

COURRIER SUD

Aviasport l'avait annoncée en filigrane dans son numéro de mars, et plus clairement dans celui de mai. La course Toulouse — Rio de Janeiro, aller et retour, qui aura lieu en mai 1985, c'est maintenant du tangible : le règlement est paru et les premières inscriptions tombent déjà sur le bureau de la toute nouvelle association « Arc-en-Ciel », organisatrice de cette épreuve.

Cette course a une philosophie, et pour la comprendre, il faut se placer 54 ans en arrière, en mai 1930. Bernard Lamy, directeur de la course, raconte :

Le dimanche 11 mai 1930, le centre postal de Toulouse confiait à la Compagnie Française Aéropostale le courrier à destination du Brésil, de l'Argentine et du Chili. A six heures dix du matin, l'équipage Beauregard —

Andreu — Guyomart décollait. A Casablanca, Guerrero et Néri prenaient le relais vers Port-Etienne, où Emmler et Marjolet continuaient sur Saint-Louis du Sénégal. Mermoz, Dabry et Gimé effectuèrent alors, à bord d'un Laté 28 à flotteurs baptisé « Comte de la Vaulx », la première traversée postale de l'Atlantique Sud et atteignaient Natal. La distance Natal — Rio fut couverte par Vannier, Lièvre et Chagas, puis Reine et Macaigne; et enfin Guillaumet et Crulheilles acheminèrent la précieuse cargaison respectivement vers Buenos Aires et Santiago du Chili.

Le travail fabuleux que les équipes des postes et les mécaniciens effectuèrent pour permettre aux pilotes, ces derniers maillons de la chaîne, d'accomplir cet exploit.

A l'heure actuelle, le grand public

a oublié... Seuls, les postiers et les aviateurs savent que la « Postale » d'aujourd'hui a hérité des traditions d'alors : l'abnégation de l'individu, le travail d'équipe et le respect du courrier. Peu de gens connaissent le travail fourni par ces hommes qui par n'importe quel temps acheminent, toutes les nuits de l'année, le courrier dans tous les coins de France et du monde, et assurent le « contact » entre les peuples.

Pourtant, les documents de la poste aérienne sont, dans pratiquement tous les pays du monde, libellés dans la langue d'origine et... en français, en gage de gratitude à l'Aéropostale ».

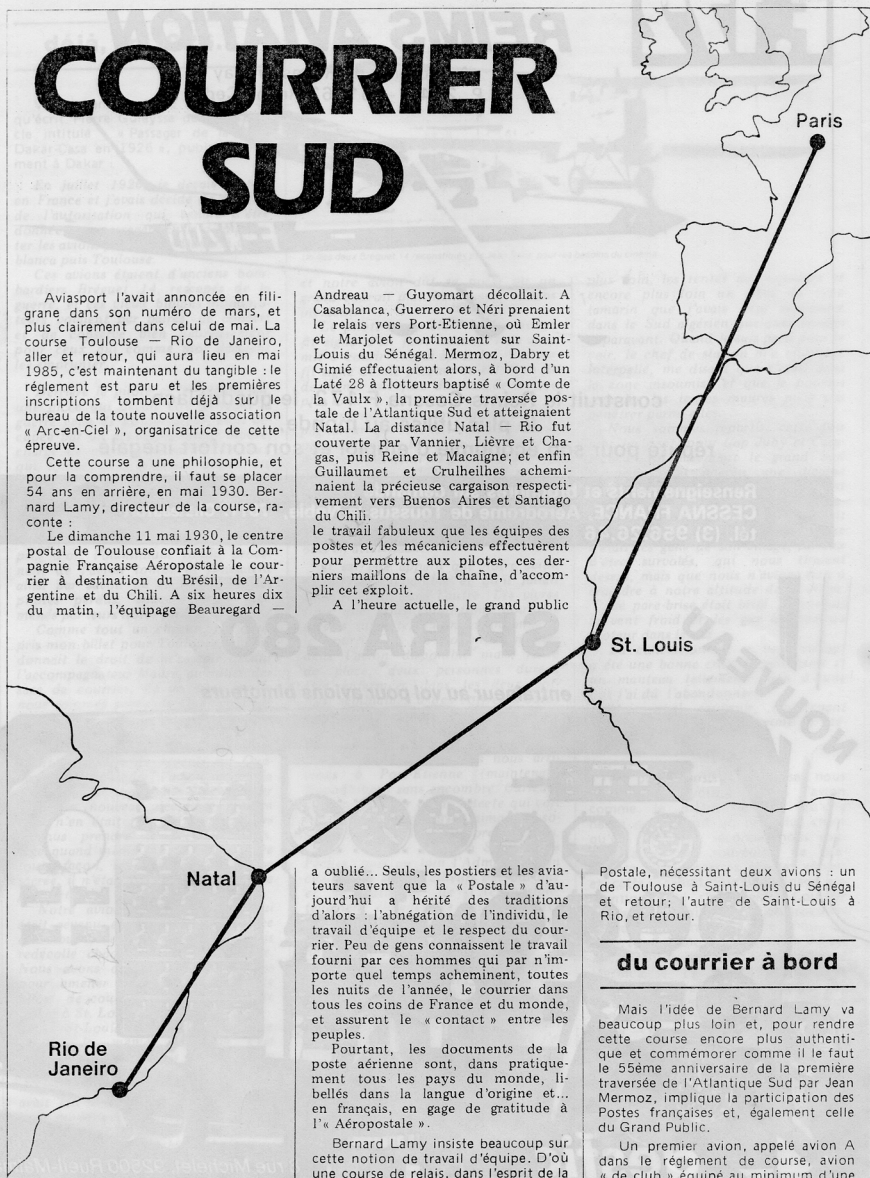
Bernard Lamy insiste beaucoup sur cette notion de travail d'équipe. D'où une course de relais, dans l'esprit de la

Postale, nécessitant deux avions : un de Toulouse à Saint-Louis du Sénégal et retour; l'autre de Saint-Louis à Rio, et retour.

du courrier à bord

Mais l'idée de Bernard Lamy va beaucoup plus loin et, pour rendre cette course encore plus authentique et commémorer comme il le faut le 55ème anniversaire de la première traversée de l'Atlantique Sud par Jean Mermoz, implique la participation des Postes françaises et, également celle du Grand Public.

Un premier avion, appelé avion A dans le règlement de course, avion « de club » équipé au minimum d'une



VHF et d'un VOR, transporterait un sac de courrier de Toulouse à Saint-Louis, soit 1888 nautiques ou 3496 kilomètres. A son bord, deux pilotes, privés exclusivement. 200 heures de vol minimum pour le commandant de bord; pas de qualif. IFR. Le copi : 20 heures de vol dans les six mois précédant le départ de la course. Déjà toute une aventure pour deux pilotes de club, peut-être même leur première sortie hors-Hexagone en avion léger.

A Saint-Louis du Sénégal (« Darroux Airport ») ce sac de courrier passerait, en un minimum de temps, dans le second avion, appelé avion S — S comme Sud — faisant bien sûr partie de la même équipe et arrivé la veille. Cet avion sera IFR et pourra être équipé de réservoirs supplémentaires en cabine (25% de surcharge autorisés). A son bord, deux pilotes : un gradé, IFR, 500 heures de vol minimum dans le carnet le jour du départ; seules 300 heures de vol sont requises pour le co-pilote.

Première escale : Natal. 1726 miles nautiques (3197 kilomètres) de survol maritime, avec les alizés qui poussent. Puis, dans la foulée, Rio de Janeiro : 1115 nautiques, soit 2065 kilomètres le long de la côte brésilienne.

Après une journée de neutralisation à Rio, le sac de courrier repartira vers Saint-Louis, via Natal, avec, cette fois-ci, les alizés dans le nez. A Saint-Louis, re-passage de relais, c'est-à-dire que les sacs repasseront le plus vite possible des avions « S »

dans les avions « A » qui devront rallier Toulouse au plus vite.

La course étant à handicap, le vainqueur sera l'équipe (avions A + S et le sac de courrier) qui aura effectué le trajet Toulouse — Rio et retour en un minimum de temps compensé.

le public, lui aussi, fait la course

Mais au fait, ces sacs de courrier, d'où sortent-ils ? Je sens que vous vous le demandez. Et c'est là, dans l'esprit de Bernard Lamy, qu'interviennent et les P et T et le grand public, et que l'idée de cette course passe de globalement bonne à positivement géniale. Pensez : le grand public qui s'intéresse à une course d'avions ! ... Une grande première, en quelque sorte. En tout cas, le coup de boost dont notre aviation a besoin.

Imaginez Monsieur X, citoyen de Frévent, dans le Pas-de-Calais, code postal 62270, qui rentre un beau jour dans son bureau de poste et aperçoit, derrière le guichet, une affiche commémorative de l'Aéropostale annonçant la Course Transatlantique Sud, l'invitant à y participer. L'idée plait à Monsieur X, d'autant plus que sa participation à cette course de sacs est simple : il s'envoie à lui-même, ou à la personne de son choix en France, une carte postale, ou une lettre, y colle un

timbre spécial, beau, de collection, et dépose son envoi dans un sac de courrier, à part. C'est tout.

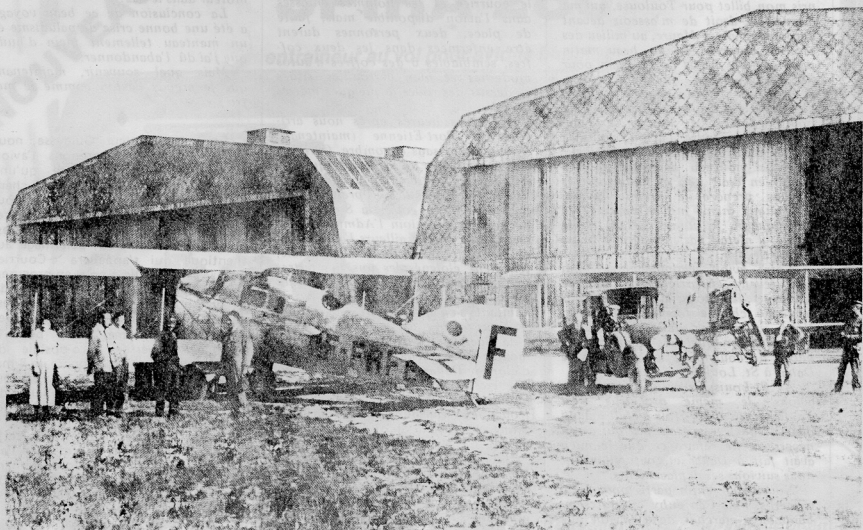
Le jour du départ, ces sacs de poste, collectés dans tout le pays, sont regroupés à Toulouse et répartis dans les différents avions de la course, et en avant la musique. A Rio, les sacs sont ouverts, le courrier tamponné par les postes brésiliennes, et rechargé à bord des avions.

Du sac de courrier vainqueur à Toulouse, quelques cartes ou lettres sont tirées au sort, et des prix récompensent les heureux gagnants. Après ce tirage, le courrier est distribué aux destinataires par voie normale.

Voilà, c'est clair.

Messieurs, les postiers, la balle est maintenant dans votre camp. De par vos moyens gigantesques, cette participation ne vous coûtera rien et poura même, sans doute, vous faire gagner un peu d'argent. Mais surtout, votre participation, comme souhaitée, permettra de faire revivre, non seulement aux pilotes participant à cette merveilleuse course mais à la France toute entière, l'aventure extraordinaire que fut le début de l'Aéropostale, une des pages les plus belles et les plus nobles de l'histoire de notre Aviation. Pour s'imprégner de cette noblesse, qu'on relise « Courrier Sud » ou « Vol de Nuit » de Saint Ex, mon vieux camarade inconnu, avec qui j'ai usé, à quelque 55 ans d'intervalle, le fond de mes culottes sur les bancs de la même école, au Mans.

Ambiance de départ sur l'aérodrome de Toulouse-Montaudran, base des Lignes Aériennes Latécoère, vers 1926...



déjà, en 1926...

Voilà, dans un style différent, ce qu'écrivait Pierre Guieysse dans un article intitulé : « Passager de la ligne Dakar-Casa en 1926 », publié récemment à Dakar :

En juillet 1926, je devais rentrer en France et j'avais décidé de profiter de l'autorisation qui venait d'être donnée aux passagers civils d'emprunter les avions postaux de Dakar à Casa-blanca puis Toulouse.

Ces avions étaient d'anciens bombardiers Bréguet 14, rescapés de la guerre, et ces vieux biplans monomoteurs volaient par paires, de concert et de conserve bien heureusement pour ceux qui comme moi devaient les emprunter.

Derrière le pilote et le mécanicien, une place qui devait être pendant la guerre celle de l'observateur, était occupée par un accompagnateur Maure, chargé de négocier le rachat de ceux qui, tombés dans le désert, avaient été fait prisonniers par des tribus Maures.

Le Gouvernement attribuait une somme de 30 000 F. par personne libérée. Si le rachat ne pouvait se faire les postes sahariens rachetaient, à prix d'or, l'aluminium fondu provenant de l'avion tombé et finissaient ainsi par savoir où se trouvaient les pilotes perdus, souvent assez malmenés par leurs hôtes forcés.

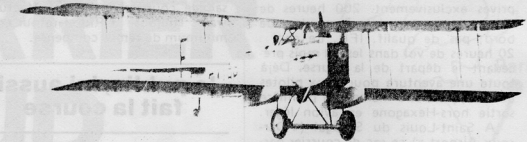
Comme tout un chacun, j'ai donc pris mon billet pour Toulouse, qui me donnait le droit de m'asseoir devant l'accompagnateur Maure, au milieu des sacs de courrier. Et un beau matin nous sommes partis de Ouakam pour St. Louis, notre première escale.

Peu après le décollage le pilote, jugeant que notre avion n'était pas au point, a décidé de revenir sur Ouakam pour prendre l'avion arrivé la veille, qu'il supposait en meilleur état. Un nouveau décollage montra qu'il n'en était rien et nous sommes revenus prendre le premier avion, jugé quand même moins mauvais. De toute façon, le courrier était chose sacrée, il n'était pas envisageable de ne pas partir.

Notre avion accompagnateur, qui était revenu en arrière pour voir ce que nous devenions, avait atterri puis redécollé chaque fois à notre suite. Nous avons donc fait 6 décollages pour amener quelques centaines de kilos de courrier et un voyageur de Dakar à St. Louis !

A St-Louis, avec de nouveaux avions, le même processus s'est produit mais cette fois c'était l'avion dans lequel je n'étais pas qui a cru nécessaire de refaire ce que le mien avait fait à Dakar et, naturellement, nous suivions ses déplacements.

Nous voilà enfin partis pour Villa Cisneros, puis Cap Juby et tout semblait bien marcher dans l'avion que j'occupais, mais c'était trop beau ; bientôt nous perdîmes de l'altitude



Un des deux Breguet 14 reconstitués par Jean Salis, pour les besoins du cinéma.

et notre avion dut se poser sur un grand endroit plat, heureusement sans incident.

Le pilote sauta alors à terre et me fit signe d'en faire autant. Puis il se mit à courir — moi après lui — et me fit signe de me plaquer au sol. Il en fit de même quelques dizaines de mètres plus loin.

J'entendis alors notre avion accompagnateur qui revenait vers nous. Il se posa dans notre voisinage. Notre avion, mon corps et celui du pilote lui avaient indiqué le sens du vent car il n'était pas question bien sûr d'atterrir autrement que dans le vent. Cet appareil était notre sécurité à tous et tout devait être fait pour qu'il ne casse pas du bois en atterrissant.

Il est vite apparu que notre avion n'était pas réparable et qu'il fallait tous repartir dans l'autre. Les vivres frais que nous emportions pour les escales suivantes furent abandonnées, le courrier et les hommes entassés dans l'avion disponible mais, faute de place, deux personnes durent être enfermées dans les deux coffres, semblables à des coffres d'autos modernes et bien verrouillés, situés au-dessus des roues à quelques mètres du sol.

Quelques heures après nous arrivions à Port-Etienne (maintenant Nouadhibou) sans encombre. Curieuse ville, prévue par un architecte qui voit loin ou par un saharien aimant la solitude, comme ils le sont presque tous.

Au bord du golfe, la Société des Pêches, puis au loin l'Administration civile, puis encore ailleurs l'aérodrome et le bâtiment de l'Aéropostale, tellement éloignés les uns des autres qu'une tribu Maure avait pu attaquer les bureaux civils sans que les autres habitants s'en aperçoivent...

Nous eûmes un accueil charmant à la Société des Pêches, dans un immeuble somptueux à côté de ceux d'alors de Dakar, immeuble prévu pour une vie solitaire loin de tout contact humain. Au retour à l'aérodrome j'ai trouvé le réseau de fils de fer barbelés fermé et il a fallu qu'on le rouvre pour moi.

Le lendemain matin nous repartions pour Villa Cisneros après avoir abandonné nos passagers en surnombre. Nous atterrîmes près du fort espagnol sur lequel est adossée l'installation rudimentaire de l'Aéropostale. A quelque dizaines de mètres

plus loin, les tentes des nomades et encore plus loin un arbre du type tamarin que j'avais déjà rencontré dans le Sud algérien quelques années auparavant. Quand je suis parti pour le soir, le chef de station m'a vivement interpellé, me disant que c'était dans la zone insoumise et que je pouvais regarder les tentes maures mais pas pénétrer parmi elles.

Nous sommes repartis, cette fois sans incident, pour Cap Juby et Casa-blanca. En survolant le grand Sud marocain, j'ai aperçu une dizaine de petites fumées blanches partant d'un petit village en terre. L'accompagnateur Maure, ouvrier chez Renault pendant la guerre, m'a expliqué que c'était les gens de son village, furieux d'être survolés, qui nous tiraient dessus, mais que nous n'avions rien à craindre à notre altitude de 1800 m.

Le pare-brise était brisé ; je recevais le vent froid et les gaz huileux du moteur dans le nez.

La conclusion de ce beau voyage a été une bonne crise de paludisme et un manteau tellement plein d'huile que j'ai dû l'abandonner.

Mais quel souvenir, maintenant que je prends l'avion comme le métro ! »



Eh oui, Monsieur Guieysse, nous qui, comme vous, prenons l'avion comme le métro (encore qu'une heure de vol soit un peu plus chère qu'un carnet de seconde) nous voulons aussi des souvenirs, de préférence aussi cocasses que les vôtres ; et cette Transat Sud, pèlerinage authentique qui s'appellera « Courrier Sud », est de taille à nous en procurer.

Dès maintenant, à dix mois du départ, une chose est décidée : c'est Jean Dabry, qui faisait équipe avec Mermoz le 11 mai 1930 pour la première traversée aéro-postale de l'Atlantique Sud, qui donnera, le 3 mai 1985, le départ de cette course Toulouse — Rio, course qui bénéficiera du parrainage du Syndicat National des Pilotes de Ligne.

Tous les renseignements sur cette épreuve vous seront fournis par l'association Arc en Ciel, c/o Bernard Lamy, 42 Bd. Malesherbes, 75 008 Paris. Tél. : 265-02-82. Télex : 280 243

Jacques TOULORGE