

ESPRIT CLUB

La vie d'un aéro-club et la pratique de l'aviation légère en Afrique sont fort différentes des activités d'un club métropolitain. Au Gabon, l'avion prend une autre dimension, par son utilisation, sa finalité, l'infrastructure des pistes. Les hommes et les femmes aussi sont différents, un aéro-club, c'est une petite communauté de vocations, d'intérêts communs qui imagine parfois une aviation différente.

ET IMAGINATION



Le Piper PA32 «Saratoga» appartenant à l'aéro-club de Libreville, qui participe seul à la première course aérienne Transafricaine. Paris-Libreville.

On se souviendra longtemps à l'aéro-club de Libreville du dimanche 18 mars 1984. Un grand jour, pas ordinaire, couronnant deux mois d'efforts, de démarches pour réussir un pari : accueillir les concurrents de la première course aérienne transafricaine arrivant ici au terme de leur voyage. La veille une tornade avait fait craindre le pire, avec ce temps-là «ils» n'arriveront jamais. Mais le soleil et une météo au beau fixe mettaient ce jour-là du baume au cœur des organisateurs : «ils» seront au rendez-vous, tout est prévu pour les accueillir avec les honneurs dus aux nouveaux héros. Gendarmerie, service d'ordre, bureaux volants de l'immigration et des douanes, représentation officielle, le premier vice-Premier ministre M. Rawiri assistera personnellement aux arrivées, animation en direct sur la radio Africa N°1 et un public nombreux. Vingt-huit concurrents et deux avions d'accompagnement seront au rendez-vous, la fête est une réussite.

L'avion ici n'est pas un luxe superflu, même cher il est utile. C'est pour beaucoup, le seul moyen de liaison rapide pour échapper à l'isolement, ou faire face aux urgences. L'aéro-club de Libreville a été créé le 8 avril 1947. Il compte aujourd'hui soixante-dix adhérents, cinquante-cinq pilotes qualifiés, quinze élèves pilotes en formation dont neuf Gabonais et six Français. La flotte comprend sept appareils, tous récents, deux Cessna 152, de 110 et 130 ch pour l'école, deux Cessna 172 de 190 et 210 ch, un Cessna 182 de 230 ch, un Cessna 206, un Piper «Saratoga» de 300 ch, un Cessna 207 de 300 ch en location. En 1983, le club a réalisé 2 850 heures de vol, dont 20 % pour l'école, le reste étant réalisé principalement pour le ravitaillement de brousse. Cinq pilotes font la brousse à raison de deux cents à deux cent cinquante heures de vol par an.

Le Gabon compte quelque deux cents pistes. Vingt-cinq sont accessibles aux gros porteurs jusqu'au B737, soixante-dix acceptent les F27, le reste est constitué par des pistes de brousse ou forestières, de 450 m à 650 m, entretiennes par les forestiers eux-mêmes, et visitées annuellement par la direction générale de l'aviation civile de Libreville. L'aéro-club développe ses activités dans un environnement d'aéropорт international, utilisé à la fois par l'aviation civile géné-

rale, l'aviation militaire, les particuliers et les compagnies de travail aérien, très nombreuses au Gabon (voir Avimag n° 808). Le vol VFR de nuit n'est pas autorisé au Gabon, zone inhospitable. Les vols diurnes sont limités à moins quinze minutes avant le lever du soleil et plus quinze minutes après son coucher, la ligne de l'équateur est ici à 48 kilomètres de la capitale. Les conditions aérologiques sont particulières, avec la dominante tropicale, la portance de l'air est de trente pour cent inférieure à celle d'un climat tempéré et il faut compter au décollage trente pour cent de distance de roulage supplémentaire.

Pour l'école, la méthode est celle du Sfact. Une école nationale d'aviation civile, en cours de construction, ouvrira ses portes à Franceville dans deux ans. Pour l'heure, les candidats à l'examen de pilote professionnel sont pénalisés par l'obligation d'aller passer l'examen à la session organisée à Abidjan, le Sfact jugeant les candidats trop peu nombreux pour se déplacer au Gabon ! L'encadrement ne manque pas d'expérience, le chef pilote Guy Vatinel, instructeur PP-IFR est assisté par Luc de Colombel, instructeur militaire, pilote sur Fouga, comptant 3 000 heures de vol, qualifié IFR et voltigeur, de Philippe Battle, instructeur PP-IFR, comptant 18 000 heures de vol, instructeur bimoteur, travaillant à Air Inter Gabon, et Jacques Guermaudan, instructeur adjoint, pilote privé, qui totalise 800 heures de vol dont 700 de brousse.

L'aéro-club de Libreville est dirigé par Bernard Lampson, président, Claude Caillette, vice-président, Alain Rey, secrétaire général, Bernard Lagrue, trésorier. Avec pour secrétaire permanente, dirigeant le comité des fêtes, Mme Hélène Laurent et pour commissaire de piste Jacques Germanaud.

Le club a engagé dans la transafricaine aérienne son Piper «Saratoga» (n° 23) avec pour équipage Guy Vatinel et Joseph Radembino Coniquet. Le commandant de bord est un ancien de l'aéronavale, le copilote, breveté à l'aéro-club de Libreville son PP-IFR et multi-moteur au Canada, et est actuellement copilote sur «Bandeirante» à la compagnie Air Affaires Gabon. Ils ont convoyé cet appareil jusqu'à Toussus-le-Noble du 9 au 12 mars, en 29 h 18 mn et réalisé la course au retour du 15 au 18 mars, en 29 h 24 mn, se classant 18^e.

L'engagement du club dans la course et l'organisation de l'arrivée, à défaut d'un commanditaire unique, a fait appel à la participation, sur une idée originale des adhérents. Il s'agissait de réunir quelque 6 millions de francs CFA (120 000 FF). Appel entendu puisque quatre-vingt-cinq sociétés ont participé, la plupart en doublant la mise, Air Service Gabon allant même jusqu'à trente fois ! Une idée originale qui pourra faire «faire des petits»... L'imagination au pouvoir caractérise bien ce club, découlant peut-être de la nécessité de s'adapter au pays qui est la première règle de vie au Gabon.