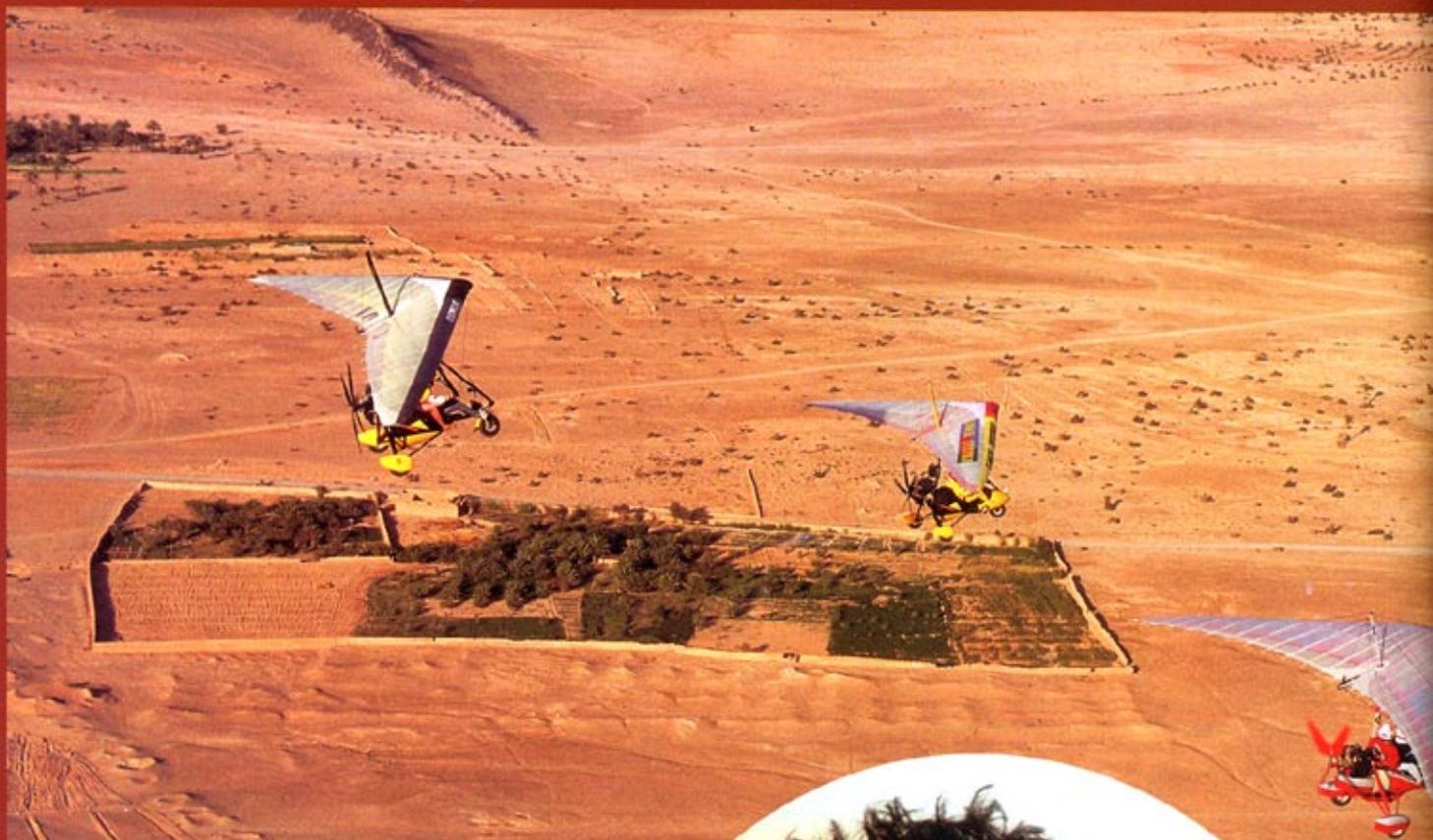


who's who

TEXTE ET PHOTOS : GHISLAIN FOURNIER



Il est des mots dans le milieu ULM qui déclenchent systématiquement le rêve : Schott, Transsahara Air Marathon, Atlas, nous projettent dans des aventures que l'on imagine inaccessibles car réservées à quelques baroudeurs bien sponsorisés.

Détrompez-vous ! Un homme de 40 ans, ingénieur du son à Radio France depuis 20 ans, père de trois enfants, est là pour vous simplifier la tâche et tout organiser afin que le pilote du dimanche puisse, lui aussi, avoir accès aux vols dans les pays des mille et une nuits.



ZIN



ZINEDINE SADAOUI

Zinedine est responsable d'une équipe de 50 personnes, l'organisation, il connaît ! Actualité oblige, il se passe toujours quelque chose dans le monde et son métier consiste à faire face souvent dans l'urgence à la technique quand il s'agit de transmettre l'information. Mais depuis douze ans, Zinedine porte une seconde casquette, celle d'organisateur de rallyes, c'est ainsi qu'on le retrouve à la tête de tous les bons coups qui concernent l'aventure.

Il a ainsi emmené des centaines de pilotes. Si Zinedine avait choisi comme logo à ses débuts, un petit fennec, ce n'est évidemment pas par hasard tant ce petit animal lui ressemble. Comme lui, il est sympathique et attachant, il attire l'attention par son énergie, sa facilité à se mouvoir et survivre dans les déserts les plus hostiles de notre planète.

Comme le Petit Prince de St-Exupéry vous voudriez l'adopter, l'apprivoiser. Ainsi, vous auriez

besoin l'un de l'autre et vous seriez pour lui unique au monde comme lui le serait pour vous ! Il doit cette réussite à sa diplomatie et son fair-play qui lui font décrocher les autorisations les plus délicates à obtenir. C'est en véritable ambassadeur du Maghreb qui accompagne ses rallyes en restant en contact avec les autorités locales tout en restant proche des participants !

Ghislain Fournier

Comment as-tu eu l'idée d'organiser des rallyes ?

Zinedine Sadaoui

C'est une histoire qui a démarré en 1987, année de mon premier rallye ! Je suis d'origine algérienne, plus précisément Kabyle et quelques années auparavant, en 1985, j'étais parti couvrir le festival musical de la jeunesse d'Alger pour France Inter. J'ai fait la connaissance d'un type, Saad Ben Miloud, avec qui j'ai très rapidement sympathisé. Il rêvait d'assister au concert des frères Touré Kunda. Pour moi, cela ne présentait aucun problème, car j'avais quelques places à offrir. Mieux, je lui ai présenté les frères Touré Kunda avec mes amis, Karim Kacel et Smaïn. Durant cette semaine, Saad a été à tous les concerts ! Pour me remercier, il me proposa de découvrir le désert. Son père avait une agence de voyages qui s'appelait Sefar. C'est ainsi que j'ai pris contact avec les merveilleux espaces et les somptueux paysages du désert de Tassili N'Adjer. Ce fut le coup de foudre !

Vous vous déplacez comment ?

Bien que Saad soit aussi pilote d'hélicoptère, uniquement en 4 x 4. Je lui ai fait remarquer que cette merveille méritait d'être plus connue. Saad, comme moi, en était convaincu et avait déjà une bonne connaissance de l'esprit des rallyes : il accompagnait le Paris-Dakar. Il m'informa alors que l'armée algérienne avait acheté des ULM Weedhopper et qu'elle était en pourparlers avec Cosmos. Nous nous sommes dit qu'il y avait peut-être quelque chose à faire. Pilote, ingénieur en génie mécanique, formé aux Etats-Unis, avec un père à la tête d'une agence de voyages, il possédait tous les atouts pour concrétiser notre projet. Ensemble, nous avons multiplié nos chances de réussite, travaillant à France Inter et France Info, il m'était possible d'obtenir des sponsors en leur assurant une couverture médiatique. Une chose me tenait particulièrement à cœur si notre projet aboutissait, je voulais que le rallye ait aussi

un but associatif et humanitaire. En se déplaçant, le rallye distribuait de la nourriture, des médicaments et des couvertures aux enfants nécessiteux. Depuis notre premier rallye, nous l'avons toujours fait et procédons encore ainsi actuellement !

Tu ne fais pas uniquement des rallyes ULM ?

Avec Saad, quand nous avons envisagé de nous lancer dans l'aventure, il m'informa qu'il connaissait aussi très bien le président de la fédération des sports équestres, alors pourquoi ne pas aussi organiser un rallye équestre ? Saad était aussi un fana de moto d'où le rallye moto ! Aussitôt d'accord, nous avons créé notre première association à Paris, avec au programme de la première année : un rallye motos-quads, le "Dune Explorer", avec des participants de marque comme Peterhansen, Jean-Claude Olivier, Morales, Magnaldi, et Benjama ; un rallye ULM, le "Transsahara Air Marathon", partant d'Alger jusqu'à Tamanrasset ; et, en troisième, un rallye équestre, le Forsané. Nous avons annoncé ces trois rallyes et ils ont été faits. Depuis, à chaque fois que nous avons communiqué par voie de presse que nous organisions tel ou tel autre rallye, nous avons tenu nos promesses et les rallyes ont toujours eu lieu !

Quel est le nombre de participants en moyenne dans tes rallyes ?

C'est variable, nous avons connu des pointes de 250 à 270 participants et nous avons aussi des rallyes plus intimes comme le Maroc avec souvent 6 à 10 voire 12 machines, même s'il arrive qu'il y en ait 17.

Tu prends tout en charge, nourriture, couchage, carburant ?

Absolument ! Pour le Schott qui a lieu en Tunisie, il existe deux formules, la première consiste à faire venir l'équipage avec un 4 x 4 qui tracte son propre ULM, le bateau est compris dans l'inscription. Pour la seconde, nous prenons tout en charge. Il est même possible que nous allions chercher l'appareil de notre participant chez lui pour le convoier jusqu'au départ du raid. Ainsi, notre candidat à l'aventure peut arriver les mains dans les poches par avion de ligne, tranquille, ne consacrant ainsi qu'une semaine de vacances au rallye. Bien sûr, ce service se paie et nous le réservons, pour l'instant, à quelques cas, premiers demandeurs, premiers servis...

Justement parlons du prix d'inscription à un rallye ?

Au début, les rallyes étaient très chers. Je me souviens de celui que nous avons organisé en 1990, en Egypte. Par exemple, l'inscription coûtait à peu près 35 000 F par personne, machine comprise.

J'ai toujours entendu dire que les hôtels étaient très luxueux et confortables ?

Tout à fait. Nos hôtels sont toujours de grand luxe et le voyage en bateau se fait en première classe.

who's who

Malgré cela, avec l'expérience et en tirant les prix, nous arrivons cette année à proposer une inscription pilote, copilote ou assistance à 6 900 F tout compris.

Il y a quand même quelques petites options à rajouter comme le carburant et le prix de la traversée qui, si tu viens en voiture, coûte 1 500 F. Autre exemple : la prise en compte chez le participant de sa machine lui coûtera 6 000 F. Actuellement, nous sommes limités à 4 machines mais nous étudions pour le Maroc une formule qui nous permettra de prendre en compte totalement une dizaine d'appareils. Tout ça pour dire que les prix ont considérablement baissé alors que la qualité des prestations à elle, considérablement augmentée, expérience oblige. A préciser aussi que sur chaque rallye, nous possédons une équipe médicale reliée radio !

En règle générale, quelle est ta place dans un rallye ?

Je suis au sol en voiture, avec Gilles Finet, le directeur des vols. Pour ce qui le concerne, il gère la technique, me revient le côté administratif.

Quel est pour toi le plus beau rallye ou par lequel commencer ?

Afin de changer des tours de piste, je préconise le Tour de France ULM qui représente une très bonne expérience, je le conseille à tous et même à ceux qui ont déjà participé à mes rallyes, ils ne seront pas déçus.

Par la suite ou parallèlement au Tour de France, à égal niveau de difficultés, je propose la Tunisie, abordable financièrement et peu difficile techniquement, il est même plus facile que le Tour de France. J'ai vu arriver des pilotes en Tunisie qui venaient tout juste d'être lâchés. Les avantages de ce rallye résident dans des conditions de vol toujours exceptionnelles avec un soleil garanti et un dépaysement formidable.

Tous les pilotes sont reliés radio ?

Radio et GPS sont obligatoires ! Après la Tunisie, je conseille le Maroc un peu plus engagé avec l'Atlas à franchir. De plus, le pays est plus rocailleux et nécessite un peu plus de finesse dans le pilotage. Je précise qu'avec Gilles Finet nous avons, bien sûr, préalablement repéré les terrains d'atterrissage et que nous faisons en sorte qu'ils ne soient pas réservés à des experts du pilotage. Avec ce parcours Tour de France, Tunisie et Maroc, les pilotes se retrouvent avec une expérience qui leur ouvre réellement de nouveaux horizons. Un petit nouveau est au programme pour l'année prochaine, ce sera le Portugal ! Notre but est de toujours proposer de nouvelles aventures pour l'avenir avec toujours la même rigueur dans l'organisation afin que l'aventure ne tourne à la mésaventure !



A gauche, Zinedine Sadaoui, à son poste, en compagnie de l'auteur. C'est de la radio, ça ne s'entend pas quand on fait les fous ! Et puis, ils n'étaient même pas à l'antenne.

Résumons les pays que tu as déjà explorés !

Nous avons commencé par l'Algérie, deux fois. Puis pour des raisons de politique intérieure nous nous en sommes éloignés en 1990. Ce fut donc l'Egypte une seule fois car la guerre du Golfe ne permit pas l'année suivante son renouvellement. Nous nous sommes repliés sur la Tunisie 9 fois et en même temps sur le Maroc. Il y a eu la Grèce avec le raid des Cyclades mais il s'agissait surtout d'une aventure sur l'eau en bateaux pneumatiques avec uniquement deux ULM hydro. C'était une idée de Gérard d'Aboville.

Tu ne nous parles pas des Etats-Unis et du Mexique ?

Si, bien sûr ! Il y a deux ans, nous sommes partis de Los Angeles pour 2 500 km de vol en passant par le Grand Canyon et Las Vegas, avant de longer une partie de la côte ouest jusqu'au Mexique. Nous étions six machines, mais le problème de ce type de rallye réside dans le prix d'inscription qui était de 50 000 F par personne avec l'obligation d'être deux par machine, soit 100 000 par équipage.

C'était un véritable produit de luxe. Je pense

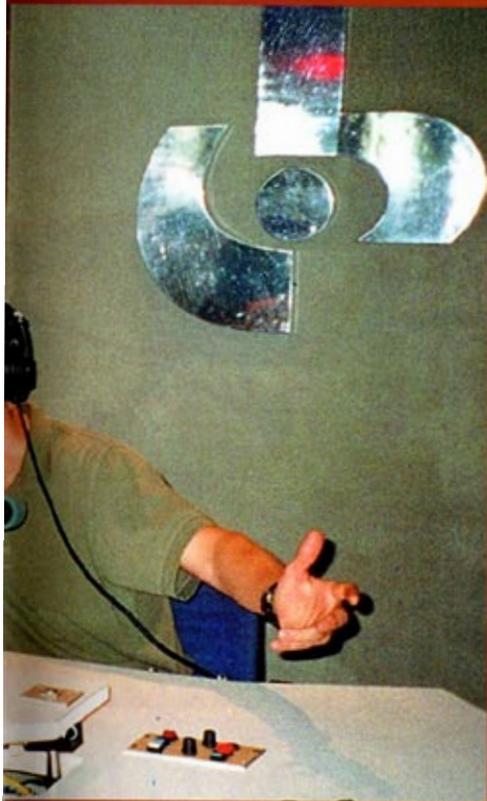
organiser d'autres petits extra de ce genre comme la Jordanie ou Madagascar.

Prenons l'exemple de la Tunisie : les étapes font combien de kilomètres par jour ?

Les étapes font entre 120 et 150 kilomètres par jour sur 5 à 6 jours. Tout le monde suit, que ce soit en quad, en 4 x 4 ou ULM avec le matin et le soir des vols de montgolfières. Le Schott Evasion est un rallye pluridisciplinaire.

Quel est le profil du participant à un rallye de ce genre ?

Evidemment il y a des personnes assez aisées mais de plus en plus nous rencontrons des pilotes qui ont économisé pour s'offrir un merveilleux voyage, car même si les inscriptions ont bien baissé, cela représente une somme importante. C'est pourquoi je me fais un point d'honneur de ne pas les décevoir. A chaque rallye un film est tourné afin d'être proposé aux participants en souvenir de leur aventure. Ces images sont souvent reprises par la télévision : nous sommes déjà passés sur TF1, France 2, M6, Canal+, La Cinq. Nous les offrons à des boîtes de production qui les diffusent dans le monde entier. L'agence Gamma, toujours présente, distribue quand même ses images dans 70 pays !



Belle promotion de l'activité ULM ! Le fonctionnement d'une telle machine nécessite combien de personnes ?

Nous avons atteint quarante personnes pour l'intendance mais le noyau dur représente une dizaine de personnes, cela varie en fonction, bien sûr, du nombre de participants. Dans le cas des quarante, il s'agissait de 250 participants.

Combien de temps à l'avance prépares-tu tes rallyes ?

D'une année sur l'autre. Dès que le rallye se termine nous travaillons déjà sur le suivant.

Quels sont les dangers lorsqu'on vole au-dessus du désert ?

Le désert est un endroit qui peut se révéler très hostile si on l'aborde sans préparation ni encadrement. De bonnes connaissances sont nécessaires et mon rôle consiste à en informer les participants afin de les protéger. Lors de l'inscription j'envoie systématiquement à l'intéressé un dossier complet concernant le matériel obligatoire pour tous les vols, ce qui comprend entre autres une couverture de survie et un jerrican de 5 litres d'eau potable, afin qu'ils puissent attendre les secours ou bien passer une nuit à la belle étoile après s'être éventuellement perdus !

C'est déjà arrivé ?

Lors du premier Transsahara Air Marathon, l'équipe Cosmos avec cinq appareils et un Balerit piloté par Jean-Pierre Trassard manquaient à l'appel le soir à Tamanrasset. Partis de Djanel, certains sont restés plusieurs nuits perdus ; c'était mon premier rallye et à l'époque nous n'avions pas de GPS. Tous les moyens ont été mis en œuvre pour les rechercher : deux hélicoptères et un Hercule C 130. L'équipe Cosmos a été retrouvée et récupérée par des Touaregs, quant à Jean-Pierre Trassard, c'est un hélicoptère qui l'a retrouvé ! Jean-Pierre est le parrain des Transsahara depuis ses premières heures. Il a toujours cru en nous et nous a sorti de notre première grosse galère. Lors du premier Transsahara Air Marathon, nous avions quelques problèmes concernant la nourriture et son acheminement le long du rallye. Lors de son inscription, il me signala qu'il était patron d'un Centre Leclerc. Je m'en suis souvenu et j'ai appelé pour lui demander conseil. Sa réaction a été extraordinaire, il nous a non seulement informés de ce que l'on avait besoin mais nous a aussi fournis gratuitement toute la nourriture pour la totalité du rallye. Nous possédions un camion pour la transporter mais personne de l'organisation n'avait de permis poids lourd. Qu'à cela ne tienne, il a entrepris de conduire le camion jusqu'au départ où nous l'avons remplacé par un chauffeur local. C'est là que j'ai compris ce qu'était l'esprit ULM !

Tu as constaté une différence de mentalité entre les cavaliers, les motards et les pilotes ULM ?

Dans les autres catégories, nous rencontrons aussi des aventuriers mais ce qui caractérise le pilote et l'esprit ULM c'est la passion qui les noue à leur discipline !

Quel est ton plus beau souvenir ?

Chaque année apporte son lot de souvenirs et lorsque je me remémore les paysages ou les rencontres, je n'arrive pas à en distinguer un plus que l'autre. C'est un peu comme si je te demandais laquelle de tes filles tu préfères ?

Ma grand-mère qui a eu quatorze enfants, utilisait une image remarquable quand l'un de ses enfants l'accusait d'aimer un tel plus que lui-même, elle lui répondait : "Regarde, j'ai dix doigts, si tu me demandes lequel je devrais choisir si l'on devait m'en couper un, je choiserais peut-être celui-ci de la main gauche parce que je ne l'utilise pas aussi souvent que les autres mais la douleur sera la même."

Quel est le dernier délai d'inscription pour un rallye ?

Cette période est celle qui me stresse le plus. Nous acceptons encore à 1 mois, voire

3 semaines avant le départ mais nous sommes tenus par l'établissement d'autorisations personnalisées pour chaque ULM !

Quel est ton plus gros malheur ?

L'accident d'un participant représente ce qu'il y a de pire. Un jour, un pilote belge de paramoteur a eu une fermeture, un hélicoptère l'a pris en charge et il fut immédiatement rapatrié par le premier vol. Nous savons gérer les états de crise ; il nous est déjà arrivé de retarder un avion de ligne d'une heure et demie pour convoyer un pilote accidenté mais je n'aime pas en parler, cela porte malheur...

Parce qu'il y a des hélicoptères qui vous sulvent ?

Que ce soit en Algérie ou au Maroc, ce sont les hélicos de l'armée du pays qui sont en alerte et avec lesquels je suis en relation constante. Il en est de même avec la gendarmerie, le gouverneur et les maires, mon rôle consiste à gérer ces relations. Pour cela je me dégage complètement du rôle technique qui est tenu par Gilles Finet : nous nous connaissons très bien, nous faisons équipe ensemble depuis dix ans !

Comment vois-tu l'avenir de tes rallyes ?

Mon objectif est d'emmener des personnes dans de véritables rallyes découverte-vacances sans compétition. Je suis un anti-Paris-Dakar convaincu. Même si déjà aujourd'hui il ne se fait pas d'étape sans que nous baptisions les habitants locaux, je souhaite que nous soyons encore plus proches de la population. Au mois de mars prochain, nous mettrons au point une formule très économique qui permettra aux pilotes qui le désirent de bivouaquer à côté de leur machine. Nous garderons, la solution full options habituelle avec hôtel de luxe et convoyage, mais dans le même rallye, un choix sera proposé aux pilotes. Si certains désirent venir au départ de façon autonome avec leur voiture tractant leur ULM en emportant du matériel de camping, ils bénéficieront, lors du rallye, de la même sécurité, d'une équipe médicale, des autorisations. Ils feront partie intégrante du rallye, seulement de façon plus "terrain" avec un prix d'inscription proche des 5 000 F pour le Maroc !

As-tu une devise dans la vie ?

Pour réussir ce que l'on entreprend, il faut le faire avec son cœur !

As-tu un message à faire passer ?

L'organisation de ce type de raid nécessite beaucoup de travail, de ténacité et de persévérance. Je crois en l'amitié sincère, à la fidélité, en l'amour des autres, ces valeurs sont les principaux moteurs qui me motivent ! ■ ■ ■