

[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 - J7

22.09.2022

Dakhla (Villa Cisneros)
Nouadhibou (Port-Etienne)
Saint-Louis du Sénégal

Navigation

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 6 :30, petit déjeuner à 7 :00, 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 prévol. 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 le dos. Sur la deuxième branche, on a vu mieux également 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 tous le parcours.

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

Décollage à 9:19 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 typique de pêcheurs, 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 séparément 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 seuls...

Enfin, le responsable des vols nous appelle : on a la clearance pour y aller ! L'avion éclairer 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 en visuel 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 terre 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, et 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 hamam car l'air est lourd et humide ! Et 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 les météo est plus ou moins proche de l'équateur)...

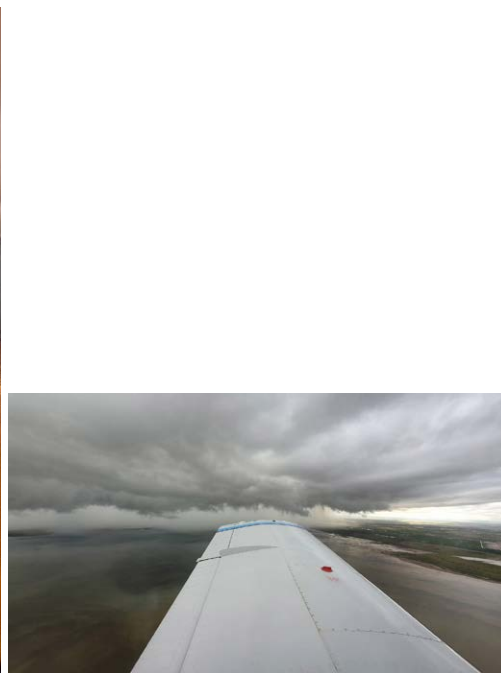
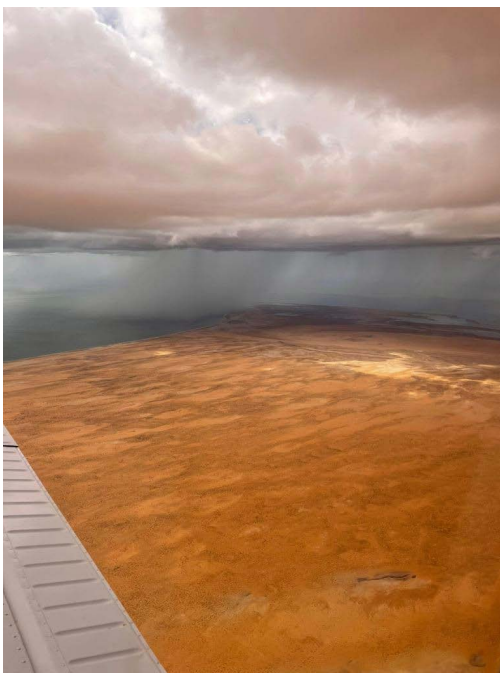
Heureusement, nous échapperons en parvenant à contourner tous ces obstacles !

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 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, qui est venu nous accueillir ! Nous sommes ravis, lui et nous, de nous rencontrer enfin ! Et nous prenons la mesure de l'importance et de la portée de notre mission : extrêmement démunie il y a encore 2 ans, le service ophtalmo ne disposait pas de moyens de diagnostics et de suivi du glaucome. Grâce au matériel envoyé par Vichy Médic'Air, l'hôpital de Saint-Louis est désormais le mieux équipé du Sénégal après Dakar ! Le ministre de la santé est venu constater lui-même la qualité des équipements, et de nouveaux médecins sont venus, de Dakar, s'installer à Saint-Louis ! Demain, ce sont 30 patients qui sont programmés à l'hôpital, avec Emmanuel pour accompagner les médecins dans l'utilisation des matériels livrés !

Nous ressentons une grande fierté et une vraie émotion, à voir ainsi se concrétiser ce pour quoi nous avons travaillé pendant ces années, l'attente a été longue mais le résultat est à la hauteur, et nous tenons ce soir, tous les trois, à remercier toutes celles et ceux qui nous ont suivi, encouragé, et aidé dans ce projet ! Mission effectuée





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 Lécrivain 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 du Sénégal 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...





Benoît COMBE
Pierre DERVIEUX
Emmanuel SUDRE

Vichy Medic'Air
Opération 2022
« Vaincre le glaucome »
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.