



Carnet de Route

Equipage Vichy Medic'Air

Rallye Toulouse – Saint-Louis du Sénégal 2022
17 – 30 septembre 2022

Mission humanitaire « Combattre le glaucome »

Rédaction & photographies
Benoît Combe – Pierre Dervieux – Emmanuel Sudre





38^e EDITION - 17 SEPTEMBRE 2022 - 30 SEPTEMBRE 2022

RallyeToulouseSaint-Louis

Sur les traces des pionniers de l'Aéropostale

Journal de Bord J-30 – 17/08/2022

Notre action Notre mission

Benoît COMBE - Pierre DERVIEUX - Emmanuel SUDRE

Bonjour,

L'équipage Vichy Medic'Air composé de Benoît COMBE, Pierre DERVIEUX et Emmanuel SUDRE, participera du 17 au 30 septembre au Rallye aérien Toulouse-Saint-Louis du Sénégal sur près de 10000km, en 15 jours et 13 étapes.

Nous mènerons dans le même temps via Vichy Medic'Air une opération "Combattre le glaucome" au profit de l'hôpital de Saint-Louis. En raison de la Covid-19, les 2 éditions précédentes ont été annulées, mais maintenant, nous sommes prêts au départ.

Après cette longue préparation, 2700 milles nautiques (5 000 km) sont devant nous avant de rallier Saint-Louis. Comme convenu lors de nos échanges, nous vous proposons de vous adresser quotidiennement dès le 16 septembre prochain sous ce format notre Journal de Bord pour vivre cette aventure à nos côtés. Il comprendra les aspects techniques de nos vols et une évocation de l'histoire de l'Aéropostale liée à nos escales.

Depuis fin 2019, nous travaillons sur ce beau projet : participer au Rallye aérien Toulouse Saint-Louis du Sénégal. Participer à ce rallye sur les traces des pionniers de l'Aéropostale n'est pas notre unique objectif. Nous nous sommes donné une mission : récolter, acheminer et faire acheminer puis délivrer des matériels et des dispositifs médicaux ophtalmologiques à l'hôpital de Saint-Louis dans le cadre de l'opération « Combattre le glaucome ».

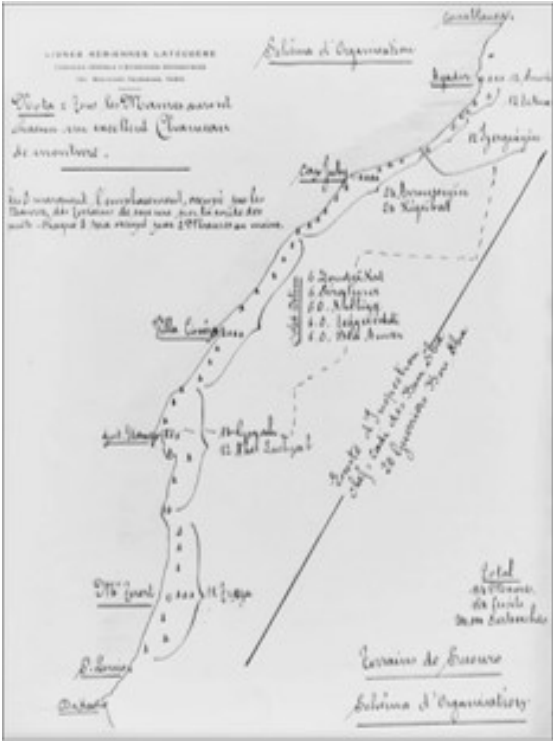
Grâce au formidable travail d'Emmanuel Sudre, et aux supports de nombreux industriels, l'association humanitaire Vichy Medic'Air (vichymedicair.org) que nous avons créée dès l'origine de notre projet aérien a pu récolter de nombreux équipements pour dépister et traiter les patients atteints de cette pathologie qui représente un réel problème de santé publique au Sénégal.

L'essentiel du matériel, dont un laser diode et un laser SLT, a été acheminé en 2021 puis en avril dernier car notre avion n'offre pas le volume et la charge utile nécessaires. Nous compléterons la livraison des matériels nécessaires à l'hôpital par le transport à bord de notre avion d'un échographe, un tonomètre et plusieurs doses de collyres dont des anesthésiques locaux.

Grâce aux donateurs Vichy Medic'Air, nous avons pu couvrir 80% de notre budget qui a été significativement révisé à la hausse en raison de l'augmentation du prix du carburant au cours des derniers mois.

A bientôt tout au long des lignes de l'Aéropostale sur les traces des pionniers.

La genèse de ce projet humanitaire est liée à la volonté commune de poursuivre, dans l'esprit de ce fameux trajet de l'Aéropostale, un travail de rapprochement des territoires et des hommes.





38^e EDITION - 17 SEPTEMBRE 2022 - 30 SEPTEMBRE 2022
RallyeToulouseSaint-Louis
Sur les traces des pionniers de l'Aéropostale

Journal de Bord J1

Vendredi 16.09.22

Vichy - Toulouse

Horaire décollage	09h12
Horaire atterrissage	10h40
Temps de vol	1h28
Distance parcourue	350 km

Levés plus tôt que nécessaire ce matin, aidés par le stress du départ ! La première tâche de la journée : vérifier la météo qui n'est pas idéale entre Vichy et Toulouse ! Il y a pas mal de nuages vers 5000 à 6000 pieds, et nous devons donc prévoir de voler haut, au-dessus de la couche et en surveillant en permanence les trouées qui nous permettraient de rejoindre rapidement le sol en cas de problème.

Heureusement, nous disposons d'instruments performants et d'un contact radio fiable avec les tours de contrôle qui nous assurent un suivi sécurisant !



Nous choisissons une route légèrement à l'ouest de notre objectif pour éviter les reliefs du Massif Central, et nous trouvons rapidement à une altitude de 8500 pieds (un peu moins de 3 km), bénéficiant du magnifique spectacle des rayons rasants du soleil sur les flocons blancs des nuages. La météo finit par nous sourire, les nuages se fragmentent 15 min avant Toulouse, et malgré une nappe nuageuse assez basse, l'approche puis l'atterrissage se font dans de bonnes conditions. Une fois posés, avec la perception de nos paquetages auprès de l'organisation du Rallye (sacs, rations pour les jours où nous n'aurons pas d'autre solution de restauration...), Elie vient nous véhiculer jusqu'à la clinique de l'Union (Saint Jean, 31), où le Dr Pascale BERNARD, Mme MONFREUX et Mr DERBIAS nous remettent 3 colis de précieux collyres et autres matériels chirurgicaux ophtalmologiques que nous convoierons jusqu'à Saint-Louis, et dont une partie servira à des interventions chirurgicales sur place dès vendredi prochain.



Il nous faut alors réétudier la répartition du chargement dans l'avion afin d'équilibrer au mieux les charges, avant de pouvoir enfin souffler !



Demain, ce sera le départ avec, selon la météo, soit le passage des Pyrénées, soit un survol maritime et côtier, tout doit donc être bien calé !

Toulouse

Histoire de l'Aéropostale

« L'aérien pour relier les Hommes »
telle était l'idée de Pierre-Georges Latécoère,
fondateur des Lignes Aériennes Latécoère qui
deviendront Aéropostale.

Tout a commencé ici, à Toulouse.

L'Aéropostale aura permis à des pilotes courageux de devenir des mythes de l'aviation française.

Cette aventure va se révéler comme la plus grande de l'aéronautique française, avec ses joies et ses drames, son extension et sa chute brutale.

Son projet : transporter le courrier par avion à travers trois continents, de Toulouse à Dakar, puis jusqu'à Santiago du Chili.

Le pari à l'époque est de taille : les avions sont peu performants, des pays sont encore réticents au passage de La Ligne et le développement du projet nécessite des moyens humains et financiers importants. Le 25 décembre 1918, Latécoère se lance, avec le capitaine René Cornemont comme pilote, dans un vol d'essai au départ de Montaudran. Malgré les aléas climatiques, ils franchissent les Pyrénées avec un Salmson 2 A2, ouvrant le passage de Toulouse à Barcelone.

La création des Lignes aériennes Latécoère (LAL) en 1919 est un aboutissement et la première liaison relie Toulouse à Rabat.

Pour asseoir son entreprise, le « maître » de Toulouse doit recruter, rassembler, motiver. En Didier Daurat, pilote de reconnaissance puis de chasse, compagnon de guerre de Beppo de Massimi, il trouve l'indispensable chef d'exploitation, le « patron ». Cette histoire initiée par une entreprise française est devenue une histoire universelle. Les Lignes Aériennes Latécoère (LAL), puis Aéropostale, survoleront trois continents, avant de devenir Air France en 1933.

Cette année-là, le premier avion d'Aéropostale pour Barcelone part chaque matin à 6 heures. Il est rejoint en Espagne par l'avion de Marseille, puis poursuit vers Casablanca, où il arrive à 15h50 après des escales supplémentaires à Alicante, Tanger et Rabat.



Journal de Bord J2

Samedi 17.09.22

Toulouse - Alicante

Horaire décollage	09h50
Horaire atterrissage	12h45
Temps de vol	2h55
Distance parcourue	655 km

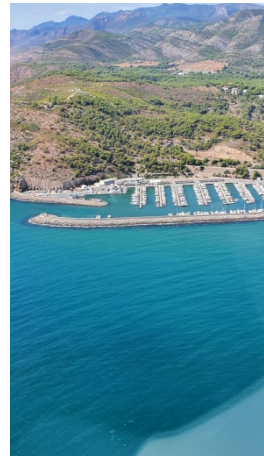
Aujourd'hui, première étape du rallye qui nous mène vers le sud à Alicante. Après la belle réception d'hier soir, nous étions impatients de mettre les gaz... La météo annoncée au briefing technique quotidien était favorable à une route directe via les Pyrénées, ce qui était notre secret espoir : voler haut et en ligne droite ...



Départ en 7^{ème} position, nous voilà en vol quittant Toulouse, terre des pionniers. Départ standard par l'est dans la zone contrôlée de Toulouse, puis, après un palier à 2000 pieds vers le sud-est, virage à droite au cap 210 pour monter au niveau 105 (10 500 pieds, - 3 150 m) face à la barrière sud de la France. Les nuages attendus jusqu'à 2 800 m étaient là, le soleil au-dessus, notre destination en face. Une fois en croisière, avion réglé équilibré et stabilisé, la vitesse augmente et les sommets déroulent sous nos ailes. Le contrôleur ibérique devait connaître nos intentions, droit devant. Il nous a surveillé sur son radar du coin de l'œil finalement sans nous déranger.

La Méditerranée se découvre sous l'aile gauche au sud de Reus avant la première épreuve du raid : noter les coordonnées géographiques d'une photo donnée juste avant la mise en route à Toulouse dont il fallait préciser la localisation exacte.

Après les couleurs verdoyantes du sud des Pyrénées, puis les ocres du nord de la péninsule, le bleu de la Belle à 300m, sous le soleil. Notre guide, toujours aussi discret, nous autorise à croiser au large de Valence avant de rejoindre Bénidorm, point d'entrée de l'aérodrome d'Alicante-Muxamiel. Après moins de 3h de vol et quelques rafales en finale pour la piste 12, nous avons effectué cette étape de « mise en jambe » dans de très bonnes conditions. Notre équipage fonctionne, le travail est bien réparti, notre avion vole bien.



Repos à l'hôtel, rechargement des batteries de la multitude de nos appareils, mais bien entendu, nous ferons un premier point météo ce soir afin d'anticiper nos choix de routes pour demain vers le Maroc, escale à Tétouan puis Casablanca, destination finale de notre vol intercontinental.

Même si « haut et droit » est notre idéal avant le sud marocain, beaucoup d'éléments peuvent nous contraindre à faire des choix différents.

Alicante

Histoire de l'Aéropostale

Campo del Tiro Nacional : Ce fut le premier aérodrome d'Alicante. En janvier 1919, Beppo de Massimi se mit d'accord avec les autorités locales pour obtenir le droit d'utiliser un terrain mitoyen du champ de tir.

Ce terrain proche de la ville sera nettoyé, nivelé et aménagé pour son utilisation aéronautique. Ses dimensions étaient de 600x200 mètres. ligne Toulouse-Alicante avec pour équipage : Paul JUNQUET / Pierre-Georges LATECOERE, et Henri LEMAITRE / Beppo DE MASSIMI.

En 1923 installation d'émetteurs radios, il fut utilisé jusqu'en 1927 et son activité transférée à El Altet.

El Altet : Situé sur la commune d'ELCHE, aménagé avec hangars et ateliers, pourvu de deux pistes perpendiculaires dont une de 1000 mètres et l'autre de 800 mètres cet aérodrome était plus adapté aux nouveaux avions utilisés par l'Aéropostale. La ligne Toulouse Casablanca exploitera Alicante jusqu'en 1939 d'abord pour l'Aéropostale, puis à partir de 1933 sous les couleurs d'Air France.

Puerto : 1924, les « Lignes Aériennes Latécoère » obtiennent l'autorisation d'utiliser les eaux du port d'Alicante comme hydrobase pour établir un lien régulier entre Alicante et Oran sur hydravions Lioré et Olivier LeO H-13. En 1934 Air France décide d'assurer la liaison Alicante-Oran par avion, mettant un terme à l'activité de l'hydrobase d'Alicante





38^e EDITION - 17 SEPTEMBRE 2022 - 30 SEPTEMBRE 2022

RallyeToulouseSaint-Louis

Sur les traces des pionniers de l'Aéropostale

Journal de Bord J3

Dimanche 18.09.22

Alicante – Tétouan - Casablanca

Horaire départ	10h26
Horaire arrivée	16h16
Temps de vol	4h20
Distance parcourue	938 km

Longue journée : la météo du matin est défavorable, avec de fortes averses qui clouent les avions au sol en début de matinée. Le départ s'avère donc bien plus compliqué qu'espéré. Après cet épisode pluvieux, alors que l'avion éclairateur chargé de repérer quelques dizaines de nautiques (1 nautique = 1,852km) en avant pour nous assurer de la météo doit partir, il est victime d'une panne de pompe à essence qui empêche tout démarrage ! Il faut alors réorganiser la prise en charge des passagers et du fret, et leur répartition dans les autres avions, déjà bien chargés, les briefings se succèdent et ce n'est qu'à 12h22 locale que nous décollons.



Heureusement, après quelques minutes de vol, nous retrouvons un grand soleil et notre navigation intercontinentale peut débuter. Après un cheminement à 2000 pieds pour contourner la CTR d'Alicante, nous longeons tout le sud de l'Espagne et tout se passe relativement sans encombre. Nous subissons quand même quelques turbulences sévères liées à la proximité du relief, il faut tenir fermement le manche, mais ça ne dure pas !



Nous décidons quand même de monter un peu pour plus de sécurité pour la traversée maritime et le contrôle fait preuve d'une gentillesse remarquable pour beaucoup d'entre nous :

« Alicante from November Five Zero Zero Seven Sierra, requesting flight level 65 »
« ...of course, climbing FL65 ».

Nous poursuivons jusqu'à Gibraltar, puis traversée vers le Maroc. L'arrivée sur Tétouan à 14h52 se fait à nouveau sous les nuages et les averses, mais ces intempéries ne nous empêchent pas de « refaire du carburant » (à la pompe à main, branchée sur un fut lui-même transporté sur un chariot !) avant de repartir sur Casablanca Tit Melil, notre destination finale, que nous atteignons à 19h05 H française (18h05 locale).

Nous avons franchi une mer, changé de continent et de fuseau horaire, et la douceur à la descente de l'avion puis l'architecture de la « Maison blanche » (Casa blanca) viennent introduire le dépaysement que nous n'avions jusqu'alors pas vraiment ressenti... Yassir nous attend à notre hôtel : collègue d'Emmanuel, il nous dépanne de quelques courses nécessaires à la poursuite de notre périple et de notre mission, un grand merci à lui !

La journée se clôture par un dîner roboratif au « Petit Poucet », restaurant historique de l'Aéropostale aux murs tapissés de courriers et esquisses de Saint-Exupéry, mais la fatigue se fait vite sentir et nous pousse à regagner sans trop tarder notre lit !



Casablanca

Histoire de l'Aéropostale

Pierre-Georges Latécoère est un homme pressé, il pense déjà à l'Amérique du Sud. Mais d'abord, il lui faut traverser le Maroc, la Mauritanie et le Sénégal. Et c'est auprès du général Lyautey, résident général du protectorat français au Maroc, qu'il va trouver du soutien. Celui-ci voit dans le projet de Latécoère, l'avenir de l'aviation commerciale. L'ouverture de la Ligne en direction de l'Afrique est fixée au 1er septembre 1919.

Didier Daurat et Jean Dombray aux commandes d'un Breguet 14 s'envolent alors en direction des côtes marocaines. Le lendemain, ils atterrissent à Rabat et remettent le sac de courrier aux autorités locales. Pierre-Georges Latécoère n'aurait jamais pu mener à bien son projet sans Didier Daurat, ancien pilote de guerre et véritable meneur d'hommes. Quand il rejoint Latécoère, il a 25 ans. D'abord chef d'aéropostale à Malaga où il met en place un atelier de relais, Daurat devient rapidement directeur d'exploitation en charge du recrutement des pilotes. Aux équipes, il répétait sans cesse: "Partir et arriver à l'heure », « il faut que le courrier passe ».

L'aéroport civil de Casa-Anfa a été construit dans les années 1910. Outre les hangars militaires et les ateliers de maintenance, les installations de l'aéroport se sont enrichies de trois hangars civils dont un aux dimensions impressionnantes, qui sera transformé plus tard en véritable hall d'aéroport.

L'aéroport constitue un point-relai majeur pour la ligne de l'Aéropostale reliant Paris et l'Europe à la côte ouest de l'Afrique et à l'Amérique Latine.

La compagnie Latécoère, qui couvre désormais l'axe Toulouse-Saint Louis (Sénégal), transporte des centaines de milliers de courriers et permet même à des privilégiés de voyager à bord. C'est à ce moment que le camp devient peu à peu une véritable aérogare et prend le nom d'aérodrome d'Anfa.



Entre 1919 et 1933, l'aérodrome d'Anfa est une étape importante dans l'acheminement du courrier de l'Europe vers l'Afrique et, plus tard, jusqu'en Amérique Latine. Quelques aviateurs pionniers s'y sont arrêtés, notamment Jean Mermoz, Antoine de Saint-Exupéry, Henri Guillaumet ou encore Paul Vachet.



Cet aérodrome n'existe plus maintenant, nous nous sommes posés à Casa Tit Mellil juste à l'est de la ville.





38^e EDITION - 17 SEPTEMBRE 2022 - 30 SEPTEMBRE 2022

RallyeToulouseSaint-Louis

Sur les traces des pionniers de l'Aéropostale

Journal de Bord J4

Lundi 19.09.22

Casablanca - Agadir

Horaire décollage	10h50
Horaire atterrissage	12h51
Temps de vol	02h01
Distance parcourue	481 km

Arrivés hier soir à Casablanca, le dépaysement n'est pas encore perceptible dans cette ville internationale. Ce matin, le protocole est bien rodé pour tous les équipages : lever pour être au PDJ à l'heure, puis départ du bus à 7h30 pour l'aéroport, briefing et attente du top mise en route au pied de l'avion.

Programme du jour : vol sur Agadir avec plusieurs épreuves du rallye dont un passage à la verticale de l'aéroport d'Essaouira pour un exercice de trigonométrie visuelle réputé difficile.

Décollage en 2nd position sous une chaleur devenant bien présente, Casablanca s'offre à nous sous l'aile gauche au cours d'un départ vers l'océan pour s'espacer de 5 km au large. A la fin du virage à gauche, la grande mosquée Hassan II surplombe cette vaste agglomération accueillante. Sortie standard de la zone terminale de Casablanca, puis prise de cap au sud en accélérant en palier.

La navigation est relativement simple, suivre le trait côtier en respectant des passages contraints à des points précis permettant au contrôle aérien de nous suivre et de maintenir les espacements entre les 27 avions de la flotte. A ce propos, les datas des radars marocains ne permettent visiblement pas d'enregistrer nos trajectoires sur FlightRadar : il est donc difficile de nous suivre en live, nous en sommes désolés.

Descente vers le sud à 2000 pieds sous pilote automatique dans un air stable, les ocres se clarifient au fur et à mesure de la diminution des latitudes. Le littoral est dans un premier temps parsemé d'usines et autres ports marchands, puis la végétation commence à se clairsemer tout en laissant les arganiers occuper les vastes étendues.



Le passage au-dessus de l'aéroport d'Essaouira n'a pas permis d'admirer Mogador, l'épreuve du jour imposait une trajectoire divergente. Partie remise car nous y ferons escale au retour, nous demanderons au contrôle aérien le survol de la plage pour admirer les fortifications Vauban.

Nous voici donc à Agadir, aux portes du sud, proche du désert tant désiré. Demain, nous volerons vers le sud aux confins du Sahara, Cap Juby nous attend, nous attendons depuis si longtemps de poser nos roues sur la piste historique des pionniers.



Agadir

Histoire de l'Aéropostale

L'aérodrome d'Agadir a été une étape sur la route de l'Aéropostale entre Casablanca et Cap Juby.

Avec Agadir, débute la traversée du Sahara et notamment le survol du Rio de Oro, alors colonie espagnole (à hauteur des Iles Canaries), avec deux postes célèbres Cap Juby et Villa Cisneros. La traversée est horrible, la chaleur (45 degrés, une fournaise), les moteurs chauffent ; des brumes sur la côte où, cependant, un atterrissage est relativement facile sur les plages.

L'ennemi principal : les Maures, population nomade de guerriers pillards qui tirent sur les avions, font prisonniers des pilotes accidentés, demandent d'énormes rançons.

Il faut lire le récit de sa captivité par Marcel Reine, prisonnier pendant 3 mois dans le désert ; plusieurs pilotes sont tués ; on organise alors le transport par couple de deux appareils ; en cas de panne, le second emporte le pilote et le courrier, l'avion étant abandonné.

La route aérienne vers Agadir permet de survoler les forteresses portugaises des anciens comptoirs commerciaux de ElJadida (Mazagan), ou d'Essaouira (Mogador), retrouvant presque intacts les décors que traversaient les pionniers...





38^e EDITION - 17 SEPTEMBRE 2022 - 30 SEPTEMBRE 2022

RallyeToulouseSaint-Louis

Sur les traces des pionniers de l'Aéropostale

Journal de Bord J5

Mardi 20.09.22

Agadir – Tarfaya (Cap Juby)

Horaire décollage	12h54
Horaire atterrissage	14h44
Temps de vol	1h50mn
Distance parcourue	444 km

Aujourd'hui, nous réalisons l'étape mythique du Rallye avec une arrivée à Tarfaya, (ex Cap Juby).

La journée débute à l'Aéroclub Royal d'Agadir El Massira où le briefing a lieu. Accueil amical et sympathique avec thé et pâtisseries marocaines obligeant. Les instructions données par le Directeur des vols, Daniel Vacher, imposent la prudence à l'arrivée : le terrain est court et les obstacles en finale nombreux.

Nous aurons des antennes sur la ville dans l'axe de piste, un talus en travers du seuil de piste à éviter absolument, et les avions du rallye parkés en fin de piste. Approche stabilisée impérative et atterrissage avant le premier tiers de la piste : sinon, remise de gaz obligatoire ! Pour beaucoup de pilotes, c'est une mission de haut vol.

En plus de notre passager clandestin au départ de Toulouse (en la personne du Petit Prince), nous avons dû nous délester de tout notre chargement car exceptionnellement nous accueillons Fabien, reporter France 2, pour cette navigation. Nous décollons de l'aéroport international d'Agadir à 12h54 locale sur une piste de plus de 3000 m, donc plutôt sans contrainte particulière, puis le contrôle impose l'évitement d'une zone d'exercice de tir en prenant un cap au sud, avant de rejoindre le premier point de report RILAT, début du transit côtier vers Tarfaya.

Le cheminement est simple, nous suivons le trait de côte en passant travers Tiznit. Nous avons prévu un rendez-vous en vol avec un autre avion, le DR 400 F-GUYA piloté par notre nouvel ami Niels et son épouse Nathalie, pour quelques prises de vue avec en fond le paysage typique du sud marocain.



Niels a emporté notre sac postal contenant l'échographe pour l'hôpital de Saint Louis, il n'est pas peu fier de ce service (postal). Les paysages sont magnifiques, la visibilité est exceptionnelle, pas un nuage (ou presque).

Arrivés vers Tan-Tan, le désert est presque là avec des étendues à perte de vue et des couleurs jaune pâle. De temps en temps, ces espaces arides sont fendus par un oued, avec plus ou moins d'eau, qui arrive de l'intérieur des terres. Cap Juby se dessine au loin et l'émotion se sent dans le cockpit. L'intégration sur ce petit terrain éphémère se fait par une verticale à 1000 pieds, puis contournement de la ville par l'ouest sur l'océan, et.....finale 03. Concentration maximum, check-list, 2 crans de volet pour atterrissage court, évitement des antennes par une baïonnette, on vise le talus, et on pose court. Le sable est là tout autour de cette piste faite de concrétion de coquillages, de cailloux et de sable.

Comme on dit dans le jargon de pilote : posé - pas cassé. Ça y est nous l'avons fait. Rapidement on parque l'avion sur le bas-côté et on aide les autres à se ranger également, car aujourd'hui les atterrissages s'enchaînent à une vitesse élevée. Nous prenons aussi le temps de se congratuler afin de vivre ce moment entre copains. D'autres, habitués du rallye, tirent de l'avion un apéro gersoïse et partagent leur bonheur d'être sur ce lieu chargé d'histoire, qui représente en quelques sortes le Saint Jacques de Compostelle de tout aviateur.

Nous filons au bivouac poser nos bagages car nous avons une mission spéciale de courrier postal à accomplir. Il nous faut rejoindre le Musée Saint-Exupéry au village où se trouve le bureau de poste, dans lequel nous pourrions déposer notre sac postal contenant quelques lettres de remerciement pour nos partenaires et nos donateurs qui ont soutenu notre projet humanitaire que nous allons mener à l'Hôpital de Saint Louis du Sénégal.

La journée se termine par un moment de détente au bord de l'océan pour fouler l'eau ou se baigner, et nous n'oublions pas de contempler le magnifique coucher de soleil pour tenter d'observer le rayon vert. S'en suit une conférence sur la ligne Aéro postale et les pionniers, puis un dîner marocain sous tente berbère. La soirée se termine par un feu de camp, puis les équipages rejoignent leur tente pour une nuit bien méritée.



Cap Juby

Histoire de l'Aéropostale

Pour son sens du dialogue et ses qualités d'ouverture, Antoine de Saint-Exupéry est nommé en 1927 chef d'aéropostale à Cap Juby, alors sous administration espagnole. Il est nommé par Didier Daurat, l'exigeant chef d'exploitation de la ligne, qui ne cesse de marteler que « le courrier doit passer » malgré les pannes, les conditions de vol très difficiles et les risques d'enlèvement. Celui qui est entré chez Latécoère un an auparavant va avoir pour mission d'améliorer les relations de sa compagnie avec les dissidents maures d'une part, les Espagnols d'autre part, mais aussi de négocier la libération des pilotes retenus en otages.

C'est là, entre le désert et l'océan, qu'il va se découvrir une passion pour le Sahara et qu'il va écrire *Courrier Sud*. C'est également ici, dans une forteresse rudimentaire faite de hauts murs blancs, qu'il esquissera les contours de son *Petit Prince*. « J'ai toujours aimé le désert. On s'assoit sur une dune de sable. On ne voit rien. On n'entend rien, annonce son jeune héros après être descendu de l'astéroïde B 612. Et cependant quelque chose rayonne en silence. Ce qui embellit le silence, c'est qu'il cache un puits quelque part... »

Le chef d'aéropostale scrute le ciel en attendant les avions pendant la journée. La nuit, à la lueur d'une lampe à pétrole, il écrit. « Quelle vie de moine je mène ! Dans le coin le plus perdu de toute l'Afrique, en plein Sahara espagnol. Un fort sur la plage, notre baraque qui s'y adosse et plus rien pendant des centaines et des centaines de kilomètres.

Pour tuer le temps, il fume beaucoup et apprivoise notamment un « adorable » fennec, ce petit mammifère des déserts connu pour être le plus petit membre de la famille des renards. Il va s'y attacher. Dans *Le Petit Prince*, c'est le renard qui va prononcer l'une des plus belles citations de son œuvre : « On ne voit bien qu'avec le cœur. L'essentiel est invisible pour les yeux. » Sur cette terre désolée, Saint-Exupéry va nouer un lien très fort avec la nature.

On est en contact avec le vent, avec les étoiles, avec la nuit, avec le sable, avec la mer, écrit-il dans *Terre des hommes*. On attend l'aube comme le jardinier attend le printemps... Je ne regrette rien. Tout de même, je l'ai respiré le vent de la mer. »



Avant d'arriver, des dunes à perte de vue, le Sahara immense.

Les pilotes pionniers, livrés à l'infini de l'horizon, à cet espace inconnu et mystérieux, devaient se sentir bien seuls...

La piste d'atterrissage est courte, 700 mètres, tout en sable. Deux antennes de communication dans l'axe de la piste obligent à s'aligner en finale au dernier moment.

C'est le rêve de tout pilote de se poser à Cap Juby, comme son Everest de pilote car c'est le chemin de Compostelle des aviateurs français.

Dans les années 20, il n'y avait à Cap Juby que le fort espagnol, la maison des pilotes, celle des mécaniciens et un hangar pour les avions. Joseph Kessel décrit la désolation de Cap Juby: "Le fort, un minuscule carré blanc cerné par les dunes et l'eau". Aujourd'hui il ne reste que quelques murs décrépis et des baraquements rongés par le sable et l'air marin.

Avant d'arriver, des dunes à perte de vue, le Sahara immense.

Les pilotes pionniers, livrés à l'infini de l'horizon, à cet espace inconnu et mystérieux, devaient se sentir bien seuls...





38^e EDITION - 17 SEPTEMBRE 2022 - 30 SEPTEMBRE 2022

RallyeToulouseSaint-Louis

Sur les traces des pionniers de l'Aéropostale

Journal de Bord J6

Mercredi 21.09.22

Tarfaya – Laâyoune - Dakhla (Villa Cisneros)

Horaire départ	09h43
Horaire atterrissage	15h08
Temps de vol	2h55
Distance parcourue	690 km

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 Laâyoune. 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 Laâyoune, (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 sud 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 15 mn. 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.

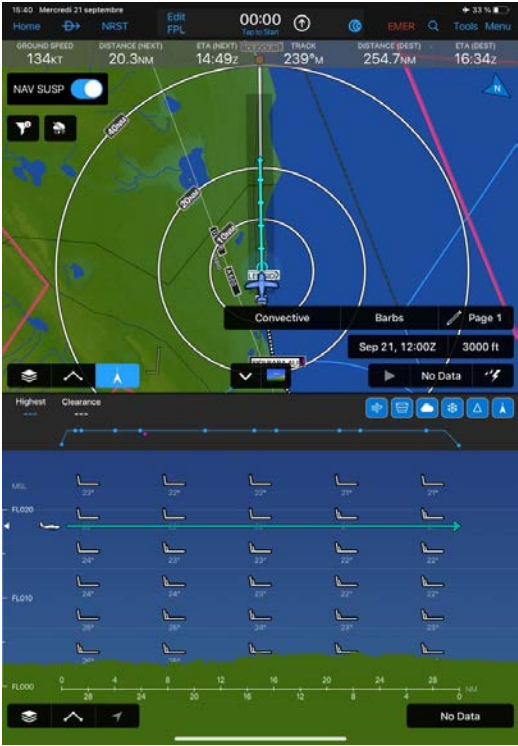
Eux n'avait rien, juste un compas, une montre et beaucoup de courage. Les cartes étaient soit inexistantes, soit totalement imprécises. Daurat, l'architecte de la ligne, était très exigeant voire intraitable lors des recrutements et tout au long de la carrière des pilotes.

Il disait même qu'ils devaient connaître « le moindre caillou du trajet, la moindre caractéristique topographique du trajet » 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,...



Dakhla

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.



Journal de Bord J7

Jeudi 22.09.22

Dakhla – Nouadhibou – Saint-Louis

Horaire départ	09h19
Horaire arrivée	17h11
Temps de vol	4h30
Distance parcourue	980 km

La nuit a été reposante dans nos bungalows face à l'océan, en prime nous avons été bercés par le vent et le bruit des rouleaux toute la nuit. Lever 6h30, petit déjeuner à 7h00, il fait encore nuit. Nous quittons l'hôtel aux premières lueurs du jour avec un panier repas pour la journée, l'étape est la plus longue du rallye, il ne s'agit pas de trainer en route.

Arrivée en minibus à l'aéroport international de Dakhla, puis le pick-up rempli de bagages suit dans les 5 minutes et nous pouvons passer le contrôle avec un peu d'attente. Tous rejoignent les avions sur le tarmac pour charger les bagages et faire la visite pré-vol. S'en suit le traditionnel briefing avec détails de la navigation, points de report obligatoires, rappel des fréquences radio et surtout point météo ! Deux événements majeurs nous imposent la plus grande prudence : sur la première branche, la visibilité est bonne au départ et se dégrade nettement vers Nouadhibou avec de la brume et sable en suspension. Seul élément favorable, le vent sera dans notre dos. Sur la deuxième branche, on a vu mieux comme météo car le front intertropical remonte de Dakar et arrive sur Saint-Louis avec des risques d'averses et de plafond bas. La prudence s'impose sur tout le parcours.

Première branche : DAKHLA (GMMH) –
NOUAHIBOU (GQPP)

Décollage à 9h19 de l'aéroport international, la visibilité est bonne, et rapidement il nous faut identifier le point de l'épreuve du jour. Il s'agit d'un repérage d'une photo pour laquelle nous devons donner les coordonnées GPS. Sachant notre classement actuel (2 /23), nous ne devons pas échouer. Il s'agit d'un petit village de pêcheurs typique, bordé par une plage concave avec des barques échouées sur celle-ci.



Nous finissons par l'identifier sur le parcours vers Nouadhibou. Nous volons à 1500 pieds QNH un bonne partie de la branche, il fait rapidement chaud avec le soleil qui monte, les paysages sont toujours aussi arides, et la visibilité se réduit. L'air est saturé en humidité, et chargé de sable. On ouvre l'œil, car nous sommes quand même 25 avions à voler, en espacement de 2 minutes. Nous atterrissons à 10 :54 à Nouadhibou, soulagés.

Deuxième branche : NOUAHIBOU (GQPP) – SAINT-LOUIS (GOSS)

La météo après notre atterrissage continue de se dégrader : d'abord quelques averses qui ne nous inquiètent pas (nous profitons de la pause pour grignoter, déposer le plan de vol pour l'étape à venir, régler les formalités administratives et refueler), mais rapidement la pluie devient continue, la visibilité passe en-dessous des 3000 mètres rendant tout départ impossible et clouant les avions au sol, sans grande possibilité d'anticiper l'évolution de la situation... Les heures passent et nous commençons sérieusement à envisager de ne pas pouvoir redécoller ce jour...

Ce serait évidemment très préjudiciable pour notre mission, nous mettant dans l'impossibilité d'assurer l'intervention de demain à l'hôpital de Saint-Louis, alors que 28 patients sont déjà prévus... Il existe bien un plan B, qui contraindrait Emmanuel à rester à Saint-Louis un ou deux jours de plus, avant de nous rejoindre par vol commercial au nord du Maroc voire en Espagne, ce qu'on aimerait bien sûr éviter...

Nous alternons les faux espoirs, prêts dans l'avion, et les périodes de repos dans l'aérogare où nous sommes bien seuls...

Enfin, le responsable des vols nous appelle : on a la clearance pour y aller ! L'avion éclairé s'élance avec 4000 mètres de visibilité (à peine plus loin que le bout de piste), en « VFR spécial » (le VFR - visual fly rules ou vol à vue s'oppose à l'IFR - Instrument fly rules, le vol aux instruments sans visibilité, le VFR spécial est un mix pour les conditions dégradées). Quelques minutes plus tard, il nous confirme à la radio que « ça s'éclaircit » ! Et c'est parti pour le départ échelonné des avions ! Take-off 14h24 !

Effectivement, à peine décollé de cette bande de sable entre océan et lagune où s'insère Nouadhibou, la couche semble moins dense. En montant graduellement, le ciel s'éclaircit et nous finissons par évoluer entre soleil et nuages, une météo pas parfaite mais largement suffisante pour voler en toute sécurité.



Sur cette étape, nous sommes autorisés par le contrôle à « couper » la baie du sud Mauritanien, pour rallier plus rapidement le nord du Sénégal, nous effectuons donc un long vol maritime qui nous force à enfiler nos gilets de sauvetage (en cas d'amerrissage forcé) : cela ajouté à la chaleur qui revient avec le soleil, et nous nous sentons vite comme dans un sauna, voire un hammam car l'air est lourd et humide ! Les quelques aérations dont nous disposons donnent bien peu de confort, à vrai dire nous les utilisons souvent comme « frigo » (le mot est généreux) pour faire descendre en température les tablettes numériques qui nous aident dans notre navigation...

En avançant, nous rencontrons quelques « grains » isolés que nous contournons, et nous voyons de magnifiques cumulonimbus bourgeonner : c'est la saison des pluies et nous sommes juste au nord du FIT (front inter tropical, cette limite de forte turbulence que les pilotes de ligne cherchent à contourner, et qui selon la météo est plus ou moins proche de l'équateur)...

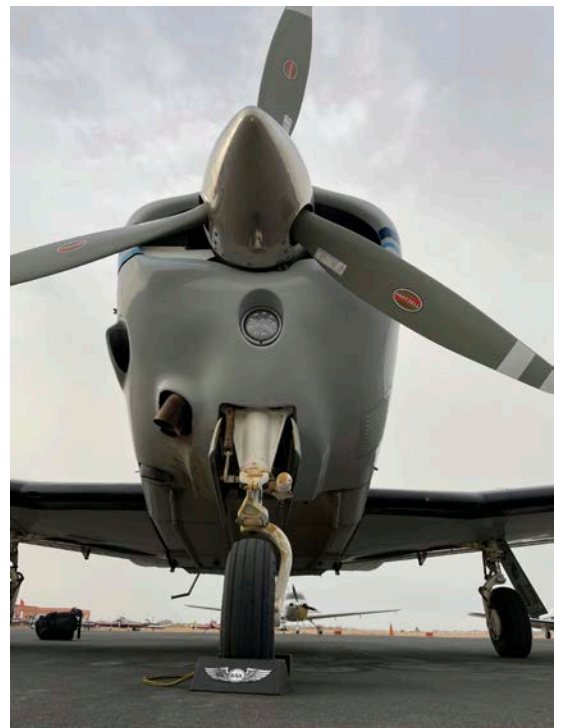
Heureusement, nous y échapperons en parvenant à contourner tous ces obstacles !

En approchant du Sénégal après ce long vol au-dessus des flots, nous en croyons à peine nos yeux : alors que nous avons survolé le désert beige, ocre... ce matin encore, nous voilà dans des zones verdoyantes où des marais sont traversés d'une multitude de bras du fleuve Sénégal, un paysage totalement différent, des climats radicalement opposés !

A l'approche du terrain, la concentration est maximale, la fatigue nous incite à redoubler de prudence. Le terrain, officiellement inauguré après réfection le 14 juillet dernier par le président de la République, n'est toujours pas ouvert à la CAP (circulation aérienne publique), mais nous disposons d'une dérogation pour nous poser. En quelques sortes, nous sommes les pionniers de cette nouvelle piste !!!

Atterrissage à 17h08 en piste 18, après une longue finale confortable. La pluie arrivant, nous bâchons et protégeons en hâte l'avion, et allons à la rencontre d'Haddy Tall, chirurgien ORL en charge des relations internationales de l'hôpital qui est venu nous accueillir !

Nous sommes ravis, lui et nous, de nous rencontrer enfin !



Nouadhibou (Port-Etienne)

Histoire de l'Aéropostale

Au loin se profile la piste de l'aérodrome de Nouadhibou, anciennement Port-Etienne à l'époque de l'Aéropostale.

Aujourd'hui, c'est la capitale économique de la Mauritanie. Les eaux poissonneuses ont attiré, après les Européens, les Japonais et les Chinois, ces derniers étant la communauté étrangère la plus importante à Nouadhibou.

Au pied de l'aérodrome, une hélice de Laté 25 fait figure de monument. Une plaque commémorative nous renseigne :

« Le 2 juin 1925, les pilotes Georges Drouain et Émile Lécivain et le mécanicien Jean Lavadalie à bord de deux Breguet XIV des lignes aériennes Latécoère font escale à Nouadhibou (ex Port-Etienne) inaugurant ainsi la première liaison commerciale aérienne Casablanca-Dakar ».

Cette année-là, la Ligne compte 108 pilotes et 250 mécaniciens pour livrer le courrier. Quelques mois plus tôt, elle a acheminé 3 millions de lettres entre la France et l'Afrique.

Cent ans plus tard, en Mauritanie, les souvenirs du passage des équipages des lignes aériennes Latécoère et du courrier ont été balayés par le sable.*



Saint-Louis

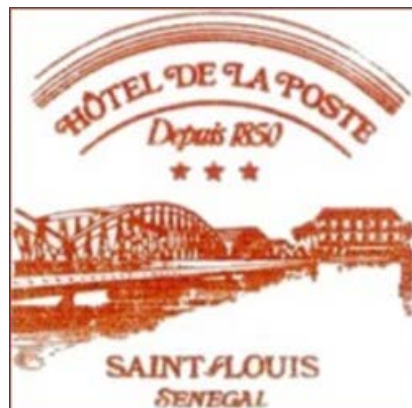
Histoire de l'Aéropostale

L'histoire de l'Aéropostale est liée à celle du Sénégal et de Saint-Louis en particulier. Cette ville fut, en effet, choisie comme escale indispensable pour acheminer le courrier de l'Europe vers l'Amérique du Sud. Cette histoire a été marquée par des exploits, comme la première traversée entièrement aérienne de l'Atlantique Sud par Jean Mermoz en 1930, mais également par de nombreuses tragédies. En tout, 121 personnes ont perdu la vie sur cette ligne exploitée par la compagnie Air France jusqu'en 1940. Mermoz, lui-même disparaîtra au-dessus de l'Atlantique le 7 décembre 1936.

L'histoire de l'Aéropostale est également celle d'autres pilotes qui sont devenus des légendes, Saint-Exupéry, Guillaumet ou Couzinet. Des noms de constructeurs sont restés célèbres, comme Latécoère ou De Havilland, mais aussi d'avions, comme la Croix du Sud, l'Arc en ciel ou le Comte de la Vaulx.

Les escales à Saint-Louis des avions de l'Aéropostale ont toujours constitué des attractions de choix pour les populations de la ville, qui se rendaient en masse, soit au plan d'eau de l'Hydrobase, située à proximité de la ville sur le fleuve, lorsque les engins étaient des hydravions, soit au terrain d'aviation, dans les autres cas. Certains Saint-Louisiens se souviennent qu'enfants, Mermoz les emmenait parfois survoler Saint-Louis à l'occasion de ces escales.

À Saint-Louis, où la petite chambre de Mermoz de l'hôtel de la Poste a été conservée telle qu'il la laissa le jour de sa disparition au large de Dakar le 7 décembre 1936, tout comme à l'hôtel de la Résidence où couchaient aussi pilotes et mécaniciens, partis de Toulouse et prêts à décoller pour traverser l'Atlantique et se glisser entre les pics de la cordillère des Andes et gagner Santiago du Chili, au point d'affronter le pire comme Guillaumet qui fit « ce qu'aucune bête au monde n'aurait fait », les plans d'eau n'ont rien oublié de ces hommes morts très jeunes et qui croquaient la vie en quête des étoiles.



Nous avons atteint notre objectif, identifié dès la genèse de notre projet humanitaire, liée à la volonté commune de poursuivre, dans l'esprit de ce fameux trajet de l'aéropostale, un travail de rapprochement des territoires et des hommes.

La diversité des formations, des expériences et des personnalités des membres de l'équipage aboutit à une vraie complémentarité qui nous permet de mener à bien cette aventure : être ce jour précis à l'hôpital de Saint-Louis pour former les équipes médicales et paramédicales aux matériels que nous avons fait acheminer, et que nous avons transportés à bord de notre avion.

Les équipements que nous avons récoltés s'inscrivent totalement dans les nécessités de non seulement dépister et diagnostiquer le GLAUCOME, mais aussi pour le traiter.

Nous tenons à remercier particulièrement les entreprises qui nous ont fait confiance en nous remettant des matériels et des dispositifs médicaux au profit de l'Hôpital de Saint-Louis, et nos généreux donateurs sans qui nous n'aurions pas pu effectuer cette mission.

Demain, nous serons à l'hôpital de Saint-Louis pour remettre au Dr Tahl les matériels que nous avons transportés à bord de notre avion et qui compléterons ceux qui sont déjà arrivés. Puis, après des formations dispensées à l'ensemble de l'équipe chirurgicale du service d'ophtalmologie, les premiers patients déjà diagnostiqués seront opérés.

Vos dons nous ont donné des ailes..

Liste des matériels Vichy Medic'Air

1 champ visuel METROVISION (don du Docteur François Smal, Neufchâtel-Hardelot)

1 Frontofocomètre manuel (don Ophtazon / Rémy Philippon)

1 laser YAG OPTIMIS 2 Quantel (don Rockmed Netherland)

1 laser diode SUPRA 810 (don Quantel Médical – Lumibird)

1 lampe à fente Haag Streit BQ900 et sa table à élévation (don Quantel Médical – Lumibird)

2 casques ophtalmoscopes indirects HEINE 500 (don Quantel Médical – Lumibird)

1 tonomètre à air PT 100 REICHERT (don Luneau Technologie / Ludovic Cadiou)

Plusieurs packs chirurgie pour chirurgies de la cataracte et du glaucome

(don Surgitrac / Gilles Lemoine)

1 échographe Compact Touch

1 pachymètre

Des sondes laser

Des verres d'examen

Des collyres ophtalmiques

(don Clinique de l'Union - Toulouse)

dont des anesthésiques locaux qui seront eux-aussi utilisés pour opérer les premiers patients demain vendredi 23 septembre prochain à Saint-Louis.



Mission effectuée...

Journal de Bord J8

Vendredi 23.09.22

Hôpital de Saint-Louis

Ce matin, alors que les autres équipages prennent leur temps et partent visiter la ville, nous partons tous les trois pour l'hôpital à quelques minutes de l'hôtel, pris en charge par les Drs Haddy Tall et Saidou Sow, et accompagnés d'une équipe de deux journalistes de France 2 : Fabien le cameraman - JRI (journaliste reporter d'images), qui voyageait avec nous sur l'étape Agadir Tarfaya, et Mégane, rédactrice et réalisatrice que nous avons emmenée hier entre Dakhla et Saint-Louis via Nouadhibou

Le centre hospitalier est abrité par un groupe d'anciens bâtiments de l'époque coloniale, aux teintes d'ocre

Comme nous l'explique le Dr Sow, jusqu'à présent le glaucome ne peut être -que très imparfaitement- traité que par des gouttes, dont le dosage et l'efficacité sont en fait impossibles à contrôler, du moins jusqu'à récemment, car le service ne disposait d'aucun tonomètre (instrument qui mesure la pression intra-oculaire, dont l'excès cause le glaucome - 2 tonomètres ont été fournis dans le cadre de la mission). Impossible donc de savoir si un dosage est suffisant ou excessif, et impossibilité d'aller au-delà de ce type de traitement puisqu'à part Dakar, aucun hôpital du Sénégal ne dispose de lasers adaptés.

Le directeur de l'hôpital nous accueille pour que nous lui remettions officiellement l'échographe oculaire et les autres matériels que nous apportons, accompagnés d'attestations en bonne et due forme, nécessaires pour son conseil d'administration, puis nous traversons plusieurs services (dont la maternité : 6 000 naissances par an !) jusqu'au lieu de stockage des lasers et lampes à fente livrés par container au départ de Toulouse en mai dernier. Il faut les déballer, obtenir des tables pour les mettre en place, faire le montage et l'assemblage des lampes à fente, lasers SLT et diode 810nm... Puis réaliser le contrôle des puissances avant mise en service grâce aux compétences d'ingénieur biomédical d'Emmanuel.



Tout cela prend du temps et ce n'est qu'après 11h que nous pouvons opérer le premier patient au laser diode pour une cyclophotocoagulation: un homme âgé de plus de 70 ans, aveugle d'un oeil, et fortement atteint sur le second...

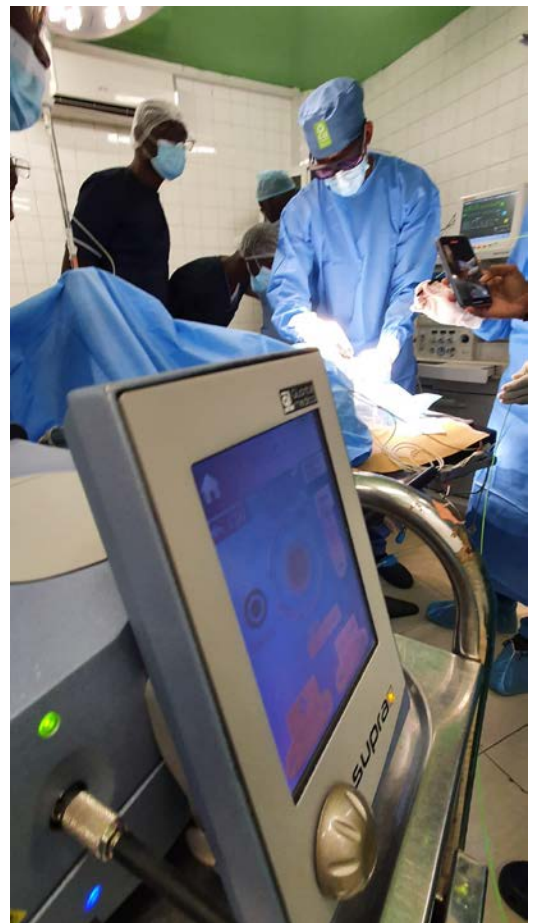
Emmanuel prend la direction des opérations à la demande du Dr Sow, ophtalmologue de l'hôpital, et procède à un briefing détaillé devant les médecins ophtalmologues venus de 4 hôpitaux : Saint-Louis, Dakar (à 5h de route), et deux hôpitaux de province, qui boivent ses explications. Il expose les différences de traitement entre glaucome modéré et glaucome avancé, voire réfractaire, les utilisations du laser diode en mode « thermocyclo », le plus puissant, et le mode subliminal dit « subcyclo », qui envoie des micro-impulsions. La technique opératoire est décortiquée et le geste ne prends que quelques minutes...

Benoît et Pierre font office de techniciens assistants sur la première opération, avant de laisser progressivement la main aux ophtalmos présents qui prennent en main les équipements.

A midi, seuls deux patients ont pu être traités, mais la machine est lancée et les opérations se succèdent ensuite à un rythme soutenu. Cinq patients ont été traités par cyclophotocoagulation au bloc opératoire.

Il y a quelque chose de magique, à penser qu'à 10h ce matin, l'hôpital n'avait jamais effectué de traitement laser, et qu'à midi, nous venons de sauver le seul oeil « valide » d'un patient, et donc de conserver pour plusieurs années (voire définitivement, là est l'espoir) la vision restante de cet homme : sans cette intervention, dans quelques mois, cet homme serait devenu aveugle...

En discutant avec plusieurs Sénégalais (vendeurs croisés dans la rue, le chauffeur du taxi qui nous a convoyés depuis l'aéroport, le personnel médical...), à chaque fois que nous évoquons le glaucome, la réponse est la même : « j'ai une, deux personnes de ma famille qui sont devenus aveugles à cause du glaucome »... Certains nous expliquent que jusqu'à aujourd'hui, pour se faire soigner, il fallait aller en clinique et déboursier 1500 euros, somme bien évidemment hors de portée pour la plupart des malades, voire aller au Maroc... Et quand nous leur expliquons le contenu et le résultat de notre action, on entend plusieurs fois l'expression « don de Dieu », c'est dire à quel point nous avons su répondre à un besoin prégnant...



Après une pause repas prise sur le pouce, le premier laser SLT est réalisé par le Dr Sow, aidé des conseils d'Emmanuel. La procédure consiste en l'application d'une centaine d'impacts laser sur le trabéculum (zone cible dans l'angle entre iris et cornée) et se fait en quelques minutes grâce à un verre de contact 1 miroir pour orienter le faisceau laser correctement. En même temps, en raison de la file d'attente des patients dans le couloir du service qui a considérablement grandi, il est décidé de réaliser les échographies dans la pièce attenante de façon à procéder aux examens simultanément.

L'échographe est pris en main rapidement par l'ensemble des ophtalmologistes présents, et pas seulement pour des glaucomes. En effet, quelques très jeunes patients atteints de cataracte congénitale sont examinés afin de vérifier leur rétine (écho B) et un calcul d'implant est effectué en vue de l'opération de cataracte. Chez d'autres patients, sont diagnostiqués un décollement de rétine, une hyalite (inflammation de l'humeur vitrée).

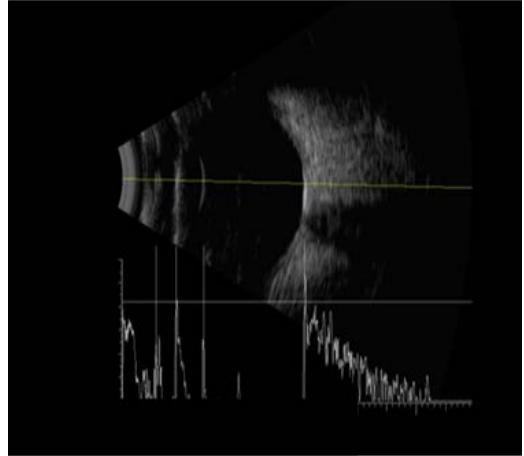
Un dizaine de patients auront finalement eu un examen grâce à l'échographe. Dans le même temps, tout à côté, les lasers SLT s'enchainent, le Dr Sow, passe la main aux confrères de Dakar de temps en temps afin que la formation profite à tous

Nous avons profité de notre temps à l'hôpital pour rencontrer les chirurgiens orthopédistes et ortho-pédiatriques afin d'analyser leurs besoins en matériels et implants pour peut-être initier une seconde mission dans le futur.

Ils sont considérables, mais ces chirurgiens sont totalement impliqués pour que ces carences soient comblées progressivement. Les aider est nécessaire, et pour nous, obligatoire.

Les médecins et leurs équipes chirurgicales disposent maintenant de matériels et de technicités permettant de poursuivre le dépistage et le traitement du glaucome en autonomie, et d'assurer une offre de soins inédite et réellement utile.

Notre mission, initiée il y a près de 3 ans, est maintenant concrète : nous n'en attendons pas plus, et le sens du devoir accompli qui nous anime ce soir est réel.



En soirée, nous nous retrouvons pour un cocktail dinatoire sur le bateau Bou El Mogdar, le long du fleuve Sénégal.

C'est l'occasion de partager notre journée avec les équipages du Rallye avant la remise des prix qui nous rend doublement heureux car l'équipage Vichy Medic'Air remporte la deuxième place sur le podium.

Chaque étape comportait des épreuves de culture générale, aéronautique ou géographique, des épreuves de navigation, de repérages au sol et d'atterrissages de précision.

L'organisation nous remet la coupe, puis quelques minutes plus tard, c'est au tour des médecins de l'hôpital, les Docteurs Tall et Sow, de nous faire l'honneur de leur visite. Ils nous remercient chaleureusement de notre action et nous offrent personnellement, à chacun, une peinture représentant un symbole majeur de leur pays et de leur ville.

Nous sommes touchés et nous arrachons symboliquement nos écussons Vichy Medic'Air pour les offrir aux deux médecins.

La soirée se poursuit, mais pour nous elle ne s'éternisera pas, il faut se reposer avant la très longue double navigation de demain.





38^e EDITION - 17 SEPTEMBRE 2022 - 30 SEPTEMBRE 2022
Rallye Toulouse Saint-Louis
Sur les traces des pionniers de l'Aéropostale

Journal de Bord J12

Remontée vers Toulouse

Bonjour à tous,

Nous sommes toujours sur la fréquence, mais avons soufflé un peu depuis notre départ de Saint-Louis. Nous attaquons la remontée, Mauritanie, Sahara occidental et Sud Maroc, et en avons profité pour souffler un peu et se reposer au tant que faire se peut.

Nous sommes donc dans le dernier quart du rallye, notre mission est effectuée, et la remontée vers la France se déroule dans des conditions toujours aussi favorables.

Par contre, le nord de l'Espagne et l'entrée en France s'annoncent avec une météo compliquée.

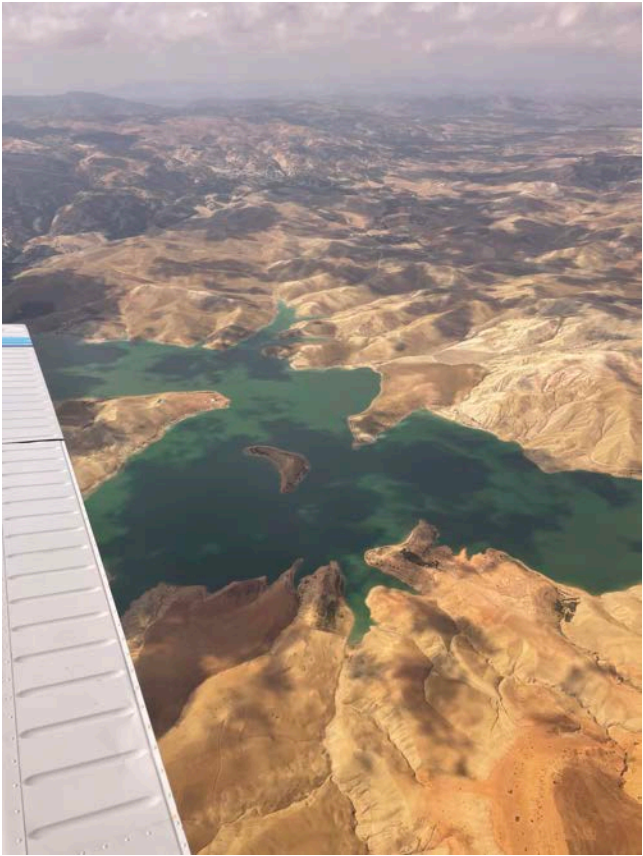
L'étape d'hier fût certainement la plus courte et nous profité d'Essaouira (ex Mogador), flânerie dans la médina, achats de babioles et autres épices pour certains, dégustation de thé royal, et balade sur le port agrémenté de fortes effluves de poissons.

Aujourd'hui, nous faisons escale à Fès et avons le privilège de loger dans un Riad, le cadre est donc magnifique et nous en profitons pour aller déambuler dans la médina

Plutôt que de faire un long discours, nous vous partageons plus de photos.....







Fès

Histoire de l'Aéropostale

La première liaison aéropostale au Maroc a eu lieu à l'occasion du raid du Petit Journal en septembre 1911, de Casablanca à Fès en Aéroplane. (voir article précédent).

En mars 1919, les Postes marocaines signent une convention pour l'acheminement du courrier entre la France et Casablanca. La Compagnie Générale d'Entreprises Latécoère fut alors rebaptisée « Lignes Aériennes Latécoère ».

Les avions utilisés étaient du type de celui photographié ci dessus et les sacs postaux servaient de siège aux occupants.

En 1922, Fès devenait l'escale principale du Casa-Oran, ligne qui fonctionnait deux fois par semaine, le jeudi et le dimanche. On mettait selon le régime des vents, environ une heure et demie de Casa à Fès et trois heures et demie, de Fès à Oran. Les avions étaient à cette époque, des Bréguet du type militaire qui filaient à 160 km/h en vitesse commerciale.

Le fret postal était beaucoup plus important que le fret passager, mais Fès fournissait souvent un complément de passagers étant donné les attaches d'une partie de la population européenne avec Oran.

Beaucoup de pilotes - dont Mermoz - étaient d'anciens pilotes militaires ; certains ont plus ou moins habité Fès, les autres avaient leurs habitudes dans les hôtels de la ville nouvelle et du Mellah.

Le « Terminus », avenue Maurial, de la famille Chevaleyre était une escale très appréciée.





38^e EDITION - 17 SEPTEMBRE 2022 - 30 SEPTEMBRE 2022
RallyeToulouseSaint-Louis
Sur les traces des pionniers de l'Aéropostale

Journal de Bord Bilan de mission

Bilan de la mission 2022 de Vichy Medic'Air « Combattre le glaucome »

Nous sommes rentrés à notre base vendredi 30 septembre en fin de journée, après avoir parcouru près de 10 000 km en 45 heures de vol et 21 séquences.

Le bilan est très positif : nous avons accompli notre mission au profit de l'hôpital de Saint-Louis, et nous avons bien volé tous les 3.



1000 souvenirs, des paysages variés et merveilleux, des teintes de notre si belle planète variant des verts aux différents beiges et ocres, la côte atlantique, le désert, les sourires des enfants de Tarfaya, les grains tropicaux du nord du Sénégal, l'accueil à Saint-Louis, des rencontres avec des amis de passion aéronautique, et la mission concrétisée.

Ces 15 jours furent extraordinaires, et nous avons les sentiments de la mission bien effectuée et d'avoir bien volé tous les 3.

Nous pouvons affirmer avoir, comme le disait Mr Daurat, « relié les territoires et les hommes » .

Vous le savez, la Covid nous a donné le temps de préparer tous les aspects des vols, de la sécurité des vols et de tous les paramètres essentiels à la réussite de la mission humanitaire. Nous avons anticipé de nombreux détails qui nous furent d'une grande aide.

Faire de l'humanitaire peut somme toute paraître aisé, certains se contentent de se doter de cette bannière respectable et honorable. C'est pourquoi dès la genèse de notre projet, nous avons défini 2 exigences : être réellement utile, et l'être réellement auprès de ceux qui en ont besoin.

Nous avons touché notre but en mettant à la disposition de l'hôpital de Saint-Louis des matériels, des compétences et des médicaments afin de diagnostiquer et traiter des patients atteints du glaucome.

Cette pathologie touche un nombre considérablement plus élevé de patients au Sénégal comparé à ce qui est observé en Europe. Sans traitement, la cécité est inéluctable : il fallait initier une action en dotant l'hôpital référent de la région Nord du Sénégal de matériels spécifiques et leur permettre d'augmenter leur niveau de compétences.

C'est chose faite, les équipes ont bénéficié des formations nécessaires à l'utilisation des différents matériels, et la vérification de l'aptitude à l'utilisation des dispositifs médicaux remis à leur disposition a été validée au cours de cette dense journée du 23 septembre grâce au formidable travail d'Emmanuel Sudre.

En effet, le Docteur Sow, ophtalmologiste de l'hôpital, avait programmé 30 patients glaucomateux à opérer ou à diagnostiquer, en présence d'autres confrères de Dakar.



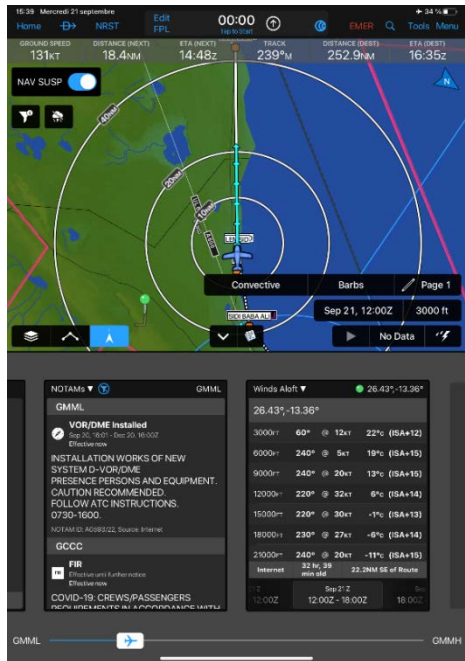
Nous comptons poursuivre dans le futur nos actions au profit des patients de Saint-Louis, les médecins attendent tant de nous. Ils exercent avec si peu de moyens, mais ils ont l'essentiel en étant tournés à chaque instant vers leurs patients.

Et puis les vols..., de Toulouse à Toulouse, sur les traces des pionniers des lignes Latécoères / Aéropostale et du Petit Prince...

A chaque mille nautique parcouru, nous avons mis nos ailes dans les traces les leurs.



Grâce aux organisateurs de la course et leur professionnalisme sécurisant, nous n'avons qu'à nous concentrer sur la conduite de notre avion et sur nos capacités à être émerveillés par les beautés des paysages survolés.

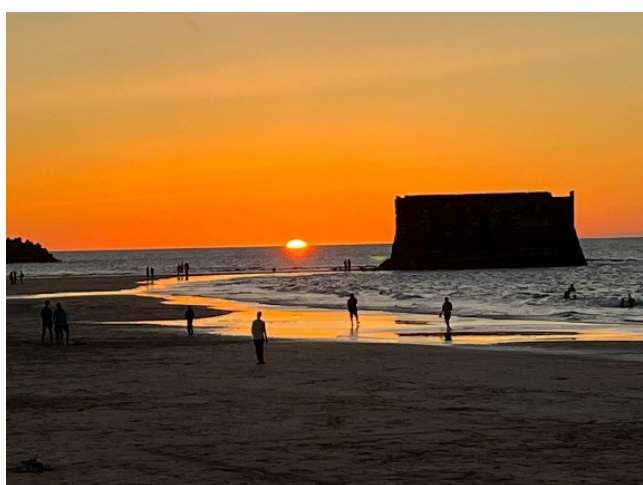


Le parcours entre Toulouse et le nord du Sénégal a une particularité bien commode : les vents dominants sont porteurs à basse altitude à l'aller, et porteurs à des niveaux de vol plus élevés au retour. Il n'y avait plus qu'à ne pas se tromper de séquence pour optimiser les temps de vol.

Les Pyrénées à franchir dès les premiers 50 nautiques après le départ ont nécessité une prise d'altitude de 3 500m nous permettant de descendre vers Alicante et se laisser glisser en retrouvant les basses couches. Le littoral ibérique jusqu'au large de Gibraltar fut un dégradé de jaunes vers le bleu de la Belle, avant le nord du Maroc où nous avons bien perçu que nous allions vers le Sud

Le littoral marocain par Casablanca puis Agadir, et enfin Tarfaya, anciennement Cap Juby, les premiers déserts avant le choc mémoriel, le Compostelle des pilotes dans les pas de Saint-Exupéry, Mermoz, Guillaumet et tant d'autres.

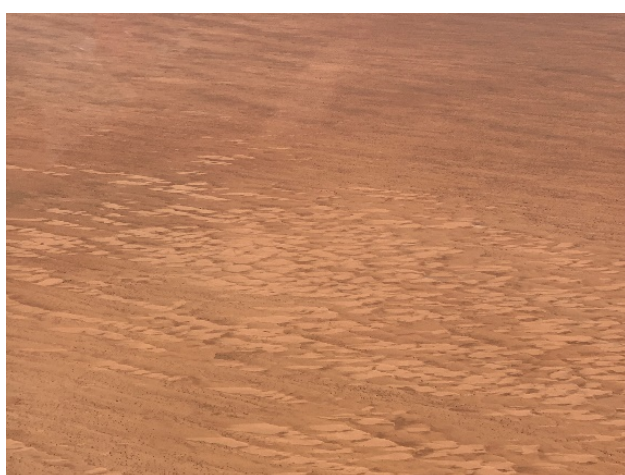
Un des nombreux cadeaux fut les sourires des enfants, ils attendent le passage du rallye depuis 3 ans...



La descente cap au sud se poursuit sur Villa Cisneros (Dakhla) après avoir franchi la limite nord du Sahara occidental, et les vrais survols du désert, à la fois attirant et angoissant.

Le risque de panne est certes beaucoup moins fréquent que du temps des pionniers, mais la sécurité nécessite d'envisager en permanence de devoir se poser sans moteur.

La visibilité peut varier considérablement, de l'infini imperceptible à l'absence de distance nécessaire à la décision en raison des vents de sable qui colorent le ciel des nuances du sol.



Et puis, après une escale technique à Nouadhibou la mauritanienne avant de croiser au large de Nouakchott afin de rejoindre les milles verts du nord du Sénégal, Saint-Louis, notre destination, en évitant quelques grains du front intertropical si courant à ces latitudes. Le vert dense humide remplace le jaune sec en quelques kilomètres.





La remontée s'est effectuée sur les mêmes routes jusqu'à Essaouira, il ne s'agissait que d'inverser notre compas en augmentant l'altitude pour rejoindre ensuite Fès, la blanche de Moulay Idris. Quelques beaux survols nord marocains et sud ibériques permettant de remonter vers les couleurs européennes, puis les Pyrénées à nouveau qui nous ont obligé à infléchir notre cap vers le nord-est pour les franchir en sécurité avant de retrouver la terre d'envol des pionniers.

De très nombreux souvenirs et parfums, une réelle expérience de « vols extraordinaires », une mission réussie et un bel exercice de l'amitié qui nous lie.

Mais surtout, beaucoup d'humilité vis-à-vis des héros, nous ne volions pas dans les mêmes conditions.

**Le support des donateurs a été essentiel
pour que nous soyons tous ensemble utiles :
merci 1001 fois
aux entreprises
qui nous ont confié des matériels et des médicaments,
et
aux nombreux donateurs qui ont soutenu
financièrement notre mission.**

L'équipage Vichy Medic'Air Pierre, Emmanuel & Benoît

