

JOUR 2 : SABADELL (BARCELONE) – LA REQUENA (VALENCIA) – JUAN ESPADAFOR (GRENADE)

Réveil 6 heures, petit déjeuner 7 heures et départ 8 heures. Ce sera la chronologie usuelle durant presque toute l'aventure. Avec Fabienne, on a vite compris que ce qui nécessitait deux heures pour certains pouvait être réalisé en une heure pour d'autres. Aussi, on met le réveil sur 7 heures ! La salle du petit déjeuner grouille d'une escadrille de schtroumpfs plus ou moins éveillés. Le buffet est sympa et permet de bien se caler l'estomac en denrées non sucrées qui ne me causeront pas de fringale de 11 heures.



Il fait beau et le ciel a retrouvé un bleu azur auquel on ne croyait plus. Deux bus nous conduisent au terrain et l'ambiance est bon enfant. Chaque équipage a récupéré des bouteilles d'eau pour une éventuelle réhydratation en vol et des baguettes de pain pour le pique-nique de midi. On rejoint nos avions sans passer par le moindre contrôle policier. Les machines sont couvertes de rosée et les roues qui ont séjourné sur les terre-pleins sont enfoncées dans une boue rouge et collante jusqu'à mi-jante. Il faut tirer les appareils sur l'asphalte et bien les nettoyer. La première bouteille d'eau y passe.

Sur des parcelles de terrain abandonné mais dans l'enclave de l'aéroport, un vieux squelette de DC3 pourrit sans espoir d'une moindre rénovation.



D'autres carcasses subissent le même sort et les trains qui s'affaissent laissant d'anciens beaux destriers boiteux ne laissent guère plus de chance d'espérer une résurrection. Un peu plus loin, toutefois, un vieux F4 Phantom II, fleuron local d'il y a quelques décennies paraît plus arrogant et, je le souhaite, plus chanceux...



Un ordre de départ est établi et sera suivi durant tout le raid : les avions rapides devant – afin de ne pas être pénalisés par des dépassements trop nombreux - et les plus lents, derrière. D'abord l'ouvreur, Hervé avec le TB afin de nous renseigner sur les

conditions de vol réelles que nous allons rencontrer. En dehors des fréquences radio indispensables aux communications obligatoires avec les zones traversées, une fréquence spécifiquement raid (130.0) sera monitorée en permanence. Aujourd'hui, le trajet qui nous est proposé avec ses points tournants obligatoires – déposés dans le plan de vol – nous permet de réaliser l'ensemble du vol sans contacter d'autres fréquences que celles des terrains d'atterrissages et de décollage, hormis la CTR de Grenade. Le trajet historique faisait escale à Alicante mais, de nos jours, ce terrain étant devenu une plateforme de transit international, nous ne pouvons y faire relâche. C'est pourquoi la route se fait par l'intérieur des terres avec une escale au sud de Valencia.



Et, une longue attente, bientôt quotidienne, va commencer. En effet BUUH est considéré, à juste titre, comme un avion lent car, malgré ses 180 Cv il est doté d'une hélice plus adaptée aux manœuvres d'ascension qu'à la performance vitesse. Nous serons cantonnés dans le groupe des 10 derniers...



Alors,
on
prend

l'habitude de musarder un peu car nous ne nous alignons que rarement avant 10 heures. On charge la soûte puis on la décharge pour l'organiser autrement. On déplie la carte Million pour se remémorer le trajet que j'ai pris soin de marquer d'un trait noir bien épais et ses points de report, on vérifie l'acquisition des satellites sur les GPS, on refait une seconde visite pré-vol soigneuse avant cette vraie traversée de l'Espagne qui est pour nous une première, on s'échange tuyaux et infos entre équipages et, on attend !



Les premières machines décollent avant 9 heures.

Entre le Sabadell d'hier soir et celui de ce matin, quelle différence ! Nous sommes dans la lumière d'un matin d'été méditerranéen avec un ciel immaculé et juste une petite, mais haute, frange nuageuse loin à l'ouest, là où nous n'allons pas. Denis est aux manettes pour ce premier tronçon qui va nous faire traverser le sud de la Catalogne, la partie montagneuse de la Province de Valencia puis, évitant celle de Murcia, nous allons écorner la Mancha chère à Don Quichotte pour arriver en Andalousie. Sacrée ballade d'un jour !



Décollage en piste 13 et sortie autorisée par un large virage par la droite qui nous fait quitter la CTR au point Whisky. De là, nous laissons la grande métropole de Barcelone, au loin, dans le prolongement de l'aile gauche. Quelques machines, sur la fréquence de Sabadell, ont manifesté l'intention de passer par le point MARTORELL, nous, on décide que notre prochain point de compte rendu sera CAVES. Ensuite, nous pourrions tangenter la zone de Reus sans faire d'incursion puisque le plancher de sa CTR commence à 2 000 pieds.

Lorsque nous la quittons, la tour de Sabadell nous autorise 3 000 pieds et, comme recommandé lors du briefing, nous nous gardons bien de contacter Barcelone. Sous le soleil, que l'Espagne est belle ! Cap sur le point CAVES. Nous avons prévu initialement de transiter par un point voisin de Montserrat mais, après les turpitudes montagneuses d'hier en fin d'après-midi, il nous paraît judicieux d'éviter un peu le relief et de choisir un trajet plus au sud. C'est ainsi qu'on navigue dans un environnement de collines bien vertes (il a dû bien pleuvoir ici...) au début très urbanisé puis, insensiblement, au fil de la descente, plus agricole voire franchement sec.



A main droite et sur des dizaines de kilomètres, la barre nuageuse descend bien bas et souvent en dessous de notre niveau de vol. Elle englobe, à certains endroits, des centaines d'éoliennes, alignées sur plusieurs rangs comme à la parade. Mais les sommets de la couche ne sont pas élevés et, s'il le fallait, ce ne serait pas un problème de faire de l'On Top.



Et puis, le paysage devient plus méditerranéen avec une terre ocre ou rouge, des vergers d'oliviers ou d'agrumes, des petits prés bien verts pour le fourrage des animaux et des champs déjà labourés. De temps en temps, quelques villages aux tuiles beiges, perchés sur des collines et construits de façon concentrique autour de leurs églises sont de

véritables cartes postales.

Une fois passé le point DISET, à l'ouest de Reus, la montagne refait son apparition. Nous ne connaissons de la géologie de l'Espagne que la route Gibraltar-Madrid-Barcelone et nous sommes un peu surpris par ces massifs omniprésents.



Une nouvelle chaîne qui rappelle un peu les Maures – mais en plus minéral et plus escarpé – surgit à l'ouest et on sent que cela devient plus sec. C'est donc parti pour un long trajet de plus de 120 nautiques mais nous allons tricher un peu en suivant une route plus orientale afin d'éviter des sommets qui culminent à 4 500 pieds. La petite plaine côtière est plus vivante à explorer et nous sommes bien en dessous du plancher de la zone de Castellón. La montagne sauvage et inhospitalière c'est vite lassant quand il existe un décor plus riant juste à côté.



Plus d'une heure plus tard, l'arrivée au VOR de CALLES signe presque la fin de l'étape. Le paysage est grandiose avec des pics pelés qui dominent Valencia que l'on distingue à peine dans la brume de chaleur lointaine. La Méditerranée, on ne la verra presque jamais...

Cap 190 vers La Requena distant d'à peine 15 nautiques. Le petit terrain bourdonne d'une intense activité car une bonne vingtaine de machines s'y sont déjà posées et que beaucoup en



sont reparties les réservoirs comblés. On refait les pleins aux tabs et je baguenaude comme j'aime à le faire sur les aérodromes inconnus. Le chef de place, un francophone qui a enfilé sa belle chemise blanche galonnée pour l'occasion, est d'une gentillesse et d'une prévenance extrême. J'avise quelques avions abandonnés dans un champ moissonné. Un vieux Rallye qui ne reprendra plus jamais le chemin des airs, un PA 28 160 qui rouille tristement sur pieds et un rare Beechcraft Musketeer que, bien que construit à près de 4 500 exemplaires, je n'ai jamais vu sur dans un aéroclub français. Impossible de passer à côté d'un superbe Antonov II qui sert d'avion largueur à la section des parachutistes locaux sans le voir.



Il fait bon chaud et on profite avec délectation de cette pause de 2 heures avant de reprendre l'air pour la destination ultime de la journée. Une grande salle de café-restaurant nous accueille

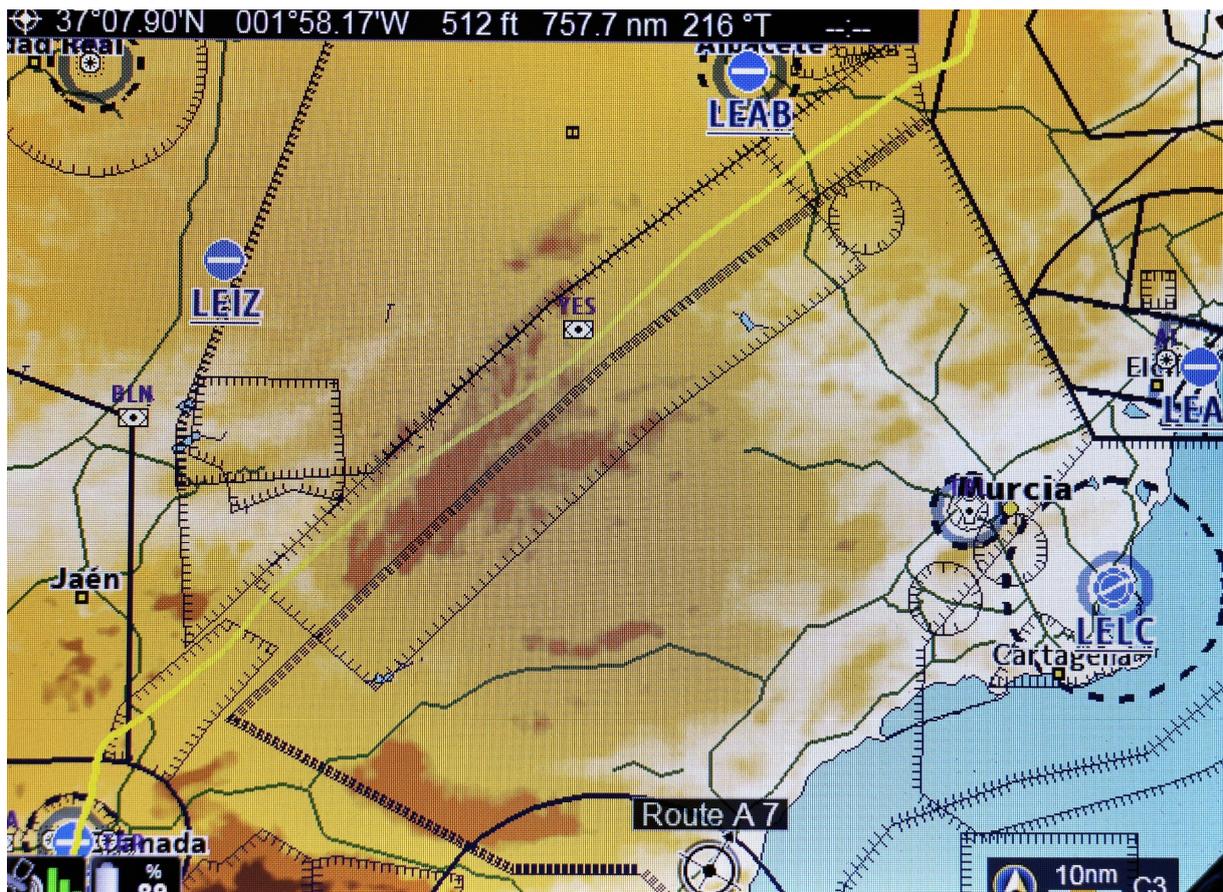


pour un coca bien frais. Assis sur un banc de pierre, je fais connaissance avec les conserves de pâté de canard et elles sont excellentes. C'est vrai que l'appétit est là. Pendant ce temps, les avions du raid décollent selon leur bon plaisir.

Une machine d'acrobatie fait des évolutions un peu au nord et il faut presque se faire violence pour aller retrouver le manche.

La seconde demi-étape va nous mener à Juan Espadafor, l'un des 3 terrains de la ville de Granada. Il est, en effet, judicieux de ne pas prévoir le stop final à l'aéroport international car nous avons déjà pu observer que les contrôleurs étaient parfois un peu dépassés devant un trafic intense. Par ailleurs le montant des taxes ne se situe pas dans le même registre.

Au départ de La Requena, le seul souci est d'éviter une zone prohibée (centrale nucléaire) au sud. L'endroit est très joli, à côté d'un grand lac et nous nous contenterons donc de la contourner. Les éoliennes refont leur apparition en nombre et le vent qui les anime ne nous dérange pas. Il faut, toutefois, noter quelques turbulences dues à l'air chaud qui monte du sol en ce début d'après-midi. BUUH est stabilisé au niveau 45 lorsqu'après ASTRO, nous pénétrons dans un « canyon cartographique ». Nous avons, devant nous, près de 170 nautiques au cap 230 entre 2 immenses zones militaires actives dépendant de la base militaire d'Albacete, nid des chasseurs espagnols (Tornado et Hornet). Et, lorsqu'on sait de quoi sont capables les pilotes de l'Ejercito del Aire, après les démonstrations sur Harrier (centenaire de l'Aéronavale de Hyères) ou sur EC 120 Colibri de la patrouille ASPA (meeting de Habsheim 2017), on n'a pas l'intention de les chatouiller. Les bases militaires sont nombreuses dans le coin : Albacete, Alcantarilla, San Javier ou Armilla sans oublier la base américaine de Moron...



La première heure de vol est proprement stupéfiante. On évolue au-dessus d'une grande plaine écrasée de soleil, plane et désertique comme une mesa mexicaine couleur caramel. A droite, de temps en temps, une falaise minérale juste chapeauté par une poignée d'éoliennes. A gauche, une vaste étendue plate à perte de vue. La largeur du couloir fait 20 bons kilomètres et la maquette de l'avion sur l'EKP permet de toujours savoir où l'on est. Heureusement.

Devant, au loin, une butte incongrue sort parfois d'une brume qui a la couleur du sol mais abrite à l'occasion une propriété isolée voire un hameau. Après une demi-heure dans cette ambiance, on se prend presque à imaginer qu'on survole la mer de la Tranquillité en capsule spatiale ne seraient-ce que les turbulences de chaleur qui nous « branlissent » un peu...

Et puis, en approche du VOR de YES (ça ne s'invente pas !), l'horizon commence à se chiffonner comme une boulette de papier martyrisée. Un relief à la Star War se dessine dans le lointain. Ça n'a rien à voir avec un survol des Vosges ou de la Chaîne des Puys. Ici, le créateur puis les forces tectoniques ont répliqué la structure de la Sierra Nevada toute proche. Je grimpe au niveau 75 pour assurer la sécurité. Des chaînes sculptées au couteau de peintre, des canyons profonds où ne coule plus aucune rivière, même les sentiers de terre ont disparu du paysage ! Et, bien sûr, ça bouge un peu et il faut travailler des bras et des pieds. Et surveiller la bille ! Pas le moindre habitat dans ce lieu minéral et désolé où l'on se demande comment la moindre végétation arrive à survivre. Au milieu de cette portion du trajet, un beau lac de retenues aux eaux turquoise semble presque irréel, loin de tout. Et devant, toujours des pics et des chaînes acérées sans la moindre chance en cas de défaillance moteur.

Au point BAZAS un message en l'air, émis sur 130.00, m'informe que la R110 est inactive. Ouf, on va pouvoir conserver un peu de hauteur de vol avant d'aborder la CTR de Granada. Mais le terrain est à 1 800 pieds et il faut tout de même se résoudre à descendre un peu. Grenade est dans une large cuvette mais nous avons encore 20 bonnes minutes avant le point d'entrée Novembre. Les villages refont leur apparition, les collines se colonisent de vergers d'oliviers, le désert est franchi.

J'aperçois un Cessna dont l'aile haute scintille dans le soleil qui frappe encore fort. Il va falloir le surveiller. Je passe sur la fréquence de Grenade 118.85. Il y a du monde mais le contrôleur semble gérer et il demande à tous les avions de faire une verticale de ses installations à au moins 1 000 pieds. J'appelle et je suis autorisé à transiter dans sa zone mais, maintenant, il va falloir trouver ce fichu terrain d'Espadador qui ne figure encore sur aucune carte...J'ai mis sa position sur le GPS un peu au pifomètre ; pourvu que j'aie eu du nez ! Il doit se situer sur le versant sud de la cuvette mais comme il n'a pas de piste en dur mais en gravier concassé, comment le différencier d'une portion de route ?



*Elevacion : 775 m.
Pavimento : tierra compactada. Plataforma : terreno natural.*

Todos los circuitos de trafico dentro del aerodromo se efectuaran principalmente al sur del campo y a una altura de 500 Ft sobre el terreno.

« Là devant, à gauche, un avion est en train de se poser ! »

Quelle bonne idée, il a eu ce copain, de faire sa courte finale devant nous ! Préparation machine, intégration vent arrière 26 à 2 500 pieds et message sur la fréquence raid. Hervé est à l'écoute et nous autorise pour une intégration standard, personne dans le circuit.

Après Trois éditions de Grass Cockpit, je n'ai plus aucune

appréhension des terrains sommaires. Finale, posé et sortie en bout de piste.



Sur le terrain, c'est l'effervescence. On coupe les contacts et on pousse l'avion à pied – pour éviter les nuages de poussière - au milieu des autres machines rangées de part et d'autre comme pour une revue militaire. BUUH, qui est comme nous le savons tous, cabotin comme un juteux en fin de carrière, savoure l'instant, cambrant des reins pour paraître plus jeune encore et fort satisfait de cet hommage qui lui est rendu par des plus jeunes... On parque la machine et on attend une bonne heure, le camion ravitailleur bienvenu. Déplier ses jambes, faire quelques pas dans la terre ocre et pulvérulente, boire et...Boire encore. Qu'on est bien !



Ce soir, on met en place la couverture de BUUH car il ne faudrait pas que le vent se lève. En plus de ses protections sur les entrées d'air et le tube Pitot, il sera bien au cas où la nuit serait fraîche.



Et puis, le bus vient nous chercher pour nous conduire à l'hôtel. Ce coup-ci, on est vraiment dépayés. C'est le bout du monde et, même si c'est à ce moment-là que j'ai abandonné définitivement tout espoir de faire un peu de tourisme aux escales, je suis super-content ! Maintenant, le Raid Latécoère est vraiment parti !



Dans la chambre, très confortable, pas question d'envisager du repos ou un brin de toilette. Nous sommes, comme nous le serons toujours, dans la dernière fournée des arrivants et il ne faut pas rêver au moindre temps libre destiné à souffler un peu. Comme souvent dans la suite de l'aventure, le debriefing a même été retardé pour nous donner le temps d'arriver... 20 h debriefing, 20 h 30 conférence super-intéressante comme chaque fois, 21 h briefing, 22 h repas. Tout se passe bien !

Vers 23 heures, j'éprouve le besoin d'aller fumer ma pipe dans la rue. Nous ne sommes malheureusement pas dans les vieux quartiers troglodytiques de la ville où j'avais assisté, médusé, il y a 50 ans, dans une bodega miteuse, à un concert de musique gitane endiablée doublé d'un spectacle spontané de flamenco. Mais j'ai du plaisir à humer les lourdes odeurs de cette terre chaude, à retrouver aux devantures des bodegas ces assiettes de tapas qui me rappellent tant de bons souvenirs gustatifs, à croiser des familles qui parlent haut et fort cette langue pleine de soleil, à déchiffrer les prix de l'essence et du gasoil en euros espagnols, à déranger quelques chats tapis dans l'obscurité guettant la souris du soir...

On se rapproche de l'Afrique car le goût de mon caporal export change et se magnifie. On approche du rêve. C'est l'heure d'aller se coucher...

