Pierre-Philippe Reiller

Hakuna Matata

Un voyage au paradis, plus connu sous le nom de Serengeti, à la découverte de la nature primordiale.



La villa à Arusha.

Serengeti

Quitte à voyager, autant le faire avec style. Miguel et sa femme Veerle ont eu la gentillesse d'organiser un safari de luxe au Serengeti en Tanzanie, qui a commencé dans leur villa près d'Arusha, qui s'est poursuivi dans leur camp près de l'aérodrome de Seronera, et qui a atteint son apogée dans son « migration camp » près du terrain de Kogatende.

Le périple commence à Kilimandjaro Airport où nous sommes accueillis par Daniel qui nous emmène à la villa dans le domaine de Kiligolf. Le terrain ombragé abrite une maison de luxe de six chambres qui peuvent être louées par l'intermédiaire de l'entreprise Siringit (www.siringit.co.tz). Décorée avec goût, la villa offre un havre de paix et de relaxation qui sera encore amélioré substantiellement par l'addition d'un spa incluant un centre de remise en forme, du yoga, des massages, etc. ainsi qu'un gymnase et une piscine.

La vie sauvage n'est pas développée près de la villa en raison de la présence humaine. Pour voir des animaux, il faut donc prendre un moyen de transport et partir vers le parc de Serengeti. Et c'est à ce moment-là, que l'Expedition 350, immatriculé N350EX, (voir Aviasport 674) entre en scène. Miguel et d'autres propriétaires ont construit une piste de 980 mètres de long et deux hangars dont un pour abriter son avion à cinq minutes en voiture de la villa. On trouve Dolly Airfield sur SkyDemon.

Le 24 septembre, nous partons en direction de Seronera (HTSN). Lors de la prévol, je remarque que les bidons d'essence sont étiquetés Jet A1. J'en parle à Miguel et nous contrôlons attentivement la couleur, qui à notre grand soulagement est bleue. Voler en Afrique est toujours une aventure de tous les instants. Il faut être constamment vigilant, beaucoup plus qu'en Europe. Mais je ne suis pas au bout de mes surprises. Je remarque que l'hélice



Dolly airstrip.

tripale prouve que les pistes parfois très sommaires lui en font voir de tous les impacts. Le plan arrière droit est également endommagé par des projections de cailloux. Le côté gauche n'a pas subi de heurts notables.

Après les annonces radio, l'alignement et le décollage, nous demandons rapidement 6 500 pieds à l'approche de Kilimandjaro. La règle de la semi-circulaire doit être rigoureusement respectée car de nombreux avions fréquentent les lieux. L'appareil est équipé d'un ADS-B, mais je me demande toujours si ce n'est pas une malédiction, notamment quand l'écran foisonne de machines au-dessus ou au-dessous. SkyDemon m'indique quand nous quittons la TMA, et après avoir présenté nos adieux aux contrôleurs qui sont très sympathiques, nous passons sur le 118.2, l'Unicom du pays. À nous la liberté africaine.



La piste, une aide très pratique pour la navigation.

Le trim

Tout fonctionne bien à bord sauf… le trim qui a été remonté à l'envers. Miguel s'en est rendu compte après l'intervention du mécanicien qu'il avait fait venir de Belgique. Il essayait de trimer et les commandes devenaient de plus en plus dures. Avec son amie Veerle, ils devaient pousser à deux pour tenir l'avion en assiette de palier. Inquiet pour l'atterrissage, car l'avion exige de trimer à cabrer juste avant la courte pour accomplir un bel arrondi, il se demandait quoi faire. En désespoir de cause, il décida de trimer à l'envers ce qui résolut le problème. Il informa son mécanicien qui lui répondit de manière très cavalière que ce n'était pas dangereux. Je trouve l'attitude de cette personne particulièrement problématique, voire presque criminelle. Bref, toutes les fois que je souhaite soulager les commandes de vol, je dois m'obliger à un instant de réflexion. Cette affaire pourrait devenir accidentogène si elle se produit près du sol (remise de gaz, etc.). Fataliste, je me dis que c'est l'Afrique, mais l'Afrique fortement teintée d'européanisme cette fois-ci.

Derrière, Veerle, avec son Ipad équipé du logiciel Garmin, nous indique les hauteurs infranchissables sur notre route et nous modifions notre cap en conséquence. À l'entrée du Serengeti, nous recherchons la piste prise par les autres membres du groupe. De nombreuses voitures sillonnent la route et j'ai appris par la suite que les chauffeurs se plaignent de la très mauvaise qualité de la piste qui cause des dégâts importants aux véhicules pourtant très robustes. Elle mène au bureau d'accueil du parc où de nombreux 4x4 sont garés en attendant le permis, précieux sésame, qui permet de rentrer dans le parc. Pour information, la taxe s'élève à 150 dollars par jour en 2023. Le vol se passe sans vraiment de turbulences et nous pouvons apercevoir quelques girafes et des gnous. Je garde un œil attentif sur l'altimètre car je dois maintenir une altitude de 1 500 AGL dans le parc. En vue de l'aéroport, nous effectuons les annonces réglementaires et j'entre en vent arrière main gauche pour la 13. J'ai appris par la suite, que l'orientation de la piste avait changé et était maintenant en 14. Personne ne fréquente le circuit, et tranquillement je déploie les volets : 10° en vent arrière, 20° en base et 30° en finale que j'effectue à 75 nœuds. Je me sens plus confiant et je pose l'avion en douceur


En route vers Seronera airstrip.


L'Expedition 350 à Seronera airstrip.

à Seronera dans le parc Serengeti. Je gare l'avion et nous entourons les pneus de branches d'acacia pour éviter que les hyènes viennent manger le caoutchouc. Le chauffeur nous attend et nous partons vers le camp fixe.
En route, nous croisons deux girafes qui broutent les acacias le long de la piste. Comme toujours, elles se meuvent avec une rare élégance. Quelle beauté, je suis comblé, on peut rentrer à la maison !
L'accueil se fait en chanson par le personnel et je rejoins ma luxueuse tente. Je vais baigner dans le luxe pendant ce séjour, et peu habitué à ce style de vie je l'apprécie d'autant plus. D'ailleurs, le camp a obtenu le prix du meilleur camp de tentes de luxe en Afrique. Sur la terrasse en bois, je m'assois et je contemple la savane et ses diverses variétés d'acacias. Un orage semble approcher, mais finalement décide de nous épargner et de déverser son déluge ailleurs.

Avant le repas, un feu de camp est allumé par un Massaï qui assure aussi la sécurité du site contre les prédateurs qui peuvent venir rôder autour des tentes. Le chef du camp nous a demandé de ne pas nous promener seuls la nuit et surtout de ne pas franchir les limites de la propriété.
Le dîner, à la hauteur de la prestation, satisfait mes papilles. Il est temps de présenter maintenant les autres membres de l'équipe : Patricia et Bernard, moniteurs de ski à La Plagne, Janet et Fadel, Druzes d'origine. Fadel est moniteur de ski à Val-Thorens et Janet a ouvert un restaurant au tennis club de Talloires sur le lac d'Annecy. Les critiques sont excellentes et je me promets d'aller fréquenter les lieux (« toujours cette obsession de la nourriture », dirait ma copine Cécile !) et « last but not least », Miguel et Veerle que nous avons déjà rencontrés. Un grand merci à eux.


Une élégance raffinée.


Un logement grand luxe à Seronera.

Un visiteur inattendu

Au réveil, dès potron-minet, je m'installe sur la terrasse et me plonge dans l'immensité du Serengeti. Soudain, non loin du camp, des girafes traversent devant nous. Tout en dégustant un chocolat apporté par le personnel, je m'extasie. La journée vient de commencer. Elle se poursuit après le petit-déjeuner par un safari en voiture ouverte. À part le léopard ou le guépard, que je n'ai jamais vu, nous contemplons la faune diversifiée du parc.

De retour au camp, douche, et un autre moment de philosophie devant le panorama. Le repas, qui pour information est cuisiné à la villa et acheminé deux à trois fois par semaine au camp, est agréable dans une ambiance savoyarde, animée par l'inénarrable Fadel. Fatigué de tant d'épreuves, je vais me coucher, enchanté de ma journée, aspirant au repos mérité du brave qui souhaite rapidement plonger dans les bras de Morphée. Mais la déesse avait d'autres projets pour moi. Une demi-heure plus tard, Miguel, accompagné d'un Maasaï, m'appelle pour me dire qu'un éléphant est entré dans le camp. Nous partons le voir et nous le trouvons dans l'emplacement réservé au personnel, à manger tranquillement sans être perturbé par la lumière de nos lampes. Doté d'une prodigieuse mémoire, ce jeune mâle se rappelle qu'il y a de l'eau au camp et se dirige paisiblement vers les réserves de plusieurs milliers de litres qu'il va s'approprier. Les réservoirs sont ouverts pour éviter tout dégât, car sinon l'éléphant en colère pourrait tout renverser ou détruire les protections pour atteindre son but. Économiquement, il vaut mieux accepter un moindre mal.



Elle surveille le camp et une possible proie !

« Migration camp »

Le jour suivant, le rituel du réveil se répète. Chocolat chaud et cette fois quatre montgolfières viennent apporter divertissement et couleur au philosophe de la savane. Puis départ pour l'aérodrome de Kogatende. J'avais le choix entre huit heures de voiture ou trente-cinq minutes d'avion. Mon cœur n'a pas tergiversé très longtemps. Il fait déjà chaud à 8 heures 30 le matin et je pars en 32. Cap au 010 et donc je monte à 5 500 pieds puis je vire au 350 pour pouvoir franchir tranquillement les reliefs sur la route. Gnous, girafes et autres animaux passent sous nos ailes. Il faut aussi regarder très attentivement à l'extérieur car de nombreux vautours parcourent le ciel à notre altitude. Nous devons rester particulièrement vigilants. À l'arrivée je décide d'atterrir en 31, mais SkyDemon indique soit la 15 soit la 31, ce qui n'est pas logique. J'ai informé l'éditeur du logiciel de leur erreur et je leur ai dit aussi qu'à Seronera on était en 14/32 désormais.

Je remarque qu'il y a une bosse au seuil 31 (le trafic qui arrive m'a confirmé l'orientation de la piste) et que le début de la piste est légèrement incurvé comme à Val-Thorens. Je m'aligne sur la direction générale. Je ne suis pas sûr non plus que la largeur fait 16 mètres comme indiqué dans mon logiciel de navigation. Je n'ai tout de même pas sorti mon mètre pour vérifier.

L'auteur à Kogatende.



Donc je vise après le début de la piste et je suis le relief du terrain tout en accentuant mon arrondi jusqu'à ce que les roues touchent le sol. Je suis plutôt content de moi à nouveau.

Miguel est enchanté car il n'avait jamais atterri sur la 31 et ne connaissait pas l'existence de cette bosse d'entrée. Une voiture nous attend et un PC12 arrive juste après nous. Il débarque à 12 h 05 des clients américains attendus pour 13 heures. Et nous voilà tous partis pour le « Migration camp ».

Ce camp est un concept inventé par Miguel. Il a conçu les tentes (copiées depuis par deux autres camps) : un plancher, des toilettes et des douches comme à la maison et même un poêle à gaz en cas



Kogatende airstrip.



Le camp de Kogatende.

de froid intense. Tout un luxe que ne reproduisent pas par contre les autres camps. Comme pour la villa et pour le camp à Seronera, un chevalet avec de la peinture acrylique encourage les artistes à satisfaire leur passion. Le camp suit les migrations, et du 15 juin au 1er novembre, il est installé dans le nord du parc, proche de la frontière kenyane. Ensuite, dix-neuf camions le transportent dans le Sud après démontage. Une logistique importante mais qui vaut son pesant d'or pour les touristes.

L'après-midi, Veerle, Miguel et moi partons faire un safari dans un camion pick-up avec le minimum de confort, mais qui est inversement proportionnel au plaisir de découvrir cette partie du parc. Une foison d'animaux, dont hippopotames, lionnes et crocodiles, vit dans ces lieux idylliques. J'adore la beauté du panorama que je préfère à la savane de Seronera. De nombreux arbres, des rochers et la rivière Mara offrent un décor exceptionnel. Mais, la tempête arrive et nous passons devant le terrain d'aviation. Nous en profitons pour caler l'avion avec des pierres, et aux premières gouttes de pluie, nous arrivons juste à temps pour éviter le déluge qui va se déverser et retrouver le reste du groupe.

Entre lac et volcan

Malheureusement, le paradis a une date de péremption pour les visiteurs et il faut quitter ce jardin d'Eden à mon grand regret. Les hyènes ne sont pas venues déguster les pneus qui étaient protégés par des branchages, et donc, je décolle pour un vol direct pour Dolly en passant par le lac Natron et le stratovolcan Ol Doinyo Lengaï (qui signifie Montagne des Dieux en langue maasaï) qui culmine à 2 960 mètres.



L'auteur et Miguel ainsi que leurs passagers.

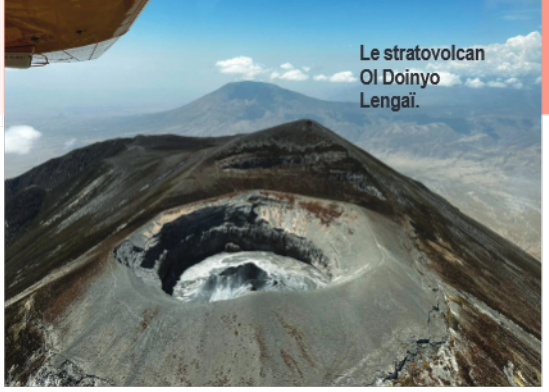
Toujours respectueux de la règle de la semi-circulaire, nous voguons sur un air calme à 7 500 pieds. Un peu avant le lac, je descends à une altitude que le secret-défense m'empêche de dévoiler et nous survolons la surface marbrée du lac. Les couleurs sont éblouissantes, Miguel m'informe que trois avions se sont écrasés ; lorsque le lac se remplit, le pilote ne distingue plus la surface et cette perte de repères conduit à des accidents.

Je suis prudent car je ne souhaite pas augmenter les statistiques. Puis je pars vers le sud pour survoler le camp d'un ami de Miguel, et après deux tours, c'est parti pour monter à 10 000 pieds et retrouver un peu de fraîcheur. Juste avant, nous survolons une nuée de flamants roses qui décollent du lac. Quand je pense que ce spectacle dure depuis des millénaires et qu'il durera encore, je l'espère, des millénaires...

La montée prend du temps et je tourne et tourne autour du volcan pour finalement arriver au-dessus du cratère et donner à Miguel l'occasion de prendre une magnifique photo. Le stratovolcan est encore actif et une éruption a eu lieu voilà une dizaine d'années. À part l'odeur du soufre, rien ne vient perturber notre passage.



Le lac Natron.


Le stratovolcan Ol Doinyo Lengaï.

Je conserve donc mon altitude actuelle pour rentrer au bercail. La couche nuageuse demeure assez soudée et une fois que j'ai laissé le mont Meru, en plein cœur du parc national d'Arusha, derrière nous, (merci Veerle), j'appelle le contrôle pour solliciter l'autorisation de descendre afin d'atterrir. Je m'aligne dans l'axe de la 09. Les turbulences nécessitent une correction continue des paramètres, axe, point d'aboutissement et vitesse. Le poser se fait délicatement, un peu à droite de l'axe ! et comme toujours au lieu de terminer le contrôle radio, le contrôleur annonce : « Call before airborne ».

Nous ne lui annonçons pas que c'est la fin de notre périple. Nous rangeons l'avion, Miguel demande les pleins complets pour éviter la condensation et nous rentrons à la villa pour préparer nos affaires, et dans mon cas, prendre l'avion pour Zanzibar et faire quelques plongées.

Espérons que ces merveilles de la nature pourront encore être préservées pendant longtemps. Mais elles le seront avec certitude, dans ma mémoire et dans mes rêves qui seront imprégnés de la phrase en swahili qui m'intime de vivre au quotidien dans le bonheur : *hakuna matata* à tous mes lecteurs.

Voler en Tanzanie

Soyons clairs, c'est compliqué et cela coûte cher. Toutes les fois que l'on veut entrer dans le pays avec un avion ou un ULM, il faut payer 700 dollars. Pour pouvoir immatriculer l'avion en 5H, l'administration a demandé une visite avec des fonctionnaires de l'Aviation civile tanzanienne sur le lieu de fabrication de l'appareil. Léger détail concernant l'Expedition 350, le fabricant, Found Aircraft, situé à Parry Sound au Canada, a fait faillite. Donc Miguel, qui n'avait aucune envie de payer le voyage à plusieurs fonctionnaires, a gardé son immatriculation originale en N. Avant de partir, je lui avais envoyé ma licence américaine pour les plans de vol sur lesquels figurent deux pilotes. À priori, l'autorité délivre une équivalence pour... une semaine. Miguel est allé argumenter à Dar es Salaam pour obtenir une équivalence pour sa licence pour une durée de trois mois et bien sûr, il faut payer chaque fois 100 dollars. C'est pourquoi, contrairement au Kenya, à Wilson (HKNW) par exemple, on voit très peu d'avions de tourisme dans le pays et aucun aéroclub.

L'absurdité limite l'entrepreneuriat et le développement économique du pays. C'est dommage car de nombreux terrains, plus ou moins sommaires, couvrent l'ensemble du pays et permettent l'accès à des destinations dignes d'intérêt tout en offrant des aires d'entraînement intéressantes.


Un Cessna à côté de la tour d'Arusha.


En finale à Dolly airstrip.