

JOUR 1 : FRANCAZAL (TOULOUSE) – SABADELL (BARCELONE)

Toulouse Francazal,

9 h 25. Nous devons être posés avant 9 h 30, heure à laquelle le terrain sera fermé pour permettre les évolutions des avions invités. Pour rester fidèle à l'esprit de la **Ligne**, nous aurions préféré débiter l'aventure vers Dakar depuis *Toulouse Montaudran*, point de départ historique du



Latécoère – Aéropostale vers l'Afrique puis l'Amérique du Sud mais cet aérodrome mythique est maintenant fermé. Il avait été créé en 1917 par Pierre Georges Latécoère pour en faire l'un des berceaux de l'industrie aéronautique en y développant sa propre entreprise et le point de départ de la ligne Latécoère (1918) avant qu'elle ne devienne l'Aéropostale en 1927.

Hier, en milieu d'après-midi, nous avons quitté Habsheim dans une météo qui n'avait rien d'estival. Aucun décollage possible le matin du fait d'un plafond trop bas et de rafales de vent prévues jusqu'à 45 nœuds. Vers 16 heures, une fenêtre d'accalmie transitoire nous a permis de quitter l'Alsace. Le plafond s'était levé jusqu'à 3 000 pieds et, s'il est vrai que nous avons été bien « branlottés » jusqu'à la Trouée de Belfort, le reste du vol s'est déroulé dans des conditions très acceptables. Certes l'horizon était un peu brumeux dans la Vallée de la Saône mais – comme nous étions bien en retard sur notre planning – nous avons poursuivi jusqu'au transit est de Lyon et été autorisés à traverser la CTR de Grenoble pour rejoindre directement Valence. Nous aurions peut-être pu poursuivre jusqu'à Alès mais, partis avec 150 litres d'essence, la continuation de l'aventure paraissait un peu hasardeuse.

Aussi, Safety First, posé et ravitaillement à Valence grâce à l'obligeance d'un mécano encore présent sur ce terrain totalement vide (personne à la tour !) qui nous a permis de bénéficier de sa carte Total pour remettre les réservoirs aux tabs.



Un Valentinois venu chercher son fils qui faisait un vol solo depuis Cannes a la gentillesse de nous emmener jusqu'à la ville distante de près d'une demi-heure et nous dégottons un hôtel accueillant pour la nuit. Ce matin, réveil à 6 heures, taxi à 7 heures et décollage à 8 heures après avoir bénéficié de la complicité d'un pilote d'hélicoptère qui nous a permis de pénétrer sur un terrain désert et hermétiquement clos. Ensuite, dans les premiers instants du lever du jour, très beau vol dans des conditions d'une composante de vent favorable d'environ 10Kts, d'un plafond à 5 000 pieds et de SIV nous confirmant que toutes les zones étaient inactives. Montpellier nous autorise à transiter à notre discrétion dans ses zones de contrôle. On laisse Carcassonne et Castelnaudary à notre sud en prenant bien soin de respecter les points de transit mais avec une pensée émue et nostalgique aux bons moments que nous avons passés avec tout le staff de *Cassoulet Airport* à l'occasion de leurs rencontres gourmandes.



On gagne Toulouse par les points SEA puis SA après s'être annoncés sur 118.8 et être autorisés pour une directe sur la 29. Pour cette extraordinaire aventure qui va commencer dans quelques heures, nous avons embarqué avec nous des moyens de navigation complémentaires en dehors du GPS un peu élémentaire du PA 28 et de ses 2 VOR avec DME ; Denis a sa tablette avec le logiciel de Sky Daemon, Fabienne, la sienne avec le logiciel d'Air Nav Pro et son extension Afrique et moi, mon tout nouveau GPS à menu déroulant AvMap EKP V. C'est un réel confort d'avoir à tout instant, une localisation précise de la machine et des points de report obligatoires. La suite de l'expédition va nous le prouver quotidiennement et nous n'aurons pas besoin d'effectuer des triangulations au VOR, surtout dans des pays où il n'y en a que très peu !

Depuis la longue finale, on se rend tout de suite compte que le terrain ne vit pas une journée normale. Il retrouve, l'espace d'une journée, l'animation frénétique qui fût son quotidien pendant 100 ans de 1911 à 2010, date de la dissolution de ses escadrons militaires qui y étaient stationnés et de la fermeture de la BA 101. La moitié du vaste tarmac est occupée par une flotte d'ATR 42 et 72 déjà peints aux couleurs des flottes aériennes qui les ont commandés.



Ils semblent attendre qu'on vienne en prendre livraison. L'autre moitié est réservée au stationnement des avions du Raid Latécoère, des alphajets de la Patrouille de France et de quelques machines volantes militaires proposées à l'admiration d'un public d'invités. Compte tenu des conditions météorologiques rencontrées sur la France depuis 24 heures, nous sommes la dernière machine de la caravane du souvenir à nous poser.

D'abord réalimenter notre brave BUUH en 100 LL car il est un peu assoiffé et autant le mettre tout de suite en configuration pour les 3 heures de vol qui l'attendent cet après-midi. Une fois rassasié, il rejoint ses futurs petits camarades de l'expédition africaine qu'il a hâte de rencontrer. Tandis qu'il fait la connaissance de ses compagnons de jeux, tous, hormis un, beaucoup plus jeunes que lui, sous un tapis roulant de gros nuages bleus de Prusse bas et bien joufflus qui viennent de faire leur apparition, nous partons à la rencontre des hommes et des femmes avec lesquels nous allons partager, durant 15 jours, un quotidien qui promet d'être formidable.



On ne connaît pratiquement personne hormis Hervé avec lequel nous avons déjeuné il y a quelques jours à midi et Patrick et son Cirrus SR 22. Dans les allées de l'ancienne base militaire, désaffectée mais toujours bien entretenue, on croise une escouade de combinaisons bleu ciel délavé type Patrouille de France qui quitte la salle du premier briefing. C'est important d'assister à ce premier briefing car, en plus des informations de base et d'une présentation générale en principe bien préparée par l'équipe d'animation, on y découvre, tous ensemble, les

équipages avec lesquels nous allons partager le plus long rallye aérien du monde. Malgré tous nos efforts voire nos prises de risques, nous avons raté ce moment clé qui est toujours le cœur fédérateur dans une telle aventure. C'est un peu comme un écolier qui a loupé le jour de la rentrée des classes et qui va mettre des semaines pour se sentir intégré dans un groupe où il va vivre la plus grande partie d'une année au moins ! C'est l'instant privilégié où se nouent les premières complicités et les premiers rapprochements si fondamentaux dans une expédition d'un genre dont nous ignorons tout.

Dans une salle d'un escadron de transport aujourd'hui dissout, on nous remet à chacun un grand sac avec nos effets de voyage : combinaison de vol bleu ciel, casquettes, Tee Shirts, plaques d'identifications, trackers, puis un gros carton de boîtes de conserves de pâté de foie de canard ou de morceaux de jambon. Nous y puiserons quotidiennement, à midi, de quoi confectionner les sandwichs aux étapes intermédiaires.

Et puis, on retourne charger BUUH de nos acquisitions. Il a déjà eu le temps de nouer des relations avec ses voisins de parc et profite de l'instant pour respirer à plein poumons l'air doux de l'Occitanie en ouvrant bien large son entrée d'air et nous le soupçonnons même de frétiller un peu de l'empennage au moment où nous apposons, sur le fuselage le nom de son équipage ainsi qu'un bel autocollant rond qui fait la publicité d'un charmant livre pour enfant relatant une histoire inspirée par l'Aéropostale. J'ai choisi comme nom pour notre équipe le Renard Fauve et je me suis fourvoyé dans la précipitation de cette décision. Je souhaitais rendre hommage au renard du Petit Prince, né peut être dans l'imaginaire de Saint Exupéry lors de son long séjour à Cap Juby tout en y associant la divinité majeure du peuple Dogon – presque à l'extrémité sud de la course africaine de l'Aéropostale – le **renard pâle** et je me suis trompé dans la dénomination exacte...



Un grand hangar vide sert de salle de réception et il se remplit peu à peu d'une population hétéroclite. En dehors de curieux, d'écoliers invités et de notables politiques et industriels de tous rangs, nous sommes un peu surpris par la présence en nombre du personnel de l'entreprise Latécoère. Nous découvrons alors qu'ils doivent représenter une forme de sponsor majoritaire qui fait de notre aventure un projet phare d'animation socio-culturelle de leur usine. Non seulement ils mettent en ligne sur le parcours un beau PA 28 181 qui a tout l'air de se présenter comme une offre de leur CE mais on y trouve également un superbe Piper PA 31 Cheyenne qui va transporter sur toutes les étapes du rallye du personnel Latécoère – tiré au sort – et qui changera presque tous les jours.



Un catalogue fourni de discours est au programme. Je me lasse assez vite de propos qui ne me concernent pas pour aller observer les premières arrivées des appareils de la Patrouille de France. C'est toujours aussi beau et fantastique. Puis, je m'en vais musarder du côté des avions avec lesquels je vais participer à cette aventure magique à laquelle je ne m'attendais pas il y a moins d'un an. Bien sûr, il y a des C 172 et des C182, des Cirrus et un grand nombre de PA 28 Archer II mais on y repère aussi des machines un peu inattendues ; un PA 46 Mirage, un PA 32 Saratoga, un DR 250, des ULM... La flotte est variée mais elle montrera assez vite une belle complémentarité.



Et puis, la partie réception tourne assez rapidement à une grand'messe à la gloire de la renaissance des entreprises Latécoère que j'apprécie bien entendu tout en me sentant un peu étranger et hors sujet. Interview de la fringante et sympathique PDG, remise d'un sac de courriers rédigés par des enfants d'une école locale à l'équipage Latécoère pour être remis en mains propres à d'autres enfants d'une école de Saint Louis du Sénégal, séance de photos de groupe du personnel Latécoère invité, égayées par les combinaisons bleu ciel des équipages de Raid, distribution de casquettes au logo de l'entreprise et d'un très beau livre sur l'histoire de la société... Je me sens un peu perdu dans toute cette kermesse et ne comprends pas très bien ce que je fais là mais il doit y avoir une bonne raison.



Une patrouille serrée de 2 Rafales nous fait un beau clin d'œil en survolant le terrain à

basse altitude. Le bruit de tonnerre de ses réacteurs annonce un changement de temps mais nous fait basculer dans le monde des avions que l'on aime. Dans la foulée, un A 320 Néo décrit des arabesques dans un ciel tourmenté et ses passages gracieux, trains rentrés ou sortis, renouent avec la magie du moment. Et puis, rien que pour nous, la centaine de pilotes et voyageurs du Raid, car à cet instant, on oublie tous les autres, la Patrouille de France nous offre un show cousu main pour nous enchanter avant le grand départ !





Le plafond est désespérément bas – à peine 3 000 pieds – pour nos virtuoses de la belle ouvrage. Alors, ils nous concoctent des passes loin de leurs présentations officielles. On se régale. Les 2 Kelly que nous apprendrons à connaître et à apprécier pour leurs qualités de pilotage dans les jours qui viennent, trépignent. Les têtes casquettées aux couleurs du Raid se dévissent en tous sens pour suivre les éclatements au ras du sol ou attendre le surgissement de derrière les hangars

d'une formation en diamant parfaite. Les figures s'enchainent et on est aux anges ! On a retrouvé le domaine de nos passions et, ici, tout le monde vit à l'unisson de la fête aérienne. Nous ne sommes posés que depuis quelques heures et nous n'avons tous qu'une idée ; mettre les magnétos sur both et tourner un petit coup de clé à droite pour aller les rejoindre !



Les Alphajets se posent sous les applaudissements.

Hervé réunit sa troupe pour un briefing avant départ. L'ambiance est d'emblée chaleureuse dans un rare rayon de soleil mais compte tenu de la météo il est impossible de passer en direct par les Pyrénées. C'est le trajet « mauvais temps », par la côte, qui est retenu pour tous. Les logiciels de navigation sont prêts depuis longtemps. On se donne tous rendez-vous à Sabadell au terme de cette première étape.



La ligne historique se posait à Barcelone sur le terrain de *Prat de Llobregat* aujourd'hui disparu et le nouvel aéroport international de Barcelone ne souhaite pas accueillir les 35 « petites machines » de notre flotte de pèlerins de Compostelle de la mémoire de l'Aéropostale. Le grand terrain est fermé aux VFR. Alors, ce sera Sabadell, au nord de la capitale catalane, dans les terres montagneuses des fières Pyrénées qui se déchirent une dernière fois en un chaos de crêtes acérées avant de plonger en mer dans un éclaboussement de rochers et de falaises pittoresques par beau temps mais wagnériennes lorsque la visibilité se réduit à un mauvais noir et blanc sale.



Les 35 machines de l'escadre Raid Latécoère 2017 vont gagner l'une après l'autre le point d'arrêt de la piste 11 depuis la bretelle Charlie 2. Pour ce premier envol, l'ordre de départ ne tient pas encore compte des vitesses affichées par les différents avions mais de la simple position dans les différentes rangées de stationnement. C'est ainsi que nous nous retrouvons au milieu de l'essaim.



Cette première étape ne devrait pas nous poser de problèmes car la moitié de la navigation se fait sur un trajet déjà bien connu jusqu'à Narbonne et que la seconde partie se fait verticale du trait de côte. L'arrivée me tracasse un peu plus car les prévisions météo consultées hier soir étaient à l'orage avec des vents violents, que la région, mal pavée, jouit de conditions changeantes et qu'il va falloir expérimenter pour la première fois

mon FCL 55 en langue anglaise, encore tout frais, avec des contrôleurs hispanophones !

Jusqu'à Narbonne, le trajet est, à peu près l'inverse de celui du matin avec de bonnes conditions de vol malgré un plafond bien plus bas, un survol des installations de Carcassonne toujours par le nord et une belle arrivée sur la Méditerranée précédée de ses zones lagunaires. BUUH passe à la verticale du croisement des autoroutes Montpellier – Toulouse – Barcelone ce qui nous permet de conforter les indications données par les différents GPS.



En approchant de Perpignan, les conditions se dégradent du fait d'une brume qui va en se densifiant. Tant qu'on est sur le cordon dunaire, cela ne pose toutefois aucun problème particulier. Leucate, Saint Cyprien et Argelès défilent sous les ailes dans une grisaille des mauvais jours ne donnant vraiment pas envie d'aller y passer ses vacances. Et puis les cailloux apparaissent à Port Vendres et on coupe la baie de Banyuls pour rejoindre le Cerbère bien nommé. A moins de 1 000 pieds, la visibilité horizontale commence à s'altérer sérieusement, avec, de temps en temps 4 à 5 kilomètres à peine...

Après être entré dans l'espace aérien espagnol, on contourne, par la mer, la presqu'île de Cadaquès, très respectueux de son enfant chéri Salvador Dali mais dans un univers de nuances colorées peu attrayant et que n'appréciait que peu le peintre fantasque. Ensuite, dans la baie de Rosa, il y a le terrain d'Ampuria et on nous a bien mis en garde d'une importante et permanente activité de parachutage. Mais qui sauterait par un pareil temps ? Toutefois, par sécurité et, conformément aux consignes données de ne pas faire de

radio avant Sabadell, on préfère croiser au large.

La suite de l'aventure est tout aussi glauque. Le plafond reste soudé et bouché aux alentours de 2 000 pieds et la visibilité horizontale oscille entre 5 et 6 kilomètres. Prochain point de compte rendu les VOR de BGE et de CLE. Ensuite, je décide de rester sur le trait de côte jusqu'à Matero et de ne pas commencer à m'enfoncer à l'intérieur des terres comme demandé pour les transit VFR. C'est là que commence la CTR de Barcelone et il vaut mieux, pour l'avenir de ma licence, que je ne m'y frotte pas.

Le coup d'œil vers la terre n'est pas engageant mais c'est par là que se trouve le seul point d'entrée qui nous permet de joindre notre destination. Je m'enfonce dans la vallée à 1 000 pieds mais il faut monter car un petit col, au fond, est la seule passe pour rejoindre Sabadell. Ça passe et, heureusement, il n'y a aucune turbulence. BUUH déboule dans une grande vallée très urbanisée, encerclée de barres rocheuses dont bien des sommets sont noyés dans les nuages. Cap sur le point d'entrée Echo et écoute de 120.8.

Le moins que l'on puisse dire c'est qu'il y a du monde sur cette fréquence et le nombre de consignes d'opérer un 360 par la droite sur ce point Echo, en langue Anglo-hispanique, me met une petite pression. A 3 minutes du point d'entrée, je suis informé que je vais devoir faire comme les autres... L'endroit n'est pas très Safe aujourd'hui car, au relief accroché et aux petites flaques de nuages épars juste au-dessous de nous, s'ajoute, à ce point Echo, deux hautes antennes qui grattent le ciel à 1 122 pieds... Vaudrait mieux pas qu'elles grattent aussi le ventre de notre monture. Alors, on entre dans le carrousel au milieu d'autres machines qui, tout comme nous, cherchent à garder un niveau à 1 500 pieds. Le tour de manège n'est pas très agréable et c'est difficile car à 1 500 pieds, il y a aussi des nuages alors on décrit des ellipses de formes patatoïdes dans le plan horizontal mais aussi quelques montagnes russes dans le plan vertical... Pas question d'admirer le paysage et d'essayer de repérer le circuit de course automobile de Catalunya. Assurer la sécurité et l'anti abordage occupent à 100% et plus.

Au bout du sixième tour, c'est la position de la maquette de l'avion sur l'AvMap qui me permet de savoir où je suis dans la ronde infernale et il faut maintenant essayer d'éviter les bans de stratus bas qui ont fait leur apparition sournoisement...

Au 8° tour, dans la cacophonie de la fréquence 120.8, je profite d'un instant de vacuité des ondes pour informer, en l'air, que BUUH entame sa neuvième orbite au-dessus d'Echo. Le contrôleur m'autorise à rejoindre la vent arrière pour la 13 et je prends un cap 240 au-dessus d'une nappe soudée qui couvre la moitié de la vue du sol. Je n'ai pas le terrain en vue, puis je le repère entre deux bans de stratus et j'intègre la vent arrière tant attendue. Plus de temps à perdre, il faut préparer la machine pour l'atterrissage. Réchauffage du carburateur, pompe électrique, la mixture est déjà sur plein riche, réduction à 2 000 tours/minute et sortie d'un cran de volet à 90 Kts.

Altitude 1 500 pieds ; devant moi un gros cumulus bien joufflu. Et, subitement, un appareil du Raid en sort, trajet inverse et convergent. Nous avons juste le temps, chacun des 2 avions, de virer sec à gauche pour éviter un croisement trop proche et, je plonge dans un ... nuage... Ce n'est pas la première fois que ça m'arrive. Garder son calme en entamer un 180° les ailes à plat, conserver la vitesse et descendre le moins possible car je n'ai pas eu le loisir d'estimer visuellement la distance qui me sépare du sol. Comme je suis entré dans la ouate avec un cap 290, une fois mes longs 180° effectués j'en sors avec un cap 110 mais l'orientation de la piste est au 130 et je ne la vois pas. Elle est sur ma droite. Je la vois. Je débute un trajet en baïonnette pour me placer sur l'axe de la finale. J'accentue mon taux de descente car je suis trop haut ce qui était prévisible et ma vitesse s'en trouve donc trop rapide. En voulant conserver de l'eau sous la quille, il me faut maintenant rattraper le plan. Manette des gaz sur tout réduit, second cran de volet.

Je m'annonce en finale un peu haut mais la piste est longue et je compte bien me poser en seconde partie.

- F BUUH, final 13, full Stop.
- UH, go around, go around UH.
- Non, No UH, I land.
- UH, Airplane on the Runway.
- UH, I land.

Rétrospectivement, le rejet de l'ordre d'une remise de gaz par le contrôleur est si rapide que je me demande encore s'il a transité par mon cerveau ou s'il ne s'agit pas d'une réaction réflexe bulbaire à l'idée inadmissible de devoir regrimper dans mon nuage. Enfreindre un ordre du contrôle n'est pas dans mes habitudes, aussi je suis un peu préoccupé à l'idée de découvrir une machine sur mon axe de posé. Mais il n'y en a aucune... L'appareil suisse qui s'est posé devant nous est coincé par une barrière mobile de chantier dans l'avant dernière bretelle de sortie gauche et son pilote attend sagement que la piste se libère pour regagner la sortie suivante. C'est l'avion que j'ai croisé en vent arrière et qui vient d'atterrir après une manœuvre en baïonnette similaire à la mienne. Ce soir, nous éluserons ensemble une pinte de cerveza à la gloire de l'amitié plusieurs fois centenaire qui unit le canton de Neuchâtel aux villes et villages du Sundgau, au sud de l'Alsace...

A la pompe, c'est la queue et, vite le capharnaüm s'installe car les pompistes nous demandent d'aller refueler à une autre pompe car leur camion-citerne est bientôt vide. Mais, comme la tour n'a pas été prévenue de la manip, ordres puis contre ordres mènent bien vite au désordre...

On entrave les avions en épis sur un lointain taxiway puis on récupère les bagages, passe les formalités de douane et, dans la foulée, dépose les deux plans de vol pour les étapes du lendemain. Un bus nous attend pour nous conduire à l'hôtel. Je suis un peu crevé et, tout simplement vidé par cette fin de vol. Il pleut et il fait froid. Ce n'est pas l'Espagne que j'attendais mais les pilotes historiques de la Ligne ont certainement été confrontés à pire !

Debriefing : il semble que certains équipages aient eu quelques soucis à l'arrivée. Tout le monde est là. Si quelqu'un veut en parler... Brouhaha silencieux et mutique. Et c'est tout !

Briefing : demain, deux étapes ; Sabadell – La Requena et la Requena – Juan Espadafor. S'en suivent les points de report, les zones à éviter, les consignes radio, les déroutements rares possibles, les dangers à identifier, les points de ravitaillement, les TAF et METAR du trajet. Puis les questions. Tout va très vite et je dois m'accrocher.

Il en sera ainsi chaque soir : réunion menée de façon très professionnelle, peut-être même un peu trop concise et dense pour des non-professionnels et des non – IFR que nous représentons en petit nombre.

Repas et hébergement parfait.

Avant de regagner mon lit bien mérité, je m'offre quelques instants sur le pas de la porte de l'hôtel pour me fumer une petite pipe, histoire de faire fondre un peu la pression accumulée d'une sacrée journée et de retrouver l'arôme de mon caporal export lequel ne se livre pleinement que lorsqu'il est dégusté sous des latitudes méridionales et un peu humides.

La grande avenue qui borde l'hôtel Gran Verdi est un peu sinistre sous une petite pluie fine et pénétrante. Peu de badauds dans les contre-allées si ce ne sont quelques groupes de jeunes qui hâtent le pas, sous des parapluies dégoulinants, vers une bodega festive. Les bancs publics ruissellent d'une eau de pluie qui vient inonder les plates-bandes gavées par les orages des jours précédents. Un Sikh, un peu incongru dans le paysage, vient m'interpeler en espagnol et je ne peux afficher qu'un sourire désarmé et un désarroi complet. Des fêtards élégants dînent sous un chapiteau de toile et le Rioja passe un mauvais moment. Chronique humide d'une soirée froide et mouillée d'un Sabadell passé à l'heure d'hiver alors que nous ne sommes qu'en mi-septembre...