

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

Rallye Toulouse Saint-Louis

*Sur les traces des pionniers de l'Aéropostale*

## Journal de Bord - J3

18.09.2022

Alicante - Casablanca

## Navigation

J2 : Alicante Mutxamel – Tetouan – Casablanca Titt Melil (325Nm + 190Nm)

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 compliquée qu'espéré : après cet épisode pluvieux, alors que l'avion éclairer (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 h 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 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 fût lui-même transporté sur un chariot !) avant de repartir sur Casablanca Titt Melil, notre destination finale, que nous atteignons à 19h05 H française (18h05 H 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 senti...

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.





Benoît COMBE  
Pierre DERVIEUX  
Emmanuel SUDRE



flightradar24  
LIVE AIR TRAFFIC

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

[Cliquez ici](#)



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