

### JOUR 3 : JUAN ESPADAFOR (GRENADE) – TETOUAN TETOUAN – TIT MALLIL (CASABLANCA)



La chronologie du planning du matin est immuable. Il fait beau et ce n'est qu'en analysant les photos de l'étape que je me suis rendu compte de plusieurs passages brumeux. Nous sommes au terrain à 8 h 30 pour réveiller les avions encore endormis. On purge les réservoirs pour découvrir, à gauche, une belle goutte d'eau.



Le niveau d'huile est parfait et on enlève le petit manteau de BUUH grâce auquel il a pu passer une nuit bien au chaud. Petit coup de chiffon sur le parebrise et tour de la machine. La police et les douanes sont venus exprès pour les formalités car nous quittons l'espace Schengen. Contrôles d'identité, des licences et des papiers de l'avion. Notre brave monture est prête pour sa nouvelle aventure quotidienne.



Selon l'ordre maintenant bien établi, nous allons partir en début de troisième tiers. Cela nous donne le temps pour bavarder, revoir les cartes et les procédures, compléter nos logs de navigation « papier ». Je ne peux me résoudre à confier toute la navigation à l'AvMap et je ne me sens prêt qu'avec mes fiches sur la cuisse droite. J'ai été élevé comme ça et ça fait 30 ans que je fonctionne ainsi. Il est trop tard pour changer de méthode... Certes, les 2 VOR DME sont appréciables pour tracer des triangulations – lorsqu'on peut capter 2 VOR en même temps – et faire des GoTo avec le petit GPS du panel et également une source d'utiles informations. Mais le logiciel EKP V, c'est vraiment la Rolls de la navigation de voyage ! Jamais il ne perdra ses satellites et il suffit de cliquer sur les zones pour en connaître les caractéristiques.



Les premières machines décollent vers 9 heures et on suit attentivement leurs courses sur la petite piste en concassé. Accélération progressive depuis la toute extrémité de la piste 08, volute de poussière qui accompagne tout le roulage puis décollage dont nous avons toujours l'impression qu'il se fait au dernier moment... Le terrain se trouve à flanc de coteaux sur les bords de cette large cuvette dénudée, juste plantée de quelques vergers d'oliviers. Ce paysage andalou est une vraie merveille pour les yeux !

Vers 10 heures, Denis aligne la machine et met la manette des gaz au tableau alors que nous sommes tous deux sur les freins. Puis on relâche et c'est parti. Il ne doit pas rester plus de 100 mètres lorsqu'on s'arrache. Virage lent par la droite. Je quitte Espadafor pour contacter la tour de Grenade et les informer d'une sortie par Sierra, en montée vers 4 500 pieds. Nous retrouvons vite l'environnement de montagnes pelées au relief déchiqueté. A défaut d'aller vite, BUUH grimpe bien et c'est un de ses atouts. On quitte 130.00 et on contacte donc 118085.





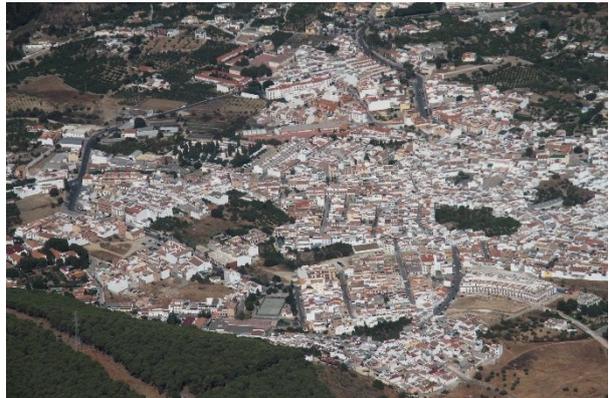
A Sierra, on remercie Granada dont les contrôleurs se sont montrés très bienveillants. En tant que PM, je fais la radio en anglais et j'hésite à contacter Séville car j'espère pouvoir me passer de leurs services. Durant une bonne quinzaine de minutes, nous avons le temps de nous délecter d'un spectacle exceptionnel tout en grimant au niveau 55. En approche de Papa Novembre de Malaga, j'appelle directement l'approche de Malaga sur 118.45.



- Malaga Approach, F BUUH, Buon Dias. PA 18 from Espadafor to Tetouan, Papa Novembre. If Traffic permits, request direct transit to Papa Whisky. Level 55.
- UH, Transit approved.

Concise, précise efficace la contrôleur et ainsi nous ne sommes pas obligés de contourner toute la CTR. En prime, nous allons bénéficier d'un survol de la petite plaine de la capitale balnéaire

nichée au milieu d'un chaos montagneux dont certains sommets culminent à près de 5 000 pieds.



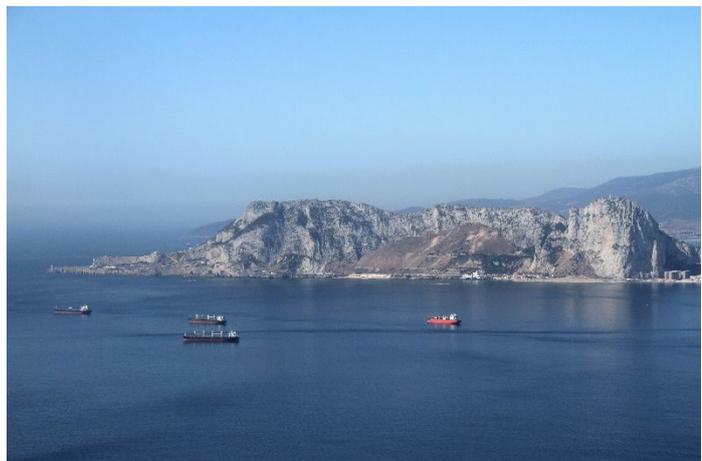
On devine plus qu'on ne voit le terrain et, sur la fréquence Approche, le trafic ne semble pas trop les surmener. Au loin, la mer. En dessous, la nature sauvage fait progressivement place à un habitat plus dense avec des résidences de vacances et des golfs.



Malgré le niveau 55, impossible de distinguer Torremolinos, Fuengirola et Marbella car une dernière barre montagneuse semble tomber directement dans la mer. Beaux petits villages de montagne, tout blancs avec des toits de tuiles orangées. Et puis, on arrive à la mer pile à la verticale de Marbella. Sans qu'il soit besoin de l'appeler, le contrôle nous lâche en nous demandant de contacter directement Gibraltar, sans passer par Séville. Plus gentille, il ne peut pas y avoir !



On rêvait d'un survol côtier, cette fois-ci on y est. Fabienne, tout à fait dans son rôle sort les 3 gilets et les dispose sur le siège, à côté d'elle, dans l'hypothèse de ne pas en avoir besoin... Oserais-je l'avouer que je n'ai aucune pensée pour les estivants de la Jetset, les vacanciers noctambules et les fêtards de Marbella. Devant moi, au loin, à plus de 50 kilomètres, j'ai déjà repéré le rocher de Gibraltar. Je suis déjà venu ici deux

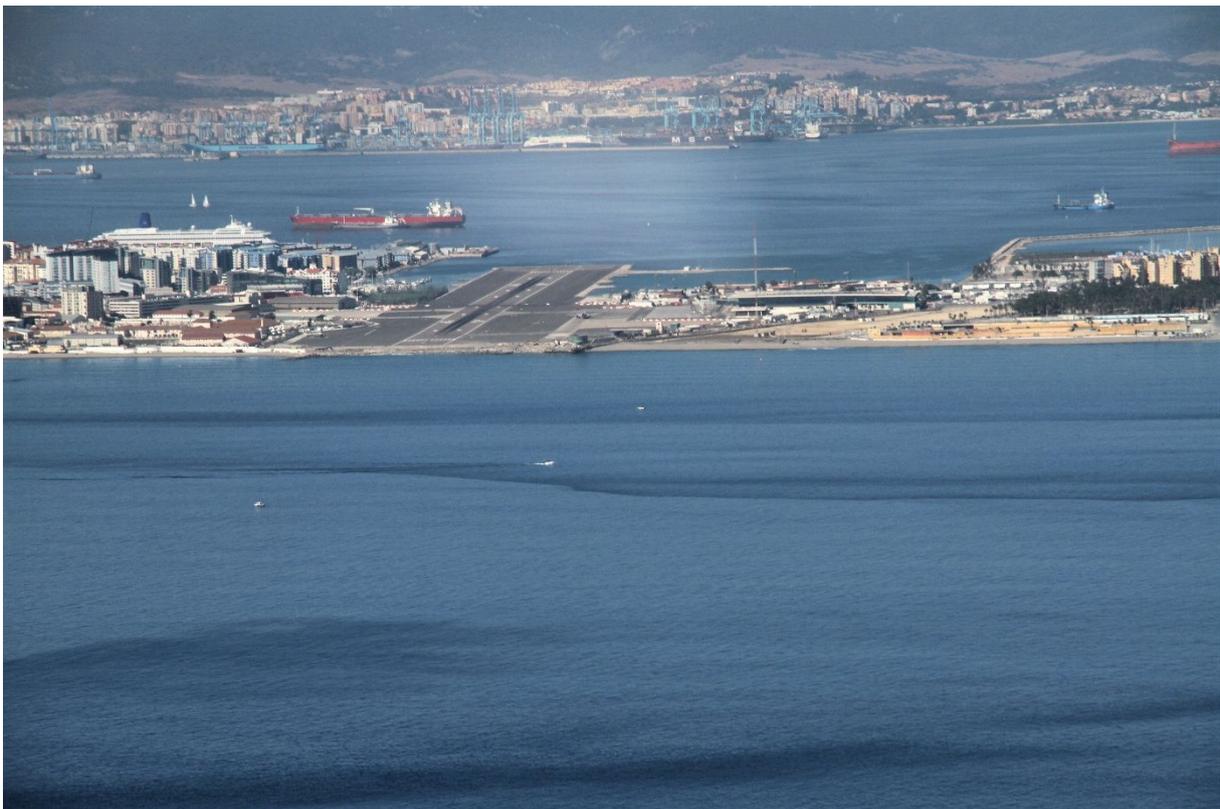


fois et ma première visite était en 1963, il y a 54 ans ! Puis nous sommes revenus durant notre coopération au Maroc en 1977. A chaque fois cela avait été un grand moment de découverte et de dépaysement car, se retrouver en Angleterre avec, en vue les côtes d'Afrique, ça surprend !



Gibraltar semble tenir son nom d'un conquérant marocain, *Tariq Ibn Ziad* qui aurait donné, en langue arabe *Djebel Tariq d'où Gibraltar*. C'est une possession anglaise dominée par son célèbre rocher de calcaire depuis 1704. Ce rocher gris de Gib – puisque c'est ainsi que les péninsulaires l'appellent – se voit de loin et point n'est besoin de consulter le GPS. On navigue vraiment à vue. J'ai basculé la radio sur 122.80 pour écouter les

conversations des copains juste devant. Tout le cirque du Raid Latécoère est autorisé à un passage bas pour survoler la piste. Et quelle piste ! Du fait de l'exiguïté du territoire de sa Gracieuse Majesté, elle est bâtie perpendiculairement à l'isthme qui la rattache à l'Espagne, à moitié sur la mer et fait 1 700 mètres de longueur. La route qui mène à la colonie la coupe en son milieu et, lorsqu'un avion est annoncé, des barrières l'interrompent.

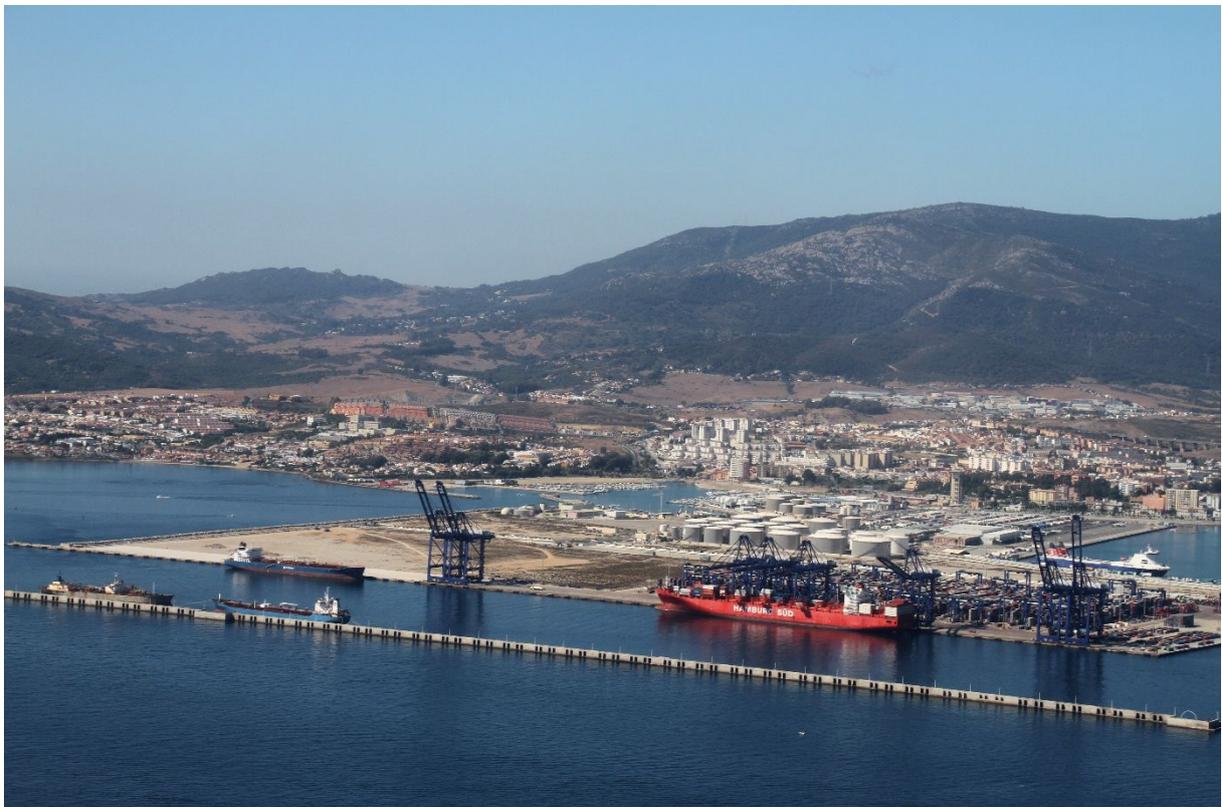


Le contact radio est un pur bonheur car l'anglais du contrôleur est exquis. Il nous autorise à réaliser un passage à 500 pieds mais on ne doit pas survoler le port. Dernier point de préoccupation, les cartes d'approche Jeppesen signalent la forte fréquence de cisaillement de vent à l'est du rocher. Aujourd'hui, c'est pétrole ! Alors, on se laisse aller au pur bonheur de se présenter en longue finale 27 sans les préparatifs nécessaires à un posé complet. A droite l'Espagne et à gauche un ersatz d'Angleterre. Ce n'est pas courant !



On survole la piste dans le sens est-ouest. Etrangement, personne sur la route de jonction, l'aurait-on fermée pour nous permettre de réaliser ce passage en toute sécurité ? On laisse la ville et son grand port grouillant à main gauche en se demandant toutefois pourquoi une si petite enclave isolée a besoin d'un si grand port ? Placé à droite je n'ai pas l'opportunité de détailler la partie militaire où souvent font escale des

bâtiments militaires anglais ou américains. A main droite, les installations pétrolières de La Linéa, mais nous sommes en Espagne.

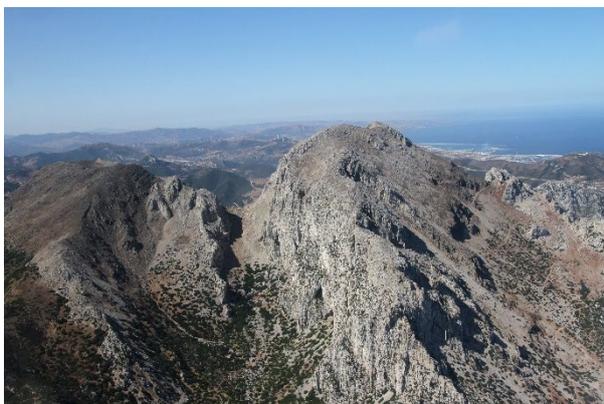


Puis notre vol s'insinue entre le rocher et Algésiras : cap sur le point XAVIR, entre l'Europe et l'Afrique. La traversée est rapide puisqu'elle fait moins de 30 kilomètres et, déjà devant nous,

les côtes marocaines. A vrai dire, les Colonnes d'Hercule, de part et d'autre de l'entrée en Méditerranée ne sont pas très différentes les unes de l'autre : masse minérales pelées et déchiquetées entre 1 500 pieds à Gib et 2 800 pieds au Djebel Musa au Maroc.

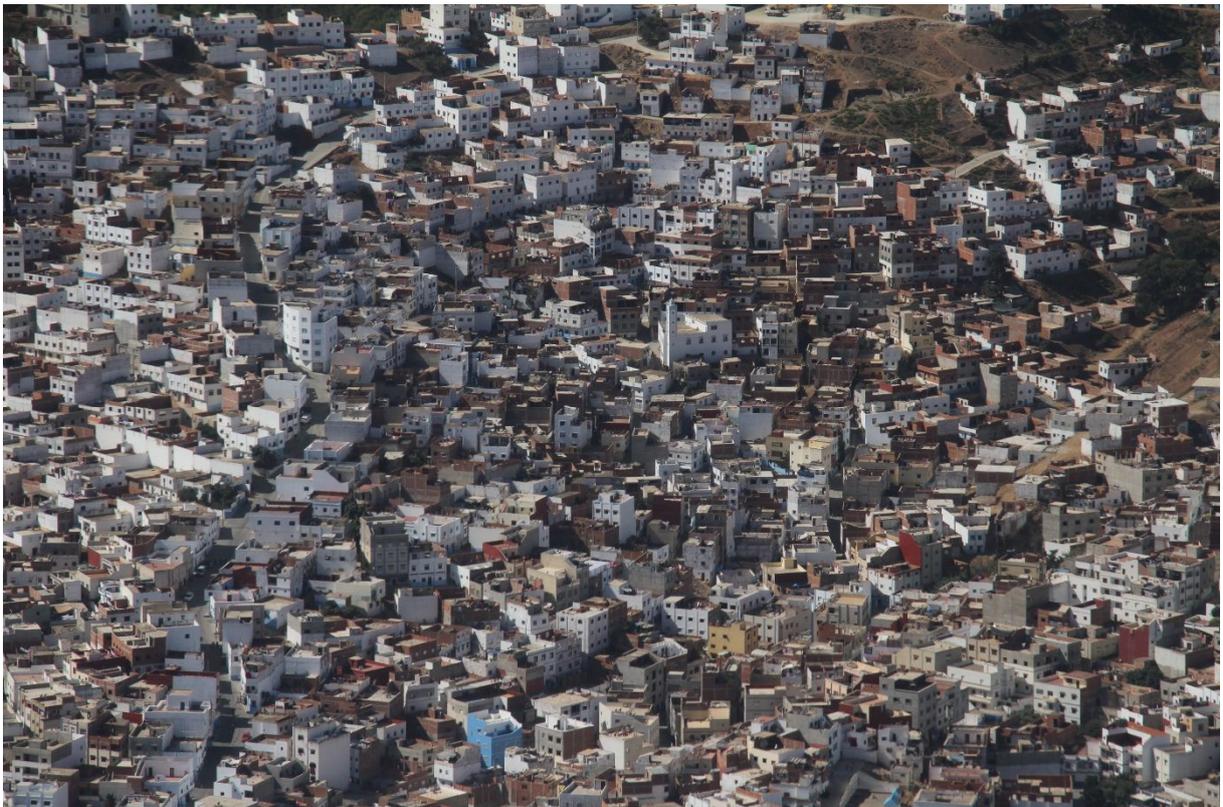


Pour moi, c'est la quatrième fois que je viens au Maroc mais pour BUUH, c'est une première, alors on est un peu ému. Premier voyage intercontinental du vaisseau amiral d'Aviatik ; c'est un grand jour !



La zone de Ceuta est interdite de survol, alors, on fait gaffe. Pourquoi ? Une fois passée la ville, on descend cap 180 pile vers Tétouan. Le paysage change, les maisons se font cubiques et les toits de tuiles disparaissent au profit de terrasses où sèchent les récoltes. Depuis quelques années est apparue sur les nouveaux immeubles une couleur rouge sang de bœuf qui tranche avec le

blanc immaculé. Le rouge qui protège du mauvais œil et le blanc qui éclabousse la lumière des villes andalouses, souvenir de la période du califat de Cordoue...



On attend aussi les touristes et cela se voit par le nombre d'hôtels flambant neufs. L'aéroport de Tétouan, ce n'est que du bonheur pour le navigateur ; au pied de la ville blanche, en face de la mer et avec un VOR. Voilà probablement la raison pour laquelle BUUH ne nous demande pas où c'est, il y va tout seul !

Avant d'entrer dans la CTR, j'appelle (tout de même). La piste en service est la 24 et elle se dégage. Que c'est bon de parler en bon français... Rapide survol du Cap Negro et nous avons maintenant les installations bien en vue, au pied d'une cité superbe, étagée sur les flancs d'une colline et qui nous éblouit dans sa blancheur. En arrière-plan, une montagne un peu hostile et sévère.



Les Rifains qui la peuplent ont la réputation d'entretenir une farouche tradition d'indépendance et de rejeter toute domination extérieure. Même dans les années 70, on conseillait aux coopérants que nous étions de ne pas s'attarder la nuit dans les villes isolées car les souvenirs de la guerre du Rif – contre les troupes françaises – avaient laissé des cicatrices et que l'étranger – même de passage – n'y était jamais le bienvenu dans cette population d'origine berbère.



Longue finale au-dessus du quartier neuf de Martil qui n'existait pas encore il y a peu. A 500 pieds surgit un vol d'une vingtaine de cigognes qu'il faut éviter dans l'urgence absolue. Le choc frontal avec une seule de ces bestioles pourrait être fatal à notre avion. On reprend le plan de descente et on pose délicatement notre oiseau pour sortir au taxiway NOVEMBRE et gagner l'aire de parking où nous attendent les mécanos pour nous positionner à l'ombre d'une ligne de palmiers.



Le vol a été superbe et l'escale n'est que plus attendue. Un chariot transportant les fûts de 100 LL avec pompe à main et compteur mécanique passe de machines en machines. La police, en uniforme impeccable, vient nous souhaiter la bienvenue au Maroc avec beaucoup de gentillesse et de francs sourires. « Quand vous aurez le temps, pouvez-vous nous remplir les formalités d'entrée au Royaume Chérifien ? ».

Comme je connaissais la procédure, j'ai déjà imprimé depuis la France, une pile de ces fiches d'arrivée et de départ, préalablement remplies. Ils sont un peu surpris et ce sujet peut servir de point de départ à une bonne discussion amicale où il sera question de tout et de rien...

Hormis l'essence pour laquelle il faut attendre notre tour, et cela durera une bonne heure car les six fûts présents sur le charriot sont bientôt vides et qu'en chercher une nouvelle cargaison prend du temps, j'ai plusieurs préoccupations. D'abord tenter de recharger le GPS car il ne me reste plus que la moitié de mes capacités énergétiques. Je découvre vite une prise de courant dans la salle d'accueil. Ensuite boire et manger car les vols, ça creuse ! Souffler un peu avant le trajet de l'après-midi qui doit nous faire traverser tout le nord du Rif jusqu'à la Côte Atlantique et me remémorer un peu la navigation.



L'aéroport donne l'impression d'être flambant neuf tant il est propre et bien entretenu. Le hall d'arrivée où l'on nous autorise à nous retrouver est un havre de fraîcheur car, sans être excessive, la chaleur commence à faire son apparition et qu'on transpire pas mal dans nos belles combinaisons type « Patrouille de France ». Je déniché un coca glacé qui va accompagner mon sandwich au pâté de canard. J'aurais tant aimé, une fois un jeans et un Tee Shirt enfilé, partir à la découverte de Tétouan car je n'ai pas encore abandonné toute idée d'associer aventure aéronautique et plongée dans l'histoire et le quotidien des lieux traversés mais, ici, c'est peine perdue car le programme est trop chargé et qu'il a fallu faire un choix.

Vers 14 heures, on regagne le PA 28 pour la suite du parcours journalier. Le vent a changé et on décolle en 06,

face à la mer, pour enchaîner par un 180° par le sud et mettre en montée rapide car le relief est proche.



Comme il ne semble pas exister de tirage papier de cartes aéronautiques du Maroc, j'ai imprimé des petits bouts et reporté l'ensemble de la route sur une vieille carte routière. Les reliefs, les principales routes et les localités n'ont pas dû changer et, comme ça, j'ai une vue d'ensemble du trajet en plus de l'image, plus ciblée, du GPS. Au sol, le soleil et la couleur du ciel donnent l'impression d'un grand beau temps. Une fois que l'on commence à grimper

un peu, la visibilité s'altère rapidement du fait de la présence d'une brume de chaleur et les turbulences créées par les cailloux surchauffés secouent un peu. Tétouan demande des estimées aux points de passages obligatoires. On avait beau le savoir que c'était un de leurs marottes, on n'est jamais prêts à ce type de calcul mental dans le feu de l'action. Alors, on répète les heures de l'avion précédent qu'on a, heureusement, retenues...



Une vingtaine de nautiques cap plein ouest vers un obscure barrage ne figurant pas sur ma carte puis on entame la longue descente à une trentaine de kilomètres en retrait de la côte. Durant cette première demi-heure de vol, jusqu'à Ksar el Kébir, nous sommes dans un paysage de moyenne montagne rendu fade par une lumière monochrome grisâtre et triste. Le soleil cherche à percer une couche « brouillasseuse » mais n'y parvient pas. Les contrastes ont disparu et, du haut de notre balcon volant, émergent juste quelques sommets à l'est dans un décor d'estampe japonaise un peu fondue. On devine Larache plus qu'on ne la distingue et identifier l'Océan relève de l'imaginaire.



Je décide de descendre à 3 500 pieds et d'essayer de capter Casa sur 119.9 mais on ne les reçoit que de manière intermittente et ils ne semblent pas nous entendre car ils ne répondent à aucun messages. Jusqu'au point IBDIR, la navigation se poursuit de façon un peu monotone et la vue du sol est décevante. J'attendais les couleurs flamboyantes d'un début d'automne, des hameaux de kaléidoscopes cubiques et des flaques vertes de forêts mais la surface marocaine est noyée dans un flou couleur poussière de terre.

Au passage travers est de Kénitra et de Rabat, il en est toujours de même et, en arrivant à TIFLET, en pays Zemmour, j'en viens à me demander d'où les bergers tirent le beau rouge qui sert de fond coloré à leurs tapis berbères. Au point BRACHOUA, au nord de la petite ville de Romani, on coupe la route qui va de Béni Mellal à Rabat. Je ne reconnais, bien sûr, rien. Je descends à 2 500 pieds pour nourrir enfin mes pupilles. Et là, je retrouve enfin mon Maroc avec ses médinas, ses enclos et ses petites parcelles cultivées. La densité des constructions me paraît plus importante que dans mes souvenirs mais je me retrouve, un peu, chez moi !

Au point KOSAD, à moins de 10 nautiques de l'arrivée et à la verticale d'un barrage qui n'existe pas sur ma carte des années 70, nous sommes autorisés à descendre à 1 500 pieds. Je suis dépassé par la gauche par une machine du Raid qui semble avoir mis subitement « du charbon ». Je monitore la fréquence de Tit Mellil pour avoir une idée de ce qui se passe devant car il semble y avoir du monde qui se précipite dans l'entonnoir de la courte finale. La remise de gaz sur cet aérodrome au nord de Casa est un peu délicate car au sud, il y a la mégapole de Casablanca et au nord la base militaire sensible de Ben Slimane...

L'appareil qui vient de me dépasser s'annonce en longue finale. En réalité il doit se positionner par rapport à sa tablette GPS car il est en très très longue finale... Après quelques minutes, j'ai Tit Mellil en vue droit devant dans l'axe et je prépare la machine pour une directe. Le contrôle me confirme que je suis numéro 2. Mais le numéro 1 s'applique soudainement, après sa pointe de vitesses, à réaliser une procédure de sénateur. Impossible de faire un 360 car j'ai du monde dans mes arrières, alors j'augmente la longueur de ma descente en zigzagant. Lorsque je pose, l'avion précédent est sur le point de prendre la bretelle de sortie.

Et on se met dans la file qui mène à la pompe. La police, toujours accueillante voire débonnaire vient faire ses formalités d'arrivée. Il fait beau et chaud. Pour un peu on se dirait en vacances. Une fois refaits les pleins jusqu'aux tabs je vais déposer le plan de vol pour demain et on passe la sécurité pour aller attendre la navette à l'ombre des eucalyptus.





Casa n'a jamais été une belle ville historique. Cette capitale économique du temps du protectorat français était déjà une cité artisanale, industrielle et commerciale. Les faubourgs que nous traversons sont ceux d'une banlieue européenne banale avec de larges avenues, des entrepôts et des barres d'habitations de type HLM.

Le centre-ville m'apparaît bien plus propre que dans mes souvenirs lointains et bien qu'il se soit un peu arabisé, je le retrouve comme si le temps avait suspendu son vol. Notre hôtel, l'indou Anfa, est parfait avec une grande chambre spacieuse et impeccable. On décide de ne pas s'y attarder pour découvrir la grande mosquée construite par Hassan II et qui n'existait pas lors de notre long séjour. Plongée dans les ruelles à la recherche de bonnes sensations.



Tous les 2-3 mois, lorsque nous quittons Béni Mellal et sa vie somme toute assez rurale, pour passer un Week end à la ville, nous allons à Marrakech ou à Casa dans le quartier du Maârif, l'ancien quartier populaire des populations expatriées. On y avait notre hôtel, notre pâtisserie, notre boucherie qui était la seule du Maroc à nous proposer du porc et de la choucroute ! L'hôtel n'est pas loin du Maârif mais on décide d'abord d'aller

retrouver l'ambiance des rues, de nous dégourdir les jambes et de gagner le front de mer.

Une fois quitté le boulevard d'Anfa, nous retrouvons le spectacle et l'ambiance du Maroc de toujours avec ses petits marchands ambulants, ses étroites terrasses sous arcades où paressent des chibanis derrière leurs verres de thé et des parties de foot à même la chaussée. Instantanément, on retrouve nos 30 ans...



Nos pas se dirigent vers le soleil couchant car c'est là que doit se trouver la mosquée et, effectivement, après un dédale dans un joyeux quartier populaire, on la découvre dans l'enfilade d'une ruelle. Si le style architectural global évoque sans contestation celui des édifices marocains, c'est surtout sa taille qui impressionne. De plus près, les détails décoratifs sont époustouflants. L'édifice se dresse sur une grande plateforme de marbre et comporte plusieurs salles de prières, une salle d'ablutions, de nombreux points d'eau dans la cour extérieure et un fantastique minaret, le plus haut du monde musulman, qui n'est pas sans parenté avec la Koutoubia...



Ce qui est tout aussi impressionnant, c'est le monde qui se presse sur cette grande dalle :

rendez-vous de gens de tous âges et de toutes conditions. On y retrouve autant de tenues vestimentaires traditionnelles que de jeunes en jeans effrangés ; peu de femmes voilées et beaucoup d'enfants qui jouent dans une lumière d'un soir doré. Nous sommes également stupéfaits de l'incroyable tolérance à l'égard de l'étranger non musulman qui photographie à tour de bras. Il y a 40 ans cela aurait été impossible. Seul regret, les chrétiens ne sont pas autorisés à pénétrer les lieux.





Nous  
passons  
une  
bonne  
heure à  
nous  
délècter  
puis,



retour à l'hôtel. Debriefing, briefing, repas.

La nuit est tombée depuis longtemps mais j'éprouve le besoin pressant d'une petite bière. Cela fait bien deux jours de manque et j'ai aperçu une canette de marque Casa que je ne connais pas. On s'installe donc dans le grand hall d'entrée et – comme je vois que l'on fume à toutes les tables – j'en déduis que si griller une cigarette n'est pas interdit ici, allumer une pipe est tout autant autorisé. Et puis Fabienne ayant souhaité se reposer, je continue ma bouffarde dehors. Assis sur une borne qui interdit le stationnement devant l'hôtel, à côté du groom qui taille une bavette avec ses amis de passage, j'observe les mouvements de la rue. Des familles se promènent avec leurs enfants en tenues très occidentalisées. Un laveur de voiture défend âprement son territoire sur le trottoir d'en face. J'intrigue un adorable gamin avec ma pipe, objet pour lui inconnu. J'aurais envie d'aller jusqu'au Maârif non loin pour faire travailler mes jambes et bousculer mes souvenirs.

Et puis je me ravise car tout a dû changer et découvrir que ceux-ci n'ont plus aucuns supports matériels me déprime d'avance...