

[Subscribe](#)[Past Issues](#)[Translate ▼](#)[RSS](#)[View this email in your browser](#)38^e EDITION - 17 SEPTEMBRE 2022 - 30 SEPTEMBRE 2022

Rallye Toulouse Saint-Louis

Sur les traces des pionniers de l'Aéropostale

Journal de Bord - J6

20.09.2022

Tarfaya (Cap Juby)
Laayoune
Dakhla (Villa Cisneros)

Navigation

Horaire décollage	10h40
Horaire atterrissage	11h30
Temps de vol	0h50
Distance parcourue	103 km

J5 – Tarfaya – Lâayoune – Dakhla

Levés avec le soleil ce matin, et même un peu avant pour les plus courageux, qui ont assisté à ce moment de sérénité que constitue le lever de l'astre au-dessus du sable du désert...

La nuit au bivouac fut particulière : sous des tentes aux parois faites de lourdes tentures de laine de mouton soutenues par des pieux de bois, qui nous protègent plutôt bien du vent et de l'humidité (quand elles sont jointives), mais pas du tout des ronflements des voisins !



Le décollage du matin est très particulier, en raison de la nature du terrain (piste bordée de sable impraticable pour les avions) : chaque avion remonte la piste en roulant entre deux lignes constituées des autres avions, rangés de chaque côté, puis fait demi-tour et décolle au milieu de cette haie d'honneur, soulevant des nuages de poussière et assourdissant les pilotes qui attendent leur tour ! Nous avons de la chance avec la météo, très favorable, qui nous accompagnera tout au long de la journée. Après le décollage, cap au 190°, direction Lâayoune. Les dunes se multiplient, toutes différentes : dunes de sable ondulantes, dunes en demi-lune centrées sur des élévations ou des rochers isolées, dunes d'accumulation le long des falaises aux vents dominants... Puis les dunes font à nouveau place à des terrains plus arides, en plateau surplombant les falaises côtières...





L'étape est courte : l'objectif est de remplir les réservoirs (pas de carburant à Tarfaya : la piste n'est ouverte que 2 ou 3 jours par an pour ce type de rallye), avant de repartir pour Dakhla, aux frontières du Sahara occidental...

Après l'escale refueling de Laayoune, (et quelques formalités administratives courantes), la navigation sur Dakhla est rapidement préparée, puis confirmée au briefing. Rien de compliqué, il suffit de suivre le trait de côte jusqu'à la péninsule sur du Maroc, spot de nombreux adeptes du wake.

Par contre, il faut respecter le plan de vol et passer par les points de report obligatoires et donner des estimées précises. Nous avons choisi de croiser à 1 500 pieds comme la plupart des pilotes pour profiter du vent arrière porteur.

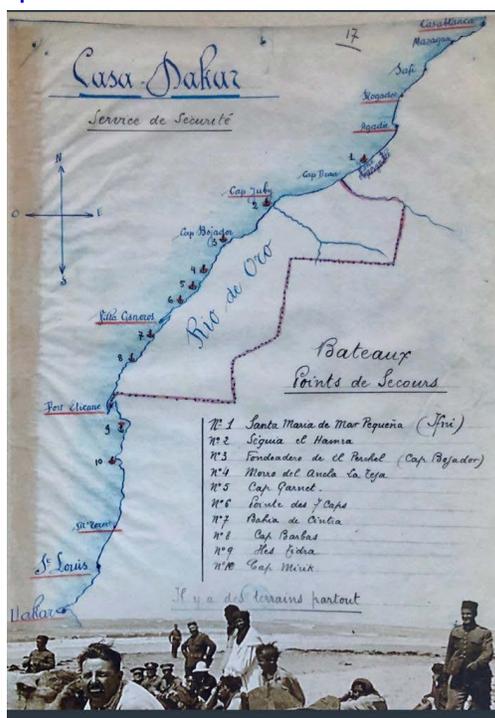
La côte défile, alternant paysages de désolation et de zones profondément désertiques, les falaises déchiquetées et les sables uniformes.



Pourtant, nous naviguons facilement, en sachant exactement où nous sommes, quel cap nous devons garder ou prendre pour être précisément au prochain point de report avec un horaire estimé à la seconde prêt. C'est dans ces moments-là que nous devons faire preuve de beaucoup d'humilité car si nous prenons les mêmes routes que les pionniers, tout est différent de nos jours : nous ne volons pas dans les mêmes conditions, qu'elles soient sécuritaires ou techniques.

Nos moteurs sont fiables et éprouvés, alors que ceux de Mermoz, Saint-Ex, Guillaumet et tant d'autres nécessitaient plusieurs heures de maintenance dès 5h de vol s'ils ne tombaient pas en panne plus tôt. Quand on vole en monomoteur, il est plus qu'important ce moteur. Aujourd'hui, il suffit d'en prendre soin en le surveillant du coin de l'œil toutes les 15mn. Eux, la panne fatale était non seulement fréquente, mais pouvait au mieux les livrer aux Maures, au pire leur donner la mort, et tout cela sans prévenir. De très nombreux pilotes ont perdu la vie tout au long de la ligne Toulouse – Saint Louis, les connaisseurs disent qu'il y a eu un mort tous les 100km.

Après cet aspect vital, la seconde différence (mais pas la dernière) concerne les moyens de navigation. Eux n'avait rien, juste un compas, une montre et beaucoup de courage. Les cartes étaient soit inexistantes, soit totalement imprécises. Daurat, l'architecte de la ligne, était très exigeant voire intraitable lors des recrutements et tout au long de la carrière des pilotes. Il disait même qu'ils devaient connaître « le moindre caillou du trajet », la moindre caractéristique topographique pour qu'ils soient dignes d'assurer le courrier... avec quelques chances de survie !



Aujourd'hui, nous volons avec toutes les informations qui viennent du ciel et non du sol, l'informatique et les GPS nous permettent non seulement de tout prévoir au sol avant de monter dans l'avion, mais aussi de naviguer avec une précision incroyable, même si on ne voit pas le sol.

Une grande différence, nous volons en sachant, et en sécurité. Eux,...



Arrivée à Dakhla, un grand aéroport, avec 25 kt (45 km/h) dans l'axe.

Avion parké, préparé pour la nuit, demain, Saint-Louis après 510 Nm (945km) de navigation avec les moyens de nos jours. L'équipage de Vichy Medic'Air fera de nouveau preuve d'humilité...



Villa Cisneros Histoire de l'Aéropostale

Laayoune n'était pas une des escales de l'Aéropostale.

Nous y faisons un arrêt appelé « escale technique » car nous ne pouvions pas nous ravitailler en carburant à Tarfaya - Cap Juby, la piste étant sommairement aménagée spécifiquement et pour les seuls besoins du rallye.

La ville avait été cependant créée à ces fins de ravitaillement.

En 1934, le lieutenant colonel espagnol Antonio de Oro (es) y installa un baraquement pour un détachement de police coloniale, sur la piste entre le cap Juby et Villa Cisneros, puis il fonda officiellement la ville en 1938, lorsqu'il se rendit compte que la nappe phréatique était prometteuse.

Plus tard, la bande transporteuse amenant le phosphate de Boukraa (le plus long tapis roulant du monde) se termine au port à Laâyoune-plage, où celui-ci est traité avant d'être envoyé par bateau.

Le groupe OCP, premier exportateur mondial de phosphate, en assure l'exploitation par sa filiale Phosboucraa.

Compte tenu de la situation politique, certains clients ont réduit (le géant norvégien du phosphate Yara) ou cessé (l'armateur norvégien Arnesen Shipbrokers) leurs achats de phosphates auprès de cette compagnie.

L'aéroport international Laâyoune-Hassan 1er la relie à l'aéroport international Mohammed-V de Casablanca, ainsi qu'aux aéroports d'autres villes marocaines et étrangères.

Dakhla devient l'une des étapes de la ligne mise en place par Pierre-Georges Latécoère, dans les années 1920 et

1930, entre Toulouse et Saint-Louis du Sénégal puis jusqu'en Amérique du Sud, pour acheminer le courrier. De nombreux pilotes de l'Aéropostale y firent escale, dont Jean Mermoz, Antoine de Saint-Exupéry ou encore Henri Guillaumet.

C'est lui qui, dit-on, murmura jadis à l'oreille de l'aviateur français Antoine de Saint-Exupéry, lors de l'une de ses escales ici pour l'Aéropostale, l'histoire d'une rose, d'un renard et du Petit Prince extraterrestre perdu dans le désert

Dans le nord-ouest de la ville, le phare d'Arcipèse, simple tourelle d'environ dix mètres flanquée d'un bâtiment de pierre, qui sauva un jour la vie de Saint-Exupéry, égaré aux commandes de son avion, est toujours là. Rongé par le sel et par le vent, il tombe doucement en ruine.

A proximité, une nouvelle tour rayée de noir et blanc toise le paysage du haut de ses cinquante mètres. A l'époque de «Saint-Ex», la cité n'était qu'un modeste point de ravitaillement fortifié. L'ancien petit aérodrome, désormais au cœur de la ville, existe toujours et reçoit la visite quotidienne de vols internationaux.





Benoît COMBE
Pierre DERVIEUX
Emmanuel SUDRE



Suivez en direct nos vols en tapant **N5007S** dans la barre de recherche

[Cliquez ici](#)



Copyright © 2022 Vichy Medic'Air, All rights reserved.