

## JOUR 7 : TARFAYA (CAP JUBY) – LAÂYOUNE – DAKHLA (VILLA CISNEROS)

Cette nuit, nous avons dormi comme des masses mais bienheureux. Pas le moindre souci de navigation pour aujourd'hui car il faut suivre la côte. Bien entendu, l'étape du jour est prévue longue mais avec un changement de pilote à chaque posé c'est très faisable.

Voulant bien faire, les aubergistes de notre caravansérail confortable ont mis des glaçons dans les jus d'orange... Alors, les verres repartent tels quels, sous les yeux étonnés et désolés des serveurs. Pas prendre le moindre risque dans nos conditions de quotidien un peu particulier. Comme souvent en Afrique, le café est mauvais mais le pain est savoureux, les petits pains au chocolat, fameux et on a même eu droit à du beurre...



Nous n'avions pris avec nous qu'un bagage léger alors on quitte le gîte avec les remerciements d'usage pour gagner le terrain à pied, baluchon sur l'épaule. Nous cheminons alors dans le crépuscule du matin qui délivre une lumière grise avec juste un filet de rose fuchsia, presque fluo, sur la ligne d'horizon. Le chemin vers la piste traverse la zone fantomatique d'un lotissement en construction. Comme souvent, il est encombré des déchets de chantiers qui ont suivi l'édification des bâtiments du lotissement précédent. Damiers de parcelles ensablées d'où émergent des gaines de branchements futurs, débris d'agglos, chutes de boiseries, sacs de mortiers éventrés...



Dans la fraîcheur du matin, la vie s'éveille et les enfants vont à l'école comme partout sur la planète. Sacs à dos avec les héros de bandes dessinées et de dessins animés de leurs héros de la « culture mondialisée ». Blouses blanches pour les filles. Aucun signe extérieur de pratique religieuse. On accède au désert où se situe la piste par un grand trou béant creusé dans le mur d'enceinte...



Ce qui reste du vieux fort espagnol où régnait le gouverneur La Pena à l'époque où Saint Exupéry était chef d'aérodrome de Cap Juby ressemble à un bunker qui pourrit. La vieille bâtisse où vivaient les aviateurs espagnols quelques années après la mise en place de l'escale Latécoère Aéropostale, non loin du fortin, subit les mêmes agressions que sa voisine et y pénétrer paraît dangereux. La prochaine étape sera l'effondrement ! Les locaux d'hébergement des pilotes de la Ligne et les hangars d'entretien des Breguet et Laté 25 ont, tout simplement, disparu.

Il ne reste plus aucune trace matérielle de leur sacerdoce au service du courrier. Pierres et planches de bois ont dû retrouver à se recycler dans une autre tranche de vie pas loin.



Au sol, le sable est comme piqueté par des impacts de gouttelettes issues de condensation de la brume de mer nocturne et ce sable humide colle aux chaussures. Venue de l'Océan, il souffle encore une petite brise qui s'acharne à déchirer un plafond nuageux gris sale que j'estime à 3 000 pieds. Les rares curieux portent des manteaux ou des chandails de laine. Chacun regagne sa machine, plus ou moins éveillé après la courte nuit. On sait que le rythme est le même

tous les jours mais les premières heures sont parfois délicates et il nous arrive de croiser des zombies.



Il est 8 heures. Vers 8 heures 30, briefing pour l'organisation des baptêmes de l'air offerts aux enfants et pour les conditions météo que l'on devrait rencontrer sur le trajet plus tard dans la journée. Le ciel doit se dégager. J'aurais bien aimé offrir des promenades aériennes aux petits qui nous ont si gentiment accueillis mais un rapide calcul objective que, rien qu'avec le trajet aller-retour du raid, je vais largement overshooter les 50 heures. Comme je ne me vois pas organiser un contrôle réglementaire et la vidange à l'une des escales sur le chemin du retour, j'abandonne à regret le projet.



Un gros scrapper fait des allers et retours dans le bas-côté de la piste. Heureusement qu'il ne se met pas à raboter car les avions auraient été recouverts de ce fin sable pulvérulent. Le soleil débute sa course et la fraîcheur s'évanouit.





Une demi-douzaine de machines enchaînent décollages et atterrissages avec des bambins ou des notables locaux. Leurs vols se limitent à un tour du petit bourg mais les sourires à l'arrivée valent plus que tous les remerciements. Le ciel se dégage et, assis sur une petite dune, au milieu d'un entrelacs de filets destinés à immobiliser la migration du sable, j'observe notre bivouac d'une caravane aérienne un peu incongrue dans ce cadre de fantasia.



La vie du rallye s'est progressivement réveillée et je note les points d'envol des machines similaires pour me faire des repères pour tout à l'heure. C'est Denis qui fera les vols jusqu'à Laâyoune puis Dakhla.

Vers 10 heures, les vols de découverte sont terminés.

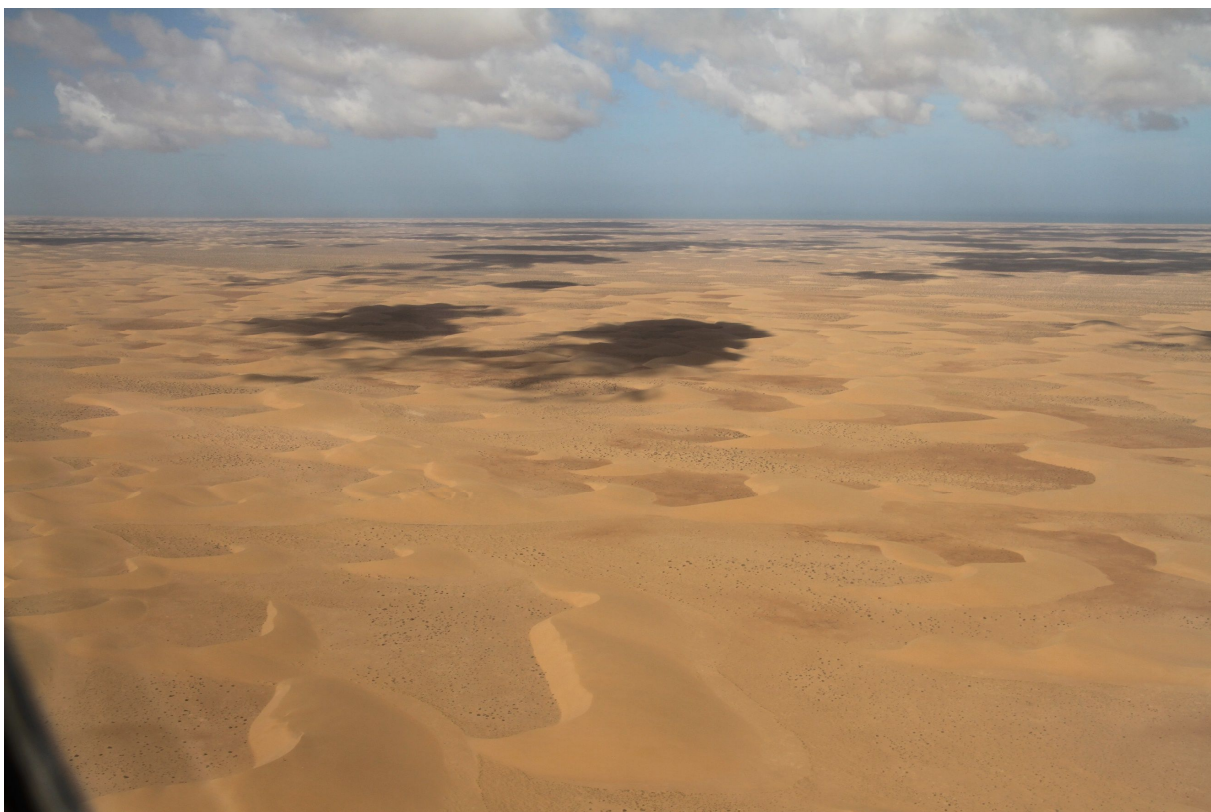
Vers 11 heures, on décolle pour Laâyoune parmi les derniers, comme d'habitude. Horemètre 4751/30. Mise en puissance progressive pour éviter d'ensabler ceux qui restent encore au parc et BUUH accélère bien comme à son habitude. Il nous reste plus de 300 mètres lorsqu'on est air borne. Montée lente sur la mer puis virage à droite pour laisser la piste à l'ouest à laquelle on adresse un dernier salut. On survole Tarfaya avec un ultime sentiment d'émotion et on pique plein sud vers Laâyoune tout proche - moins de 50 nautiques – à 1500 pieds et le désert est superbe. C'est une grande plaine sans aucune limite visuelle, faite de dunes et de cailloux.





Comme le ciel reste encore un peu pommelé, les nuances de couleurs vont du beige orangé au brun auburn. On abandonne assez rapidement la côte pour un trajet direct sur le terrain situé à l'intérieur des terres. Même si le paysage est toujours le même, il n'est en rien lassant et nous sommes aussi venus, un peu tout de même, pour ce paysage minéral, immobile et envoûtant.

Pas la moindre trace humaine si ce n'est une ligne d'éoliennes qui brasse les alizés au milieu de nulle part.



Sur 127.50, Laâyoune Approche ne répond pas mais le contact est immédiat sur la fréquence Tour. Piste en service la 02. Nous arrivons en zone sensible car le terrain est divisé en une partie civile et une zone militaire avec 2 pistes qui leurs sont dédiées. La proximité du conflit avec les combattants d'AQMI aurait justifié la présence de drones américains et des appareils civils, tout blancs et parkés sur une bretelle éloignée de notre indémodable curiosité, estampillés UN, témoigne de leur mise en place. Par ailleurs, l'aviation militaire marocaine maintien des éléments de chasse dans un secteur où le Front Polisario n'est pas encore un souvenir. Ne pas se tromper car les deux axes sont presque parallèles. La notre est celle de l'est. On entre dans le circuit directement en vent arrière main droite et la présence d'une machine du raid qui sort de la piste par la bretelle confirme nos prévisions.







Quelques instants plus tard, nous sommes au parking. Il est midi et je file tout de suite au bureau de piste pour remplir les plans de vol Laâyoune – Dakhla et Dakhla – Nouadhibou. Sur un coin de table basse, je transcris les points de passage et il y en a 6, rien que pour la première étape. Pendant ce temps, on attend l'essence car il y a bien une dizaine d'avions devant nous. Le coup habituel des fûts vides se produit une nouvelle fois et il faut un temps infini pour ramener un nouveau chariot plein. Bref, on ne se retrouve en situation de reprendre l'air qu'un peu avant 14 heures.

Et là, je commence à être préoccupé et soucieux. Il y a 270 nautiques pour Dakhla soit un peu moins de 3 heures de vol. Vu le temps nécessaire au refueling de la flotte, je ne vois pas comment nous pourrions redécoller de Dakhla pour Nouadhibou avant la nuit...

Il me manque 1 heure pour avoir la qualification VFR de nuit mais je ne l'ai pas et faire une arrivée sur Nouadhibou – Port Etienne dans ces conditions, ça ne m'emballer guère. Tous les équipages encore présents à Laâyoune sont à l'unisson. On a quitté Cap Juby un peu tard et, peut-être aurait-il fallu faire décoller les avions lents dès 9

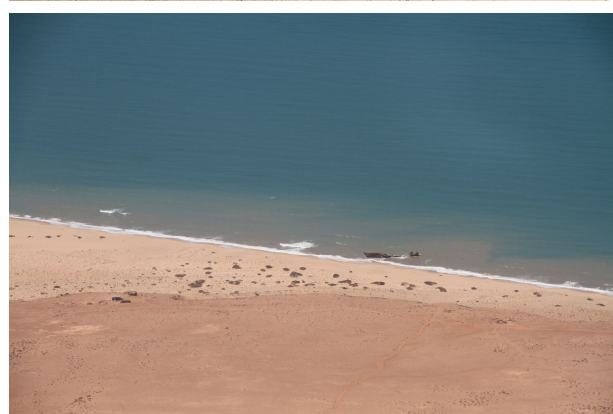
heures ? Et puis, on se dit qu'on verra bien à Dakhla et qu'Hervé saura bien dépatouiller cette situation.

En rejoignant le seuil de piste, on distingue deux carcasses d'hélicoptères Huey qui ne reprendront plus jamais le chemin du ciel. Survol de Laâyoune devenue marocaine depuis 1975 et qui n'existait pas à l'époque de Cap Juby. Nous sommes maintenant dans l'ancien Rio de Oro espagnol et nous replongeons bientôt dans le mythe de la Ligne. Ici, des événements tragiques se sont produits mais on n'y pense pas – trop – pour nous régaler de la vue.

Nous avons pour consigne de ne pas nous éloigner du littoral ; cela n'a pas été expressément dit mais, en cas de soucis mécanique, on devrait être plus facile à retrouver...

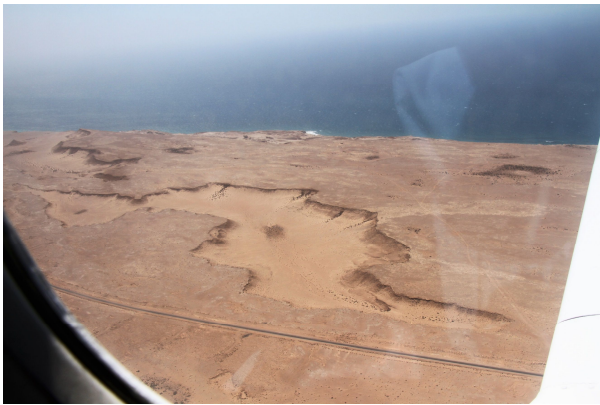


C'est un très beau vol avec des conditions météo exceptionnelles. Notre trajet va couper, à plusieurs reprises, l'un des rares repères autre que géographique, la route marocaine N° 1 qui mène, 800 kilomètres plus loin, à la frontière mauritanienne.



De temps en temps, mais rarement, au milieu de nulle part, une halte où les camionneurs se reposent et se restaurent. Mais le plus souvent, ce n'est que le sable et les cailloux. Le bord de mer comporte peu de plages mais un plateau de roches friables sapé par les vagues qui l'érodent en ménageant parfois de petites criques. Par endroits, on a l'impression que la croûte d'allure gréseuse a été attaquée par en dessous formant des effondrements spectaculaires.

En d'autres lieux, les courants marins sont bien présents décrivant des « nuages de sable » dans l'eau. C'est très beau !



On se rapproche de Bonjadour (Bojador) autre lieu tristement funeste dans la saga Latécoère Aéropostale. Des sauvetages périlleux de pilotes en panne y ont été réalisés à la barbe des Maures mais, pas toujours sans dégâts. C'est ici que Léopold Gourp a été foudroyé par le tir de l'ancien gouliver devenu rebelle Ould Hadj Rab et c'est aussi ici que le pilote Erable et le mécanicien Pintado seront abattus par le même rezzou. Le

calvaire de Gourp durera 25 jours avant qu'il ne soit récupéré en piteux état par Edmond Lassalle, René Riguelle et le mécanicien Alphonse Moreau venus à son secours dans des conditions extrêmes, sous une grêle de balles perdues.

Mais l'agonie de Gourp est en route car les hommes bleus ont cautérisé la vilaine blessure à la cuisse avec du crottin de dromadaire, à la mode locale. Transporté à Casablanca avec trop de retard, l'amputation de la cuisse n'enrayera pas le développement de la gangrène fatale.

Comme toujours, le GPS est d'une inestimable utilité. Nous pouvons nous situer de façon précise sur la carte et, même si la maquette de l'avion ne suit pas scrupuleusement le trait fixé, nous ne nous en éloignons guère. A contre-jour, nous distinguons bien les quartiers de Bojador, ville qui n'existait pas à l'époque de la Ligne, et, d'en haut, cela évoque plutôt une bourgade un peu misérable et perdue dont je ne vois aucune activité autre que la pêche et son commerce. Ensuite, il n'y a plus rien sur des dizaines de nautiques mais nous avons le sentiment de survoler un grand livre de géologie. L'érosion éolienne, rendue plus abrasive encore par les vents de sable, a sculpté la croûte terrestre en une multitude de petites buttes témoins qui ménagent un labyrinthe de vallons inextricables mais on y distingue aussi des formations coniques à la géométrie parfaite. La côte est parsemée d'épaves et il n'est pas rare d'en distinguer deux à la fois dans le même coup d'œil. A une heure de l'arrivée à Dakhla (Villa Cisneros de la Ligne), apparaissent des villes fantômes qui donnent l'air d'être abandonnées alors qu'elles ne sont qu'en construction. Mais comment peut-on faire pour vivre dans le parfait dénuement d'un tel environnement ?

En ce qui concerne les communications, il n'y a, bien entendu, aucune fréquence captable. Seul 130.00 tisse un fil entre nous mais les avions partis une demi-heure avant nous sont à peine captable. La fréquence est quasi muette, comme les équipages trop occupés à s'en mettre plein les yeux. Et puis un message descend en cascade avec demande de le relayer d'une machine à l'autre : « Nouadhibou est fermé pour cause de vent de sable. Tous les avions s'arrêtent à Dakhla ».





Hervé a pris la bonne décision et il semble qu'aucune machine n'ait alors pris l'air pour l'étape ultime de la journée. Cela me fait une préoccupation en moins... Et la suite de l'étape s'en trouve plus paisible...

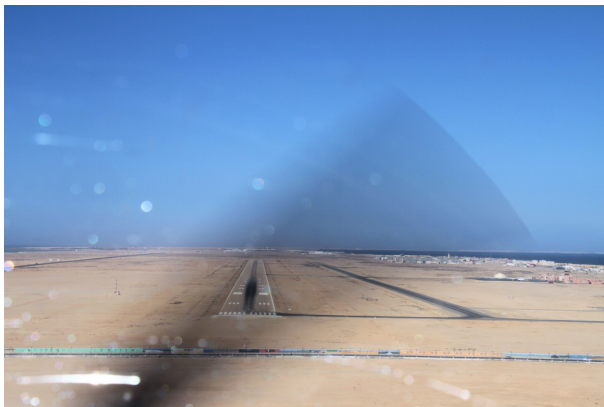


Comme à Laâyoune, l'approche se fait sur la fréquence Tour. Il suffit de le savoir. Dakhla est au bout d'une presqu'île allongée sur un axe nord-est – sud-ouest qui ferme un grand golfe. On arrive par la mer ce qui nous offre un aperçu assez époustouflant. L'architecture de cette capitale du Sahara marocain est très particulière et colorée.

Piste en service, la 03. Comme il n'y a personne dans le circuit, on s'offre une vent arrière de ministre pour s'en mettre plein la vue. Denis pose majestueusement et on sort par l'unique bretelle pour regagner le vaste parking où nous attendent les copains. Tout le monde me paraît content de s'être arrêté à Dakhla. On vide les bagages de la soûte et...on attend les fûts car la liste des machines assoiffées est longue avant que notre tour n'arrive.



Et pourtant l'opération sera rondement menée car il y a deux pompes en service. Il est 17 heures 30 lorsqu'on quitte l'aéroport.



L'organisation fait un boulot exceptionnel car l'étape est inattendue et qu'il faut trouver de quoi loger au pied levé une centaines de personnes. Une nouvelle fois, elle réussit ce tour de force pour nous dégouter un hébergement parfait. Des 4x4 font la navette vers l'hôtel et nous découvrons une vraie suite avec un coin salon, une vaste chambre et toutes les commodités qui vont avec. Tout de suite j'en profite pour recharger les GPS et l'IPad afin d'être prêts pour demain au cas où il y aurait des coupures d'électricité pendant la nuit. Ça fait du bien d'enlever les combinaisons de vol qui commencent à être un peu « collantes » et de prendre une bonne douche !

Je dénêche même une petite bière...



Conférence : Bernard nous fait rêver avec des anecdotes savoureuses ou dramatiques et des images d'époque de la vie à Villa Cisneros.

Debriefing : tout va bien. Vol interrompu pour cause de météo et de départ trop tardif de Cap Juby. Le relais de retransmission d'informations a bien fonctionné.



Briefing : demain journée compliquée. Beau temps le matin jusqu'à Nouadhibou. Pour la seconde étape, le discours est plus vague avec un fort risque de vent de sable qui se lève à partir de 14 heures. Etre à Nouakchott avant ++. Nous sommes attendus à la résidence de l'Ambassadeur de France à Dakar pour un cocktail. Un bus nous attendra à l'hôtel pour ce transfert à 19 heures 30 précises.

Puis on cherche à passer à table mais là, il y a un problème car la salle à manger ne peut nous recevoir tous en même temps que les clients déjà présents. Je prends une assiette que je vais remplir au buffet avant de me trouver un fauteuil dans le lobby. En plus, ce n'est pas bon...

Je suis crevé. Dodo.