Convoyage d'un DR400 F-GFXH de Chalon à Dakar en Mars 2022

Début février, le Maroc rouvre ses frontières, les demandes d'autorisation sont donc déposées pour une plage du 09 au 30 mars.

Le DR400 est un 120CV avec 3H30 d'autonomie, plus la réserve règlementaire et les étapes ne doivent pas être trop longues. Nous volerons en régime économique. Le 06 mars, une fenêtre météo se dégage pour la traversée de la France et de l'Espagne, avant qu'elle ne se referme fin de la semaine. Le départ est donc fixé au mercredi 09 mars. Un test PCR de moins de 48 H est exigé pour enter au Maroc, le seul RDV disponible est le mardi 08 à 14H30.

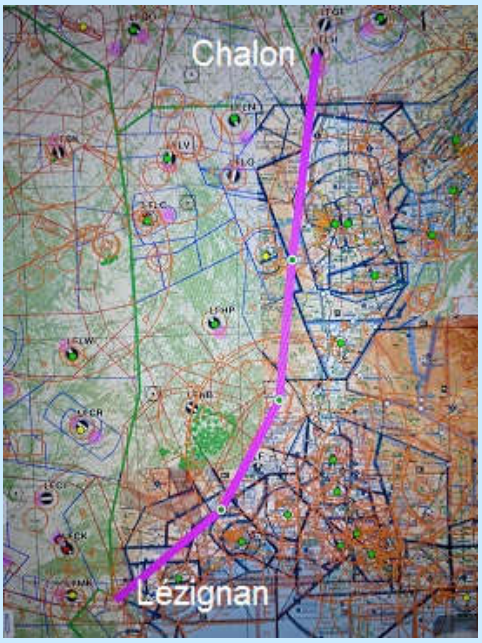
Jour 1: Mercredi 09 mars Chalon - Granada

Chalon - Lézignan

Départ à 7H 30, le RTBA étant actif, nous passons la vallée de la Saône à 500Ft sol puis le ciel étant dégagé, direct sur Villefranche Tarare et les crêtes du Pilat.



Mts du Vivarais





Château Abbaye de Cassan Hérault

A l'approche des Cévennes, la couche nuageuse se soude aux crêtes, les entrées maritimes annoncées sont bien là. Descente par une vallée, direction celle du Rhône, mais le plafond étant suffisant, nous prenons Valréas puis le col de l'Escrinet et Aubenas pour longer le relief.

Contact avec Lézignan qui nous demande le plafond. A peine le temps de lui dire 1500Ft, que ce n'est plus que 1000Ft. Posé à Lézignan, face à l'est avec un fort vent d'Autan après **3H02 de vol.**



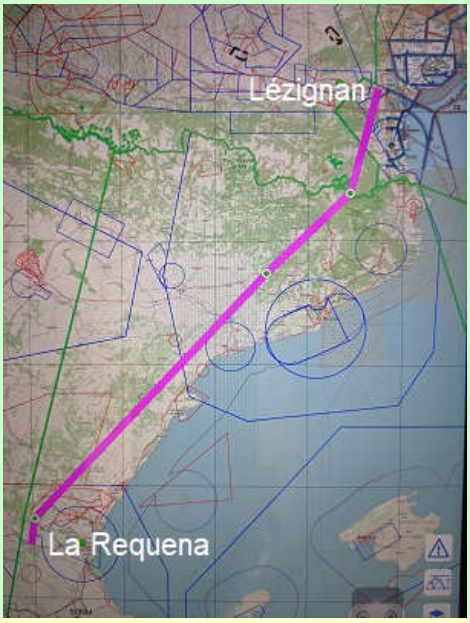
Paraza Aude
Sur le canal du Midi

Lézignan - Requena



Canigou

En déposant le plan de vol pour Requena, l'AFIS nous dit que les collines sont accrochées et que nous ne pourrons pas repartir. Je lui réponds que par la mer, ça va passer. Décollage face à l'est et 5mn après le ciel se dégage, donc nous montons par-dessus le relief, en longeant l'est de la TMA de Perpignan, objectif le col d'Ares. Celui-ci est accroché et la couche soudée. Nous montons au FL 85 après avoir cherché des ascendances au sud du Canigou, tout juste visible au-dessus des nuages



VFR on Top et contact avec Girona qui nous renvoie avec Barcelona info, vu que nous sommes à l'ouest des zones de trafic. Des trouées de plus en plus importantes nous laissent petit à petit voir le sol. En arrivant sur l'Ebre, les cumulus devant commencent à monter et se transformer en cumulonimbus. Nous descendons rapidement en déviant vers l'est pour éviter le relief.



Mora d'Ebre



Barcelona nous demande de contacter Valencia que nous captons mais qui ne nous reçoit pas. Contact en passant à l'est de la CTR avec Castellon qui passe le message à Valencia et qui finit par nous capter peu avant La Requena. L'Afis de La Requena nous donne la piste, peu de trafic et posé face à l'est après **3H33 de vol**.

Chulila Valencia

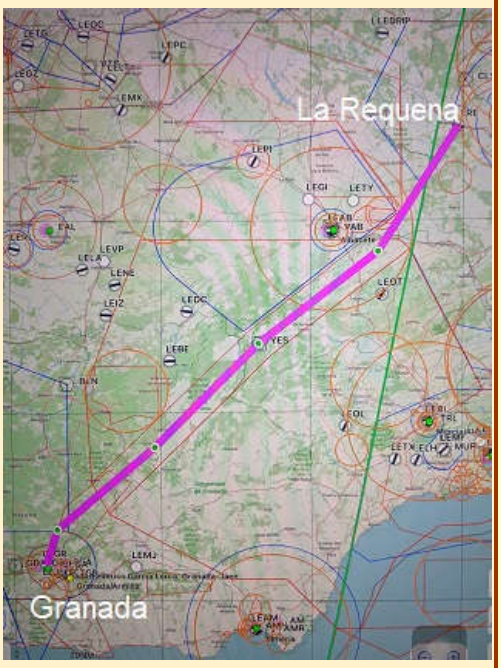
Requena - Granada

Après avoir fait le plein, dépôt du plan de vol un peu fastidieux sur un ordinateur en espagnol. Le responsable me le passe en anglais, ce qui m'efface toutes les infos déjà rentrées. Décollage rapide et nous sommes repartis pour Granada par les plateaux.



Higueruela

Valencia nous indique que les zones militaires d'Albacete sont actives, ce qui nous laisse un couloir, conformément au plan de vol, avec un VOR au milieu. Montée d'abord à 4500ft, puis 6500ft à cause du relief.





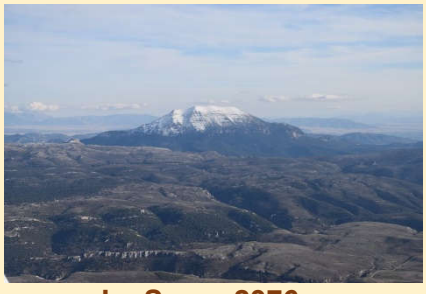
Laguna de Ontalafia



Laguna de Ontalafia
Amandiers en fleurs



Lietor



La Sagra 2376m



A la sortie du couloir, Granada nous indique que la zone militaire jusqu'à 6500ft est également active. Descente rapide du point N de Granada sur la vent arrière où nous sommes seuls dans le circuit, et posé face à l'est. **2H22 de vol**

Granada
Sierra Nevada

Plein avec un camion au pied de l'avion, puis le handling, obligatoire quand on quitte l'espace Schengen, nous prend pour faire 150m et passer la douane et la police. Grosse journée avec **au total 8H57 de vol** : nous devrions être posé au Maroc avant les 48H du test PCR.

Jour 2 : Jeudi 10 Mars Granada - Essaouira

Granada-Rabat

Après avoir passé la nuit de l'autre côté de l'aéroport, dépôt du plan de vol, passage police et douane et paiement de la taxe, 185€ avec le handling. Décollage face à la Sierra Nevada, qui à cette période, mérite bien son nom. Le trajet nous fait passer à la verticale de Malaga 4500ft, perpendiculairement aux axes.



Aéroport de Grenade



Sierra Nevada

Sur la côte, les cumulus nous obligent encore à monter à 6500, puis 8500ft, ce ne sera peut-être pas suffisant.

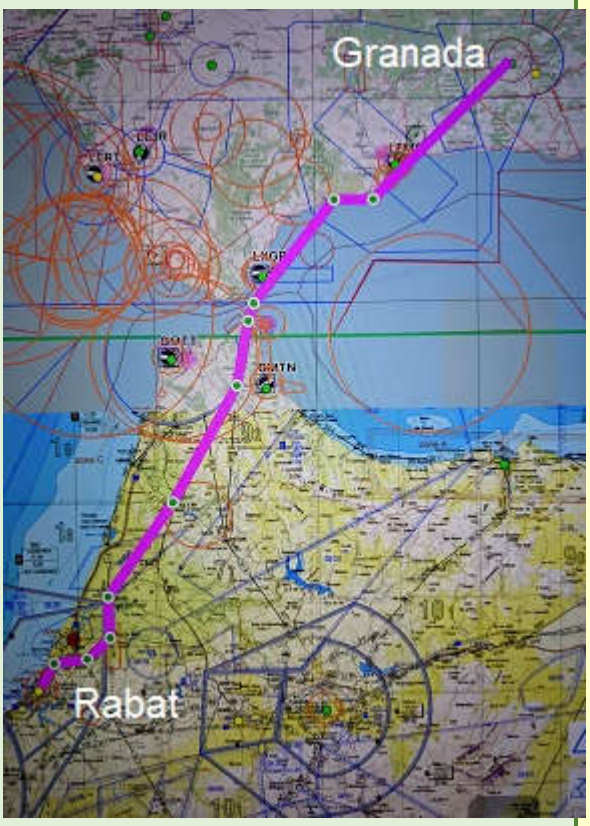


Aéroport de Malaga



Gibraltar

Une trouée et avec l'accord de Malaga, nous redescendons sous la couche et nous contactons Gibraltar en passant à 1000ft mer, le rocher est accroché, mais pas de trafic. Attention à la zone espagnole qui entoure Gibraltar aux ¾. Devant, tout se bouche.





Ceuta

Une éclaircie vers Ceuta, et nous tangentons la zone pour passer les collines avec peu de marge, direction Tétouan que ne nous captons pas.



Hrarza



Barrage Dar Khrofa



Ksar El Kebir Point de report

A l'ouest, un col parait à peu près dégagé, il sera toujours temps de faire demi-tour, mais après le col le ciel se s'éclaircit progressivement et nous rejoignons la route initiale. Un vol Air France nous fait le relais radio avec Tétouan. Au bout de quelques minutes, nous passons avec Casa Info, puis rapidement jusqu'à la fin du vol avec Rabat ou nous nous posons après **3H04 de vol**.

Cette partie du Maroc est assez verte en cette saison, avec de l'eau et des cultures.



Ouled Ayachi



Rabat

Rabat-Essaouira



Ait Belkacem

Ravitaillement avec un camion pendant que je dépose le plan de vol, avec obligation de repartir vers le nord en suivant les cheminements obligatoires. Pas de douane, ni de contrôle du test PCR, à partir du moment où notre prochaine destination du jour est Essaouira.



Décollage vers le nord, le vent étant de travers. Et passage par les points obligatoires. Rabat puis Casa info nous demande des estimées des points que je donne à la louche.

Had Brachoua





Barrage Im Fout
Un des points de report



Bni Tsiriss

Un itinéraire standard, un peu plus court est accepté et nous restons à 3500ft pour admirer le paysage (et être moins sollicités).
Un peu de turbulence. Le paysage assez vert au début se transforme progressivement en paysage plus aride. Des avions nous croisant nous serons signalés, mais nous ne les verrons pas.



Adioune



Arrivée à Essaouira avec peu de vent et après **3H13 de vol**. Nous refaisons le plein tout de suite. Comme sommes le seul avion sur l'Aéroport nous avons droit au test PCR à l'arrivée. Le contrôle de police et de douane est assez rapide

Base à Essaouira

Jour 3 : Vendredi 11 Mars, Essaouira - La Ayoune

Essaouira - Tan Tan

Après dépôt du plan de vol, nous démarrons avant qu'un 737 de Transavia ne se pose. Tiens, la jauge fonctionne mal. Retour au point de départ et complément de 74l qui nous ont été siphonnés dans la nuit, malgré la présence nocturne des gendarmes et des caméras de surveillance. Vu la conviction du pompiste à démontrer à tous, gendarmes et contrôleurs compris, que la 100LL est très volatile et que j'ai dû mal refermer le bouchon, c'est certainement lui le coupable. Si je porte plainte, avec les formalités, la visualisation des caméras (si elles sont branchées), c'est 1 demi à 1 journée de perdu, probablement sans résultat, nous décollons donc après 1 heure perdue et le 737 de Transavia reparti.



Imsouane



Tamri

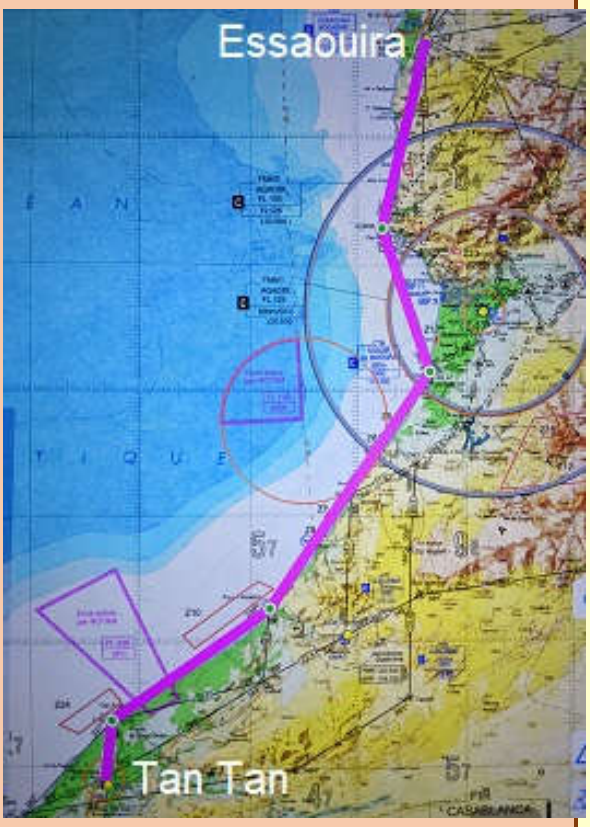
La navigation est facile, il suffit de suivre la côte, jusqu'au cap Rhir et là, traverser la baie d'Agadir, 20mn au-dessus de l'eau pour rejoindre le point Rilat. La zone de Guelmine est inactive, ce qui permet d'éviter le détour par l'intérieur.



Souss Massa



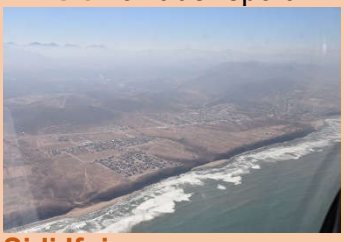
Baarour Massa



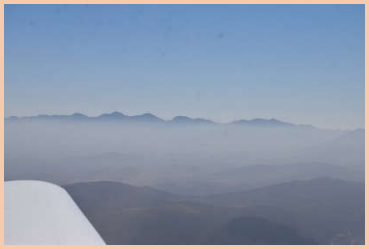


Mirleft Point de report

Nous passons Sidi Ifni (la porte du désert) avec des traces de dégazage dans l'océan. Les derniers sommets de l'Anti-Atlas émergent de la brume.



Sidi Ifni



Anti Atlas



Foum Assakra

Nous restons entre 2000 et 2500Ft pour profiter au mieux des vents favorables. Le paysage est de plus en plus aride et les embouchures d'oued se succèdent et servent de repère : Foum Assakra, Plage Blanche et Foum el Oued Draa.



Plage Blanche Fort Aoreora



Foum El Oued Draa



Tan Tan

Là, cap au sud pour rejoindre l'aérodrome de Tan Tan sur un plateau, loin de la ville. **2H20 de vol** et nous sommes seuls sur l'aérodrome. Taxe 25 Dirhams: 2,50€.



Tan Tan

Tan Tan - La Ayoune



Plateau au sud de Tan Tan

Plan de vol déposé et plein fait, nous repartons pour La Ayoune. Cap au sud-ouest pour rejoindre la Côte à l'Oued Chebeika.



Oued Chebeika



La côte est en falaises rongées par l'océan sauf les embouchures d'oued et la lagune de Foum Agoutir.

Oued Chebeika





Grotte d'Akhfennir



Foum Agoutir



Tarfaya

Passage à Tarfaya (ex Cap Juby) ou la piste, bien que protégée par des clayonnages doit être désensablée à chaque fois que des avions veulent se poser. Au sud, une épave échouée rouille lentement.



Tarfaya



Dunes près de La Ayoune



La Ayoune

Bientôt, nous arrivons à la Ayoune, oasis sur un oued qui disparaît sous les sables avant de rejoindre l'océan. **1H46 de vol**. Aérodrome militaire, pas de photos. Nous faisons le plein, mais le temps perdu à Essaouira ne nous laisse pas de marge de sécurité pour rejoindre Dakhla avant le coucher du soleil. Nuit à la Ayoune.

Jour 4 : Samedi 12 Mars La Ayoune - Dakhla



La Ayoune flamants roses

Au roulage, nous attendons pour laisser passer un Mirage F1 avant de rejoindre le point d'attente.
Après décollage, les barkhanes se détachent avec le soleil rasant et l'oued accueille des flamants roses.



La Ayoune



La Ayoune Barkhanes



La Ayoune Champ de dunes



Port de La Ayoune



Lamsid



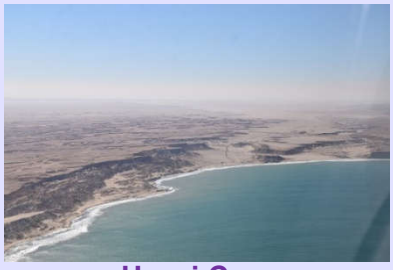
Boudjour

Directe sur Sidi Baba Ali ou la côte s'incurve. Nous passons avec Canarias qui assure l'info de vol jusqu'en Mauritanie, avec quelques demandes d'estimées.
La côte toujours rocheuse s'affaisse en gradins après Boudjour. Des villages sans noms sur les cartes, mais Hassi Craa, au débouché d'un oued asséché est un bon repère, bien que les maisons se confondent avec les rochers.



Aftissat

Les sebkhas ou sebjets, sont de plus en plus fréquents.



Hassi Craa

Au nord de Dakhla, des serres apparaissent, puis la Baie de Dakhla ou du Rio de Oro, avec ses nuances de couleurs. Tour de piste à gauche pour un posé face au nord, ce qui permet de survoler la ville avec un marché de quartier. **2H48 de vol** et seuls sur l'aéroport.





Sebkha sud de Hassi Craa



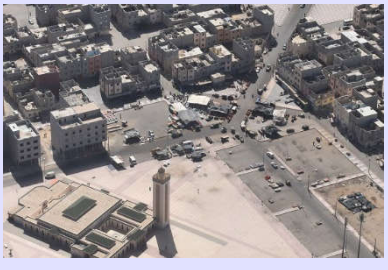
Serres N de Dakhla



Baie de Dakhla



Aéroport de Dakhla



Dakhla

Je dépose un plan de vol, et la police nous prend les passeports pour les tamponner, mais les contrôleurs me dissuadent de rejoindre la Mauritanie sans autorisation. Celle que j'ai est périmée, car bien qu'ayant demandé une plage de 3 semaines, elle ne m'a été accordé que pour 1 jour. Téléphone au Sénégal, puis à l'Aviation Civile Mauritanienne. Annulation des tampons sur les passeports. Apparemment, le contact mauritanien appelé depuis le Sénégal a du poids, car le soir, l'autorisation tombe.
Nuit à Dakhla, le lendemain promet d'être long.

Jour 5 : Dimanche 13 Mars, Dakhla – Dakar-Diass

Dakhla – Nouadhibou



Passeports tamponnés à nouveau et plan de vol déposé, nous décollons face au nord, en évitant quelques stratus bas, puis cap sur le Golfe de Cintra, premier point de report.

Dakhla



Côte au sud de Dakhla



Sebjet Amtal



Golfe de Cintra



Puntilla Negra



Baie de San Cipriano



Cabo Corbeiro



En approchant de Greguirat, point de passage de la frontière, les falaises sont rongées par l'océan en grottes ou en arches.

Voie ferrée de Zouerat

Greguirat

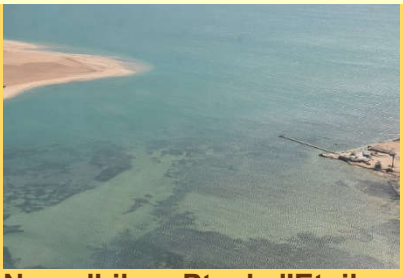


Le désert est une alternance de sable, de roche ou un mixte des 2.



Côte au nord de Greguirat





Nouadhibou Pte de l'Etoile



Nouadhibou Pte des Maures



Nouadhibou



Nouadhibou

L'arrivée à Nouadhibou permet de longer la baie du Lévrier, ses iles et ses hauts fonds. La finale face au nord, permet de survoler le port de pêche de Nouadhibou. **1h55 de vol**. Je téléphone au correspondant qui doit nous livrer de l'essence voiture, puis nous attendons avec un casse-croute léger.
Dépôt du plan de vol.
Nous attendons que la facture de la taxe sorte : le système est en panne. Le montant est équivalent à 0,50€, mais seuls les billets sont acceptés et pas de monnaie, donc 10€. L'essence arrive enfin dans des bidons et le transfert est fastidieux avec le petit entonnoir que j'ai apporté pour les compléments d'huile

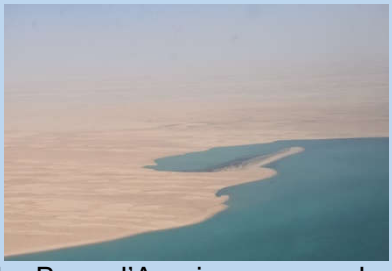
Le coût final de l'essence avec le service et le paiement des « autorisations » pour l'amener sur le parking, revient plus cher que celui de la 100LL.
Nous discutons brièvement avec le pilote d'un hélicoptère espagnol qui part en surveillance de la côte à la recherche de bateaux de migrants.

Nouadhibou- Nouakchott



Nouadhibou Baie du Lévrier

Après 2 H d'escale, nous décollons, puis cap à l'est pour rejoindre le point E, Pointe des Autruches. Direction le Banc d'Arguin à 3500 ft mini, pour passer au-dessus des zones protégées.



Pte des Autruches

Nouadhibou nous demande de faire le relai avec l'hélicoptère espagnol qui est au-dessus de l'océan à 1000Ft.



Le Banc d'Arguin, avec ses hauts fonds et ses iles est un des plus beaux passages du parcours. En sortie de CTR, Nouadhibou nous demande de contacter Canarias que nous ne captons pas ou Nouakchott que nous capterons qu'après la sortie du Banc d'Arguin, mais le moteur tourne bien…



Baie du Lévrier



Baie des Pélicans



Baie d'Arguin



Cap Tafarit



Iles Kiaone



Iles Kiaone



Banc d'Arguin



Banc d'Arguin



Banc d'Arguin Baie St Jean

Côté est, c'est des alternances de brun, de rouge et de jaune orangé avec des dunes.



Banc d'Arguin Dunes sur fond rocheux gris

Après avoir coupé dans les terres au niveau de Nouhamgar, nous retrouvons la côte qui nous emmène au point W1 de Nouakchott, dans l'axe de la piste 06 utilisée.

Dernier virage piste 06 de Nouakchott
Vent de sable se levant



El Mhaijrat



Tiouilit



Le dégagement se faisant à l'extrémité de la piste, survol à basse hauteur pour éviter de rouler trop longtemps. Direction le parking de l'aéroclub où quelques avions prennent le sable depuis longtemps, **2H 16 de vol.**
Pas de signe de vie. Le handling nous pose des quilles autour de l'avion et nous envoie un bus. Dépôt du plan de vol. Taxe à payer environ 0,5€+taxe ASECNA, même montant, pas de monnaie, alors 10€. Par contre le handling nous facture 345€ dont 100€ de bus. Je réussis à joindre le correspondant de l'aéroclub. Il nous attendait en fait dans une cabane en tôle sans indication. Plein fait à la 100LL depuis un bidon.

Nouakchott – Dakar-Diass



Nouakchott

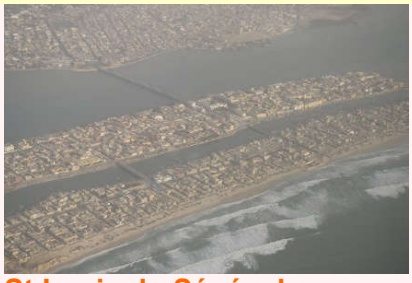
Nous sommes à l'extrémité de l'aéroport, donc le roulage est assez bref et nous repartons par le point W1 et la côte. Le vent de sable s'est levé un peu, mais la visibilité reste bonne. Des villages de pêcheurs sans noms et bientôt le delta du Sénégal avec ses rizières, ses bras abandonnés et ses marais.



Keur Macène Mauritanie
Delta du Sénégal



Diamer Mauritanie
Delta du Sénégal



St Louis du Sénégal



Le fleuve passe au sud du delta et traverse St Louis avant de se jeter dans l'océan, après l'avoir longé sur des kilomètres.

Embouchure du Sénégal





Nous sommes au Sénégal et la végétation réapparait avec des cultures et des villages plus nombreux. La lumière baisse.

Fas Boue



Lac Rose

La côte s'infléchit vers le SO au point NK de Diass. Le point N1 étant le Lac Rose. Après le point SW, nous rejoignons l'aéroport de Dakar-Diass, seuls dans le circuit, pour une finale au soleil couchant, face au nord, les feux de l'aéroport sont allumés.



Dernier virage Dakar-Diass

Là encore, la bretelle de dégagement étant assez loin, vol au ras de la piste avant de toucher les roues. L'avion est parqué au nord, loin de l'aérogare après **2H44 de vol**.
Le handling vient nous chercher en voiture et passage de la douane et de la police. Le téléphone ne fonctionne pas et un policier à l'extérieur nous propose d'utiliser le sien. Je lui réemprunterai et lui donne les 2000FCFA que j'avais. A son sourire, j'ai compris que les communications étaient largement payées (3€).

L'avion restera parqué 8 jours avant que la douane ne donne son feu vert pour un transfert vers Saly.

29 heures de vol en 5 jours. Expérience de vol fatigante, car l'avion étant peu performant, le temps de vol est rallongé, les escales et donc les problèmes sont multipliés. C'est malgré tout une expérience de vol exceptionnelle à titre individuel et sans le soutien logistique d'une organisation de rallye. Avoir quelqu'un au Sénégal qui peut résoudre les problèmes sur la Mauritanie et le Sénégal aura été extrêmement utile.