

JOUR 8 : DADKHLA (VILLA CISNEROS) – NOUADHIBOU (PORT ETIENNE) – DAKAR

Petit déjeuner 7 heures. Départ 8 heures. Le rituel commence à prendre racine. La charcuterie de poulet, ce n'est décidément pas mon truc. J'arrive à trouver quelques lambeaux de fromage caoutchouteux made in Holland et deux œufs ; avec du pain, c'est parfait ! Dans le hall, une pyramide de bouteilles d'eau – et on en prend deux – ainsi que des galettes de Rops. Puis, on gagne le terrain. Hier soir, j'ai caressé un instant le désir d'aller m'aventurer dans les rues de la ville mais la fatigue était trop forte.



BUUH nous attend, tout guilleret et le ventre plein. A partir de maintenant, on fera les pleins complets à chaque halte excepté Saint Louis du Sénégal. Aujourd'hui, notre belle machine se fait une joie toute particulière : elle va passer le Tropique du Cancer et, parmi ses petits copains de Habsheim, bien que probablement l'un des plus vieux, ce doit être le seul à avoir réalisé cet exploit. Alors, le bougre, il n'est pas peu fier ! Il va avoir des histoires à raconter...



Il fait frais et on supporte son gilet. Première tâche, grimper au bureau de vol pour déposer un plan de vol pour Nouadhibou car celui déposé hier est caduc. L'aéroport paraît neuf mais il est surtout bien entretenu. Il est dominé par une tour de contrôle haute de 6 étages dont aucun des pilotes des anciennes éditions du raid ne se souvient avoir vu fonctionner l'ascenseur. Je grimpe donc vers le poste de vigie avec les documents usuels nécessaires à ce type

de mission. Mais j'ai oublié que nous quittons le Maroc pour la Mauritanie. Il me faut donc les papiers de l'avion. Je redescends puis je remonte et ça remplace avantageusement le footing matinal. Je recopie fidèlement mes points tournants (même s'il n'y a aucun compte rendu de position envisageable à la radio et qu'on ne « tourne » pas vraiment) mais je suis toujours ennuyé par le dernier GUJERAT, juste avant Nouadhibou. Il ne figure pas dans ma base de données. J'ai bien un point MAURI mais pas GUJERAT. Hervé nous a dit que c'était important car les militaires marocains étaient susceptibles d'observer notre passage à la jumelle puisque c'était le dernier point avant la frontière...

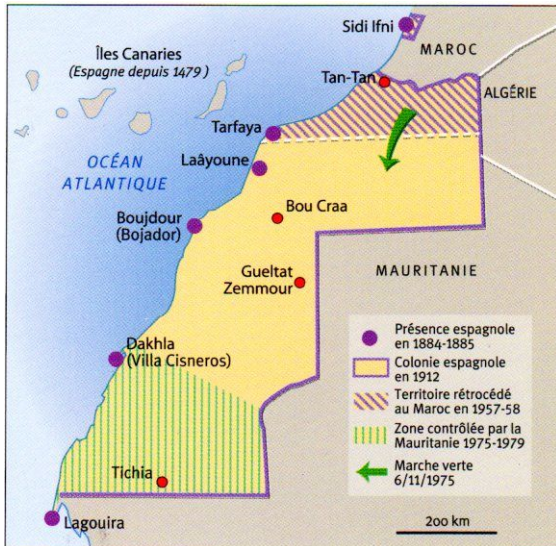
Alors, je le cite dans mon plan de vol sans savoir exactement où il est positionné. Je ne le situerai avec exactitude qu'un mois plus tard en zoomant au maximum sur Google Map pour découvrir qu'il s'agit d'un hélicoptère de l'armée marocaine. Dans la fiche de renseignements sur la sortie de territoire, les demandes sont variées. Mais je n'ai aucune idée de la date et du lieu de délivrance du passeport de Denis, ni son numéro... Alors j'improvise en souhaitant qu'il ne revienne pas comme touriste au Maroc, dans un délai proche...

Sur le tarmac, deux hélicoptères jaunes font leurs essais moteurs avant de prendre le large pour un vol en patrouille. Un Boeing 737 de la RAM quitte son aire de parking pour regagner Casablanca. Le Cheyenne démarre son premier moteur et va faire le vol directement sur Dakar. Nous, on en a encore pour un bon petit moment avant de réveiller les 180 Cv qui sommeillent sous le capot de BUUH. A vol d'oiseau, on a environ 400 kilomètres pour Nouadhibou soit 2 heures 30 de découverte et je suis content de retrouver le manche après une journée de pause. Décollage 10 heures. Bien que non nécessaire du fait de la longueur de la piste, la tour nous demande de nous positionner au niveau du seuil.

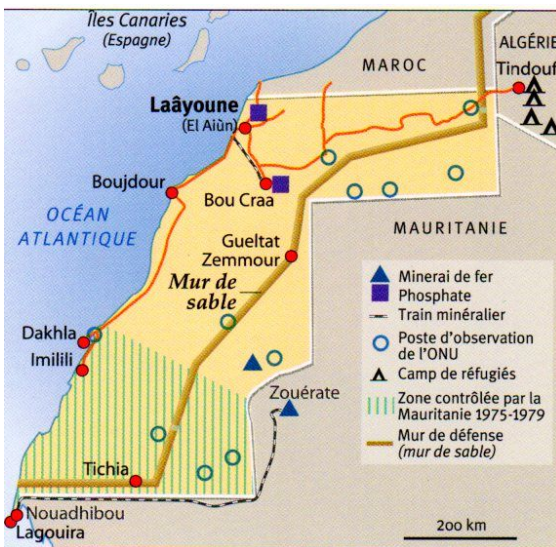


Décollage tranquille en 03 et on contourne la baie par le nord avant de prendre un cap 220 vers le Golfe de Cintra à une cinquantaine de nautiques. Le temps est beau avec juste un ban de cumulus de beau temps, épars à 3 000 pieds. Alors, on évite de trop monter pour admirer le paysage qui rappelle celui de la veille... La plage du Golfe de Cintra est un autre lieu funeste de la Ligne. Alors, bêtement, on fait encore plus gaffe comme si cela avait un sens. Longue baie déserte avec juste quelques barques de pêcheurs tirées au sec et un habitat très sommaire et primitif.

De Cintra au Cap Cipriano, on finit par passer on top durant une demi-heure mais on revient ensuite sous la couche morcelée en zigzaguant entre les masses nuageuses joufflues car il nous faut essayer de trouver ce sacré GUJERAT pour être identifié. Denis me guide et on passe sur ce point, à 1 500 pieds, sans rien voir d'humain. La frontière mauritanienne est proche et j'aurais bien aimé voir ce train minéralier dont la voie ferrée se superpose presque avec les limites territoriales. Je ne verrai jamais ce train, ni la frontière...



Une longue bande de ce no Man's Land est dangereusement minée et ce ne serait pas le moment de l'approcher de trop près. Le Sahara Occidental a connu de nombreux conflits après avoir été colonisé par les Espagnols au XIX^e siècle. L'est de la Mauritanie est soumis à une influence islamiste plus importante du fait de la proximité avec le Mali et les grands espaces vides du Niger. Officiellement, le Maroc protège ses territoires après le « coup de génie » de la Marche Verte organisée par le roi Hassan II en 1975, année qui précéda celle de notre séjour de 18 mois à Beni Mellal. 350 000 civils marocains avaient alors pris possession du territoire en vue de faire pression sur le gouvernement espagnol afin qu'il octroie cette région au Maroc. Les accords de Madrid attribuaient alors les deux tiers nord au Maroc et le tiers sud à la Mauritanie qui l'abandonnera en 1979 sous la pression du Front Polisario ou République Arabe Sahraouie Démocratique. Le Sahara Occidental est administré par le Maroc depuis 1979 mais l'ONU ne reconnaît pas cette annexion. Les autorités chérifiennes se sont empressées de nommer ces lieux provinces sud du royaume car les richesses en phosphates en font le premier producteur mondial. Un long mur de sable truffé de moyens de détection électronique forme une barrière artificielle



destinée à empêcher l'incursion des Saharaouis venus de Mauritanie et d'Algérie.



Nouadhibou est la capitale économique de la Mauritanie tandis que Nouakchott, misérable petit village de pêcheurs à l'époque de la présence française est devenu la capitale politique et administrative de la République Islamique de Mauritanie. Nouadhibou des industries de la pêche et d'un port d'embarquement de minerais de fer exploité à Zouerate.

Comme pour Dakhla, Nouadhibou est au bout d'une longue presqu'île qui ménage une large baie : la baie du lévrier. Le contrôle sur la fréquence Tour est effectué de façon parfaite et il nous demande une approche par les points de la baie. La longue bande de terre est divisée sur toute sa longueur en une partie marocaine – ville de Lagouira - et une partie mauritanienne. Appelée Cap Blanc à l'époque française, elle

a pris son nom de Nouadhibou du mot mauritanien *Rhâs* (le cap) *Nouadhibou*.

La ville coloniale qui s'étalait sur les rives de la baie bien protégée des rafales de l'océan s'était appelée Port Etienne du nom d'un ancien ministre, Eugène Etienne. Aujourd'hui, du fait du perpétuel vent de sable arraché au Sahara, la partie nord de la baie se transforme en lagune et les eaux calmes du sud de la baie, entre le Cap Blanc et la côte nécessitent un draguage permanent.



On intègre directement la vent arrière pour la 02 et, sur cette longue piste de 2 425 mètres, l'atterrissage ne pose aucun problème. Si ce n'est qu'en étape de base, je subis une bonne dérive du fait d'un vent du nord dont je n'avais, jusqu'à présent, qu'à me louer car il augmentait ma vitesse de 20 bons nœuds. Et je regagne la file des machines qui font la queue devant la remorque aux barils. Il va y en avoir pour un sacré bout de temps ! Je file au bureau de piste remplir le formulaire du plan de vol pour Dakar car les Marocains ne souhaitent pas assurer cette tâche pour un survol en pays étranger. Fabienne me prépare un gros sandwich de pain au pâté de canard, toujours excellent !



Le vent se lève. Vers le sud-est, il devient impossible de discerner une ligne d'horizon. Le bleu de la mer se fond dans un flou beige qui s'épaissit de quart d'heure en quart d'heure. Je n'aime pas ça sans savoir exactement ce que cela signifie mais ça ne présage rien de bon. Le briefing d'hier soir nous demandait d'avoir passé Nouakchott avant 14 heures et il va être 14 heures alors que nous ne sommes encore qu'à Nouadhibou.



Les premiers sont passés depuis plusieurs heures mais, pour nous, c'est devant ! Il faut protéger à l'aide des mains les entrées de réservoir pendant le ravitaillement. Une fois les pleins faits, les copains se réfugient dans les cabines pour être à l'abri du sable. Vite, il faut se sauver d'ici mais que va-t-on découvrir plus loin ?



Les conditions de vol VFR sont toujours effectives lorsque Denis aligne la machine en seuil de piste mais des rafales de vent font parfois trembler la ramure. Vent dans le nez et avec les réservoirs remplis jusqu'à la gueule, on décolle comme un bouchon de Champagne. Pas question de couper au plus court pour traverser la baie car il n'y a pas de Rescue en Mauritanie et que les eaux y sont...infectées de requins...



Alors, on remonte d'abord vers le nord pour la contourner. Au début, les conditions de visibilité sont tout à fait correctes et puis, insidieusement mais rapidement puisqu'il ne nous faut pas plus d'un quart d'heure après avoir quitté Nouadhibou, ça se dégrade rapidement.



C'est tout à fait différent de ce qui se passe lorsqu'on est happé par un nuage perfide où l'on perd instantanément tous ses repères. Dans un premier temps, Denis est monté à 2 000 pieds et il aimerait bien monter plus haut car les machines parties avant nous signalent une composante de vent arrière de 20 à 30 Kts. Nous avons et nous aurons toujours, tout au long de ce vol, la vision du sol mais zéro devant, zéro à droite et zéro à gauche. Impossible de dire si nous aurions pu discerner un avion nous croisant ou nous dépassant à moins de 10 mètres car on est noyé dans une soupe de pommes de terre passées, couleur uniformément caramel au lait. Bref, on ne voit rien du tout et on a parfaitement conscience que cela pourrait durer deux ou trois heures. Le temps d'hier qui avait vu se fermer Nouadhibou aux conditions VFR est en train de se reproduire. Sa fermeture est peut-être déjà effectuée.



Il n'y a aucun terrain de dégagement qui ne passe par ce Pot au Noir terrestre. Alea jacta est ! A vrai dire, on ne se pose même pas la question : les copains sont devant et ils sont passés. Donc, on doit y arriver...

Pour rendre un peu piquante la situation, on a deux zones de réserves naturelles devant nous, à survoler à au moins 3 300 pieds. Et la première commence dans 5 minutes.



Alors, en IFR complet car la vue du sol est de peu d'intérêt si ce n'est pour perturber notre vision d'horizontalité, on monte à 4 500 pieds, l'œil rivé sur la maquette de l'horizon artificiel.

Dès à présent, le regard va enchaîner un nystagmus fou qui va du Badin au conservateur de cap, de l'altimètre au vario en passant par la bille et surtout l'horizon artificiel. Toutes les 20 révolutions de ce type, il s'égare brièvement sur les instruments moteurs avant de revenir se vriller sur la maquette.



En bas, le spectacle est désolé, désertique, minéral, vide. Survoler la lune ne doit pas être si différent. On quitte assez rapidement le trait de côte pour éviter les deux parcs naturels du

Ban d'Arguin, site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO suite à la demande qu'avait fait Théodore Monod au président Mokhtar Ould Daddah. Je m'étais fait une joie d'un survol de cette réserve de la biosphère, de ses étonnants pêcheurs de mulets jaunes, les Imraguen qui s'associent dans leur métier avec les dauphins du large pour rabattre les poissons dans leurs filets tendus sur la côte. Je m'étais réjoui du survol des zones lagunaires où les mélanges de courants marins chauds ou froids s'interpénètrent pour favoriser la croissance de plancton et de crustacés qui attire des nuées de flammants roses et autres migrants. Au retour, peut-être ?



A côté de cela, nous sommes dans notre bulle, à vrai dire pas trop chaude, très confortable et avec tout ce que l'on peut désirer, tous les sens aux aguets, flottant dans une forme de néant sans aucun à coup car il ne souffle aucune rafale et dont la simple impression de mouvement nous est donnée par les indicateurs de vitesse du Badin et des GPS. Heureusement les données concordent entre les GPS pour

nous donner 130 à 140 Kts tandis que le Badin taquine rarement les 105. De temps en temps, je prends en pitié notre brave BUUH qui doit en inhaler de la poussière et je me demande, heureusement pas trop souvent, quelle est la quantité nécessaire pour colmater ses ouïes...



Le GPS du panel nous indique GOOY (Dakar) à 257 nautiques avec une vitesse de 122 Kts. Compte tenu de la distance Nouadhibou – Dakar, nous sommes donc à mi-course !

A 5 000 pieds, bien que les conditions de visibilité s'améliorent un peu, Denis fatigue un peu après un si long moment d'attention redoublée et je le remplace aux manettes. Au-

dessus de nous, le beige règne toujours en maître et ça ne donne vraiment pas envie de faire des photos mais il se passe alors un phénomène étrange. Nous semblons maintenant flotter dans une couche de sable moins dense qui crée une strate bleutée et horizontale dans laquelle il devient plus facile de naviguer car cette ligne est parallèle aux ailes de la maquette de l'horizon artificiel. Nous avons retrouvé un succédané de ligne d'horizon. Cette sorte d'auréole bleu pastel repose un peu les sens surmenés. A vrai dire, du sol, nous ne distinguons maintenant plus rien...

Mais le moteur tourne rond, les paramètres sont dans le vert et Fabienne veille comme un adjudant-chef aux permutations des réservoirs.

Et puis, la carte de l'AvMap nous indique la proximité de l'aéroport de Nouakchott en même temps qu'une amélioration nette des conditions de visibilité. Certes, on n'est pas CAVOK et l'atmosphère est toujours sablonneuse et floue mais c'est beaucoup mieux. On retrouve le repère du trait de côte, mer grise sale sur grève grise plus sale... Heureusement, le regard peut se porter sur le ressac qui apparaît plus lumineux.

En cas de souci de carburant, nous savons que des fûts ont été disposés à Nouakchott en cas de besoin mais on nous a laissé entendre que ce serait sûrement compliqué.

Du port de Nouakchott, on ne distingue qu'une ligne de chaloupes de mer rangées sur le sable face à l'océan et quelques bateaux au large. La concentration du vol et les pitoyables couleurs ne donnent pas envie de tirer des clichés. Pour la prochaine branche, jusqu'à Saint Louis, nous ne quitterons pas le ressac des yeux pendant 140 nautiques, hypnotisés par ce ruban de lumière devenu notre fil d'Ariane, jusqu'à en avoir mal à se concentrer voire même à avoir envie de s'endormir et de fermer les paupières. Attention danger et relais indispensables ménagés par des pauses de récupération visuelle.



Bientôt, le paysage change et des tâches de vert-bouteille font leur apparition. On se rapproche du fleuve. Coup d'œil sur les jauges. Ça devrait passer ! Il reste 100 nautiques soit une heure de vol plus les éventuelles attentes. On en est à 3 heures et j'ai déjà tenu 4 h 20... Alors on continue bien que je sente Denis soucieux.

J'avais le souvenir d'arrivées du Paris-Dakar historique sur la Plage Rose. Ce ne sera pas pour nous aujourd'hui car rien n'est lumineux en cette fin d'après-midi. Certes la contrée est plus riante que ce qu'on a vu de la traversée de la Mauritanie mais le peintre n'aurait pas besoin de beaucoup de nuances sur sa palette. Et, en plus, tout semble écrasé dans une humidité poisseuse.

Peu avant de survoler Novembre unité à 1 000 pieds, j'appelle Dakar sur 118.10. « Rappelez Echo 2 ». A Echo 2, comme il y a du trafic commercial à l'arrivée, on dessine un puis deux 360 par la droite, de formes patatoïdes, pour s'éloigner des orbites de nos prédécesseurs car les conversations sur la fréquence de Dakar montrent que nous ne sommes pas seuls. Je surveille les jauges. Les copains doivent tous être dans la même situation. Et ce putain d'avion de ligne qui se fait attendre ! Enfin, on est autorisé pour une semi-directe pour la 03 à main droite. Quand on est près du but et que les aiguilles des deux réservoirs, calées à gauche, ne battent plus comme un cœur fidèle, on croit toujours être arrivé. Mais il faut contourner le sud de la presqu'île du Cap Vert. On s'immisce entre les « deux mamelles » bien nommées et la piste apparaît, dans l'axe.

Posé et sortie sur l'ancienne piste abandonnée qui va servir de parking pour la flotte du raid. Comme d'habitude, on est parmi les derniers. On est un peu KO debout à l'extinction des magnétos. Il ne faut pas aller faire pipi dans les herbes folles – qu'on avait complètement oublié que cela puisse exister – qui bordent le terrain car ces zones pullulent de serpents...

Etrange retour à la réalité mais dont il faut tenir compte quand ça commence à presser un peu...



Peu d'équipages parlent. Ils s'exprimeront plus tard. Allongés sous les ailes de BUUH, on attend la carriole de fûts de 100 LL et elle n'est encore qu'à l'autre bout de la rangée... Après une heure et demi passée sur le béton bitumineux de la vieille piste désaffectée, l'ordre vient de ne plus attendre le refueling et de prendre le bus qui nous amène à l'aérogare. On s'occupera de l'essence plus tard.



Les formalités douanières sont rapidement exécutées car on nous « ouvre » un guichet spécial Crew. Nous nous retrouvons bien vite dans une marée colorée de voyageurs qui rentrent au pays. Femmes souvent grassouillettes dans des boubous aux couleurs vives et aux coupes amples, poussant d'in vraisemblables quantités de charriots supportant des pyramides de valises et des sacs de toiles bleu-blanc-rouge tendus à l'extrême de contenus mystérieux comme la peau du ventre d'un bochimán qui vient de manger un oryx ; hommes grands et minces en robes blanches et longues. Ça jacasse de partout, ça pousse, ça essaie de gratter des places dans la queue du scanner de sortie. Les gabelous ont l'œil et ça négocie sec à l'abri des regards de la foule agitée. Cris, pleurs, tractations, sourires de séduction appuyée, on a droit à tout jusqu'au moment où un fonctionnaire en civil, avisant nos belles combinaisons discrètes de navigant, nous fait passer par un raccourci salvateur.

Dehors, un petit bus nous conduit à l'hôtel « le virage ». Belle chambre spacieuse et confortable donnant sur la piscine et, au-delà, sur une mer outremer et sage.

On décompresse : je recharge immédiatement les instruments électroniques et prend quelques notes tandis que Fabienne succombe à l'eau chaude de la piscine puis à celle d'égale température de l'Atlantique. On donne nos combinaisons à laver car elles en ont bien besoin. Petite bière apéritive et on s'engouffre dans deux grands bus pour la résidence de l'ambassadeur ce qui va nous permettre de découvrir quelques aspects routiers du Dakar moderne et nocturne.

Une belle quatre voies, des installations sportives de plein air en quantité incroyable, et, partout, une foule dense en vadrouille : les femmes en robes locales aux couleurs d'une indicible variété et les hommes, souvent en tenues de sport très occidentalisées. La ville est immense. On quitte Dakar pour le quartier de Yoff, zone vallonnée où l'ambassadeur a sa résidence sur un jardin pentu qui s'ouvre sur la baie. Superbe maison moderne tout en restant classique sur deux niveaux où le rez de chaussée est occupé par une succession de salons accueillants et meublés avec goût, donnant l'un sur l'autre, sans séparations et, probablement fort propices aux palabres. J'ai un moment d'émotion en pensant que c'est au premier étage, parfois sous les pluies diluviennes, que Ruffin a écrit Katiba.



L'accueil est chaleureux et cordial. Le représentant de la France en terre sénégalaise se montre d'une grande gentillesse avec chacun d'entre nous, curieux d'anecdotes et de ressentis d'une telle aventure. Ses mots sont choisis et sans faire étalage de culture, on voit bien qu'il connaît bien le sujet des raisons de notre « délirante expédition » jusqu'ici.

La masse des tenues de vol bleu ciel relègue à l'arrière-plan un équipage régulier d'Air France en grande tenue. Les pilotes et le PNC de notre compagnie nationale paraissent d'ailleurs impressionnés de découvrir notre périple aérien et...respectueux ce qui est touchant et inattendu de leur part. Quand j'explique au « quatre ficelles » que je n'ai pas de pilote automatique dans BUUH, il parle d'exploit...



C'est peut-être un peu puéril mais on est très content d'être dans ce petit coin de France, un peu chez nous, un excellent verre de vin blanc du sud-ouest à la main, dans un décor de jardin à la française qui semble aller s'alanguir dans la baie en contre-bas.

L'alcool contribue certainement à faire s'effondrer la pression accumulée dans la journée. On n'est étrangement plus fatigué et tout le monde se raconte la journée exceptionnelle dans la vie d'un pilote qu'il vient de vivre. La température extérieure est d'une douceur subtile, aucun moustique n'a répondu présent à la réception mais, par précaution, j'ai pris ma savarine.



Demain, c'est un jour de repos et BUUH pourra reprendre quelques forces avant sa remontée vers l'Europe. Il a gagné son pari : latitude 14°38' Nord et longitude 17°27' Ouest. En conséquence de quoi j'ai décoré sa dérive d'un dromadaire endurent...

Nous, on a opté pour une matinée sans bousculade avant la découverte de l'île de Gorée.

Le bus ramène une escouade qui pique un peu du nez car la journée était bigrement riche et qu'un coup de barre post stress s'insinue inexorablement. L'humidité de l'Atlantique tropical et les senteurs d'épices confèrent presque, à mon caporal export, des goûts que je ne lui découvre qu'en zone équatoriale. Le ressac nous a peut-être aidé à trouver le sommeil mais on ne s'en souvient plus...