

# Rallye Toulouse - Saint-Louis

## Sur les traces d'un mythe

Du 20 septembre au 4 octobre s'est déroulée la 41<sup>e</sup> édition du rallye Toulouse - Saint-Louis du Sénégal retraçant la route de l'Aéropostale des années 1920. Mettre ses ailes dans celles des géants est à la portée de tout pilote un peu entraîné, grâce à une organisation hors pair et un véritable esprit de groupe. Pierre Duval raconte son voyage.

Texte : Pierre Duval. Photos : P. Duval. Air Aventures.DR

**P**ort-Etienne, Villa Cisneros, Cap Juby... Certains noms font rêver sans même que l'on réalise exactement ce qu'ils sont. Depuis un siècle, ces lieux sont gravés au fronton du temple de l'aventure. Aventure aéronautique en l'occurrence, alors même que ceux qui les ont fait connaître avaient seulement l'impression de faire leur travail. Nouadhibou, Dakhla, Tarfaya, vous trouverez ces noms plus facilement sur la carte de la côte de l'Afrique de l'Ouest.

Accueil par la musique locale à Cap Juby.



Visualiser le parcours du RTSL 2025 en scannant ce QR code.



Ce sont les mêmes lieux, pas les mêmes rêves. Celui qui les a mis en valeur est l'un des écrivains les plus connus au monde, ne serait-ce que pour un seul livre : *Le Petit Prince*. Traduit en 600 langues et dialectes, vendu à plus de 200 millions d'exemplaires, cet ouvrage rédigé sous les étoiles du Sud marocain se compare... à la Bible en termes de diffusion. Mais ce n'est pas *Le Petit Prince* qui justifie la quête qui anime les participants à un long pèlerinage le long des côtes méditerranéennes et atlantiques, ce sont les héros d'un autre livre du même auteur, Antoine de Saint-Exupéry : *Courrier Sud*.

Voici un siècle, le 1<sup>er</sup> juin 1925, la première liaison postale Casablanca - Dakar faisait la une de tous les journaux. La Ligne, et sa « mystique », existait depuis 1919, lancée par un industriel avisé, Pierre-Georges Latécoère, et gérée par un directeur d'exploitation devenu célèbre pour son exigence et sa rigueur, Didier Daurat. « *Le courrier doit passer!* » ; certes, mais jusqu'où ? Pendant six ans, Toulouse, où le courrier parisien arrivait par wagons postaux, fut relié à Casablanca via les côtes espagnoles. Mais le but était plus lointain. L'Amérique du Sud justifiait à l'époque tous les rêves, et le courrier devait y parvenir plus rapidement que par bateaux. La seule traversée envisageable était alors entre Dakar au Sénégal, et Natal au Brésil. Encore fallait-il atteindre régulièrement Dakar, alors que 2 760 km de côtes, pour la majeure partie bordée de territoires hostiles, séparaient encore la capitale économique du Maroc et la capitale de l'Afrique-Occidentale française.

C'est tout le génie du diplomate de l'équipe de Pierre-Georges Latécoère, Beppo de Massimi, d'avoir pu obtenir la mise en place initiale de bases d'accueil et de réparation à Barcelone, Alicante et Malaga en Espagne, mais aussi les ouvertures de Cap Juby et Villa Cisneros dans le territoire du Rio de Oro, là où Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry et autre Reine se sont fait un nom.

C'est cette réalité qu'il faut survoler dans des machines datées (des Breguet XIV de bombardement et de reconnaissance, donnés par l'armée en 1919) à la fiabilité limitée, que l'on décide de faire voler par paires afin que l'un puisse venir en secours de l'autre au sol quand une panne survient.

C'est dans ces pas qu'Air Aventures met les siens depuis 1983 et la création de l'association, organisant pour la 41<sup>e</sup> fois cette année un rallye aéronautique menant de Toulouse à Saint-Louis du Sénégal, guidant une vingtaine d'appareils sur les principales étapes du courrier, et Dakar. Et c'est à l'occasion du centenaire de l'ouverture de cette portion de la Ligne que Denis et moi rejoignons une équipe de pilotes dont certains ont déjà participé à... 17 éditions du rallye !

### Un équipage

Passer 35 heures à deux dans un avion sur quinze jours, plus une vie en commun le reste de la journée implique de partir avec une personne de confiance. Denis est un ami de plus de dix ans, pilote militaire chevronné, membre de l'aéroclub de Champagne et

passionné d'aviation et de technologies. Nous partageons le goût du rêve aéronautique, de la priorité à la sécurité, d'une organisation efficace, des contacts humains et des beaux paysages. Il ne connaît pas encore le TB-30, ayant fait sa formation sur Fouga Magister, mais la prise en main est rapide – deux vols avant de partir. Comme d'habitude, ce n'est pas l'avion qui s'apprend, mais l'interface homme/machine, c'est-à-dire les EFIS et les nombreux systèmes (P/A, TCAD, FLARM, boîtier de mélange avec COM intégrée) que j'ai installés. Je n'avais pas réalisé le nombre de sonorités d'alarme différentes que je connais par cœur et qu'il me faut expliquer. Notre raison pour faire ce rallye, au-delà de son parcours mythique ? Nous prenons tous les deux officiellement notre retraite cette année. Il fallait bien fêter ça.

### Un avion

C'est l'avion le plus inattendu du rallye. L'Epsilon n'a pas été conçu pour les voyages au long cours. Ses réservoirs limités au total de 200 litres avec un moteur de 300 hp semblent lui donner les pattes trop courtes pour affronter des étapes de 300 à 500 NM par temps chaud et sans terrains de dégivrement.

Photo du haut : nord de Tan-Tan, non loin du fleuve du Dra. Photo du bas : campement près de la piste à Cap Juby.

Une réplique de Breguet XIV vient assister au départ.



Le TB-30 au large des côtes mauritaniennes, sous Nouadhibou.





Denis et Pierre posent devant les Land Rover de Tan-Tan qui rejoindront le ksar (ville fortifiée) dans la soirée.

Ses 14 m<sup>2</sup> de surface alaire chargés à 140 kg chacun n'en font pas un voilier incomparable et la piste de Tarfaya fait 700 m de cailloux que son hélice placée basse risque de ne pas apprécier. Il fut parfait ! Une visibilité exceptionnelle dans ces paysages magnifiques, la capacité de rejoindre tout appareil du rallye pour une séance photo, une fiabilité parfaite malgré des températures de fonctionnement hors-norme (essayez de faire 27 minutes d'attente par 36 °C à Nouakchott avant de décoller...), la possibilité de s'amuser entre les nuages quand la ligne droite n'est qu'une option, le confort de sièges baquets et l'ergonomie d'un monoplace militaire moderne, il n'a finalement pas consommé davantage au kilomètre parcouru que les autres concurrents (à part le motoplanneur engagé et le diesel) sur l'ensemble du rallye en tournant 80 % du temps à 60 % de la puissance à très basse altitude. 55 litres/heure pour une vitesse moyenne de l'ordre de 155/160 kt à basse altitude par temps chaud sont parfaitement honorables. Son meilleur parcours ? Saint-Louis - Dakhla sur 470 NM, en 3 h 15 pour 150 litres à 144 kt, soit 46 l/h avec un vent arrière moyen de 5 à 7 kt, et plus d'une heure de réserve à l'arrivée. Seule la place pour les bagages est un handicap quand on amène un outillage assez complet et quelques pièces ; il faut apprendre à faire compact et vivre sur peu de vêtements... et se remettre à la lessive.

Embouchure de la rivière d'Oued Ksob, au sud d'Essaouri.



Halle de pêche, près du village de Tarouma à une bonne dizaine de kilomètres au sud d'El Marsa.

Une prévision météo fiable et un suivi minutieux du vol sont des nécessités quand on joue avec ces chiffres, car les vents et températures impactent fortement les performances et les détournements sont rares, ou inexistant si le temps se couvre à l'arrivée. Le calcul du point de non-retour prend une certaine importance... Et ça tombe bien, le rallye est suivi quotidiennement par Denis Capdegelle, un ancien de Météo-France que les lecteurs d'Info-Pilote connaissent bien.

**Une organisation et une logistique**

La météo n'est qu'un aspect d'une organisation assez incroyable qui fait tourner depuis 41 éditions cet événement mythique. Les neuf membres de l'équipe actuelle, tous bénévoles, nous accompagnent dans trois avions. L'un (TB-20) part avant tout le monde pour préparer l'arrivée, et notamment l'avitaillement en carburant. Un autre part le dernier (C182), car il transporte un mécanicien et son outillage qui attend que tous les appareils du rallye aient décollé. Enfin, un DR400/160 hp transporte les gestionnaires et communicants qui savent dénouer les inévitables problèmes d'étape. Les mois de préparation défilent rapidement, même si les contacts sont connus : il faut souvent tout refaire, car les fournisseurs changent ou les administrations additionnent règlements et contraintes, parfois au dernier moment (comme le visa mauritanien finalement demandé la semaine précédant le départ alors qu'il est accordé à l'arrivée depuis quarante ans...).

La principale prise de tête est le carburant, livré en

fûts de 200 l sur la plupart des plateformes. Mais à 4 ou 5 € le litre, la mesure approximative des quantités et certaines pratiques locales intéressantes rendent assez nerveux quant à ce qui est mis dans les réservoirs. Heureusement, la qualité est assurée par le plombage des fûts. On peut dire que l'équipe est parfaitement au point sur cet aspect, ainsi que sur l'hôtellerie et les transports. Quel bonheur après une journée bien remplie de se laisser mener vers un site toujours sympa – ceci ne concerne pas Nouakchott où la soirée à l'ambassade de France rattrapait bien l'hôtel le plus pourri du voyage.

Grand point d'intérêt quotidien, un historien de la Ligne, Jean-Claude Nivet, fait une demi-heure

d'intervention tous les soirs pour revenir sur les hommes et les machines qui ont tracé cette route magnifique. On aimerait que le film retraçant cette histoire, présenté lors d'une veillée dans un fort marocain, soit diffusé dès la soirée inaugurale dans le musée de l'Envol des pionniers de l'ancien aéroport de Montaudran, afin de replacer toutes ces interventions dans un contexte global.

**Une ambiance**

Le rallye est une cohorte humaine d'une cinquantaine de personnes qui se déplace tous les jours, unie par une passion commune. On peut évidemment y rencontrer tous types de profils, ce qui en fait l'intérêt. La diversité



Photo de gauche : pose devant le Musée Saint-Exupéry de Tarfaya.

Photo de droite : campement de Cap Juby by night.

**L'équipe d'organisation**

Le père Jean-Jacques Gally a dirigé l'évènement pendant vingt ans. Le fils, Antoine, reprend le flambeau. Daniel Vacher, bien connu à la FFA, est le directeur des vols ; il est accompagné de son futur successeur, Philippe Maitre, pilote d'Airbus Beluga. Thierry Sentous gère la communication de l'évènement, tandis que Catherine Dartois, bien connue dans le milieu des avions amateurs et de collection, assure les finances et la logistique. Ismaël Esposito est le mécanicien du rallye depuis... des lustres, alors qu'Océane Desclos, dite « le couteau suisse », dénoue les situations les plus complexes en comptant seulement deux années de participation. Ces bénévoles passent une année à organiser le Toulouse - Saint-Louis en septembre et le Toulouse - Tarfaya en mai. Quelle santé !



De g. à dr., debout : Patrick, Ismaël, Daniel, Antoine, Jean-Jacques, Philippe, Catherine. Accroupis : Océane et Jean-Claude.



Grue à vapeur à Saint-Louis du Sénégal, sur le quai Roume, témoin du passé colonial.

est reine en termes de provenance, d'expérience, de génération et de volonté de partager. Nous ne fûmes pas déçus. Que de belles rencontres, parfois rapides autour de la bière du soir, parfois plus longues et répétées au cours de dîners ou de briefings où chacun partage ses anecdotes et expériences. De l'ancien pilote de ligne au patron de PME, du professeur à l'artisan, de l'ancien

militaire à l'ingénieur d'essais, de l'instructeur au jeune pilote, de l'expert au béotien passager, tous unis par l'attrait de l'aventure et la beauté des paysages, dans un rallye dirigé par un médecin, assisté par une infirmière «couteau suisse», dont les directeurs de vol viennent d'Airbus et de la DGA...

### Des étapes

Evidemment, l'idée est de reprendre le trajet mythique de la Ligne... tout en composant avec les contraintes du XXI<sup>e</sup> siècle. Ainsi, le contrôle espagnol, à l'accent anglais assez particulier, apprécie moyennement les avions VFR, surtout en groupe, et a tendance à multiplier les zigzags de points de report maritimes en points d'entrée terrestres autour d'approches surpeuplées par les charters, à des altitudes que certains



Mauritanie, non loin du Parc national du Banc d'Arguin



Embouchure du fleuve Sénégal, au nord de Saint-Louis



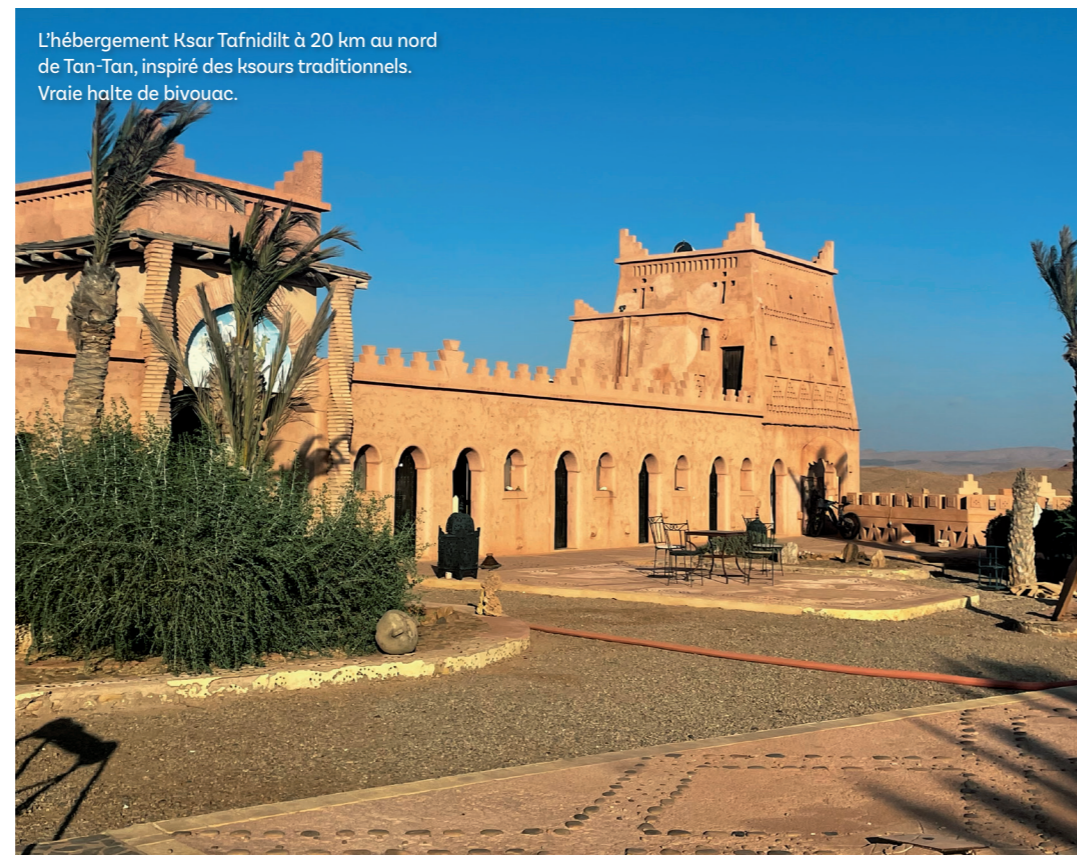
Briefing de Ouarzazate, sur l'aile d'un Robin.



Village de Lompoul au Sénégal, avec sa grande muraille verte plantée pour ralentir l'érosion côtière.



Non loin de Boudjour. On discerne des éoliennes.



L'hébergement Ksar Tafnidilt à 20 km au nord de Tan-Tan, inspiré des ksours traditionnels. Vraie halte de bivouac.



Centre-ouest du Maroc, au sud de Guelmim.

trouvent inconfortables (700 à 1000 ft en mer). Le Maroc, pays fantastique pour les pilotes VFR, dont l'accueil sur chaque plateforme est un régal, exige de respecter des points de passage bien identifiés sur les plans de vol, mais est vite dépassé par le nombre d'appareils quand il s'agit de gérer des estimés horaires. Je ne parlerai pas du contrôle mauritanien, dont la température d'huile de mon moteur dans le rouge (ainsi que les 6 culasses!) se rappelle encore. Quand on veut contrôler inutilement les ETA sur 20 et 100 NM des 10 appareils déjà partis en oubliant au sol ceux dont on a autorisé la mise en route...

Le superbe accueil sénégalais à Dakar et Saint-Louis nous montre combien les liens entre la France et ce pays restent chaleureux. Un équipage du rallye coopère en termes médicaux avec l'équipe d'un hôpital depuis des années dans le domaine ophtalmique, et c'est plus de 70 tonnes de matériel qui ont été livrées depuis l'origine, avec le séjour ponctuel de plusieurs chirurgiens pour assister les services locaux.

Des paysages somptueux sur la plupart des étapes, côtiers ou montagneux, garantissent la saturation de la mémoire de votre appareil photo. Et les hébergements font rêver : de l'Hôtel de La Poste, havre originel de la Ligne à Saint-Louis, aux tentes du campement en bord de piste de Tarfaya, du luxueux 5 étoiles dakarais au fortin niché à une heure de 4x4 de Tan-Tan, du palace de bord de mer de Dakhla (station ventée pour amateur de windsurf en plein développement) à l'hôtel sur le port de Mac Mahon à Minorque, la surprise est toujours là après une journée parfois épuisante sous le soleil.

La suite? On ne rêve que d'une chose : y retourner! ●

### Pour qui? Pour combien? Les avions du rallye

L'organisation du rallye demande qu'il y ait au minimum deux pilotes par avion, dont l'un doit au moins avoir plus de 250 h de vol et l'un au moins doit avoir le FCL055. Le rallye se déroule entièrement en VFR de jour avec un plan de vol pour chaque vol. Compte tenu de la proximité de la plupart des terrains avec l'océan et/ou le désert, brume et sable en suspension peuvent être fréquemment présents, réduisant fortement la visibilité alors que les terrains de dégagement peuvent être éloignés. Une expérience du VSV pour l'un des pilotes et/ou un PA simple est donc potentiellement utile. Notre édition fut quasi parfaite en termes météorologiques, ce n'est pas toujours le cas. La seule piste courte et non asphaltée est celle de Tarfaya, ouverte à l'occasion du passage du rallye. Elle semble se dégrader quelque peu, et les petits cailloux sont de plus en plus présents. Une mise des gaz progressive est donc recommandée... mais elle fait 700 m. Ce rallye est un projet club parfait par son intérêt et l'expérience qu'il apporte. Les avions participants sont très variés.

Le nombre d'heures de vol Toulouse/Toulouse (approximé) va de 32 h (le TB-30) à 49 h (le C172), plus 4 à 6 heures de roulage, attente et test sur les 19 segments du parcours. Le moto-planeur Fournier RF10 (85 hp) est hors classement, avec 66 heures au total, mais la plupart des avions se tiennent en HdV et consommation : du DR400/160 (39 h/1500 l), au DR400/180 (36 h/1675 l), du TB-20 (37 h/1800 l), au PA-28/235 (37 h/2 250 l), du C172, (55 h/1500 l), au C182 (38 h/2 100 l), un TB-10 (40 h/1850 l), un Mooney (37 h/1850 l), un P68 (bimoteur 36 h/3 200 l mais 4 à bord). La palme revient toutefois à un DA40 diesel avec 37 h et 950 l de Jet A-1 disponible partout, et peu cher, et l'ULM WT9 (39 h/650 l). Ce sont les moins coûteux de la caravane et pas les moins rapides. Avec un coût de 2 000 € par avion et 2 600 € par personne (et 125 € d'inscription à l'association), un équipage de deux personnes dépense environ 14 000 €, plus la location de l'avion, coque nue, pour 45 h, tout compris, en 160/180 hp. Ce sont 10 000 € par personne bien employés à raison de 20/25 h chacun...