



Voyage en Espagne
et au Portugal
du 29 juillet
au 06 aout 2017

Rallye avec les deux PA28 F-GVAZ et F-HKTB

Distance : 1660 nm

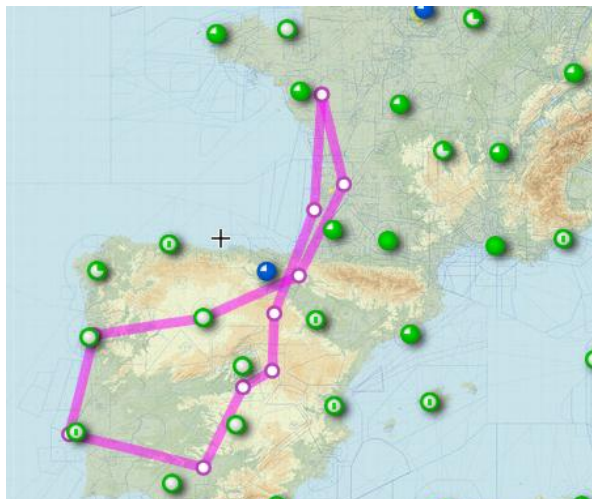
Durée : 20 heures

Participants :

Pilotes dans TB : Annick Bonamy, Philippe Cailleau, Xavier Manceau

Passagère (et photographe officielle) dans TB : Françoise Manceau

Pilotes dans AZ : Pascale Bigot, Nadine Paucod, Jean-Michel Paucod



Objectif du voyage :

Lisbonne

Mercredi 26 juillet : dernière réunion de préparation et analyse de la météo pour le jour du départ

Pour le départ prévu samedi 29, un passage nuageux est annoncé avec dégagement des nuages en fin de matinée sur Cholet avec beau temps dans le sud.

Pour une fois, cela s'annonce bien, rendez-vous donc samedi vers 9h30 du matin.

Le vendredi 28 en fin de journée, deux volontaires préparent les avions (nettoyage, plein d'huile et check des caisses de matériel, gilets jaunes, housse de protection ...).

Samedi 29 juillet matin : Cholet LFOU - Libourne LFDI

Pilote AZ : Pascale

Pilote TB : Philippe

Le passage nuageux a du retard ; les nuages continuent de s'accumuler plutôt que de se dégager mais il fait beau à destination. VX en tour de piste annonce 600 à 800 pieds de plafond et bouché au sud. Quelques METAR et TEMSI plus tard et sur les conseils avisés de "Fred le routeur", nous décidons de partir non pas vers le sud mais vers l'est, Thouars, Poitiers, où le plafond est plus haut et où on évite les reliefs.

Départ donc à 11h, avec 600 pieds de plafond, nous mettons le cap sur les zones claires de l'horizon et progressivement le plafond remonte. Vers Bressuire le ciel est suffisamment dégagé pour reprendre un cap sud vers notre destination.

Arrivée à Libourne par un grand ciel bleu.

Les pleins, pique-nique, météo et plans de vol par téléphone pour destination Pampelune.

Samedi 29 juillet après-midi : Libourne LFDI - Pampelune LEPP

Pilote AZ : Nadine

Pilote TB : Annick

Beau temps sur tout le parcours et à l'arrivée, on peut envisager une directe par dessus les Pyrénées, point frontière BEGUY. Avant la frontière, plusieurs zones sont militaires, les SIV nous informent de leur activité. Les navigateurs d'AZ et TB vérifient les zones sur les cartes et adaptent la route à suivre. On se distrait en écoutant à la radio les avions égarés dans les zones se faire rappeler à l'ordre par les SIV.

A l'approche des Pyrénées, quelques nuages bas côté Biarritz mais la vue est dégagée devant et sur la gauche. Le passage se fait à 5 000 pieds, déjà on aperçoit Pampelune et nous passons en communication en anglais. Lors de la descente sur Pampelune nous rencontrons les premiers rapaces. Il y en aura régulièrement sur l'Espagne et parfois à des altitudes très élevées. Vigilance, tout le monde regarde dehors. Arrivée à Pampelune : AZ et TB seuls dans le circuit, beau temps et chaleur.

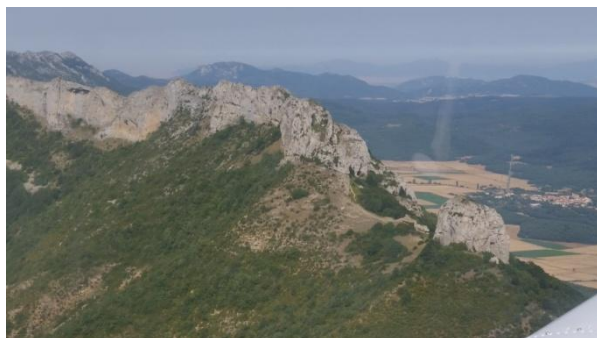
Les pleins à l'arrivée, les housses sur les avions et direction la sortie où la première chose à faire est de demander comment on retourne aux avions le lendemain.

Taxi pour la ville, hôtel, bière, préparation de la navigation et des plans de vol pour le lendemain, visite touristique et restaurant. Ce sera le programme des jours suivants, plus ou moins dans l'ordre.

Dimanche 30 juillet matin : Pampelune LEPP - Valladolid LEVD

Pilote AZ : Jean-Michel

Pilote TB : Xavier



Après les formalités d'usage, dépôt des plans de vols, paiement des diverses taxes et contrôle des bagages et passeports, nous décollons par très beau temps pour un vol entre et sur les montagnes, puis sur les plaines arides vers Valladolid. Plus de vautours en l'air que de contacts radio avec Madrid. Nous survolons les premiers méandres du fleuve Douro que nous retrouverons à Porto.

Arrivée à Valladolid : sous un soleil radieux, AZ et TB seuls dans le circuit.

Pause casse-croute à la cafétéria et préparation de la navigation de l'après midi vers Vilar de Luz (Porto).

Dimanche 30 juillet après midi : Valladolid LEVD - Vilar de Luz (Porto) LPVL

Pilote AZ : Pascale

Pilote TB : Philippe



Vol très agité par la convection (les pompes) et un vent de face sur le relief. Le temps à l'arrivée est annoncé avec de fortes rafales de vent à 30 kt en fin d'après-midi sur la côte, par contre bien dans l'axe de la piste, il y a donc un peu d'appréhension pour l'arrivée. Malgré les turbulences, le vol se passe bien, les changements de fréquences bien annoncés et sous les ailes, les lacs et les chaînes de montagne défilent. Arrivée sur le Portugal : nous survolons les collines calcinées et nous pouvons même sentir l'odeur de brûlé. Lisbonne nous annonce un vent de 14 kt à l'arrivée, dans l'axe de la piste ; cela s'annonce donc bien, nous n'aurons pas les rafales annoncées dans le TAF long. Nous passons avec Porto qui nous demande de descendre à 1 000 pieds sol pour rejoindre les points d'entrée de Vilar de Luz. Nous apercevons le terrain au sommet d'une colline lorsque nous passons la dernière crête et changeons pour la fréquence du terrain en auto-information. C'est en courte finale seulement que nous découvrons des parachutes qui s'ouvrent au dessus du terrain. Personne ne nous a avertis de l'activité, grosse surprise et petite frayeur rétrospective ; nous dégageons sur le parking de droite pendant que les parachutistes atterrissent à l'autre bout du terrain à gauche.

Après l'atterrissage du dernier parachutiste, nous rejoignons le parking principal ; en arrivant, l'équipage d'AZ ressent des vibrations et une difficulté à diriger l'avion au palonnier, signe caractéristique d'un pneu crevé. A la descente de l'avion, nous constatons effectivement que la roue droite est complètement dégonflée.

Par chance, sur le terrain, une société de maintenance, agréée Cessna, a en stock les mêmes pneus. La réparation sera donc possible.

Lundi 31 Juillet

Journée touristique pour la visite de Porto pour les uns et réparation de roue pour d'autres.

La cause de la crevaison n'est pas vraiment élucidée, mais le pneu, très déformé par le roulage doit être changé.

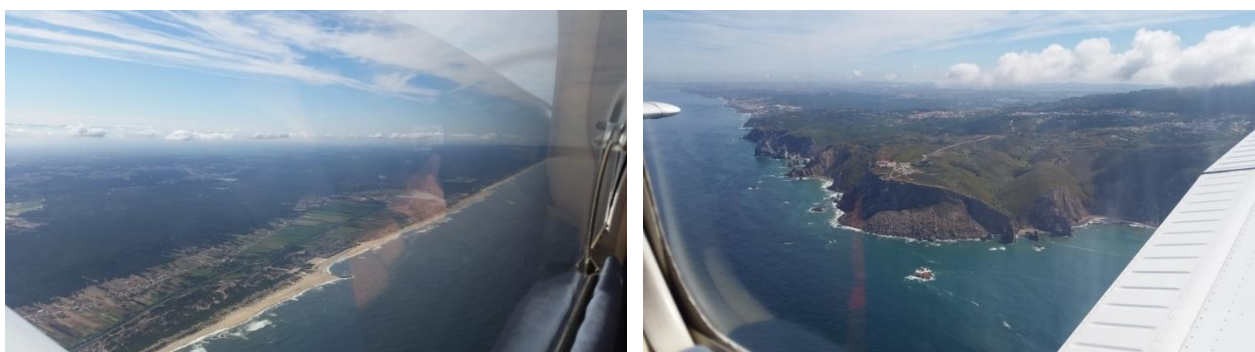
L'après-midi le groupe se retrouve pour la visite de porto.



Mardi 1er août : Vilar de Luz LPVL - Cascais (Lisbonne) LPCS

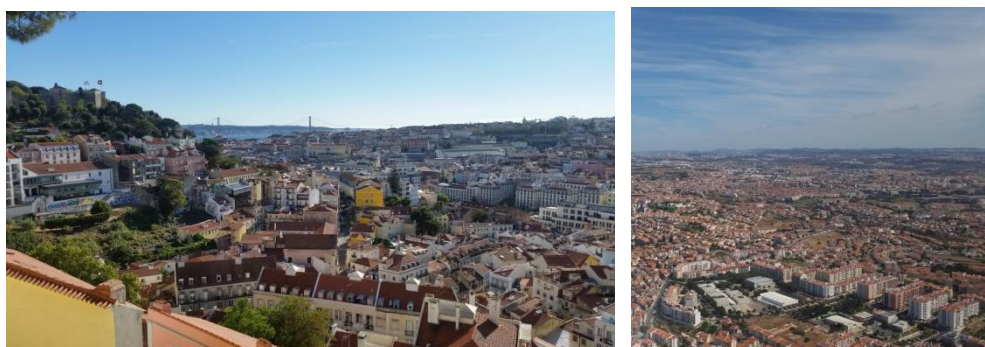
Pilote AZ : Jean-Michel

Pilote TB : Annick



Dépôt des plans de vol par téléphone auprès de Porto et après la préparation des avions, décollage par temps calme. Nous avons préparé notre vol scrupuleusement, les fréquences et les points de passage obligatoires. Après le décollage, à notre grande surprise, Porto nous propose de rejoindre la côte en suivant le Douro. Nous leur répondons que dans ce cas nous aurons une vue magnifique sur Porto et le Douro. "C'est bien l'idée", nous répond le contrôleur, qui avait manifestement envie que nous gardions un bon souvenir de notre passage. Ensuite nous descendons sur Lisbonne en suivant les plages infinies. Les zones militaires ne sont pas actives, nous pouvons donc longer le littoral. Nous passons d'aéroport en aéroport et nous devons nous annoncer régulièrement aux points de contrôle demandés, souvent des villages ou des villes sur la côte, effervescence garantie dans l'avion à la recherche des points sur la carte. En approchant de Lisbonne, la côte devient falaise. Changement d'ambiance à l'approche de la capitale, beaucoup de trafics et des contrôleurs qui parlent très vite. Nous contournons la pointe de Sintra par la côte ; AZ est autorisé à effectuer une base directe en passant par Bravo. TB devra passer par Alpha. Néanmoins, bonnes conditions à l'arrivée, pas de turbulence et vent dans l'axe. Après les pleins, immobilisation des avions sur le parking, bière et restaurant sur le terrain. Après les taxis de Porto, nous testons Uber pour aller de Cascais à Lisbonne.

Visite des points hauts de Lisbonne l'après-midi.



Mercredi 2 août

Visite du Palais de la Pena et de ses jardins.

Préparation des navigations du lendemain. Changement de programme : compte tenu du décalage horaire du Portugal et de la fermeture de l'aérodrome de Cordoue à 15h locale, l'étape de Portimao est annulée pour faire une directe de Cascais à Cordoue.

Jeudi 3 août : Cascais LPCS - Cordoue LEBA

Pilote AZ : Jean-Michel

Pilote TB : Xavier



Arrivée à l'ouverture administrative de l'aérodrome de Cascais pour les plans de vol et le paiement des taxes (nous avons pu éviter le handling qui n'est pas obligatoire !).

A la demande de mise en route, le contrôleur ne nous l'autorise pas : nous avons déposé un plan de vol VFR mais les conditions sur le terrain sont IFR. Il y a bien quelques nuages épars à 800 pieds mais il fait beau, rien à voir avec le départ de Cholet. Nous patientons sans comprendre. L'aérodrome est étrangement calme, pas un mouvement d'avion. Enfin, quand la base des nuages est remontée vers 1200 pieds, on nous autorise la mise en route, et d'un seul coup des avions de tourisme arrivent de toute part.

Après le décollage, le contrôle nous demande de suivre les "tunnels" VFR de sortie en restant sous 1 000 ft. Belle vue sur Lisbonne et l'embouchure du Tage que nous retrouverons plus tard en Espagne.

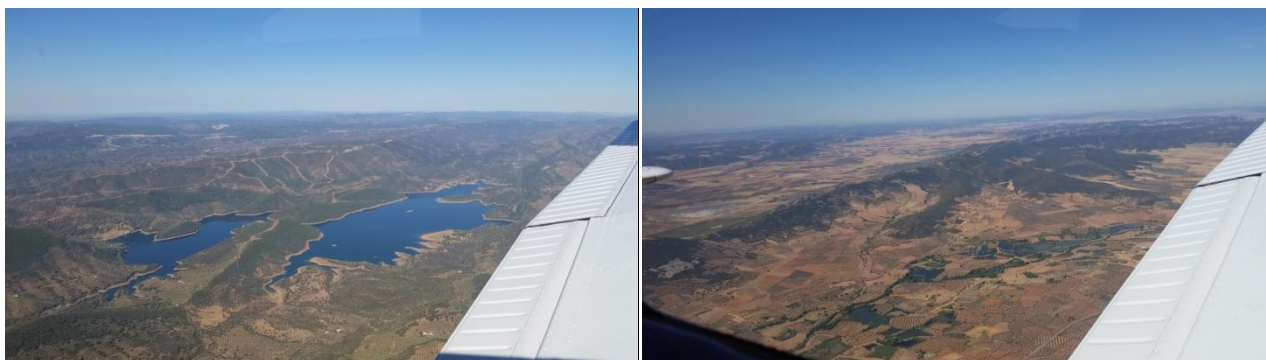
Ensuite direction Est vers Cordoue. Nous survolons le lac d'Alqueva, un des plus grands lacs de barrage d'Europe, qui a des airs de lac Powell aux Etats Unis. Avant l'arrivée au point frontière, le contrôleur nous informe que notre route traverse des zones militaires et que nous avons l'autorisation de passer si nous restons sous 2 000 ft. Nous survolons donc un paysage des collines avec des sommets à 2000 ft en suivant les vallées qui sont orientées Est, nous sommes à 1000 pieds sol. AZ et TB voyagent ensemble en gardant le contact visuel pour la première fois. Le paysage est de plus en plus aride et il fait 30 ° dehors, nous surveillons la température des moteurs et nous évitons d'appauvrir afin de les refroidir. Sortis de la zone, nous remontons doucement pour chercher de la fraîcheur et retrouver le contact radio avec Séville. Nous arrivons en vue de la ville de Cordoue écrasée par le soleil. Orientation de la piste 03-21 et tour de piste comme à Cholet sauf que, sur le parking, il fait 42° à l'ombre et 50° ressentis d'après le bulletin local. Nous avons l'impression d'être devant un four ouvert. Nous faisons quand même les pleins et abritons les avions sous leur housse. Il est 14h30 local quand tout est terminé.

Hôtel, douche, glace et bière, visite de la "Mezquita Catedral" et retour à l'hôtel pour préparer la navigation du lendemain. Compte tenu que le terrain d'Ocana est le centre vélivole et de parachutisme le plus important d'Espagne, les cheminements d'entrée sont à respecter scrupuleusement, c'est donc l'occasion de pratiquer sur l'ipad la création de points de report. Suit un restaurant avec spectacle de flamenco.

Vendredi 4 août : Cordoue LEBA - Ocana (Madrid) LEOC

Pilote AZ : Pascale

Pilote Tb : Philippe



Départ dès l'ouverture administrative pour profiter de la fraîcheur à 25°. Le vent est faible et de travers, le sens de la piste n'est pas évident, les brins d'herbe indiquent 03, la manche à air 21, nous décollons en 21 qui est la piste préférentielle. Des avions chargés, une température élevée et un vent de travers rendent le décollage plus long que d'habitude mais la piste de 2050 m le permet largement.

Le vol est tranquille, nous pouvons monter à notre convenance et nous ne nous en privons pas : nous volons à plus de 5000 ft et nous croisons tout de même des vautours.

L'arrivée est gérée impeccablement grâce à la préparation de la veille et nous avons droit aux félicitations du pilote remorqueur qui fait office d'agent AFIS. Il fait 37° environ et nous découvrons avec plaisir que nous pouvons profiter de la piscine du terrain.

Repas sur place avant de rejoindre la ville d'Aranjuez, avec visite du palais royal et de ses jardins.

Nous préparons les navigations du lendemain vers Pampelune tout en sachant que l'arrivée d'un front froid risque de compliquer le vol et que la probabilité de se dérouter est forte. Ensuite, dîner tranquille au bord du Tage que nous avons survolé à Lisbonne, celui-ci prenant sa source dans la "sierra de Albarracin" à l'est d'Aranjuez.

Samedi 5 août : Ocana LEOC – Garray Soria LEGY

Pilote AZ : Nadine

Pilote TB : Annick



Au petit-déjeuner, la mauvaise surprise vient de la météo : le METAR de Pampelune annonce 1200 ft de plafond au dessus du terrain qui est à 500 ft mais les sommets environnants sont à 3000 ft ; nous pouvons donc craindre que ces sommets soient dans les nuages et le terrain inaccessible en VFR. En recherchant des terrains de déroutement dans la zone de beau temps, en avant du front, nous trouvons Garray Soria LEGY avec une piste de 1400 m et la possibilité de faire les pleins. Après un coup de fil de confirmation, nous décidons d'y faire escale. Les plans de vols sont déposés en conséquence et les navigations légèrement modifiées. Il reste à annuler les hôtels de Pampelune et à en trouver à Soria, non sans mal.

Mise en route à 10h local, décollage de LEOC avec composante arrière pour respecter le sens des planeurs, nous commençons à être habitués. Nous contournons les zones de Madrid interdites aux VFR, la difficulté vient des contacts radio, les différents contrôleurs de Madrid nous renvoient de fréquence en fréquence, et après avoir fait pratiquement la moitié du vol, une fréquence veut bien nous garder et nous demande de rester sous 2500 ft sol. Nous profitons du paysage en évitant les rapaces et nous arrivons en vue de Soria. C'est CAVOK mais nous voyons nettement la couche de nuages qui enveloppe les sommets des montagnes après Soria. Le contact radio se fait en espagnol car l'agent du terrain n'est pas très à l'aise en anglais. Accueil chaleureux, pleins et formalités vite faits, puis direction l'hôtel.

Après un déjeuner copieux, une bonne sieste, la préparation des navigations du lendemain, nous partons pour la visite touristique de la ville. Une promenade au bord de la rivière Duero qui n'est autre que le Douro que nous avons survolé à Porto et qui prend sa source dans la province de Soria à "Picos de Urbión". Le passage du front froid se fait sentir, la température baisse et le vent souffle à plus de 25 nœuds. Retour à l'hôtel pour prendre une infusion.

Dimanche 6 août : Garray Soria LEGY - Biscarosse LFBS

Pilote AZ : Jean-Michel

Pilote TB : Xavier



Le front froid est passé et laisse derrière lui un ciel de traine avec des nuages bas et des cumulus.

Décollage par vent de travers de 15 nœuds et montée à 6000 ft pour passer au dessus de la couche qui accroche toujours les reliefs en direction de Pampelune. Nous volons "on top" quelques dizaines de minutes avant de voir les vallées et Pampelune. TB aurait croisé un rapace au dessus de la couche, ce sera le dernier. Puis, comme indiqué sur les TEMSI, la couche se soude à nouveau en direction de Biarritz et nous passons les Pyrénées "on top" à 7000 ft sans les voir. A l'arrivée à Biarritz, la couche disparaît sur le trait de côte, nous volons par beau temps et apercevons déjà l'étang de Biscarosse au lointain. Les zones n'étant pas actives, le contrôle nous autorise à descendre à convenance. Nous descendons progressivement en survolant la côte et les plages des Landes. Le passage en France est net à la radio, beaucoup de trafics VFR et des SIV qui informent et suivent les appareils en permanence, cela contraste avec l'Espagne.

A l'arrivée sur Biscarosse par dessus la R148, nous nous mettons en vent arrière 27 en suivant le sens de piste donné par un appareil au décollage. En fin de vent arrière, les fumées d'une usine indiquent clairement que le vent vient de l'est, nous transformons donc la base 27 en début de vent arrière 09. La piste est courte, nous n'avons pas envie de faire un atterrissage avec le vent dans le dos.

Clôture du plan de vol par téléphone, pleins et pique-nique sur le terrain avec les mini-sandwichs préparés par l'hôtel de Soria.

Dimanche 6 août après midi : Biscarosse LFBS - Cholet LFOU

Pilote AZ : Pascale

Pilote TB : Philippe





Décollage pour Cholet, en suivant la côte jusqu'à l'embouchure de la Garonne. Les SIV sont très actifs et nous informent des zones d'activité des parachutistes qui sont nombreuses sur la côte. A l'arrivée vers Royan, le contrôle de La Rochelle nous fait contourner une dernière zone para ; nous montons à 4500 ft pour atténuer les turbulences du ciel de traîne.

Arrivée à Cholet en milieu d'après-midi après une photo du Puy du Fou.

Nettoyage et rangement des avions, formalités administratives pour enregistrer les vols et c'est la fin de notre périple.