

Une balade
hispano-
portugaise

Au-dessus des sierras et de



JEUDI 1^{er} mai 2003 : « Comme un vol de gerfauts hors du charnier natal... », voici que je m'égare, sans doute grisé par la perspective de découvrir du ciel le pays des conquistadores et des grands navigateurs. Revenons sur Terre, c'est-à-dire sur le parking de l'aéro-club Paul Tissandier à Saint-Cyr-l'École où, en ce petit matin de la fête du travail, un groupe de 9 pilotes scrute le ciel dans l'attente de l'embellie promise par Météo-France. Celle-ci survient enfin vers 9 h 30, permettant au Cessna 172SP et aux deux Robin, choisis pour ce voyage, de prendre leur envol. Le premier objectif est Angoulême où nous effectuerons un changement de pilote. Cap au sud donc, au milieu de nuages fragmentés, plus denses, semble-t-il, pour ceux qui ont choisi de partir par RBT que pour ceux qui passent par EPR. Des repères familiers défilent sous nos ailes : Châteaudun et ses pistes avec leurs rangées d'appareils, la Loire, Chenonceau blotti au milieu de sa forêt. Et puis, c'est Chauvigny, dont la piste en herbe est bien visible, et le contact avec notre destination où l'on se pose sur la 10 après un peu plus de deux heures de vol. Les lieux sont quasi déserts, un élève en premier solo achève son tour de piste et un Dauphin d'Héli-Union entraîne ses professionnels.

Les pilotes changent et on repart sans attendre vers Dax. Nous y avons obtenu, en ce jour de relâche de l'Alat, l'autorisation de nous

poser et la garantie d'un ravitaillement en essence par l'aéro-club. On franchit la Dordogne, puis la Garonne et on transite sans problème dans les zones de Bordeaux. Très vite, c'est la forêt des Landes, monotone et plate avec ses grandes tranchées pare-feu. Morcenx, avant-poste de Dax, est identifié sans encombre et nous cheminons tranquillement via NE, NEA et N avant de rejoindre le tour de piste et d'atterrir en 08 après 1 h 30 de vol. L'accueil du club est cordial, sa pompe à essence généreuse mais il y a aussi une surprise : nous découvrons qu'un notam indique la fermeture pour plusieurs jours de l'aérodrome de Madrid-Quatra Vientos, où nous comptions faire escale ! Il s'ensuit une certaine effervescence au terme de laquelle nous choisissons de nous dérouter sur Valladolid. Nous avons la carte VAC de l'aérodrome, on pourra y ravitailler et, méthode Coué aidant, c'est « encore » dans la bonne direction.

Une dernière météo, plans de vol, décollages et voici les Pyrénées, assez convenablement dégagées mais très turbulentes. Dans les environs de la Rhune, notre Régent est secoué comme un prunier. Les différentes lignes de crête franchies, les choses se calment, on contacte Pampelune et traverse sa CTA pour nous retrouver au-dessus du plateau de Castille, encore vert en ce début de printemps. Passa-

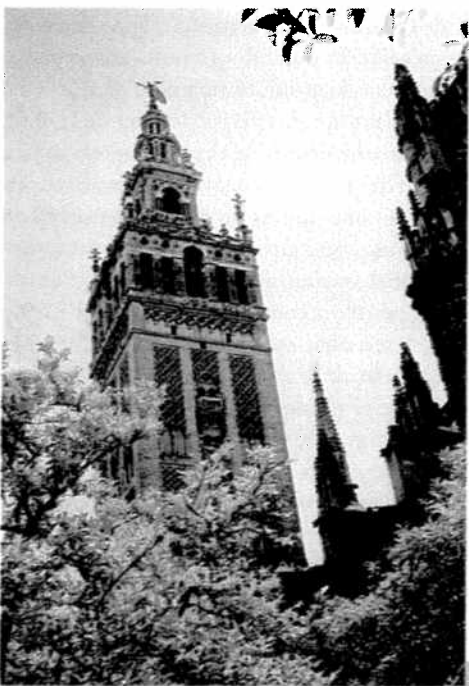
ge par le travers de Burgos, dont on voit le terrain et la belle cathédrale puis, en suivant une autoroute, approche de Valladolid.

A la radio, un « gros » y est à l'atterrissage. Effectivement, lorsque nous prenons la vue du terrain, il est encore sur la piste. Ce serait bien de pouvoir immédiatement le suivre et de se poser pendant qu'il revient vers son parking en empruntant le taxiway extérieur. Je tente la manœuvre en demandant en espagnol une longue finale. Accordé ! Nous atterrissons donc aussitôt sur le boulevard de la 23, au terme de 2 h 10 de vol et, bifurquant dès la première bretelle, passons devant le « Spanair » qui débouche pour traverser la piste derrière nous. Les deux autres « avionetas », qui ont été contraints d'orbiter, ne tardent pas à nous rejoindre. Nous ravitaillons les appareils au camion-citerne de CLH, les pilotes au bar de l'aérogare – premier contact avec les « tapas » – et procédons à la routine (taxes, météo, plans de vol).

On redécalle à 16 h 30. Le temps est résolument passé au beau. Devant nous, après une campagne verdoyante, apparaît la barrière des Sierras de Gredos et de Guadarrama qui s'élève jusqu'à 8 000 ft. Nous les passerons dans un « creux » à 4 500 ft, non loin de l'Escorial, pour aborder ensuite une nouvelle zone plus plate, franchir le Tage à l'ouest de Tolède, puis traverser une région semée de multiples lacs de



Serras



Après le survol de la Sierra de Gredos, Séville avec les jardins de l'Alcazar et le clocher de la Giralda, un ancien minaret reconverti d'où l'on peut admirer la cité

barrage. C'est enfin le dernier saut, par-dessus la Sierra Morena, et l'entrée en Andalousie, d'emblée plus sèche que tout ce que nous avons vu jusqu'ici. Il fait toujours très beau, le paysage semé de petits villages blancs est magnifique. Nous contactons l'approche de Séville, descendons à 1 000 ft comme requis pour le cheminement d'entrée, et nous posons sans encombre sur la 27. 2 h 30 de vol.

Dégagement rapide de la piste pour entrer dans le grand jeu : un « canari » va nous guider jusqu'au parking Aviation générale où nous attendent la Guardia Civil, le camion-citerne de CLH et un minibus conduit par une charmante hôtesse. Après s'être enquis de notre provenance, le policier remarque : « Vous venez, bien sûr, pour la feria... » et nous apprend ainsi l'heureuse coïncidence de notre escale et d'un temps fort de la vie de la cité.

■ **Vendredi 2 mai** : journée touristique. Nous

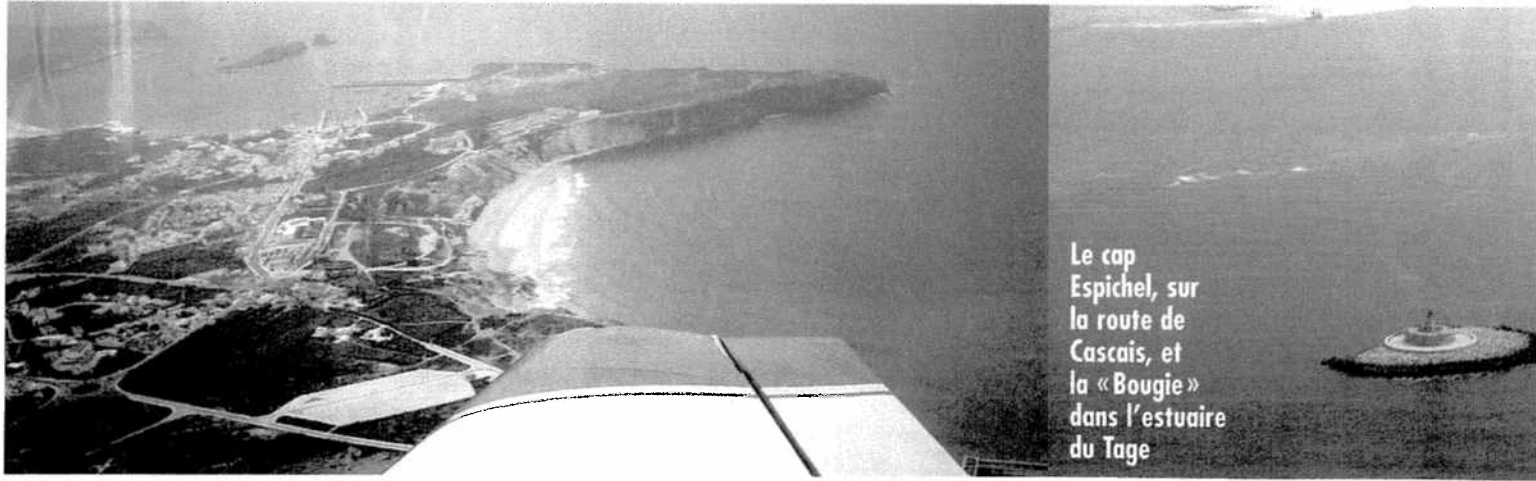
quittons l'hôtel vers 9 h, sous la conduite précieuse de l'un d'entre nous qui connaît les lieux. Il s'agit de ne pas manquer les principales curiosités de la ville. Nous commençons par l'Alcazar, cette suite de palais bâtis à partir de 1200 par une grande lignée de rois – souverains arabes avant la reconquête, rois chrétiens ensuite parmi lesquels Charles Quint. L'Alcazar est encore aujourd'hui résidence de la famille royale. La splendeur de ses grandes salles et de ses patios, le charme de ses jardins ne sont plus à vanter. Nous y passons un long moment enchanteur.

C'est ensuite la cathédrale, la célèbre Giralda dont le clocher est la reconversion du minaret d'une grande mosquée, disparue aujourd'hui. L'édifice est imposant, chargé d'ornements comme souvent dans l'architecture espagnole. Il abrite le tombeau de Christophe Colomb. Le plus inhabituel est l'ascension du minaret qui se fait par un plan incliné, substitut d'escaliers et bien moins fatigant, pour une découverte « basse hauteur » du panorama de la ville. Après ces efforts il est temps de se refaire un peu avec les « tapas » et la « manzanilla » d'un café voisin, et c'est reparti pour de nouvelles découvertes : casa de Pilatos, arènes de la Maestranza, rives du Guadalquivir avec leur Tour de l'Or.

Nous terminons à la feria, au moment où y convergent calèches et cavaliers. Le spectacle a grande allure avec la sensation sympathique qu'il ne s'agit pas de folklore mais d'une tradition très fortement ancrée. A la feria, Séville se reçoit elle-même et les « casetas » ne sont généralement pas ouvertes au public. Nous réussissons pourtant à nous faire admettre chez les traminots de la Tussam, transports urbains de Séville, pour un rafraîchissement bienvenu entouré de musique et danses traditionnelles : « taconeadas » et envois de robes à volants.

■ **Samedi 3 mai** : retour à l'aéronautique. Dès 9 h 00, nous sommes au bureau de piste de l'aéroport de Séville pour les formalités





Le cap Espichel, sur la route de Cascais, et la « Bougie » dans l'estuaire du Tage

d'usage. Le temps est splendide, un seul petit nuage sur toute la péninsule ibérique, au-dessus de Gibraltar, sans doute pour ne pas dépayser les Anglais!

Très vite, nous décollons pour Portimão, au Portugal, prévue comme prochaine étape. Après cheminement réglementaire à 1 000 ft vers le point S, il n'y a plus qu'à suivre l'autoroute vers l'ouest, en prenant garde aux vols de cigognes, nombreuses dans la région. Bientôt c'est la côte, avec des lagunes et les inévitables complexes touristiques bétonnés. On laisse Huelva sur la gauche et, dès le fleuve frontière Guadiana, où nous passons sous le contrôle de Faro, nous prenons de l'altitude pour franchir une ligne de Serras. Le paysage est tourmenté, assez verdoyant avec quelques villages. En cas d'urgence, il ne serait pas facile de se poser... Portimão apparaît enfin, la piste, assez courte, se cache derrière l'agglomération et notamment une barre d'immeubles. Contact pris avec l'AFIS, on se présente pour l'atterrissage, il faut pas mal plonger pour « faire la piste » mais nous avons l'habitude à Saint-Cyr.

L'accueil est chaleureux, nous parquons devant les hangars qui abritent plusieurs appareils : Chipmunk, Cessna 150 et 172, et un lot de deux Jabiru. Le voyage a duré un peu plus d'une heure. Taxi vers l'hôtel et déjeuner au soleil, au bord de la piscine, avec dégustation de palourdes et de poisson arrosés de vinho

verde. En soirée, nous ferons un saut vers Silves, ancienne capitale où subsistent les restes d'un château fort, pour un excellent – mais onéreux – dîner de poissons. L'entrée au restaurant est soumise à liste d'attente!

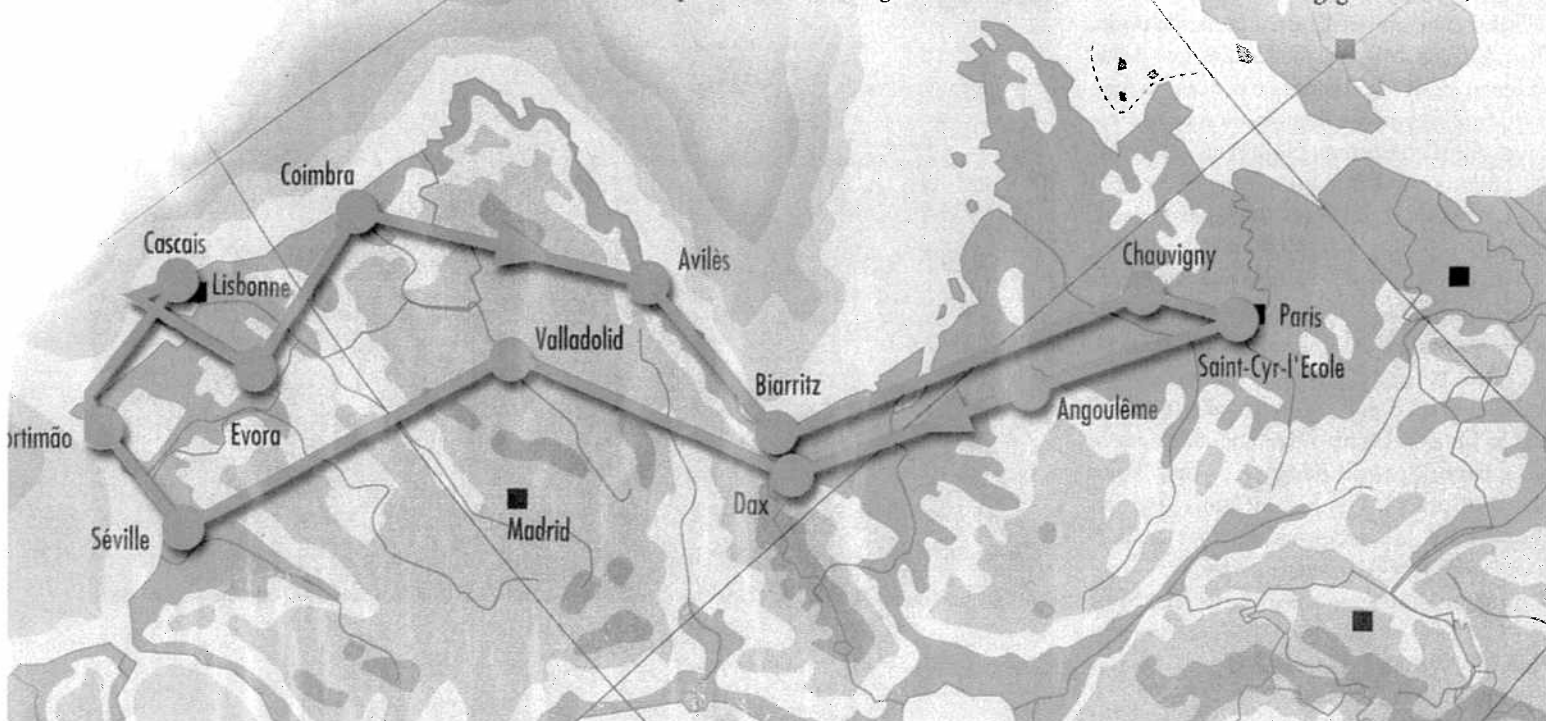
■ **Dimanche 4 mai** : il fait un peu moins beau et les nuages sont là, sans doute des entrées maritimes qui nous accompagneront durant une bonne partie de la matinée. L'étape est prévue à Cascais, dans la banlieue résidentielle de Lisbonne. C'est le pays d'origine de Tonio, le mécanicien du club qui nous accompagne et qui sera, bien sûr, notre guide local.

Pendant le vol, effectué le long de la côte, nous reconnaissons le cap de Sagres, tout à l'angle de la péninsule, avec son phare et son fort, puis une succession de falaises ourlées de blanc jusqu'aux environs de Sines, un centre industriel avec terminal à conteneurs, raffinerie de pétrole accompagnée de pipe-lines et de gros réservoirs, centrale électrique fumante avec son stock de charbon. Les falaises font alors place à une immense plage et, le soleil s'étant décidé à percer, c'est un ruban bleu (de la mer), blanc (des brisants), jaune (du sable) et vert (de la campagne) qui nous conduit jusqu'à l'estuaire du Sado où est bâtie Setubal. On passe sur l'approche de Lisbonne, et les choses sérieuses commencent à partir du cap Espichel qui marque le début du cheminement VFR à 1 500 ft pour Cascais. Le Tage franchi, le ter-

rain apparaît au milieu de petites maisons à toit rouge, quelques avions sont en tour de piste et c'est en numéro 3 que nous nous présentons pour atterrir sur la 17. Il est midi et cela fait 1 h 45 que nous avons quitté Portimão.

Roulage vers le parking, selon consignes de contrôle puis du personnel de piste qui nous guide à la palette, comme les « grands ». Plein complet immédiat pour nos trois avions. Le chemin entre le parking et l'entrée de l'aérodrome est compliqué, on ne peut traverser la piste qui est encaissée par rapport à la route – il nous faudra attendre un minibus pour sortir. Dès l'après midi, et grâce à Tonio qui nous permet de disposer de deux voitures, nous partons pour Lisbonne. Premier arrêt pour jeter un coup d'œil sur le couvent des Jérônimos dont l'église abrite les tombeaux de deux gloires du Portugal, Vasco de Gama et Camões, passage rapide à l'original musée des Carrosses – tout près de la pâtisserie-salon de thé où se vend un célèbre petit flan saupoudré de cannelle et de sucre –, coup d'œil au monument de Découvertes et poursuite de la promenade le long du Tage jusqu'à la magnifique tour de Bélem. Nous terminons par une grimpe jusqu'au château São Jorge, pour découvrir toute la ville à nos pieds.

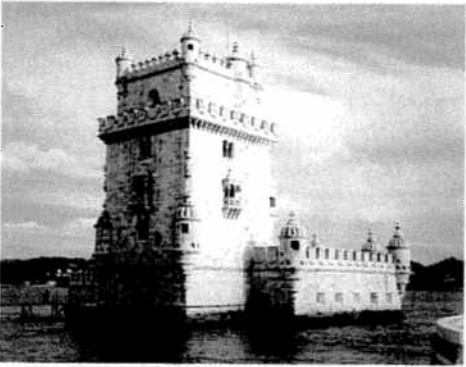
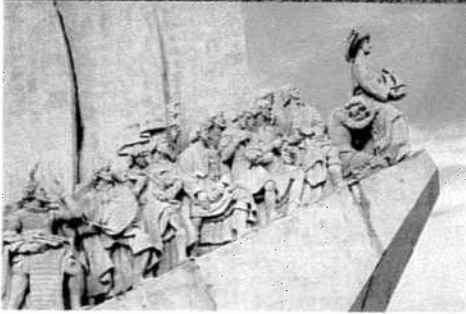
■ **Lundi 5 mai** : journée touristique à nouveau et il y a encore beaucoup à visiter! Par de petites routes sinueuses nous gagnons Sintra, ancien-



ne résidence des rois portugais et de leur suite d'aristocrates. Sous le soleil et malgré un grand vent, le site demeure un coin de paradis. Nous pénétrons dans l'intéressant Palacio nacional, résidence d'été des souverains jusqu'au 18^e siècle, puis allons faire un tour dans les jardins du palais de Pena aux allures de Disneyland. Un peu de route encore, avec un arrêt déjeuner, et c'est le Cabo da Roca, pointe la plus occidentale de l'Europe où nous pouvons goûter toute la force du vent. Pensant au lendemain, beaucoup souhaitent une accalmie!

■ **Mardi 6 mai** : l'accalmie n'est pas venue dans la nuit et les manches à air de Cascais sont tout aussi horizontales ce matin qu'elles l'étaient la veille. Consolation, le vent est dans l'axe de la piste et aussi de celle de notre prochaine escale : Evora. On recommence : notams, météo, plans de vol. On reprend le minibus, on s'installe dans les appareils et on décolle, plutôt court grâce au vent. Contact avec Lisbonne Approche, on déroule à l'envers le transit VFR de l'avant-veille et, parvenus au cap Espichel, cap à l'est vers la destination.

Rien à dire du trajet, mises à part les turbulences. La piste d'Evora est identifiée sans difficulté, le contact avec l'AFIS pris et l'on se présente pour l'atterrissage, une heure après notre départ, avec quand même quelque 30 Kt de vent dans l'axe qui donnent, en finale, une curieuse impression de lenteur. Sur le tarmac du terrain, une splendide collection de TB-200, TB-20 et bimoteurs, qui enchaînent les tours de piste. C'est que l'aérodrome est le siège de l'Académie aéronautique d'Evora, école de formation de pilotes professionnels. Mais Evora, c'est aussi un joyau classé par l'Unesco au patrimoine mondial de l'Humanité. D'un coup de taxi, nous en gagnons le centre pour une découverte de ses beautés : place do Giraldo avec l'église de Santo Antão, cathédrale de la Sé et son cloître, vestiges romains du temple de Diane et du grand aqueduc.



**A Cascais, guidage comme les « grands » !
Visite du monument des Découvertes
et de la tour de Bélem.
Au Cabo da Roca, point le plus occidental
du continent, il souffle un vent
inquiétant pour la suite du voyage...**

Nous ne pouvons pas trop nous attarder, mais cet aperçu vaut quand même la peine et c'est en pensant, peut-être, à revenir un jour, que nous reprenons la route de l'aérodrome après un savoureux repas de cuisine locale. Le vent a moli et reste dans l'axe. Météo, plans de vol, etc., on repart sans attendre vers Coimbra, prochaine étape du programme prévu. La ville se niche au milieu de Serras côtières, au bord du fleuve Mondego qu'elle entoure en balcon. L'aérodrome, situé à 587 ft, comporte une piste en dur de 920 m que l'on nous a décrite semblable à un (grand) porte-avions. A l'arrivée, après 1 h 10 de route, l'image apparaît judicieuse : les installations commencent tout au bord d'une colline et la présentation doit se faire en survolant la vallée en contrebas. On se pose, roule jusqu'au parking dans une ambiance de pays endormi. Seule une personne de permanence hante les lieux.

C'est en taxi que nous gagnons notre logement en ville et, comme à Séville, c'est la surprise d'y débarquer en pleines festivités. Coimbra est, après Salamanque, la plus vieille université de la péninsule et elle demeure de nos jours un lieu d'enseignement prestigieux. La vie s'y trouve rythmée par les rites étudiants et, aujourd'hui, ceux-ci célèbrent l'approche de la fin de leur cycle d'études par un défilé monstre en ville où, vêtus de noir et de leur célèbres capes, portant des chapeaux dont le ruban caractérise la discipline qu'ils étudient, ils parquent sur des chars au milieu des chants et des cris qu'un flot de bière contribue à alimenter. Nous assistons un moment au spectacle, mais sans attendre la fin : il y a 90 chars...

■ **Mercredi 7 mai** : il flotte ce matin comme un parfum de retour, un peu inquiet d'ailleurs car nous ne parvenons pas à obtenir notre météo habituelle à Coimbra, tandis que les prévisions demandées en France et reçues par fax ne sont pas du meilleur augure. On se pré-

Sintra,
le palais de Pena



pare cependant avec pour programme d'essayer de gagner la côte cantabrique pour faire route ensuite le plus loin possible à l'est. A Coimbra, pour faire les pleins il ne s'agit pas, comme à l'habitude, d'attendre que la citerne roule jusqu'à nous, ici ce sont les avions qui doivent rouler jusqu'à elle. Nous y procédons puis nous envolons illico.

La première partie du voyage est sans histoire : pays montagneux mais beau temps qui permet de monter, contrôlés par Porto, jusqu'à la frontière marquée par les crêtes de la Serra do Gerês. C'est là que les choses se gâtent : les nuages nous y attendent en effet, encore fragmentés, mais on sent bien que la tendance n'est pas dans le bon sens. On descend un peu pour garder la vue du sol et transiter prudemment en laissant sur la gauche la ville d'Ourense. Nous avons choisi comme point tournant un petit aérodrome, Rozas, situé tout près de la ville de Lugo et en principe à usage restreint. Bien nous en a pris car, à son approche, les nuages se ferment de plus en plus et c'est à 1 000 ft que nous effectuons la dernière branche qui permet de nous y poser sans ennuis.

Bonne surprise, le terrain, qui dispose d'une piste en dur toute neuve est la base de l'aéro-



Evora, où le vent souffle à 30 Kt... dans l'axe heureusement !



A la recherche du ravitaillement à Coimbra

club de Lugo (400 membres dont 100 pilotes et 15 avions!). Le responsable de permanence nous y souhaite la bienvenue, il vient d'être appelé par le contrôle de Saint-Jacques de Compostelle qui souhaitait savoir s'il nous avait vu ou entendu passer. Un contact téléphonique avec Saint-Jacques éclaircit définitivement les choses, il n'y a plus qu'à attendre un « mieux » et, pour nous y aider, le restaurant du club nous permet de prendre un déjeuner apprécié. Dans l'après midi, le ciel se dégage un peu, il va être possible de gagner la côte, où il fait

Voler en Espagne et au Portugal

NOUS sommes en Europe et aucune difficulté sérieuse ne viendra gêner un pilote VFR un peu expérimenté :

■ **Aérodromes** : la densité des terrains dans la péninsule ibérique est moindre qu'en France. En Espagne, nombre d'entre eux sont à usage plus ou moins restreint. Les aérodromes importants que nous avons fréquentés (Séville, Valladolid, Asturias) sont de construction récente, en excellent état et pourvus de toutes les facilités. Au Portugal, les installations visitées (toutes avec piste en dur) étaient plus modestes mais également en bon état. En ce qui concerne les services, nous avons pu ravitailler partout sans problème et les agents Afis nous ont – sauf à Coimbra – procuré rapidement notams et météo (ils téléphonent à un centre plus important qui leur envoie les informations souhaitées).

■ **Espace aérien** : conséquence de la moindre densité des aéroports, il y a en Espagne/Portugal moins de « zones » que chez nous – personne ne s'en plaindra. Une exception cependant, les environs de Madrid où elles fourmillent...

■ **Plan de vol** : obligatoire pour tous les trajets. Ce n'est pas un problème, après quelques jours on les remplit sans aucune hésitation.

■ **Phraséo** : le contrôle peut s'effectuer dans la langue nationale ou en anglais. Attention! Même si on connaît la langue du pays, débit et accent de l'interlocuteur peuvent rendre le dialogue difficile. En anglais, on se retrouve à armes égales, tout le monde parlant « étranger ». D'une façon générale, les contrôleurs se sont montrés aimables et attentifs. Une mention spéciale pour ceux de Séville et Lisbonne, particulièrement clairs et compréhensibles.

■ **Cartes et documents** : nous avons surtout utilisé les cartes de navigation et d'aérodromes éditées par Jeppesen (LE 2, 3 et 4, LP et Botlang). Elles se sont révélées bien adaptées. Un regret, le recouvrement des cartes au 1/500 000 est faible, ce qui nuit au confort du navigateur. On peut aussi utiliser les cartes locales. Noter que les cartes espagnoles de l'AENA sont strictement limitées au territoire national et vous laissent dans le « blanc » dès le passage de la frontière. Le passage des Pyrénées dans l'ouest étant aléatoire, ne pas oublier d'emporter la documentation nécessaire pour leur contournement par la Méditerranée (Perpignan).

■ **Navigation** : pas de difficultés. La moindre densité des agglomérations, des routes, des voies ferrées, des cours d'eau, rend facile leur utilisation comme repères, sans risques de confusion.



Sur le tarmac d'Évora, l'alignement des avions école de l'Académie aéronautique. Coimbra, lieu d'enseignement prestigieux où la vie est rythmée par les rites étudiants

assez beau, en suivant la vallée du Navia. Sitôt dit, sitôt fait, on s'assure une nouvelle fois par téléphone de la météo au nord, on dépose par le même moyen nos plans de vol et on se met en route pour l'aéroport d'Avilès-Asturias. Programme réalisé, nous y arrivons vers 17 h après trois heures de vol depuis Coimbra, arrêt déduit.

Asturias est un aéroport international, nous y trouvons donc toutes les facilités souhaitables et surtout une station météo dont le prévisionniste coupe court à toute velléité de poursuivre la route : il fait dans l'est un temps épouvantable, jamais vu depuis 100 ans en cette saison ! Nous passerons donc la nuit en

Asturias et prenons le car pour Avilès afin d'y trouver un logis.

■ **Jeudi 8 mai** : lever aux aurores pour ne pas rater le car vers l'aéroport, il ne fonctionne qu'en coordination avec les vols commerciaux. Dès l'arrivée, nous rendons visite à notre ami le prévisionniste. Il est un peu plus optimiste qu'hier : en attendant un peu et en restant sur la côte, nous devrions pouvoir passer jusqu'à Biarritz, après c'est encore « pourri ». Effectivement le transit côtier s'effectuera sans encombre mais à condition de ne pas monter plus haut que 2 000 ft. Nous profitons quand même des paysages tandis que se succèdent les contrôles : Avilès, Santander, Bilbao, San Sebastian. Lorsque nous découvrons cette belle plage, nous savons que nous avons gagné. Bien vite, en effet, apparaissent Fontarrabie et sa piste (qui ressemble un peu à l'ancien Kai Tak de Hong Kong et héberge l'aéroport de Saint-Sébastien), Hendaye, puis Saint-Jean de Luz, point d'entrée sud de Biarritz.

On quitte les Espagnols, on s'annonce, mais il ne sera pas dit que les choses sont simples, un Airbus d'Air France est en approche et nous voici tous les trois à orbiter chacun dans son coin. Posé enfin, parking, ravitaillement, contrôle de la gendarmerie (carnet de route et licences...) puis visite à la station météo. Ce n'est pas bon du tout pour le moment dans la moitié sud de la France, mais au-dessus, c'est dégagé. En attendant un peu, en privilégiant une route intérieure, en acceptant de ne pas monter, il y a peut-être des chances que nous puissions passer. On attend donc, en allant

déjeuner au restaurant de l'aérogare. Vers 14 h 00, c'est le décollage, sans plan de vol cette fois. Les conditions sont bien celles annoncées, en restant à 1 500/1 200 ft sol, on progresse vers Dax, le VOR de Sauveterre, Angoulême, Chauvigny, où nous avions prévu un changement de pilote mais où seul le Régent se posera. Et puis nous retrouvons nos zones familières, enfin sous le soleil. Nous arrivons à Saint-Cyr vers 17 h 30, il y fait beaucoup plus chaud que dans le sud !

Jean-Marie PUJO

Aéro-club Paul Tissandier

Photos F. Nicollier, A. Pujo et auteur

■ **GPS** : aucun problème de couverture et une aide appréciée. Redisons qu'il ne doit s'agir que d'un moyen de navigation complémentaire. Attention, aussi, à la tenue à jour de leur base de données.

■ **Coûts** : nous avons payé la 100LL à 1,30/1,40 € en Espagne et 0,90/1,00 € au Portugal (attention ! Faute de disposer de la carte du réseau pétrolier concerné, il faut impérativement régler en espèces...). Les redevances aéroportuaires sont modérées et comparables à celles en vigueur chez nous. Hôtels et restaurants couvrent une large gamme de prix, plutôt un peu inférieurs à ceux de France, mais l'Europe touristique a fait son œuvre et les différences sont moins marquées qu'autrefois. Un grand merci à l'euro qui a rendu les « affaires d'argent » claires et faciles!

J.-M. P.

