

AVENTURES AFRICAINES

La première course aérienne Transafricaine, de Paris à Libreville, a renoué avec les pionniers de l'Aéropostale et la Croisière Noire de 1933. Les progrès techniques font les avions d'aujourd'hui plus fiables, plus sûrs, avec des moteurs performants, même pour les monomoteurs, parfaitement équipés pour la navigation. L'intérêt de cette course est d'avoir réuni les extrêmes, de l'avion d'affaires à celui construit par un amateur, en passant par des machines de club et de tourisme, Wassmer et Robin que l'on est peu accoutumé à voir courir de telles distances. Reste l'aventure, rocambolesque ou frôlant le drame, qui n'a pas manqué d'égayer ou de pimenter cette grande première qui a démontré que l'on pouvait voler autrement.

UNE activité insolite anime ce jour-là l'aérodrome de Toussus-le-Noble. Trente-deux appareils, monomoteurs et bimoteurs confondus, sont alignés au parking, rutilant aux couleurs de leurs autocollants et aux marques de leurs commanditaires, pour ceux qui ont eu la chance d'en trouver. Les soutes à bagages sont pleines, il reste peu de place inoccupée en cabine et pourtant chaque équipage se demande encore ce qu'il a pu oublier. Vérification des carnets de bord, des licences, perception de l'uniforme de la course (T-Shirt et blouson léger), sacoches bourrées de cartes : ceux qui partent se distinguent déjà de la foule par leur tenue blanche bariolée d'écussons. Dernier briefing, recommandations, météo, plans de vol, enfin, à 16 h, ce jeudi 15 mars, une fusée donne le départ de la première « Air Transafricaine » qui se courra jusqu'à Libreville, capitale du Gabon. Plus de 7 357 km à travers l'Afrique, avec deux étapes obligatoires : Nouadhibou en Mauritanie (3 545 km) et Cotonou au Bénin (2 712 km), avant de joindre Libreville (1 100 km) après un parcours sur la mer au-dessus du golfe de Guinée.

Les trente-deux équipages, à deux, comprennent obligatoirement un pilote qualifié IFR, les appareils étant tous équipés. Le vainqueur au classement général toutes catégories sera l'équipage approchant le mieux, ou dépassant, la vitesse de référence calculée pour chaque type d'appareil selon une formule chère à Marcel Riffard : $100K = 3 \sqrt{\frac{V}{S}}$ = vitesse de référence en NM soit $\frac{V}{\sqrt{S}} = R$ pour résultat. Prenant donc en compte la puissance et la surface alaire. Un temps de neutralisation minimal de douze heures est obligatoire aux escales. Les derniers concurrents quitteront Toussus-le-Noble tard dans la soirée, après vingt-deux heures. Tous passeront la nuit à bord. Pour certains ce sera le premier vol de nuit, pour quelques machines aussi. Si la météo est bonne sur la France, le temps se gâte dès le survol de l'Espagne.

Pour espérer figurer parmi les premiers, il faut un avion performant, à long rayon d'action, les réservoirs supplémentaires sont interdits en cabine, mais surtout réaliser une navigation précise, en volant à des niveaux économiques pour la machine, en ravitaillant le plus vite possible sur des aérodromes intermédiaires qui ne soient pas trop encombrés par les autres concurrents ou par un trafic commercial prioritaire. Il est impossible d'atteindre la première étape sans ravitailler, donc il faudra choisir entre le Portugal, l'Espagne et le Maroc, en tenant compte que bien des aéroports ne sont pas ouverts la nuit. D'où l'utilité d'un plan de vol minutieux et d'une navigation précise.

Les chances sont inégales. Il y a des favoris et des outsiders et ceux qui participent pour le sport, l'aventure, le voyage. L'équipage allemand Dietz-Klein,

déclassé pour réservoirs supplémentaires ne figurant pas sur le CDN, participera quand même à la course, non classé, pour le voyage. Une course préalable s'est jouée au niveau des commanditaires. C'est l'équipage Fourtqc-Pescarolo (les « Jibis ») qui a emporté le gros lot, avec la marque de whisky J & B, ayant choisi avec un ordinateur l'avion idéal par ses performances et en fonction du règlement : le Piper PA46 « Malibu ». Il n'existait que cinq exemplaires au monde, et Patrick Fourtqc a su convaincre le propriétaire de l'un d'eux de le leur louer. Après avoir établi trois records entre San Francisco et Paris, cet appareil devrait être imbattable sur la Transafricaine, sauf accident mécanique ou incident de parcours. Les outsiders sont Fenwick-Moriarty sur Beechcraft B35V « Bonanza », Bayer-Massing sur Beechcraft B35B Bonanza et les autres... On attend quelques surprises des Mooney 231. Les catégories des appareils, correspondant à la classification FAI, sont essentiellement les catégories 2 (1 000 kg à 1 750 kg) et 3 (1 750 kg à 3 000kg), sans distinction entre monomoteur et bimoteur.

C'est à un autre match que celui attendu que l'on assiste. Au large du Portugal, Fenwick-Moriarty subissaient une panne moteur et devaient se poser en urgence, ayant endossé les gilets de sauvetage, perdant tout espoir pour la course. Un autre équipage, les Suisses Keppeler et Reber abandonnaient à Casablanca sur incident mécanique. En panne à Tanger l'équipage Leprince-Simon, sur Piper « Comanche » III, passe dix heures à réparer sous la pluie battante. Pour tous, ce premier vol de nuit fut éprouvant. Le mauvais temps était au rendez-vous au-dessus de l'Espagne, pluie et vent en bourrasque se développaient jusqu'à l'Atlas aux sommets enneigés. Bien peu eurent le loisir de s'attarder à contempler le lever du jour sur le Sahara...

La préparation des escales intermédiaires s'avérait payante dès le premier parcours. Tant il est vrai qu'une course se fait aussi avec la tête... et une assistance astucieuse. L'équipage Fourtqc-Pescarolo le démontrait à l'escale de Marrakech, s'étant assuré d'avance une aide amicale qui lui permit de ne s'arrêter que neuf minutes ! Dès la première partie de la course l'équipage Leroux-Bourel sur Beechcraft 33A « Bonanza » se glissait aux premières places, grâce à une navigation remarquable. Pendant toute la course, il se battra avec l'équipage franco-allemand Bauer-Massing luttant jusqu'à l'arrivée à Libreville pour emporter la seconde place au classement général.

La seconde étape fut plus mouvementée encore. Le départ était donné dans la nuit pour les premiers et bien peu avaient pu récupérer la fatigue du vol précédent. Le parcours passait par la Mauritanie, le Mali, la Côte-d'Ivoire, évitant le Nigeria, survolant le Togo pour atteindre le Bénin. Sur cette étape, les possibilités de

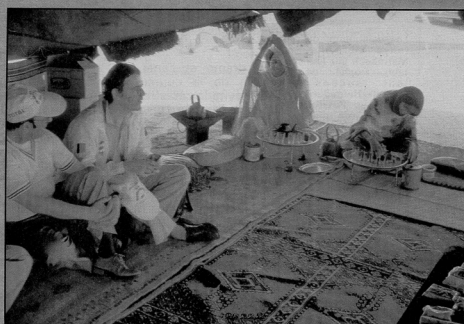
De nos envoyés
spéciaux,
Jacques DUBOURG
Roger DEMEULLE



Accueilli par les ballets populaires du Togo à Lomé (en haut à droite) le rallye a été un succès à chaque étape. L'épreuve de précision d'atterrissage sur une ligne, permettait d'apprécier les capacités manœuvrières des équipages (de haut en bas) le Mooney 231-20K (Benoist-Tornier), le Cessna 210 anglais (O'Sullivan-Powel) en position acrobatique et le seul appareil de construction amateur l'«Edelweiss» (Lainey-Gastan).



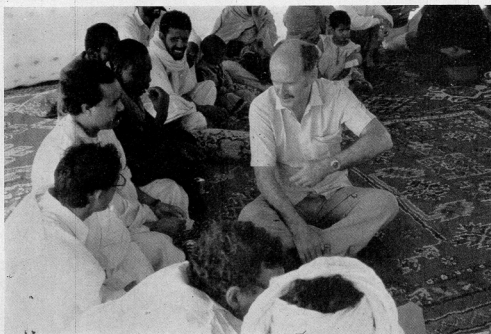




AVENTURES AFRICAINES

Dès la première étape, à Nouadhibou, l'Afrique traditionnelle fut présente, les Mauritaniens accueillant les concurrents sous la tente, offrant le thé, pour le briefing, le directeur général de Total Afrique M. Jacques Goubau (au centre) qui suivit la course de bout en bout, participant aux palabres.

ravitaillement étaient très diversifiées, avec un point intermédiaire à Bamako au Mali comportant un risque d'embouteillage, donc de perte de temps. Total Afrique, co-organisateur de la course, avait mis en place dans de nombreux aéroports jalonnant le parcours, de l'essence Avgaz 100 en quantité suffisante pour qu'aucun appareil ne trouve des cuves vides. Certains concurrents choisissent des aérodromes peu fréquentés au dépaysement garanti. Ainsi, à Kayes, une troupe de cinq cents danseurs et musiciens accueille dans la tradition africaine des équipages médusés et submergés, poussière levée par la liesse populaire. A Malabo, l'équipage Bossy-Leylavergne sur Piper PA28 est accueilli en grande pompe avec le tapis rouge et fanfare militaire avant de s'apercevoir que la réception est destinée à un représentant officiel marocain... ce qui leur fera perdre une bonne heure. A Bamako, les avions de la course attendent à la pompe qu'un « Noratlas » ait terminé son ravitaillement, ce qui leur fera perdre un temps précieux. Tandis que l'équipage de Courville-Huchez sur Robin HR100-210 « Kinky » ravitaille discrètement en sept minutes grâce à treize cubitains à vin qu'il a fait acheminer vides à l'escale, que



Les vainqueurs du rallye Libreville-Marrakech sur leur tapis, trophées de leur succès : Michel Hourcouri-guray et Patrick Guvard (de gauche à droite) qui couraient sur un bimoteur Piper PA34 aux couleurs de Euromarché Solomat et NCR.

des amis ont fait remplir ; temps d'escale : douze minutes !

Le drame et l'anecdote se côtoient. L'équipage féminin de la course, Tujague-Gienger, sur Piper PA39, évite la catastrophe de justesse, grâce à l'expérience de Martine Tujague. En présentation à l'atterrissage à Bamako, à quelques mètres du sol, le moteur droit s'étouffe, l'avion amorce une glissade à droite, l'extrémité du bidon d'aile touche la piste, le pilote remet les gaz, vire à gauche, et se pose à contre-sens en urgence... L'aile droite est rompue aux deux tiers vers l'extrémité, les longerons cassés, heureusement les volets sont restés manœuvrables ! Mais la course se termine là pour l'équipage, le changement complet de l'aile de l'avion exigeant plusieurs semaines.

L'équipage allemand Dietz-Klein, déclassé au départ, mais qui a tenu à suivre la course, frôle l'incident. A destination de Cotonou, il affiche la fréquence de sa destination mais cale son VOR sur... Lomé. Parvenu, de nuit, au-dessus de cet aéroport il réclame, par radio, l'allumage de la piste. On lui répond (de Cotonou) qu'elle est éclairée... alors qu'il tourne en rond au-dessus de Lomé. Il se posera grâce à l'éclairage demandé par l'avion-balai de la course (qui a Lomé pour destination) et dont l'équipage découvre, en arrivant, deux pilotes sous la menace de mitraillettes dont l'avion subit une visite complète par le vide. Les pays africains sont si sensibles aux coups d'Etat que

tout avion sans plan de vol est suspect et constitue une menace. La DCA est vigilante autour de tous les aéroports !

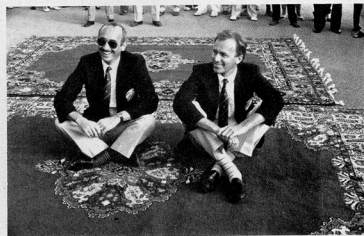
Un équipage connaîtra cette mésaventure. Les Anglais, MacDonnell et MacCann sur Grumman « Tiger », négligent les consignes propres au territoire nigérian, s'aventurent jusqu'à Port Harcourt. Ils y connaîtront la prison avant que les interventions des ambassades de France, de Grande-Bretagne et Total Afrique les en fasse sortir. Leur appareil a été pris pour un avion-espion. Le journal local Nigérian Tide relate l'interception de l'appareil (un Cessna I) équipé pour la reconnaissance et muni de « flotteurs » (les capotages de roues !), dans lequel on a trouvé une carte codée, deux cartes du monde et deux caméras ainsi que des objectifs peints en blanc, jaune et vert ! Aventure, aventure...

Vingt-huit appareils atteindront Libreville le dimanche 18 mars. Equipages fatigués, saouls d'heures de vol, mais émerveillés, presque étonnés, pour certains, d'être parvenus au terme de la course, si loin. Exploit ? Non, mais pour certains de véritables performances !

Le premier, sans surprise, c'est le Piper « Malibu » « J & B » de Fourtich-Pescarolo : en 21 h 26 mn. Une machine splendide qui a fait la moitié de la course sur cinq cylindres, le sixième ayant un injecteur ciqué. Un appareil servi par un système de navigation Omega Equinox type 200A de Crouzet qui a permis une route directe, orthodromique. Mais aussi un équipage efficace, Patrick Fourtich le commandant de bord, pilote de ligne à Air France sur Boeing 747 et Henri Pescarolo, coureur automobile prestigieux, passionné d'aviation sportive, du Stampe à l'ULM, dont le flegme contraste avec la rage de convaincre de son coéquipier... des talents complémentaires.

Courir avec la tête c'est ce qui domine parmi les équipages les mieux placés : Leroux-Bourel, second, Bauer-Massing, troisième, de Courville-Huchez, quatrième... Les équipages moins cohérents, se connaissant mal, moins portés à discuter intelligemment d'une décision à prendre, réalisent de moindres performances malgré les qualités intrinsèques de chacun des pilotes.

Il y a encore la machine qui ne permet pas d'aller plus vite que les performances annoncées. Ainsi le n° 32 finira-t-il toujours bon dernier sur Piper PA28, piloté par Jean Bossy, commandant de bord parmi les plus jeunes, et Gabriel Leylavergne, l'un des plus anciens, vite surnommé « Pépé », tous deux ravis du voyage, pratiquant l'aviation buissonnière. En quatre



jours et quarante-cinq heures de vol à l'aller, ils se seront posés presque partout : en Espagne, au Maroc, en Mauritanie, au Mali, en Haute-Volta, au Bénin, en Guinée Equatoriale et au Gabon. Des vols de facteur pour cet appareil commandité, in extremis, par Edilia, spécialiste de l'édition de timbres, particulièrement pour l'aéronautique, qui émit le timbre de la première Transafricaine aérienne pour la République gabonaise. On renouait, presque, avec les pionniers de l'Aéropostale : Mermoz, Daurat, Saint-Exupéry transportant le courrier.

Un autre concurrent réalisait une grande performance. Le Duruble « Edelweiss », prototype 01 imma-

L'Afrique profonde avec ses danses et ses chants improvisés se manifestait sur les terrains les moins familiers des routes du ciel, comme ici sur l'aérodrome de Kayes où la population fit une ovation aux concurrents qui s'y posèrent.



Un équipage allemand Lands- torfer-Wurtz cou- rait sur un appareil de construction française TB20 «Trinidad» à l'im- matriculation insolite : «écho-écho-écho-écho», ici au ravitaillement à Bamako qui comme sur la plupart des terrains avait mis en œuvre tous les moyens pour ravitailler les concurrents, depuis la citerne et le tracteur, jusqu'aux jerricans.



tricolé F-PYIT, de construction amateur, décollait de Toussus-le-Noble le 15 mars à 20 h 11 mn pour son premier vol de nuit. A bord Pierre Lainey, commandant et Serge Gastan copilote, le constructeur de l'appareil, la veille seulement l'avion avait obtenu sa certification IFR, équipé de deux VOR, un ILS, un DME, un ADF, un pilote automatique trois axes, un transpondeur altico- der. Serge Gastan, du Réseau du Sport de l'Air de Rouen avait mis dix ans pour construire cet avion en métal riveté qui vola pour la première fois le 27 mars 1982. C'est un appareil à train rentrant, à volets hydrauliques, équipé d'un Lycoming de 160 ch, à hélice à pas fixe, volant en croisière à 244 km-h. Classé dixième à Cotonou, l'«Edelweiss» sera vingt-deuxième au classement général à Libreville. Il réali- sara sans histoire la course Paris-Libreville et le rallye Libreville-Marrakech, rentrant à Rouen après avoir par- couru plus de 15 000 km. Une éclatante démonstra- tion de sérieux et de qualité pour la construction ama- teur.

A Libreville c'est la fête. «Ils arrivent» titre l'Union, le quotidien officiel. Le Piper «Malibu» se pose le premier en ce dimanche 18 mars, les autres concurrents et les deux appareils d'accompagnement de la course seront tous posés avant le milieu de l'après-midi, les «Allemands de Lomé» et la «lanterne postale» met- tant un terme à la course, quatre appareils sur les trente-deux au départ ne parvenant pas à Libreville. C'est un grand jour pour l'aéro-club de Libreville qui a

largement contribué à l'organisation et à ce succès. Le public est venu en masse accueillir ses nouveaux héros, avec, en tête des officiels, le Vice-Premier ministre, M. Georges Raviro, dont l'action personnelle a été déterminante. C'est le retour aussi de l'équipage national gabonais Vatinel-Redembino, qui avec un avion de l'aéro-club de Libreville, un Piper PA32 «Saratoga», convoyé jusqu'à Toussus pour prendre le

Les coulisses

■ Cette première transafricaine aérienne fut orga- nisée par l'association Air Transafricaine (loi de 1901), présidée par M. Joseph Blond, les vice- présidents étant MM. J. Eyquem, H. Avran, Ph. Chenevier, secrétaire général G. Pabot, trésorier J.-M. Piette, directeur de course B. Lamy. Placée sous le haut patronage du président de la Répu- blique gabonaise, cette compétition avait pour commanditaires principaux Total Afrique avec l'aide de Air Total International, Air Total France et Africa n°1, seconde station ondes courtes du monde, couvrant dix-sept Etats d'Afrique franco- phone, exploitée conjointement par l'Etat gabonais (50 %) et la Sofirad. La réussite de cette course sportive et de ce rallye sont plus particulièrement au groupe Total qui a contribué activement à l'or- ganisation et au financement (secrétariat, admi- nistration, gestion, trésorerie). L'organisation elle- même était assurée par des bénévoles pour la pré- paration, l'indemnité, l'accueil, la piste et même l'assistance éventuelle au contrôle aérien.

■ L'engagement d'un équipage représentait pour un commanditaire, prenant en charge la totalité de l'investissement, une somme de 120 000 F à 150 000 F (location d'un avion IFR, heures de vol, assurances, frais et équipement). Les droits d'enga- gement étaient de 3 500 F pour un monomoteur, 5 000 F pour un bimoteur, 8 000 F (par membre d'équipage et passager éventuel), comprenant les frais de séjour (hôtel et subsistance). Les frais de carburant, d'huile et taxes d'atterrissage, étant à la charge des participants. Pour un avion personnel et sans commanditaire le coût le plus bas s'établis- sait à 30 000 F. Nombre de participants ne furent commandités qu'en partie ou avec plusieurs parti- cipations ; neuf concurrents ont couru sans aucune aide.

■ La première transafricaine fut internationale, engageant (pour l'immatriculation des appareils) cinq Allemands, trois Britanniques, trois Suisses, deux Américains, un Belge et un Gabonais (le seul Africain de la course).

■ Deux équipages emportèrent des lots de médi- caments destinés au Gabon. Leroux-Bourrel avec des médicaments offerts par des laboratoires fran- çais pour les organisations humanitaires : Enfance et Partage, Médecins sans frontière, Ordre de Malte. Et les Suisses Andrey-France, des médica- ments destinés à l'hôpital Schweitzer de Lamba- réné.

■ La formule Riffard s'est avérée mal adaptée à cette course et quelque peu dépassée, n'intégrant pas les turbo. Une autre formule est à trouver, avis aux spécialistes !

■ Trois jeunes de la FNA avaient été invités à par- ticiper au rallye du retour, sélectionnés par la fédé- ration.

départ de la course et qui rentre au pays avec une honorable dix-huitième place.

Pour les contrôleurs de la navigation aérienne des pays traversés cette activité insolite d'avions légers, opérant en IFR était une nouveauté. Certains firent des prouesses inhabituelles, tel le contrôle de Libreville qui posa huit appareils en dix minutes, insérés dans le trafic commercial, militaire et le déroulement du meeting aérien accueillant les concurrents. Partout les services des Douanes et de police contribuèrent au bon déroule- ment de la course, sans retarder les équipages. Ceci grâce à une bonne information préalable des organisa- teurs et, même si certains restèrent sur leur curiosité, attendant beaucoup d'avions, n'en recevant que très peu, ou les espérant tout alors qu'ils se présentaient très tard.

Le président de la République gabonaise, M. Omar Bongo, qui patronnait cette première Transafricaine, a tenu à remettre personnellement leurs prix aux concurrents. Les premiers, Fourtich et Pescarolo, reçoi- vent les clés d'un Robin 400 «Dauphin» d'une valeur de 300 000 F, tout neuf, offert par le président. Deux prix de 50 000 F sont attribués aux premiers de chaque catégorie, les équipages Leroux-Bourrel et

AVENTURES AFRICAINES

Nocera-Toulorge (second dans la catégorie 3, mais le cumul n'est pas permis au premier), offerts par les sociétés gabonaises Comuf et Comilog. Chaque équipe fut fêtée et reçut un prix, mérite déjà pour avoir participé à la course.

Deux jours après, la flotte prenait le chemin du retour, avec un rallye organisé en cinq étapes jusqu'à Marrakech, passant par Lomé, Abidjan, Dakar et Saint-Louis-du-Sénégal. Une partie de plaisir comparée à la descente vers Libreville, avec la perspective d'escalades plus touristiques et de réceptions organisées par les aéro-clubs visités et Total Afrique.

Au programme technique, épreuves de précision d'atterrissage, de navigation, de précision de plan de vol, site à identifier et à photographier, en connaissant seulement les coordonnées, vols à vue ou en IFR... Certains ont gardé le goût de la compétition, d'autres profitent du voyage, d'autres encore veulent prendre une revanche sur une course où la formule ne les a pas avantagés. La précision d'atterrissage consistant à se poser sur une ligne tracée sur la piste ou le plus près possible, sans rebondir ni redécoller, les pilotes les plus familiers de leurs machines et bons manœuvriers prennent la tête. On voit ainsi sortir du lot les équipages Bossy-Leylaverne qui termineront huitième, Hourcourigay-Euvrard (1^{er}), J. Toulorge-Holgate (4^e), Michel-Denise (5^e), Bauer-Massing (2^e) toujours régulier et Fourticiq-Pescarolo (3^e).

Le départ de Lomé pour Abidjan, prévu tôt, ne sera donné que dans l'après-midi, le Ghana ayant interdit le survol de son territoire, n'autorisant, après palabres et interventions des ambassades, que le survol à 25 NM, au large sur la mer. Le lendemain le vol sur Dakar se déroulera sans épreuve, la distance et les conditions météorologiques ne le permettant pas. L'arrivée sera mouvementée, une tempête de sable limitant la visibilité. Quelques concurrents se présenteront en ordre serré et dispersé affolant quelque peu les contrôleurs. Au départ, le lendemain, ceux-ci salueront les premiers partants d'une réflexion savoureuse : « Vous savez que vous avez fatigué la tour, hier ? ». A Saint-Louis-du-Sénégal, c'est encore une précision d'atterrissage, pas facile, où il faut descendre bas, au-dessus des arbres, pour poser les roues sur la ligne, juste à l'entrée de piste. Une soirée entre les seuls concurrents sera la plus sympathique de la course.

La remontée jusqu'à Marrakech où il faudra avant d'atteindre le terrain, identifier un signe cabalistique (une croix chérifienne dessinée au sol), sera l'une des plus longues étapes du rallye. Ce fut pour nous l'occasion de voler avec l'équipage de Courville-Huchez, sur Robin HR100-210, « Kindy ».

Décollage de Saint-Louis à 7 h 20 mn, nous tentons un vol sans escale. Assez lourd au décollage l'avion survole la lagune, les hérons blancs et les pirogues de pêcheurs, le jour se levant dans l'ocre rouge de la poussière levée par le vent.

A la radio chaque équipage annonce son estimée. « Il y a des problèmes entre Nouadhibou et La Ayonne, alors vous passez par la côte... », sinon vous allez vous faire envoyer un « pétot... » prévient l'organisateur. Le vent arrière nous est favorable, un bon signe.

Tous les quarts d'heure, un réveil égère sa sonnerie qui rappelle le téléphone, insolite dans cette cabine. Le pilote passe sur un autre réservoir pour équilibrer et fait le contrôle complet du tableau de bord. « Au départ, raconte Philippe Huchez, on était un peu tendus et chaque fois que ça sonnait, on sautait au plafond ! On assèche les réservoirs à mesure de la consommation pour arriver sur un réservoir plein. Il faut aller jusqu'à vider le carburateur, c'est impressionnant, l'hélice semble caler, on pique et peu et ça repart... Nous avons plusieurs fois utilisé les balises des radios africaines, qui sont puissantes, pour nous caler sur notre cap. Ceci en ayant pris au départ les

Les résultats

Classement, commandant de bord, copilote, type d'avion, catégorie, temps total, commanditaire.

● COURSE PARIS-LIBREVILLE

1. Fourticiq-Pescarolo, PA46, cat. 3, 21 h 26 mn, J & B. — 2. Leroux-Borel, BE33, cat. 2, 25 h 59 mn, Mobilier de France. — 3. Bauer-Massing, BE35, cat. 2, 26 h 6 mn, Bauer Engineering. — 4. de Courville-Huchez, HR100, cat. 2, 33 h 35 mn, Chaussettes Kindy. — 5. Lestrade-Lestrade, père et fille, BE33, cat. 2, 28 h 44 mn, Sanidoc. — 6. Cogan-Loqueville, PA24, cat. 2, 30 h, (sans). — 7. Balthazard-Leygnac, M20K, cat. 2, 29 h 9 mn, l'Est Républicain. — 8. Fischer-Poyld, C210, cat. 2, 28 h 30 mn, Service Transport. — 9. Allaz-Flukiger, PA32, cat. 2, 32 h 35 mn, carrosserie du Nant. — 10. J. Toulorge-Houlgate, (Shelley, une autre femme dans la course), R1180, cat. 2, 35 h 55 mn, Fasson Avery. — 11. O'Sullivan-Powel, C210, cat. 2, 29 h 31 mn, Famus Gross. — 12. Boyer-Averseng, M20J, cat. 2, 33 h 47 mn, (sans). — 13. Gautier-Hermant, W4/21, cat. 2, 31 h, Ville de Nantes. — 14. Benoist-Tornier, M20K, cat. 2, 31 h 10 mn, Nouvel Economiste. — 15. Hourcourigay-Euvrard, PA34, cat. 3, 27 h 31 mn, Solomat-NCR. — 16. Henfling-Roponus, C210, cat. 2, 30 h 36 mn, (sans). — 17. Michel-Denise, M20F, cat. 2, 34 h 51 mn, Continental Edison-Saba. — 18. Vatinel-Radembo, PA32, cat. 2, 31 h 52 mn, aéroclub de Libreville. — 19. Drescher-Kraus, BE55, cat. 3, 27 h 36 mn, (sans). — 20. Landstorffer-Wurtz, TB20, cat. 2, 30 h 53 mn, (sans). — 21. Andrey-France, PA31P, cat. 4, 24 h 21 mn, SOS Assistance. — 22. Laineve-Gastan, RD03, cat. 2, 36 h 15 mn, (sans). — 23. Nocera-G Toulorge, C335, cat. 3, 24 h 42 mn, (sans). — 24. Bossy-Leylaverne, PA28, cat. 2, 45 h 4 mn, Edila. — 25. Beyeklian-Decote, PA32T, cat. 2, 32 h 11 mn, Crédit Agricole. — 26. Notelaers-Maumanns, M20F, cat. 2, 39 h 56 mn, Perroquet. — 27. Lepreine-Simon, PA30, cat. 2, 40 h 43 mn, Jeune Afrique. L'équipage Dietz-Klein est déclassé au départ de Toussus, quatre équipages étant non classés sur abandon : Fenwick-Moriarty, BE35 (Portugal), Keppeler-Rebert, C310 (Casablanca), Tujague-Gienger, PA39 (Bamako) et McDonnell-McCANN, AA5B (Kayses).

● RALLYE LIBREVILLE - LOME - ABIDJAN - DAKAR - SAINT-LOUIS-DU-SENEGAL - MARRAKECH. CLASSEMENT GENERAL (place et équipage pour les dix premiers).

1. Hourcourigay-Euvrard. — 2. Bauer-Massing. — 3. Fourticiq-Pescarolo. — 4. J. Toulorge-Holgate. — 5. Michel-Denise. — 6. Bossy-Leylaverne. — 7. Henfling-Roponus. — 8. Leroux-Borel. — 9. Benoist-Tornier. — 10. Lepreine-Simon...

coordonnées sur le « Radio and TV book » qui donne toutes les fréquences. Il faut, bien sûr, vérifier que l'émetteur n'est pas à cinquante kilomètres de la ville... » Le copilote a fait trois fois le voyage, avec le club Robin, ou en avion de tourisme à deux appareils. « On vole comme les pigeons, assure-t-il. Quand on le voit, c'est qu'ils ont un vent arrière, ils montent. Quand on ne le voit pas ils ont un vent de face, ils descendent et volent bas... »

Nous atteignons Marrakech, ayant identifié le sigle à reconnaître, après un voyage de deux mille kilomètres sans escale, en 8 h 45 mn, les réservoirs contenant encore près de deux heures de vol (à raison de dix-huit litres de consommation aux cent kilomètres). Belle performance !

Une grande aventure se termine, sans drame, dans l'allégresse et la fête, équipages comblés de prix, encombrants parfois, tant l'avion léger n'est pas conçu pour ranger des tapis marocains ou une défense d'éléphant ! Au revoir, à la prochaine, on recommencera c'est promis... dans deux ans peut-être.