

Aéro-humanitaire

Où l'on retrouve Miguel le baroudeur africain, qui continue à allier aviation, affaires et humanitaire.

Quand on part pour une semaine avec Miguel en Tanzanie, il vaut mieux avoir fait le plein de dynamisme. Il impose un rythme trépidant tout en transmettant son amour du pays. Les charmes de l'Afrique sont déjà envoûtants et peuvent vous séduire subrepticement mais un guide comme Miguel amplifie cette tendance.

AFRIQUE ENCHANTERESSE

Le résultat est à la hauteur de l'énergie dépensée. J'ai pu enchaîner, ce qui m'a permis de percevoir la réalité du pays, les visites d'écoles, d'organisations caritatives qui œuvrent dans l'aide aux populations locales, rencontrer les gens du cru et aider Miguel à faire progresser un projet de tourisme dans le Serengeti. Quand les distances sont trop longues et les pistes difficilement praticables, il monte dans son avion, l'*Expedition 350* (voir *Aviasport* n° 674) et s'envole vers le terrain le plus proche de sa destination.

Après une tentative infructueuse, Miguel avait réussi avec trois amis à convoyer son appareil de Belgique en Tanzanie où la machine réside maintenant. Ses exploits (voler en Afrique relève quasiment toujours de l'exploit aéronautique, tant les difficultés rencontrées s'empilent les unes sur les autres : visas, Avgas, tracasseries administratives, corruption, nonchalance des personnes sur place, le



En Afrique profonde, il faut protéger le train d'atterrissage de l'appétit des hyènes, friandes de caoutchouc !

manque de matériel ou de personnel compétent pour réparer les avions, etc.) ont été relatés dans *Aviasport* n° 729/730. Mais quel bonheur quand les équipages surmontent toutes ces difficultés. Vous avez ainsi des souvenirs à relater pendant de longues soirées au coin du feu de bois. Attention cependant à ne pas radoter, une caractéristique des pilotes ! Par contre, nul besoin d'enjoliver, les événements parlent d'eux-mêmes.

Miguel possède une maison près d'Arusha et a investi dans un terrain avec son ami Alex pour construire une piste en gravier (Dolly airstrip). Peu après, deux hangars ont été montés, à l'initiative d'Alex, sur le site à dix minutes en voiture de son domicile africain (la piste est parsemée d'ornières, de ralentisseurs, si si, et de divers autres obstacles qui nécessitent impérativement un 4 x 4). Avec un peu de chance (et j'en ai bénéficié), vous verrez quelques animaux (des zèbres, des petites gazelles et tout le temps une multitude d'oiseaux. Par contre, aucun félin car l'endroit est très fréquenté).

Son ami a acheté un Cessna 182 aux États-Unis et l'a partiellement convoyé jusqu'à son terrain. Cette machine originale et assez sublime, je dois le reconnaître, possède un canard, un moteur de 300 chevaux et des *Alaska tires* plus une avionique moderne. Tout cela est un « package » que le propriétaire a acheté et installé aux USA. Avec une telle puissance, une vitesse de décrochage de 35 nœuds plein volets et des pneus consé-



Arusha, en Tanzanie, et son aéroport.

quents, cette machine peut aborder les pistes sommaires et courtes du pays. Il faut savoir qu'il existe une liste non officielle de pistes utilisées par les Rangers du parc de Serengeti. Normalement interdites d'accès aux pilotes privés, Alex bénéficie d'un accès quand il doit, dans le cadre de ses activités au sein d'une ONG de protection de l'environnement, aider les gardes du parc.

EN EFFET, UNE FOIS L'AVION SOUS CETTE NOUVELLE IMMATRICULATION, LE PROPRIÉTAIRE DOIT REPASSER TOUS SES BREVETS. DE PLUS, LE CONTRÔLEUR VOULAIT QU'UNE PERSONNE DÉPOSE LE PLAN DE VOL À LA TOUR D'ARUSHA, CE QUI EST TOTALEMENT INHABITUEL.

MŒURS AÉRONAUTIQUES

L'anglais demeure la langue de l'aviation. J'ai eu des problèmes pour comprendre les contrôleurs car la langue de Lindbergh ou d'Amy Johnson n'est pas la première langue des gens du pays. Ils apprennent à la maison soit le Swahili, soit un dialecte local. Mais avec un peu d'habitude et en demandant de répéter (ce qu'ils ou elles font avec gentillesse), on y arrive. Deuxièmement, le pilote doit fournir en plus de l'immatriculation et du type d'appareil, sa position, son altitude, le nombre de personnes à bord, l'heure de départ, l'heure d'arrivée, le temps de vol, l'endurance, l'heure d'entrée et de sortie de la TMA et parfois de nombreux autres détails que l'on n'a pas l'habitude de donner. J'avais pré-établi une liste que je déclinais consciencieusement en articulant et en parlant lentement. Souvent, le sentiment du devoir accompli et du travail bien fait, je me reposais sur mes lauriers. Hélas, mon interlocuteur me redemandait de répéter (plusieurs fois parfois) ces informations. Je ressentais une très légère frustration, mais vite dissipée car après tout mon anglais n'est pas parfait.
Voler en Afrique, c'est comme voler en France il y a très très longtemps. Peu de contraintes existent d'autant plus que les radars parsèment chichement le continent. Par exemple l'aéroport international de Kilimandjaro (HTKJ), qui accueille des vols en provenance d'Europe et du Moyen-Orient n'en possède aucun. Donc le contrôleur vous assigne un niveau de vol (généralement celui que vous avez demandé) et il appartient au pilote de le respecter. La fréquentation aérienne entre Kilimandjaro-airport et Arusha-airport (HTAR) qui gère le trafic intérieur demeure relativement important, ainsi qu'aux



abords des pistes qui réceptionnent le flot de touristes en quête d'émotions fortes lors d'un safari, tout en restant dans des conditions très confortables, voire luxueuses.

MYSTÈRE DU PLAN DE VOL

Je monte donc dans l'*Expedition* et nous partons vers le terrain de Seronera (HTSN) en plein milieu du parc du Serengeti pour m'immerger dans les particularités aéronautiques de la Tanzanie et admirer ses merveilleux paysages. Miguel souhaite construire un camp pour héberger les touristes qui participent à un safari (http://siringit-serengeti-camp.com). Il veut découvrir le terrain qu'il a acheté (voir encadré) et commencer avec l'aide de son maître d'œuvre (Simon) et d'un *camp manager* (Peter) à positionner les tentes de luxe dans la savane et au milieu des arbres. C'est pourquoi nous sommes quatre aujourd'hui. Il faut faire attention au poids et centrage car la piste se trouve à 3 900 pieds et il fait chaud, même le matin. Au seuil 27, je peux contacter l'approche de Kilimandjaro-airport sur 120.1 et égrener ma liste d'information et après les quelques échanges, répétitions habituelles, nous avons l'autorisation de pénétrer dans la CTR.

Contrairement à quelques jours auparavant alors que nous partions vers Tabora (HTTB), le contrôleur avait exigé d'obtenir l'autorisation administrative qui justifie la validité de la présence de la machine en Tanzanie. L'avion est toujours immatriculé en



Dolly airstrip, l'aérodrome privé de Miguel, avec sa piste en terre.





Un Cessna 182 très spécial, taillé pour la brousse, avec ses gros pneus et son moteur de 300 ch.

N et Miguel recule le moment où il doit la transférer en 5H (code pour la Tanzanie). En effet, une fois l'avion sous cette nouvelle immatriculation, le propriétaire doit repasser tous ses brevets. De plus, le contrôleur voulait qu'une personne dépose le plan de vol à la tour d'Arusha, ce qui est totalement inhabituel. Tous les pilotes locaux qui partent d'un terrain sans administration déposent le plan de vol en l'air. Par contre, je ne saisis toujours pas l'utilité d'un dépôt. En effet quand nous sommes arrivés à Seronera, nous n'avons jamais clôturé ce plan. Un mystère tanzanien de plus à élucider.

Miguel peut maintenant décoller sans enfreindre aucune règle. Tout se passe sans problème sauf l'alarme intempestive et féminine qui nous met en garde contre « *terrain warning* » en hurlant dans nos oreilles comme une antienne que l'on risque de percuter la planète. Heureusement le manuel de vol du G-500 nous donne rapidement la méthode pour exiger le silence. Seulement, il faut utiliser ce choix avec parcimonie. Pendant la saison des pluies, il faut prévoir une percée à travers le plafond nuageux qui traîne autour de 3 000 pieds/sol. Ceci est dû principalement à la présence de montagnes comme le Kilimandjaro (5 892 mètres) et le Mont-Meru qui culmine à 4 565 mètres et domine la ville d'Arusha. Par

L'*Expedition 350* utilisé pour les vols décrits dans cet article.





Le terrain de Seronera, en plein milieu du parc du Serengeti.

LA TANZANIE SE TROUVE SUR LA VALLÉE DU GRAND RIFT QUI TRAVERSE L'AFRIQUE ET LE RELIEF APPORTE LA PREUVE DE L'ACTIVITÉ VOLCANIQUE QUI PARCOURT CETTE GRANDE FAILLE.

contre, quand l'avion se dirige vers l'ouest et qu'il laisse ces barrières naturelles derrière lui, une tempête de ciel bleu attend généralement le pilote et ses passagers.

Le contrôleur nous assigne le niveau 100 et demande de rappeler en sortie de TMA. Miguel et moi confondons la limite de la CTR et celle de la TMA (j'aimerais bien accuser le Garmin, mais ce serait foncièrement injuste d'autant plus que j'avais aussi avec moi mon *I-pad* sur lequel j'ai fait installer *Sky-Demon*). Peu de temps après, nous annonçons que nous franchissons la frontière invisible. Malgré l'incohérence de mes propos, le contrôleur accepte sans rechigner mon affirmation et nous transfert sur Dar-Es-Salam qui de toute façon ne peut pas nous recevoir. Je passe plutôt sur 118.2 qui est la fréquence Unicom pour l'ensemble des pilotes qui volent hors contrôle.

SERENGETI

Je peux maintenant commencer à apprécier le paysage environnant. Lors de mon précédent voyage en Afrique (cf. *Aviasport* n° 732), j'avais découvert le Sud du pays, peu panoramique il est vrai. Le Nord offre plus de variétés. La Tanzanie se trouve sur la vallée du grand rift qui traverse l'Afrique et le relief apporte la preuve de l'activité volcanique qui parcourt cette grande faille. La savane alterne avec des volcans plus ou moins hauts et on voit de petits villages Masai qui parsèment le paysage. Même si c'est la fin de la saison des pluies, la couleur ocre domine le panorama. Avec sa gentillesse habituelle, Miguel décide de faire un détour pour me montrer le cratère du Ngorongoro, un volcan impressionnant qui domine le paysage (le parc qui l'entoure est aussi un haut-lieu touristique). Puis un peu plus tard nous survolons le lac Natron donc la couleur rose est exceptionnelle. Une bactérie vit dans ces eaux et elle donne la couleur rose aux flamands qui la mangent.

Nous entendons depuis un moment un avion qui se dirige vers Seronera et nous nous retrouvons tous les deux dans le circuit. Très aimablement il nous permet de passer devant lui et nous nous posons délicatement en 14. Nous dégageons rapidement et garons l'avion sur le parking. Plusieurs tâches doivent être accomplies. Il faut payer l'entrée

ACHETER UN TERRAIN EN TANZANIE

Si vous avez l'intention d'investir dans ce pays, il faut soit trouver une banque qui accepte de vous prêter de l'argent, soit financer l'acquisition vous-même. En effet, Miguel m'a informé que les banques belges sont très frileuses sur ce point. Deuxièmement, le système de propriétés dans ce pays d'Afrique est un héritage du système anglais. Tout le pays appartient au gouvernement et seuls les Tanzaniens peuvent posséder des parcelles. Il semblerait que les Britanniques voulaient s'assurer du contrôle absolu du territoire. Un lot acheté n'est acquis que pour 99 ans donc vendu en forme de *lease*. Un étranger qui veut acheter de la terre doit donc l'acquérir par l'intermédiaire soit d'une personne soit d'une société tanzanienne. C'est ce qu'a fait Miguel pour sa maison. Par contre, il y a toujours le risque que le gouvernement décide un jour de vous exproprier et dans ce cas, vous n'aurez que très peu de recours, le système judiciaire n'étant pas particulièrement performant. Miguel n'a fait cet achat qu'après avoir visité le pays plusieurs fois et parlé à de nombreuses personnes afin de déterminer les risques associés.

Il faut aussi tenir compte de la situation politique. Le nouveau président de la Tanzanie, John Magufuli a décidé de mettre un terme à la corruption et exigé que les citoyens payent réellement leurs taxes. Il considère aussi que certains Blancs s'accaparent les richesses de son pays et transfèrent leurs gains vers l'occident. Il faut dire que certains d'entre eux avaient pris de très mauvaises habitudes vis-à-vis du fisc tanzanien. Les gens du coin ont noté des améliorations dans le domaine fiscal et les fonctionnaires semblent plus honnêtes. Le président en a licencié un très grand nombre. Investir dans ce pays permet, même s'il y a des risques, de participer au développement de la région.

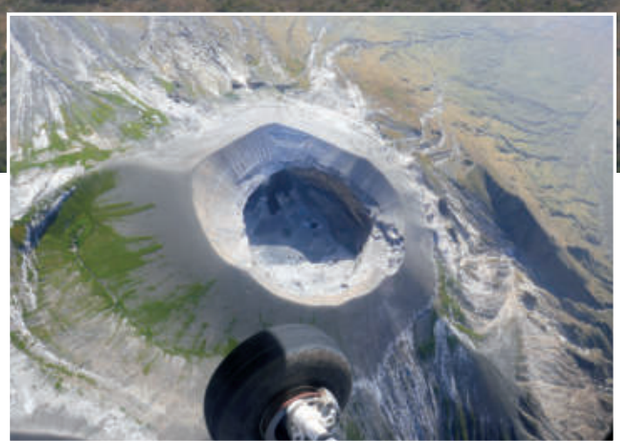


Le Mont Méru domine Arusha.

HUMANITAIRE ET PHILANTHROPIE

Miguel a décidé de consacrer une partie de son temps et de son argent pour venir en aide aux populations africaines et népalaises dans le besoin. Il organise son action à travers deux organismes : Ithemba (www.ithemba.be) et World Mission Help (www.wereldmissiehulp.be). Le premier subventionne une école à Arusha. Au cours des dix dernières années, grâce à l'apport conséquent de fonds, une gestion rigoureuse et des efforts importants dans la formation des enseignants, l'école se retrouve maintenant parmi les meilleurs établissements de la région. Auparavant cette institution végétait dans le fond du classement. Si l'argent vient à manquer, Miguel complémente avec ses propres deniers. World Mission Help subventionne des projets pour des écoles, orphelinats, etc., à but non lucratif. Afin de préparer la venue des quatre autres membres du conseil d'administration en novembre, Miguel a utilisé son avion pour aller rencontrer notamment des organisations à Tabora à 2 heures 15 de vol. C'est là que l'on apprécie la synergie entre la machine et les objectifs humanitaires. Il va emmener les membres du conseil faire ces visites. Nous avons, aussi, à un rythme infernal, rendu visite en voiture à de nombreuses organisations en préparation à la visite d'évaluation des projets. Je tiens à informer le lecteur que ces cinq personnes payent sur leur propre fond tout voyage d'inspection. L'argent collecté provient de la vente de vêtements que les citoyens déposent, en Flandre uniquement, dans des réceptacles à cet effet. À 45 centimes d'euros le kilogramme, cette collection amasse près de 3,7 millions d'euros ! Attention, il existe d'autres bennes sur le marché qui récupèrent aussi des habits, mais uniquement dans un but lucratif…

Le cratère de Ngorongoro vaut le détour…



dans le parc (environ 50 dollars par jour et par personne), recouvrir les pneus de branches d'acacia aux épines acérées pour éviter que les hyènes qui sont friands de caoutchouc viennent dévorer notre train d'atterrissage, décharger l'avion du matériel de camping et remercier le pilote qui nous a cédé sa place. Le hall d'accueil est fréquenté par des touristes qui débarquent des avions de transport ou qui attendent leur vol retour. De nombreux camps de safari se trouvent dans les environs et il y a des vols réguliers (les compagnies Coastal et Auric principalement) qui arrivent et repartent. Il faut donc être particulièrement vigilants en vol et au sol.

Contrairement aux autres touristes, nous allons expérimenter le Serengeti aux premières loges. Pas de camp luxueux pour nous, mais nos propres tentes de camping et un feu de bois. Il est normalement interdit pour des raisons de sécurité de marcher dans le parc et de posséder une arme, mais vu que nous allons travailler, nous sommes exemptés de cette première contrainte et nous n'avons pas de fusil. Après avoir œuvré avec assiduité à la mise en place de repères pour positionner les futures tentes, Miguel et moi en la compagnie d'un chauffeur/guide qui nous a rejoint en voiture depuis Arusha, partons faire un mini safari. Voir les animaux en liberté, même s'ils ne s'enfuient pas à notre venue, tant ils sont habitués aux êtres humains est toujours une expérience extraordinaire. Mais l'apogée vient le soir (après une forte averse qui nous humidifie relativement bien) quand nous allumons un feu de bois et nous prenons notre dîner sous la lune. Spaghettis au menu gastronomique tant par le panorama que par la faim qui nous étreint. Un moment inoubliable. Puis vers les 22 heures, je me retrouve dans mon duvet et après m'être assoupi, j'entends roder les hyènes autour de la tente. Elles venaient voir si par hasard il n'y aurait pas un peu à manger. Le lendemain, on a trouvé des sacs plastiques traînés à l'écart et complètement déchiquetés. Un troupeau de zèbres n'est pas passé loin du camp durant la nuit et je pense avoir entendu le galop des animaux. Heureusement, j'ai échappé aux grands félins que j'ai vu en fin de journée !

Le réveil se fait dans la joie et j'émerge de ma tente pour contempler la nature au lever du soleil. Je viens de passer des moments inoubliables gravés à tout jamais dans ma mémoire. Le retour vers Dolly airstrip se fait sans problème. J'en pro-



… tout comme le lac Natron, dont la coloration des eaux en est due à la présence d'une bactérie – qui agit aussi sur les flamands… roses.



Bien sûr, l'Afrique est le pays des safaris…

fite pour piloter l'avion et naviguer avec *Sky-Demon* que j'ai acheté peu de temps auparavant. Le prix est un peu cher (200 euros et un renouvellement annuel de 100 €), mais l'ensemble des cartes du monde (à l'exception de quelques pays) peut être téléchargé. Je suis très content de ce logiciel qui permet non seulement une navigation précise, mais donne d'une manière très lisible les limites en altitude des TMA, CTR, etc., d'une simple pression du doigt sur l'écran.

L'atterrissage après une percé au PA se fait délicatement. Il ne nous reste plus qu'à prendre une douche et boucler nos sacs afin de rejoindre Kili-airport et prendre notre vol à destination de l'Europe.

L'enthousiasme de Miguel pour tous ses projets s'avère particulièrement communicatif et ce voyage restera à tout jamais dans ma mémoire comme une variété d'expériences enrichissantes et une acquisition d'énergie supplémentaire. Je vais pouvoir alimenter de longs monologues au coin de mon poêle à bois. Attention touristes novices tels que moi, il ne faut pas succomber inconsidérément aux délices de l'Afrique, car comme disent les anglophones : « *When you go black, you never come back* ».

Pierre-Philippe REILLER,
photos de 'auteur

