

JOUR 14 : AGADIR/AL MASSIRA – MARRAKECH / MENARA – FES/SAÏSS

Bien entendu, ce que je craignais est arrivé ! Le contact général non coupé a totalement vidé la batterie. Plus de jus. Les mécanos récupèrent une batterie à l'Aéroclub Royal d'Agadir. On la met en série sur le circuit électrique et le moteur de BUUH démarre presque aussitôt. Après, pour retrouver une charge complète, je fais tourner la machine une petite demi-heure. Le problème idiot est réglé.

C'est Denis qui fait le premier tronçon jusqu'à Marrakech/Menara. Pendant la recharge de la batterie, beaucoup de machines ont déjà quitté le tarmac du club mais nous ne sommes pas pénalisés dans le temps car nous partons toujours parmi les derniers. On taxie jusqu'à la bretelle Alpha car on n'a pas besoin des 3 200 mètres pour décoller. Le contrôle de la tour est très accommodant car ce n'est pas évident d'insérer 35 machines dans le trafic d'Agadir.





Décollage en 27 avec montée lente vers le nord. On quitte la zone de plaine à Ameskroud pour attaquer la traversée du Haut Atlas en direction d'Imin Tanoute et ça grimpe. Il y a des sommets à près de 2 500 mètres ! Comme le temps est superbe, il n'y a aucun souci pour monter et on se stabilise au niveau 55. En effet, on peut surveiller visuellement les crêtes et les laisser à l'est.





Au début, jolies forêts d'arganiers puis, rapidement le massif devient purement minéral et c'est superbe ! Les vallées sont profondes et toutes déchiquetées. C'est un paysage qui tranche avec tout ce que nous avons survolé jusqu'à maintenant. On saute de vallons en vallées puis la grande plaine de Marrakech fait son apparition au loin.





Non loin d'Imin Tanoute, on passe sur Marrakech Approche qui nous attribue un code transpondeur. Ici aussi, nous allons bénéficier d'un guidage radar efficace. On change de cap pour un 50 qui va nous mener à la ville rouge. Comme il y a du monde en l'air, la régulation trafic nous demande d'effectuer un premier 360 pour éviter un bouchon au niveau de Gmassa.

Alors, on tourne et on en profite pour admirer la contrée tout en faisant gaffe car le DE est dans la ronde avec nous et quelques autres. Puis on est autorisé à poursuivre jusqu'à la verticale du pont de Moulay Brahim.



Peu avant l'entrée dans la CTR, on nous demande un autre 360 de retardement et ensuite, l'approche nous donne un cap 90 que l'on va suivre un bon moment. Au loin, sous l'aile gauche, on distingue maintenant bien Marrakech et on devine la Menara. Après avoir largement dépassé les installations, l'approche nous demande de suivre un cap 270 après un virage par la gauche. Nous nous approchons lentement de l'aéroport et pouvons prendre nos repères visuels ce qui est bien confortable pour des pilotes VFR.



Puis nouvelle altération de cap par la droite pour un cap au 100 qui nous mène dans l'axe de la 10. Préparation machine et posé majestueux. On sort assez rapidement pour gagner le taxiway Tango, du côté opposé à celui de l'aéroport international. Nous sommes attendus à l'aéroclub Royal de Marrakech pour un barbecue, le pied !



On range BUUH comme il faut pour permettre de belles images mais surtout faciliter le travail du petit camion ravitailleur.



On refait les pleins complets (59 litres) et on part à la découverte du club house de nos nouveaux amis. C'est un vrai repas de fête qu'ils nous ont concocté : merguez, couscous, brochettes, salades et desserts sucrés variés.



Rien ne manque, l'ambiance est chaleureuse tout comme la météo ! L'heure est à la détente. Cinq musiciens Gnaouas font leur apparition et entraînent les audacieux dans leurs pas de danse



C'est très cool jusqu'au moment où Hervé nous annonce qu'il y a un changement d'itinéraire à prévoir car, si, ici les conditions météorologiques sont idéales, les prévisionnistes s'attendent à une évolution orageuse entre Béni

Mellal et Fez en cours d'après-midi. Donc nouveaux points. Je m'isole pour reprogrammer le GPS. La difficulté vient du fait que pour gagner notre destination, tout le cœur du Maroc n'est qu'un puzzle bien imbriqué de zones contrôlées à planchers bas et plafonds hauts. Juste au nord de Marrakech, Benguerir, une zone militaire que nos amis marrakchis signalent comme toujours active.



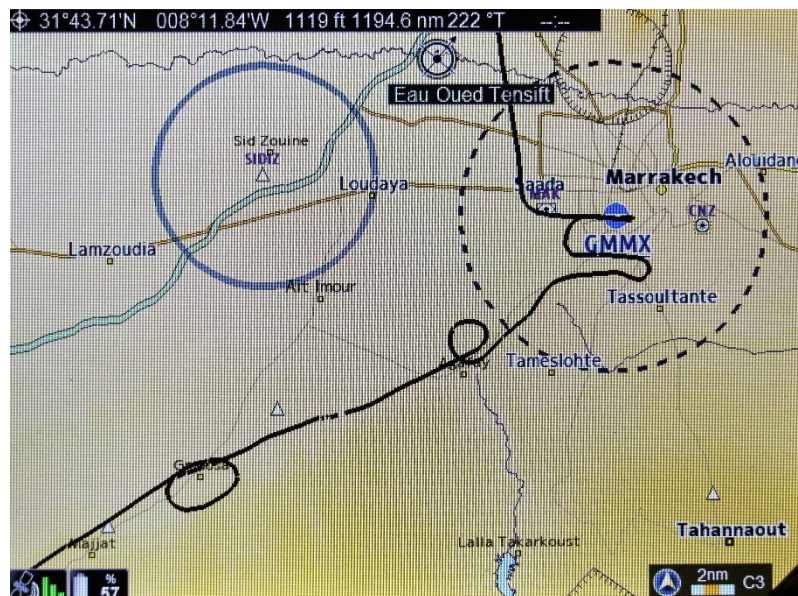
Je suis un peu déçu de ce changement car je m'étais réjoui de survoler le Tadla, les Marches du Moyen Atlas et Azrou mais Safety First. C'est toujours difficile d'imaginer qu'à 200 kilomètres l'orage gronde alors qu'ici, il fait si beau. J'offre à un membre du comité local un autocollant Aviatik qu'il s'empresse de coller sur une porte vitrée. J'aime bien cette tradition de laisser une marque d'un passage forcément heureux.

On retrouve BUUH sous le soleil et, bien qu'un peu triste de quitter ce lieu sans avoir fait un simple petit coucou à la place Jemna el Fna, c'est maintenant l'heure de se reconcentrer sur la suite de l'aventure.

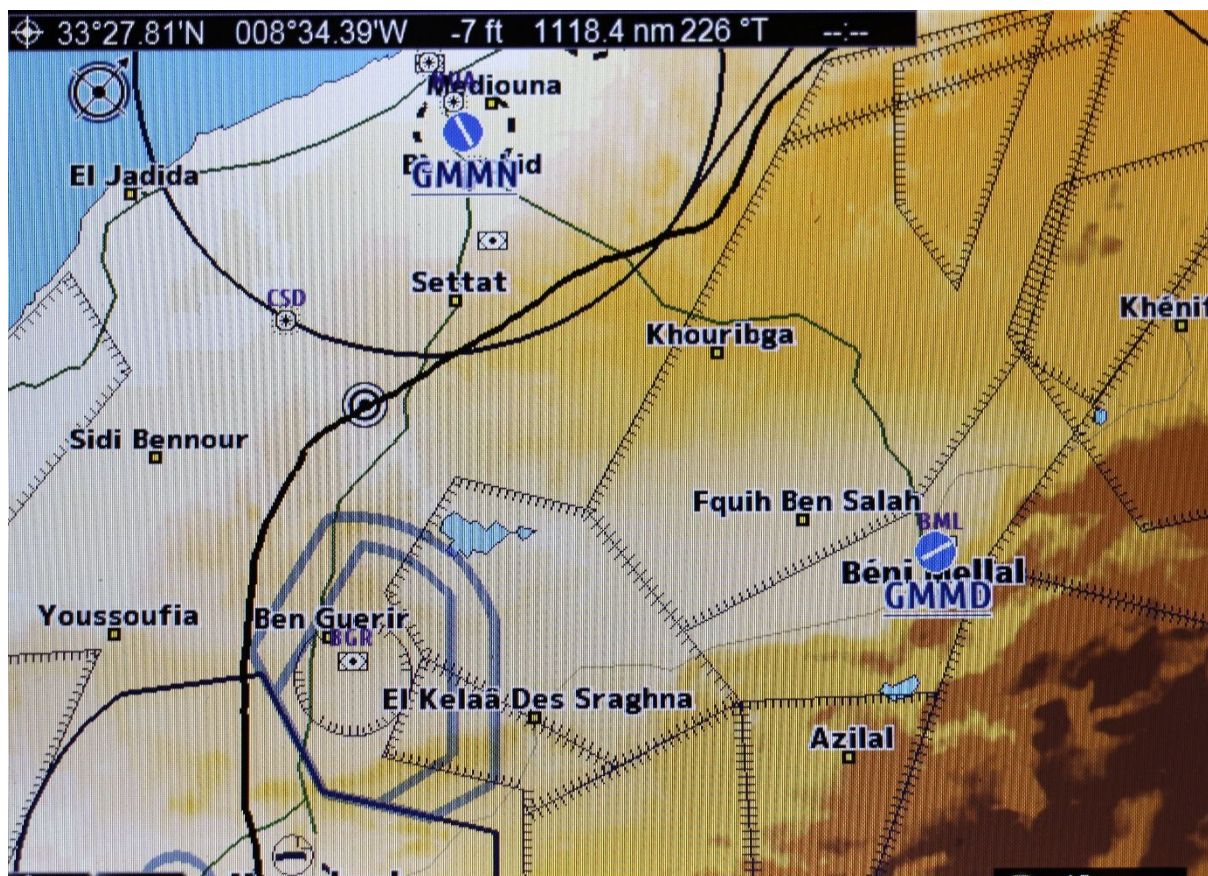


Nous sommes autorisés à décoller depuis la bretelle Mike 2, car le vent semble avoir changé (ou plutôt, il n'y en a pas) et c'est la 28 qui est, à présent, en service. Cela n'empêche pas un 737 de la RAM de se poser devant nous en contre QFU... Le temps que les turbulences de sillage s'estompent, on met les gaz et on décolle en montée lente pour pouvoir profiter du paysage. Assis en place gauche, il m'est impossible de distinguer la célèbre place.

Les 100 premières minutes ne seront que du survol de plaine. On laisse Youssoufia à gauche en croisant le chemin de fer des phosphates qui mène de Khouribga à Safi. Peu avant Settat, alors qu'on entre dans la TMA de Casablanca, je descends à 2 000 pieds pour ne pas pénétrer dans leur domaine contrôlé et passer sous leur plancher mais mon transpondeur reste branché sur 7000. On tangente



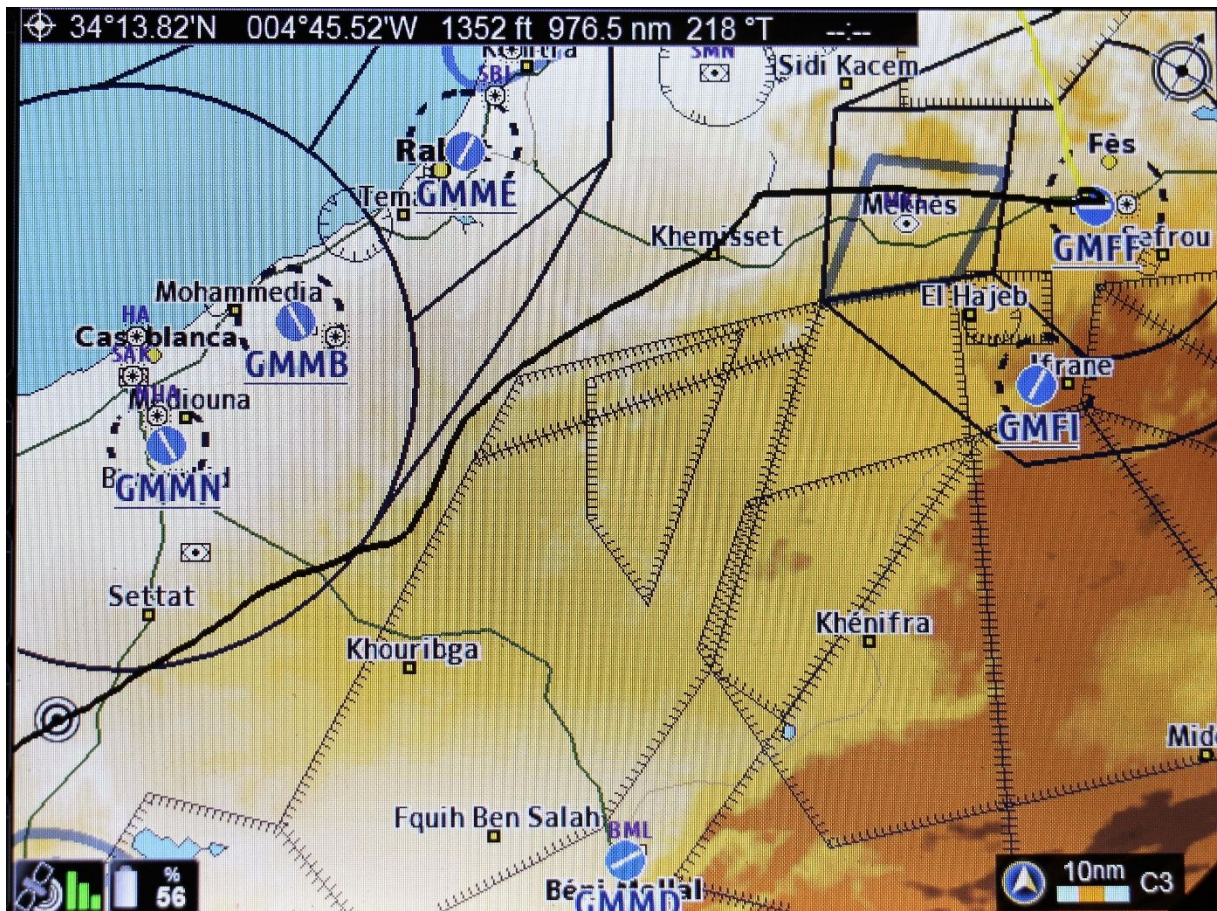
intérieurement leur zone pour faire une verticale du point LEMDI et, ensuite, il faut redoubler d'attention car la R6 voisine, à l'est, descend jusqu'au sol et je ne sais pas si elle est active. A l'aller, nous avons constaté que c'était difficile de contacter Casa alors je préfère jouer la prudence et éviter tout simplement toute incursion en territoire « dangereux » !



On se rapproche de Khemisset et, une nouvelle fois, on « frotte » une zone réglementée proche de Meknès. Il me revient en mémoire le début des aventures aéronautiques de Tanguy et Laverdure qui firent ici leur école de chasse... Prudence car des successeurs ont sûrement pris le relais... Pour éviter l'agglomération de Meknès, je remonte jusqu'au barrage d'el Kansera avant de prendre un cap plein est. Denis contacte Meknès pour les informer de notre transit loin au nord mais dans leur espace aérien. On nous demande simplement de rappeler en sortie de zone. On switche sur 121.4, l'approche de Fès pour veiller la fréquence. Il y a du monde en finale, ça ne sert à rien de se presser !

Je calibre le VOR qui est situé dans l'axe de la piste en service à environ 2 nautiques. D'abord nous sommes numéro 3 puis, alors que j'ai la piste bien en vue, avec au loin un monstrueux cumulus en enclume, BUUH passe en 2. Mais où est donc ce foutu 1 ? Une autre machine s'annonce en finale et ne peut-être que derrière mais à quelle distance ? Le ton à la radio est si pressant qu'elle ne peut être que très proche puisqu'il n'a pas été question de longue ou de très longue finale.

Subitement, alors que je suis en courte, je distingue un C 172 qui touche le seuil. Remise de gaz et, comme personne ne réagit à la tour, j'entame un large 360 par le nord pour me repositionner et tenter de repérer l'appareil qui annonce me suivre de près. Personne, j'allonge la boucle et ce n'est qu'au bout de quelques minutes que je l'aperçois dans le lointain... J'apprendrai, au cours de la soirée, que leurs deux tablettes numériques sont tombées en « carafe » au nord de Meknès et qu'ils naviguaient donc au VOR à priori sans DME. Leur position était donc très approximative...



Avant que la nuit ne tombe, nous ne pouvons que faire des pleins partiels car le camion ravitailleur est vide. Longue marche avec les bagages pour faire les formalités puis gagner la navette. Le terrain est assez éloigné de la ville mais on ne s'en rend pas vraiment compte car les faubourgs sont très étendus et que l'obscurité s'est maintenant abattue.

Comme d'habitude, l'hôtel et la chambre sont superbes. Bonne Casablanca bien fraîche à l'arrivée et, alors que nous pensions pouvoir bénéficier d'une soirée classique entre nous, on nous fait part d'une réception dans les locaux même de l'hôtel. Je ne sais plus qui l'a organisée (Aéroclub Royal de Fès ?) mais, alors que je trainais un peu les pieds pour y participer, je n'ai pas été déçu par la qualité du buffet au point qu'en sortant de la salle, repu de cornes de gazelles et autres sucreries, je saute le repas du soir pour monter me reposer.

Sacrée journée Agadir – Marrakech – Fès en deux fois 3 heures de vol !

Demain est un autre jour avec une longue distance en deux étapes de près de deux fois 3 heures aussi mais sur un trajet dont la navigation ne devrait pas poser problème car nous l'avons réalisé à l'aller.

Recharger mon AvMap et...Dormir !