

1^{er} RALLYE DE MAURITANIE

4X4 - MOTOS - QUADS -
BUGGYS - SSV...



Présentation :

Ce **premier Rallye de Mauritanie** se déroulera du **1^{er} au 08 janvier 2009 en boucle** autour de la ville mauritanienne d'Atar connue de tous les passionnés de sport mécanique comme **ville étape du rallye raid « Paris-Dakar »**.

Le principe de notre rallye obéit à **deux règles fondamentales** qui devraient faciliter la vie des participants, pilotes et assistants.

-**le plaisir d'emmener son engin** dans des dunes réputées pour être les plus difficiles à franchir au monde, sans jamais faire abstraction de la **sécurité des pilotes** avec des ravitaillements carburant tous les 120 km

-**un coût réduit** pour la préparation et la maintenance des engins avec des étapes en boucle autour d'Atar où seront basées les assistances.

Le Rallye de Mauritanie, beaucoup de gens l'avaient imaginé, mais personne n'avait jamais tenté de le faire car il fallait **oser s'attaquer à une légende** de près de 30 ans appelée « Paris-Dakar ».

Ce dernier parti à la **conquête de nouveaux continents**, les amoureux d'Afrique, de sable et de dunes restaient sur leur faim. C'est pourquoi nous **avons fait le pari de leur proposer un rallye** où plaisir côtoierait sécurité et prix compressé.



Quelles ont été les **idées directrices** qui ont présidé à l'élaboration de ce rallye ?

Elles ont été au nombre de six :

« **Tout pour le plaisir de piloter** » donc pouvoir engager des engins légers, le plus près possible de la série avec comme corollaire, « **la sécurité du pilote** » qui nous paraît prioritaire car on sait que plus un engin est léger, moins il risque de blesser son pilote lors d'une chute

un « **coût de préparation réduit** » car plus l'engin est proche de l'origine, moins le prix de la préparation sera élevé un « **coût d'assistance limité** » grâce à un point d'assistance central à Atar.

la possibilité de « **ne pas faire ou ne pas finir une étape** » et

prendre part à l'étape suivante **sans être éliminé**

« **très peu de liaisons (moins de 100 km) avec** » un parcours presque exclusivement en spéciales (**plus de 1800 km**).

En fait, **depuis plus de six ans**, notre agence emmène des pas-



sionnés de raids sportifs à l'assaut des dunes mauritaniennes avec des **motos et des quads sportifs**.

Et au fil des ans, nous nous sommes aperçus que les quads sportifs pouvaient réaliser des figures et des franchissements extraordinaires dans les dunes et que **surfer les dunes en quad se rapprochait du plaisir de la glisse éprouvé en faisant du ski hors piste ou du free ride**.

Nous avons alors **emmené des motards** et ces derniers nous **ont prouvé qu'avec des motos légères** et puissantes, ils **pouvaient suivre les quads** dans les dunes extrêmes, ce dont nous doutions avant de les voir à l'oeuvre.

Nous avons aussi emmené **des SSV (Yamaha Rhino)** et ces derniers nous ont démontré être capables de **surfer les crêtes de dunes, façon « grand 8 »**.

Il ne nous reste plus aujourd'hui qu'à faire la **démonstration que les Buggies et les 4x4 peuvent damer le pion à tout le monde**.

Bien sûr, sur certains terrains, notamment lors des **premières étapes, les 4x4 et les motos vont être intouchables**, mais ensuite, quand il faudra attaquer les dunes et ne pas tomber au fond de **cuvettes impressionnantes** sous peine d'y passer au moins

la nuit, les quads et les buggies vont se régaler.

Pour résumer, le mot d'ordre pour le pilote sera de **se faire plaisir**.

Et le mot d'ordre pour nous, organisateurs, sera **la sécurité** car nous voulons vous faire rêver et nous ferons tout pour éviter les accidents.



Le planning bateau et avion :

2 solutions sont possibles pour les concurrents :

-1° les concurrents véhiculent eux mêmes leurs engins en Mauritanie via l'Espagne et le Maroc et le rdv est fixé le dimanche 28 décembre 2008 à Atar pour les vérifications techniques.

-2° nous nous occupons du transfert des engins par bateau et le planning sera le suivant :

- **embarquement** des engins par container depuis Marseille ou le **Havre lundi 1 °décembre 2008**.

-**dédouanement** et débarquement des engins à Nouakchott vendredi **26 décembre 2008**

-**arrivée par avion** des assistants ou de certains concurrents **vendredi 26 décembre à Nouakchott**

-**transfert par la route ou par camion** des engins entre Nouakchott et Atar, **vendredi 26 et samedi 27 décembre 2008**

-**vérification technique** des engins de course **dimanche 28 et lundi 29 décembre 2008**

-arrivée des derniers concurrents par avion **mardi 30 décembre 2008 à Nouakchott**

-**mise en parc fermé** des engins à **Atar mardi 30 décembre 2008**

-prologue **mercredi 31 décembre 2008**

-début de la course **jeudi 1° janvier 2009**

-**fin de la course** et remise des prix **jeudi 08 janvier 2009**



- transfert des engins et mise en container **vendredi 9 et samedi 10 janvier 2009**
- retour en France par avion des concurrents **dimanche 11 janvier 2009**
- retour des engins en France vers le **15 février 2009**



Le Parcours :

Il comporte plusieurs étapes :

Prologue de 10 km le mercredi 31 décembre 2008 dans les environs d'Atar pour déterminer l'ordre de départ des concurrents.



1° étape : jeudi 1 janvier 2009 : Atar – Tidjikja : 375 km dont 350 de spéciale

Le parcours débute par une **liaison d'une vingtaine de kilomètres** en direction de Chinguetti, jusqu'au **col de Nouatil**. La piste s'incurve vers la droite et c'est le début de la 1° spéciale qui emprunte la piste de Tidjikja.

La piste, bien marquée, **longe les Monts Zarga**, puis continue jusqu'au cratère d'Aouelloul.

C'est le début du **franchissement ou du contournement (c'est conseillé) des barkhanes** (des sortes de petites dunes, très molles et en arc de cercle), qui s'étendent jusqu'au massif des Irmechât.

Vient ensuite une zone de pâturage à proximité du puits d'Amjenjer. On laisse la localité d'Aïn Cefra sur la droite et on **poursuit sur la piste de Tidjikja** qui serpente à nouveau entre les barkhanes en direction du sud, jusqu'au puits de Touajil. Puis la piste s'incurve vers l'est en direction de **la palmeraie et la guelta de Taoujafet**. La piste suit la batha (lit du fleuve) de l'oued Tidjikja **jusqu'au village de Rachid**. On continue de suivre la batha puis on monte sur le plateau pour rejoindre la ville de **Tidjikja, distante de 45 km environ**.



Fin de la première étape.

Il n'y a pas **d'assistance à Tidjikja** et chaque concurrent doit faire sa propre mécanique.

2° étape : vendredi 2 janvier 2009 : retour Tidjikja-Atar par une piste différente : 360 km de spéciale

Le début de cette deuxième étape est le même que la fin de la première **jusqu'au village d'Aïn Cefra**. A partir de cette localité, on prend la direction de l'ouest en direction du village de N'Terguent. A partir de cette localité, la piste monte vers le nord. Le paysage est magnifique avec des passages encaissés **dans l'oued Le-Hnouk (« l'oued des mâchoires »)**, un défilé avec des parois abruptes de 80 mètres de haut, en direction des villages d'Ouagchodda et de Maaden. On rejoint



ensuite l'oued El Abiod et les **palmeraies de rêve s'enchaînent** : Tougad, Tifoujar... jusqu'au poste de police d'Amatil. On suit ensuite le lit ensablé de l'oued Seguelil jusqu'aux environs d'Atar, terme de cette deuxième étape.

3° étape : samedi 3 janvier 2009 : Atar-El Beyyed : 220 km

La première partie est plutôt roulante **jusqu'au village de Jraïf** distant de 80 km. Il faut néanmoins rouler avec doigté car les pierres sont tranchantes comme du verre.

A partir du village de Jraïf, la piste contourne **la maison du marabout** puis s'incurve vers le nord en direction de la





Montagne d'Aderg que l'on découvre après avoir **traversé un chott asséché** de plus de 50 km de long. Les couleurs autour de la montagne sont somptueuses, de l'ocre au miel en passant par le saumon !

Et c'est là que commence « **l'enfer des dunes** » pour les concurrents. Il faut en effet atteindre le **pic de Tazazmout** en parcourant deux boucles distinctes dans les dunes.

Lors de la première boucle, entre Aderg et le pied des grandes dunes, il faut **rejoindre un point GPS** situé à environ 2 km du bord des dunes. C'est assez facile pour les motos et les quads et plus délicat pour les 4x4 et les bug-

gies qui vont devoir « se faire la main ».

La deuxième boucle est **encore plus difficile** car si le parcours en ligne droite n'est distant que de 6 km, le point GPS dans les dunes impose d'entrée **d'escalader et franchir les grandes dunes en bord de piste**.

La troisième boucle couvre une distance de 11 km en ligne droite mais impose le passage par deux points

GPS très difficiles à atteindre, surtout le premier près de Tazazmout, que l'on atteint après avoir gravi **les premières dunes à étages**.

La fin de l'étape **serpente entre les arbres** et suit la piste qui mène au village d'El Beyyed, terme de cette deuxième étape.

Un premier bivouac en plein désert vous attend pour que le rêve devienne



réalité.

4° étape : dimanche 4 janvier 2008 : les montées impossibles d'El Beyyed et les fameuses cuvettes : 80 km de spéciale.

L'étape commence par **deux montées difficiles, voire « impossibles »**, différentes pour les quads et les motos d'un côté et les 4x4, buggies et SSV de l'autre. **Le dégonflage des engins** est obligatoire pour espérer atteindre le sommet de ces diverses montées.

Puis la piste va vers l'est en direction de la passe d'El Beyyed.

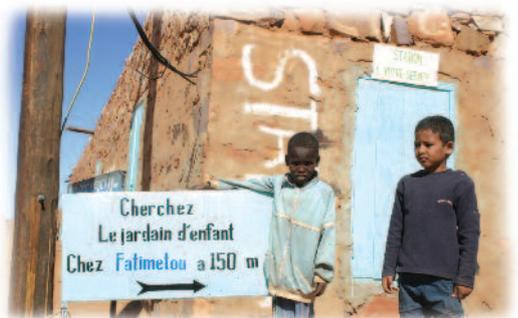
Avant d'atteindre la passe, **une quatrième boucle entre dunes et rochers** attend les concurrents au dessus d'un cirque magnifique.

Un fois la passe franchie, une nouvelle épreuve attend les concurrents avec trois nouvelles boucles successives.

La cinquième boucle, toujours dans les dunes, est **relative-ment roulante**, mais la sixième est terriblement difficile car elle comporte le contournement **des fameuses cuvettes ou « gamelles »** du massif de l'Ouarane. En effet, ici, le **vent tourne et les dunes sont dans tous les sens, sans aucun ordre ou direction précise**. Au sommet de la plus haute dune, le GPS indique un niveau de 501 mètres au dessus du niveau de la mer. Et ce point est entouré de cuvettes profondes et très molles qu'il va falloir **esquiver ou contourner** sous peine de ne pas

pouvoir en ressortir ou très difficilement (même en quad, la solidarité impose qu'un ami vienne vous aider à pousser si vous tombez au fond d'un cuvette).

C'est **toujours le même principe pour parcourir ces trois boucles** : on doit rejoindre un point GPS situé



au milieu d'un océan de dunes, à 2/3 km du bord de la piste. La **septième boucle est nettement plus facile** car les dunes forment des cordons rectilignes orientés vers le nord-est. C'est la fin d'un premier plateau.

On continue en direction du Fort d'El Gallaouya.

Un deuxième plateau et une **huitième boucle** se profilent avec cette fois ci deux points GPS dans les dunes. Le plus dur serait passé si une **neuvième et dernière boucle** ne nous attendait au pied des dunes géantes d'Izirgui. Monter au sommet des dunes impose de **maîtriser l'art du dévers car seul un parcours en**



« S » peut vous faire espérer atteindre le sommet salvateur.

Le reste de l'étape nous conduit par la piste au Fort militaire d'El Gallaouya. La prudence impose **d'arriver à allure réduite car les militaires mauritaniens ne « plaisantent pas ! »**. Le bivouac est monté 10 km après le Fort, en plein milieu de la célèbre passe de Sbil reconnue pour **ses gravures rupestres**.



5° étape : lundi 5 janvier 2009 : El Gallaouya-Ouadane : 230 km

dont 220 de spéciale

Aujourd'hui, c'est une **étape roulante qui vous attend**.

Il faut sortir de la passe de Sbil en veillant de ne **pas crever sur les cailloux** qui affleurent le lit de l'oued.

Au dessus de la falaise un décor incroyable vous surprend : **une mer de sable plane comme la main**, tout du moins, c'est ainsi qu'on la voit dans un premier temps. **Record de vitesse en hors piste** pour certains, mais il faut faire attention car le paysage devient de plus en plus vallonné et de grosses pierres parsèment le creux des vallons. **Prudence obligatoire !**



On atteint après 130 km de hors piste **le fameux Gelb Er Richat** qui est en fait une **dépression volcanique** envahie par le sable et les dunes. Les scientifiques pensent que le cirque du guelb, qui fait 40 km de diamètre, correspond à un **volcan qui s'est formé puis est retombé comme un soufflé** en faisant des boursoufflures concentriques. Les couleurs, vues d'en haut, font penser à la mer avec **le blanc du sel qui se marie avec le bleu des sels de cuivre**.



La traversée du guelb impose de franchir un **nouveau chott central**. Ensuite on longe une ancienne colonie portugaise, la palmeraie d'Agoueidir.

Puis, trente kilomètres plus loin, se profile la ville sainte de Ouadane qui fait partie du patrimoine de l'Unesco.

Cinq kilomètres avant Ouadane, le circuit oblique vers la gauche en direction de **« l'oasis des roses des sables »**, terme de cette 5° étape.

On rejoint **en liaison Ouadane** (10 km) et une de ses auberges pour une douche bien méritée.

6° étape : mardi 6 janvier 2009 : Ouadane-Chinguetti-Atar : 220 km de spéciale

C'est **de nouveau une étape roulante** qui vous attend.

De Ouadane à Chinguetti, la piste sableuse de 110 km passe par la très **belle oasis de Tanouchert avec ses palmiers ensablés**.

Chinguetti est le paradis des trekkeurs et la vitesse des concurrents ne devra pas dépasser 30 km/h durant les 2 km qui précèdent et les 2 km qui suivent cette ville religieuse qui est la ville la plus connue de Mauritanie et qui est le fief des amateurs de trek.

De Chinguetti, on suit le lit de l'oued **en direction des Monts**



Zarga. Puis on traverse un reg de 25 km pour rejoindre le sommet de la passe d'Amojjiar où trône le célèbre **Fort Saganne**. Le reste du circuit emprunte la célèbre **passé d'Amojjiar** qui ressemble au grand Canyon américain. C'est grandiose ! Le retour sur Atar se fait par **une piste rapide** sans grande difficulté. Nuit en hôtel ou en auberge à Atar.



7° étape : mercredi 7 janvier 2009 : Atar-Yeghref-Ben Amira : 250 km dont 180 de spéciale

On commence par une liaison de 70 km. Les concurrents rejoignent par la route Atar-Nouakchott le village de Yeghref distant de 70 km.

On continue par une spéciale de 180 km. Pour la première fois de la course, un long parcours au GPS attend les concurrents qui vont rejoindre directement **le monolithe de Ben Amira**. Ce monolithe est le deuxième plus grand au monde après celui d'Ayers Rock en Australie. Il est situé à **proximité de la voie ferrée Nouadhibou-Choum**, à environ 80 km de Choum. Pour l'atteindre, les concurrents vont devoir **traverser partiellement les fameuses dunes mortes de Mauritanie**, des dunes qui ont rendu célèbre **l'équipage Mitsubishi Saby-Séryies** lors d'un Dakar de légende où ils avaient été les seuls à les vaincre.



Le bivouac est dressé aux abords de Ben Amira. La nuit est bercée par le passage à proximité du **fameux train le plus long du monde** : 3 km de long et plus de 200 wagons ! Un bruit d'enfer ! Inoubliable !

8° étape : jeudi 8 janvier 2009 : Ben Amira-Atar : 200 km de piste roulante dont 190 de spéciale

La piste plus ou moins ensablée **longe la voie ferrée en direction de la gare de Choum.**

Puis la piste serpente dans la vallée en direction de **deux passes successives** qui permettent aux concurrents de franchir la barrière rocheuse. De là on rejoint le **village d'Azougui** situé à une dizaine de kilomètres d'Atar.

C'est la fin de la course.

On rejoint Atar en liaison (en fin de matinée pour les plus rapides).

Remise des prix et soirée de fête pour tous.



New Gate Travel

