



33^{ème} RALLYE AERIEN TOULOUSE - SAINT LOUIS DU SENEGAL 26 SEPTEMBRE – 9 OCTOBRE 2015

L'équipage



Bernard MELLETON

Christophe MACHON

Claude PERRUCHET

parrainé par



vous présente la neuvième étape du rallye

Dimanche 4 octobre 2015

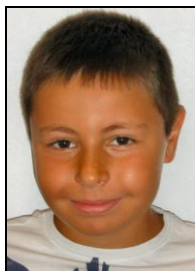
Dakhla – Laayoune – Tan Tan

Nous devons d'abord vous informer que ce journal de bord ne pourra pas être envoyé aujourd'hui car là où nous sommes hébergés ce soir (voir plus loin) il n'y a pas de réseau internet, pas plus qu'à l'aéroport de Tan-Tan. Nous sollicitons donc votre indulgence.

Les parrains et marraines du jour



Manel



Thomas



Messane



Maxime

L'étape du jour

Nous poursuivons notre retour vers le nord, en suivant un transit côtier, et après un petit nettoyage du moteur car nous avons absorbé beaucoup de sable depuis quelques jours (ne faites pas attention linge qui sèche sur l'hélice !). Nous avons fait une première escale à Laayoune pour un ravitaillement en carburant.

A propos de consommation, nous avons estimé hier à Dakhla une quantité de 123 litres, et il nous en a été livré 124. Dommage, il n'y avait pas d'épreuve.

La suite de l'étape nous a amené, toujours par un transit côtier jusqu'à Tan Tan. Et nous nous sommes fait le plaisir d'un retour sur Tarfaya et d'un survol « basse hauteur » de cette piste mythique, survol que n'avions pas pu faire mardi dernier (nous avons pu faire une vidéo que vous pourrez peut-être voir dans le montage qui vous est diffusé). Encore plus de 4 heures de vol aujourd'hui.





Et nous avons donc terminé notre journée dans un ksar, à une heure de piste de Tan Tan, ville réputée pour ses courses de dromadaires, d'ailleurs emblèmes de la ville.



Les épreuves du jour

Trois épreuves nous ont été proposées :

- 1) un questionnaire sur l'histoire de l'Aéropostale : là, le spécialiste, c'est Claude. Bilan : dix sur dix et aucune pénalité.
- 2) une « galinette » en arrivant sur le terrain de Tan Tan. Malheureusement quelques concurrents, dont nous sommes, n'ont pas pu la réaliser car le contrôleur aérien de Tan Tan ne les a pas autorisés à survoler les flèches. L'épreuve a donc finalement été annulée. Dommage, car nous comptions bien la réussir.
- 3) un atterrissage de précision à Tan Tan. C'est Bernard qui s'y est collé, comme d'habitude.

Le classement

Il nous a été communiqué au cours du dîner, prenant en compte les résultats du jour. Nous restons premiers, malgré une pénalité de 100 points à l'atterrissage de précision car Bernard a touché un peu loin, au-delà de 20 mètres (avant 20 mètres, la pénalité n'aurait été que de 20 points). Mais nos poursuivants n'ont pas fait mieux. Ils sont maintenant à 69 points derrière nous.

L'anecdote historique du jour

Le "Radeau de la Méduse"

Nombreuses sont les personnes qui connaissent le tableau de GERICAULT le "Radeau de la Méduse". Beaucoup plus rares sont celles qui sont capables de localiser et de dater l'événement.

En juin 1816, « *la Méduse* », frégate de quarante-quatre canons, quitte l'île d'Aix sous les ordres du comte de CHAUMAREIX, un émigré qui ne navigue plus depuis des années. A son bord, le gouverneur SCHMALTZ, envoyé par Louis XVIII pour reprendre le Sénégal, restitué à la France par l'Angleterre après le traité de Vienne de 1815, sa famille, sa suite, ses troupes et du matériel.

C'est le 2 juillet 1816 qu'elle fait naufrage sur le banc d'Arguin, au large des côtes de Mauritanie, au sud de Nouadhibou.

Ce n'était qu'une catastrophe navale parmi des centaines d'autres qui eurent lieu sur ces côtes au cours des siècles. En témoignent encore aujourd'hui les nombreuses épaves qui jalonnent la côte et le port de Nouadhibou.

Le 2 juillet donc, les marins, qui jettent régulièrement la sonde pour connaître la profondeur d'eau sous le bateau constatent que,

de trente-six brasses trouvées le matin, il n'en reste plus que quinze vers deux heures de l'après-midi et six quelques instants plus tard. A seize heures, l'inévitable se produit : toutes voiles dehors, "*la Méduse*" s'enfonce profondément dans les sables du banc d'Arguin, échouée, pour comble de honte, par beau temps et marée haute.

Après plusieurs essais infructueux pour la dégager, l'ordre d'évacuer le navire est donné le 5 juillet. Cent cinquante marins et passagers s'entassent sur un radeau construit depuis la veille. Leur calvaire va durer douze jours.

Deux nuits consécutives la tempête fait rage, emportant les hommes qui s'accrochent les uns aux autres. Au milieu de cette horreur, des soldats s'enivrent et, pris de désespoir, veulent détruire le radeau en coupant les cordes qui le tiennent assemblé. De sauvages bagarres se déclenchent et les mutins sont jetés à la mer. Il reste, le troisième jour, soixante personnes qui ont encore de l'eau jusqu'aux genoux et que la faim et la soif commencent à faire délirer.

Ne pouvant se satisfaire de mâcher le cuir des baudriers et des chapeaux, on en vient à manger des morceaux de cadavre. On finit par les mettre à sécher pour surmonter le dégoût.

Le quatrième jour on jette tous les cadavres sauf un qu'on garde pour le manger.

Le septième jour, on jette à l'eau les blessés qui n'ont plus aucune chance de survie.

Le dixième jour plusieurs tentent de se suicider. Le treizième jour enfin, un bateau paraît à l'horizon mais ne voit pas les signaux des malheureux. C'est alors qu'un marin parti vers l'avant découvre un navire à une demi-lieue. Le 17 juillet 1816 au matin, quinze naufragés sur cent cinquante sont sauvés.

Ce sont deux survivants, le chirurgien SAVIGNY et l'ingénieur CORREARD, qui ont publié une relation de l'événement qui a alors défrayé la chronique.



La charade du jour

Un jeu de tarot comprend trois versions de mon premier

Tu ou vous, c'est au choix, diraient les anglophones en parlant de mon deuxième

Le diapason donne mon troisième

De pension ou commun de placement peut être mon quatrième

Mon tout a été un homme providentiel pour Pierre-Gorges LATECOERE

Et la solution d'hier : RADEAU DE LA MEDUSE (Rat / Dos / Deux / La / Méduse)

