

JOUR 12 : SAINT LOUIS – NOUAKCHOTT – DAKHLA (VILLA CISNEROS)

Un grand vol de pélicans blancs, positionnés en flèche un peu comme des oies sauvages, vient de la mer et tourne en larges cercles qui se rapprochent de la verticale du terrain. Leur planer est tout particulièrement gracieux et surprenant pour de gros oiseaux. Par moments, ils remettent les gaz en agitant leurs longues ailes mais, la plupart du temps, ils glissent, immobiles, dans un ciel tout bleu. S'agit-il d'un bon présage pour la journée ?

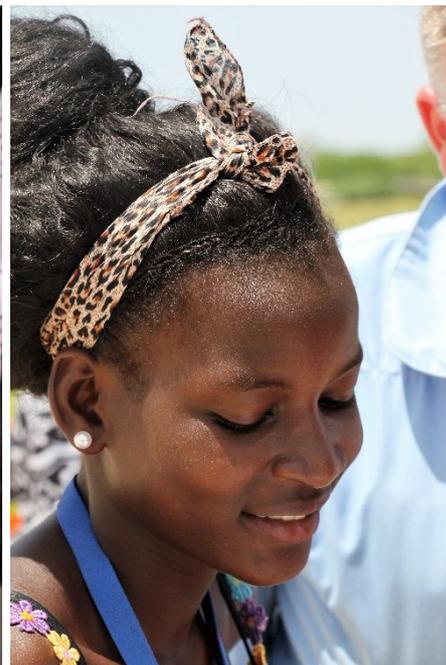
Avant de quitter Saint Louis, nous avons un dernier rendez-vous avec les écoliers de Sidi N'Diaye. Certains ont suivi les cours du BIA que l'association Latécoère a mis en place ici, d'autres non mais tous sont, en même temps émoussillés et un peu inquiets des instants à venir car ils n'ont jamais pris l'avion !



Ils sont intimidés lorsqu'on vient les chercher par paires pour gagner les aéronefs. Les garçons ne se mélangent pas aux filles. Bien sûr ils sont un peu gauches lorsqu'il s'agit de grimper en place arrière car, pour des raisons de sécurité, nous avons conservé deux pilotes en places avant. Toujours malhabiles lorsqu'il s'agit de s'attacher avec les ceintures, objets pas très répandus dans leur vie quotidienne.



Silencieux mais les sens aux aguets lorsqu'il s'agit de quitter la bonne terre pour la première fois. Médusés et les yeux écarquillés durant un vol où ils ont du mal à repositionner les repères sur la carte vivante d'une ville qu'ils n'ont – pour la plupart – jamais quitté. Encore sous le charme d'un moment inoubliable lorsqu'ils descendent de l'avion, les yeux dans le vide et la langue toujours paralysée.



Timides et sages lorsqu'ils se font signer leur diplôme officiel de baptêmes de l'air et prendre en photo pour notre grand livre de beaux souvenirs. Mais, lorsqu'ils rejoignent

leurs copains, on ne les tient plus ! Ce sont les rois du monde et les enfants de Mermoz et de Saint Exupéry ... Ils ont tâté la troisième dimension et leurs ailes de pilotes ne sont plus qu'une question d'années...

Vers 11 heures, on prend congé de nos petits amis après le dépôt d'un plan de vol à la tour. Ici, nous sommes dans une configuration de très petit aérodrome de province même si les AIP le signalent comme un aéroport de dégagement de Dakar. La console radio et les instruments annexes doivent être hors service depuis longtemps déjà car, sur la couche de poussière qui la recouvre, un bloc radio de secours a été simplement déposé.



Et c'est avec elle que le contrôleur converse pour régler le mouvement des machines. Mais c'est surtout l'escalier de fer extérieur qui escalade la vigie le plus inattendu. Les marches, rouillées et qui se fendillent comme un mille feuilles, menacent de se désolidariser du cadre métallique et j'aperçois certains éléments en train de disparaître dans le sable une dizaine de mètres en contrebas. Je dépose les deux plans de vol pour les deux étapes de la journée ?



Denis fait le premier tronçon. Durant la première demi-heure, le paysage demeure bien vert. Les nombreux bras du fleuve, associés à un maillage de canaux permettent une irrigation de vastes surfaces où je note surtout une riziculture intensive. Beaucoup de zones ne sont pas mises en valeur et ne sont que des marécages tributaires des crues du fleuve. J'y repère même un pêcheur en eau douce. Au loin, plus à l'est, doit se trouver la réserve naturelle du Diouf, paradis des oiseaux. Incongru dans le décor, un grand champ rond avec son système spécifique d'arrosage.

Et puis, le paysage change. Denis a opté pour un vol au-dessus de la terre et nous passons, imperceptiblement sur une dizaine de kilomètres, de la forêt tropicale humide à la savane arbustive sèche.

Les quelques bosquets d'épineux ne cachent plus le sol modelé des quelques petites collines beige-orangé essentiellement faites de sable avec très peu de rochers, entrecoupés par d'anciens dépôts d'alluvions gris-beige plus clair. S'agit-il d'anciens bras marécageux devenus aujourd'hui désertiques du fait de la descente inexorable du Sahara ?





Très rares sont les traces de vie sous la forme de huttes de branchages mais l'absence d'activités humaines à proximité nous fait entrevoir qu'il s'agit, peut-être, d'habitations transitoires lors de migrations saisonnières. Un peu plus loin, un dromadaire solitaire prend son petit déjeuner dans les hautes frondaisons d'un acacia.



Notre route croise une large piste rectiligne qui monte vers le nord. Il ne s'agit pas de la route côtière car cette dernière est goudronnée. On se demande vers quel endroit perdu elle peut bien mener ?





Effectivement, la frange de transition végétale s'estompe maintenant au profit d'un vrai désert minéral où toute forme de couverture végétale a disparu. Les grandes étendues blanches qui me font penser aux pans du Botswana font leur apparition. Il semblerait que ce soient des plaques de sel remonté par capillarité. Elles paraissent parfois saupoudrées d'une mince couche rouge : oxydes de fer ou

développement de microorganismes favorisés par les concrétions salines ? Un Lac Rose en terre aride ? Par endroits, on croit apercevoir des traces d'exploitations anciennes très primitives.



Le ciel devient blanchâtre et la visibilité s'amenuise au loin. Pas bon ça ! La terre offre des curiosités géologiques arrondies lesquelles, vues du ciel ont des allures inquiétantes d'abcès surinfectés.

Comme on se rapproche de Nouakchott et qu'à l'aller, leur seule consigne était d'éviter le survol de la ville en passant sur la mer, on s'incline vers l'ouest. On retrouve donc le littoral où le sable piqueté de bosquets descend vers le rivage en pente douce. Plages à perte de vue où il n'y a, bien sûr, personne. Pour éviter le grignotage par la houle et les courants marins, la dune est plantée d'une végétation disposée géométriquement pour que les racines retiennent mieux le sable.

Et puis, dans une visibilité qui continue à se dégrader, apparaissent les premières maisons de Nouakchott qui n'était qu'un petit port de pêche avec quelques rares masures à l'époque de l'Aéropostale. Ce sont des habitations individuelles, cubiques et en pisé, perdues dans l'immensité désertique et dont on se demande de quoi tous ces habitants peuvent bien vivre. Le port de Nouakchott apparaît subitement au milieu de nulle part.





Oh ! Il n'y a pas de jetée, pas de quais aménagés, pas de grosses infrastructures portuaires, c'est juste une grève où sont retirées les chaloupes. Avec, peut-être, un semblant de criée et quelques entrepôts pouvant servir de conserverie. Peu de monde mais notre passage a fait sortir des curieux dont les distractions doivent être rares ici.

Nouakchott possède la caractéristique d'être doté de 2 aéroports et de 3 pistes. L'ancien, à l'est de la ville et qui existe toujours bien que je ne sache pas s'il est encore opérationnel car disparu des cartes aériennes et le nouveau, Nouakchott/Oumtounsi ou GQNO, 15 nautiques au nord-est de la ville. On remonte donc la côte une dizaine de minutes avant d'appeler la tour sur 118.4. Le VOR DME est bien utile en complément de la carte à menu déroulant. Le contrôle nous demande d'effectuer une semi-directe pour la 16, en passant au nord de la piste 06. Vu la longueur de cette 06 (2 400 mètres) ça nous aurait bien suffi mais les fûts de 100 LL ont été placés dans un hangar qui borde la longue piste toute neuve de 3 400 mètres. Alors, pourquoi s'en priver ?



On sort à la première bretelle pour taxier jusqu'au parking Fox où nous attendent déjà une dizaine de machines des copains. Il fait chaud et cette atmosphère de poudre blanche ne me dit rien qui vaille. On prend 142 litres soit le plein complet et je me glisse à l'ombre d'un grand hangar où un 737 de Mauritania, assez mal en point, me semble nécessiter une révision longue...



Je dévore mon sandwich de pâté de canard et termine même celui de Fabienne tant j'ai faim. On profite des commodités des lieux, on boit ce qui est nécessaire et indispensable, on reprend le chemin de BUUH. Il est 13 heures, ça va être le moment d'y aller !

Le DR 250 F BNJO est en train de rouler vers la piste après avoir été autorisé lorsque le contre ordre claque à la radio : Nouakchott fermé VFR ! L'équipage revient à son point de parc. On s'interroge du regard. Je ne sais plus qui a lancé : « et le VFR Spécial ? »



On appelle la tour pour savoir si les conditions de VFR Spécial sont réunies Temps morts et, manifestement, consultations des supérieurs hiérarchiques.

La réponse revient par le même canal : « Pour le VFR Spécial, il n'y a pas de problèmes ! »



Banjo reprend son chemin vers le seuil de piste et, cette fois-ci, on nous fait décoller en 34, ce qui pourrait s'interpréter par un changement de vent. Il viendrait à présent du nord ce qui est mauvais signe pour nous car nous aurons une composante de vent défavorable de face et, surtout, que le sable risque d'être au rendez-vous...

Très conscient du fait que plus on attend et plus ça risque d'être mauvais, je lance BUUH dans son sillage.

C'est me moment que choisit un hélicoptère militaire pour aller s'entraîner. On me demande d'aller jusqu'en seuil de piste alors qu'il manœuvre sur la bretelle juste avant et ça va durer 10 bonnes minutes avant que je ne sois autorisé à décoller.



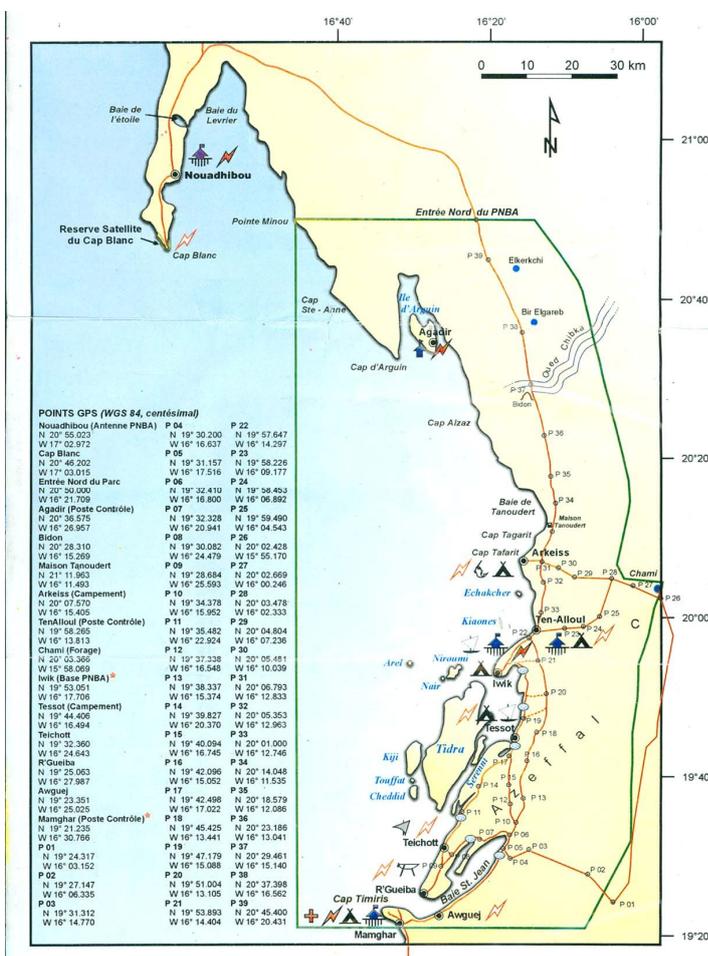
Au sol, la visibilité est de plus de 10 kilomètres de face et de côté mais dès qu'on grimpe à 1 000 pieds, il devient difficile de l'évaluer. Je garde mon cap initial dans l'axe de piste car il doit me permettre d'éviter une zone réglementée à ma droite et qu'il me mène au rivage. Nous sommes partis depuis à peine 10 minutes que la tour de Nouakchott signale que Nouadhibou est fermé VFR. Zut, les copains qui sont posés là-bas se retrouvent bloqués mais surtout, c'est le signe que tout le trajet, au moins jusqu'à la frontière marocaine, va être « coton ».

J'arrive sur le trait de côte à 1 000 pieds. Je le distingue mais c'est limite. BANJO appelle sur la fréquence raid pour signaler qu'il fait demi-tour, sans autres précisions. Vues les conditions de navigation et compte tenu du fait qu'ils sont trois pilotes à bord dont deux professionnels, anciens commandants de bord à la retraite. Je n'aime pas ça.

Je l'appelle pour lui dire que je suis derrière lui, sur le littoral et que je descends à 700 pieds. Il me répond, sympa, qu'il est à 1 400 et nous le croisons quelques instants plus tard. Je le distingue bien sur ma gauche, dans un trou au milieu d'une masse nuageuse, gris sale. Ouf ! Trafic croisé derrière. J'apprendrai le soir que son demi-tour était nécessaire pour un complément d'essence du fait de la fermeture de Nouadhibou où il comptait se ravitailler. Il reprendra l'air avec plusieurs heures de retard sur nos horaires et sera contraint de passer la nuit à Nouadhibou (réouvert entre temps) car ne pouvant rallier Dakhla avant la nuit aéronautique.

Compte tenu d'un visuel très correct du sol, je continue sur la bande littorale à 700 pieds comme Mermoz, Reine, Guillaumet ou Saint Exupéry... Sur tout le trajet, il n'y a pas d'obstacle de terrain et le relief est plat. Mais il y a cette ennuyeuse R9 en plein milieu du parcours, la première réserve du Ban d'Arguin qu'il faut survoler à au moins 3 300 pieds. Partis derrière moi, d'autres machines signalent qu'au niveau 50, ils sont en IFR, mais comme ils ont confié la conduite de leurs avions au pilote automatique... A mon niveau de vol un peu rase-motte, je conserve, en permanence une excellente vision d'un sol peu accueillant de sable et de roches mais au moins, je vois quelque chose. Les pilotes de la Ligne historique n'avaient pas la R9 mais, dans leurs cockpits à ciel ouvert, cela devait être une sacrée aventure de traverser les vents de sables (Harmattan). Nous, au moins, on est dans le confort de notre cabine.

Le scénario de l'aller est en train de se reproduire. Pilotage sans visibilité avec un regard qui oublie presque de regarder devant car on ne distingue rien. Si un objet était devant nous à 500 mètres, le verrait-on ? Impossible de répondre. La vision du sol nous confirme l'altimétrie affichée. Le regard reprend son balayage des instruments indispensables en s'attardant sur

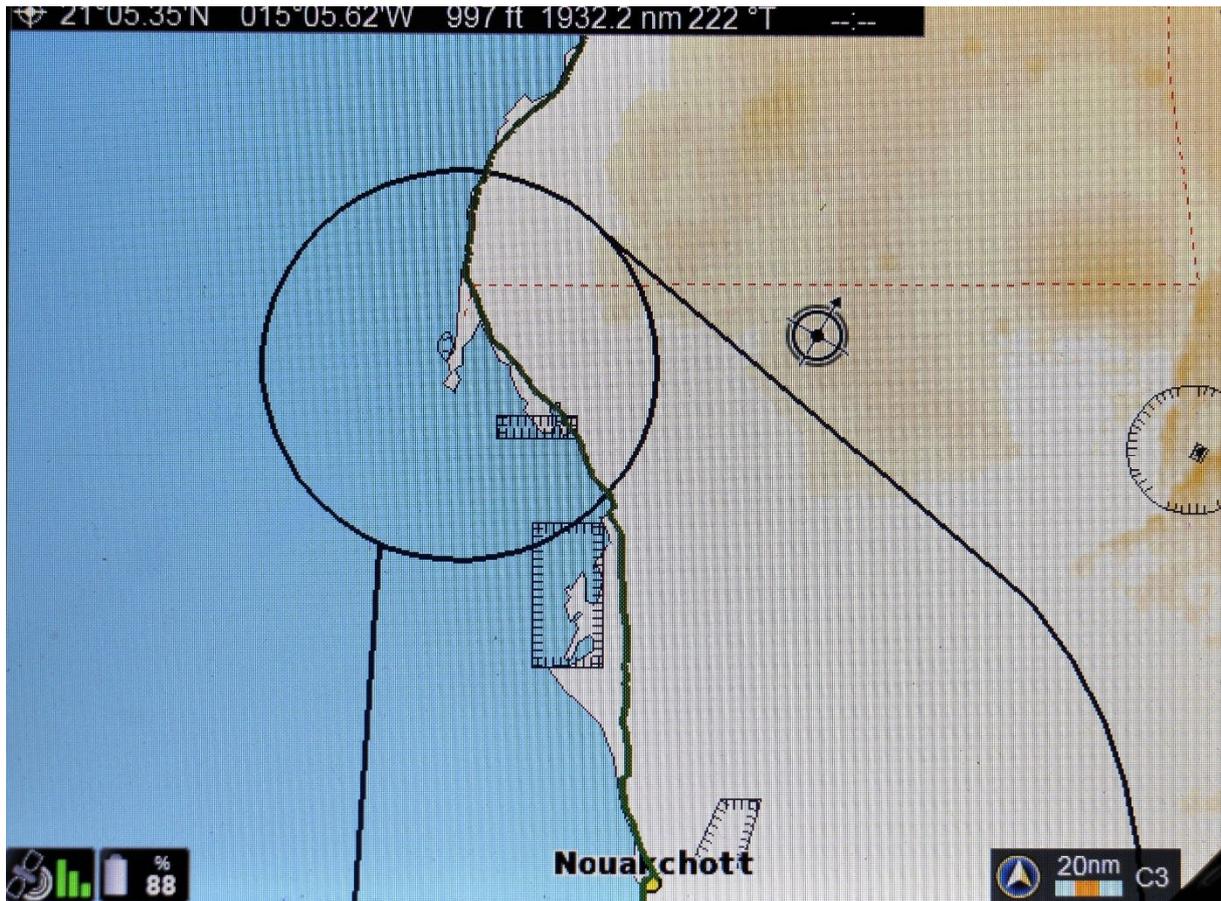


l'horizon artificiel et le badin, nos bouées de sauvetage. Depuis que nous avons quitté la côte pour éviter la R9 en passant par l'intérieur des terres, le paysage désolé de la croûte terrestre défile à toute vitesse car nous ne sommes pas bien haut. Et cette branche dure pendant une bonne heure. 60 minutes c'est long à 700 pieds quand on ne voit rien devant et que les épisodiques vues du sol offrent un coup d'œil à chaque fois identique donnant la certitude de faire du sur-place...

Garder mes ailes bien à plat ! J'espère le retour vers la mer pour qu'un spectacle changeant me donne l'impression d'avancer...

Heureusement, la maquette de l'avion sur l'AvMap me confirme qu'on se déplace et ça, c'est réconfortant. Question vitesse, ce n'est pas le pied et on est à 10 Kts en dessous du Badin.

Mais, au milieu de nulle part et au-dessus de pas grand-chose, la technique confirme qu'on remonte bien vers le nord !!!



On retrouve la mer. Son bleu est celui d'un lagon coralien et les plages de sable qui la bordent sont d'un jaune d'or fabuleux qui donnerait envie de faire des photos. Matériellement, c'est difficile à envisager. Toutefois, même à 700 pieds, l'altitude que je me suis fixée, il s'interpose un voile terne et blafard qui fait baver les nuances de couleurs. Mais c'est si beau que je me demande un instant si je ne délire pas un peu dans les suites de cette intense concentration. Fabienne ne dit rien. Denis ne pipe pas mot. BUUH trace sa route, fidèle et imperturbable, les 180 chevaux qu'il a dans le capot semblant se moquer des bourrasques de cette saloperie de sable fin qui s'immisce partout !

Par tempête de ciel bleu, le spectacle doit être sublime mais j'en viens à me demander si c'est déjà arrivé. Heureusement, nous n'avons pas de tempête, c'est simplement un vent de sable laminaire car s'il fallait, en plus, contrer la machine ballotée par des rafales assassines, ce serait le toupet ! Moins d'une demi-heure après avoir quitté le secteur de la R9, c'est la R8 qui s'annonce avec le même plancher. Depuis deux heures, nous sommes dans cette soupe opaque et je n'ai pas envie de refaire un détour par l'est pour retrouver l'erg désolé et inhospitalier. Je tente donc de monter pour passer cette seconde réserve du Ban d'Arguin au plancher de 3 300 pieds. A 1 800 pieds, je ne vois plus rien : j'ai perdu le sol et ses couleurs azur et or, tout autour de moi, je suis toujours dans un potage de légumes où l'on a écrasé beaucoup de pommes de terre et au-dessus, pas encore la moindre trace de ciel. On arrive sur zone. En bas, dans un flou complet, comme si j'avais chaussé des lunettes aux verres trop puissants, je distingue des flaques beiges et des taches bleues.

Devant, je n'ai aucune ligne d'horizon. Alors, je décide de stabiliser à 2 000 pieds et de traverser ainsi par un trajet en oblique, ce petit paradis invisible du Ban d'Arguin, patrimoine mondial de l'UNESCO que nous aurons survolé à basse altitude sans jamais le voir... Sur 130.00, la fréquence est silencieuse. Tout le monde est concentré et, aujourd'hui, ne circulent sur les ondes aucune blague salace et pas le moindre commentaire vaseux. On est encore trop loin pour capter Nouadhibou. Le vol se poursuit dans le bouillon mais la zone R8 est plus petite et nous avons tôt fait de la quitter en souhaitant que les radars n'aient pas été en capacité de repérer notre incursion volontaire mais motivée par des raisons de sécurité.

Sur 130.00, la fréquence s'anime subitement. Nouadhibou vient d'être réouvert au trafic VFR. Ça, c'est une nouvelle qu'elle est bonne ! Les conditions météo ont dû s'améliorer devant nous pour que les contrôleurs toujours hyper-prudents et tatillons aient pris une telle décision. En même temps, elle m'inquiète un peu car elle signifie que les avions bloqués sur l'ancien Port Etienne vont prendre leur envol et que je risque d'en avoir devant moi ...ou derrière... Comme je suis toujours dans le vent de sable et ses mauvaises conditions, c'est surtout la présence des autres appareils qui me soucie. Le GPS signale notre brave BUUH sur la lèvre continentale de la Baie du Lévrier. Lentement les conditions s'améliorent et on sort des conditions IFR. Je retrouve une ligne horizontale bien confortable pour les yeux, devant moi. En bas du beige jaune et en haut du bleu.

A quelques signes juste connus d'un pilote et de son avion, je ressens que BUUH est content de ne plus avoir à se frotter les yeux constamment pour suivre son chemin, obstinément. Il est heureux de traverser la base de l'isthme qui le rapproche de l'Atlantique marocain. J'en oublie ma focalisation sur Greguirat à l'aller. Coup d'œil sur les jauges des réservoirs ; ça va passer jusqu'à Dakhla !

A *Cipriano*, on a retrouvé le beau temps. Dans le *Golfe de Cintra*, on apprécie tant la visibilité horizontale de 50 kilomètres qu'on en oublie les drames passés ici dans le destin de la Ligne Latécoère l'Aéropostale. Avec l'autorisation de Dakhla, on coupe par la mer la Baie du Rio de Oro pour se présenter directement en finale. On retrouve la ville et son habitat si particulier avec un grand plaisir. On pose. On coupe les magnétos et les contacts et, avant de retrouver le sol avec un peu flageolantes, on note 4 heures de vol tout rond. Faut-il les inscrire dans la case vol aux instruments ? On met 106 litre pour demain et on retrouve l'hôtel de l'aller mais, cette fois-ci avec une suite disposant, en plus, d'un petit salon marocain de coussins à même le sol !

Debriefing : il y a tant à dire...

Briefing : demain, grosse journée : Dakhla – Laâyoune – Agadir. Petit souci, on va croiser le rallye Toulouse – Saint Louis qui doit se poser à Cap Juby. Donc éviter la zone. Par ailleurs, les zones militaires de Goulimine seraient actives et il faudra reprendre le trait de côte de l'aller. On ne sait pas exactement où sont ces zones car elles ne figurent pas sur les cartes. Par ailleurs, ne pas se tromper d'aéroport à Agadir car les militaires ne verraient pas d'un bon œil un avion de tourisme français se posant dans leurs installations...

Repas : pour la première fois, le service est tellement nul qu'au bout d'une heure et demi d'attente, je quitte la table sans avoir mangé. Les appareils électroniques sont en charge. Je refais ma navigation pour demain compte tenu des changements de points de compte rendu et la transcrit sur mes logs de navigation papier. Je m'octroie une petite pipe qui n'est pas un narguilé dans mon salon marocain. Il est une heure du matin. Dodo.