

# INDIA-YANKEE au MAROC

1/ L'aller : Fontenay ▶ Nîmes ▶ Castellon de la Plana ▶ Almería ▶ Tanger ▶ Fès ▶ Marrakech :

Malgré un Morvan, pays chaleureux s'il en est, avec une MTO exceptionnellement peu accueillante (...), India-Yankee était bien décidé à aller respirer le sable chaud du Maroc. C'est en cheminant à 1000 pieds sur L'A6 d'Auxerre à Chalon, que le beau temps est arrivé en ce premier samedi d'un voyage attendu depuis longtemps, et dont l'un des initiateurs était Michel ADLER.

Michel n'est peut-être pas connu de tous... il mérite que l'on s'y attarde : Un genre 'SAVIGNY' grand'gueule, toujours prêt à rendre service, à partager un moment, un pionnier de l'aviation de loisir, un défenseur des clubs, président et instructeur du club des métallurgistes de Persan, un mec très jeune et qui ne laisse pas indifférent malgré ses 70 printemps.

En ce premier jour, nous arriverons en descente sur Nîmes-Courbessac, depuis le FL75 autorisé depuis Lyon, où l'on est accueillis par le Sénateur SAVIGNY. L'avion des Métallos nous rejoint le dimanche et nous ne nous quitterons plus durant tout le voyage. C'est ensemble que nous décollons pour l'Espagne avec Castellon de la Plana comme destination. Le Golf du Lion rugit de plaisir à nous soulever et nous rabattre jusqu'aux Pyrénées ; le passage frontière effectué, le Lion se laisse dompter par les 180 chevaux du PA28.

Le cheminement VFR de Barcelone impose d'être rigoureux et nous bénéficions d'une MTO impeccable. Castellon nous tend les bras avec un joli petit terrain en dur le long de la mer. Aiguisés par la pratique de l'anglais depuis deux heures et dans une ultime tentative pour la journée, c'est avec surprise que l'on nous répond en français sur cette fréquence auto-info ! L'accueil est donc des plus sympa, et de suite l'on nous propose les meilleures adresses pour la logistique (...).

Nous avons un parcours tracé sur la carte avec des destinations définies qui étaient confirmées le jour même du départ par la MTO. Donc le soir, la discussion tournait autour du temps comme dans tous les pays du monde, comme pour tous les lilliputiens que nous sommes. Le mot de la fin était : «Alors, à quelle heure demain matin ?». Même si parfois cela peut paraître l'usine... il est nécessaire d'être tôt au terrain, l'anticipation est mère de sûreté, adage bien connu en l'air.

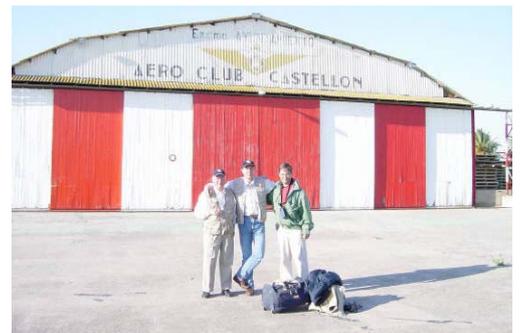
Le départ prévu de Castellon devait nous faire prendre de la hauteur en survolant les montagnes espagnoles en direction d'Almería, mais notre élan a vite été interrompu par un message de la FIR



L'équipage de Persan et Michel Adler



Finale sur Castellon



Le plaisir de l'amitié

de Barcelone qui nous demanda de poursuivre notre route au Sud mais par la côte, compte tenu d'une zone militaire active.

Bien lui en pris au contrôleur espagnol, car là nous avons découvert le potager de l'Europe durant plusieurs dizaines de nautiques : des serres de fruits et autres agrumes ont déroulé sous nos yeux, bordées par une mer d'un bleu de carte postale.

Almería s'est présentée à nous (enfin presque...) avec une toute petite piste... de 3000m, où un «Follow Me» nous a joué les poissons-pilotes sur un macadam brûlant jusqu' à l'arrêt des moteurs, euh... du moteur, on a tendance à s'y croire.



*Finale à Almería*



*Ne pas se perde ...*



*Ouf...*

Le plein M'sieur s'il vous plaît, le bureau de piste, la douane, une MTO, un plan de vol et c'est reparti pour Tanger.



*La séparation des continents*

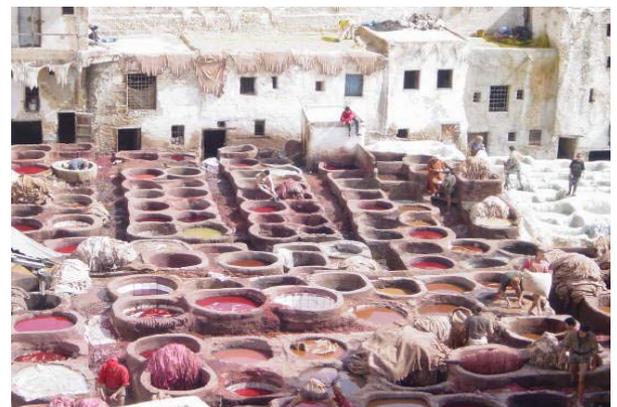
Il s'agit là de nouveau d'une navigation côtière ponctuée par la traversée de Gibraltar. Cela a été un moment émouvant du voyage avec la visualisation de la séparation des continents, une atmosphère particulière où l'on perçoit déjà la fin d'un monde et le début d'un autre.

La zone de Gibraltar est non autorisée et des points de reports sont obligatoires, comme en plus ils sont dans le PDV, il vaut mieux les respecter et nous avons privilégié la méthode à l'ancienne avec les VOR de Tanger et Jerez, plutôt que le GPS. Tanger est aussi une destination attendue, car de nouveau nous avons recours à notre langue maternelle et inconsciemment nos racines resurgissent.

Le plein M'sieur s'il vous plaît, le bureau de piste, la douane, une MTO, un plan de vol et c'est reparti pour Fès que nous atteindrons après 1h20 de VSV au FL50.

Alors là, une fois posés à Fès, au secours le dépaysement ; nous sommes partis de Fontenay depuis 3 jours et 10 heures de vol et là, la surprise de se retrouver au 18<sup>ème</sup> siècle, avec un taxi de 7 millions de kilomètres et des passants qui se déplacent assis sur des tombereaux tirés par des mules, et construits sur des essieux ou la prise de force tourne encore dans le vide.

On a pris des photos pour Brigitte Bardot et je peux vous dire qu'elle a du boulot.



*Les tanneries de Fès*

Comme je vous le disais en intro, Michel ADLER est un homme rayonnant ; il nous avait organisé le lendemain la visite de la Médina de Fès, et alors là, on a encore perdu 2 siècles (Ah franchement, les voyages ça rajeunit !) en côtoyant une population dont la gentillesse est inversement proportionnelle à sa misère matérielle.

Notre point le plus au sud est Marrakech, que nous atteindrons depuis Fès en 2h au Cap 210 et FL60, puis FL40 pour les bosses situées au pied de l'Atlas, dont les sommets sont couverts de neige. Une fameuse zone orageuse sur le sud nous empêchera d'atteindre Ouarzazate, et résistera pendant 2 jours. Nous sommes guidés dans la plaine de Marrakech par des éclairs qui nous annoncent une arrivée des plus royale... Le ciel est en feu et la piste allumée, avec un commandant d'aéroport qui claque la bottine en nous accueillant sur le Tarmac, lequel va se retrouver noyé (pas le commandant, le tarmac) sous dix centimètres d'eau dans deux heures. Il était temps !

«Je viens de la part du colonel Bourzine\*» dit-il, et «soyez les bienvenus au Maroc, à Marrakech, vous êtes chez vous».



*Un des nombreux jardins de Marrakech*



*Accueil pour le moins démonstratif ...*



*On y est allé !*

Encore un coup du Père Michel, qui a joué de son carnet privé pour trouver un contact par l'intermédiaire d'un contact qui lui avait donné le contact... enfin bref, la débrouille d'un vieux singe à qui on ne fait pas la grimace.

Notre accueil se poursuit par une réception dans le salon de l'aéroclub Royal du Maroc, mitoyen avec l'aéroport, en dégustant le thé entre amis, bien à l'abri d'un orage tropical. C'est du bonheur. Marrakech va devenir notre camp de base durant trois jours et à l'aide de véhicules de location, nous jouerons au touriste terrien par la découverte à l'est de la vallée de l'Ourika, très escarpée, dotée d'une nature verdoyante abritant de nombreuses cascades, et la ville côtière d'Essaouira typique avec son port (pas sa zone portuaire) et ses échafaudages maisons, ses remparts protégeant Médina et nombreuses Riïads.



*Essaouira, le port*



*Essaouira, ses fortifications*



*Il peut tout faire...*

Le temps ne nous permettra pas de descendre plus au Sud, l'Atlas nous donne là un signe..., en nous invitant à revenir. Il faut donc envisager de mettre Cap au Nord, déjà !

## 2/ Le retour : Marrakech ▶ Jerez ▶ Almeria ▶ Castellon de la Plana ▶ Nîmes-Fontenay :

Le briefing de retour s'est déroulé à l'Aéroclub Royal de Marrakech, dans une ambiance de travail digne des grands aviateurs ; le décor nous plonge dans un contexte particulier, des cartes mythiques pendues aux murs nous rappellent nos lectures sur les prémices de l'aviation orientales. Le Log de route nous fera sortir de Marrakech par l'Ouest pour un cap Nord avec des points de reports immanquables, comme aurait dit mon instructeur Yves BEAUMONT, que je remercie ici publiquement de m'avoir instruit et permis en conséquence, de pouvoir vivre une aventure remplie de liberté et de découverte.



A noter que ces points de reports aux noms barbares : Lemki, Tiflet, etc... sont d'autant plus visibles que l'on est haut, fonction de la MTO bien sûr ! Ces fameux repères (des lacs, des villages), dont on se demande si on va les trouver quand on est encore au sol, et bien ils arrivent naturellement sous nos yeux, confirmés par la montre, le cap et le flanquement choisi.

Quitter l'aéroclub pour rejoindre nos avions sur le tarmac de l'aéroport, nous replonge dans le monde moderne et ses contraintes ; nous sommes là au beau milieu de l'aviation commerciale avec ses flots de touristes et ses gros autobus de l'air. C'est entre deux communications radio de l'un d'eux que l'on demande la mise en route de notre PA28, à laquelle nous sommes autorisés. Notre destination est Jerez en Espagne, après une verticale, Kenitra et Tanger, prévue 2h30 après décollage.



*LEMKI, immanquable !*



*La côte vers MALAGA*



*Vertical ALICANTE*

La MTO est correcte au départ et nous survolons quelques bosses au FL50 jusqu'au travers de Rabat, pour reprendre un cheminement côtier jusqu'à Tanger, et tant mieux car cela devient Broken ou l'on est, et l'on pense que la mer va arranger tout cela en chauffant un peu la masse d'air... enfin presque, car verticale Tanger, devant pour Gibraltar c'est pas terrible, et après 5 minutes au même cap que sur la terre, les barbules sont devant nous, il faut prendre une décision...

La MTO nous donnait des indications volables, notre avion ami est devant nous (c'est l'équivalent de notre régent), il nous rend 5Kt sol et apparemment il est passé. Nous décidons de descendre en 360° en quittant 3000 pieds mer pour voir en dessous. Nous veillons à ce que notre déroutement, Tanger, reste toujours en vue derrière et à 1000 pieds l'on décide de remettre Cap sur la pointe du Maroc, pour attendre. Nous informons le contrôleur de notre retour, et sans difficulté après un survol de la ville par l'est, la piste est devant nous.

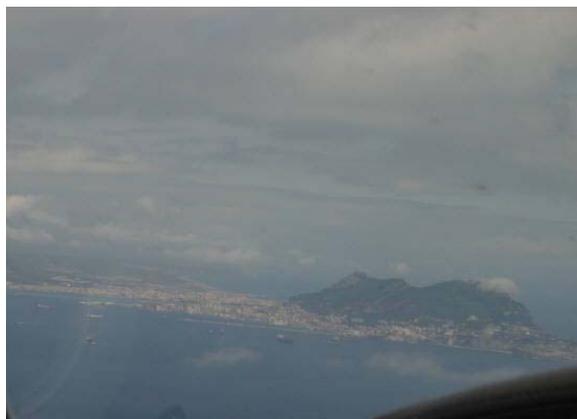
Le bureau de piste nous donnera la dernière, précédemment demandée en l'air mais non disponible, et après les formalités habituelles, c'est reparti pour une traversée maritime dans un ciel de traîne, en soirée, alors sans problème.

Quand on dit que le monde est petit, en l'air il l'est davantage, surtout quand à la radio un avion en traversée inverse nous interpelle : «C'est L' India-Yankee de Fontenay ?» en répondant par l'affirmative, on me demande de transmettre le bonjour à devinez qui ? à Jean-Claude Savigny, El Fondator (on est déjà en Espagne), qui écoute BACH à l'arrière. L'arrivée à Jerez est sans soucis, avec encore une petite piste de 3000m.

La MTO se dégrade en ce début de Week-end, et nos plans pour le Portugal vont évoluer au profit d'un retour par la côte Est Espagnole.

Qu'importe, repasser par Gibraltar est magique et nous sommes assurés de retrouver une côte avec une MTO accueillante qui nous offre un vol de velours à 4000 pieds mer.

Almeria sera notre destination, à l'aller nous avons simplement fueller, là nous y dormiront !



*Le rocher de Gibraltar, vu du Nord*

Nous rencontrerons sur le tarmac un pilote en mission mandaté par une grosse fortune de la pêche espagnole pour retrouver un bateau tout neuf, perdu en mer il y a 4 jours avec 3 hommes à bord. L'avion est un push-pull équipé de sonars, la méthode consiste à quadriller la mer à 50 pieds... sur le dernier trajet connu du bateau Murcia-Oran.

Le pilote est seul à bord avec un membre de la famille. Il me confie que c'est un boulot extrême, où il faut gérer à la fois le métier et les états d'âme de son co-pilote improvisé. Les recherches nationales espagnoles ayant été stoppées au bout de 2 jours, la mission de recherche dure depuis... à 600 € de l'heure !

Le lendemain nous reprendrons une route comparable à la descente, et via Castellon de la Plana, nous retrouverons avec un grand bonheur la voix pleine d'accent du contrôleur de Perpignan. Le Golf du Lion nous accueille bâché (c'est le reste des entrées maritimes poussées par une composante Sud-Ouest qui se dégradent sur le haut relief du centre de l'Espagne), et nous restons sur la couche car la dernière de Perpignan nous indique un Cavok sur Nîmes.



*C'était TOP !*



*Le passage de la frontière*



*ALMERIA Point d'attente, on laisse passer*

Le moment est arrivé de consommer la rupture avec nos amis de Persan, et c'est autour d'un plateau de fruits de mer, dans l'échoppe d'un ami à Jean-claude (on se demande où il n'a pas d'ami celui là), que l'on se félicite d'avoir vécu des instants aussi précieux.

Le lendemain, le retour s'effectue sous un Cavok super par la chaîne des puits et le massif central, avec un peu de maquette car la masse d'air est humide.

Le vent souffle drôlement du Sud, c'est en 1h30 que l'on est verticale Moulins au FL65, rapidement nous atteindrons la merveilleuse région du Morvan laissée sur notre droite, et là en descente 100ft/mn, le PA28 aura des ailes ! Il sent l'écurie le bougre, on est à 160 kT avant le contact de Seine Info, et Nangis nous attend en fumant sa bouffarde. Le Bréguet nous fait déjà signe :

«A Fontenay d'India-Yankee, en provenance de Marrakech, on rejoint la vent arrière 12».

Ceux qui ont déjà voyagé comprendront l'émotion vécue dans ces instants, et pour tous les autres, je vous souhaite de prononcer bientôt à votre tour le même message.

Alain, du Morvan

-----

### 3/ Comment s'y préparer :

Il est nécessaire d'anticiper minimum 2 mois à l'avance. Il est incontournable d'avoir les documents à jour, cartes Jeppesen 500.000 et 1.000.000ème, livres de fréquences radio et radio-navigation, fiches de terrains (les vendeurs sont très dispos pour vous conseiller en fonction de votre projet). A prévoir, un vernis d'anglais, avec deux couches en plus pour la spécificité de la phraséologie aéronautique. Parler doucement, épeler les codes OACI des terrains et autres balises, et non pas les noms propres (le contrôleur espagnol ne connaît pas plus Nîmes que le contrôleur français connaît Castellon ! Même au Maroc où l'on parle français, utiliser les codes OACI qui sont internationaux). Si un contrôleur ne vous répond pas, ne lui en voulez pas et n'insistez pas ; soit il vous entend et il a du boulot, et c'est lui qui vous rappellera, soit il ne vous entend pas (trop loin, mauvaise fréquence), alors réessayez dans 5 minutes, en étant toujours paisible.

En règle générale, on est toujours avec un code transpondeur (squawk), et sauf erreur ou info de trafic, le contrôleur ne vous interpellera pas simplement pour confirmer ce qu'il voit sur son radar (Position, altitude, route).

Faire les pleins dès l'arrivée. Vérifier le jour du départ si l'essence est toujours là. Identifier le bureau de piste dès l'arrivée. Savoir lire une MTO sans défaillance, et la commenter si nécessaire avec les locaux (ex : détroit de Gibraltar). Savoir rédiger un plan de vol (rien de compliqué).

Le recours au GPS est une sécurité, mais il n'a jamais été notre instrument exclusif de navigation. Bien sûr, saisir quelques Way-points rassure dans des zones nouvelles et méconnues, et permet surtout de confirmer les aiguilles. D'autant que les VOR et NBD ne sont pas placés par hasard... et nous n'avons pas rencontré d'équipement défaillant.

Nous avons le GPS de l'avion, et un portable qui n'est jamais sorti de sa housse.

Prévoir les May West, les cales pour l'avion, une bâche, des queues de cochon (en cas de doute sur la signification, renseigner vous...), des cordages, de l'huile au cas où... (en 30h, pas une seule goutte !), un peu d'outil... une lampe électrique de signalisation, une petite trousse à pharmacie. Bruno vous aidera dans toute cette logistique, comme il l'a fait pour nous, malgré un emploi du temps chargé. De même qu'il nous attendait pour notre retour, sa première question a été «Alors l'avion ? ». Nous n'avons rencontré aucun souci, preuve que les machines du club disposent d'un potentiel clinquant et sont entretenues avec soin.

Prévoir de l'argent liquide, surtout pour l'essence : la CB fonctionne à 50% (...). L'€uro est en tête, il est plus apprécié que le \$. Un Baladeur CD pour écouter BACH au dessus de la planète, mais uniquement en place arrière ! Dans un avion 4 places, partir à 3. c'est plus cool. Une bonne programmation de votre téléphone mobile (Demander à Jean-claude si nécessaire).

-----

#### 4/ Conclusion :

Le budget avion est inférieur à trente heures réparties sur trois pilotes : cela ne fait pas 10 heures par pilote ! soit 5 aller-retour Auxerre.

Les souvenirs aéronautiques et humains qui s'en dégagent sont sans comparaison.

L'aéronautique prend toute sa dimension dans le voyage. Nous avons eu autant de plaisir à préparer ce voyage qu'à le vivre, et une bonne préparation aéronautique combinée à une MTO volable autorise quiconque breveté d'envisager le projet.

En cas de doute, et cela a été mon cas, échanger avec un instructeur expérimenté sur votre projet, il vous mettra à niveau en quelques séances de VSV, de trafic en anglais, de lecture de la MTO, rédaction de PDV.

Enfin, la dynamique de groupe est une composante essentielle, et les amis par terre sont encore plus merveilleux en l'air.

De plus comme vous l'avez compris, nous avons fait une sorte de jumelage avec le Club de Persan-Beaumont, sachez que nous ne nous connaissions même pas tout l'équipage, et cela c'est toujours passé dans la bonne humeur.

*\*Le colonel Bourzine fait parti de la patrouille « La Marche Verte », l'équivalent de la Patrouille de France, pour le Maroc.*