

RALLYE TOULOUSE SAINT-LOUIS

Caravansérail de pilotes de «Ligne»

NOTRE REPORTER JEAN-MARIE URLACHER S'EST IMMERGÉ AU CŒUR DE CETTE **CARAVANE D'AVIONS D'AÉROCLUB**, SUR LES TRACES DES PIONNIERS DE L'AÉROPOSTALE.

Il faut un jour dans sa vie, faire le Toulouse Saint-Louis! « *On croit qu'on va faire un voyage mais bientôt c'est le voyage qui vous fait ou vous défait* », écrivait l'auteur de *L'Usage du monde*, Nicolas Bouvier. Il en va ainsi sur le Saint-Louis. C'est un voyage des origines, un périple initiatique, une plongée dans la géographie et l'histoire qui enrichit chaque pilote sur le plan culturel, aéronautique et humain. Mais c'est aussi une aventure intérieure sur laquelle planent encore les fantômes de la Ligne, contents de hanter encore, une fois par an, quelques âmes baroudeuses.

La nuit qui tombe sur Toulouse a l'épaisseur des heures d'une veillée d'armes. Chez les oiseaux migrateurs, on appelle « zugunruhe » cette agitation anxieuse à l'approche d'un départ. Mais ces oiseaux nous sont bien supérieurs. Pas de plans de vol, de bagages, de prévisions météo, de calcul de carburant, d'autorisations, ni de passeport obligatoire. Dans leur cerveau de quelques grammes sont déjà intégrés les logiciels de navigation, la centrale inertielle, le vol en patrouille, les champs d'atterrissage et ceux de décollage. La nature a encore et pour toujours de l'avance sur l'administration et la technologie. Peut-être croiserons-nous des escadrilles d'hiron-

delles sur la route; elles parcourent jusqu'à 150 Nm par jour.

Quelques questions restent en suspens à la veille du départ. Un siècle plus tard, quelles traces tangibles reste-t-il des pionniers de l'Aéropostale? A l'heure où les e-mails voyagent à la vitesse de la lumière, partir à 120 kt dans le sillage de ces pilotes bagnards enchaînés au courrier a-t-il encore un sens? Quand la fiabilité et le confort des avions de ligne nous transportent plus vite et moins cher sur les mêmes distances, ce rallye a-t-il encore un intérêt? J'ignore encore les réponses, mais je pressens le potentiel que ce voyage peut offrir. Il aura a minima le mérite d'inviter le pilote à méditer sur la valeur du temps, le sens de l'effort, celui du progrès et l'évolution de nos sociétés. La lenteur et l'altitude offrent le recul sur les hommes. Saint-Exupéry l'avait compris.

Quand l'automne frappe à la porte de l'été, il est temps de partir. Alors tel un pilote migrateur, je retrouve à Toulouse-Lasbordes une soixantaine de mes congénères, perchés sur le fil du départ. Les paillements de notre premier briefing emplissent les murs du superbe musée L'Envol des pionniers, récemment aménagé. Il est pourtant loin le temps des Daurat, des Barrière, des Reine ou des Vanier. Un siècle déjà et pour nous, pas de mission, pas de pression, pas de courrier à transporter pour faire notre métier. Demain matin, nous partirons sereins, telle une caravane de Bédouins pour célébrer une route aux noms mythiques. Autant de



promesses de dépaysement que de lieux de recueillement : Mutxamel, Tétouan, Rabat, Agadir, Dakhla, Tarfaya-Cap Juby, Nouadhibou, Saint-Louis. Pour cela, il faudra franchir les Pyrénées, avaler l'Espagne, sauter Gibraltar, surfer les côtes du Maroc, survivre au Sahara, fouler la Mauritanie pour enfin faire relâche au Sénégal. Pour ceux qui ont fait de l'aviation une religion, ce voyage prend la dimension d'un pèlerinage. Les chrétiens ont le chemin de Saint-Jacques, les pilotes auront celui de Saint-Louis. Aux motards la route 66, aux pilotes du rallye la route 180°. Une glissade plein sud de 2 500 Nm pour rattraper l'été qui migre avec les oiseaux, vers un autre hémisphère.

DU VENT D'AUTAN AU VENT DE SABLE

Ils s'appellent Jean, Thérèse, Pierre, Claude, Antoine, Christel, Anne, Clément, Elsa, Olivier, Bertrand, Francis, Andrus, Prit, Lauri, Cordula, Thierry, Catherine ou Nédia... près d'une vingtaine d'équipages sont rassemblés autour du Bréguet XIV venus de Castelsarrasin pour le lancement de cette 37^e édition du rallye Toulouse Saint-Louis. En

« En voyage, on dit que c'est le premier pas qui coûte. En aéronautique, c'est le premier pas de l'hélice qui compte. »

maître de cérémonie, Daniel Vacher, responsable sécurité à la FFA et pilier de ce voyage depuis trente ans, donne les directives. Dehors, le vent d'autan souffle en rafale à 35 kt et fouette les avions alignés sur le tarmac. Ce sont des avions d'aéroclubs pour la grande majorité : DR-400-180, PA-28, Cessna 172 ou DA-40. Quelques machines plus exotiques prennent aussi part à la caravane : un Cessna 172 RG, un 206, un Piper Aztec, un Mooney M20, un SR22 avec un équipage estonien et un Van's RV-7 construit par Benoît et son fils, Tim. Nos petits avions d'aéroclubs vont se révéler épatants sur le trajet. En éclaireur, Jean-Jacques Galy, le président du rallye, et Cédric Lemaître de « boutique.aéro » (www.boutique.aero) ouvrent la route en Piper Saratoga pour annoncer la météo en amont et préparer l'escale. L'avion-balai, piloté par Anne Mahieu, Antoine Galy, le médecin de l'équipée, et Ismaël Exposito, le mécanicien aux doigts d'or, ferme la marche. Les avions les plus rapides partent en premier pour éviter les dépassements en route et les bouchons à l'arrivée. Catherine Dartois se charge de la logistique. Une mécanique bien huilée par une organisation expérimentée.

En voyage, on dit que c'est le premier pas qui coûte. En aéronautique, c'est le premier pas de l'hélice qui compte. Denis Capdegelle, notre collaborateur d'Info-Pilote (rubrique météo), est le routeur du rallye. Il ne va pas chômer durant les deux prochaines semaines. Dès le premier jour, il faut finasser avec la perturbation qui passe sur la péninsule ibérique. Nous modifions la route initialement prévue et prenons le cap sur



Entre mer et sable, le M20 de l'AC du Perreux.

« Les chrétiens ont le chemin de Saint-Jacques, les pilotes auront celui de Saint-Louis. »



Village après la frontière mauritanienne.



Descente vers Saint-Louis.



La piste mythique de Tarfaya/Cap Juby...



...et décollage de celle-ci.

Pampelune après un décollage musclé dans un vent puissant et rafaleux. Les avions sont lourdement chargés et centrés arrière, situation nouvelle pour beaucoup de pilotes. Une heure quarante-cinq de vol plus tard, ceux qui n'ont jamais voyagé ont déjà découvert de nouveaux environnements : le passage des Pyrénées et la radio en anglais. Seule contrainte à partir de maintenant : le dépôt de plan de vol obligatoire. On regrette déjà la liberté du ciel français ! Dès la première escale, les novices vont rapidement apprendre à adopter les vertus cardinales du pilote voyageur : la patience. Près de trois heures pour refueiler à Pampelune, déposer les plans de vol, remplir les papiers. Une constante en voyage. La deuxième branche nous conduit à Mutxamel (LEMU) au

« Quand la navigation offre un court répit, le pèlerin projette mentalement sur cette géographie un Breguet XIV à l'assaut du relief, d'une dune ou de la mer. »



Port de pêche à Nouadhibou.

nord d'Alicante, 2h45 de vol. Les paysages changent déjà. Les sols jaunés par le soleil gagnent du terrain. Il faudra attendre les rizières du Sénégal pour retrouver du vert. L'atmosphère chargée de sable et d'humidité baignera le reste de la route à partir du Maroc, créant un ciel laiteux et une visibilité variable qui peut en quelques minutes se transformer en entrée maritime. Nous volons sur des œufs. Les vautours en Espagne et les oiseaux marins en Afrique font aussi partie des dangers du voyage, plusieurs équipages les verront de près. Le vent, cette autre constante du parcours, ne descendra presque jamais en dessous de 20 kt. D'abord de face jusqu'à Rabat, il sera arrière jusqu'à Saint-Louis. Dernière constante enfin : la géographie. C'est elle qui permet pendant les vols de se rapprocher un peu plus des pionniers de l'Aéropostale. On se dit que les montagnes se dressent toujours aux mêmes endroits, que le ressac de la mer é mousse sûrement les mêmes rochers, que le Sahara est resté désert et que l'incertitude météo est toujours un point d'angoisse pour les pilotes.



La maison des pilotes de l'Aéropostale.

On comprend vite qu'il restera peu de preuves matérielles de l'Aéropostale sur le trajet. C'est donc l'imaginaire qui prend le relais. Quand la navigation offre un court répit, le pèlerin projette mentalement sur cette géographie un Breguet XIV à l'assaut du relief, d'une dune ou de la



Les précieuses archives conservées dans la maison des pilotes de l'Aéropostale.



Cour intérieure de la maison des pilotes de l'Aéropostale.

mer. On saisit alors toute la bravoure qu'eurent ces pionniers pour affronter un tel terrain avec si peu d'instruments, des mécaniques fragiles (les moteurs avaient 25 h de potentiel) et une immense solitude aux commandes. Ce voyage devient alors intérieur. Peut-être que les agriculteurs du haut de leur tracteur bardé de technologie, peuvent éprouver le même sentiment en songeant à leurs ancêtres qui labouraient la terre avec des bœufs et une charrue. Je n'ai pas trouvé meilleure image.

PORTE-À-PORTE
Le voyage est une affaire de portes et de fenêtres. On pousse d'abord la porte de sa chambre d'hôtel, puis celle du taxi, on embarque porte 12, on ouvre celle de l'avion et on décolle à la faveur d'une belle fenêtre météo. On s'assoit près d'un hublot, on vérifie la porte opposée... Mais il y a ces autres portes invisibles. Ce soir nous dormons aux portes du désert. Celles du Sahara. Depuis Agadir, où l'aéroclub Royal nous a offert un accueil somptueux et mis à l'honneur la



Nicolas et Jean Marie, les gagnants (F-GYPR).



Odile (F-GYLC).



Gérard, Patrick et Florane (F-BUHE).



Alain, Pierre et Denis (F-HAAM).



Un local, Annie et Michel (F-GSBC).



Jean, Madly et Dominique (F-GNCL).



Arrivée festive à Saint-Louis.

l'aviation peut devenir un outil, un vecteur de la langue française, un pont culturel. A Saint-Louis, l'équipage de Néda Behnam et Olivier Alleaume apportera du matériel médical de pointe grâce au soutien de leur association « Des ailes pour Saint-Louis » (<https://www.i-alr.com/association-des-ailes-pour-saint-louis-du-senegal/>). Leur démarche est aidée par des médecins pilotes toulousains, dont l'excellent Philippe Izard qui a beaucoup œuvré pour aider les hôpitaux locaux. (N'hésitez pas à les contacter si vous cherchez une noble cause à aider : desailespourstlouis@gmail.com).

Un campement bédouin a été installé à un jet de pierre du fort qu'occupait Saint-Ex. C'est là que nous dormons ce soir, sous la tente. Réception en grande pompe, échanges de cadeaux avec les personnalités importantes du lieu. Un feu réchauffe les pèlerins des morsures de la nuit saharienne. Le Toulouse Saint-Louis n'est pas qu'un rallye, c'est aussi une délégation diplomatique. Un échange interculturel empreint de respect qui, par ce rendez-vous annuel, permet de garder des liens amicaux avec les peuples de la Ligne. C'est aussi pour les locaux un attendu qui leur rappelle leur importance et leur histoire. Les organisateurs du rallye sont finalement les dignes héritiers de l'Aéropostale. Ils maintiennent chaque année la ligne Toulouse-Saint-Louis-Toulouse. Sans leur travail de fond, un tel trajet serait aujourd'hui presque impossible. C'est une véritable chance qu'ont les pilotes privés français de pouvoir s'abandonner au voyage en ayant une telle organisation qui les encadre aussi bien.

TOUS LES PROFILS SE MÉLANGENT

J'aime le mot « caravansérail ». Il désigne à la fois un lieu d'escale pour les caravanes de nomades et un endroit brassé par des gens de toute provenance, culture ou nationalité. C'est l'image que je garde de nos soirées lorsque nos vingt-trois avions dorment enfin sur les tarmacs. Le groupe se retrouve pour dîner. Du jeune breveté au commandant de bord A380 (nous en avons deux dans le groupe), tous les âges, expériences et profils se mélangent. Anne Labbé, vainqueur du HOP! Tour des jeunes pilotes 2018, a reçu une bourse de la FFA pour

Les organisateurs du rallye sont finalement les dignes héritiers de l'Aéropostale. Ils maintiennent chaque année la ligne Toulouse-Saint-Louis-Toulouse.

participer au rallye ainsi qu'une subvention de Toulouse Métropole. Avec Clément et Elsa, son instructrice, ils font la route en PA-28. Belle expérience pour des jeunes ! Ici, on apprivoise de nouveaux visages, on apprend à connaître l'autre, l'aventure devient alors humaine. Je ne peux m'empêcher d'imaginer que ces pilotes qui m'entourent auraient pu être des camarades de l'Aéropostale à une autre époque. Tous les soirs, Jean-Claude Nivet, un historien spécialiste des lignes Latécoère, nous plonge dans l'ambiance des pionniers, nous offrant ainsi la minute culturelle. Succès total, lorsqu'il nous partage à Dakhla deux enregistrements sonores uniques qu'il a dénichés dans les archives d'Air France : un témoignage de Joseph Kessel et celui d'un pilote de la Ligne. Truculents. Les images des paysages survolés dans la journée, encore vivaces dans la mémoire des participants, n'ont pas de mal à se transporter au siècle passé.

Courte escale à Laâyoune pour refueuler avant de reprendre la route au sud. En vol, le film de paysages fabuleux défile sur l'écran bombé de nos verrières. L'aile au niveau des falaises du désert, la mer qui se fracasse sur les rochers, le ciel éclatant. Marron, jaune, bleu, blanc : ces quatre couleurs qui pourraient être le drapeau de la ligne tellement elles se déclinent dans tous les tons.

L'arrivée sur Nouadhibou marque aussi un moment fort de cette navigation. Ciel embrumé, fonds marins au nom de banc d'Arguin, port de pêche inondé par une mer de bateaux, ambiance Far West. En Mauritanie, on s'enfonce un peu plus dans l'aventure. Thierry Sentous, membre de l'organisation chargé de la communication, nous conduit dans un bâtiment délabré où auraient été logés les pilotes de l'Aéropostale. C'est un lieu qui n'a jamais été exploré depuis trente-sept ans et à la saveur d'une découverte archéolo-

gique. Après six jours de voyage, nous touchons presque au but. La fatigue commence à se ressentir parmi les équipages et une journée de repos ne sera pas de trop. Chaque jour, nous volons entre deux et trois heures, sauf au début du périple où des journées de près de cinq heures de vol sont courantes.

UN TAS DE COMPÉTENCES...

Après vingt-cinq heures de vol depuis Toulouse : Saint-Louis, enfin ! La verdure, le terminus, la relâche, l'accueil au son des tam-tams et du sourire de Céline Lajoux, la base arrière de l'organisation. Quand on arrive à Saint-Louis, la caravane est déjà bien rompue au voyage. Le pilote du rallye a accumulé un tas de compétences et d'expériences aéronautiques qu'il aurait peut-être mis une vie à construire. Il a surmonté ses

peurs, les obstacles, les météos, il a abreuvé son cerveau de paysages, d'odeurs, de couleurs, d'accents. Le pilote qui se pose dans la verdure de Saint-Louis n'est pas le même que celui qui a décollé des toits rouges de Toulouse. Alors, le pilote d'aéroclub devient véritablement pilote de ligne. Comme l'aurait fait Mermoz, il débarque son baluchon chez Yannick Philip, propriétaire du mythique hôtel de la Poste, que sa famille tient depuis trois générations. Il s'installe dans une chambre baptisée d'un nom célèbre de l'Aéropostale. Depuis cette année, il pourra dormir dans la chambre Saint-Exupéry qui a été inaugurée à l'occasion par Olivier d'Agay. Il peut s'allonger, fermer les yeux, sombrer dans le sommeil et confondre en un seul songe, son rêve et sa réalité, car il a aboli leurs frontières en seulement quelques vols. ●

Textes et photos : Jean-Marie Urlacher



Inauguration de la chambre Saint-Ex à l'hôtel de La Poste.



Jean-Claude, Jean-François et Patrice (F-HSLT).



Elsa, Anne et Clément (F-GCJK).



Neda et Olivier (F-GBIT).



Jean-Pierre et Patrick (F-GMLO).

