

JOUR 16 : CASTELLON (EL GRAO) – PERPIGNAN (RIVESALTE)

Un grand bus va faire la navette pour nous conduire au terrain. Les rues du petit bourg sont désertes en ce petit matin du dernier jour de septembre. Ces villes de bord de mer qui vivent essentiellement du tourisme sont même un peu cafardeuses lorsque la saison estivale est terminée. Certes, il y a probablement quelques fêtards de la veille qui prolongent une nuit courte mais pas la moindre cohorte de familles qui se rendent à la plage. Nous traversons donc une ville sans charme, sans vie et – presque – sans âme.

Sur le petit aérodrome de Castellón de la Plana, il n'en va pas de même. Le Pilatus du paraclub enchaine les rotations et le ciel est joyeux et multicolore de voiles heureuses qui faseillent au vent relatif. Toute une jeunesse riante et gaie coure en tous sens, les tenues de vol sont chamarrées, une Machine-Box délivre des basses bien tempérées, les enfants jouent avec des maquettes d'avion et se poursuivent en imitant des bruits de moteurs infernaux et, le café coule à flots !



BUUH semble avoir passé une bonne nuit mais ça ne nous empêche pas de le purger... Pas d'eau. Visite pré-vol, chargement du coffre à bagages et mise en place de l'équipement pour le vol à venir. C'est le dernier vol du Raid Latécoère Aéropostale édition 2017 puisque le terme de l'expédition est fixé à Perpignan d'où tout le monde rejoindra son port d'attache. Thierry réunit ses troupes pour un ultime briefing où les silences marquent une tristesse manifeste à l'idée de bientôt se quitter. La navigation du jour est délicate car elle se doit d'être précise. La couverture nuageuse prévue à proximité de la frontière semble se mettre en place plus tôt que prévu hier soir...

Comme d'habitude, nous serons dans le dernier peloton au départ. En temps normal, je m'en fiche un peu mais, depuis 15 jours maintenant, j'ai été forcé de constater qu'invariablement, les conditions de vol sont toujours dégradées dans l'après-midi...

J'ai le présentiment qu'il en sera de même aujourd'hui. En plus des séquences de séparation liées à la fluidité du trafic des machines du Raid, il faut compter avec les mouvements des appareils basés et de l'avion larguer qui a la priorité.

A 9 heures, Hervé a décollé le premier, comme toujours, pour ouvrir la voie et nous donner les informations fraîches sur le trajet. Près de 2 heures plus tard, ce sera notre tour. Denis fait la dernière branche de cet inoubliable rallye. La piste est courte et, comme le vent a changé, on décolle face au fossé et à son rideau d'arbres.

Puis cap au nord-est sur le trait de côte en évitant, par la mer, la CTR de l'aéroport de Castellón (LECH) où il ne semble pas y avoir le moindre trafic alors qu'à El Grao, nous en sommes à plus de 50 mouvements depuis le matin.

Le paysage est assez banal mais nous sommes contents de nous offrir un premier survol côtier méditerranéen jusqu'à l'embouchure de l'Ebre. (Suite à une bêtise technique, j'ai perdu mes photos, aussi je vais puiser dans la « banque d'images » du Raid). Le delta de l'Ebre ressemble à celui du Rhône mais, sans parti pris ni esprit franchouillard, en beaucoup moins riche. On navigue à 1 500 pieds pour respecter son plafond de survol de 700 pieds et on gagne notre premier point de compte rendu à AMPOL à côté de la ville de Roquettes. Afin de ne pas surcharger la fréquence du SIV de Barcelone, consigne a été donnée d'éviter tant que se peut la radio et de ne circuler qu'en dehors des zones contrôlées. Il faut donc rapidement monter à 3 400 pieds pour éviter de pénétrer dans la grande TMA de la capitale catalane, puis à 4 400 pieds au nord de la CTR de Reus. L'air est limpide et il n'y a pas de vent. A ARBEK, travers nord du point MONTBLANC que nous avions survolé à l'aller, on monte à 5 400 pieds.



C'est dans le 360 du VOR de Villa Franca que les premières bandes nuageuses font leur apparition. Au début, ce ne sont que des cumulus épars bien que très fournis et puis, rapidement, ça se soude. Comme on est sorti de toute zone contrôlée, on grimpe au niveau 75 pour être à l'aise. On ne verra, bien entendu, jamais les points LATRO puis OLOTI noyés sous la couche mais le GPS nous indique que nous sommes bien passés verticalement. Je reporte les points de passage sur ma carte papier pour maîtriser notre trajectoire. Les sommets de la masse nuageuse sont juste sous le ventre de BUUH et, par moments, j'ai bien l'impression qu'il traîne ses pieds dans la soupe.



Pour la fin du survol espagnol, il faut être précis et bien conserver notre axe de vol en zone non contrôlée au risque de devoir contacter Barcelone. Sur la fréquence du SIV, dans un anglais aéronautique assez exotique, je constate que certains des membres de la caravane les ont contactés pour passer plus à l'est. Il y a une heure, les premiers retours des éclaireurs nous informaient d'une couverture nuageuse morcelée au passage du Perthus. Maintenant, j'ai beaucoup de doutes car je ne constate plus la moindre faille vers le sol. Seuls certains sommets émergent de la crasse mais, en dessous de nous, tout est bouché hermétiquement.



Dernier point avant de retrouver la France – façon de parler – ALBER. Devant nous, à perte de vue, une mer de nuages assez sale. Sur la fréquence raid, des machines signalent des déroutements sur Béziers, d'autres ont trouvé des trous dans la ouate et réussissent à percer sur Perpignan. J'appelle Montpellier



qui gère la zone et lui donne mes intentions. J'affiche le nouveau code transpondeur et Denis conserve notre cap vers la destination. La bâche moutonneuse qui me surprend toujours par le fait qu'elle ressemble à une couverture de laine cardée sans canyons ni pics est vraiment waterproof ! Sacré pays où, par deux fois en 15 jours, la réputation de beau temps perpétuel et de soleil permanent est prise en défaut. On a plus de soleil en Alsace mais c'est aussi vrai qu'il y fait moins chaud !

Aucune information sur l'épaisseur de ce duvet. Sur la fréquence de Montpellier, les messages d'usage de la flotte en déroutement laissent suinter des intonations inquiètes pour ceux qui veulent bien les percevoir. Des avions tentent Narbonne ou Lézignan, d'autres, comme nous, cherchent des trous. L'une des machines informe le contrôle qu'elle en a trouvé un sur la côte. Alors, on infléchit le trajet vers l'est et on cherche. Tous les sens sont en éveil et trois paires d'yeux guettent une tache bleu marine dans la nappe un peu fripée. On ne pense qu'à ça avant de devoir nous résoudre à mettre le cap sur Béziers et ne pas finir ensemble cette belle aventure. Attention danger, savoir gérer le facteur humain et ne pas prendre de risques imbéciles. Ce n'est pas parce que certains sont passés qu'on pourra aussi ! Hervé nous a bien demandé, avant le départ de l'étape, de ne pas chercher à nous aventurer sur la mer. Probablement sait-il que le plancher de la couche peut descendre bien bas ?



Soudain, à ma droite, je distingue un trou bleu de Prusse, de forme patatoïde mais qui doit bien faire 500 mètre de grand axe. On l'attaque par le haut et on met en descente. Mais ce n'est pas un trou, on vient d'entrer dans un gouffre dont on n'a aucune idée de la profondeur. Denis tient très bien la machine, ailes à plat, en descente entre 500 et 1 000 pieds/minute.

Souvent on racle les parois de ce puit. Parfois on en emplafonne la maçonnerie gazeuse. Jamais on ne conserve les conditions VFR. Mais on descend, comme Vil Coyote poursuivant Bip Bip le Road Runner vers le fond sans fin d'un dessin animé de la Warner Brothers...

A 2 500 pieds, dans une lumière pauvre et crépusculaire, on stabilise pour reprendre un cap vers la terre. On est trempé. Bien entendu, les côtes, on ne les voit pas. On les a quittées au niveau 75 à Sierra Charlie de Perpignan.

- « F-BUUH, sur la mer à 2 500 pieds, cap Sierra Echo »
- « UH, rappelez Sierra Echo »

S'il a eu le temps de suivre notre trajectoire (j'en doute un peu) et de s'imaginer notre descente, le contrôleur n'en dit mot. Je l'imagine devant ses écrans dans les étages bas de la tour de Montpellier que j'ai visité il y a quelques années. Il assure en bon professionnel au milieu de tous les messages un peu décousus qui déferlent sur sa fréquence. On reprend nos marques. Contrôle des paramètres, du Badin, de l'horizon artificiel et la tension descend un peu lorsque, sans crier gare, le moteur s'arrête !

Merde, on a siphonné le réservoir de droite en oubliant de faire la bascule à la demi. Manette sur réservoir gauche, pompe électrique, réchauffage du carburateur et...on attend. Silence de mort dans le cockpit. On ne perd pas 200 pieds dans la manœuvre avant que l'hélice ne reprenne ses moulinets salvateurs. Fabienne a eu ce réflexe bluffant de préparer instantanément les gilets de sauvetage !

Un liseré bleu marine apparaît dans le lointain. C'est la côte ! Le moteur tourne rond. Les paramètres sont dans le vert.

- « Montpellier, UH, Sierra Echo »
- « UH, contactez Perpignan sur 118,3. »
- « UH, on contacte Perpignan sur 118,3 »

Je ne sais pas si le contrôle note ma voix un peu chevrotante mais il n'en fait pas mention.

- « Perpignan, UH, Sierra Echo »
- « UH, rappelez Echo Alpha »

Il y a beaucoup de monde sur la fréquence et, manifestement, beaucoup de machines donnent des positions estimées et non confirmées. On dessine un 360 sur Echo Alpha puis on nous envoie faire une longue boucle au nord des installations avant de nous autoriser pour une vent arrière 32. Un avion qu'on ne verra jamais est numéro 1. A Perpignan, il y a deux pistes et il vaut mieux ne pas se tromper car nous sommes attendus à l'aéroclub du Roussillon au bout de la 30. Ne voyant pas arriver l'appareil annoncé, la tour nous autorise à poser. On plonge.

Il y a du monde mais tout le monde n'est pas là. Cousin Albert a navigué jusqu'à Béziers pour passer sous la couche et revenir ici. Il pleut et il fait froid. Retour maison... Un – ou deux – bons verres de vin d'un producteur local. Des discours, des remises de médailles, un buffet dinatoire bien fourni et, les premiers avions qui ont prévu de rejoindre leurs aérodromes tentent de se sauver de ce piège. Les prévisions pour l'après-midi



sont médiocres mais des qualifiés IFR décident de poursuivre. Très vite, trop vite, la flottille Raid Latécoère l'Aéropostale 2017 se désagrège et se dissout. C'est tout juste si on prend le temps de tous se saluer en se promettant d'autres aventures qui ne pourront jamais égaler celle-là.

Symbole de la vraie fin de l'épopée, je rends le tracker qui vient de passer 15 jours sur la casquette du tableau de bord.

Dans un coin du hangar de nos bons amis du Roussillon, un petit vieux, régional de l'étape et historien passionné de la ligne, n'en revient pas d'avoir été distingué comme un héros par l'attribution d'une médaille commémorative. Il offre, comme un cadeau, le résultat de décennies de recherches personnelles sur les installations Latécoère sur l'étang de la Salanque où furent développés les Laté 28 en versions hydravions à un petit groupe de ces lignards convaincus et appartenant maintenant à la famille.

Devant les fenêtres du chaleureux clubhouse, un banc de lattes de bois blanc. La pluie fine s'est assagie mais je retrouve au fond du sac de voyage un coupe-vent oublié depuis 15 jours. Protégé par ma belle casquette Latécoère et mon blouson de toile, je passe un coup de chiffon sur l'assise et je prends place, devant les copains de BUUH qui lancent leurs moteurs, façon mécanique de prendre congé. Je sens qu'ils vont vite me manquer, ces appels du soir où Thierry ou Hervé égrainait des ZA, EC, DE, ET, UH...auxquels une voix forte répondait : « Présent ! ». Le passage des pneus des trains laisse une trace brillante sur l'asphalte du terrain inondé laquelle se fonde bien vite dans un miroir lumineux, qui ne réfléchit que le vide du ciel plombé, et rend au néant ce que nous chercherons tous à ne pas oublier.

Comme filoguidées, les machines familières montent à l'assaut du ciel glauque d'un plafond bas avec juste un affectueux petit battement des ailes en signe d'au revoir à leurs amis scotchés dans leurs flaques d'eau. Le bas de pantalon de ma belle combinaison bleue type Patrouille de France s'imbibe d'une pluie qu'il n'a jamais connue mais n'en a cure.



Sur le buvard de mes rétines qui fixent le parking des oiseaux fidèles qui ne se retrouveront plus jamais, défilent un rush d'images non montées avec des visages extraordinairement rayonnants de bonheur, des fortins en ruine mais si riches de leurs histoires passées, des plages qui ne

meurent même pas dans la ligne d'horizon, des côtes inhospitalières et escarpées qui font crânement face à l'Océan, des montagnes pelées et tranchées à la serpette où vivent nos amis les hommes libres aux regards qu'on n'oublie pas, des manches à air qui se tortillent pour chercher le vent, des masses mouvantes et ectoplasmiques de petits hommes bleu ciel qui se déforment pour passer à travers une porte ou s'étaler en gagnant une place...

Et puis, il y a aussi les sons avec des chants d'enfants qui voulaient nous faire plaisir dans des écoles du bout du monde ou la mélodie plaintive des anciens esclaves Gnaouas raziés autrefois sur les bords du Sénégal ou du Niger reconvertis en musiciens de rues, l'appel à la prière d'un muezzin d'Essaouira déchirant le brouhaha d'un souk sommeillant ou le ronronnement harmonieux de 36 moteurs, à l'unisson, qui se préparent à franchir, ensemble, des étapes pour nous mythiques.

Et puis, il y a des sensations olfactives avec des odeurs de terres sèches, sablonneuses et vierges qui tranchent avec les embruns salés et iodés que nous avons rarement perçus ou l'huile de moteur bien chaude après des heures de vol qui s'immisce au milieu des senteurs de fleurs exotiques et des fumets de poulet Yassa.

Et puis, il y a, chose plus surprenante encore dans une expédition aéronautique, des traces de stimulation de goûts avec les sucreries marocaines et le fameux pâté de canard de midi...

Certes, je n'ai pas croisé les empreintes de traces du renard de Saint Exupéry ni celles des gazelles apprivoisées de Mermoz, ni celles de la guenon de Toto dont la mort accidentelle lors d'une acrobatie dont elle croyait détenir le secret plongea dans la tristesse – en Amérique du sud où ils étaient maintenant affectés – les coutumiers de l'escale de Cap Juby mais que d'expériences vécues, que de gens intéressants rencontrés, que de choses apprises ne serait-ce que dans le domaine des vols et du pilotage.

Les personnages et les lieux des exploits africains de la Ligne Latécoère l'Aéropostale qui avaient marqué mes douze ans sont encore plus proches. J'ai l'impression naïve et peut-être puérile qu'avoir parcouru le trajet comme eux et dans des circonstances techniques somme toute très voisines, nous a, non seulement rapproché mais fait entrer dans leur grande famille et dans leurs quotidiens.

Nos héros sont devenus nos amis. Cent ans après ces exploits des années vingt, ne sommes-nous pas de la même génération ?

Un rêve est vécu, il faut maintenant que j'en déniche un autre ...

