

AÉROTREK EN ALGÉRIE

La magie du Grand Erg Occidental

Colombo et Agnès sont repartis début avril avec leur TB-20, direction cette fois-ci l'Algérie. Ils sont accompagnés de deux autres équipages, à bord d'un P68 et d'un Pegaz W100, dans le cadre de l'Aérotrek des oasis des Grands Ergs du Sahara.

PAR AGNÈS MARMELAT, PHOTOS DE L'AUTEUR ET COLOMBO VANDI

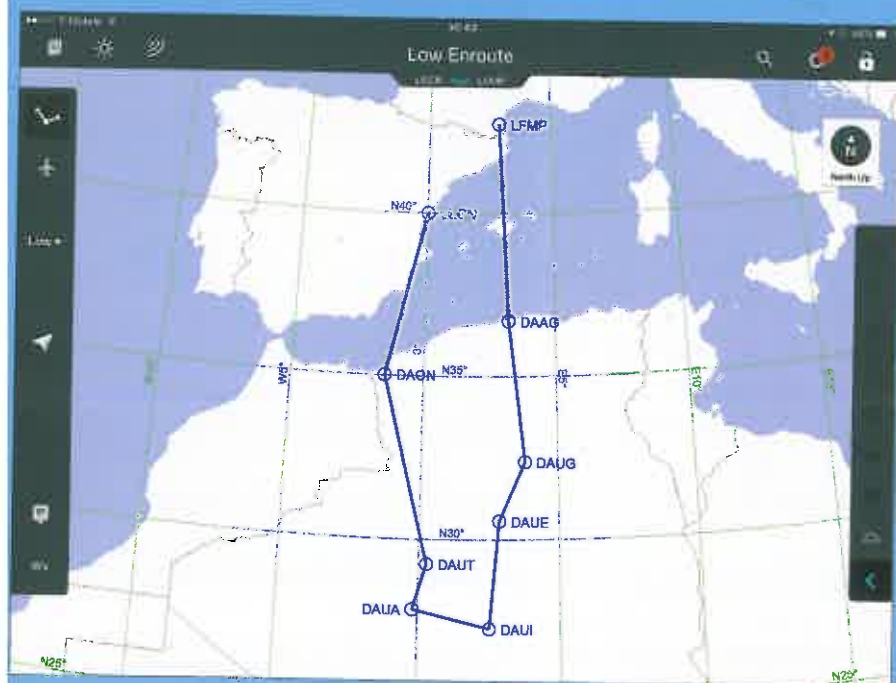
L'idée d'un voyage au cœur du désert algérien est née au cours de l'année 2015 après un palpitant rallye au Maroc, jusqu'à Dakhla, organisé par l'association Trek Aviation. Contrairement au Maroc, l'Algérie demande une autorisation de survol de son territoire, notamment lorsqu'il s'agit de survoler le Sahara et les régions du sud ; ce qui est plutôt difficile à obtenir, surtout après les tragiques événements survenus à El Amenas en janvier 2013 et en Kabylie en 2014. Ainsi, les diverses demandes n'ont pu aboutir et nous avons dû à l'époque renoncer à ce premier rallye.

En 2016, par contre, la persévérance de l'organisateur, Roland Hanser (www.trek-aviation.wifeo.com), nous a permis de réaliser ce rêve : atteindre le Grand Erg Occidental algérien, avec cette fois 3 avions participants. C'est ainsi que l'aventure a commencé. La demande de survol pour les appareils : un P68, notre TB-20 et un Pegaz W100 – avion entièrement construit par Roland, avec des équipages d'origines diverses,

a été finalement acceptée la première semaine d'avril, peu de temps avant la date de départ prévue...

Jour 1 : Espagne – Tlemcen, en Algérie (LECN - DAON)

Le dimanche après-midi, arrivée à Tlemcen des trois équipages. Roland fait équipe sur ce trajet avec Mohamed, un grand connaisseur des lieux, à bord de son Pegaz au départ de Colmar (LFGA) ; Curo a quant à lui quitté ses belles montagnes de la région des Grisons pour rejoindre Lionel à Lognes (LFPL) sur son bimoteur P68 ; Colombo et moi-même voyageons à bord du TB-20 au départ de Fano (LIDF) via Chambéry (LFLB). Nous avons tous transité la veille par l'Espagne avec une escale amicale à Castellon de la Plana (LECN) pour un dîner de souvenirs avec Carlos et Manuel, des amis pilotes du rallye Maroc de 2013. Vu que l'aérodrome El Pinar de Castellon n'est pas un aéroport international, une escale à Murcia-St Javier (LELC) fut nécessaire pour remplir les formalités douanières pour la sortie de l'espace Schengen.



Tlemcen est donc la première étape de notre périple algérien. Entrée sans encombre pour Colombo et moi avec un visa affaires. Les autres, sans visa d'entrée, sont par contre soumis à la délivrance d'un « permis d'escale », une procédure habituellement réservée aux pilotes professionnels et qui nécessitera de notre part un peu de patience, en raison également de la mise en place d'un service d'escorte de gendarmerie pour notre déplacement jusqu'à l'hôtel... La visite de la ville en sera d'autant plus courte.

Ancienne capitale du Maghreb central, Tlemcen est une mosaïque d'influences berbères, arabes, hispano-mauresques, ottomanes et occidentales. Avec le coucher de soleil, nous découvrons les ruines imposantes de la mosquée de Mansourah; de sa construction au début du dixième siècle par le Sultan Abou Yacoub, il ne subsiste que les parties nord et ouest de ses épais murs de pierre siliceuse et la moitié antérieure de son minaret qui se dresse à 38 m. Nous flâtons ensuite dans les rues animées du centre de la ville. La température est douce et les terrasses des cafés à l'abri des platanes sont remplies.

Jour 2: Tlemcen – Timimoun (DAON - DAUT)

Départ de l'hôtel à 8 h 30. Le passage aux avions se fait aisément avec l'aide de tous les responsables des différents services avec qui nous avons eu le temps de sympathiser la veille lors des formalités d'entrée. Ça se corse un peu au niveau des plans de vol sur Timimoun, plus au sud. Il y a une zone interdite – DA P73 - FL80/GND – sur le parcours que nous ne pouvons ni contourner dans un couloir libre, ni survoler, même à un niveau supérieur, et nous oblige donc à dévier notre route prévue initialement. Les seuls parcours autorisés sont: DAON/HMB/ORR/MOS/GOMRE/DIR DAUT et DAON/ORR/TRB/BAY/DAUT.

En fonction des contraintes de réserve carburant, chaque équipage organise son trajet. De notre côté, nous faisons une escale à Oran pour l'avitaillement. L'essence Avgas 100LL n'y est pas toujours disponible et nécessite donc une vérification au préalable par téléphone avec NAFTAL, la compagnie de distribution des carburants. Nous décollons finalement à 12 h.

Désert à perte de vue et survol des lacs à l'arrivée à El Golea.





Du haut de la tour de guet du minaret de la mosquée de Beni Isguen, notre guide nous raconte l'histoire passionnante de Ghardaïa.

Tout se passe merveilleusement bien à Oran avec le refueling et le plan de vol pour Timimoun, faits rapidement et efficacement. La météo est globalement bonne sur le parcours, mais avec du vent de sable de 20 à 30 kt de face et des rafales allant jusqu'à 40 kt. Il nous faut de ce fait presque 4 heures pour rejoindre notre aéroport de destination. Nous volons à 8 500 ft pour nous dégager de la brume cotonneuse et rougeâtre qui enveloppe le sol. De temps à autre, des rafales soulèvent des nuages de poussière et nous secouent un peu plus. Pour notre plus grand plaisir, la visibilité s'améliore sur la fin du parcours : un paysage infini de dunes s'offre à nous et crée un univers de courbes et d'angles magnifiquement ordonnés en forme de croissants que la lumière anime d'un instant à l'autre.

Dernière étape en Algérie : départ de Ghardaïa vers Alger. Roland et Momo sont ravis des performances de leur Pegaz W100.

Peu avant Timimoun, nous amorçons la descente et parcourons les derniers miles à 3 500 ft. Le contraste du vert acidulé de la palmeraie de Timimoun avec le jaune orangé des dunes est saisissant... La magie du désert opère et nous prend immédiatement ! Le Grand Erg Occidental est un massif d'environ 80 000 km² de dunes



en croissants, atteignant jusqu'à 300 m de haut à l'ouest, et maintenues par endroits par des herbes et des broussailles courtes.

8 kt de vent avec une température de 36 °C pour un atterrissage sans encombre... L'accueil au sol est très chaleureux. Le premier avitaillement en Algérie est surprenant. Roland a fait acheminer 600 litres d'Avgas 100LL (3 barils de 200 l) et nous devons effectuer le remplissage des réservoirs avec une pompe manuelle : un peu long, mais efficace ! Heureusement, seuls deux des trois avions utilisent l'Avgas. Le petit Pegaz fonctionne à la Jet-A1, disponible partout ou presque. Il faut noter qu'à part Alger, et quelquefois à Oran ou Annaba, il n'y a pas d'Avgas sur les terrains. Une solution est d'en acheter à Alger mais il faut ensuite organiser son transport par ses propres moyens.

Les formalités administratives sont simples et rapides ici – les « permis d'escale » de Curo et Lionel portent respectivement les n° 01/2016 et 02/2016... Notre taxi nous attend pour rejoindre nos amis déjà installés au gîte réservé dans la palmeraie. Roland et Mohamed ont dû pour leur part faire escale à El Bayadh (DAAY) et nous rejoindront le lendemain à Adrar, notre prochaine étape.

Said, le maître des lieux, nous accueille au gîte Akham n° Timimoun selon la formule consacrée « Soyez les bienvenus ». Cette maison d'hôte, magnifiquement située en bordure de la palmeraie, a, du haut de sa terrasse, une vue imprenable sur la Sebkhia qui fut autrefois tantôt fleuve, tantôt étendue lacustre. La ville ocre, de style arabo-soudanais typique de la région avec ses maisons faites d'argile, de paille et de troncs de palmier, est construite au-dessus de la palmeraie. Un peu plus loin, les dunes sans fin... C'est autour d'un dîner traditionnel avec un couscous aux herbes délicieuses que nous échangeons sur nos premières impressions du désert. Fatigués par le long vol de l'après-midi, nous apprécions à sa juste valeur le confort de la chambre et la température fraîche de la nuit...





Jour 3: Timimoun – Adrar (DAUT - DAUA)

Après une nuit réparatrice et un petit-déjeuner copieux, nous partons avec Saïd en excursion dans les dunes environnantes et dans les nombreux ksour alentour. Gravier les dunes, avec un sable si fin qu'il se dérobe sans cesse sous les pieds et rend la montée ardue, est sans aucun doute la plus belle façon d'apprécier leur majesté. Ces collines de sable nomade façonnées au gré des vents sont un paysage de grande solitude. L'expérience est belle, unique et personnelle.

La visite des ksour est tout aussi intéressante et dépaysante. Tout est là pour le bonheur du photographe. Encadré d'énormes rochers aux formes improbables, le village de petites maisons de torchis rouge semble écrasé par la chaleur de fin de matinée. Pas une âme sur les petits sentiers de sable brûlant, tous profitent de la fraîcheur de leur maison. Magie du désert qui regorge ici d'eau, l'irrigation des cultures et des palmiers se fait abondamment grâce au système ancestral des foggaras, un ingénieux système de captage et d'adduction d'eau datant du V^e siècle qui permet l'irrigation des jardins à partir du point d'affleurement de la nappe souterraine. Nous grimpons jusqu'aux grottes naturelles creusées dans les rochers qui sont un refuge de fraîcheur aux moments les plus chauds, tout particulièrement pendant la période du ramadan.

Sieste obligatoire après le succulent déjeuner préparé par Saïd et départ pour Adrar à 16h00.

Avant le départ, avec la préparation du plan de vol, obligatoire pour tous les vols VFR, il nous est demandé de signer une déclaration de prise en charge de tous les frais concernant un éventuel SAR par manque de radio HF à bord de nos avions. Cette même déclaration sera signée jusqu'à notre dernier vol Ghardaïa Alger.

Après 1 heure de vol à peine, à 3 500 ft avec quelques rafales de vent de face à 25 kt et une bonne visibilité, nous atteignons Adrar. Le nom de la ville signifie « mont rocailleux » en ber-

bère mais est, grâce à son système d'irrigation traditionnel des foggaras, une région à vocation agricole. La ville s'anime le soir et tout le monde se retrouve pour une glace ou un thé, sur l'immense place centrale flanquée de luxuriants palmiers.

Jour 4: Adrar – In Salah – El Golea (DAUA – DAUI – DAUE)

Courte escale technique à In Salah avant de repartir pour notre destination du jour: El Golea. In Salah, notre étape, est située dans le grand sud algérien, dans le plus vaste désert chaud du monde. Nous attestons que la température à l'arrivée, vers 12 h, affiche déjà à cette période de l'année un généreux 37 °C. Nous apprécions d'autant la fraîcheur du bureau climatisé de la tour autour d'une table improvisée garnie de victuailles apportées par des amis de l'aéro-club.

Départ à 13 h 30 pour El Golea. Après d'immenses reliefs sableux désertiques de couleur grise, piquetés çà et là d'installations pétrolières et gazières, l'approche d'El Golea nous offre de magnifiques étendues de dunes de sable d'or. À l'entrée de l'oasis, après une heure et demie de vol, la surprenante présence en plein désert de deux grands lacs explique les très grandes ressources en eau de cette région.

L'oasis d'El Golea est réputée pour son agriculture saharienne avec trois niveaux de culture parfaitement entretenus: légumes et céréales au premier niveau avec, au-dessus, les arbres fruitiers, surtout agrumes et abricotiers, le tout protégé par un ensemble de palmes. Mahmoud, fana d'aviation, nous accueille à l'aéroport puis dans la belle demeure de sa famille, entourée d'un splendide jardin d'arbres chargés de fruits, de palmiers épanouis et de rosiers en fleurs généreusement arrosés par l'eau naturelle des puits. Cette eau minérale est d'ailleurs commercialisée par la famille de Mahmoud depuis plusieurs générations.

Après le pèlerinage incontournable au tombeau du père missionnaire Charles de Foucault, nous partons à l'assaut du ksar médiéval bâti par les Berbères pour résister aux diverses invasions. Au sommet de ce rocher fortifié, aux pans de murailles effondrés, on domine toute l'oasis et la ville d'El Golea.

Jour 5: El Golea – Ghardaïa (DAUE - DAUG)

Taxes payées, plans de vol déposés et déclarations signées, nous décollons à 9h30 avec un vent – de face encore! – de 14 kt. Le vol d'une heure est calme à 5 500 ft, au-dessus de l'immensité désertique faite d'alternance de sable doré et de contreforts plus grisés. L'accueil au sol est très amical, le thé est déjà préparé par les agents de la tour. C'est dans une atmosphère détendue que chacun prépare le plan de vol du lendemain sur Alger et remplit toutes les formalités nécessaires. Au même moment, le commandant d'un hélicoptère Augusta Westland AW109 de la police algérienne nous fait une démonstration remarquable de précision lors de

Photo centrale: Les trois avions à l'arrivée à Adrar.



L'église auprès du tombeau du Père missionnaire Charles de Foucault à El Golea.



Avitaillement à « l'ancienne » à Timimoun... mais l'essence 100LL est bien là.



Le minaret de la « Mansourah », à Tlemcen.

Un ksar aux alentours de Timimoun.



« Soyez les bienvenus » dans le gîte « Akham n' Timimoun » de Saïd.



Fin du périple à Alger: Lionel et Colombo rêvent déjà de nouvelles aventures!

Le plaisir de fouler le sable fin des dunes de Timimoun.



son atterrissage. C'est avec une grande amabilité que son équipe et lui-même nous font une visite guidée de leur machine et montrent aussi beaucoup d'intérêt pour le petit Pegaz que Roland a construit et pour notre périple au Sahara.

Au détour d'un virage sur la route qui nous amène à Ghardaïa, nous découvrons en contrebas cette ville si particulière. Fondée au XI^e siècle, elle est la capitale de la vallée du Mزاب et fait partie du patrimoine de l'Unesco de par son architecture et son histoire. Après un sympathique déjeuner offert par un ami de Mohamed, nous partons à la découverte de la ville. À la « fête du tapis » où l'animation est grande, nous préférons la visite de Beni-Isguen, l'un des cinq villages fortifiés de ce site où la communauté mozabite est importante. Dans le ksar enserré de murailles, les quartiers s'organisent autour de la mosquée fortifiée et de son minaret tour de guet; maisons de briques enduites de plâtre, ouvertures étroites dissimulées par les moucharabieh, terrasses cubiques toutes en bleu, passages voûtés creusés dans la roche. L'habitat des ksour constitue un exemple qui perdure encore et a beaucoup influencé des architectes et urbanistes du XX^e siècle comme Le Corbusier et Pouillon.

Retour à notre gîte de fraîcheur protégé par de magnifiques palmiers. Le dîner traditionnel se fait à la bougie, assis en tailleur pour les plus souples ou pliés tant bien que mal pour les autres, à cause des genoux douloureux et raides... La soirée est agréable et se termine en musique et danses. Seule une bonne douche manque avant d'aller dormir, mais l'électricité capricieuse en a décidé autrement!

Jour 6: Ghardaïa – Alger (DAUG - DAAG)

Décollage pour Alger à 9h30. Tout le parcours – de 2 heures environ – s'effectue avec une météo idéale. Route: DAUG/KAHIL/BSA/ALR. Le contrôle d'Alger nous suit en permanence au-dessus du Sahara et ne manque pas de nous faire appeler par les avions de ligne lorsque la communication est coupée pour s'assurer régulièrement que tout va bien. Les distances DME entre nos avions nous sont demandées avec une certaine fréquence, surtout au moment de la descente avec les changements de niveaux de vol.

Peu à peu, les immensités de sable font place à des étendues plus rocailleuses de l'Atlas saharien et déjà les agglomérations sont plus nombreuses, beaucoup de routes sillonnent la région: c'est le retour à la civilisation du mouvement, de la précipitation et des espaces limités... El Djelfa, Msila, Médéa, Bouira, nous survolons les pentes escarpées vertes de l'Atlas Tellien, de grands lacs formés par des retenues.

Alger et sa large baie sont en vue, nous amorçons la descente et atterrissons rapidement sur la piste 27 – normalement non utilisée pour les arrivées ILS – peu avant midi sur le bouillonnant aéroport Houari Boumediene. L'objectif d'arriver avant midi a été choisi pour éviter, entre 13 h et 15 h, un intense trafic commercial qui nous aurait certainement obligés à faire des circuits d'attente prolongés pour donner priorité aux avions de ligne, comme ce fut le cas pour Colombo lors de vols précédents sur Alger, que ce soit en vol VFR ou IFR.

À l'arrivée, l'avitaillement a rapidement été effectué et les avions sont prêts pour le départ du lendemain. Le prix de l'essence Avgas 100LL est de 2,05 €/l pour les vols internationaux et 2,36 €/l pour les vols domestiques. Les trois équipages, réunis pour un dernier déjeuner ensemble, échangent les bons souvenirs de ce magnifique périple et pensent déjà aux prochaines aventures!

Jour 7: Alger - France

Roland, avec son Pegaz, part le lendemain sur Castellon Costa Azarha, en Espagne, pour les procédures de douane et l'avitaillement avant de poursuivre sur Béziers. Il n'arrive à Colmar que le lundi soir suite à une météo très capricieuse et peu favorable au vol VFR. Curo et Lionel, sur le P68, rentrent directement sur Paris (LFPL), avec une escale à Béziers (LFMU) pour le passage en douane. La première partie du trajet se fait en VFR avec le survol de la très belle île de Minorque, la seconde en IFR au FL105 en raison d'une mauvaise météo sur le Massif central. Ces 2 « cochlap » ne se connaissent que très peu au début du périple. À les écouter rire, ils sont devenus grands amis... C'est aussi cela le plaisir du voyage! De notre côté, nous restons encore une semaine à Alger. ✈

Aviation et Pilote

Octobre 2016

L 15865 - 513 - F - 5,95 € - RD



EN VOL

VIPER SD-4

Certifié
CS-LSA
à 600 kg

PILOTAGE

Gérer son
carburant
comme un pro

AVIONIQUE



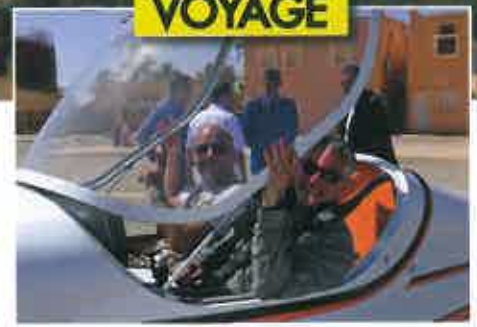
L'appli Avidyne IFD100

BLOIS



L'ULM en forme

VOYAGE



Aerotrek en Algérie