Into **Africa**





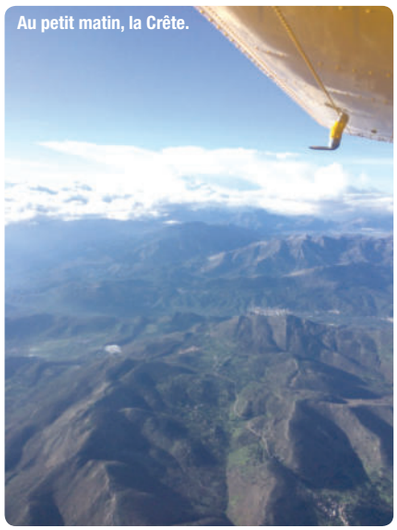
L'équipage de cette expédition en… Expedition 350, cap sur l'Afrique…

Une nouvelle aventure aérienne de l'Expedition 350 vers la Tanzanie, doublée d'un voyage humanitaire.

Après avoir vainement tenté une première fois de rejoindre la Tanzanie en 2012 avec son Expedition 350 (voir *Aviasport* n° 674 de mai 2011), Miguel s'était retrouvé bloqué en attente d'essence à Addis-Abeba en Éthiopie. Pourtant, il avait commandé et payé le carburant au préalable, mais l'Afrique rime souvent avec aventure. À l'arrivée, pas d'essence. Son agent en Belgique n'était pas joignable. Après onze jours de négociation, Miguel a finalement pu obtenir de l'Avgas d'une école d'aviation éthiopienne qui est gérée par les militaires : « *Cela prend du temps avec l'armée* » explique philosophiquement Miguel. Compte tenu des circonstances, il décida de rebrousser chemin. Tenace, notre pilote belge, refusa de s'avouer vaincu et décida de repartir en janvier 2014 avec cette fois les bénéfices de son premier échec.

Cap vers le grand Sud

On aurait pu croire que la première partie du voyage se passe sans anicroche, mais c'est sans compter la facétie du petit génie aéronautique. Au départ de Cannes, les quatre compères rejoignent le nord de la Corse, longent la côte italienne, traversent la botte de l'Italie et survolent le bleu de la mer Adriatique pour se retrouver en Grèce. À ce moment là, au FL 100 et par – 6 ° Celsius, la glace fait son apparition sur la carlingue et les ailes. En plus, pourquoi la météo rendrait le vol simple, quand elle peut le rendre compliqué : les orages entourent aussi l'avion. Au-dessus des montagnes grecques, l'altitude minimale de sécurité est le FL100. Mais la situation devient particulièrement critique, la glace s'empile allègrement et les instruments se comportent comme Bacchus en pleine orgie. Le pilote, Wim Teblick, décide de négocier une descente. La contrôleuse ne peut l'autoriser à quitter son niveau sans qu'il déclare une urgence car l'altitude minimale de sécurité est le niveau 100. Finalement, le Wim prend sur lui et sur ses camarades de descendre. Au taux de descente de 1 700 pieds/minute, l'avion put rapidement atteindre un palier où la glace se brisa. Le vol put ensuite continuer normalement. Il ne faut pas vraiment courroucer les Dieux grecs en ces lieux.



Au petit matin, la Crête.

Cap sur la Crête et plus précisément Héraklion terme de la première étape. Une fois à terre, aucun problème et Gold Air gère leur approvisionnement d'une manière très professionnelle. Il est maintenant temps d'aller goûter aux plaisirs des vins et de la bonne chère crétoise.

On veut de l'Avgas please !

Bon, le plus simple est accompli, l'aventure peut commencer. N'oublions pas que les pays traversés, Égypte, Soudan, Éthiopie, même le Kenya ne sont pas réputés pour toujours offrir aux touristes qui osent s'aventurer en ces lieux un havre de villégiature reposant et apaisé. Parfois la Kalachnikov (que son créateur qui nous a quittés s'explique maintenant avec le Créateur) ou sa vulgaire copie remplacent le





Après de longues négociations, ravitaillement en Avgas à Mersa, en Égypte.



Une machine bien équipée.

sourire parfois bienveillant du douanier ! ou du réceptionniste à l'hôtel…

La première étape sur le continent africain se situe à Mersa en Égypte où l'équipage arrive à 10 h 22 heure française. À l'aéroport, qui est une base militaire, les membres de l'expédition sont confrontés au problème récurrent de l'Avgas. Miguel détaille la situation : « *les militaires nous apprennent qu'il n'y a plus d'Avgas car apparemment le camion de ravitaillement est en panne. Nous devons négocier de pied ferme et après trois heures de palabre et un appel téléphonique* [voir encadré *Préparation du vol*], *j'arrive à convaincre nos interlocuteurs de nous livrer un baril de deux cents litres* ». Pour information, quand on voyage dans ces pays, il vaut mieux avoir une pompe manuelle. Une fois le transvasement accompli, en route pour Assouan. « *Le vol se déroule sans problème à part que l'anglais des contrôleurs est parfois difficile à comprendre, mais avec l'habitude on s'adapte* », indique Miguel. Après 4 heures 30 de vol, l'équipage arrive dans la ville que les Égyptiens dans l'antiquité considéraient comme la cité où commençait réellement le pays. Swenet, comme elle s'appelait à l'époque se trouve sur le Nil, ce fleuve de vie. Assouan fut aussi rendue célèbre par Eratosthène qui calcula le premier la circonférence de la terre (une sorte de précurseur de l'aviation !). La ville se trouve à proximité du tropique du Cancer et lors du solstice d'été, le soleil darde verticalement la cité de ses rayons. Cette particularité, entre autres, permit au mathématicien d'effectuer

Spot

Afin de pouvoir lancer une alerte en cas de détresse, de demander de l'assistance, ou tout simplement de permettre à sa famille et à ses amis de suivre son voyage, Miguel a acheté un émetteur Spot Gen3. Robuste, la machine envoie un signal régulier à un centre qui le bascule sur un site Internet. Il suffit que l'aventurier vous donne le lien et vous pouvez suivre la progression de l'avion. De cette manière, vous vivez le voyage sur *Google Maps* par procuration confortablement assis dans un fauteuil face à un agréable feu de cheminée et pourquoi pas avec un délicieux verre de vin (c'est moins fatiguant que de suer sang et eaux sur un vélo ou que de geler de froid en Sibérie ! – mais aussi moins palpitant et exaltant). Utilisé par des pilotes, des cyclistes, des marins, des randonneurs, kayakistes, finalement tout individu qui sort des sentiers battus, ce système a sauvé des vies. Le site http://international.findmespot.com abonde de récits de personnes qui ont eu recours au système d'alerte, le plus souvent après un accident. En fait, pour une modeste somme, c'est une forme d'assurance vie qui vous permettra en cas d'accident d'être récupéré, soigné et de recommencer plus tard à mettre votre vie en danger dans de nouvelles aventures!

PS. Si vous tapez sur *You-Tube Day 1 Arusha Lake Natron*, vous pourrez commencer à rêver et à apprécier l'immensité de l'Afrique, ce qui vous fera réfléchir sur la possible utilité du système *Spot*.

Entre Assouan et Abou-Simbel.



Féérique, le survol du temple d'Abou-Simbel.

des mesures assez précises.

« *Nous sommes descendus à l'hôtel Old Cataract, un cinq étoiles, bien trop luxueux pour nous. Malgré plus de 200 chambres, l'hôtel n'hébergeait que 25 clients. Les problèmes politiques du pays portent un sévère coup à l'économie égyptienne. Le lendemain, après un petit déjeuner copieux, nous avons quitté ce havre de grandeur égyptienne vers les sept heures. Râ venait juste de se lever et commençait à illuminer le Nil. Ce spectacle grandiose fut quelque peu gâché un peu plus tard par les officiers d'immigration. Il a fallu palabrer, s'énerver, crier pour finalement avoir le droit de quitter le terrain et s'envoler vers Karthoum au Soudan* » se souvient Bas Blommaart, un des compères de l'aventure.

Le Nil en avion

Après quatre heures de vol, l'avion se pose sur le terrain de la capitale soudanaise. « *Nous avions envoyé un mail à notre agent afin qu'il puisse finaliser la livraison de l'essence. Malgré cette précaution, nous avons dû attendre plus de deux heures. Après voir déposé un plan de vol, nous partons à 16 h 00 vers Addis-Abeba, beaucoup trop tard, mais nous souhaitons accélérer la navigation, d'autant plus que j'ai un très mauvais souvenir de ma précédente escale dans la capitale de l'Éthiopie. Mais alors que nous arrivons à la frontière, nous recevons un message de Karthoum nous intimant l'ordre de monter au niveau 170 ou de revenir sur nos pas. Adis radar n'accepte pas le VFR de nuit. Quelle galère, d'autant plus que nous avions prévenu les autorités de nos intentions de vol* ». Comme l'avion n'est pas pressurisé, le pilote, Mark Crommen a jugé préférable de se dérouter plutôt que de tenter de grimper à l'altitude assignée (altitude minimale pour le vol IFR dans cette partie du monde). On ne peut que rappeler les grands dangers de l'hypoxie à cette altitude (cf. *Aviasport* n° 669 de décembre 2010).

Pour information, suite à l'embargo imposé par les USA au Soudan, les cartes Visa ne sont pas acceptées et toutes les transactions doivent se faire en liquide. Bien entendu, comme dans de nombreux pays islamiques, l'alcool est interdit et donc à proscrire dans l'avion. Mais la situation à Khartoum ne se résume pas qu'à des considérations religieuses. « *Dans la ville, on voit des pick-up avec des hommes armés pratiquement à chaque coin de rue. À six heures du matin, les guerriers Touaregs se positionnent*



Le désert, au Nord Soudan.

Le Soudan, en descendant le Nil vers ses sources.

Préparation du vol

« *La préparation du vol s'est effectuée six mois avant. J'ai tiré les conséquences de notre échec précédent et je connaissais les pierres d'achoppement qui allaient jalonner notre parcours* » annonce Miguel, mais il insiste pour ajouter : « *Il est impératif de comprendre les personnes qui vous livrent l'Avgas le long de votre trajet. J'ai communiqué pratiquement toutes les semaines soit par téléphone soit par mail avec les correspondants locaux. Ainsi, j'ai pu établir une relation de confiance et vérifier la progression de la transaction. Il faut être conscient que la pénurie d'Avgas se fait sentir dans certains pays d'Afrique* ». Pour Héraklion, Miguel a géré l'approvisionnement lui-même. Aucun problème dans ce cas-là. Par contre, dès que l'on arrive en Égypte, il vaut mieux avoir une stratégie blindée, sinon le voyageur imprudent risque de se retrouver cloué au sol. « *Je souhaitais m'occuper de l'essence à Mersa-Mathru en traitant directement avec l'agence locale AN-Aviation. Finalement, après réflexion, j'ai contacté Mike Gray à White Rose Aviation (www.whiteroseaviation.co.uk). Bien m'en a pris. En effet, Mike traite régulièrement avec AN-Aviation et lorsque les militaires ne voulaient pas me fournir en carburant en prétextant une pénurie, j'ai appelé Mike et tout d'un coup, l'essence était disponible !* ». À Assouan, AN-Aviation fournit aussi le carburant.

Au Soudan, on monte d'un cran dans la complexité. L'équipage n'avait que 45 minutes pour refaire le plein. Miguel leur avait envoyé un mail trois heures avant l'arrivée sur le terrain. Malgré toutes ces précautions, le responsable local les a fait patienter pendant deux heures. Il a fallu que Miguel appelle Mike pour que la situation se débloque. Ce dernier annonce d'ailleurs clairement la couleur : « *De plus en plus en Afrique, il faut passer par un contact local. Cette relation d'affaire se construit patiemment au cours des ans. Je ne vais d'ailleurs pas vous donner le nom de mon contact au Soudan, car c'est un secret professionnel. En effet, je tiens à garder un avantage sur la compétition* ». Comme il avait passé plusieurs jours lors de sa dernière tentative sur l'aérodrome d'Addis-Abeba, Miguel avait eu le temps de rencontrer des interlocuteurs. « *J'ai commencé à prendre contact avec eux en août pour un départ en janvier. Je leur ai mis de la pression régulièrement. Il faut savoir que l'essence arrive par cargo de Pologne jusqu'à Djibouti. Puis elle part en camion à Addis-Abeba. On imagine aisément la complexité de l'approvisionnement dans cette partie du monde. Je voulais d'ailleurs remercier, Messieurs Temesgen,* et *Shismema Shewanaka, pour leur efficacité. Les bidons d'essence étaient placés sur le tarmac où nous devions nous garer* ». White Rose Aviation s'est par contre occupé des permis. Au Kenya, aucun problème. À Wilson Airport, le plus grand aéroport d'Afrique pour l'aviation générale, l'essence est disponible sans difficulté. À Arusha, en Tanzanie, on trouve de l'Avgas à environ 2,30 dollars américain le litre. De plus, la taxe d'atterrissage s'élève à huit dollars et une place dans un hangar à 150 dollars. Pour conclure, Miguel explique simplement : « *dans certains pays d'Afrique, si les responsables ne vous connaissent pas, ils ne réagiront pas et ne répondront pas à vos mails ou appels téléphoniques. C'est très incompréhensible pour un européen* ».



Khartoum, capitale du Soudan.



Vers la frontière entre le Soudan et l'Éthiopie.

sur le tarmac et continuellement des avions de la Croix rouge et des Nations-Unies effectuent des rotations. Peu de personnes savent qu'il y a eu 10 000 morts au Sud Soudan récemment, l'ambiance est donc quelque peu électrique » résume laconiquement Miguel.

Le lendemain jeudi, debout à quatre heures du matin pour se retrouver quarante cinq minutes plus tard à l'aéroport. Mais il faut s'armer de patience, tout va très très lentement : il faut passer les douanes, subir une pléthore de contrôles, payer les taxes et droits divers qui s'accumulent et finalement deux heures trente plus tard, l'avion décolle. Mais heureusement les paysages même s'ils peuvent devenir monotones présentent une variété géologique et humaine qui enthousiasme Miguel poète. « *Quand on quitte Assouan pour rejoindre Khartoum, le désert règne en maître à perte de vue, et seulement au nord de Khartoum alors que nous rejoignons le Nil, la civilisation commence à réapparaître. On comprend pourquoi dans l'Antiquité les peuples vénéraient ce fleuve, source de vie. D'ailleurs à Kkartoum, le Nil Bleu qui prend sa source au lac Tana en Éthiopie et le Nil Blanc alimenté par les eaux du lac Victoria à la frontière de la Tanzanie, du Kenya et de l'Ouganda, se rejoignent. Plus au sud de la capitale soudanaise, si on suit les méandres de la grande rivière, on remarque que l'agriculture foisonne le long de ses berges. Puis quand le relief commence à s'élever, on sait que l'on vient de rentrer en Éthiopie. Le pays offre de somptueux paysages. Les habitants sont particulièrement gentils et ne ressemblent pas aux autres ethnies de l'Afrique. Il faudrait pouvoir vraiment s'attarder en ces lieux et rendre visite aux merveilles de la nature* ».

Le manuel de vol

Mais les exigences du voyage impliquent que les aventuriers une fois atterris sur l'aéroport d'Adis à dix heures du matin se contentent de faire le plein en pompant deux barils d'Avgas dans les ailes de l'Expedition 350. Cette fois-ci l'organisation est sans faille. À 12 h 15, l'appareil s'aligne sur la piste pour rejoindre Wilson au Kenya. Mais le destin s'évertue à s'assurer que chaque escale inscrive un souvenir impérissable dans la mémoire de l'équipage. « *La piste d'Addis fait trois kilomètres de long à 8 600 pieds d'altitude. La température avoisinait les trente degrés. Nous étions lourds, avec quatre personnes à bord, des sacs, le plein d'essence et un "turtle pack" de cinquante litre d'Avgas. Tous les ingrédients s'accumulent pour un décollage délicat et ce fut le cas. On a beaucoup*



Pléthore de pompistes à Khartoum.





Refuelling à Addis-Abeba.



L'arrivée à Kilimandjaro Airport, au Kenya.

transpiré quand on a vu le runway défiler sans pouvoir nous envoler. Je ne sais pas si on a allégé l'avion en suant, mais finalement à 2 900 mètres, j'ai pu effectuer la rotation », raconte Mark Crommen. Cas typique d'école à méditer en consultant le manuel de vol.

Le reste du vol se passe avec beaucoup de turbulence à cause de la chaleur du sol et le passage de l'équateur au Kenya. Pas de célébration avec un pilote déguisé en l'équivalent aéronautique de Neptune comme on le pratique en voile. À Wilson, l'Expedition 350 retrouve la civilisation aéronautique. « *Tous les vols safari débutent et se terminent sur cet aérodrome. Le lendemain de notre arrivée, à 7 h 30 du matin, cinq avions étaient prêts au décollage pour la piste 14 après nous* » se rappelle Wim. Finalement une heure et dix minutes plus tard, l'Expedition arrive à Kilimanjaro Airport après une descente accélérée car le contrôleur a gardé la machine au FL95 pendant très longtemps. « *Nous sommes accueillis par M. Rockfeller qui arrangea notre permis pour sept jours en peu de temps et nous donna des conseils pour le*

White Rose Aviation

La réactivité de Mike Gray de White Rose Aviation (www.whiteroseaviation.co.uk) m'impressionna lors de notre premier contact téléphonique. Dix minutes après avoir envoyé un mail pour obtenir des renseignements pour cet article, je recevais un appel de sa part. Miguel m'a confirmé que c'est toujours comme ça. J'imagine que quand on traite avec des problèmes d'essence ou de permis de vol, il faut savoir réagir rapidement à toutes les situations inattendues qui surgissent ». Mike Gray fonda son entreprise en 1984 et la gère principalement avec sa femme. Il aide les pilotes à obtenir des autorisations d'atterrissage, des plans de vol, de l'essence, etc. dans tous les pays du monde. Au cours des ans, il a bâtit un réseau d'agents locaux qui lui permettent de subvenir aux besoins les plus variés de ses clients. Mike précise, « *Dans certains pays, nous sommes obligés de passer par des personnes sur place. Il faut accepter cet état de fait et c'est pourquoi nous maintenons un réseau de solides professionnels qui nous aident à accéder aux demandes de nos clients ».* Ces clients vont d'ailleurs du simple pilote d'aviation générale, à l'entreprise de *jets* privés. Il a même dû en diverses occasions aider des compagnies aériennes à obtenir des autorisations pour des 747 ou d'autres gros porteurs ! Certaines d'entre elles ont des besoins ponctuels sans avoir l'expertise nécessaire ou les contacts pour résoudre leur problème. Les coûts des transactions sont disponibles sur son site. Attention, si Mike doit passer par un agent, il facturera les frais plus 10 %. « *Les coûts de l'essence varient profondément en Afrique suivant l'approvisionnement et les facteurs locaux. En Égypte, on peut généralement à la trouver à quatre dollars le litre, mais elle peut aussi être facturée sept dollars le litre au Soudan*» indique Mike.



Prêt pour le décollage, à Loolera. L'Expedition 350 est heureusement un « *bush plane* ».

L'équipage et son fier destrier à Arusha.

vol que l'on projetait vers Loolera le lendemain. Pour le remercier, nous l'avons emmené en avion à Arusha Regional Airport, la nouvelle maison temporaire de l'Expedition ».

Rien ne vint entacher ce vol vers l'Afrique. Même la météo leur proposa son aide. « *Nous avons eu de la chance d'être poussé par un vent arrière de l'Égypte jusqu'au Kenya. Certains parcours furent assez longs, jusqu'à 670 miles nautiques. Sans cette aide éolienne, nous n'aurions pas pu les franchir sans une halte intermédiaire. Mais il faut savoir que c'est la bonne saison car à cette période de l'année, la zone tropicale se déplace vers le sud* ». Il reste maintenant aux pilotes de passer à la deuxième partie du programme.

Pilote échaudé craint piste courte

La premiere visite de Miguel fut bien entendu pour l'école qu'il subventionne en Tanzanie. Il rencontra le personnel et les élèves. Cette visite lui permet de recenser les besoins et d'apporter l'aide nécessaire à la poursuite de l'éducation des enfants.

Puis samedi matin, l'équipage décida de faire la grasse matinée et de se lever à 6 h 30. « *Un luxe comparé aux levers entre 4 heures et 5 h 30 durant le trajet* » plaisante Miguel. À Arusha Airport, Bas décida de faire une série d'atterrissages pour évaluer les capacités de l'avion en prévision du posé de précision à Loolera (540 mètres à 4 250 pieds d'altitude par trente degrés). Cinquante minutes de vol (au lieu de huit heures en voiture), l'Expedition 350 arrive sur site. C'est le moment de vérité pour ce *bush plane*. Mérite-t-il vraiment son nom ? Après cinq survols, le pilote décide d'atterrir, une fois assuré que les vaches qui occupaient les lieux s'étaient dispersées. Le posé s'effectua sur une alternance de sable mou et dur.

« *Mais la partie la plus dangereuse du voyage nous attendait en la personne d'un prêtre polonais qui nous conduisit à 120 km/h sur des pistes sommaires dans un Land-Cruiser vétuste. Après une pause déjeuner où nous avons mangé… de la chèvre, il nous amena dans un village masaï. Son ONG locale avait fait appel à la fondation World Mission Help pour obtenir de l'aide pour construire une école, un petit hôpital et une église. Comme je suis membre du conseil d'administration de la fondation, je suis venu pour évaluer les besoins* ». Les pilotes eurent droit à un accueil chaleureux de la part de la population locale qui leur fit une présentation des coutumes de danse locale.

Au retour, les aviateurs balisèrent la piste tous les cent mètres. Nous devions avoir atteint 50 nœuds à 300 mètres pour poursuivre le décollage ! Bas, le pilote du jour raconte : « *Plein gaz, freins bloqués à 200 %, nous avons décollé sur 350 mètres alors que juste devant nous, quelques vaches avaient décidé de venir réinvestir leur territoire momentanément abandonné. Ce fut la frayeur de la journée* ». Toujours taquin, le destin avait décidé une fois de plus de leur offrir un souvenir inoubliable de cet atterrissage en brousse. Mais dans tous les cas, l'Expedition 350 remplit parfaitement sa mission d'avion de brousse qui amena ses passagers en toute sécurité au cœur de l'Afrique.

Pierre-Philippe REILLER,
photos de l'auteur

Vous pouvez toujours apporter votre soutien financier à IThemba, la fondation gérée par Miguel. Une vidéo sur l'école est visible sur Youtube en tapant : Baraa Primary School Arusha ou Baraa Pr film Final. Vous obtiendrez tous les renseignements en vous connectant à Ithemba.be. Quant à moi, je ne demande point d'argent mais tout simplement un don de votre personne et que vous deveniez des donneurs de moelle osseuse.