

JOUR 6 : ESSAOUIRA (MOGADOR) – TAN TAN – TARFAYA (CAP JUBY)



Aujourd'hui, on va essayer d'être à la hauteur pour entrer dans le monde des grands. Sur Essaouira, le temps est superbe mais il ne devrait pas en être de même sur tout le trajet ! A 8 h 30, tout le monde est sur le terrain. Première opération d'envergure, défaire le sac de nœuds dans lequel nous avons emberlificoté nos machines pour économiser de la place. Tous les pleins ont été faits l'avant-veille et, dès que l'écheveau sera démêlé, nous pourrons prendre nos envols selon le classement par rapidité des machines. Hormis les cirrus, les avions les plus puissants et qui ont une autonomie suffisante (Malibu, Cheyenne et Saratoga) vont gagner directement l'aéroport de Laâyoune car leurs trains et leurs poids sont peu compatibles avec la piste en sable tassé de Cap Juby.

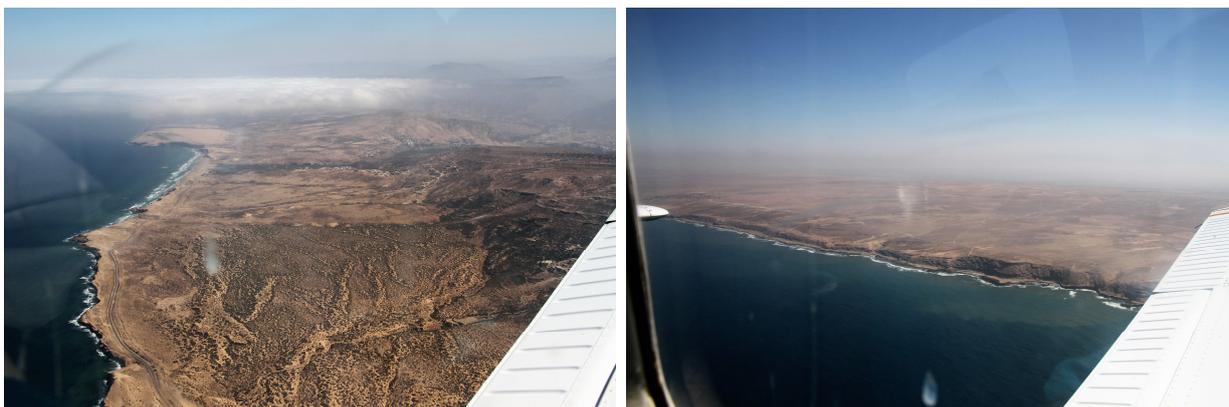




Un 737 de Transavia profite de la longue piste pour se poser en contre QFU. Je demande au jeune FO d'escalader la passerelle pour tirer, d'en haut, quelques clichés de la caravane volante du raid. Il me reçoit très gentiment et me fait sourire en reconnaissant le Cheyenne III qu'il a souvent vu en escale pour des vols à la demande. Les appareils éclaireurs partent vers 9 heures.



Je décolle vers 11 heures passées et, par un large virage à gauche, nous abandonnons Essaouira au nord, cap sud vers la mer.



Maintenant toute urbanisation a disparu et l'environnement n'est qu'une vaste étendue brun-beige couverte de forêts – taillis d'arganiers. Sur la mer, un voile de brume. Je m'étais fait une joie de survoler la côte à 500 pieds mais je dois monter à 2 500 pieds pour éviter le relief et conserver une excellente visibilité. Les conditions sont CAVOK. Peu avant d'arriver au Cap Rhir, au nord de la Baie d'Agadir, la brume de mer se transforme en une couche nuageuse bien soudée dont les sommets tutoient mon niveau de vol. C'est une situation classique ici car le courant marin dit « des Canaries » - qui prend naissance bien au nord de la côte marocaine et va nous accompagner presque jusqu'à Dakar – est un courant d'eau froide venue de l'Arctique qui se heurte à la chaleur des terres et provoque souvent des phénomènes de brumes. Tout baigneur qui entre dans l'eau d'Agadir est instantanément conscient de cette situation d'eau particulièrement froide...

On grimpe à 3 500 pieds pour éviter les zones de survol interdit d'Agadir (résidences du roi) et je laisse les points BENGA et AMLAT largement à gauche. Pas de contacts avec l'approche d'Agadir car, comme la veille, on se contente strictement d'être à l'écoute après avoir affiché 7000 au transpondeur. Au milieu de la baie, on est toujours en on top dans un lit de plumes douillet un peu défait car strié de ravines profondes et rectilignes comme un drap du dessous après une nuit agitée...



On ne voit plus rien de la côte mais, au loin à l'est, les sommets des chaînes torturées de l'Anti-Atlas percent la couche sous la forme d'une masse géométrique noirâtre peu attractive. Initialement, c'était notre chemin mais l'activation d'une zone militaire centrée sur Goulimine (Goulmima) nous oblige à suivre le trait de côte. Par beau temps, cela aurait été sublime car nous connaissons déjà le site de Tafraout et les Ksars perdus au-dessus de buttes-témoin dans le désert aride.

Aujourd'hui, cette forme d'entrée maritime à l'africaine va nous rendre le trajet moins attrayant voire plus délicat. On laisse Tiznit – qu'on ne voit, bien sûr pas – sous notre aile gauche et bientôt la couche s'effiloche tout en restant bien présente. C'est le moment de plonger !



Je ne suis pas venu sur les traces des héros de l'Aéropostale pour ne rien voir du sol et me limiter à joindre deux points de la Ligne en volant au niveau 55 pour récupérer une composante de vent arrière de 20 Kts et gratter des places à l'arrivée en me bombant le torse. Ce matin, je m'étais réjoui à l'idée de croiser à 500 pieds dans ma réincarnation de Breguet 14 au-dessus d'un univers de création du monde, à l'image d'un Lassalle ou d'un Guillaumet... Alors, je décide

d'aller voir ce qu'il y a sous la couche et, au lieu-dit Mirleft, je me retrouve à 7 ou 800 pieds sur la bande littorale. Le plafond est à 1 000 pieds mais, à l'altitude retenue, nous avons des conditions de VFR spécial. Certes, les paramètres de la visibilité sont moyens mais on distingue bien le sol et le pied de l'Atlas qui souvent ne ménage qu'une mince plaine côtière et quelques villages de pêcheurs perdus au milieu de nulle part. Par beau temps, cela doit être superbe, aujourd'hui, c'est un peu pathétique.



On arrive bientôt à l'ancienne enclave de **Sidi Ifni**. A partir de là, je ne suis jamais venu et tout est neuf. Ifni est une ville un petit peu particulière, ancienne colonie espagnole disposant d'un petit port et d'une ancienne piste d'aviation abandonnée que l'on distingue bien, parallèle au trait de côte. Du ciel, l'image est celle d'un grand damier de maison en terre, carrées et disposées comme dans une cité américaine

avec des rues à angles droits. Du ciel toujours, aucune vie, aucune voiture, aucun camion aucune trace de vie. Une forme de ville fantôme découverte par hasard. La mer et le soleil en moins, ce site évoque un peu le désert des Tartares...

Sur la fréquence raid, certaines machines ont les roues qui labourent la ouate au niveau 30. Alors, je garde mes 800 pieds, la dérive grattant les barbules qu'elle arrache d'un plafond cotonneux grisâtre. J'ai, devant moi, quelques nautiques de mauvaise visibilité horizontale mais la vue du sol, bien qu'un peu sinistre, est assez dégagée sur un littoral où viennent mourir les vagues d'un océan bleu de Prusse mais apparemment calme.

Jusqu'à l'embouchure du « fleuve » *Drâa*, les conditions ne changent pas. Et puis le plafond se dissout lentement et ça tombe bien puisqu'il faut gagner l'intérieur des terres pour rejoindre l'aéroport de Tan Tan. Le fleuve Drâa, je l'ai connu sortant du lac de Ouarzazate puis s'insinuant dans les montagnes pommelées après Agdz et irriguant un superbe ruban d'oasis jusqu'à M'Hamid. Il s'enfonce alors dans le Sahara et la notion de cours d'eau devient toute virtuelle, n'apparaissant vite qu'en pointillés sur les cartes. Son lit bien peu fécond est repéré non loin de la frontière algérienne avant d'obliquer par un trajet plein ouest avant de se jeter dans l'Océan Atlantique à environ 130 Km de Goulimine.

A son embouchure, le débit n'est pas folichon mais suffisant pour qu'il n'y ait aucun doute quant à sa position nous permettant ainsi de confirmer les informations GPS. Durant une quarantaine de nautiques, nous allons survoler la Plage Blanche, repère des pionniers. Cela signifie aussi que les derniers contreforts de l'Anti-Atlas se sont éloignés à 50 Km de la grève. Toujours anticiper la sécurité des niveaux de vol. Mais ça se dégage par devant et on remonte à 1 500 pieds pour survoler un plateau désertique de cailloux et de sable sans la moindre végétation.



Après plus de 2 heures de vol, nous distinguons l'aéroport de *Tan Tan/ Plage Blanche*, perdu au milieu de rien (VOR 112.3) et sa longue piste de 2 000 mètres.

Posé en 03 et sortie par l'unique taxiway. On remet 50 litres de 100 LL à 2,66 euros/litre car il ne faut pas être trop lourd à Cap Juby. On pourra ravitailler sérieusement à Laâyoune demain.



Une petite dizaine de machines sont posées avant nous et je laisse à Denis le soin de surveiller les opérations de pompage pendant que je file à la tour déposer 2 plans de vol pour les jours suivants. Pour la première fois de ma vie, et peut-être la seule, je remplis un formulaire officiel avec comme destination un code OACI peu usuel : ZZZZ ! En effet, le petit terrain de Cap Juby, sommairement aménagé au scrapper, n'a pas d'existence matérielle... Comme le contrôle n'y sera assuré

que par la radio portative d'Hervé, mieux vaut déposer le plan de vol Cap Juby – Laâyoune ici. L'accueil du bureau de piste est très sympa et le personnel pléthorique – ou curieux – nous aide à remplir les documents. Aucun point de compte rendu avant Cap Juby, ça facilite la rédaction...

13 DEPARTURE AERODROME		TIME	
- G M M I		0 7 0 0 <<≡	
15 CRUISING SPEED		LEVEL	ROUTE
- N 0 1 3 0		V F R	→
DCT KOPIR DCT BENGHA TAGHAZOUT DCT AMLAT ANZA DCT BALAM TIFNIT DCT RILAT DCT TIZNIT DCT TIZI MIGHETT			
DCT TAIDALT DCT TIGLID DCT EMBOUCHURE OUED CHEBEIKA DCT FOUM AGOUTIR			
)<<≡
16 DESTINATION AERODROME		TOTAL EET (HR MIN)	ALTN AERODROME
- Z Z Z Z		0 2 3 0	→ G M M L
18 OTHER INFORMATION		2ND ALTN AERODROME	
		→ <<≡	
EET/GCCCC0225 DEST/275638N0125447W GMAF RMK/AUTORISATION RAL 301517 RMK/FILED BY 00441273782130 RMK/CREW CONTACT 0041786444558			
DOF/170920			
)<<≡

Un gros sandwich de pâté de canard toujours aussi bon comble mon estomac mais il faut aussi boire et j'appréhende un peu le besoin pressant une fois de retour dans le ciel maintenant tout bleu. Vider sa vessie jusqu'au dernier moment même si on n'en a pas envie...



Je décolle depuis mi piste car il y a encore plus de 1 200 mètres. Au lieu de virer par la gauche et de retrouver directement le chemin de la mer qui nous mène sans faillir à Cap Juby, j'oblique à droite. On nous a signalé un site archéologique au sud de la ville de Tan Tan. On retrouve le désert minéral et, bientôt, la petite bourgade appuyée à un flanc de colline boisée. Comme on n'a aucune indication sur la situation géographique précise du site, on tourne un peu dans ce paysage nu et grandiose et puis, on abandonne nos recherches au bout de 10 minutes.

Cap nord-ouest vers la grande bleue et les 130 nautiques restants ne sont alors que du bonheur car la belle lumière est revenue. Ils passent bien trop vite !



A 5 nautiques de *Cap Juby* alors qu'on veille la fréquence depuis un bon moment et qu'on a noté tous les paramètres et les ordres les plus fréquents, Denis appelle sur 130.00. En vue des installations, Hervé nous demande d'aller effectuer un 360 de retardement au sud du port car des machines sont dans le circuit et que la procédure mise en place à l'atterrissage est plus longue que sur un terrain classique. Il n'y a pas de taxiway de sortie et une fois l'avion posé et sa vitesse contrôlée, il faut faire demi-tour sur la piste puis couper le moteur pour que les amis puissent nous ranger le long de la bande, en toute sécurité. Alors, on tourne mais on en profite aussi pour bien identifier la longue finale qui nous attend et surtout le bouquet d'antennes placées dans l'axe lesquelles vont nous obliger à un trajet en baïonnette juste avant le poser. Le port est quasiment vide, une épave rouille non loin.

- UH, autorisé piste 03, vent dans l'axe 15 Kts.

Je sors de ma ronde au cap 340, la machine configurée atterrissage avec 1 cran de volet. J'en mets un second puis un troisième. Vitesse 65 Kts et bon plan de descente. Je slalome entre les 4 antennes. Devant moi, dans l'axe, la mythique piste du Cap Juby de mes héros.



Pas le temps de laisser s'insinuer nostalgie et mélancolie, il faut assurer. Comme nous sommes parmi les derniers à nous poser, le spectacle est magique avec les avions du raid alignés comme à la parade de part et d'autre des premiers mètres d'un étroit ruban jaune-beige clair. Ce n'est pas large, pas plus de 20 mètres. Un seuil de piste ainsi qu'une Central Line ont été dessinés à la chaux et on les distingue bien. Des machines sont garées jusqu'à 50 mètres à partir du seuil de piste et ce n'est pas le moment de poser trop court car il y en a d'autres avant...

55 Kts, je pose à une cinquantaine de mètres du seuil. Poussière, tremblements, pas de rebonds de BUUH du fait du contact d'un sol qui n'a rien d'un plateau de billard. Je le laisse ralentir tout seul au début puis freine du bout des pieds en différenciant les pressions droites et gauches selon les velléités de trajectoires. Et BUUH s'arrête en 3 à 400 mètres. Il y avait encore beaucoup de marge. Demi-tour, Back Track et coupure du moteur sur la piste tandis que mécanos et amis viennent pousser notre fidèle machine dans le bas-côté une fois que je leur ai montré que j'avais les clefs bien en main.

On déverrouille, on ouvre la porte et un air doux et un peu salin prend possession de la cabine. On l'a fait et on est tous les trois très émus. Je renifle plusieurs fois pour faire tarir la source de larmes déraisonnables qui veulent s'emparer de la situation. Moi, le vieil adolescent toujours fasciné par mes héros de 15 ans, je me suis posé aux commandes de notre Archer sur le terrain du mythe ! C'est ici, dans une baraque aujourd'hui disparue adossée aux vieux fort délabré à un jet de pierre de la casserole d'hélice de BUUH que Saint Exupéry dans sa vieille robe de chambre élimée mit le point final à « Courrier Sud » il y a 90 ans exactement ! Quel honneur ! L'émotion me bouffe par le dedans. Je regarde et j'observe tout. Et je me tais, sans esquisser le moindre geste, toujours sanglé dans mon siège. Un peu hébété, je vois passer des Breguet 14 à bout de souffle, des dromadaires élancés et blatérant, des maures renégats et hirsutes, du vent de sable qui s'insinue partout, des mécanos resserrant les boulons d'un



bâti-moteur fatigué alors que, devant le pare-brise, il n'y a que le sourire amusé et complice d'Éric qui me demande – à plusieurs reprises – si la mécanique va bien !



Je suis à peine sorti de l'avion que le Delta Echo de nos amis réunionnais se présente en longue finale, bien sur le plan. Atterrissage parfait comme un jour de test mais c'est vrai qu'assister au toucher des roues à moins de 5 mètres, sur une piste sommaire, c'est impressionnant. Ceux qui sont arrivés avant nous ont eu le temps de se reprendre. Moi, je reste un peu KO debout. A quelques encablures de la piste, nos hôtes de Tarfaya ont dressé une belle tente caïdale où une grande table propose une profusion de fruits frais, de dattes du Tafilalet délicieuses et de tous les gâteaux marocains disponibles. J'y trouve des cornes de gazelles, des makrouts, des tcharecks, des jeqqas ou des baklavas de toutes sortes. Que le thé du « bien arrivé » est goûteux dans de telles situations !



Et puis chacun erre sur ce terrain chargé d'histoire. On hume l'air venu du large. On regarde, un peu désespéré ce qu'il reste du vieux fortin espagnol rongé par une lèpre entretenue par l'humidité de l'océan et inlassablement limé par le papier de verre triple zéro des vents de sable mauvais. On a du mal à l'imaginer grouillant de marchands venus négocier des plumes et des œufs d'autruche ou des peaux d'antilope ou d'oryx sommairement tannées. Difficile d'y retrouver, ne serait-ce que l'ombre des bagnards, les militaires en uniformes loqueteux ou la silhouette de l'atrabilaire gouverneur la Pena. Des yeux, je décortique l'une des façades de l'édifice pour localiser en vain toute trace d'ancrage de la baraque Latécoère.



BUUH est sage au milieu de ses copains mais il a le bout du nez tout jaune. Non, ce n'est pas la couleur d'un foie malade, c'est un jaune d'or resplendissant. Mais ses jambes de train ont la même couleur de même que ses bords d'attaque d'ailes ou de dérive. Avec un chiffon imbibé de l'essence prélevée à la purge, je le brique pour qu'il retrouve son blanc immaculé. Et, il a l'air content d'être débarrassé de ce sable abrasif.

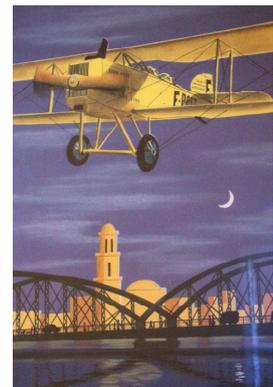


Les bagages sont embarqués dans un Pick up tandis qu'on se rend d'abord au musée berbère où un gentil guide francophone (que nous retrouverons d'ailleurs le lendemain dans la « galerie marchande » de l'aéroport de Laâyoune) nous détaille les objets d'un quotidien maintenant en phase d'être oublié par la modernité.



Ses mots sont étonnamment précis lorsqu'il évoque la vie journalière des berbères nomades qu'il associe parfois avec celle des Touaregs. Outre en peau de chèvre, barattes pour le beurre et le lait caillé, paniers, poulies, bijoux, pierres précieuses et fossiles. Tout y passe.

Ensuite, petite visite du musée consacré à Saint Exupéry où des passionnés locaux, bien aidés par des amis français, ont décoré une grande pièce de panneaux didactiques ainsi que d'une belle collection de photos et de documents d'époque. Ce lieu aurait mérité plus de temps pour dénicher des anecdotes inconnues ou des récits introuvables bien que beaucoup ait déjà été écrit sur la Ligne. Je me console, à tort, en pensant qu'on doit pouvoir retrouver tout cela sur internet...



Tout le monde est heureux et content. Une étape importante de notre pèlerinage sur les traces des pionniers de cette aventure humaine est enfin réalisée. Aucune exubérance ni aucun comportement ostentatoire mais une sérénité bienheureuse qui se lit sur toutes les lèvres. Point fort : un rendez-vous avec l'équipe de foot locale. Sur la plage, un terrain sommaire et deux petits buts. L'équipe du raid va se faire étriller par la sélection de Tarfaya et...elle ne perdra pas pour faire plaisir...



Pendant ce temps, je m'éloigne un peu et rejoins le rivage. Au large, la *Casa de Mar*, édifice mi-fort mi-môle pour l'ancrage des bateaux de commerce est la première implantation étrangère locale. Dans le soleil couchant, au beau milieu d'un océan qui meurt doucement à ses pieds en vaguelettes ourlées d'écume, la bâtisse a fière allure. Bien sûr, elle a fini par admettre qu'elle finira un

jour par disparaître lors des tempêtes d'hiver mais elle fait de la résistance. On raconte que l'édifice fût bâti par un Ecossais du nom de Mackenzie dans le but de favoriser le commerce avec les autochtones, bien avant la construction du fortin espagnol. Dans cette factorerie, on y échangeait des productions locales aujourd'hui totalement disparues comme les œufs d'autruche.

C'est vrai qu'un peu plus loin, sur les rives du Niger malien, les œufs d'autruche ornent toujours les mosquées de style soudanais, parfois à la place d'un croissant de lune, alors que là-bas aussi, ces grands oiseaux ont disparu.



Je grimpe sur la jetée où les familles se promènent dans le jour qui finit. La belle promenade construite en front de mer se noie sous les vagues de sable charriées par les vents d'est et du nord. L'humble monument à la gloire des forçats de l'air et surtout de Saint Exupéry voit son piédestal « mangé » par le sable blond et le Breguet 14 qui le surmonte n'est plus que rouille. Mais quelle rouille !





Elle cloque, elle se fendille pour abandonner au sable omnivore un rivet vert de gris qu'il digérera comme une plante carnivore, elle enfle comme un monstrueux mille feuilles torturé, elle contemple le temps qui passe - toujours oublieux - comme l'épave du fier navire échoué sur les côtes voisines. Mais que tout cela a de la gueule de retrouver ce symbole du contact entre des populations qui ont appris à s'appivoiser dans le cadre de l'une des

plus fameuses épopées humaines. Alors, je le trouve bien comme ça, figé dans son jus comme un monument à la vie et non à la mort.



Le match se termine et la déculottée a été si phénoménale qu'il serait impudique d'en donner le score. Joueurs et supporters regagnent la promenade alors que le soleil tutoie l'horizon avant de bientôt s'enfoncer dans les flots en nous gratifiant d'un kaléidoscope de couleurs somptueuses.



C'est l'heure du début des manifestations officielles. Beaux discours lors de la remise d'un banc de la liberté qui offrira repos et culture, amitié et souvenirs, rencontres et échanges avant d'être poncé par les poussières abrasives puis de finir, un jour, englouti et digéré par les éléments. Au milieu d'une foule dense de curieux et d'enfants joueurs, les réponses sont chaleureuses. Le courant passe.



On se transporte tous dans la grande salle de la mairie toute proche pour la conférence du soir qui sera publique pour raconter à tous ce que fut Cap Juby, escale incroyable de la Ligne Latécoère Aéropostale, au début du siècle précédent. Ce qui est notre histoire est aussi la leur et il appartient à tous de la graver dans notre fond commun de la mémoire. La série d'images que propose Bernard enthousiasme jeunes et vieux. Les anecdotes du quotidien suscitent joies et curiosités.



Echanges de compliments, de médailles commémoratives, et de documents amicaux. Venu d'Argentine en invité pour réaliser le pendant africain du rêve sud-américain qu'il fait revivre sur les escales historiques de la pampa à la Patagonie et des marches andines au Rio de la Plata, l'ami *Abel Molas*, météorologue et historien de l'aéroport Antoine de Saint Exupéry à San Antonio Oeste en Patagonie propose un jumelage avec sa ville lointaine et Tarfaya Cap Juby, toutes deux entrées dans l'histoire comme



escales de la Ligne. Il s'exprime en espagnol et a beaucoup de choses à dire. Alors, il faut attendre une traduction qui, devant le flot de son émotion ne peut être que résumée : **« Saint Exupéry, pour moi, c'est le symbole de l'homme qui a planté une graine pour que les hommes s'ancrent dans la paix et c'est très important pour moi de participer car l'esprit de ce raid c'est la fraternité »**. On sent bien que l'instant nous dépasse.



Le soir est tombé lorsqu'on se retrouve sur les marches de la maison commune. Nous sommes tous fatigués, non seulement par le vol mais tout autant par les émotions accumulées. Mais la journée n'est pas terminée car nous sommes tous invités par le maire et le gouverneur de la province à un gargantuesque couscous. 150 personnes autour de tables de 12. Impossible de terminer des assiettes qui débordent et on se prépare à demander grâce lorsqu'arrivent des plateaux

de poulets grillés... J'aurai toutefois plaisir à piocher dans une corbeille de fruits frais, tout à fait inimaginable en plein désert hostile.

Tarfaya est une toute petite ville perdue à l'écart de la route nationale 1 et on se demande de quoi elle survit mais pour nous honorer et nous faire plaisir, les autorités ont mis les petits plats dans les grands. Nous, on n'en peut plus de fatigue.

A Tarfaya, les conditions d'hébergement sont sommaires mais dans la petite chambre très propre qu'on nous attribue, tout l'essentiel est là, même la douche indispensable.

Avant d'aller me coucher, je sacrifie à mon rituel du soir. L'hôtel est dans une impasse à l'éclairage parcimonieux. Sur le trottoir un peu défoncé, je trouve une chaise en fer forgé et allume ma bouffarde. Le décor proche est glauque, une bétonnière, une pile d'agglos et un tas de sable destiné à la construction. Ici, c'est un composant dans l'explosion des nouveaux quartiers qui ne peut faire défaut... Curieusement, aucun bruit, pas le moindre aboiement de chien effrayé ou dérangé, pas le moindre passage de chat en vadrouille. Le seul mouvement est celui des employés qui s'activent fébrilement pour mettre en place le petit déjeuner. Je fais quelques pas. Les rues sont vides, pas âmes qui vivent. Ce soir, mon caporal export me délivrera des fragrances inusuelles, spécifiques, inracontables...