

JOUR 13 : DAKHLA – LAÂYOUNE – AGADIR

A Dakhla, on est presque à la latitude du massif de l'Assekrem et de l'Ermitage du Père de Foucault. Alors, j'ai une pensée pour ce sacré bonhomme et un souvenir ému d'une célébration religieuse un peu avant le lever du soleil, dans un cadre lunaire de montagnes déchiquetées en noir et beige clair. Halte mémorable lors d'une traversée en voiture d'Alger à Ouagadougou que je n'oserais pas refaire actuellement...



A 8 h 30, à l'aéroport, Denis fait la prévol, Fabienne organise la soûte pour y rechercher éventuellement un objet utile pendant le vol et insérer les câbles du casque au-dessus des bagages. Moi, je me refais les 6 étages de la tour pour y déposer les deux plans de vol de la journée. Pour la première étape les points de passage sont les mêmes. Pour la seconde, c'est plus compliqué. Comme nous venons d'entrer au Maroc, il faut faire les formations spécifiques liées à l'immigration... avec le numéro de l'autorisation du survol du territoire RAL 3015/17.



Comme j'ai oublié les références du passeport de Denis, je préfère ne pas le citer pour éviter le croisement d'informations fausses.

C'est un matin frisquet où chacun est bien content de porter le gilet griffé « Raid Latécoère-Aéropostale. Ceux qui l'ont rangé au fond de leurs sacs en sont quittes pour se réchauffer comme ils peuvent ! Au sol, nous avons retrouvé avec joie cette lumière de beau temps mais, après les expériences des jours

précédents, nous savons bien que cela n'est qu'une impression car la brume de chaleur et quelques restes de vent de sable devrait rapidement altérer la visibilité qui règne ici.

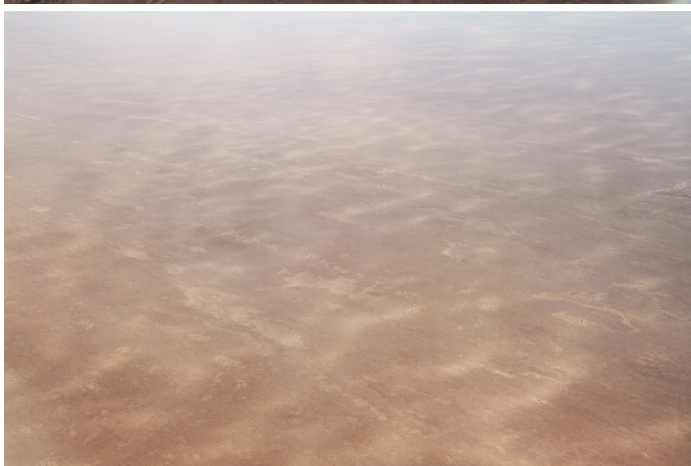
Par ailleurs, plus on part tard et plus les mauvaises conditions se font sentir. Comme on est toujours parmi les derniers...



Les premiers avions, ouvreurs du parcours et machines rapides, décollent bien vite pour Laâyoune. Les autres attendent. Et pour BUUH, c'est toujours environ 1 h 30 après les éclaireurs. Les pleins ont été faits la veille, les machines sont prêtes, alors, comme chaque matin, on bavarde entre nous avec nos cousins Albert et Bernard, interlocuteurs passionnants, passionnés, experts de la Ligne et avec de la gentillesse à revendre.



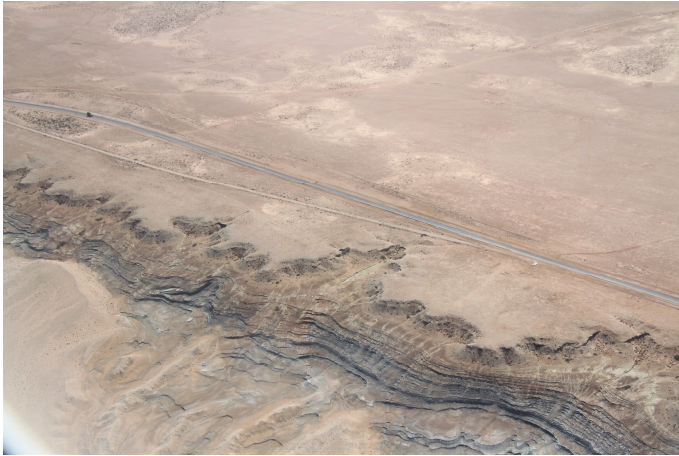
Vers 10 heures, BUUH redécolle pour la seconde fois en quelques jours du terrain de Dakhla, cap au nord. Au revoir à cette ville à l'architecture si particulière avec son urbanisme digne des villes champignons du nouveau monde, où les rues se croisent à angle droit ménageant des quartiers très citadins de maison cubiques où l'on retrouve souvent ce rouge sang de bœuf étonnant. Le seul édifice qui n'est pas calibré selon l'axe nord-sud – est ouest, c'est la mosquée qui doit être alignée sur la Mecque.



L'avion prend lentement de l'altitude à un petit 500 pieds/minutes en longeant la lèvre orientale de la Baie du Rio de Oro. La brume laiteuse ne tarde pas et filtre la lumière du soleil que l'on discernait pourtant de façon presque parfaite au sol en une clarté blanche très crue. Rien à voir avec un chaud soleil doré du matin et c'est pourquoi l'endroit n'est pas lumineux. Nous sommes presque en train de naviguer dans une photo en noir et blanc avec des bancs de sable ridés qui émergent d'une eau bleu marine.

Sitôt sortis des faubourgs de la ville, toute trace de vie disparaît en dehors de la route nourricière qui monte vers les capitales. Rien avec du sable dedans et du sable autour de rien. Aujourd'hui, je serais pourtant bien allé batifoler dans le désert à la découverte de cet *erg* si sauvage et si possible de quelques tribus berbères. Certes, j'ai bien accepté que le programme était quotidiennement de voler, manger, « réceptionner », dormir (ce qui est le rêve pour mon moi aviateur) mais il me reste un petit creux en ce qui concerne des rencontres plus personnelles des populations nomades.

Dans un camaïeu de bruns, le spectacle terrestre nous offre une grande table grignotée par de rares cours d'eau qui ont érodé et entaillé les structures géologiques. Les ravines laissent à penser l'existence de crues dévastatrices d'oueds aujourd'hui asséchés et invisibles. Les vents abrasifs ont fait le reste. Sur le bord de la route longiligne, de rares caravansérails du XXI^e siècle où les caravanes se sont transformées en parking sommaires pour trente tonnes et les auberges coupe gorges et faméliques en relais de routiers sympas.



Sur le trait de côte, les différentes strates de grès ont été sapées par la houle pour sculpter des marches pour géants disparus. De temps en temps, c'est la puissance d'un ressac furieux d'une tempête hivernale qui a entamé le plateau plus en avant, provoquant des effondrements qui s'approchent dangereusement du goudron.



Comme on se lasse parfois d'une vision hypnotisante et répétitive du bord de mer, Denis mène BUUH faire de petites escapades à l'intérieur des terres. Maintenant, la couleur de ces contrées désolées est lie de vin. Des dunes de sable brun-rouge, un peu terne car il n'y a plus de soleil. Parfois, le vent de sable qui s'est levé dans les très basses couches balaie cet espace sidéral et semble saupoudrer de langues de poussière les vagues de sable immobiles et bien ordonnées.



A d'autres endroits, toujours isolés au milieu de rien, une piste à la trajectoire tordue et heurtée, escalade le maigre relief de pierraille pour mener à des enclos carrés et géométriques qui ne peuvent être des formations géologiques. Certains parcs paraissent fortifiés de plusieurs rangées de blocs empilés mais tous sont inhabités et sans la moindre trace de cheptels.



Mais ce désert n'est pas plat ni uniforme. Souvent, le vent a rappé puis mis à nu des zones autrefois sablonneuses et qui offrent à présent des perspectives d'écorchés. A d'autres moments, se dessinent des formes arrondies et vides mais dont l'auréole est piquetée de buissons, cercles qui rappellent, à une autre échelle, des ronds de sorcières.



Il nous arrive même de repérer des taches de terre plus brune, tranchant avec les nuances de l'environnement proche, cerclées d'arbrisseaux et de branchages qui font évoquer des parcelles d'élevage et on ne sait distinguer si les points blancs sont des moutons ou des rochers. Rarement on arrive à distinguer des huttes rondes et noires, faites d'un entrelacs de branches d'acacias morts. Elles ont la forme d'igloos de l'Arctique. Je ne peux m'empêcher de me souvenir que c'est dans de tels lieux qu'étaient maintenus captifs les pilotes de la Ligne en attendant le paiement des rançons... Cela motive de façon réflexe une surveillance méthodique et automatique des paramètres de la machine...

Un tel vol n'est pas exempt de surprises. Ce que nous repérons à l'aller, nous ne le retrouvons pas au retour. Ce que nous voyons maintenant, nous ne l'avions pas distingué il y a quelques jours ! Des colonies de peuplement récentes et inattendues gravent des damiers dans le néant avec leurs mosquées flambant neuves, leurs entrepôts sans activité visible, leurs casernes avec place d'armes sans le moindre matériel militaire exposé, leurs premières implantations de maisons individuelles et, déjà, leurs amorces de rond points...

Une usine de traitement de phosphate nous rappelle que nous arrivons au terme de cette première étape. Une voie ferrée dédiée mène jusqu'au port minéralier de Laâyoune. Le terrain, on le connaît maintenant bien et on se sent, naïvement, un peu comme des pilotes de brousse saharienne.



Comme nous sommes numéro 2, Denis fait une approche en baïonnette qui nous permet de bénéficier d'une vue complète des installations et on se pose en pour prendre place au parking et attendre le petit train des fûts indispensables.



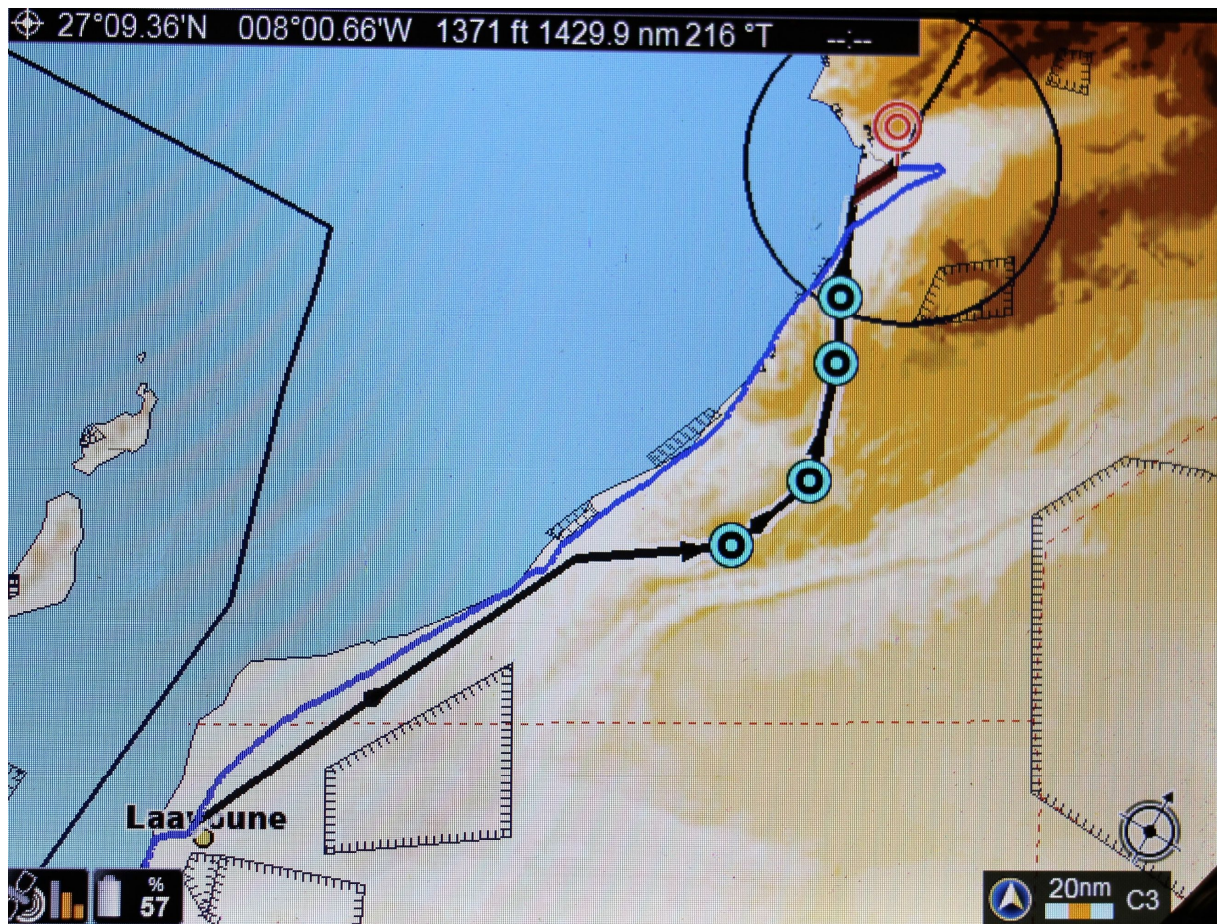


On casse une petite croûte de sandwich au pâté de canard qui est toujours aussi bon. Les pompistes s'agitent sur leur manette et, ici aussi, ils ont un compteur qui leur permet d'avoir une idée précise de la soif de BUUH. On met les pleins complets () car le terme de la prochaine étape, c'est Agadir à plus de 350 nautiques.



Un Aérostar, bel avion du rallye Toulouse-Saint Louis vient se stationner non loin. Il nous rappelle que les machines de leur vol s'arrêtent ce soir à Cap Juby. Comme ils doivent, eux aussi, utiliser la fréquence 130.00, nous décidons de transférer le nouveau fil d'Ariane sur 130.15. Le trajet côtier risquant d'être fréquenté, je décide de passer par la voie de l'intérieur pour un vol de plus d'une heure et demi direction Tan Tan Plage. Nous aurons ainsi un dernier beau moment pour prendre congé de ce beau désert qui fascine tant. Le vent est toujours présent mais il ne charrie plus de sable.

Décollage vers 14 heures pour un adieu aux dunes jaune d'or comme on les voit dans les livres. Au début, la mer est si loin que je ne peux que l'imaginer. Ce n'est qu'au bout de plus d'une heure de survol du Sahara, sans le moindre repère humain au sol que radio raid nous informe que tous les avions de l'autre aventure Aéro postale sont posés à Cap Juby. Alors, je rejoins le bord de mer. Nous sommes à la latitude de Fuerteventura aux Canaries et dépendons donc de leur SIV. A l'aller, on a constaté que c'était plutôt une cause de soucis supplémentaires sans aucun bénéfice. Aussi, après avoir veillé un temps leur fréquence, on s'en lasse car nous ne sommes pas vraiment concernés par le trafic dans les îles et c'est ce qui occupé toute la radio ? En plus, ça fatigue...



Nous avons été informés que les zones de Goulimine étaient actives et c'est vrai que sur la fréquence de Tan Tan Plage Blanche, j'ai entendu un hélicoptère d'attaque marocain en vol de liaison avec une excellente phraséologie en langue française. Le problème c'est que ces zones P ne sont définies sur aucune carte, alors, où est donc cette zone interdite.

Jusqu'à l'embouchure du Draâ, on longe la côte et, ensuite, je m'insinue un peu dans les terres entre Goulimine et le débouché maritime de l'Oued Assaka. Les bruits courent que la zone serait à l'est de Goulimine. Devant nous, les ultimes montagnes de la chaîne de l'Anti Atlas culminent tout de même à près de 1 000 mètres mais la visibilité est excellente. Tout est redevenu largement CAVOK, sans plafond et avec 50 kilomètres devant nous. On reste à 3 000 pieds en laissant le massif sur notre droite. Ici encore, on ne reconnaît rien de notre trajet aller. On devine Sidi Ifni. On admire Tiznit qu'on abandonne sous l'aile droite dans un environnement charmant de moyenne montagne.

Un peu avant RILAT RABAT, point d'entrée de la TMA d'Agadir, on contacte l'approche.

- « F BUUH, prenez un cap 55, transpondeur XXXX, et rappelez Biougra. »

Et 20 nautiques plus loin :

- « F BUUH, poursuivez au cap, je vous rappelle. Piste en service la 17. »



Je poursuis au cap indiqué sur 16 nautiques. L'aiguille du VOR, appelée sur 117.2, s'est collée dans le coin gauche du cadran et, à aucun moment, je n'ai eu le terrain en vue bien qu'à 7 nautiques. J'imagine donc sa situation en me disant que, comme c'est un grand aéroport avec une piste de 3 200 mètres, je finirai bien par le dénicher.

- « F BUUH, prenez un cap 270 par la gauche et rappelez en vue des installations. »

Large virage à gauche et cap avec le soleil en plein sur le pare-brise. Ça me rappelle de mauvais souvenirs car nous évitions toujours d'aller à Agadir depuis Marrakech l'après-midi à cause de ce soleil aveuglant. Ce souvenir pénible me revient dans des circonstances que je n'aurais jamais imaginées il y a 40 ans !

Lorsque je suis au cap demandé j'ai encore 30 kilomètres devant moi avec une piètre vision en 2 couleurs tant l'éblouissement est violent. Durant cette très très longue finale, je prépare la machine et descends à 1 000 pieds – pour mieux voir ! 16 nautiques, c'est long quand on croit qu'on est arrivé... et qu'on est à 80 Kts, un cran de volet sorti. Ça fait plus de 10 minutes ! Je finis par distinguer la piste dans l'axe après cette procédure de guidage radar à laquelle je ne suis pas habitué car c'est une première pour moi. Fin de préparation machine pour l'atterrissage.

Posé ; sortie en runway rapide Echo et reconditionnement de l'avion pour le roulage. Pour gagner l'aéroclub Royal d'Agadir, où nous allons parquer, la consigne est de ne pas transiter

par l'aire de stationnement réservée au roi. Alors, on fait gaffe et les cartes AIP d'Agadir/ Al Massira se révèlent bien utiles. Comme d'habitude, on arrive dans les derniers mais on a tellement l'habitude...

Simplement, aujourd'hui, cela va me jouer un tour ! A peine enclenché le frein de parc, alors que le moteur tourne toujours, on me fait signe de me presser car la dernière navette pour l'hôtel est sur le point de partir. Je suis ma procédure de coupure moteur mais dans la précipitation, j'oublie de switcher le contact général. Au cours de la soirée, le bon Jacques, mécano d'humeur constante et toujours de bon conseil vient me dire que lors de son contrôle général de tous les appareils, il lui semblait qu'un voyant était resté allumé sur le tableau de bord de BUUH. Il était bien visible dans la nuit tombée mais n'avait pu s'en assurer car la porte était verrouillée.

Je ne reconnais, bien sûr, rien d'Agadir et nous découvrons une ville entièrement nouvelle à l'architecture de type station balnéaire internationale pour touristes ubiquitaires avec un complexe hôtelier luxueux dans chaque pâté de maison et presque autant en construction. Alors qu'il y a 40 ans, la zone de complexes de loisirs ne s'étendait quasiment qu'en bord de mer, la vulgarisation des vacances exotiques au soleil et – probablement – l'augmentation significative des pouvoirs d'achats, a dopé ce type de constructions comme des champignons un matin chaud et pluvieux d'automne. On pourrait être dans n'importe quelle partie du globe où se développe ce type de séjour.

Mais le hall d'entrée de *l'Atlantic Palace* est tout simplement somptueux, à faire pâlir de jalousie des princes en leurs palais. Plafonds à caissons peints de frises traditionnelles marocaines, panneaux de zelliges classiques mais de surfaces magnifiques, niches de stuc finement ouvragées, divans aux tissus modernes très bien assortis. C'est l'un des plus beaux hôtels où je ne sois jamais descendu. L'organisation du Raid termine par un feu d'artifice. La chambre est plus classique mais blanche et lumineuse donnant sur un ksar contemporain où la vigne vierge monte à l'assaut d'une tourelle qui aurait pu être dessinée par Sperry pour Port Grimaud !

Debriefing : tout s'est bien passé.

Briefing : demain, changement de programme. On ne passe plus par Rabat mais on fait escale à Fès. Chouette. Nous pourrons donc retrouver une ville que j'adore et le transit sera différent de celui de l'aller. En plus, on va survoler le Tadla et passer près de Béni Mellal où nous ne sommes pas allés depuis 17 ans. Mais il faut refaire toute la nav à partir de Marrakech...

Le repas est digne d'une réception des milles et une nuits. Buffet splendide avec une incroyable variété de tajines et une section de desserts à tomber à la renverse. Un ensemble de musique traditionnelle accompagne le festin. Je suis, toutefois, fatigué et regrette de ne pouvoir en profiter comme je voudrais. En plus, il faut que je reprenne ma navigation sur l'AvMap et sur papier. Alors, je m'éclipse rapidement laissant Fabienne se délecter des rythmes qu'on aime et des sucreries auxquelles elle ne pourra résister...

Je regagne la chambre et me mets au travail pour repositionner mes nouveaux points de passage obligatoire pour demain. Vers minuit et demi, j'ai terminé et je m'accorde quelques instants de promenade dans le vaste parc endormi, en fumant ma pipe, avant de retrouver mon lit.

Demain est un autre jour...