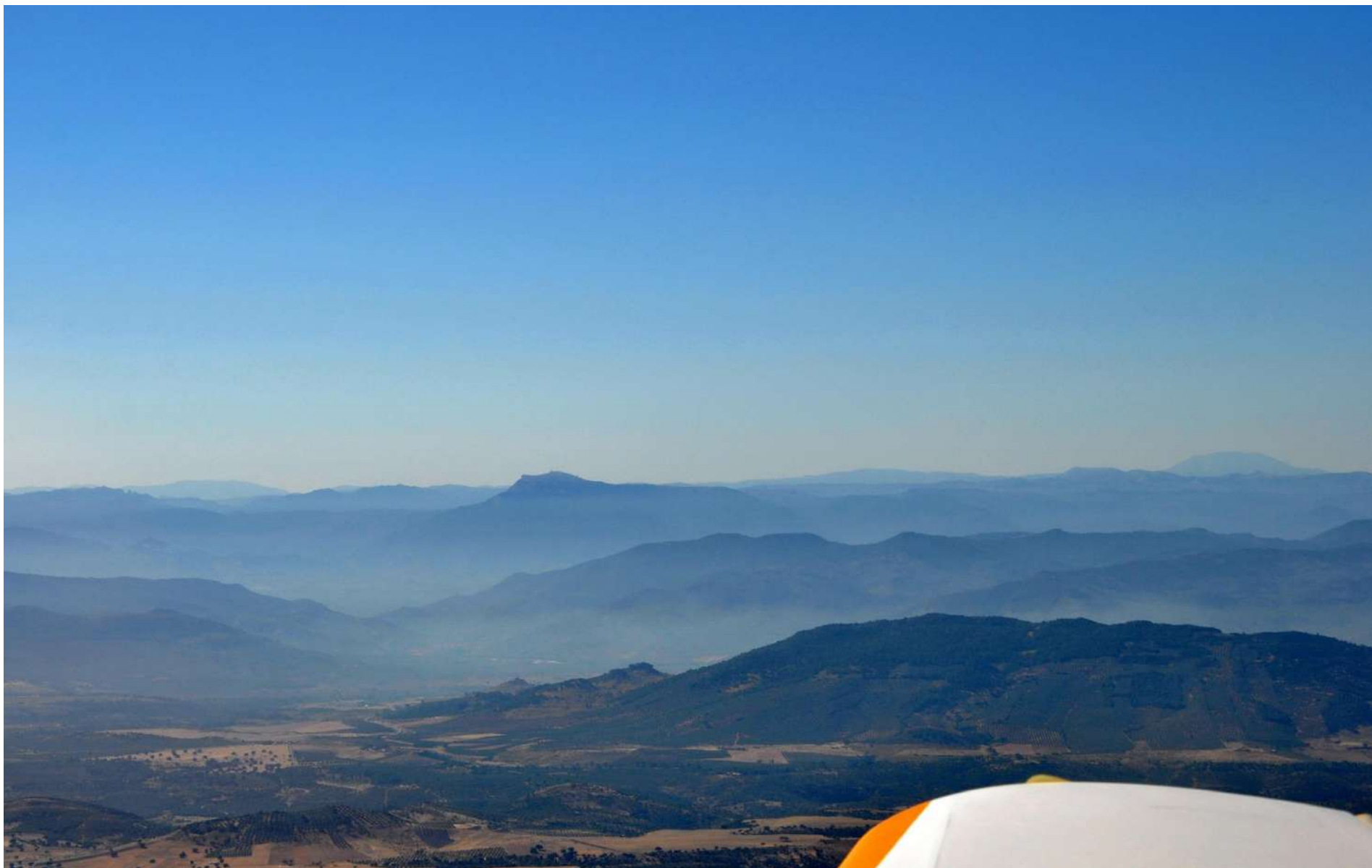




### **Et un dernier regard sur le Guadalquivir .**

Sur le terrain à 9h (avant il n'y a personne, horaire ibérique oblige...), on a commandé l'essencier qui d'ordinaire ne vient pas si tôt, terrain mort de chez mort, ça roupille en Andalousie le samedi matin. Plan de vol par téléphone, pleins faits, décollage à 9h30, dans le calme et la fraîcheur relative. 2h30 sans être secoué, une visi sup à 100, on suit le Guadalquivir pendant un temps. C'est plein de retenues, le relief s'y prête bien, et c'est super agréable.

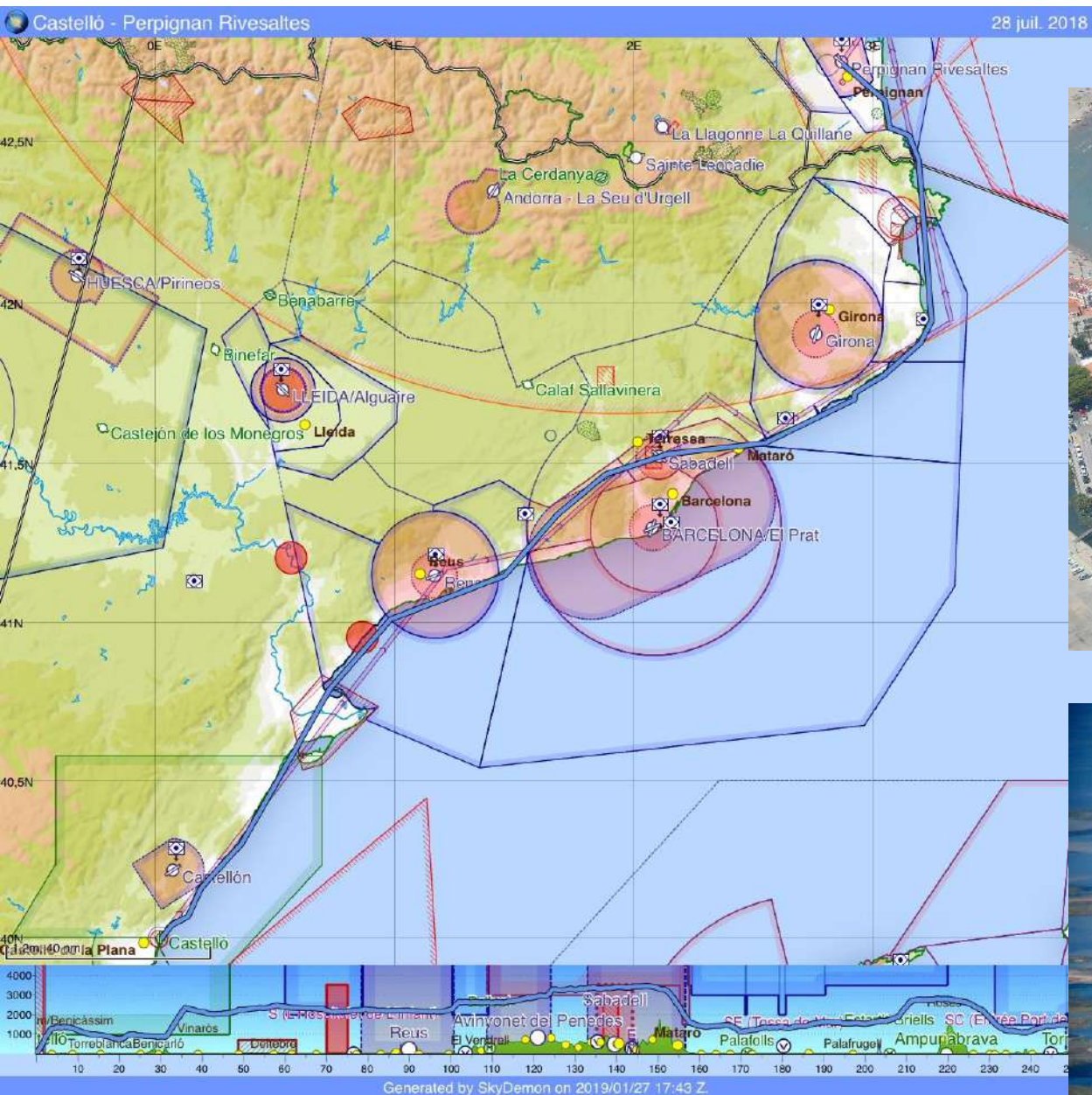




**En route pour Castellón, avant Albacete. 5500 pieds et la Sierra Nevada dans le fond.**

La Sierra Nevada au loin sur la droite, les brumes montrent qu'il fait bon mais qu'il va faire chaud. Timing optimal. Question radio, on n'est pas embêtés. Après Séville qu'on a perdu assez rapidement, contact suivant avec Albacete, base militaire, 1h15 après être partis. Albacete, rien à voir, circulez. Valence ensuite qui nous fait bien contourner leur zone, derniers contreforts avec des cluses et des combes bien verticales, là on est bien secoués dans la descente et on plonge sur Castellón. Pas de réponse à la tour, verticale terrain, pas un poil de vent, je choisis la 18. Midi, posés.





Peñíscola



Dans l'estuaire de l'Ebre

### My flight from Castelló to Perpignan Rivesaltes

I took off at 12:47 Z and flew 255 nm before landing at Perpignan Rivesaltes at 28 juil. 2018 15:01 Z after 2 hr 14 m.

My maximum groundspeed during the flight was 132 kt and I reached a maximum altitude of 3 437 ft





### Peñíscola

2h30 de repos, une petit œuf dur, une petite sieste réparatrice, et on est prêts pour le 2<sup>e</sup> vol de la journée. Conditions MTO toujours optimales, pas d'orages, pas de vent, on aura un peu de stratus bas accrochés sur la côte de temps en temps mais juste histoire de faire joli. On passe par Perpignan de façon volontaire cette fois-ci, car nous sommes attendus chez nos vieux amis R'Bati (de notre époque marocaine!) et avec qui nous allons causer du pays. Donc on va se faire la nave retour de celle faite il y a quasi 2 semaines. Ca ira plus vite au niveau description, vous n'avez qu'à vous reporter à la page 11.





### **Dans le delta de l'Ebre.**

Je viens de comparer les logs: 2h13 à l'aller, 2h14 au retour... Si ça, ça vous démontre pas la régularité et la constance du pilote, ouaf, ouaf, ouaf !!! A mon avis c'est Skydemon qui dit n'importe quoi. En ces temps de fake news généralisés, je me méfie de tout... Décollage à 14h45 en 36, je prends dans l'autre sens, il n'y a toujours pas de vent et il n'y a toujours personne. 1000 pieds mer, c'est de la promenade. Et on commence avec Peñíscola dans l'éclairage chaud du milieu d'après-midi. On montera un peu ensuite pour ne pas embêter le zoziaux qui nichent dans le delta de l'Ebro, et on continue vers Reus.





**Castillo de Tossa del Mar.**

Contournement de Barcelone par l'intérieur des terres comme d'hab, et on replonge vers la Grande Bleue dès que possible. Après Mataro, une petite visite de Tossa del Mar, magnifique forteresse sur un petit promontoire rocheux. C'est pas le tout, on est attendus pour l'apéro. Verticale VOR BAGUR et bientôt c'est la France! SIV Montpellier pour 5' et on contacte Perpignan qui nous propose une directe 31 pour aller ravitailler dans la foulée. A 17h on est au sol, à 17h30 les pleins sont faits, et à 18h30 je commence à équilibrer les niveaux.



30 Juillet: Perpignan-Chavenay



Canal de la Robine avant Narbonne



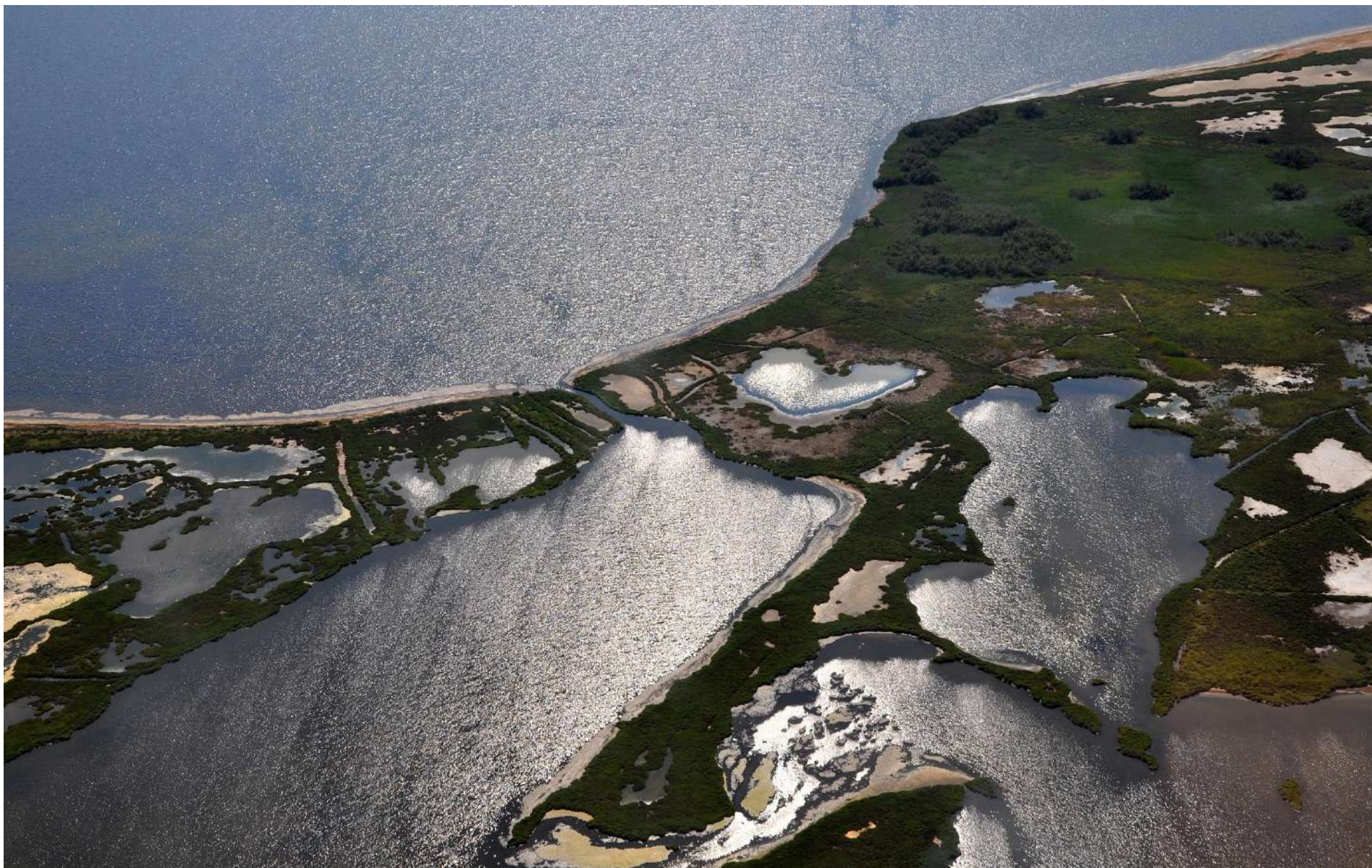
Lacs de cratère entre St Flour et le Puy de Sancy

### My flight from Perpignan Rivesaltes to Chavenay Villepreux

I took off at 08:55 Z and flew 384 nm before landing at Chavenay Villepreux at 30 juil. 2018 12:10 Z after 3 hr 15 m.

My maximum groundspeed during the flight was 136 kt and I reached a maximum altitude of 7 401 ft





### **Entre Leucate et Port-la-Nouvelle.**

Lundi 30 Juillet : retour sur Chavenay, dernier vol de ce fabuleux voyage.

« Une directe Perpignan-Chavenay, la Grande Bleue super bleue, le Massif Central complètement dégagé, la chaîne des Puys magnifique à 7000 pieds, les bidasses actifs et compréhensifs à Avord, et à 14h30 avion lavé, décapé de toute sa poussière, et prêt pour de nouvelles aventures et nous, repos pour se remettre de toutes nos émotions ». Après ce condensé pour le Président, voici les détails.





**Le viaduc de Millau sur le Tarn.**

Décollage à 11h. Grand beau temps généralisé de Perpignan à Chavenay. CAVOK, pas de vent, le Massif Central libre de toute nébulosité, c'est parti pour aller tout droit et on verra bien si on fait une escale technique ou pas. Radada jusqu'à Narbonne, Leucate, Port la Nouvelle, Narbonne et le canal du midi et après on attaque les Causses, Bédarieux à 4500 pieds, Millau à 6000, le viaduc sur le Tarn en passant, magnifique.





### **La grande retenue sur la Truyère avant Saint-Flour**

La Chaine des Puy. Une des navigations préférées de Christine qui adore la douceur des reliefs et des couleurs du paysage. Alors quand en plus c'est dans l'azur quasi-total et zéro turbulence, elle est proche de son nirvana aéronautique. Le Puy Mary à gauche, Saint-Flour à droite, on monte à 7500 pieds pour passer au-dessus du Puy de Sancy.





### Lac Pavin.

Le lac Pavin d'abord et les autres lacs de cratère avec leur bleu profond, ensuite Super Besse et ses remontées mécaniques à l'arrêt, quelques parapentes qui batifolent 1000 pieds en dessous de nous et qui jouent avec le relief. Verticale le Puy de Sancy et on redescend sur le Mont-Dore. Le Puy de Dôme à droite. Montluçon, St Amand-Montrond, le centre géographique de la France, et on descend sur Bourges. Avord qui nous autorise gentiment à passer tout droit.





**Puy de Sancy. Ah! c'est plus vert que le Tichka, c'est sûr!**

On en profite pour touristiser localement, et hop la maison de Jacques-Cœur et la cathédrale de Bourges, impeccable. La Sologne, la Loire qu'on traverse à Sully, très beau château, on passe à côté de St Denis de l'Hôtel, ma 1<sup>ère</sup> nave solo, je verse une larme, c'était il y a 33 ans... Et voilà, c'est terminé ou presque. Etampes, Chevreuse, Chavenay, y a personne ou presque, on est en semaine.

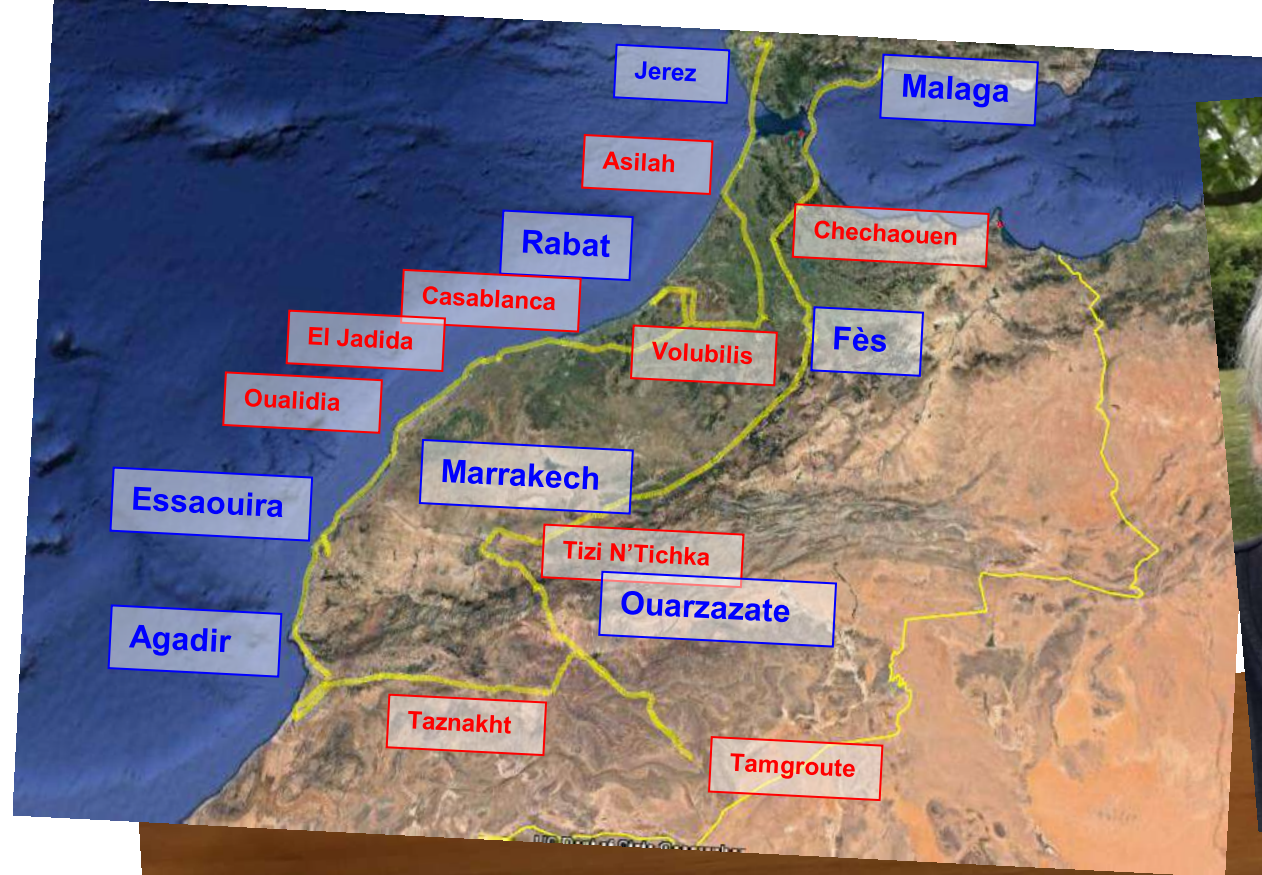




**« Eagle has landed » à Ouarzazate le 21 Juillet à 10h. Exactement 49 ans après le petit pas historique d'Amstrong.**

On se pose à 14h, on lave l'avion, et on va éponger notre chagrin de la fin de cette merveilleuse épopée en torchant une bouteille de Champ' que j'avais mise au frais en prévision, c'est ça aussi la préparation d'un voyage réussi et vous pouvez compter sur moi pour ce genre de détail conclusif... Epopée disais-je, 10<sup>e</sup> au Maroc, et prêt pour une 11<sup>e</sup> bien entendu. En 2020 avec d'autres avions du Club ? Et pourquoi pas ? Y a un challenge!





70

| Date     | Equipier - Crew |                   | Lieu - Place        |                    | Heures - Times      |                    | Heures de Vol<br>Hour of flight | Nature du Vol<br>Nature of flight | Carburant - Fuel    |                     | Huile - Oil         |                    | Incidents - Observations éventuelles<br>Incidents - Observations, if any | Signature<br>du commandant de bord<br>Signature of person<br>in charge | Dossier<br>Custom |
|----------|-----------------|-------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--|--|-------------------|
|          | Noms<br>Names   | Fonction<br>Dates | Départ<br>Departure | Arrivée<br>Arrival | Départ<br>Departure | Arrivée<br>Arrival |                                 |                                   | Quantité / Quantity | Quantité / Quantity | Départ<br>Departure | Arrivée<br>Arrival |  |  |                   |
| 13/07/18 |                 |                   |                     |                    |                     |                    |                                 |                                   |                     |                     |                     |                    |  |  |                   |
| 13/07/18 | PABQUETTE       | D                 | LFPK                | LFDK               | 11 <sup>00</sup>    | 13 <sup>25</sup>   | 2 <sup>25</sup>                 | NAV                               | 512L                | -                   | 1L                  | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 15/07/18 | PABQUETTE       | P                 | LFDK                | LFDZ               | 09 <sup>30</sup>    | 11 <sup>20</sup>   | 2 <sup>20</sup>                 | NAV                               | 85L                 | -                   | -                   | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 15/07/18 | PABQUETTE       | P                 | LFDZ                | LFDP               | 11 <sup>55</sup>    | 12 <sup>25</sup>   | 0 <sup>30</sup>                 | NAV                               | -                   | 86L                 | -                   | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 15/07/18 | PABQUETTE       | P                 | LFDP                | LECN               | 16 <sup>30</sup>    | 17 <sup>00</sup>   | 2 <sup>30</sup>                 | NAV                               | -                   | 89L                 | -                   | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 16/07/18 | PABQUETTE       | D                 | LECN                | LEBG               | 10 <sup>40</sup>    | 14 <sup>05</sup>   | 3 <sup>25</sup>                 | NAV                               | -                   | 123L                | -                   | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 17/07/18 | PABQUETTE       | P                 | LEBG                | GDFE               | 8 <sup>30</sup>     | 10 <sup>50</sup>   | 2 <sup>20</sup>                 | NAV                               | -                   | 73L                 | 1L                  | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 17/07/18 | PABQUETTE       | D                 | GDFE                | GDMX               | 9 <sup>10</sup>     | 11 <sup>25</sup>   | 2 <sup>15</sup>                 | NAV                               | -                   | 66L                 | 1L                  | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 21/07/18 | PABQUETTE       | P                 | GDMX                | GDMZ               | 7 <sup>35</sup>     | 10 <sup>00</sup>   | 2 <sup>25</sup>                 | NAV                               | -                   | 72L                 | -                   | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 22/07/18 | PABQUETTE       | D                 | GDMZ                | GDMO               | 10 <sup>00</sup>    | 11 <sup>40</sup>   | 1 <sup>40</sup>                 | NAV                               | -                   | 49L                 | -                   | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 22/07/18 | PABQUETTE       | P                 | GDMO                | GDMO               | 13 <sup>20</sup>    | 15 <sup>10</sup>   | 0 <sup>40</sup>                 | LOCAL                             | -                   | -                   | -                   | -                  | RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 23/07/18 | PABQUETTE       | D                 | GDMO                | GDMO               | 14 <sup>20</sup>    | 15 <sup>30</sup>   | 1 <sup>10</sup>                 | NAV                               | -                   | 55L                 | 1L                  | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 25/07/18 | PABQUETTE       | P                 | GDMO                | GDMO               | 10 <sup>20</sup>    | 12 <sup>40</sup>   | 3 <sup>10</sup>                 | NAV                               | -                   | 118L                | -                   | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 26/07/18 | PABQUETTE       | P                 | GDMO                | LEBR               | 11 <sup>20</sup>    | 14 <sup>10</sup>   | 2 <sup>50</sup>                 | NAV                               | -                   | 98L                 | 1L                  | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 26/07/18 | PABQUETTE       | P                 | LEBR                | LEBA               | 18 <sup>20</sup>    | 19 <sup>20</sup>   | 1 <sup>20</sup>                 | NAV                               | -                   | -                   | -                   | -                  | RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 28/07/18 | PABQUETTE       | P                 | LEBA                | LECN               | 9 <sup>30</sup>     | 12 <sup>00</sup>   | 2 <sup>30</sup>                 | NAV                               | 44L                 | 20L                 | -                   | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 28/07/18 | PABQUETTE       | P                 | LECN                | LFPK               | 16 <sup>45</sup>    | 17 <sup>10</sup>   | 2 <sup>25</sup>                 | NAV                               | 86L                 | -                   | -                   | -                  | Plein Complet - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |
| 29/07/18 | PABQUETTE       | P                 | LFPK                | LFPK               |                     | 14 <sup>10</sup>   | 3 <sup>25</sup>                 | NAV                               | -                   | -                   | 1L                  | -                  | - RAS  | <i>[Signature]</i>   |                   |

Les 10 jours de navigation au Maroc

Un coup de Champ' à l'arrivée

Le Carnet de Route de November-Mike

et ...



ANNÉE 2018

| DATE  | AÉRONEF |                 | FONCTION À BORD | NATURE DU VOL         | MEMBRE D'ÉQUIPAGE |      | PILOTE MONOMOTEUR |              |        |              |  |  |
|-------|---------|-----------------|-----------------|-----------------------|-------------------|------|-------------------|--------------|--------|--------------|--|--|
|       | TYPE    | IMMATRICULATION |                 |                       | JOUR              | NUIT | JOUR              |              | NUIT   |              |  |  |
|       |         |                 |                 |                       |                   |      | Double            | Coté de bord | Double | Coté de bord |  |  |
| 15/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Les Isles - Biscaia - |                   |      | 79,37             | 2244,58      |        |              |  |  |
| 16/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Isles - Biscaia       |                   |      | 1,46              |              |        |              |  |  |
| 17/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Biscaia - Bayan       |                   |      | 0,20              |              |        |              |  |  |
| 17/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Bayan - Chavenay      |                   |      |                   | 1,07         |        |              |  |  |
| 30/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Dinard - Jersey       |                   |      |                   | 2,25         |        |              |  |  |
| 1/7   | DR400   | F-GOAF          |                 | Jersey - Cherbourg    |                   |      |                   | 0,55         |        |              |  |  |
| 13/7  | DR400   | F-GOAF          |                 | Chavenay - Souillac   |                   |      |                   | 0,55         |        |              |  |  |
| 15/7  | DR400   | F-GOAF          |                 | Souillac - Lezignan   |                   |      |                   | 2,25         |        |              |  |  |
| 15/7  | DR400   | F-GOAF          |                 | Lezignan - Perpignan  |                   |      |                   | 2,20         |        |              |  |  |
| 15/7  | DR400   | F-GOAF          |                 | Perpignan - Castellan |                   |      |                   | 0,30         |        |              |  |  |
| 16/7  | DR400   | F-GOAF          |                 | Castellan - Palaga    |                   |      |                   | 2,30         |        |              |  |  |
| 17/7  | DR400   | F-GOAF          |                 | Palaga - Fos          |                   |      |                   | 3,25         |        |              |  |  |
| 17/7  | DR400   | F-GOAF          |                 | Fos - Biscarosse      |                   |      |                   | 2,20         |        |              |  |  |
| 17/7  | DR400   | F-GOAF          |                 |                       |                   |      |                   | 2,15         |        |              |  |  |
|       |         |                 |                 |                       |                   |      | 80,07             | 2279,52      |        |              |  |  |

| PILOTE MULTIMOTEURS |              |           |        |              |           | VOLS AUX INSTRUMENTS (1) |        | SIMULATION | ANNIVERSAIRE I.F.R. | OBSERVATIONS ET VISA DE L'AUTORITÉ HABILITÉE OU DE L'INSTRUCTEUR   |
|---------------------|--------------|-----------|--------|--------------|-----------|--------------------------|--------|------------|---------------------|--|
| JOUR                |              |           | NUIT   |              |           | Double                   | Pilote |            |                     |  |
| Double              | Coté de bord | Co-pilote | Double | Coté de bord | Co-pilote | Double                   | Pilote |            |                     |  |
|                     |              |           |        |              |           |                          |        |            |                     | <p>AQUITAINE HYDRAVIONS<br/>Attaché Régional<br/>Henri GUILLAUMET<br/>Aviation Jodel<br/>49600 BISCARROSSE<br/>Tel 06 98 92 41 64</p> <p><b>Aérodrome de DINARD</b></p> <p>Jersey AERO CLUB</p> <p>Edeis Aéroport Cherbourg-Maupertus<br/>Aéroport de Cherbourg Maupertus<br/>7 rue Jean Mermoz<br/>50330 GONNEVILLE<br/>Siret : 514 683 838 00015</p> <p>TRANSDÉV AÉROPORT PERPIGNAN TRAFIC<br/>Avenue Maurice Bellin 66000 PERPIGNAN<br/>Opération perpiignandev@aerofr.fr<br/>Tel : +33 4 68 82 06 79 Fax : +33 4 68 81 34 99</p> <p><b>AÉRODROME DE SOULAC</b><br/>LA RUNDE - LFR - VHF 118.45 MHz<br/>33780 SOULAC SUR MER<br/>Tel. 05 58 09 86 16</p> <p>CONTRÔLE LOCAL<br/>Aéroport<br/>191-3000<br/>FLA</p>  |
|                     |              |           |        |              |           |                          |        |            |                     | <p>André Papad - Biscarosse - Jersey - Pilot<br/>Hydravion 211 P. H. A. (06 98 92 41 64)<br/>Christian Suzy - Pilot - Ascension - Toucan<br/>Le Fin Voyage - Biscarosse - Saintes - Chavenay<br/>Christine &amp; P. Bichler - P. H. A. - Toucan<br/>Tour de Colombie - Fin Voyage - Biscarosse<br/>Voyage au MAROC - CHRISTINE<br/>Pascal - Villeneuve - Pilot - Biscarosse - Goussier<br/>Abby - Biscarosse<br/>Collette - Biscarosse - Costa Brava - Biscarosse<br/>Coste - Pilot - Biscarosse - Cathay - Almeria - Biscarosse<br/>S. Boulier - Biscarosse (1) - Chavenay - Biscarosse<br/>J. Franck - Rouen Atlas - Goussier - Biscarosse</p> <p>(1) Ces heures sont comprises dans les heures de vol PILOTE.</p> |

ANNÉE 2018

| DATE  | AÉRONEF |                 | FONCTION À BORD | NATURE DU VOL         | MEMBRE D'ÉQUIPAGE |      | PILOTE MONOMOTEUR |              |        |              |  |  |
|-------|---------|-----------------|-----------------|-----------------------|-------------------|------|-------------------|--------------|--------|--------------|--|--|
|       | TYPE    | IMMATRICULATION |                 |                       | JOUR              | NUIT | JOUR              |              | NUIT   |              |  |  |
|       |         |                 |                 |                       |                   |      | Double            | Coté de bord | Double | Coté de bord |  |  |
| 21/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Marrakech - Agadir    |                   |      | 80,07             | 2267,52      |        |              |  |  |
| 22/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Agadir - Agadir       |                   |      |                   | 2,25         |        |              |  |  |
| 22/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Agadir - Isal         |                   |      |                   | 1,40         |        |              |  |  |
| 23/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Agadir - Essaouira    |                   |      |                   | 0,40         |        |              |  |  |
| 25/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Essaouira - Rabat     |                   |      |                   | 1,10         |        |              |  |  |
| 26/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Rabat - Jerez         |                   |      |                   | 3,10         |        |              |  |  |
| 26/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Jerez - Cordoba       |                   |      |                   | 2,50         |        |              |  |  |
| 27/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Cordoba - Castellan   |                   |      |                   | 1,20         |        |              |  |  |
| 28/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Castellan - Perpignan |                   |      |                   | 2,30         |        |              |  |  |
| 28/01 | DR400   | F-GOAF          |                 | Perpignan - Chavenay  |                   |      |                   | 2,25         |        |              |  |  |
| 28/01 | DR400   | F-GOAF          |                 |                       |                   |      |                   | 3,25         |        |              |  |  |
| 14/08 | DR400   | F-GOAF          |                 | Chavenay - Colmar     |                   |      |                   |              |        |              |  |  |
| 15/08 | DR400   | F-GOAF          |                 | Colmar - Bénévol      |                   |      |                   | 2,36         |        |              |  |  |
|       |         |                 |                 |                       |                   |      | 80,07             | 2295,28      |        |              |  |  |

Total général des heures de vol comme pilote : 2875 heures 35 minutes.

Totaux à reporter :

| PILOTE MULTIMOTEURS |              |           |        |              |           | VOLS AUX INSTRUMENTS (1) |        | SIMULATION | ANNIVERSAIRE I.F.R. | OBSERVATIONS ET VISA DE L'AUTORITÉ HABILITÉE OU DE L'INSTRUCTEUR   |
|---------------------|--------------|-----------|--------|--------------|-----------|--------------------------|--------|------------|---------------------|--|
| JOUR                |              |           | NUIT   |              |           | Double                   | Pilote |            |                     |  |
| Double              | Coté de bord | Co-pilote | Double | Coté de bord | Co-pilote | Double                   | Pilote |            |                     |  |
|                     |              |           |        |              |           |                          |        |            |                     | <p>Aéroport Essaouira Mogador - CLA</p> <p>TRANSDÉV AÉROPORT PERPIGNAN TRAFIC<br/>Avenue Maurice Bellin 66000 PERPIGNAN<br/>Opération perpiignandev@aerofr.fr<br/>Tel : +33 4 68 82 06 79 Fax : +33 4 68 81 34 99</p> <p>AÉRODROME DE CASTELLON<br/>LECN<br/>OPÉRATIONS</p>  |
|                     |              |           |        |              |           |                          |        |            |                     | <p>Liège - Air Belles - Pilot - Biscarosse<br/>Essaouira - Talcahuano - Biscarosse<br/>Toulon - Toulon - Biscarosse - OVC - Biscarosse<br/>S. Bichler - Cap Sici - Essaouira - Biscarosse<br/>S. Bichler - El Tadjara - Agadir - Biscarosse<br/>Biscarosse - Talcahuano - Biscarosse - Cap Sici<br/>5+ Accus - Biscarosse - Almatov - Biscarosse - Cap Sici<br/>Cordoba - Biscarosse<br/>Biscarosse - Costa Brava - Biscarosse<br/>Narbonne - Chavenay - Biscarosse<br/>Fin du Voyage au Maroc - Biscarosse<br/>Voyage au Maroc - Chavenay - Biscarosse<br/>Festivals - Biscarosse - Biscarosse - Biscarosse<br/>et Bénévol Bénévol!</p> <p>(1) Ces heures sont comprises dans les heures de vol PILOTE.</p> |

... un Carnet de Vol farci de coups de tampon souvenir !





Anfa, 2000



Agadir, 2006



Sabadell, 1995

**1995-2018 :  
10 Voyages au Maroc**



Essaouira, 2005



Rabat, 1995

Une petite rétrospective:  
De la 1<sup>ère</sup> avec les amis Wartel, et 9 éditions à 2 jusqu'à celle d'aujourd'hui.  
- 8 avec Victor-Zoulou  
- 2 avec November-Mike



Rabat, 1999



Malaga, 2018



Ouarzazate, 2003



Fès, 2011



Rabat, 2000



Cordoba, 2011

Ouarzazate, 2003



Agadir, 2003



Perpignan, 2006



Marrakech, 2005



Fès, 2006



Agadir, 2010





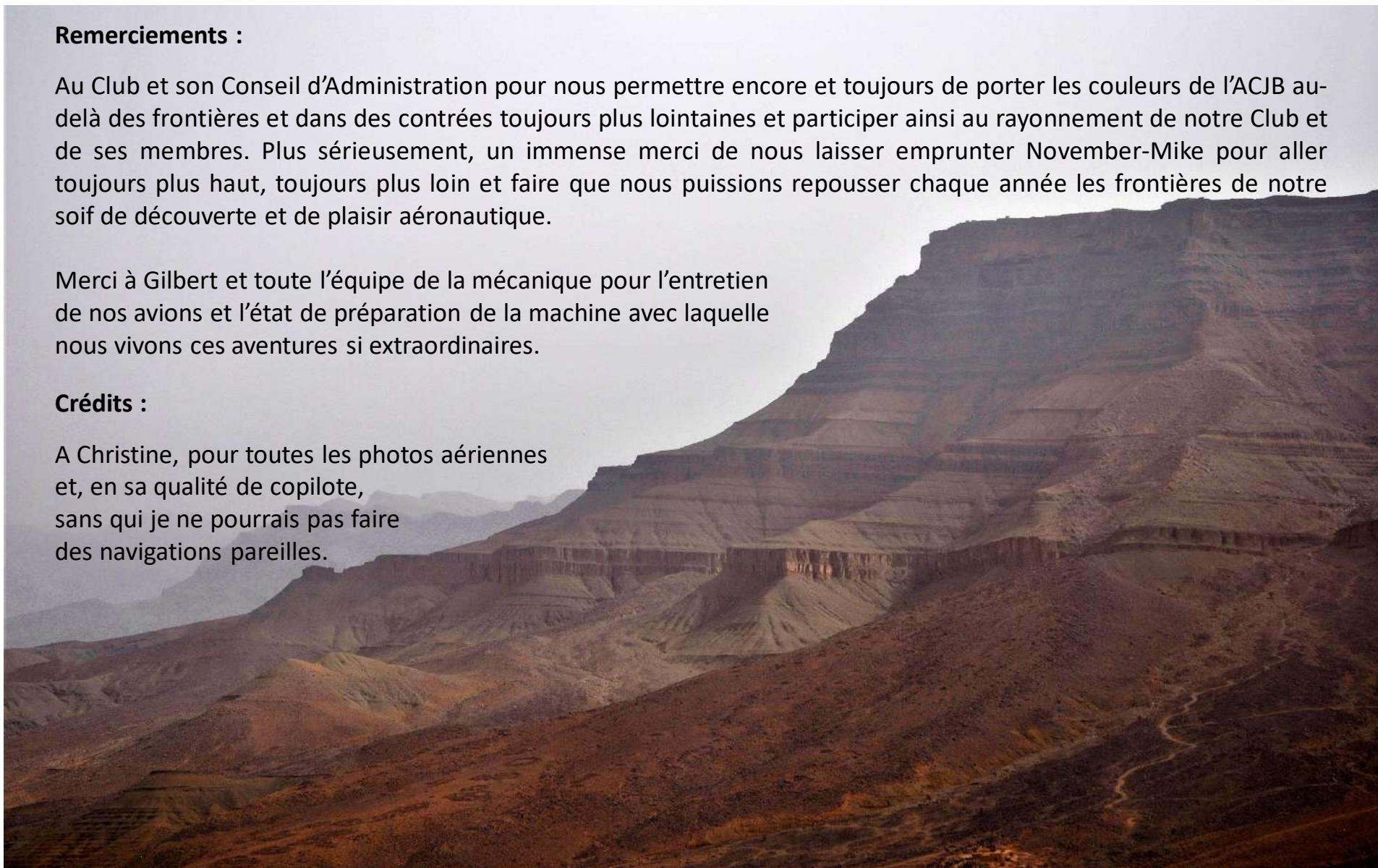
### **Remerciements :**

Au Club et son Conseil d'Administration pour nous permettre encore et toujours de porter les couleurs de l'ACJB au-delà des frontières et dans des contrées toujours plus lointaines et participer ainsi au rayonnement de notre Club et de ses membres. Plus sérieusement, un immense merci de nous laisser emprunter November-Mike pour aller toujours plus haut, toujours plus loin et faire que nous puissions repousser chaque année les frontières de notre soif de découverte et de plaisir aéronautique.

Merci à Gilbert et toute l'équipe de la mécanique pour l'entretien de nos avions et l'état de préparation de la machine avec laquelle nous vivons ces aventures si extraordinaires.

### **Crédits :**

A Christine, pour toutes les photos aériennes et, en sa qualité de copilote, sans qui je ne pourrais pas faire des navigations pareilles.



21 Juillet, 9h45. Le Jbel Kissan dans le petit matin.