

BACK TO MOMBASSA

Réveil à 5 heures. Il fait, bien sûr, nuit noire. Les valises ont été faites hier soir car nous savions que ce matin, ce serait un peu « chaud » ! Toilette de chat, contrôle sous les lits, dans le frigo et dans les placards et penderies ; que rien ne traîne. Dernier coup d'œil à notre petit studio que nous ne reverrons sans doute jamais. Notre gros lézard n'est pas là pour nous faire ses adieux, l'heure est sans doute trop matinale. Un Massaï sort de l'obscurité et insiste, avec un beau et large sourire, pour porter sacs et valise.

Dans le hall de l'hôtel, une thermos de café est la bienvenue. Elle nous aide à émerger. Le service du desk est là, au complet, avec ses vestes rouges et, toujours une qualité parfaite du service. Nous lui laisserons nos derniers shillings tanzaniens. La camionnette taxi est arrivée comme prévu, à l'heure, et nous embarquons immédiatement pour notre ultime voyage terrestre à travers l'île.



Le trajet se fait à travers un pays endormi, sans aucune trace de vie jusqu'à l'aéroport. Le jour se lève péniblement dans une lumière blafarde. Pas de hall d'embarquement. Nous attendons dans le taxi jusqu'à ce que le personnel de Zan Air arrive, allume les lumières du comptoir dont la file d'attente se fait dans la rue. Un peu d'inquiétude car les bagages sont limités à 15 Kg /pax et nous n'avons, comme d'habitude, aucune idée du poids de nos emplettes.

L'aiguille de la balance à bascule dépasse allègrement le poids permis mais personne n'y fait attention ! Nous ne sommes que 5 passagers et ne risquons donc pas la surcharge.

La douane est franchie plus vite qu'il ne faut pour le dire. Un coup de tampon et nous nous retrouvons sur le tarmac. Quelques appareils attendent dans la faible lumière du soleil qui se cache encore sous l'horizon. Les petits nuages n'ont rien à voir avec un ciel de mousson. Une belle journée s'annonce, dommage qu'il faille partir. C'est un Cessna 404 qui assure le vol retour vers Mombassa. Je grimpe le premier et m'installe juste derrière le siège du copilote, à côté d'un hublot et...il n'y a pas de copi ! Je vais donc pouvoir bénéficier d'une planche de bord complète et d'une vision sans entraves.



Indicatif OACI de Zanzibar Kisauni : HTZA. Pistes 16 – 36 de 2 400 mètres de long et altitude terrain de 50 mètres. Fréquence TWR et Approche : 121,20.

La manette des gaz à fond, dans l'axe de la 36, l'appareil s'élève gentiment et nous permet un dernier coup d'œil sur Stonetown puis sur le bush encore gris brun. A l'Est, un fantastique paysage wagnérien de cumulus dorés. Jamais je n'avais vu ça !



L'avion monte à 146 Knt. ETA dans 45 minutes et HKMO (Mombassa) est dans le cap 012. Sur le beau tableau de bord il n'y a pas de conservateur de cap mais un simple compas. Les deux réservoirs ne sont pleins qu'au tiers, le carburant doit être moins cher à l'arrivée... Le pilote stabilise son vol à 7 500 pieds QNH 1010 pour

éviter les bourgeonnements cumuliformes.



Parfois, pour maintenir son vol en conditions VFR, il évite les masses nuageuses par de larges virages mais son cap est globalement maintenu tout le long du trajet.



Transpondeur 0201 mais pas en mode ALT. La fonction alticodeur ne peut elle être lue par les radars de suivi ? Nous sommes en régime de croisière à 168 Knt avec, affiché à chaque moteur, RPM 1700tr/min et Manifold 32. Je souris en remarquant que le DME, branché sur la balise de Mombassa est le même que celui de notre cher Gruman AA5A !



Deux pistes à HKMO : une petite 15 – 33 et une longue 21 – 03 de 3 200 mètres à l'altitude de 60 mètres. Le pilote contacte la tour sur 120,30 et nous devons faire une large boucle car, en longue finale, se présente notre 747 de Corsair. Sur l'Océan Indien, la météo était bien dégagée mais au dessus du continent africain ça « bourgeonne » sec. Puis c'est à notre tour de nous poser. Le voyage magique touche à sa fin. Nous retrouvons la vaste salle de transit bondée de passagers qui rentrent de safaris ou de séjours balnéaires, grillés par le soleil et parlant fort.

Ce n'est qu'un fois posé à Orly que nous découvrirons que le 747 de l'aller n'est toujours pas réparé et qu'il « bétonne » sur le tarmac, toujours amputé de sa winglet droite...

