TREK AÉRO
Destination l'Afrique

Alain et Philippe ont participé avec leur DR 253 au Trek Aéro Afrique 2017. Lors de cette édition, rien ne se passe comme prévu : ils ne sont finalement que deux équipages à partir, certaines étapes sont déprogrammées, la météo est capricieuse… Pourtant, cela reste l'Afrique : un voyage magique !

Par Alain Lemarie, photos de l'auteur et Roland Hanser

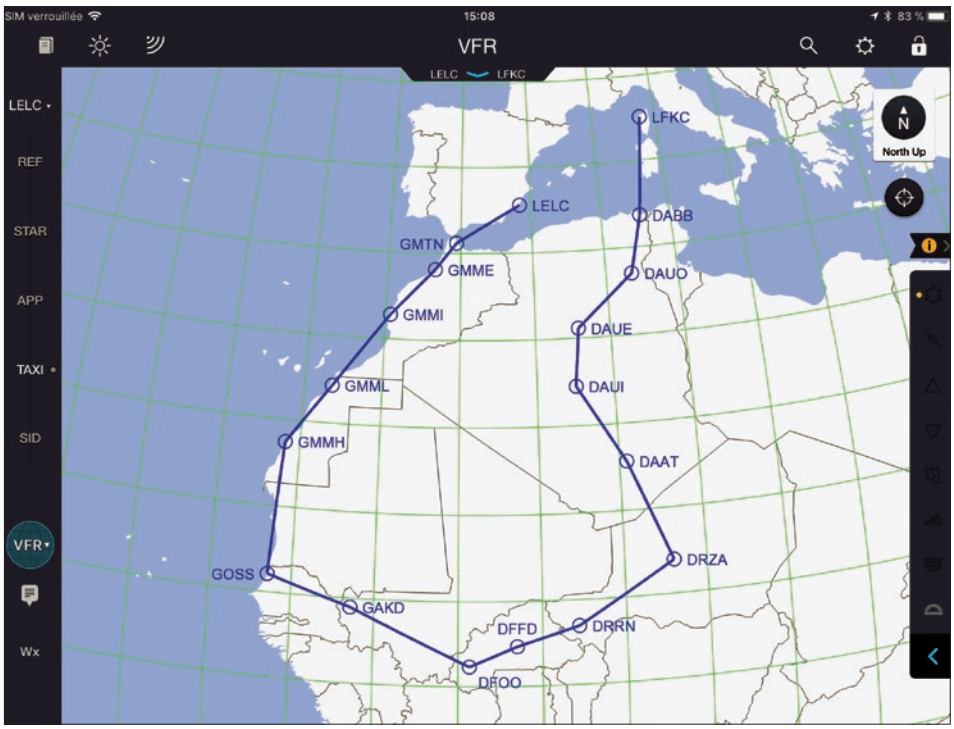
Le voyage aérien, j'aime et faire l'Afrique avec mon avion, j'en ai longtemps rêvé. C'est aussi le cas de Philippe, mon compagnon de plusieurs voyages. Nous avons donc contacté l'organisateur de rallyes aériens Trek Aviation pour aller voler en Afrique du 23 septembre au 7 octobre. L'édition 2017 du Trek Aéro Afrique a été compliquée à orchestrer pour Roland. Nous devions être six équipages à partir mais après quelques désistements, nous n'étions plus que deux avions et quatre pilotes inscrits, ce qui modifiait de nombreuses choses comme le ravitaillement en Avgas, très compliqué en Afrique de l'Ouest. Heureusement, cette difficulté sera contournée grâce au DR 253 qui peut voler à l'essence sans plomb, encore disponible en Afrique. L'obtention des autorisations, notamment pour la Mauritanie, ne fut pas simple non plus. Au Togo, la population manifestait vigoureusement contre le gouvernement et, de plus, la saison des pluies s'attardait un peu partout en Afrique, notamment dans cette région. Conséquence, nous avons annulé la visite du Togo et changé plusieurs fois le parcours et les escales. Il ne reste plus qu'un seul souci : la météo déprimante de ce début septembre qui ne nous convient absolument pas… Quelle rage si après avoir contourné toutes ces difficultés, la météo nous eût contraints à l'abandon du projet. Voilà qu'enfin, à J-7, elle s'améliore en France et en Espagne : *« Ça devrait le faire ! »*

Samedi 23 septembre : 772 Nm, 6 h 30 de vol

La météo est bonne jusqu'à… Béziers. Les stratus maritimes bas ne se lèvent qu'autour de midi, juste avant notre arrivée. Mais voilà que notre transpondeur tombe en

Arrivée du DR 253 sur fond de dunes de sable à El Goléa, en Algérie.

panne en arrivant et le contrôleur de Béziers nous refuse l'accès à sa CTR. Conséquence, nous allons nous poser à Lézignan ; il suffisait en fait de mettre le bon calibre de fusible. De son côté, Roland est bien arrivé à Béziers et nous attend. Je le sens inquiet par ce souci supplémentaire. Mais il « fonctionne » bien sous stress, tout est donc parfait. D'ailleurs, les douaniers ne s'étant finalement pas présentés à Béziers, nous sommes en règle et décollons chacun de notre côté pour nous retrouver à Murcia San-Javier. Les cumulostratus sont de plus en plus denses au-dessus de la mer et nous choisissons de rester en dessous et au large pendant que Roland passe la fine couche et s'enfile entre les nuages dans le « corridor » de Sabadell. Le ciel se dégage enfin vers Reus et nous arrivons ensemble à Murcia où nous attend Momo, le coéquipier de Roland.



Dimanche 24 septembre : 630 Nm, 5 h 30 de vol

Le ciel est dégagé en Espagne mais pas à Tétouan, notre escale d'entrée au Maroc. En effet, après avoir volé au-dessus de la mer, au soleil, l'arrivée se fait à 500 ft sous les barbules avec un bon vent de face. Après les formalités d'usage et les pleins, nous repartons direction la mer pour repasser au-dessus de la couche et survoler le rif sous un soleil radieux. Cela ne va pas durer longtemps. Tout d'abord, le vent se lève et nous ralentit mais, au fur et à mesure, le ciel devient laiteux. Nous suivons les points de report habituels, avec leur estimée demandée dès la montée initiale, sous contrôle de Casa et nous tirons vers Safi pour suivre la côte jusqu'à Essaouira. Seule la vue verticale nous donne une idée du paysage, la vue horizontale est limitée comme par temps de brume. Arrivés vers Essaouira, nous ne voyons vaguement la piste qu'une fois en vent arrière.

Lundi 25 septembre : 350 Nm, 3 heures de vol

La météo est bonne, du moins au sol et à Essaouira, car, à la radio, la contrôleuse nous prie d'attendre de meilleures conditions à Laayoune ! On arrête donc le moteur et nous attendons une bonne heure avant de décoller. Le ciel va en effet se couvrir après Agadir. Je choisis encore de voler sous la couche, le long de la côte, pendant que Roland se glisse, comme à son habitude, entre deux couches vers 3 000 ft. Enfin, Cap Juby (Tarfaya) est devant nous, le ciel est un peu dégagé ; il pleut à notre arrivée sur Laayoune… Nous faisons les pleins puis, au moment de déposer les plans de vol, on nous informe qu'il ne sera pas possible de se poser à Dakhla, notre dernière escale du jour. Roland essaie en vain de joindre le bureau des autorisations à Casablanca. L'autorisation de survol de la Mauritanie nous pose également des soucis. De fait, l'idée de terminer le périple à Laayoune devient une des hypothèses possibles. Claude, depuis Ouagadougou, doit disposer de dons particuliers : il obtient l'autorisation signée de la Mauritanie. Dans le même temps, de Casablanca, nous parvient l'autorisation d'une escale à Dakhla. Il est cependant trop tard pour poursuivre le vol. Nous passons donc la nuit à Laayoune sous la bruine.

Mardi 26 : 731 Nm, 6 heures de vol

Pour notre première étape à Dakhla, la météo prévoit des risques d'orage : *zut !* ; et à St-Louis-du-Sénégal du soleil : *ouf !* Après le décollage, le vent arrière nous aide bien. L'arrivée à Dakhla sous ciel couvert se fait sans encombre et nous essayons de ne pas perdre de temps en coordonnant avitaillement,

Décollage d'Agadez, au Niger, à destination de Tamanrasset, en Algérie.

La route transsaharienne, entre Tamarasset et In Salah, passe dans les fabuleuses gorges des monts du Mouydir.

formalités de police, de douane et administratives. Puis nous partons en direction de Nouadhibou avec une visibilité qui se dégrade petit à petit et avec un vent contraire de plus en plus fort… Mais, le risque d'orage est derrière nous.

En approchant de Nouhadhibou, la fréquence est particulièrement encombrée par les équipages de l'Aéropostale qui remonte de St-Louis via Nouakchott et Nouadhibou en direction de Dakhla. Nous restons à basse hauteur pour éviter de les croiser alors que Roland reste au large entre deux couches. Le ciel se découvre seulement en arrivant au Sénégal et le soleil réapparaît alors, sans avoir daigné éclairer correctement les splendeurs de la région du banc d'Arguin que l'on m'avait annoncées. Ce sera pour une prochaine fois.

Posés à St-Louis, il nous reste encore à chercher près de 100 litres de super avec des bidons à la station-service la plus proche. L'avitaillement du Pegaz en Jet-A1 s'avère beaucoup plus simple ! La nuit tombée, après une longue journée, nous atterrissons enfin à l'hôtel de la Poste pour un repos que j'estime bien mérité. Roland connaît les bonnes adresses. Accueil parfait, chambre 219 pour Momo, que demander de plus ?

Mercredi 27 : 770 Nm, 6 h 30 de vol

Une étape importante et délicate nous attend. Nous allons traverser le Mali en faisant escale à Kayes puis nous irons au Burkina-Faso, à Bobo Dioulasso, où nous attendent nos amis de l'Aéroclub. Les plans de vol déposés, nous décollons sous le soleil pour suivre en gros le fleuve Sénégal. Mais, à nouveau, la visibilité horizontale s'avère médiocre jusqu'à Kayes que l'on devine en arrivant en vent arrière. Fidèle à mon habitude, je vole entre 500 et 1 000 pieds sol, ce qui permet de profiter du paysage inhabituel et de la vie le long du fleuve. À Kayes, le camion de Jet-A1 arrive immédiatement pour le Pegaz pendant que nous transvasons l'essence depuis nos bidons pour la prochaine étape de 460 Nm.

Une fois en l'air, la visibilité s'améliore nettement. Je suis les recommandations de Roland et monte vers 3 500 pieds, ce qui permet encore d'admirer un paysage bien vert. Travers Bamako, l'influence des militaires américains se manifeste immédiatement : radio en anglais. Roland résiste et finit par communiquer en français avec le contrôle. Aucun appareil civil mais la fréquence est occupée par des militaires français et surtout, américains. Serait-ce leur présence qui impose cette langue au contrôle ? Notre petite caravane passe et nous arrivons sans encombre à Bobo Dioulasso où Xavier nous attend et nous prend agréablement en charge.

Jeudi, c'est jour de repos. Enfin, pas tant que ça puisque le matin, nous allons chercher de l'essence en ville pour notre DR 253 et nous faisons la maintenance sur le Pegaz qui connaît une petite fuite d'huile bien salissante. Michel, président de l'Aéroclub de Ouagadougou et instructeur, nous rejoint avec son Rallye. L'après-midi est consacré à la visite de Bobo et notamment la vieille ville. Xavier a organisé une soirée avec les personnalités de l'aéroport qui est suivie d'un dîner à l'aéroclub.

Cultures arborées le long du fleuve Sénégal et vue sur l'un de ses affluents.

Vendredi 29 : 180 Nm, 2 heures

Un impressionnant passage orageux le matin nous confirme qu'il n'aurait pas été très judicieux de nous rendre au Togo. Nous décollons pour Ouagadougou en compagnie du Rallye piloté par Michel et Momo. La météo, comme prévu, s'améliore à vue d'œil et nous atterrissons sous un vif et chaud soleil. Depuis Saint-Louis, j'ai puisé allègrement dans la réserve d'eau – 6 litres par personne – qui constitue le plus lourd du matériel de survie en région désertique. Rapidement, l'avion est prêt pour son

Roland et son Pegaz diesel à El Goléa, en Algérie.

vol du lendemain, réserves d'eau reconstituées et surtout après le transfert d'un fût d'Avgas dans les réservoirs et bidons. Après un petit tour sur le marché, nous passons une soirée très conviviale sous les auspices de « l'arbre vert » avec nos amis de l'Aéroclub de Ouagadougou.

Samedi 30 : 230 Nm, 2 heures

Courte étape sur Niamey par beau temps ! Eric nous attend sur le terrain et nous fait garer nos machines à côté de son hangar. Il vole sur un Savannah qui lui permet de survoler les espaces merveilleux du Niger et de se poser sur les pistes des réserves environnantes. Nous logeons chez lui durant deux jours.

Le dimanche matin, nous visitons le parc des Girafes qui se trouve non loin de Niamey. Nous avons la chance d'en approcher quelques-unes ainsi qu'un bébé d'une semaine à peine. Les paysages merveilleux et l'accueil enthousiaste du guide nous donnent également l'idée et l'envie de visiter le fameux parc du W, un peu plus loin, où l'on peut voir des éléphants, des lions, des hippopotames et de nombreuses autres espèces. Je me laisserais bien tenter par une modification supplémentaire de notre programme pour aller faire du tourisme dans ce merveilleux parc… Ce sera pour une prochaine fois, nous sommes juste après la saison des pluies et le parc est encore fermé.

Lundi 2 : 400 Nm, 3 h 20

Notre objectif initial est maintenu : Agadez. Rapidement la végétation se raréfie, se concentre dans les dépressions, puis disparaît… Ouf, je n'ai pas encore trop puisé dans la réserve d'eau ! Le soleil est de la partie (40° à l'atterrissage) et le vent de face aussi ! Nous retrouvons nos amis Akly et Ibrahim. L'après-midi est mise à contribution pour remplir les bidons d'essence avec Ibrahim et, surtout, pour faire un tour avec Akly dans sa petite oasis paradisiaque à quelques encablures d'Agadez. C'est l'occasion de prendre un bain dans la réserve d'eau de son jardin, dans le désert, et d'en déguster quelques fruits avant de revenir dans sa belle auberge de l'Azel. Quel dommage que le secteur touristique se soit effondré…

Mardi 3 : 400 Nm, 2 h 55

De Agadez, nous allons à Tamanrasset. Pour une fois, nous avons un vent favorable qui nous pousse bien. Le ciel est dégagé mais la visibilité n'est pas bonne : 5 km. Elle s'améliore en arrivant sur la frontière algérienne que nous pouvons repérer depuis notre « fauteuil ». Le paysage change et devient saharien avec des dunes de sable et du relief.

Les conseils de l'organisateur

- Depuis que les ASECNA ont transféré aux ANAC les demandes d'autorisations de survol et d'atterrissage, il est devenu très compliqué de les obtenir. Il faut dorénavant passer par des structures spécialisées et payer des redevances qui peuvent être très onéreuses en plus des taxes d'atterrissage habituelles à régler sur les aéroports.
- Pour la 100LL, il est facile d'en trouver au Maroc et en Mauritanie. Pour les autres pays, il faut commander des fûts de 188 à 200 l et ils ne sont pas disponibles sur tous les terrains. Ainsi, on en trouve à Dakar, Bamako, Ougadougou et Niamey. Pour l'Algérie, il faut acheter les fûts à Alger et les transporter soi-même aux diverses escales. Heureusement, le DR 253 pouvait fonctionner à l'essence Super. Cela a causé des complications pour introduire les bidons pleins dans les grands aéroports, mais nos amis des aéroclubs sur place nous ont bien aidé pour cela.
- Par ailleurs, la situation en Afrique de l'Ouest est devenue compliquée et il faut rester très vigilant pour visiter les villes et la brousse. Nous avons été bien conseillés et accompagnés par nos amis sur place aux différentes escales.
- Il faut aussi savoir s'occuper de la petite maintenance sur l'avion et emporter quelques outils et pièces au cas où et pouvoir s'adapter facilement aux diverses situations imprévues.

L'association Trek Aviation organise régulièrement des rallyes en Afrique. Le prochain Trek Aéro Afrique aura quant à lui lieu du 29 septembre au 14 octobre 2018. Plus d'informations (et le diaporama 2017) sur http://trek-aviation.wifeo.com/ ; contact : trek.aviation@yahoo.com

Orage au petit matin avant de décoller de Bobo Dioulasso vers Ouagadougou, au Burkina Faso.

La petite caravane à El Oued, en Algérie, après 7 heures de vol.

Au loin, on devine le Hoggar et ses hautes montagnes de près de 3 000 mètres. L'aéroport de Tam se trouve à 1 377 mètres d'altitude. Une fois posés, on nous informe qu'il faut faire signer un document par le Wali – préfet – de Tam pour pouvoir ramener de l'essence en bidon sachant qu'il n'y a pas d'Avgas sur le terrain. À l'aérogare, nous sommes attendus par notre ami Riad qui va nous conduire, sous escorte policière, jusqu'à la ville. Nous passons une agréable soirée en famille (la famille de Riad, pas les policiers !) à évoquer les nombreuses possibilités d'excursions dans le Hoggar ou dans le Tassili N'Ajjer, probablement pour un prochain Trek Aéro Afrique.

Mercredi 4 : faux départ

Tout d'abord, il faut faire signer le document pour l'essence. Pendant que Momo et Riad attendent à la Wilaya pour la signature, nous préparons les avions… Finalement, elle arrivera trop tard pour faire l'étape jusqu'à El Goléa. Durant cette journée sur le tarmac, nous réalisons une séance photos pour d'innombrables policiers et militaires pris à côté, devant et dans nos avions. Nous passons donc une seconde nuit à Tam, avec Riad, mais cette fois-ci avec le plein d'essence.

Jeudi 5 : 780 Nm, 7 heures

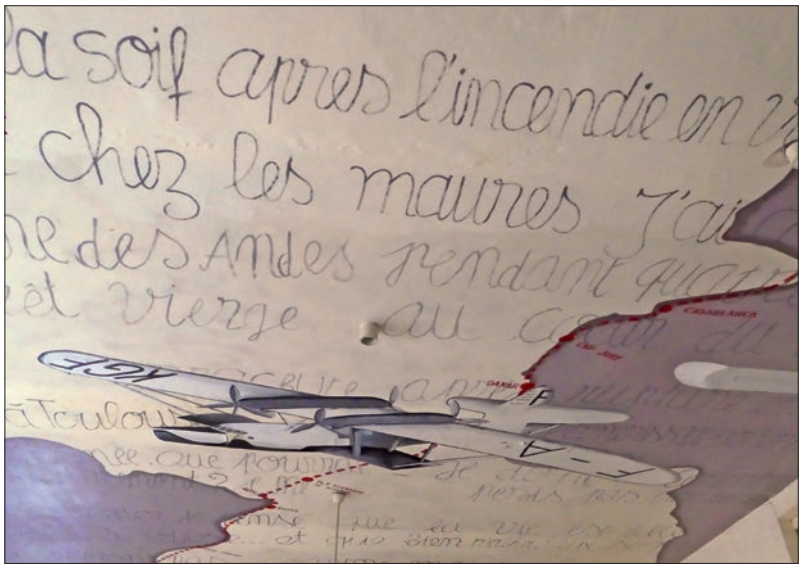
En raison de la journée de retard, nous avons trois longues étapes à faire. Tout d'abord In Salah, puis El Goléa avant d'arriver à El Oued. Heureusement, les merveilleux paysages nous font oublier la durée de vol. À El Goléa, les amis de Momo nous attendent avec 100 litres d'essence dans des bidons prêts à être transférés. Enfin, nous arrivons avant la nuit à El Oued. La lumière oblique et douce amplifie la beauté des cultures de cette belle palmeraie où nous attendent Boubaker et Kader qui est le président de l'aéroclub d'El Oued. Malheureusement pour eux, le seul avion du club est actuellement hors service en attendant une solution.

Vendredi 6 : 600 Nm, 5 h 40

Notre objectif du jour est Calvi. Les prévisions météo sont bonnes sauf un vent très fort prévu au-dessus de la Sardaigne. Du fait, nous changeons l'escale de Constantine au profit d'Annaba pour gagner de l'autonomie sur la dernière étape. Après les « longues » formalités, nous décollons et constatons que le vent est déjà bien installé au-dessus des Aurès jusqu'à Annaba. Dès que l'essence est transvasée sur le tarmac d'Annaba, nous pouvons décoller. Des nuages nous obligent soit à passer au-dessus, au niveau 85, ce que font Roland et Momo, soit à passer en dessous, à moins de 1 000 ft, ce que nous faisons.

En approchant la Sardaigne, le vent atteint près de 50 kt, légèrement de travers, faisant tomber la vitesse sol parfois à moins de 90 kt. Il faut de la patience. Heureusement que les estimations nous laissent une bonne marge avant la nuit aéronautique à Calvi. Vers Ajaccio, le vent se calme, confirmant les prévisions, mais les nuages bas nous obligent à rester sous les 1 000 ft jusqu'à Calvi… Sans une goutte d'eau : ce brave avion aurait bien mérité un petit lavage.

Le Trek Aéro Afrique 2017 se termine le 7 au matin à Calvi et nous rentrons presque ensemble. Pour l'équipage du DR, ce sera Epinal et Nancy ; pour Roland, Colmar avec une belle météo. Merci pour ce beau survol des Alpes, mais avec encore du vent de face… Certainement pour faire durer un peu plus la magie de cet extraordinaire voyage. Depuis le retour à Nancy, avec 55 heures de vol, la visite de l'avion est réalisée – l'avion s'est alourdi d'une dizaine de fusibles qui ne serviront peut-être jamais –, mais j'ai laissé la poussière du voyage, allez donc savoir pourquoi !



Plafond mythique de la salle à manger de l'Hôtel de la Poste à St-Louis du Sénégal.