

57 ans après,
notre reporter Patrick de Saint-Exupéry
vit l'aventure saharienne de
son grand-oncle

AIR TRANSAFRICAINE



première

La Transafricaine est la première grande course aérienne à travers le continent africain organisée depuis le dernier conflit mondial. Course de vitesse pure à l'aller, sur le parcours Paris-Libreville (4000 nautiques, soit plus de 7000 kilomètres), rallye sportif sur le trajet retour de 5200 kilomètres qui, par Lomé, Abidjan, Dakar, Saint-Louis, ramènera les concurrents à Marrakech, terme de l'épreuve, la Transafricaine aérienne va faire parcourir aux concurrents, du 15 au 27 mars, 10 000 kilomètres au total sur le seul continent africain.

Cette grande première sportive aérienne va faire se mesurer près de quatre-vingt pilotes de nationalités diverses : français, allemands, américains, australiens, belges, britanniques, gabonais, hollandais, suisses. Ils s'affronteront tant à bord d'avions classiques, monomoteurs et bimoteurs n'ayant subi en vue de la course aucune modification particulière et dotés de leurs réservoirs normaux, que de machines expérimentales. Tous les pilotes commandants de bord sont titulaires de la qualification de vol aux instruments et la course de vitesse se déroulera de jour comme de nuit, faisant appel non seulement à l'habileté manœuvrière des pilotes mais à leur aptitude à s'accommoder des conditions météorologiques, des vents qu'ils rencontreront et à les exploiter au mieux pour tirer de leurs machines respectives, les performances maximum.

Autre originalité de cette Transafricaine aérienne : les équipages peuvent emmener à leur bord des représentants de la presse écrite, de la radio, de la télévision qui vivront ainsi la course « en direct » et pourront la faire vivre de même à leurs lecteurs, auditeurs, téléspectateurs africains et européens, la chaîne de radio Africa N° 1 couvrant notamment l'opération pour ce qui concerne l'Afrique.

Vivront également cet événement sur le trajet aller plusieurs jeunes Gabonais désignés par leur Fédération Nationale, et sur le trajet retour plusieurs jeunes Français sélectionnés par la Fédération Nationale Aéronautique française.

Cette manifestation de grande ampleur vise à favoriser tant la promotion de l'aviation générale que la connaissance du continent africain, de ses habitants, de ses paysages contrastés et superbes. Elle n'a pu être organisée par l'équipe de l'association Air Transafricaine que grâce à l'accord essentiel du Président et du Gouvernement de la République du Gabon et à leur concours aussi actif que décisif, tant pour le financement même de l'organisation de la course que pour la dotation des prix destinés à récompenser les vainqueurs.

En dehors de l'accord et du soutien des autorités des pays traversés, autre concours actif, très important également décisif : celui de la société Total Afrique qui dès le premier jour a adhéré au projet et décidé de s'y associer.

L'équipe de l'association Air Transafricaine est en grande partie celle qui avait organisé en 1981, dans le même but **tant désintéressé que promotionnel pour l'Aviation**, la première course aérienne transatlantique d'avions légers. Son entreprise a connu cette fois quelques tribulations d'ordre administratif, puisque le départ de la Transafricaine aérienne, initialement prévu pour décembre 1983, a dû être différé de trois mois et que le trajet de la course de vitesse pure qui devait conduire les participants à Libreville via le Sahara, Tamanrasset et Garoua, a dû être modifié presque in extremis par suite des difficultés rencontrées auprès des autorités algériennes pour obtenir les autorisations nécessaires.

Cette impossibilité imprévue et de dernière heure est d'autant plus regrettable que la Fédération Aéronautique Algérienne avait fourni un important travail préparatoire et aurait, semble-t-il, vivement souhaité participer à l'organisation de cette course.

Pour sa part l'équipe d'Air Transafricaine a démontré une volonté extrêmement pugnace de réaliser son projet, qui lui a permis de substituer au dernier mo-



L'itinéraire définitif de la course Transafricaine aérienne

ment l'itinéraire aller Paris - Nouadhibou - Cotonou - Libreville à celui qu'elle avait normalement prévu. Elle a estimé en effet que l'enjeu justifiait sa persévérance et que celle-ci sera pleinement récompensée si cette première Transafricaine aérienne répond à l'attente tant des concurrents que des sponsors et d'autre part si de ce fait elle peut devenir une des grandes classiques du calendrier sportif aéronautique international.

45

Avion : Mooney M 20 J F-BRIL - Catégorie 2.

Pilote : Raymond Michel.

Co-pilote : Alain Denise.



doc n° 2

La tentation était trop forte ! Lorsqu'on a dans son équipe rédactionnelle Patrick de Saint-Exupéry, le petit-neveu de « Saint-Ex », et qu'un rallye aérien se voue à ressusciter les pionniers de l'Aéropostale dont son oncle (photo ci-contre, le troisième personnage à partir de la gauche) fut tout à la fois l'un des héros et le poète, on ne peut y résister : nous avons demandé à notre collaborateur de retourner sur ces routes du ciel qu'explora, voilà plus d'un demi-siècle, l'auteur de « Terre des hommes ». Une gageure, c'est vrai, pour notre reporter qui est né en 1962 — dix-huit ans après la disparition de son grand-oncle, en 1944 au cours d'une mission pour la France Libre au-dessus de la Méditerranée. Mais aussi une confrontation singulière entre un jeune voyageur de l'âge doré des « jets » et ces pilotes d'une époque où l'aviation était une drôle d'épopée de mécanos héroïques. C'est à bord du Mooney 20 « Continental Edison » de Raymond Michel et Alain Denise que Patrick de Saint-Exupéry (en couleurs, en médaillon) a vécu, de Paris à Libreville, cette course Transafricaine. Ingénieur électronique, mille trois cents heures de vol, quarante-cinq ans, Raymond Michel était le pilote de l'équipage. Chirurgien-dentiste, mille sept cents heures de planeur, trente-cinq ans, Alain Denise en était le navigateur. Notre reporter, lui, a tenu le carnet de bord que nous vous présentons ici. On va le voir, cette course de petits avions a retrouvé au premier tour d'hélice le parfum perdu de l'aventure des premiers long-courriers et, à cet égard, cette Transafricaine a été un succès. Mais elle a, en plus, offert à Patrick de Saint-Exupéry et à nous-mêmes un cadeau inespéré. Un soir, en plein désert, au pied d'un hangar nommé « Mermoz », il a retrouvé un vieux Maure qui avait connu son oncle. Et qui lui a parlé de lui...

Jeudi 20 février, Toussus-le-Noble, 19 heures. Vent sec et froid. Nuit claire et dégagée. Raymond, le pilote de l'avion, tourne nerveusement en rond, emmitoufflé dans son blouson d'aviateur bariolé de badges. Alain, le copilote, se repose devant un café. Le dernier avant la longue nuit qui s'annonce.

Régulièrement, toutes les cinq minutes, un rugissement perce le fond de la nuit. Les trente-deux concurrents de la première Transafricaine prennent un à un leur envol. But : relier Paris à Libreville le plus rapidement possible.

19 h 45. Il est temps de partir. Raymond ne masque plus son impatience. Assis en face de son manche à balai, il donne l'impression de retrouver une maîtresse longtemps désirée.

19 h 48. Toussus-le-Noble. « Ici Fox. Bravo Roméo India Lima. Demande mise en route. » « Mise en route autorisée », répond une voix indifférente et glaciale ; mais Raymond s'en fout. Il s'aperçoit qu'il a perdu sa « check list ». Et rien d'autre ne compte. Il ne la retrouve pas. Les nerfs en boule, il tourne la clef de contact. Rien. L'avion « Continental Edison » ne fait pas un pet de lapin. Une fois, deux fois, trois fois... « C'est foutu », hurle Raymond. Personne ne mouffe. Le grand rêve s'envole. Plus de batterie. Un tracteur arrivé pour dépanner réussit à griller d'un coup tous les fusibles. Raymond passe nerveusement ses mains sur ses rares cheveux. Il s'affole. L'avion, impassible, semble mystérieusement retenu au sol par quelque chaîne invisible. Lorsque Raymond gueule, il essaie, en fait, de conjurer le sort. Alain, plus pragmatique, s'active autour du moteur à la lueur des torches.

Toussus-le-Noble s'est fondu dans l'obscurité

19 h 54. Tout est O.K. La clef de contact arrive en bout de course et le moteur se met à rugir, libérant une bouffée d'espoir.

19 h 59. L'avion roule sur le « taxi way ». La « clearance » (autorisation) est donnée pour le décollage. Cap 260. Virage à droite. Niveau 200 pieds. QNH. 1018. Les ordres brefs se succèdent à la radio en un langage ésotérique.

20 h 2. L'avion avale la piste de toute la puissance de ses chevaux. La carlingue tremble. Quinze mille kilomètres au bout d'un seul moteur, ça fait peur...

20 h 30. La terre bascule. Le mouvement se ralentit. Un léger haut-le-cœur. On y est ! L'avion taille son chemin dans l'air glacé à coups d'hélice furibonds. Toussus-le-Noble s'est fondu dans l'obscurité.

**Troisième
essai manqué : "C'est
foutu" hurle le
pilote**

Ving minutes à Biarritz. L'aéroport est désert

rité. Là-haut, au-dessus, il n'y a que du vide rempli de bleu foncé. Un encrier renversé. Une énorme tache. Amboise, Poitiers. Le temps n'a plus cours. Tout est déréglé. Raymond garde les yeux rivés sur les instruments. Sur ses genoux, les cartes éclairées à la lueur faiblarde d'une lampe électrique, aux piles usées. Le ronronnement du moteur envahit doucement la carlingue interdisant toute conversation. L'avion s'assoupit. Il prend son rythme, s'engouffre dans le cocon de la nuit et se laisse digérer par le ciel. Plus rien n'existe, si ce n'est ce bourdonnement sourd du moteur et cette lumière jaunâtre du tableau de bord.

Parfois les ailes lèchent les nuages comme si elles cherchaient à décapiter ces cumulo-nimbus blanchâtres, annoncia-teurs d'orage. Les vents glissent à l'ouest. Tout à l'heure, sur Madrid, ils tireront à l'est.

Vendredi 16 février. Nous venons de faire escale à Biarritz. Il a fallu vingt minutes pour faire le plein, déposer le plan de vol, fumer une cigarette et se dégoûter les jambes. L'aéroport est désert. L'horloge placée au-dessus du douanier donnait 23 h 35. Mais cela ne veut plus rien dire. Le temps s'est figé dans la nuit. Raymond refuse de faire un direct Biarritz-Madrid. La dépression annoncée l'inquiète et il décide de la contourner par Bilbao. Ses yeux sont lourds, ses gestes, lents et calculés. On le sent engoncé dans une profonde fatigue et le blouson qui l'enveloppe ne suffit plus à le réchauffer. Il a bloqué le manche et branché le pilote automatique qui maintient le cap. Parfois l'avion bascule à gauche ou à droite; en général, on ne s'en rend pas compte. Seul le bruit du moteur qui s'emballer prévient le pilote. Alors, d'un geste sec et mécanique, Raymond embarque le manche et l'avion reprend sa place dans le ciel comme si de rien n'était. Il continue à suivre le chemin tracé par une balise invisible, comme une araignée remontant le long de son fil.

La dépression est passée. Elle s'est déplacée plus vite que l'avion.

Madrid scintille de toutes ses lumières. Madrid est un coucher de soleil déposé à même le sol. Une aberration incompréhensible, vue de l'avion, où tout paraît figé, glacé. Mais ce n'est qu'une impression. Un avion vit. Et il peut aussi mourir. Il suffit que, d'un coup, le bruit du moteur soit gommé de l'espace sonore. Cela s'est produit à une heure un quart, alors que tout le monde sommeillait. Le bruit sourd s'est éteint, brusquement remplacé par le claquement de l'air gelé contre la carlingue... Sensation de noyade. Tous les sens en alerte. La chute. L'avion, qui tout à l'heure flottait dans une enveloppe ouatée, est broyé par l'air qui le fouette, le déchire, l'aspire. Le ciel s'est trouvé une proie et sa mâchoire s'entrouvre. Les éléments se jettent avides sur nous. Les

balises clignotantes battent de l'aile. On croit se noyer lorsque, tout à coup... le moteur repart. Inexplicablement. Le zinc en une volute ironique reprend sa route.

3 h 30. Des montagnes de dentelle tapissent la terre. Nous arrivons sur Casablanca et la neige recouvre les pics.

6 h 4. L'avion décolle de Casablanca direction Agadir, le Sahara et Nouadhibou. Le parchemin de la nuit se crève à l'est. Les villages d'étoiles disparaissent peu à peu, engloutis par les rayons du soleil. La fêerie se perd, s'évapore, comme la rosée fraîche du matin.

Où est passée l'étoile du Berger? Celle dont les Touaregs disent qu'elle vendit son père pour avoir la beauté? Qu'est devenue la Polaire? Cette négresse qui tient le jeune chameau pendant qu'on trait sa mère? Et Antarès, le jeune garçon qui voulut monter sur un palmier mais s'arrêta quand il aperçut quelques belles filles qui se baignaient dans la voie lactée? Toutes les étoiles ont une histoire. Mais la machine est insensible et elle continue de poursuivre l'horizon.

A l'irréalité du ciel succède le spectacle bien concret d'une terre charnue et dodue. Le Maroc étend ses collines verdoyantes et grassouillettes, sculptées par des milliers de ruisselets. Raymond tient son manche à balai à la manière d'un paysan qui prend son soc et s'en va taillader la terre de sillons qui la transformeront en vieille femme décrépite.

Le désert est un mirage. Au loin Agadir

Le soleil se lève et le sol semble dévoré par ses rayons. Tout jaunit. En fait le désert approche. Déjà se forment des plateaux bien carrés et secs. Une dernière montagne que l'avion saute en un hoquet, et voici Agadir.

Vue d'avion, la ville prend ses aises et s'étale comme une tache d'huile. C'est l'étape obligatoire avant d'aborder le Sahara. C'est aussi une ville fortifiée. Tout autour de l'aéroport, des milliers de véhicules militaires. Le Maroc est en guerre contre le Polisario. Depuis les « rez-zous », rien n'a changé. Le désert luit toujours comme une enclume. Les hommes, véritables marteaux, en battent toujours le fer.

Le désert est un mirage. A 500 pieds, on ne voit qu'une morne succession de dunes immobiles. A 3.000 pieds c'est une mer démontée. Au Sahara, il arrive que les boussoles deviennent folles. Pour plus de sûreté, nous longeons la côte craquelée, usée, ébréchée comme une vieille tasse.

Les heures s'égrenent lentement. On en arrive à compter les secondes lorsque

P

rès du hangar Mermoz à Nouadhibou, ex-Port-Etienne

Nouadhibou surgit dans le lointain. Des cris victorieux résonnent dans l'avion : « Ça a tenu le coup », soupire, soulagé, Raymond. Plantée dans son désert sur une presqu'île dévorée par la mer, Nouadhibou est une oasis : boire, manger et dormir. Nous atterrissons à 14 h 45, après dix-neuf heures de vol, près du hangar Mermoz.

Il y a cinquante ans, la ville s'appelait Port-Etienne. Elle était bizarrement conçue. Au bord du golfe, la société des pêcheurs dont les bâtiments sont toujours debout. Puis, plus loin, l'administration civile et, toujours plus loin, l'aérodrome. Les différentes parties étaient tellement éloignées les unes des autres qu'une tribu maure avait pu attaquer les bureaux civils sans que les autres habitants s'en aperçoivent. Aujourd'hui, un bidonville unit l'aérodrome au centre ville.

En plein cœur du désert, Nouadhibou a poussé comme un cactus. Le soir, les cinémas affichent : « La Légion saute sur Kolwezi ». Les Noirs déplient leurs tapis et se tournent vers La Mecque. La Mauritanie vient d'adopter la « charia » (loi coranique). On ne trouve d'alcool qu'à l'hôtel. Un vieux Maure, sans âge, m'a parlé de l'Aéropostale. C'est un « goum », originaire de Chinguitet. Un de ces anciens militaires mauritaniens. Les pionniers de l'Aéropostale l'embarquaient pour qu'il les guide à travers le désert et discute, en cas de problèmes, avec les tribus rebelles. Maintenant, il est assis sur son tapis rouge aux lignes d'or entremêlées. Sa gandoura bleue l'enveloppe totalement, et son chèche humide le protège des rayons du soleil. L'air est sec et sans odeur. Il ne respire que le lointain.

Au début, Ouki ne dit rien. Il me fait juste signe de m'asseoir. Puis il se met à fumer et à préparer son thé. Religieusement, brisant les pains de sucre, humidifiant les feuilles, passant et repassant l'eau. Ses gestes sont lents et réfléchis comme s'il avait l'éternité devant lui. Puis il s'accroupit et commence à parler doucement. Ce n'est qu'un murmure. Des paroles qui chantent, et la tente d'Ouki se transforme en complainte du désert. Sa bouche ne forme pas les mots. Il respire ses phrases. La musique s'évade et s'éparpille parmi les rides de sable. Elle part se blottir au creux des dunes, là où personne ne viendra la chercher.

Peu à peu le mythe de l'Aéropostale se dessine. Des hommes carrés, solides, affrontant la machine incertaine et les éléments. Le bruit d'un moteur fatigué au-dessus du désert. La prise d'otages et les longues négociations qui suivent. La nuit dans le campement, au coin d'un feu, à écouter le violon à une corde alors que dehors l'« harmattan », le vent du désert, se déchaîne. Ouki a parlé longtemps. Il m'a raconté Saint-Ex, solitaire et taciturne, grand, lourdaud, dégingandé, dans sa combinaison tachée d'huile. Il se souvenait d'un dîner avec le

capitaine de Port-Etienne. Trois mots y furent échangés : bonjour, bonsoir, merci.

Lorsque je suis sorti de la tente du Maure, dunes et baraques s'étaient sur un fond de nuages sanguinolents. La nuit tombait.

Samedi 17 février. L'avion « Continental Edison » n'a pas fait une performance sur la première étape. Au classement « scratch », nous sommes dans la seconde moitié. Raymond, comme d'habitude, s'énerve : « Y en a marre ! on part toujours les derniers. On va arriver à Cotonou (Bénin) pour la nuit. Par contre, les favoris, Fourticia et Pescarolo, pas de problème ! Ils partent tôt et arrivent tôt. »

Au petit déjeuner, l'ambiance est à l'avion. Chaque pilote raconte ses exploits de la veille et imagine ceux qu'il accomplira demain. Il y a le navigateur qui rêve au sextant et travaille à l'ordinateur. Le pilote qui se voit aux commandes d'un Bréguet Atlantique suant l'huile et transpirant l'essence. Enfin, le touriste qui ne pense qu'aux palaces, à la piscine et aux filles qui l'attendent à l'étape. Pourtant tous sont réunis par la grâce de l'avion.

Bamako et l'enfer de ses 38° à l'ombre

8 h 45. Raymond remet les gaz. Nous sommes déjà en l'air lorsque, brusquement, le capot avant se décolle comme une feuille. Après avoir mis l'huile, Alain avait oublié de le revisser. Glissade sur l'aile. Demi-tour rapide. Chute accélérée. Raymond se pose de nouveau. Alain, comme un diable, surgit de la carlingue et répare. Vingt secondes plus tard, nous sommes en l'air. Mais, problème : aurons-nous assez de « pétrole » après ces deux décollages pour atteindre Bamako (Mali) ?

Raymond, pour une fois, est content. « Ça débotte », lâche-t-il, indiquant du doigt le compteur qui tourne à 160 nautiques.

Un avion nous double sur la droite. C'est bizarre de se retrouver en plein désert. Pendant quelques secondes les deux coucous se livrent à un joyeux ballet.

Une heure plus tôt nous survolions un vaste lac sec. Alain nous avait alors dit où nous étions. Maintenant, à 13 h 30, il avoue du bout des lèvres : « Quelque part dans le désert. »

Raymond fulmine « on va se planter » et, rageur, il s'agrippe au manche à balai.

14 h 18. La radio accroche Bamako. Nous allons pouvoir nous poser. Au désert a succédé la brousse désolée. Bamako est torride avec ses 38 degrés au

L'avion chute brutalement au milieu d'un nuage

sol. Un courant d'air brûlant vous enveloppe et masse la peau.

14 h 22. Le moteur tousse. Il n'y a plus d'essence. Le réservoir est vide. Instantanément, Raymond a branché le deuxième réservoir, espérant qu'il resterait un fond d'essence. L'hélice repart. A 14 h 30, les pompes à main du sol abreuvèrent généreusement mais lentement notre « Continental Edison ». Six Noirs déguisés aux couleurs de Total tournent, inutiles, autour de l'avion en demandant des cadeaux. A 15 heures, nous repartons de Bamako. Raymond, de sa voix bourrue, a cette merveilleuse phrase : « De la finesse ; sans finesse, on n'arrivera pas. » Aussitôt après, la radio s'affole. « Demande atterrissage, "emergency". » C'est l'avion des filles, parrainé par « France-Soir Magazine », qui vient de casser une aile. Il atterrira sans trop de difficultés, mais le drame menaçait.

En arrivant sur Cotonou, la nuit s'éclate. Elle vibre de zébrures blanches menaçantes. Toutes les minutes. Une éternité. La chape obscure est brisée rageusement, avec une férocité extraordinaire, par les éclairs. Le spectacle est dantesque. Ce soir, le ciel fait la nouba et nous ressemblons à des trouble-fête. L'avion tanguait, roule et, d'un coup, chute brutalement au milieu d'un « cumimb » (cumulo nimbus). La tempête de vent devient pluie. Raymond, capitaine d'un bateau ivre, s'accroche à son manche à balai comme à une bouée de sauvetage. Il lutte. La radio grésille, parasitée par les vibrations du ciel. Nous essayons la radio de secours. Son micro est une boîte de cachous traficotée. On se sent devenir fou, à essayer de parler à travers une simple boîte de cachous. Les dialogues sont à la hauteur.

« J'ai faim... »

— T'as regardé l'huile ?

— Si on s'était pas arrêté, on serait perdu quelque part au-dessus de la brousse.

— Ta gueule. ! »

Dimanche 18 mars. Nous avons finalement atterri à 22 h 30 hier. Il faisait nuit. L'air était chargé d'humidité. Nous avons foncé à l'hôtel nous reposer. Que dire de Cotonou ? Il y a un bon hôtel au hall de marbre rose et à la piscine délicieuse. C'est succinct, mais c'est aussi la course. Comme c'est la course pour ces Anglais qui se posent à Port Harcourt (Nigeria) et font deux jours de prison. Ou pour ces Belges qui ont dévié leur route de 180 degrés, ou encore pour cet équipage qui, croyant atteindre Cotonou, se pose à Lomé. Hier soir, le Rallye transafricain a eu un coup de chaud.

Raymond est un dingue. Il ne pense, ne dort, ne mange, ne rêve que pour l'avion. Son monde intérieur est délimité par le goudron des pistes et les néons des aéroports. Mettez-le aux commandes, il se taira. Sinon il gueule. Il est marié et

a deux enfants. L'avion est sa folle passion. Lorsqu'il parle du train d'atterrissage d'un Centurion, il ne dit pas « comme il est lourd », mais plutôt : « Il a l'air d'une vieille pute qui remonte sa culotte. »

Aujourd'hui nous sommes perdus dans le ciel, nous volons haut et l'horizon est noyé d'une brume de chaleur. En dessous, l'océan. Au-dessus, le vide. Au milieu, l'avion égaré, aveugle, car jusqu'à Libreville il n'y a pas de balises, pas de fil à remonter. Juste un cap à maintenir. Sans droit à l'erreur. Au Nigeria, on tire à vue sur les étrangers...

Mais quelques tumulus inclinés permettent à Alain d'apprécier la direction et la vitesse du vent. Calculs d'approximation.

Tout à l'heure, à deux heures, nous avons vu une aile. Ce n'était rien, mais ça fait plaisir. Savoir que l'on a la tête en haut, que la mer est bien là, en dessous. Pouvoir tracer un petit point noir sur la carte et se dire : « Je suis ici. Ce point, c'est moi. Dans trois heures, je toucherai la terre. »

Alain s'use les yeux à essayer de repérer le moindre signe. Mais la mer ne se laisse pas déchiffrer. Il n'y a pas de route ni d'arbre. Pas de village.

Libreville, l'arrivée.

“Maintenant, le pilote ne discute plus avec les étoiles”

Lundi 19 mars. Ce matin, j'ai discuté avec un jeune pilote d'avion de ligne. Il a cet air séduisant, brillant, intelligent qu'ont tous les pilotes. Mais il possède aussi cette nostalgie qui lui fera dire : « Maintenant, le pilote ne discute plus avec les étoiles, il ne cherche plus à décrypter les signes du ciel et de la terre. Il se contente de décoder un radar et des cadrans. La machine a digéré l'homme. »

Raymond vient d'apprendre sa place, dix-septième. Comme toujours, il n'est pas content.

» Comment gagner contre des Fourtich et des Pescarolo ? Ils ont les poches pleines d'argent, un superbe avion, une équipe d'assistance, des instruments du tonnerre. Nous, on est des gagne-petit. Et pourtant, s'il y a des courses comme celle-là, c'est parce qu'on est là. »

Raymond n'a pas eu de prix, et des prix il y en avait... le prix de la navigation, le prix de l'amitié, le prix de la marque des zincs, le prix de la malchance, le prix de l'équipage féminin, le prix de l'équipage africain... Cela en devenait grotesque. Raymond, tout simplement, a rembarqué son manche à balai, cap sur Paris, et il a joué à saute-mouton avec les dunes.

Patrick de SAINT-EXUPÉRY
Photos Philippe BOURSEILLER



**ASSOCIATION
DES ANCIENS
DE L'AÉRONAVALE**

*à mon Ami Régiment Michel
avec mon admiration*
Gérard SAUGNAC

le 19.06.84