

## JOUR 15 : FEZ (SOUISSI) – GRENADE (ESPADAFOR) – CASTELLONE (EL GRAO)



Les dernières prévisions météo nous annoncent un ciel couvert avec un plafond de nuages soudés sur l'extrême nord du Maroc et la partie sud de la Méditerranée. Décidément, il ne sera pas écrit que le Maghreb est la patrie du ciel bleu en septembre ! Vers 8 heures, comme d'habitude, on quitte l'hôtel dans 2 grands bus. La ville est encore endormie, et, même dans les quartiers artisanaux et commerciaux que nous traversons, la vie semble léthargique. On reprend le très long cheminement pédestre avec nos bagages, jusqu'aux avions mais les formalités administratives sont rapides et efficaces, sans procédures spéciales du fait que nous quittons l'espace aérien marocain.



Je rempli ma demande de plan de vol pour Grenade – Espadafor avec l'aide d'une jeune contrôleuse stagiaire dynamique et enjouée qui s'élançe, au moment où je lui remets le document : « BUUH, alors c'est vous qui avez fait une remise de gaz, hier ! ».



Je lui explique le motif et elle sourit de manière lumineuse et un peu embarrassée. Pendant ce temps, Fabienne et Denis surveillent la fin des opérations de ravitaillement. Comme la plupart des machines ont été refuélées la veille, les départs se succèdent rapidement bien que pour maintenir un certain espacement, ça bouchonne un peu en entrée de piste. Ce n'est pourtant pas à cause de nos turbulences de sillages...



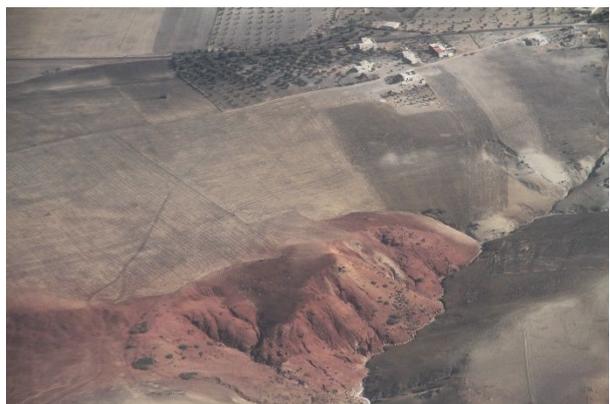
Sur le beau terrain de Fès, à l'aérogare toute neuve, l'air est doux et limpide. Même au nord où semble stagner la couverture nuageuse, on ne voit rien de péjoratif. Il est vrai que la côte, vers Ceuta, est tout de même à 200 kilomètres. On décolle en 27 pour grimper lentement au-dessus du Rif à un taux moyen de 500 pieds/minute. Belle vue sur l'extrémité nord-est de la grande plaine centrale tandis qu'on laisse à l'ouest, noyé dans ses collines, Moulay Idriss et sa superbe médersa. On quitte le contrôle de Fès tout en monitorant Casa qu'on sait d'avance qu'on ne captera pas... La couverture radio marocaine aura été parfois défaillante mais partout où elle fut assurée, c'était d'une excellente qualité et d'une grande efficacité.



Denis est au manche et nous survolons

d'abord des terres brun-rouge avec beaucoup de jardins et de vergers. A proximité de la grande capitale régionale, des quartiers nouveaux faits de constructions modernes cubiques et un peu concentrationnaires rappellent qu'ici, l'exode rural qui régnait chez nous il y a 60 ans, bat son plein. Direction Ouezzane en laissant la grande retenue d'eau du barrage *d'el Wahde* à droite.





La forme des montagnes est douce, entaillée de petits vallons qui s'imbriquent les uns dans les autres pour ménager des replis où les forces rebelles des Rifains, sous les ordres d'Abdelkrim devaient pouvoir se cacher aux yeux des troupes de Lyautey. Ici, les Breguet 14 d'attaque et d'observation donnaient un avantage certain aux armées françaises tandis que les versions « berlinoises » venaient extirper les combattants blessés pour les évacuer en lieux sûrs.

Les collines sont beiges et brillantes comme si elles avaient été polishes. De temps en temps, des pigments plus foncés affleurent à la surface voire des rouges « bauxite » ou des gris un peu ternes.



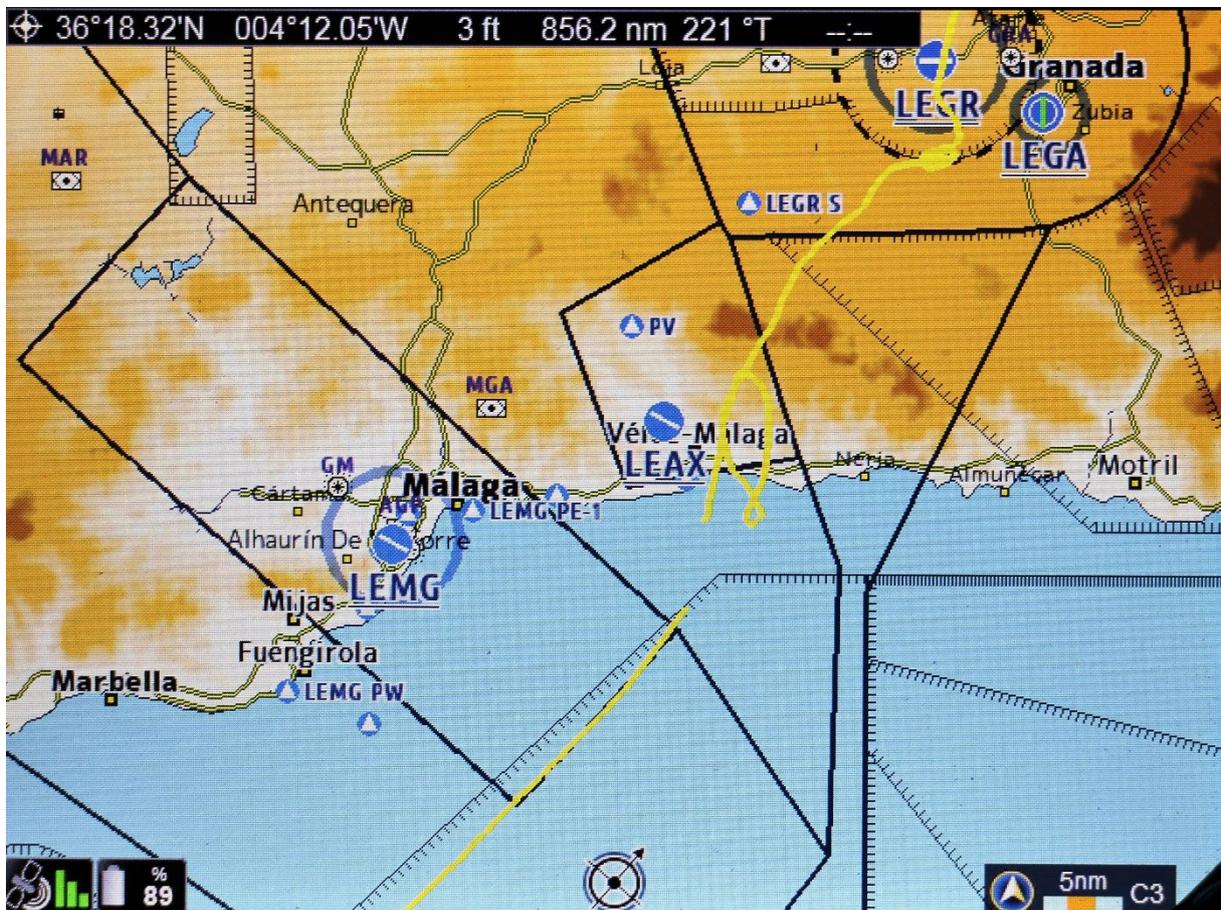
Puis, il infléchit sa route sur un cap 010, direction Tétouan en laissant à droite Chefchaouen. Avant Chefchaouen, la mer de nuages a fait son apparition. Nous sommes en « On Top » et on ne voit plus rien du sol. BUUH trace son chemin au niveau 75 dans un ciel tout bleu mais au-dessus de son lit de plume. C'est la carte du GPS qui nous indique que nous quittons l'Afrique pour effectuer une directe sur le large de Malaga.



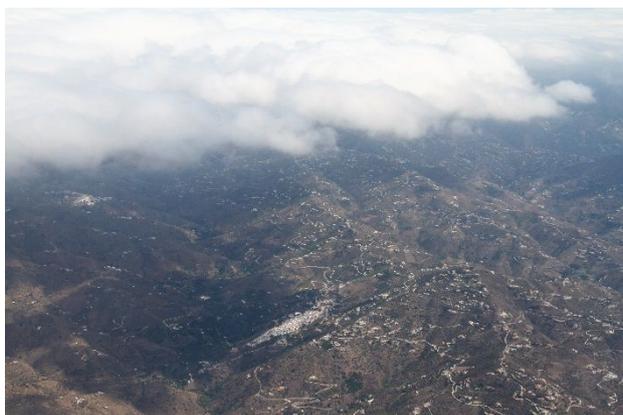
On contacte la tour de Tétouan pour assurer avec eux la sortie du Maroc. Denis préfère rester en niveau et, c'est vrai que depuis près de 3 000 mètres d'altitude, le transit maritime est très beau et calme. En effet, quelques nautiques après Ceuta, la couche s'est rapidement désagrégée ne nous permettant toutefois pas d'admirer Gibraltar. C'est agréable de ne pas être chahuté. Sur la fréquence raid et sur celle

de la tour de Malaga, ça s'agite un peu car il doit y avoir plus de trafic qu'à l'aller.

Le contrôle apparaît plus directif en enjoignant à quelques machines d'effectuer le contournement de la CTR par le nord et le VOR de Mar, à d'autres le contournement sud à des altitudes variées voire à 1 000 pieds. Quand on est sur la mer, c'est un truc qu'on n'aime pas trop car on préfère naturellement avoir un peu d'eau sous la quille.



Nous sommes descendus au niveau 55 et, lorsqu'on approche de la CTR, la situation semble se calmer un peu car la caravane Latécoère est passée. Le contrôle nous fait cheminer par les points IFR COSOS, MABEL, ETROV puis PISAV d'où nous avons une excellente vue de la bande côtière et du pied de la Sierra Nevada qui la domine. Mais toute la montagne est dans la crasse. Denis estime qu'il peut se glisser entre le relief et sa pelisse de nuages qui lui coule dessus comme un gilet bien épais. Il diminue son altitude pour se glisser sous la couette mais on doit bien vite se rendre compte qu'on ne pourra pas passer, le col ayant toute chance d'être noyé dans la soupe.



Alors, rapidement avant que l'étroitesse de la vallée rende impossible toute manœuvre, demi-tour vers la mer. J'informe Malaga de notre changement de stratégie à plusieurs reprises avant qu'ils ne collationnent. On réalise un très large 8 en montée pour retrouver 6 000 pieds et prendre un cap en « on top » vers le point Sierra de Grenade.

Avec ce contre-temps, on a pris un peu de retard mais, en approche de la CTR de Grenade, le ciel se dégage complètement. On retrouve l'habitat espagnol avec ses petites maisons à tuiles rouges car, pour le reste du paysage, il faut bien reconnaître que ça change peu du Maroc. On se pose 10 minutes avant la fin de la permanence exceptionnelle sur Espadafor de la douane, de la police des frontières et de la Garde Civile. C'est vrai qu'on entre en espace Schengen et qu'il faut respecter les usages !



BUUH se met en rang, à la file indienne, dans la longue queue qui s'est formée devant le camion ravitailleur. La règle du jeu est assez simple : un long serpent de machines s'étire sur le tarmac de terre battue, moteur coupé, et avance lentement, à la main, au rythme du remplissage des réservoirs. Durant la lente procession – qui ressemble à une circum-déambulation rituelle – on en profite pour réaliser les formalités administratives ou douanières. Les gabelous sont attentifs car il ne s'agit pas d'introduire des produits illicites. Ils sont même venus avec un chien renifleur. Quant aux passagers clandestins, je crois qu'ils se sont rapidement rendu compte que nos frères machines étaient déjà bien en peine de rester dans les diagrammes de masses et centrages avec leurs simples équipages...

On profite de ce repos forcé pour savourer une nouvelle fois le charme de l'endroit. Avoir les deux pieds sur le sol andalou, c'est un peu magique, non ? Tous les participants sont bien conscients que nous avons devant nous l'un des derniers moments de l'aventure Latécoère où nous sommes tous ensemble, entre nous, avant que l'escadrille du souvenir ne s'égaye bientôt dans toutes les directions des points cardinaux. Il fait beau et bien chaud. Tous essaient de retenir l'esprit de cette fantastique aventure. Alors, assis sur une aile basse ou à l'ombre d'une aile haute, beaucoup sont en contemplation muette devant la petite flotte d'amis qui viennent de vivre un si fantastique exploit. D'autres se retrouvent pour bavarder encore, échanger des adresses, des mails, des souvenirs afin de rejeter le silence qui accompagne le sentiment de fin proche de cette épopée inimaginable.



Je m'éloigne vers la manche à air dont le mât grince et gémit dans une étroite buse de béton, au gré du petit vent. De là, j'observe la ronde devant les pétroliers. Dès qu'une machine est désaltérée, elle est tractée à la main vers la bretelle d'accès pour éviter les flots de poussière. Puis elle gagne le seuil de piste au moteur, face à l'est et s'élance pour un vol direct sur Castellón de la Plana. Ultime sandwich de l'excellent pâté de canard, pris sur l'aile de BUUH. Un délice !

On aimerait bloquer les aiguilles de la pendule et demander l'aide du poète pour qu'il suspende le vol du temps comme si on appréhendait la fin du pèlerinage mais le terrain se vide lentement et inexorablement. Je garde les pieds dans la poussière pulvérulente et rougeâtre, au milieu des chardons secs et des oliviers alignés. Le contrôle de Grenade, un instant saturé par cette flottille qui traverse sa zone de responsabilité à une cadence soutenue demande une pause pour écouter les oiseaux de fer qui encombrant son espace. Le terrain retrouve le silence des moteurs à l'arrêt, suspendant leurs souffles.



Et puis, la noria reprend. On décolle depuis la piste 08. Pieds sur les freins, je mets les gaz à fond avant de relâcher ma pression brusquement car, sur ces pistes de graviers concassés, il vaut mieux ne rien négliger.

On quitte le sol 100 mètres avant les champs : large boucle par le sud avant d'entamer la traversée de la CTR et de survoler les installations de l'aéroport International de Grenade Garcia Lorca à 1 000 pieds.



La zone militaire de Granada Armilla ainsi que la R 110 sont actives. Je quitte la CTR en Novembre mais ne peut monter à mes souhaits au-dessus de 1 000 pieds/sol alors que le plancher est réellement montagneux et escarpé. On s'insinue entre ce relief torturé durant une cinquantaine de kilomètres avant de retrouver le long canyon de la « Vallée déserte » sur près de 300 kilomètres...

Au début, jusqu'au point BAZAS, on se livre à une gymnastique enfantine de saute-mouton au-dessus des collines fracassées et affalées au pied de la Sierra Nevada. Ensuite, on est bien heureux de pouvoir grimper au niveau 75 afin de poursuivre notre route entre des sommets qui nous dépassent sur un axe MAMIS, VOR de YES, POBOS et ASTRO. On franchit la Sierra Segura avant de déboucher dans la plaine de Valencia.

Les pilotes de la Ligne ne s'encombraient pas de ce long passage dans les terres. Ils longeaient la côte en posant à Valencia puis Malaga via Alicante et Almería. La météo est parfaite avec juste une composante mineure de vent de face qui va nous faire perdre 10 Kts et quelques rafales modérées survenant bien sûr lorsqu'on ne s'y attend pas. Les deux zones militaires R qui flanquent notre vallée oubliée sont d'une beauté sauvage inouïe. On a quitté depuis quelques jours les déserts africains mais on a l'impression de les retrouver ici en plus chaotiques.

A ASTRO, comme de vieux habitués de la navigation locale, on retrouve avec plaisir, comme de vieilles connaissances, les bouquets d'éoliennes perchés sur leur falaise. Pour mieux profiter du paysage fantastique, je descends à 5 000 pieds. Cap plein nord sur le VOR de Cailles. Après l'environnement de ces hauts plateaux de la fin du canyon, on réattaque la montagne car les Sierra de Mira et de Javalambre culminent à 3 500 pieds. Ce sont des montagnes jeunes avec des pics pointus et des arrêtes acérées.

Loin sous l'aile droite, la ville de Valencia qu'on ne distingue pas car noyée dans une brume mi industrielle mi naturelle. On enroule la CTR par le nord en direction de LECN, l'ancien terrain de Castellón, El Grao. Il existe, en effet, un autre aérodrome à 30 kilomètres au nord, de taille internationale celui-là mais les taxes sont dissuasives et il est loin de tout.

Il est vraiment bien utile, le petit GPS rustique du tableau de bord qui nous affiche en permanence cap, vitesse et distance de notre aérodrome de destination, en complément de la carte détaillée et précise de l'AvMap. J'appelle la tour de Valencia pour préciser notre position et nos intentions tout en conservant un long moment mes 5 000 pieds car il y a de gros cailloux à moins de 20 nautiques de la côte. Et puis on amorce la descente à 500 pieds/minute et Valencia nous transfère sur Castellón.

Comme toujours, il y a du monde dans le circuit de cette fin d'étape car il règne une activité locale soutenue qui se rajoute à celle du raid. Vent arrière sur la mer à 1 000 pieds. On retrouve avec plaisir ces aérodromes où QNH et FE ne font qu'un. Piste en service, la 18. Le terrain est court (850 mètres) avec, tant qu'à faire un beau rideau d'arbre et un fossé en seuil de piste. J'allonge ma vent arrière et mon étape de base pour assurer une séparation sécurisée avec un Cessna de l'organisation. Puis quelques zigzags de retardement en finale. On retrouve la terre et, histoire de ne pas perdre les bonnes habitudes, on enquille la queue pour la pompe...



L'étape de demain est courte, tout comme la piste, alors on ne dépasse pas les tabs. Avec la langue hispanique chantante, on se trouve toujours en vacances...BUUH va retrouver ses petits camarades dans la vaste prairie qui leur sert de pacage. On dénicher un taxi et, en route pour l'hôtel. La ville n'est pas vraiment belle et les artères traversées donnent l'impression d'une cité balnéaire populaire.

A la terrasse de de l'hôtel Bag, sacrée fin de journée pour les fûts de cerveza ! Ça coule à flot dans des grandes chopes d'un demi litre. Moments de retrouvailles joyeuses, apéros divers, tapas et, ça cause !

Debriefing : tout s'est bien passé.

Briefing : demain, dernière étape du Raid. Les prévisionnistes annoncent un front froid passant d'ouest en est vers 16 heures. La politique locale nous a rattrapé car la Catalogne organise demain un référendum pour son autonomie. Durant 15 jours, nous avons vécu hors du temps présent et il nous rappelle qu'il faut compter avec lui ! Les zones de Reus et de Sabadell sans compter, bien entendu celles de Barcelone sont placées en ZIT et il est indispensable de contourner les CTR. Le trajet se fera donc par voie terrestre exclusive à partir de Las Roquettas.



Un gâteau d'anniversaire pour les 11 ans de l'aventure Latécoère l'Aéropostale sort des cuisines. Applaudissements, crépitements de flash comme pour une star. C'est la fête. Au menu du diner, une bonne *fideua*, paella à base de pâtes.



Les plus jeunes s'embarquent pour une tournée des boîtes de nuit afin de prolonger une ultime fois la magie de l'aventure et d'ajouter de nouveaux souvenirs.

Je remonte dans ma piaule peaufiner les nouveaux logs de nav pour demain mais ne résisterai pas, plus tard dans la nuit, à descendre au bar écluser une bonne pinte de bière fraîche et déguster ma pipe de caporal export.



Celle-ci commence à retrouver son goût européen...