Défi **africain**

Une aventure aérienne en ULM CT au départ d'Albertville et à destination de l'île de Mayotte en survolant l'Ouest et le Sud de l'Afrique.

Même si nous ne vivons plus aux temps héroïques de l'Aéropostale, il est encore possible à notre époque de s'engager dans des périples aéronautiques. L'Afrique demeure un continent idéal pour des personnes audacieuses qui désirent assouvir leur soif d'aventure. Grand baroudeur, Armand Mongellaz partit un 22 septembre pour rallier Albertville (LFKA) à Dzaoudzi-Pamandzi (FMCZ) avec son ULM *CT*, F-JRYF. Après un périple de trois semaines, je le retrouvai à Pointe Noire (ACPN) au Congo. Nous allions dorénavant faire équipe pour rejoindre le terrain Mtwara (HTMT) en Tanzanie en traversant l'Angola, la Namibie, le Botswana, la Zambie et le Malawi.

Ça va arriver

Dans mes bagages, j'apportais quatre litres d'huile pour la vidange et nous fûmes donc fin prêts pour la dernière partie du voyage. Seulement en Afrique, l'imprévu est de rigueur et Mike notre routeur (voir encadré, White Rose Aviation) nous annonce que l'Angola n'a toujours pas délivré une autorisation pour le survol du pays. Nous en profitons pour découvrir la ville et ses plages. Durant cette période d'attente, nous avons aussi dû nous mettre au rythme de vie du continent et apprendre à patienter et à maîtriser notre fébrilité occidentale. Il faut être prévoyant mais souvent cela ne suffit pas et alors il faut se laisser pénétrer de toute la sagesse bouddhiste. « *On va avertir le restaurant vers les 10 heures que l'on veut manger à midi* » m'annonce Armand prudent. À l'heure dite, confiants, nous apprenons que le cuisinier est absent, mais que la patronne va s'occuper de nous. Au bout de 45 minutes, nous demandons des nouvelles du repas et la serveuse, qui arrive en traînant les pieds, nous annonce calmement : « Ça va arriver ». C'est effectivement arrivé 30 minutes plus tard et le bar grillé était excellent !

Pour être prêt, nous déposons régulièrement des plans de vol. Une pléthore de fonctionnaires sympathiques nous attend à chaque fois. Lors du paiement de la taxe, le préposé s'aperçoit que le CT ne figure pas sur la liste, pas de problème (de toute façon, il n'y a jamais de problème en Afrique), on suggère au fonctionnaire d'inscrire « Cessna 152 » et tout rentre dans l'ordre. Il faut aussi être méfiant, car un jour, alors que nous quittions les lieux, une personne nous interpella et nous fit rentrer dans un bureau. Il avait appris que nous avions des problèmes pour obtenir l'autorisation de vol de l'Angola. Il nous proposa moyennement 25 000 francs CFA, de nous aider. On hésita et Armand choisit de lui donner 5 000 francs CFA pour payer une communication téléphonique. On convint d'une heure de rendez-vous et lorsque l'on se présenta au bureau, personne. Philosophique, Armand avoue avec le sourire : « *je me suis fait avoir de huit euros* ».



En finale à Luanda.

Finalement, Mike nous appelle mardi matin et nous délivre l'autorisation. Nous retrouvons notre fébrilité occidentale. Départ le mercredi 22 à 06 h 00. Nous finalisons notre stratégie pour la traversée de l'Angola.

Le baptême de l'air angolais, Luanda–Lubango

Nous craignions un peu ce long périple au-dessus du pays pour de multiples rai-

À l'aéro-club de Pointe-Noire.

sons. Nous n'avons pas de visa et l'approvisionnement en essence y est problématique. En France, j'avais tenté d'obtenir du sans plomb à Luanda et après vérification, Celta, l'unique distributeur que j'avais pu contacter n'est pas fiable et s'avère surtout être des escrocs. 800 dollars pour 50 litres d'essence. Donc, plan B et nous embarquons deux jerricans pleins. On pense que si l'on ne dépasse pas la masse structurelle de l'avion, on l'approche dangereusement. Mais bon, on va suivre l'adage local : « *pas de problème* ». L'autorisation de décollage est accordée et Armand effectue la rotation à 90 km/h au lieu des 75 km/h prescrit et l'avion monte assez bien. De toute façon, le plafond est à 2 000 pieds maximum. L'aventure vient de commencer. On quitte le contrôle de Pointe-Noire qui nous passe sur Cabinda (enclave de l'Angola entre le Congo et la République démocratique du Congo). Comme on n'a pas l'autorisation de survol de la RDC, on passe au large. On remarque ainsi une multitude de plates-formes pétrolières. Puis tout doucement le plafond descend et on vole maintenant à 80/ pieds mer. C'est inconfortable, mais on évite ainsi de s'éloigner de la côte où le plafond est pourtant plus haut. Puis tout doucement, les nuages se disloquent et c'est parti pour une tempête de ciel bleu. Je tente de contacter Luanda-Info mais sans succès. Finalement, comme je ne veux pas rentrer dans la CTR sans autorisation, je demande un relais à un avion qui m'informe que la tour souhaite que je les contacte directement sur leur fréquence. L'approche est un peu particulière et je comprends finalement que le contrôleur souhaite que j'intègre une vent arrière droite. L'atterrissage se passe très bien et nous nous dirigeons vers le parking.

Je pars déposer un nouveau plan de vol pour Benguela et payer la taxe d'atterrissage. Armand s'occupe des pleins et fait un excellent représentant de CT. De loin, je remarque une multitude de personnes qui se prennent en photo devant la machine. Au bout d'une heure, l'étape Luanda est réglée et nous partons. Nous suivons sur le taxiway deux avions de ligne ce que nous trouvons amusant. Après nous avoir autorisé à décoller, le contrôleur nous demande des estimées. Il va falloir que l'on s'habitue. Comme il n'y a pas de radar en Afrique, ils veulent savoir où se trouvent les avions pour pouvoir gérer la circulation aérienne. D'ailleurs à l'approche de Benguela, je sens le contrôleur fébrile. Je sais qu'il y a un terrain militaire, Lobito, mais ce que j'ignore car il n'est pas sur notre GPS, c'est qu'il y en a un autre, Catumbela. Finalement, on voit la piste, et on confirme au contrôleur qu'il y a bien un avion aligné prêt au décollage sur la 02 et que l'on se trouve où il pense que l'on est. D'ailleurs, quand ce dernier parle au pilote, je comprends vaguement qu'il a remarqué que l'on est perturbés. Le moment de stress est passé et à la verticale de FNBG, le contrôleur nous libère et nous passe sur Lubango à 250 kilomètres de là.

Le parcours et les pilotes

Pour rendre son périple plus agréable, Armand a partagé le voyage en trois grandes étapes. D'Albertville, il va rejoindre Agadir en compagnie de Pascal Barbe. Il a déjà effectué ce trajet deux fois et connaît les exigences de l'Espagne et du Maroc en matière aéronautique. Puis Serge Mocquet vient le rejoindre et ils vont passer par le Sahara occidental, la Mauritanie, le Burkina (avant les événements !) le Mali, le Niger, le Tchad, le Cameroun et le Congo en évitant prudemment le virus Ébola ! Dans un premier temps, Armand voulait passer par le Sénégal, mais ce pays refuse l'entrée des ULM sur son sol, même s'il y a une flotte importante de ces appareils dans sur certains aérodromes. Puis, une fois au Congo, direction l'Angola, la Namibie, le Botswana, la Zambie, le Malawi, la Tanzanie, les Comores et Mayotte.



The « A Team ».


Le Sud de l'Angola.


Villages angolais.

The A team

Je ne me fatigue même pas pour les appeler. Les paysages sont désertiques et relativement monotones. Une panne serait délicate, même si l'on possède un téléphone satellitaire. Pas de secours dans les quinze minutes ici. Comme le moteur tourne parfaitement bien, je me sens rassuré et après une heure trente, nous voyons au loin des montagnes. Il faut monter à 7 000 pieds pour franchir ces collines. Lubango nous demande de rappeler à 1,5 nautique du terrain et nous autorise en base gauche pour la 10 avec un vent au 202. Bizarre. C'est tellement bizarre qu'en finale Armand remarque que la vitesse sol est de 130 km/h et que l'anémomètre affiche 115 km/h. Au seuil, l'avion refuse de descendre. Heureusement, la piste fait trois kilomètres. On avale beaucoup de bitume et on touche suivi d'un *back-track* pour le parking.

Puis la routine s'installe. On s'habille pour la circonstance, chemise et casquette de pilote d'Air France, on prépare les papiers et je me dirige vers le bureau de piste pour payer les taxes d'atterrissage (demain me dit-on) et préparer le plan de vol. Sur ces entrefaites, je rencontre Lipo et Sergio, un mécanicien et un pilote qui vont devenir nos anges-gardiens, bienfaiteurs, guides et traducteurs. Lipo est né au Congo et Sergio a passé son bac en France et pilote maintenant un *Citation*. Tous les deux travaillent pour de riches hommes d'affaires angolais. Première étape, ils vont parler aux douaniers qui nous autorisent à rentrer dans le pays sans visa ni tampon officiel. Les bonnes habitudes administratives africaines se perdent. Puis ils nous conduisent à une station service pour acheter de l'essence sans plomb. Mais tout d'un coup, un violent orage déverse sur nous des trombes d'eau. Parapluies en main, nous remplissons les réservoirs. Au bout d'un moment, nous abandonnons et nous nous réfugions dans le hangar de nos deux amis. On visite le salon VIP d'un grand luxe, on parle aviation. Sergio nous apprend : « *il n'y a pas de radar en Afrique. Comme cela je fais ce que je veux* ». On se rend compte que Lipo est passionné de mécanique lorsqu'il consulte le manuel d'entretien de l'EC-130 que son patron vient d'acquérir. La pluie s'arrête, on finit les pleins et ils nous conduisent à l'hôtel Lubango. C'est du grand luxe, mais on est en vacances après tout ! Le soir, on trouve un restaurant portugais et on déguste un excellent poisson, mais lequel ?

Le contraste avec Pointe-Noire est saisissant. Certes, le pays est pauvre, mais semble mieux organisé, presque européen et relativement propre. Les séquelles de la guerre ont disparu, mais d'après Lipo, sont dans toutes les têtes.

Le lendemain matin, Sergio vient nous chercher. On finit le plein et après avoir quitté nos amis nous décollons pour rejoindre Ondangwa en Namibie.

Radio Ga Ga !

La montée initiale à partir d'un terrain à 6 000 pieds ne se fait pas aisément. On grappille 100 pieds minutes, parfois – 50 pieds minute. Au niveau 075, on se stabilise, on confirme notre position avec Lubango qui nous passe sur Ondjiva le dernier terrain angolais avant la frontière avec la Namibie. Toujours le même spectacle au sol, semi-désertique avec de petits villages entourés d'une barrière. Pour plus de sécurité, on suit la route qui va de Lubango à Ondangwa. La circulation, comme la végétation, est clairsemée. À la verticale d'Ondjiva, le contrôleur me transfère sur Ondangwa. Sa CTR est à frontière variable. À ce moment-là, commence une partie stressante à la radio. Je me rends compte que j'ai du mal



Au parkling, devant la pompe à essence, à Ondangwa.


Le fleuve Okavango serpente paresseusement.

à comprendre l'anglais du contrôleur et ce sentiment perdurera jusqu'au Botswana. Dans tous les cas, je prépare une liste exhaustive des futures demandes des contrôleurs : nom, type d'avion (en précisant bien que c'est le type de l'avion), terrain de départ, terrain d'arrivée, nombre de pilotes à bord, 0 passager à bord, altitude, position, endurance, estimée à l'arrivée, demande de pénétrer dans leur zone. Et parfois, cela ne suffit pas, je dois en rajouter suivant les caprices de la tour ou répéter les informations déjà données.

On nous demande comme de coutume de rappeler, cette fois-ci, 10 miles nautique *Out*, puis en base et en finale. Avec la chaleur, même scénario qu'à Lubango, l'avion ne descend pas et il y a du vent de travers, mais cette fois-ci Armand, fort de son expérience ne sort que 15 degrés de volet et gère le touché comme un grand pilote de l'Aéropostale. Les pleins se font avec de l'Avgas présente sur le terrain et une fois la taxe payée, on va passer l'immigration. Le policier sur place appelle l'officier d'immigration et en l'attendant me pose des questions sur notre voyage. Conciliant, je lui donne les réponses qu'il souhaite et le numéro d'autorisation de survol du pays. Je suis trop bavard. Armand me dit : « *j'ai appris qu'en Afrique il faut en dire un minimum aux policiers. Ils font leur travail et trouvent toujours un problème. Le syndrome du policier en aviation comme sur les routes de France est identique* ». La prévision d'Armand se vérifie quand le fonctionnaire au moment où nous quittons l'aéroport nous avertit que nous n'étions pas en règle (il avait téléphoné à l'aviation civile). Heureusement, ceci n'était dû qu'à un malentendu.

L'officier d'immigration fort sympathique nous délivre un visa pour cinq jours et nous propose de nous emmener à l'hôtel. Après une tentative de visite de la ville qui comme beaucoup d'agglomérations africaines est sans intérêt, nous rentrons.

Immigration

Le lendemain, je vais chercher un bulletin météo au bureau éponyme. Une personne fort sympathique m'accueille et après avoir écouté ma demande me suggère d'utiliser son ordinateur. Je suis un peu surpris car je pensais qu'elle était la professionnelle. Après de vaines recherches d'une météo aéronautique, je me rabats sur la météo

Essence en Afrique

Trouver de l'Avgas dans certains pays africains relève d'un exploit olympique. Certaines compagnies européennes proposent des contrats pas toujours respectés, il faut le savoir. Ils font venir des bidons de deux cents litres à des prix parfois exorbitants (10 000 dollars pour l'Angola). Mais rien n'assure que le précieux liquide soit toujours présent. La solution la plus simple est encore de voler avec un moteur qui accepte l'essence automobile sans plomb comme le Rotax. Armé de jerricans qui font partie du matériel indispensable à bord, le pilote fera des allers et retours en taxi vers une station service. À notre connaissance, la police ou les autorités aéroportuaires ne créent pas de problèmes pour l'entrée sur le terrain avec de tels combustibles. Une pompe et un filtre qui séparent les particules d'essence de celles d'eau sont des alliés précieux, voire indispensable. Parfois, les pompiers acceptent d'aller chercher le carburant moyennement un remerciement financier ce qui est compréhensible et normal. Dans tous les cas, il faut s'armer de patience et être prêt à dialoguer et comme dit Armand qui connaît bien le continent : « *en Afrique, on trouve toujours une solution, on n'est jamais battu* ».


En final sur la piste de l'aéroport de Rundu.



Armand fait le plein. Rundu, Namibie.

locale en tapant « *Weather Rundu* ». Je retourne à l'avion et je dis laconiquement à Armand : « *il y a du soleil à Rundu* ». C'est donc parti pour un vol local de 400 km. Une broutille par rapport aux précédents. Après le décollage, j'entends un avion de Namibian-Airlines qui s'annonce et le contrôleur nous demande de virer à droite. J'ai l'appareil en visuel. À 10 NM, je quitte et passe sur 124.8, la fréquence d'auto-information en Namibie. J'entends un avion qui tourne en base gauche 17, mais alors pour quel terrain ? Une sorte de savane défile sous nos ailes et de temps en temps, on remarque toujours ces petits villages entourés de barrières. Pour agrémenter le paysage, on décide de rejoindre le fleuve Okavango. On pense apercevoir des hippopotames dans l'eau et par contre on est sûr de reconnaître les vaches qui paissent tranquillement sur les berges ou sur des îlots.

À Rundu, pas de tour et aucun trafic si ce n'est un Embraer ERJ-135 de Namibian-Airlines qui se pose peu après nous. À terre, les formalités commencent et on appelle la fréquence adéquate pour l'Avgas. Je dois clôturer le plan de vol avec Windhoek et je contacte le service d'immigration pour le départ le lendemain. La personne m'assure qu'elle sera là à 7 h 45. À la sortie de l'aéroport, je demande à une personne le nom d'un hôtel et il me propose de nous emmener dans un lodge tenu par un de ses amis. L'endroit est correct, mais le personnel passablement lent. Je croyais que les habitants avaient bénéficié de toute la rigueur allemande, mais évidement, les principes prussiens ne sont pas arrivés jusqu'à Rundu. Le soir, nous commandons, Armand du poisson et moi des pâtes. Cinquante minutes plus tard, la serveuse vient nous annoncer que les pâtes sont prêtes et qu'il n'y a pas de poisson. Ébahis, nous demandons comment une telle incohérence est possible. Devant le mutisme quasiment débile de la personne, je fais venir deux plats de pâtes. Le lendemain, nous nous retrouvons à l'aéroport à l'heure dite et attendons patiemment l'officier d'immigration. Les policiers sur place refusent de nous laisser partir sans le tampon. C'est dans des moments comme celui-ci qu'il faut rester calme, que dis-je, zen, voire amorphe. Après plusieurs appels téléphoniques, on apprend qu'il n'y a pas de voiture au bureau et que personne ne peut venir. Sur les quatre policiers présents, les deux femmes trop accaparées par leur portable nous ignorent. Les deux hommes, plus malins, après concertation, nous proposent d'aller chercher le douanier. Le reste de ce qui s'avère être une vulgaire pitrerie est exposé dans l'encadré.

Après le décollage, nous rejoignons la rivière et une heure trente de vol plus tard, nous bifurquons vers le sud et commençons à survoler le delta de l'Okavango. La partie la plus intéressante du voyage commence. Au début, rien, mais bientôt les éléphants et les gazelles peuplent le paysage. Nous descendons à 500 pieds/sol et admirons la faune. Je tente quelques photos, mais sans un zoom adéquat, pas de chance. Ce delta est surprenant. On peut voir d'en haut, que le fleuve serpente mollement dans cette vaste étendue et diminue en largeur pour finalement ne devenir qu'un long marécage. Cette particularité naturelle fait la joie des animaux qui trouvent ainsi l'eau dont ils ont besoin pour survivre. Pendant tout ce temps, la radio 125.50 crépite de messages de pilotes qui rejoignent les pistes des lodges. On en croise même en vol.

Escale à Maun

Comme d'habitude, à 30 miles nautiques, je contacte la tour de Maun au Botswana et j'entends avec plaisir une voix de femme que je comprends parfaitement. Soulagé, je débite mes paramètres et l'approche et l'atterrissage se font sans problème. Bien entendu, il y a du vent de travers mais le pro de l'Aéropostale, Armand, commence à maîtriser ces conditions climatiques. On entend même un pilote d'hélicoptère qui, sachant de quel pays nous venons, dit à la tour : « *I was expected a Galaxy* ». Désolé de te décevoir cher collègue, mais nous sommes beaucoup plus humbles.

Surprise au parking on compte au moins cinquante petits avions du Cessna 172 au *Caravan* en passant par le Piper. L'activité lodge attire de nombreux touristes et a développé une industrie de l'aviation générale. D'ailleurs, la tour de contrôle est occupée à donner continuellement les autorisations de décollage et d'atterrissage. On remplit les formalités habituelles et on prend un





Les chutes de Victoria en période de crue, et en saison sèche.

taxi pour un lodge (Sedia) fort agréable. Le , contrairement à Rundu, est accueillant et dynamique. Armand commande sa traditionnelle bière et moi mon litre et demi d'eau. Même notre chauffeur de taxi était cool, une sorte d'émule de Bob Marley. Mais bon, il fait chaud et humide et les locaux se plaignent de la chaleur. Dans une telle situation solidaire, je me sens un peu mieux. Mais heureusement que dans la chambre, la climatisation fonctionne à plein régime.

Le lendemain, on expédie les formalités en un temps record et après le décollage, on se rend compte que notre vol vers Livingstone en Zambie va se passer à la vitesse d'un *Savannah* à plein régime : 140 km/h. C'est la première fois que je rencontre des vents contraires et Armand, un vieux routard de ce type de désagrément reste philosophe. L'étape n'est pas longue. À Kasane, on survole le Zambèze et on le suit jusqu'à l'aéroport. L'officier d'immigration sympathique, nous accorde un visa pilote (sans frais de visa) pour sept jours. Quand je dépose mon plan de vol pour Lusaka, je tombe sur un agent pointilleux mais très sympathique. Il me demande des points de report IFR que j'ai du mal à placer sur ma carte routière Michelin. Devant l'étendue du désastre, j'en profite, avec son aide, pour préparer le plan de vol Lusaka–Lilongwe. Bref, trois heures après l'atterrissage, on sort du complexe aéroportuaire et on va à l'hôtel Tabonina au personnel serviable, compétent et agréable qui est apparemment tenu par un Français que nous ne rencontrerons pas.

Puis, en bons touristes, direction les chutes Victoria. Malheureusement, nous sommes en pleine saison sèche et elles s'apparentent plutôt à une grosse cascade des Alpes. Mais quand même, le spectacle est magnifique. J'ai une pensée émue pour Livingstone qui les a découvertes. On tente de les longer, mais surprise, il faut traverser au Zimbabwe pour finir notre tour exploratoire. On abandonne et on retourne en ville. L'agglomération est assez sympathique. Au marché, alors que la nuit vient de tomber, des femmes vendent toujours leurs légumes et fruits à la lumière de lampes électriques. On se promène dans la rue principale et répondons au bonsoir de la moitié de la population. Puis nous trouvons le *Food Palace*, où nous nous restaurons. Toutes les TV (d'Afrique d'ailleurs) sont branchées sur des matches de foot européens et quand un but est marqué, on est averti bruyamment par les spectateurs. Au retour, je remarque une nouvelle fois que les chauffeurs conduisent prudemment. Au lit et un réveil à 05 h 00 car comme on a pris du retard, on va devoir accomplir une longue étape de plus de 1 000 km.

Vol en IMC

En Zambie, l'espace aérien est contrôlé par les militaires. Il y a bien des zones à éviter, mais je n'arrive pas à les localiser sur la carte. Il va falloir jouer aux dés. Comme les contrôleurs nous demandent des points de report IFR, je me suis mis à l'étude des cartes éponymes. Je note que chaque point a des coordonnées et je les rentre dans le GPS. Nous voilà prêts à affronter les exigences de l'armée zambienne. Après le décollage de Livingstone, nous montons au niveau 75, mais les turbulences sont fatigantes et nous demandons le FL100. Négatif répond le contrôle. Il va falloir subir. L'arrivée sur Lusaka se fait sans difficulté. Il y a peu de trafic aérien. Je règle les formalités habituelles en un temps record et au moment de décoller, la tour nous demande de rentrer car l'armée de l'air veut nous parler. Je commence à penser que nous avions violé un de leur espace aérien.

En prévision d'un long vol (610 km), nous avions vidangé les trois gouttes qui restaient dans nos vessies et un militaire nous avait vus. Direction le quartier général et le commandant nous parle d'amende, de prison etc. On s'excuse profusément et on en rajoute. Je commence à m'inquiéter et Armand reste de marbre. Il a senti le vent venir. Alors que le soldat nous emmène à la police, il s'arrête dans le couloir et nous fait comprendre que l'on peut arranger la situation. Nous lui donnons 50 dollars et nous partons. J'imagine que le commandant a récupéré 40 dollars et le soldat 10.

Au niveau FL75 le vol est un peu fatigant. Finalement nous arrivons à Lilongwe. Personne en l'air, la piste de 3 kilomètres nous attend. J'ai remarqué que ces aérodromes africains ont des pistes conséquentes, des installations souvent modernes et un trafic inférieur à celui d'Albertville. On ne va pas s'en plaindre. Dans la capitale du Malawi, tout se passe très bien et nous sommes accueillis par un personnel fort agréable. En plus, il y a de l'Avgas. Par contre, les taxis roulent à


À l'hôtel de Lilongwe.

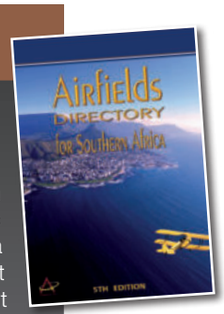

L'état de la piste de Mzuzu est vérifié par un expert.

tombeau ouvert. Le chauffeur nous emmène dans un hôtel très classe. Le personnel est irréprochable. Je me demande qui peut bien fréquenter ces lieux tant le contraste avec le pays est édifiant. J'avais remarqué en roulant que l'Europe et l'ONU financent des projets dans le pays. J'imagine que je vois ainsi l'utilisation d'une partie de mes impôts.

Le vol du lendemain Lilongwe–Mzuzu est court et sans difficulté. Du moins c'est ce que nous croyons. Comme d'habitude, quand lors d'un périple on s'inquiète pour une étape, généralement elle se passe bien. Si on est confiants, les surprises sont toujours au rendez-vous. La première partie du voyage se déroule sans aucun problème. Puis, nous remarquons que des nuages s'amoncellent sur les montagnes. Le contrôleur nous annonce un plafond à 1 500 pieds qui d'ailleurs va en s'améliorant. À 10 miles nautiques, nous rencontrons le brouillard qui bloque notre progression. Nous ne sommes pas trop de deux pour trouver des trous et piloter tout en nous assurant que nous ne nous fassions pas enfermer par les nuages. Finalement à 100 pieds/sol (oui je sais !) nous trouvons l'aérodrome international de Mzuzu et nous nous posons sans encombre. Ouf, ce fut très très limite. Bien contents d'être à terre, nous respirons profondément. Puis nous découvrons cet aéroport international qui ne paie vraiment pas de mine. Des chiens errent sur la piste, le camion pompier est en panne depuis des années, les bâtiments sont relativement délabrés. Mais nous trouvons cela fort charmant. Je suis toujours surpris par la pléthore de personnel. J'imagine que c'est une manière de combattre le chômage, même si les salaires doivent être fort modestes.

Comme toutes les fois, nous effectuons toutes les tâches nécessaires pour un départ rapide le lendemain matin. Nous nous arrangeons, une fois n'est pas coutume pour passer l'immigration le jour précédent notre départ. Les bureaux sont tellement détériorés que je me demande si le toit ne va pas s'effondrer. D'ailleurs, la prison se trouve dans les mêmes locaux. Je n'aimerais pas la visiter. Quand on rentre dans le bureau du fonctionnaire, on remarque deux enfants assis par terre menottés. On émet des hypothèses silencieuses. Le fonctionnaire, sympathique et compétent, nous tamponne nos

Les documents du voyage



Malgré des recherches assidues, Armand n'a pas réussi à trouver des cartes VFR des pays traversés. Donc, il s'est replié vers les cartes Michelin. Apparemment, c'est normal dans cette partie du monde. En supplément, il avait acheté les cartes IFR. Elles furent très utiles quand nous dûmes trouver les points IFR exigés par les différentes autorités locales. L'ouvrage le plus précieux fut : *Airfield directory for Southern Africa*. C'est un livre publié en Afrique du Sud et que l'on peut trouver sur le site d'Aviation Direct : www.aviationdirect.co.za.

Petit détail, le commerçant n'accepte pas les paiements par carte de crédit. Deux solutions : soit vous faites un virement mais les banques françaises vous assassineront financièrement, soit vous vous arrangez par téléphone avec une personne du site qui vous indiquera que sa sœur, qui habite en Allemagne, peut vous envoyer le livre moyennant virement dans un banque allemande. Les coûts ne sont pas prohibitifs. Le livre est arrivé sans problème. À part quelques erreurs (notamment des indicatifs d'aéroport qui avaient changé), cet ouvrage est une mine de renseignements et couvre tous les pays traversés. Il recense aussi tous les terrains des lodges où l'on peut atterrir avec l'autorisation du propriétaire. Les cartes des terrains officiels proviennent de la base de données Jeppesen, donc sont fiables. Malheureusement, la Tanzanie n'est pas incluse. Il n'est pas sot non plus, comme l'a fait Armand, d'aller sur Google-Earth et d'imprimer une photo des aérodromes. On peut ainsi voir les taxiways et sembler moins débile quand on doit quitter et pénétrer sur la piste. Une nouvelle version du livre est en préparation pour une sortie prévue en 2015.





L'ULM CT à Mzuzu.



Mtwara : un décor bien mérité, après les épreuves des vols.

passeports et ne fait pas de difficultés à notre demande. Nous partons chercher un hôtel qui est tellement neuf et pas officiellement ouvert que nous sommes les seuls clients. Le personnel est au petit soin pour nous.

Vent de travers

Après avoir laissé un pourboire au contrôleur et à son chauffeur pour leur aide, nous montons dans la machine. Suite à notre expérience météorologique du jour précédent, nous craignons des conditions désastreuses. Ce n'est pas le cas et nous partons pour une fois à l'heure dite. Il y a 720 km jusqu'à Mtwara en Tanzanie. Les gilets ont été enfilés car nous survolons le lac Malawi, puis de l'autre côté, nous n'avons plus de contact avec la tour (mais le contrôleur nous avait prévenus que cela pourrait être le cas) et je mets la radio sur Dar *Extended Range* sur 123.30. Je n'ai aucune intention de leur parler. On entend distinctement les conversations et je note que l'aéroport a un radar car il donne un code transpondeur à un pilote. On passe d'abord au-dessus de la couche, puis on se rend compte qu'elle se soude et on descend à 5 000 pieds, mais on subit des vents contraires. On tente une remontée et péniblement on atteint le FL95 pour nous apercevoir que les nuages montent plus haut. On fait une nouvelle descente et cette fois-ci, on reste à 4 500 pieds. C'est calme et on progresse à 180 km/h.

À trente miles, j'appelle Mtwara qui nous annonce un vent au 100 de 17 nœuds et la piste 19 en service. Cela va être du sport. En finale, Éole nous ballotte dans tous les sens, Armand se bat comme un lion et a du mal à gérer la machine, mais finalement, les roues touchent le sol. L'atterrissage ne fut pas un exemple d'école, mais je présente toutes mes félicitations au pilote. Il mérite largement ses galons de capitaine. Un bel exploit.

À terre, John se présente et devient notre guide. Celui-là est un petit futé. Il voit l'intérêt de notre présence, nous trouve un hôtel et, j'imagine, prend sa commission au passage puis il nous emmène au restaurant (on lui paie le repas). On va utiliser ses services pendant deux jours pour les transports vers l'aéroport.

Par contre, en ville, on s'adapte rapidement et on utilise les *Rickshaws* comme en Inde ou même, plus local, les motos. La ville n'est pas agréable, mais on trouve un restaurant près de l'eau avec un paysage paradisiaque. Plus tard, on se promène sur la plage pour arriver au port de pêche. La Tanzanie dans toute sa splendeur et sans touristes. Nous apprécions ce moment typique et discutons avec les gens du coin.

Deux jours plus tard, Armand s'envole pour Mayotte alors que je prends un avion de ligne pour Dar et ensuite la France. Je monte dans la tour pour l'aider à gérer l'anglais et tout se passe bien. Il m'apprendra plus tard que le plan de vol ne fut jamais transmis aux autorités de Mayotte. *A posteriori*, on ne peut que s'inquiéter d'un tel manque de professionnalisme alors qu'il avait parlé à Dar et à Moroni. Pourtant, je me rappelle avoir demandé au contrôleur comment se transmettait le plan de vol. De plus, ce dernier a téléphoné à Dar-es-Salaam pour les avertir du passage de l'avion. Un dernier mot, d'après Armand, l'accueil à Mayotte fut extraordinaire.

Réflexions prosaïques

Le récit d'une telle aventure africaine engendre souvent de la part d'une audience des commentaires admiratifs. Mais il faut savoir que ce genre de voyage génère beaucoup de stress. Est-ce que l'on va avoir un problème technique et déclencher le parachute et de combien de temps faudra-t-il attendre les secours si jamais ils viennent ? À l'arrivée, il faut trouver de l'essence, passer l'immigration, payer les taxes, trouver un hôtel, préparer et soumettre le plan de vol du lendemain, se soumettre aux diverses exigences des DGAC locales, répondre aux questions des policiers, réfléchir au vol du lendemain, consulter la météo, les *Notam* (quand ils existent), s'assurer que l'on peut partir à l'heure voulue, attendre les autorisations, etc. Quand les étapes sont longues, on arrive au coucher du soleil à l'hôtel et épuisés, on ne veut que manger et se coucher. Il ne faut donc pas hésiter à prendre son temps et ne pas être contraint par des obligations personnelles ou professionnelles. Ainsi, il est possible de visiter plus longuement les pays traversés (tout en se rappelant que les autorisations accordées ne le sont que pour les aéroports demandés). Armand avait bien prévu de passer une nuit dans un lodge au Botswana, mais notre attente à Pointe-Noire a déréglé



Avant de repartie, Arman, habillé pour l'occasion, palabre avec les contrôleurs de Mtwara.



Armand décolle de Mtwara.

son organisation.
En Afrique, Internet, contrairement aux impôts en France, est aléatoire ce qui complique la préparation des vols. À ce propos, il est fort pratique d'avoir une tablette style *I-pad* ou autre. Armand avait aussi un ordinateur de 13 pouces. Les deux furent utiles, le premier en tant que GPS de secours (c'est cela la modernité, non seulement on a un GPS à bord, mais un ou deux en secours). Un téléphone portable devient vite indispensable, à moins que votre opérateur limite, comme c'est arrivé à Armand, le montant des communications. Son forfait bloqué par Orange n'a pu être débloqué. Il m'a assuré qu'il allait « leur parler du pays » à son retour.
Néanmoins, malgré toutes ces contraintes, un voyage comme celui-ci est source de rencontres humaines, de découvertes inattendues, de connaissance de soi, bref une école de la vie dans un laps de temps très court. Je ne le referai pas, mais je suis enchanté d'avoir vécu ces moments avec Armand qui s'est montré à bien des égards un compagnon fiable et fort agréable.

Pierre-Philippe REILLER,
photos de l'auteur

Les coûts d'un tel périple

Pensant être prudent, Armand avait budgété 400 dollars par jour pour couvrir tous les frais. À l'issue du voyage, il reconnaît que parfois cette somme est le minimum vital dans certaines escales. Par exemple, 112 dollars de taxe à Luanda et 92 dollars à Lubango plus une centaine de dollars pour l'hôtel entament rapidement le capital prévu. Si on ajoute le coût des transports (heureusement gratuit dans notre cas pour ces villes), on dépasse allègrement les 400 dollars. D'autres étapes ont des coûts moins élevés. Généralement les taxes d'atterrissage en Namibie et Botswana sont raisonnables (entre 6 et 20 dollars). Ce n'est pas le cas à Mzuzu, petit aérodrome perdu qui nous a facturé 112 dollars de taxe d'atterrissage. Le pire fut la Tanzanie. 596 dollars pour le coût du survol, de la radio etc. En plus, il fallut payer la taxe d'atterrissage, le parking. Cela devient du vol de grand chemin.
Le prix des hôtels est variable. Comme on prenait, tant que faire se peut, une chambre avec deux lits, on arrivait à économiser sur les prix. Mais je fus étonné par le coût de ces établissements dans des pays où la pauvreté demeure la norme. Il n'est pas inhabituel de payer une centaine de dollars pour une chambre. Il est possible, j'imagine, de trouver des pensions de famille ou autre refuge à prix moyen, mais le manque de temps et la méconnaissance des chauffeurs de taxi de ces types de logement fit que nous avons toujours été dans des établissements plus haut de gamme. Cependant, en Namibie au Botswana et à Livingstone, nous avons trouvé des hôtels convenables à des prix raisonnables, contrairement à ce que je pensais. Lilongwe, Mzuzu et Benguela, Pointe-Noire furent à l'opposé.
Globalement, même dans les hôtels, la nourriture est abordable. On peut toujours manger dans des restaurants locaux et nous l'avons fait sans conséquence médicale, mais parfois, il faut prendre un taxi car les hôtels sont souvent en périphérie des villes.
L'Avgas se facture plus ou moins aux prix français, soit 2,30 euros le litre. L'essence auto d'un octane indéfini, probablement autour du 92/93 (les locaux n'avaient aucune idée de l'indice), se paie environ un dollar le litre. Mais il faut ajouter le coût du taxi, parfois 25 dollars pour la course aller.
En tant que pilote nous n'avons jamais dû payer les visas d'entrée dans tous les pays traversés. Nous pensons que la chemise blanche, les galons et la casquette contribuèrent à cet état de fait. Une ou deux fois, il fallut légèrement argumenter.
À ceci, il faut toujours ajouter un budget pour la corruption. À part Lusaka (un peu de notre faute, il est vrai !), nous n'avons pas eu à subir de tels outrages. Mais les circonstances font, comme à Rundu, qu'il faut parfois ouvrir le porte-monnaie.