

AIR TRANSAFRICAINE

une grande 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.

Le directeur de la course, Bernard Lamy



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.

J. Blond, président de l'association Air Transafricaine



LES CONCURRENTS

On trouvera ci-dessous la composition de chacun des équipages engagés dans la Transafricaine aérienne, avec les photos du commandant de bord (à gauche) et de son co-pilote (à droite), dans la mesure où nous avons pu les obtenir. Près de la moitié des appareils participant à la course doivent emmener un troisième occupant, le plus souvent un journaliste de la presse écrite, de la radio ou de la télévision; et l'un d'eux, le Cessna 335 N° 34, aura un passager de marque : le Sénateur Bernard Parmantier.

1



Avion : Beechcraft Bonanza B 35 V N - 111MS - Catégorie 2.

Pilote : Richard Fenwick, 40 ans. Pilote professionnel avion et hélicoptère, pilote de voltige, montagne, hydravion. Concurrent d'Air Transat 81, de la course Washington-Dulles 82; fondateur du 1er Londres-Paris en ULM.

Co-pilote : Robert Moriarty (U.S.A.), 38 ans. Ancien pilote militaire. Un autre fanatique des compétitions aériennes, vainqueur d'Air transat en monomoteur, et titulaire de plusieurs records du monde de vitesse (dont le New-York - Paris, qui vient d'être battu par Fourtiq et Pescarolo).

Sponsors : Smith Aero Expansion - NASA.

2

Avion : Piper PA 24 F-BMLT - Catégorie 3

Pilote : Michel Cogan Portnoi

Co-Pilote : François Locqueville

3



Avion : Piper PA 39

Pilote : Martine Tujague, 45 ans, pilote professionnelle (Commandant de bord sur Falcon 10 de Thompson - CSF), présidente de l'Association des Pilotes Françaises.

Co-Pilote : Marie-Hélène Gienger, 36 ans, pilote privé, adepte de la compétition en ULM (Grand Prix de France, Rallye des Pharaons).

Sponsor : France Soir Magazine.

4



Avion : Piper PA 34 F-GCPK - Catég. 3

Pilote : Michel Hourcourigaray

Co-Pilote : Patrick Oeuvarud.

5

Avion : Piper PA 31 Navajo Panther N-7X8 - Catégorie 3.

Pilote : Boyd Munro (Australie)

Co-Pilote : Russel Hancock (U.S.A.).

6



Avion : Piper PA 31 Navajo HB-LGW - Catégorie 3

Pilote : Roland Andrey (Suisse), 42 ans. Pilote professionnel (Aeroleasing S.A.)

Co-Pilote : Louis-Henri France (Suisse), 48 ans, médecin.

Sponsor : SOS Assistance.

7



Avion : Beechcraft BE 33 F-BTYS - Catégorie 2.

Pilote : André Lestrade, 54 ans. Concurrent d'Air Transat 81, et de plusieurs « Rondes de nuit ».

Co-Pilote : Karine Lestrade, 24 ans. Pilote avion et ULM.

Sponsor : Sanidoc.

8

Avion : Cessna 210 L F-BSST - Catégorie 2

Pilote : Pierre Fischer

Co-pilote : Jean-Marc Poylo

Sponsor : Services et transports.

9

Avion : TB 20 Trinidad F-GDGR - Catégorie 2.

Pilote : Louis Hamouda

Co-Pilote : Claude Helien

Sponsors : Adidas - Jeune Afrique.



10



Avion : Mooney M 20 J F-GBML – Catégorie 2.

Pilote : Michel Boyer, 49 ans, pilote IFR privé.

Co-pilote : Philippe Averseng.

11



Avion : Piper PA 30 F-BPIR – Catégorie 2.

Pilote : Claude Leprince.

Co-pilote : Georges Simon.

Sponsor : Jeune Afrique.

12



Avion : Mooney 231 F-GCJB – Cat. 2.

Pilote : Jean Balthazard, 54 ans, IFR privé. A participé à de nombreux rallyes et 3 fois au Championnat du Monde de Pilotage. Vainqueur de la « Ronde de Nuit » 1980.

Co-pilote : Jean Leygnac.
Sponsor : L'Est Républicain.

14



Avion : Cessna 310 Q HB-LGH – Catégorie 3.

Pilote : Bruno Keppeler (Suisse), 52 ans. Avocat. Concurrent Air Transat 81.

Co-pilote : Jean-Pierre Reber (Suisse), 52 ans. Avocat. Président de l'Aé.C. de Genève. Concurrent Air Transat 81.

Sponsors : Skis Sylvain Saudan – S.A. Ferrari (Suisse) – Cagliari Yacht S.A.

15



Avion : Beech Bonanza B 33 A F-GBBL – Catégorie 2.

Pilote : René Leroux.

Co-pilote : Lucien Bourel.

16



Avion : Robin HR 100/210 F-BUSP – Catégorie 2.

Pilote : Bertrand de Courville, 30 ans. Pilote de ligne (Air France).

Co-pilote : Philippe Huchez, 45 ans.

17



Avion : Quickie Q 200 N-81QA – Catégorie 1.

Pilote : Gérard Feldzer, 39 ans. Pilote de ligne (Air France).

Co-pilote : Peter Lert (U.S.A.), 36 ans. Journaliste aéronautique (Air Progress).

18



Avion : Mooney M 20 K F-GDFV – Catégorie 2.

Pilote : Philippe Benoist.

Co-pilote : Jean-Claude Tornier

Sponsor : Le Nouvel Economiste.

19



Avion : Durable RD-03 F-PYIT – Catégorie 2.

Pilote : Pierre Lainey

Co-pilote : Serge Gastan (constructeur de l'appareil).

20

Avion : Mooney M 20 F OO-ABS – Catégorie 2.

Pilote : Michel Notelaers (Belgique).
Ci-pilote : Emile Laumans (Hollande).
Sponsor : Perroquet.

**21**

Avion : Piper PA 28 D-EGHA - Catégorie 1.

Pilote : Friedrich Dietz (R.F.A.).
Co-Pilote : Gerhard Klein (R.F.A.).

22

Avion : Grumman Tiger G-BKPS - Catégorie 2.

Pilote : Anthony Mac Donnell (G.B.).
Co-Pilote : Anthony Mac Cann (G.B.).

23

Avion : Piper PA 32 R Saratoga TR-LBD - Catégorie 2.

Pilote : Guy Vatinel.
Co-Pilote : Joseph Radembo Coniquet (Gabon).
Sponsor : Aéro-Club de Libreville.

24

Avion : Beechcraft Bonanza V 35 B D-EGUN - Catégorie 2.

Pilote : Dietrich Bauer (R.F.A.), 47 ans. Un habitué de la « Ronde de Nuit », qu'il a courue quatre fois, ainsi que plusieurs autres grands rallyes.

Co-pilote : Michel Massing (France). A pratiqué la compétition automobile avant de se tourner vers l'aviation.

Sponsor : Bauer.

25

Avion : Cessna C 210 D-EHAT - Catégorie 2.

Pilote : Helmut Henfling (R.F.A.).
Co-pilote : Juergen Roponus (R.F.A.).

26

Avion : Piper PA 32 F-GDQA - Catégorie 2.

Pilote : Maurice Beyeklian, 39 ans, dentiste. Pilote professionnel IFR et instructeur.

Co-pilote : François Decote, 34 ans, ingénieur. IFR privé, pilote planeur.
Sponsor : Crédit Agricole de l'Isère.

27

Avion : Piper PA 32 HB-PCE - Catégorie 2.

Pilote : François Allaz (Suisse)
Co-pilote : Robert Klukiger (Suisse).

Sponsor : Carrosseries du Nant d'Avril - Impex GF - Dessimoz

28

Avion : Wassmer 421 F-BOFC - Cat. 2



Pilote : Francis Gautier, 58 ans. IFR privé. Instructeur avion, planeur, parachutisme. Concurrent Air Transat 81.

Co-pilote : Alain Hermant.

29

Avion : Cessna 210 G-AYGN - Catégorie 2

Pilote : John O'Sullivan (G.B.)
Co-pilote : Robert Powell.
Sponsor : Grouse (Whisky)

30

Avion : TB 20 Trinidad D-EEEE - Catégorie 2.

Pilote : Friedrich Landstorfer (R.F.A.).
Co-pilote : Klaus Wurz (R.F.A.)

31

Avion : Aérostar 607 F-GBBZ - Catégorie 3

Pilote : Pierre Ponomareff.
Co-pilote : Claude Giscloux

32

Avion : Piper PA 28 F-GCQE - Catégorie 1

Pilote : Jean Bossy
Co-pilote : Gabriel Leylavergne
Sponsor : Edilia

33



Avion : Piper Malibu N-4319M - Catégorie 3.

Pilote : Patrick Fourtiau, 37 ans. Pilote de ligne (Air France). Un grand sportif, que ce soit en automobile (7ème au Paris-Dakar 83), en ULM (vainqueur du Grand Prix de France 83), ou en avion un peu moins léger (vainqueur d'Air Transat 81 avec Bernard Lamy).

Co-pilote : Henri Pescarolo, 42 ans. Un nom bien connu du sport automobile; trois fois vainqueur des 24 Heures du Mans. Son autre passion est l'aviation : il pilote depuis 25 ans et possède un Stampe. 3ème au Grand Prix de France des ULM

Sponsor : J.&B.

34

Avion : Cessna 335 F-GCQH - Cat. 3



Pilote : Carlo Nocera.

Co-pilote : Guy Toulorge.

35

Avion : Beechcraft Baron BE 35D-IAFS - Catégorie 2.

Pilote : Hans Drescher (R.F.A.).

Co-pilote : Juergen Kraus (R.F.A.).

45

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

Pilote : Raymond Michel.

Co-pilote : Alain Denise.

Sponsors : Continental Edison - SABA.



65

Avion : Robin « Aglon » G-GBAO - Catégorie 2.

Pilote : Jacques Toulorge, 32 ans. Pilote de ligne, et forma des grands voyages en avion léger - voire ultra-léger. Concurrent d'Air Transat 81 et du 1er Londres-Paris en ULM, a convoyé un Jodel aux Antilles, et participé deux fois à l'assistance aérienne du Paris-Dakar.

Co-pilote : Shelley Houlgate (G.B.).

Sponsors : Fasson Avery - Jeppesen (fourniture doc. aéronautique et cartes).



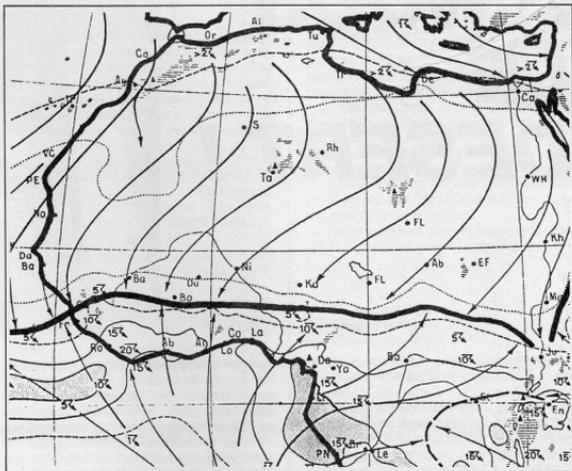
Un système informatique conçu par des pilotes pour les pilotes

ECR vous aide à mettre en route un système simple de gestion informatique, dont les divers utilisateurs pourront se servir sans peine

- La gestion du parc matériel.
- La gestion des fiches adhérents.
- La gestion comptable.
- La gestion du patrimoine.

ECR
INFORMATIQUE
107, rue de la République 92 800 PUTEAUX Tel: 774 89 17

un peu de météo africaine



En Afrique, l'aspect météorologique qui comporte la plus grande constance statistique, c'est la position de la zone de convergence intertropicale (ZCI).

En mars, partant de Conakry cette limite s'étale ensuite vers l'Est aux abords du 10ème parallèle Nord. Elle marque la confluence de deux grands régimes de vent : les alizés secs venant du Nord-Est et les alizés humides, véhiculant des masses d'air instables qui remontent de l'équateur et de l'hémisphère Sud.

Au Nord de cette séparation une inversion de température (vers 9000 pieds à cette époque) bloque en-dessous d'elle une grande quantité de poussières désertiques formant une brume sèche généralisée (la visibilité oblique surtout s'en trouve affectée).

Au-dessus on ne trouve généralement que des bancs de cirrus liés au jet subtropical.

Le seul événement majeur (rare mais toujours possible) qui pourrait faire mentir ce schéma serait l'arrivée d'une dépression venue des Açores et qui se fixerait quelque part près du Sud marocain : dans ce cas-là on risquerait beaucoup le vent de sable, en-dessous de 9000 pieds et dans l'intérieur des terres principalement.

Au Sud de la ZCI, on entre peu à peu dans le domaine des masses d'air équatoriales dont la caractéristique est d'être convectivement instables, chargées d'humidité et de donner des nuages développés jusqu'à 50 000 pieds.

En fait, c'est seulement à partir de 60 à 80 miles nautiques au Sud de la ZCI que l'activité de ces masses d'air devient intense. Les développements orageux, de grandes dimensions, horizontalement et verticalement, sont surtout menaçants en fin d'après-midi et en début de nuit.

un vol « statistique »

Si l'on n'avait comme références que les moyennes mensuelles de mars, voici comment se présenteraient les conditions météorologiques entre Toussus et Libreville.

1 - Toussus - Agadir

N'accordons pas de signification climatologique à ce tronçon où les perturbations classiques (liées au front polaire) rendent très changeants le régime des vents, le genre des nuages, etc...

2 - Agadir - Nouadhibou

Vent arrière dominant, venant du Sahara; très sec et irrégulier dans l'intérieur, plus humide et subissant des effets de brise de mer le long de la côte, brise qui l'infiltre à Nord/Nord-Ouest dans la journée. Quelques stratus ou cumulus côtiers se mélangent à la brume sèche saharienne qui arrive de l'Est en surplomb.

3 - Nouadhibou - Bobo Dioulasso

Ce tronçon est dominé par l'armattan sec de Nord-Est qui apporte souvent de très loin (Soudan) de la poussière ou du sable. Visibilité généralement faible mais rarement très mauvaise; apparition d'altocumulus et, à haute altitude, cirrus balisant le jet d'Ouest.

4 - Bobo Dioulasso - Libreville

Changement de décor : les choses sérieuses doivent normalement commencer en mars à cette latitude. Toutefois, jusque vers Cotonou, l'instabilité diurne est relativement encore réduite, sauf cumulonimbus après 15 heures, mais assez localisés et

généralement détectables à vue.

Après Lagos, la mousson d'Afrique est déjà en place, surtout entre Douala et Libreville. Les lignes de grains d'Est (venant de l'Est vers l'Ouest) y sont possibles.

L'activité orageuse (un jour sur deux en moyenne) se fait sentir principalement entre 17 heures et 24 heures locales. Les orages peuvent persister en deuxième partie de nuit, mais surtout sur mer.

Le vent en dessous de 5 000 pieds vient du Sud à Sud-Ouest. Au-dessus de 5 000 pieds, le régime d'Est persiste à tous les niveaux (10 à 20 kt).

Sous les grains, fortes et brusques rafales de secteur Est. On doit éviter impérativement de passer dessous : turbulence, coup de vent, plafond très bas et visibilité nulle y sont fréquents.

Ces lignes de grains (appelées « ondes d'Est »), se dirigent vers l'Ouest à 15/20 noeuds. Elles sont précédées d'une notable mais illusoire amélioration des conditions générales, qui se terminera tout de suite après l'invasion du ciel par des cirrus et l'apparition des premiers tourbillons de poussière.

L'aggravation par cumulonimbus alignés peut durer une heure; avant le retour au calme, une couche pluvieuse épaisse persiste parfois deux à trois heures.

C'est surtout en fin d'après-midi que ces ondes d'Est sont les plus actives; elles se prolongent sur mer et y sont plus violentes en fin de nuit.

G. CHABOD



A NOUS LE DESERT !

par Jacques TOULORGE



Allez hop, ça y est, c'est reparti ! Non, pas la Transat Paris - New-York - Paris numéro 2, que l'on n'attendait d'ailleurs plus, mais la « Transaf », de Paris à Libreville aller simple, avec deux arrêts pipi en route, ce qui laissera les inconditionnels du chrono et de la performance certainement sur leur faim. Mais enfin, ne soyons pas trop exigeants : la compétition aérienne renaît, les médias et les sponsors, de plus en plus nombreux, s'y intéressent et des courses merveilleuses, des vraies, excitantes à vous en faire saliver comme Paris - Rio de Janeiro, Paris - Pékin ou Paris - Melbourne auront lieu, au moins pour la première, dès 1985...

Mais revenons à celle du mois : 6 000 kilomètres de désert, de brousse et de jungle, soit entre 27 et 30 heures de vol en monomoteur.

Du cake ? Oui, si la météo est bonne; mais à cette période de l'année, on peut toujours s'attendre à un sérieux girage, de nuit, au-dessus du Massif Central, des Pyrénées et de l'Espagne intérieure, et, dès le 25° Nord, à la classique tempête de sable qui vous arrive sans prévenir en plein pare-brise, ramenant la visibilité à pas plus de deux ou trois envergures. Ce sable est le plus souvent transporté par un vent chaud de Nord-Est, l'harmattan, qui souffle généralement de novembre à avril du Soudan jusqu'au Golfe de Guinée, et la couche de sable transportée peut monter facilement jusqu'à 6 ou 7 000 pieds. Passé le 10° Nord, seule la remontée prématurée du Front Inter Tropical (F.I.T.) est à craindre, obligeant tous les concurrents à faire, entre ses énormes cumulus, du slalom géant indésirable en compétition tout schuss.

Ceci dit, la probabilité de rencontrer le sable et les cumulus du F.I.T. est, à cette période de l'année, d'environ 20%. Par contre le survol du désert et de la jungle, entre 1000 et 2000 mètres d'altitude est, à 100%, un spectacle fascinant et, à condition d'aimer bien sûr, justifie à lui seul la balade. Un lever de soleil en plein Sahara, ne serait-ce qu'une seule fois vu d'avion, est tout simplement inoubliable.

Domage, en un sens, que l'escalade de Tamanrasset ait dû être annulée au dernier moment à cause du refus non expli-

qué des autorités algériennes d'accorder aux avions de la course l'autorisation de survol de leur territoire, car un lever de soleil en plein Sahara, ne serait-ce qu'une seule fois vu d'avion, est tout simplement inoubliable. Tant mieux, dans un autre sens, car cette annulation évite, en Algérie, les formalités de douane et la légendaire déclaration de devises qui vous font perdre un temps fou, course ou pas course. Or, précisément, cette course se jouera principalement aux escales, et les minutes inutilement perdues au sol pourront avoir sur le classement des conséquences à la fois désagréables et amères.

Fourtiq, l'homme à battre

Inutile de présenter le Bernard Hinault des courses volantes : premier de la Transat en 1981, sur « Tefal », premier du Grand Prix de France d'ULM en juillet 83, venant, avec son équipier, de battre le record de vitesse pour la traversée de l'Atlantique Nord dans le sens New-York - Paris avec l'avion qu'il utilisera pour la course, il attaque cette Transaf, Pescarolo en place droite, avec l'organisation de choc que tout le monde lui connaît et redoute. Non, Fourtiq ne donne pas dans le petit, et son Piper Malibu, baptisé « J. & B. », sera l'avion à suivre.

Contre lui, une quarantaine d'équipage de bon niveau, tous décidés à se battre à fond; et du fait du jeu des handicaps, tout pronostic est hasardeux. Au top niveau, on trouve l'Australien Boyd Munro et Russel Hancock sur leur célèbre Panther-Navajo, qui ne viennent pas sur cette course pour parfaire leur bronzeage; l'Américain Bob Moriarty, associé pour la circonstance à Richard Fenwick, ne vient pas non plus pour faire de la figuration.

Gérard Feldzer et son Quickie 200 aux performances ahurissantes devraient également faire très mal. De même le Mooney 231 (Est Républicain) de Jean Balthazard. A moins que mon brave Robin Aiglon, co-skipé par Shelley Holgate et sponsoré par Fasson, numéro un mondial de l'auto-collant et fournisseurs des stickers de la course, ne sème, comme il en a l'intention, la pagaille en tête.

Côté outsiders, l'éventail est très large : Carlo Nocera, instructeur à Royal Air Maroc, alignera une superbe machine : un Cessna 335. Attention au Centurion d'O'Sullivan et Powell, deux Irish pur sang qui carburent plein riche au Grouse Whisky; au Bonanza de Bauer et Massing et au Duruble de Pierre Lainey. Ils pourraient bien créer la surprise, ainsi d'ailleurs que tous les autres, car, répétons-le, les chances sont à peu près égales grâce à l'existence des handicaps.

une quarantaine d'avions, seulement

Une course comme celle-ci, de par le budget relativement limité qu'elle nécessite, aurait dû réunir facilement une centaine de partants. La Transat de 1981 avait enregistré 114 équipages dont, c'est à signaler, 65 seulement avaient effectivement pris le départ. Espérons que sur la quarantaine d'avions engagés officiellement, le pourcentage de partants effectifs le 15 mars sera proche de 100%. On peut légitimement s'en persuader car à la réunion technique du 14 février, tous les pilotes semblaient prêts à se battre pour monter sur la plus haute marche du podium à leur arrivée sur l'équateur. Il est vrai que l'enjeu est de taille : un avion Robin « Dauphin » neuf au vainqueur toutes catégories, 50 000 francs au vainqueur

dans chaque catégorie, plus des prix de consolation en pagaille.

En fait, cette course a été annoncée trop tard (et heureusement qu'elle a été repoussée de trois mois) et trop timide-ment. A part Aviasport qui, depuis 6 mois, y consacre une page à chaque numéro, personne n'en a parlé sérieusement. Quant à l'étranger, on commence tout juste à se réveiller, mais c'est trop tard. Ce manque de publicité a rendu la course aux sponsors très sélective et, de loin, bien plus difficile que la compétition elle-même.

Au fait, combien coûte une course pareille ? Prenons l'exemple simple d'un monomoteur, disons de 180/200 chevaux et équipé IFR. C'est d'ailleurs le cas le plus représentatif, 80% des avions engagés appartenant à la classe 2. A 130/135 noeuds, il faut 60 heures pour couvrir la distance aller-retour. Si l'avion, même loué, est facturé 600 francs de l'heure, on arrive au total de 36 000 francs, auxquels il convient d'ajouter les frais d'inscription de 15 500 francs couvrant les frais d'hébergement (4 étoiles) et de nourriture pendant les 15 jours de course. Pas de réservoir supplémentaire, pas de H.F. et un matériel de survie se limitant principalement à un miroir et à quelques bouteilles d'eau. Ajoutons, pour faire bonne mesure, 10 000 à 15 000 francs pour couvrir les frais d'assistance aux escales (cette course se jouera au sol, pas en l'air), et on boucle le budget à 65 000 francs; c'est à dire qu'avec un tel budget, et toujours avec le jeu du handicap, on part dans les favoris, à armes égales avec les autres. Reste à montrer qu'on sait faire avancer son avion correctement et le tour sera joué.

Un budget ultra-léger si on le compare à la somme nécessaire pour un voilier dans la Course du Rhum, et léger tout court comparé à celui exigé pour engager un 4 x 4 dans le Paris-Dakar ou une voiture dans le Rallye de Monte-Carlo. Et les sponsors, de plus en plus, se rendent compte que la compétition aéronautique peut leur rapporter gros pour une avance relativement faible. Surtout que cette fois-ci, une bonne couverture par les médias est toute assurée : Antenne 2, France-Inter, Europe N°1, Africa 1, diverses télévisions africaines et la chaîne de télé anglaise ITN. Evidemment, il ne faut pas attaquer ces annonceurs plein pot en leur demandant 15 à 20 briques quand 7 ou 8 suffisent amplement. C'est sans doute une des raisons pour laquelle certains équipages ne trouvent pas... et s'en plaignent.

quelques rappels de NAV

Sponsoré ou pas, un bref rappel n'est pas inutile : dans cette course, les distances sont longues et les terrains de déroulement aléatoires, et, pour sa propre sécurité, le calcul du point de non-retour et du point critique sera de première importance.

● Le point de non-retour

La connaissance de sa position est importante pour les longs survols maritimes ou de régions inhospitalières ou désertiques, où les terrains accessibles sont éloignés de plusieurs centaines de kilomètres. Et en course, on tourne plein pot, et on consomme sensiblement plus qu'un 75% bien mixturé. Et, par expérience, ce genre de compétition fait parfois faire des bêtises, par exemple tirer jusqu'au fin fond de ses réserves d'essence, bavure malheureusement excusable car le but de la course, pour ceux qui y participent, consiste à arriver le premier, coûte que coûte. A plus forte raison quand l'épreuve est si richement dotée.

Définition : le point de non-retour est la distance maximum qu'on peut parcourir à partir de son point de départ en utilisant, pour aller et pour le retour, la totalité du carburant embarqué. Ceci veut dire que, passé ce point, l'avion est obligé de continuer vers sa destination ou bien de se dérouter, car il n'a plus assez d'essence pour revenir à son point de départ. Le pilote, en connaissant à l'avance la position de ce point, saura donc, en cas de détérioration du temps à son terrain de destination (tempête de sable par exemple), s'il peut encore revenir à son point de départ.

La formule, dans le cas simple d'une route constante et d'une consommation également constante, est la suivante :

$$\text{Distance du P.N.R.} = \frac{E \times A \times R}{A + R}$$

E = Autonomie
A = Vitesse sol aller
R = Vitesse sol retour

Exemple :
carburant embarqué : 250 litres
Consommation horaire : 50 litres
Vitesse sol aller : 130 kts
Vitesse sol retour : 180 kts
Distance à parcourir : 500 nautiques
Autonomie : 5 heures.

Dist. P.N.R. :
 $5 \times 130 \times 180 = 377 \text{ NM}$
130 + 180

On peut également utiliser la formule suivante :

$$\text{Temps jusqu'au P.N.R.} = \frac{E \times R}{A + R}$$

Ici E, l'autonomie, est exprimé en minutes.

Reprenant le même exemple, nous avons :
Temps jusqu'au P.N.R. :

$300 \times 180 = 174 \text{ min.}$, soit 2h54.
130 + 180

La distance du P.N.R. est alors trouvée par la méthode classique temps / vitesse sol.

● Le point critique

C'est le point sur la route duquel il faudra le même temps pour continuer vers le terrain de destination que pour revenir vers le terrain de départ en volant à la même vitesse vraie. La connaissance de ce point est peut-être plus importante

que celle du point de non-retour en cas, par exemple, de consommation devenant soudain anormalement élevée, ou d'un passager sérieusement malade nécessitant une intervention médicale immédiate, ou, cas extrême, d'ennui moteur – surtout s'il n'y a pas de terrain de déroulement à portée, cas fréquent en Afrique.

Il ne faut donc jamais confondre le point critique, qui est une question de vitesse, de distance et de temps, et où l'autonomie n'intervient pas dans son calcul, avec le point de non retour.

Seule la même vitesse vraie doit être prise en considération pour le calcul de la vitesse/sol aller et retour.

La formule magique de base pour trouver la distance du point critique est :

$$\frac{D \times R}{A + R}$$

D = Distance totale
A = Vitesse sol aller
R = Vitesse sol retour.

Si on reprend le même exemple :
Distance du point critique :

$$\frac{500 \times 130}{130 + 180} = 290 \text{ NM.}$$

Soit, à une vitesse/sol aller de 130 kts, après 2 h.13 de vol.

Fourticiq – Pescarolo records battus !

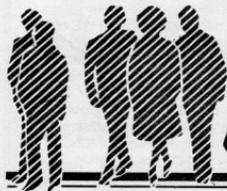


En prélude à la Transafricaine, qu'ils doivent disputer ensemble à bord du premier monoteur pressurisé Piper « Malibu » introduit en Europe, Patrick Fourticiq et Henri Pescarolo se sont déjà distingués en battant, entre le 17 et le 19 février, deux records du monde de vitesse sur parcours reconnu par la F.A.I., en classe C-1-d (poids au décollage de 1750 à 3000 kg) :

● **San Francisco – New-York** : 4148 km en 12h38, soit à 328,4 km/h (record établi pour la première fois sur ce parcours).

● **New-York – Paris** : 5948 km en 14h02, soit à 424 km/h, grâce à un vent généralement favorable sur l'Atlantique. Ce record appartenait précédemment à l'équipage américain Moriarty-Danaheer, sur Bonanza B 36, avec 338 km/h.

Le Malibu N-4319M, baptisé « Jeebee » (du nom de la marque de whisky J&B, sponsor de Fourticiq et Pescarolo pour ces performances comme pour la Transafricaine), avait été équipé pour l'occasion de deux réservoirs de cabine de 303 litres chacun, permettant d'emporter au total 1060 litres d'essence.



la rencontre du mois

Air Transat 81 : parmi les firmes qui financèrent cette première grande course aérienne d'avions légers à travers l'Atlantique et contribuèrent à sa réalisation, Total ne fut pas la dernière.

Transafricaine aérienne 84 : Total est encore dans le coup après avoir sponsorisé pour les Championnats du Monde 82 notre Equipe Nationale de Voltige; et cette fois Total Afrique intervient plus directement en apportant aux organisateurs de cette course un soutien logistique et financier aussi important que décisif. Après le Gouvernement du Gabon Total Afrique est ainsi le second sponsor de la Transafricaine aérienne. Nous avons demandé à Jacques Goubeau, Directeur Général de Total Afrique, et par ailleurs pilote privé IFR, ce qui peut motiver une grande société pétrolière comme la sienne à soutenir des initiatives concernant la promotion de l'Aviation Générale.

Jacques GOUBEAU

Jean Eyquem - Par l'importance du soutien qu'elle apporte à la course aérienne Transafricaine, la société Total apparaît aujourd'hui comme le sponsor numéro un de l'Aviation Générale en France. Quel est votre objectif en l'occurrence et comment voyez-vous le rôle des sponsors vis à vis des manifestations aériennes ?

Jacques Goubeau - les sponsors dans l'Aviation Générale ? Ils sont indispensables pour permettre à un certain nombre de passionnés qui veulent dépasser leurs performances habituelles dans des compétitions aériennes de réunir les moyens matériels qui peuvent faire avancer les techniques et créer l'événement.

Je pense qu'il faut contribuer à la création de ces événements, ce que nous avons fait en nous associant à l'équipe de copains que vous êtes dans le comité d'organisation de la Transafricaine. Nous nous y sommes joints en tant que Total, ce qui nous semble être mieux notre rôle que celui de sponsor d'un concurrent en particulier. Je crois que c'est effectivement dans l'incitation des journalistes, de la télévision à couvrir ce type d'événement que nous pouvons jouer un rôle utile, parce que si l'événement est couvert, les sponsors qui peuvent obtenir des retombées promotionnelles beaucoup plus directes que nous, société pétrolière, vont être intéressés, vont soutenir pour d'autres compétitions, manifestations, des concurrents valables. Notre position à nous est légèrement différente parce que le grand public ne réagit pas, par rapport à nos initiatives, de la même manière que vis à vis des grandes marques de champagne par exemple.

J.E. - Et dans le cadre du marché africain, comment voyez-vous le sponsoring de la Transafricaine aérienne ?

J.G. - En Afrique on attend de nous d'autres types d'action que la promotion purement publicitaire telle que l'on peut la concevoir dans un marché développé. La Transafricaine représente pour nous essentiellement une occasion de contacts.

Il est d'autre part très logique qu'une société pétrolière soit présente dans un sport mécanique. Nous sommes moins présents que d'autres, mais présents tout



de même, dans tout ce qui touche le sport automobile, le motonautisme. Nous sommes très modestement dans Paris-Dakar, mais nous y sommes.

Il ne pouvait pas être question, quand la première « Air Transat » fut créée par la même équipe que celle de la Transafricaine, que Total en soit absente. C'est pourquoi, même si nous n'y avons investi alors que des moyens très modestes, nous avons cependant tenu à le faire. Nous tenions à y marquer au moins une présence et une aide.

Pour revenir à votre question sur notre sponsoring et l'Afrique, nous ne visons nullement à y faire du matraquage publicitaire. D'abord ce n'est pas notre style. Nous visons beaucoup plus à assurer une présence et une aide à des gens de bonne volonté qui organisent quelque chose pour promouvoir cette aviation à laquelle il faut bien le dire nous sommes les uns et les autres attachés car, en fin de compte, on n'est un très bon sponsor que dans la discipline à laquelle on croit.

J.E. - Le fait pour vous d'être pilote vous oriente donc naturellement dans cette direction-là ?

J.G. - Ça ne peut pas être entièrement indifférent. Ceci dit, nous nous occupons également d'épreuves cyclistes en Afrique et je ne suis pas un très bon cycliste. Je veux dire aussi que, pilote ou pas, quand on s'intéresse à l'Afrique on constate que l'avion constitue un élément de développement important dans des pays aux infrastructures relativement limitées.

L'avion est aussi un symbole de promotion sociale pour ceux des autochtones qui réussissent à franchir les différents échelons techniques du pilotage professionnel.

J.E. - N'avez-vous pas des objectifs plus directs en cherchant à favoriser l'écho d'une manifestation comme la Transafricaine ?

J.G. - Une manifestation de ce type peut avoir plusieurs retombées pour nous intéressantes. D'abord, faire connaître l'Afrique à un plus grand nombre de gens. Le développement du tourisme reste tout de même aujourd'hui dans la plupart des Etats de ce continent une préoccupation et toute forme de connaissance des pays traversés vient ajouter à la promotion du tourisme; et je pense qu'il existe peu de moyens plus agréables pour découvrir un pays que de le survoler aux altitudes de nos avions.

Seconde retombée : la course crée l'occasion de contacts avec toute la population active de l'aviation en Afrique, qui commence bien sûr par les aéro-clubs locaux, qui passe aussi par les sociétés

d'aviation locales, qui est également constituée par tous ceux qui s'occupent de l'infrastructure, de la météo, de la circulation aérienne, de l'A.S.E.C.N.A. Il y a, je pense, un sentiment de solidarité tout à fait nécessaire à développer et qu'une manifestation comme celle-là doit contribuer à renforcer. Elle peut contribuer aussi à faire ressentir la nécessité de l'allègement d'un certain formalisme, car souvent en Afrique ce qui est difficile ce n'est pas de voyager mais de remplir des papiers.

J.E. - La qualification IFR vous a-t-elle changé la vie dans votre pratique du vol en Afrique ?

J.G. - L'avantage qu'elle me donne c'est de passer toujours, mais l'IFR en Afrique n'est pas l'IFR que l'on pratique en Europe. On y est notamment exempté du girage. Il est indiscutable cependant que certains fronts orageux ne sont pas évidents à traverser. C'est pourquoi je dirai qu'en Afrique le radar météo reste l'accessoire numéro un. Il y a des pilotes qui l'utilisent avec énormément de talent pour trouver à la fois leur chemin dans les fronts de cumulus particulièrement musclés et ensuite trouver l'endroit où ils vont faire leur percée avec le moins de risques possibles d'accrocher le relief. Les pilotes professionnels d'avions légers en Afrique font un travail qui passionnera certainement les concurrents, parce que ce sont des gens qui travaillent toute l'année, par tous les temps, avec des moyens radio souvent inexistant, des difficultés de relief, et qui font réellement du pilotage de pionniers.

Ceci dit, bon an mal an, la période où il est difficile de voler est relativement réduite. On l'appelle d'ailleurs l'« hivernage » durant lequel les mouvements d'affaires se ralentissent. Le reste de l'année on vole en moyenne plus facilement qu'en France. Pour la Transafricaine, appelée à se dérouler en période de transition, les conditions peuvent être aussi bien relativement faciles que relativement difficiles, surtout pour les monomoteurs sans équipement radar qui peuvent trouver, entre Garoua et Libreville, des passagers relativement scabreux. Ils trouveront en tout cas, s'ils en ont besoin, une aide amicale en vol. En Afrique en effet la solidarité des gens de l'air est une belle réalité.

Pour ce qui concerne la Transafricaine, je conclurai en disant, comme lors de notre récente conférence de presse, que l'Afrique et l'Aviation sont porteuses de rêve et que beaucoup de concurrents paraissent être partis de cet état d'esprit, ce qui est extrêmement sympathique parce qu'il y a des gens qui sont capables de se lancer dans ce genre d'aventures sans en attendre de contreparties.

J.E. - Un dernier point d'ordre pratique, mais important pour notre Aviation, sur lequel vous pourriez sans doute me répondre : l'Avgas, sur l'avenir duquel on s'interroge beaucoup, est-il condamné à terme selon vous comme produit de vos raffineries ?

J.G. - Le problème de l'Avgas devient effectivement préoccupant pour les pilotes et pour les fournisseurs parce que la mise en place de quantités très faibles sur des terrains peu fréquentés reste toujours du

domaine de l'aventure, particulièrement en Afrique où la séquence de la pompe Japy avec introduction du produit dans les réservoirs avec un entonnoir équipé d'une peau de chamois est encore d'une actualité tout à fait courante.

J.E. - Mais l'Avgas est-il un produit réellement condamné ?

J.G. - Je crains que les lois naturelles du marché, qui font que la consommation tend toujours à se déplacer vers le produit le plus utilisé et le plus commode, rendent de plus en plus héroïque le fait d'assurer les approvisionnements en Avgas. L'évolution des matériels va dans ce sens-là également. Il est évident qu'aujourd'hui l'avion léger gros consommateur d'essence évolue vers la pressurisation et le turbo-propulseur. En Polynésie par exemple on approvisionnait encore des quantités non négligeables pour les « Neptune » appelés à disparaître prochainement. Et je lisais aujourd'hui que le problème est de savoir comment on va approvisionner les quelques avions qui là-bas continueront à tourner à l'essence.

J.E. - A ma connaissance, en Afrique seule la Tunisie est en état de pénurie en Avgas.

J.G. - Il reste en Afrique des flottes d'avions à essence relativement nombreuses, mais les difficultés deviennent croissantes et les pays où les approvisionnements sont plus ou moins réguliers commencent à poser des problèmes incessants aux pilotes. Il y aura donc bien un jour ou l'autre un sérieux problème Avgas.

GUIDE DE L'EXPOSITANT
disponible sur demande

DU 20 AU 24 JUIN 84 A CANNES MANDELIEU

LE RENDEZ-VOUS
DES PROFESSIONNELS
DE L'AVIATION GÉNÉRALE

Du monomoteur au commutateur...
pour les équipementiers
comme pour les motoristes...

Réservez dès maintenant
les meilleurs emplacements
pour le 11^e Salon International
et Festival de l'Aviation Générale.

Contactez :
Aérodrome International de Cannes Mandelieu
06150 Cannes La Bocca
Tél. 16 (93) 47.11.00 - Téléx 470886 F - BP 129