

LE GUIDE OFFICIEL DE LA COURSE



PRESENTATION DE LA COURSE : LE MOT DU PRESIDENT

C'EST L'EQUIPE QUI, en 1981, assumait la responsabilité de l'Air Transat qui constitue le noyau de l'Association Air Transafricaine. Son objectif était de proposer aux anciens de l'Air Transat, ainsi qu'aux équipages qui voulaient s'y joindre, une nouvelle grande aventure aéronautique : la Transafricaine Aérienne, qui se déroule donc du 15 au 28 mars 1984.

Les liens d'amitié, de collaboration qui unissent la France et les principaux pays d'Afrique ne peuvent que se trouver renforcés par une telle compétition. Cette course partira de Paris vers Libreville et se déroulera principalement au dessus du continent africain. Elle permettra aux équipages y participant de découvrir l'Afrique dans sa diversité et d'y créer des amitiés nouvelles.

Il convient de signaler à ce sujet que les Pouvoirs Publics français et tout spécialement le Ministère de la Coopération et la Direction Générale de l'Aviation Civile ont très favorablement accueilli cette initiative et l'ont assistée, en particulier pour l'obtention des autorisations de survol. Une entreprise de cette envergure ne pouvait être envisagée sans bénéficier de soutiens importants.

En mettant à la disposition de l'Air Transafricaine les moyens matériels nécessaires à son bon fonctionnement, Total Afrique peut être considéré comme un partenaire à part entière et le pilier de l'organisation. Mais c'est essentiellement grâce à la confiance qu'ont bien voulu nous accorder les plus hautes autorités gabonaises et tout particulièrement son Excellence Monsieur le Premier Vice Premier Ministre Georges Rawiri, que 1984 verra se dérouler la plus grande compétition aéronautique jamais réalisée sur le continent africain.

Les postes de responsabilité de l'Air Transafricaine sont assurés par les principaux dirigeants de l'APPA qui déjà en 1981, animaient l'équipe de l'Air Transat. Enfin, la FNA a pris en charge "l'opération jeunes" qui consiste à permettre à trois jeunes français et six jeunes gabonais, préalablement sélectionnés, de suivre la compétition.

C'est à Bernard Lamy qui, avec Patrick Fourtich, remporta l'Air Transat, catégorie monomoteurs en 1981, que l'Association Air Transafricaine a confié la Direction Technique de la compétition. Son expérience, aussi bien comme compétiteur que comme organisateur de grandes compétitions internationales, sa connaissance parfaite de l'Afrique et de tous les terrains d'escales, seront pour les équipages engagés la meilleure garantie de la régularité des épreuves et de leur sécurité.

C'est sur le parcours aller que se disputera la "course de vitesse" dont le premier prix sera un avion, offert par Son Excellence El Hadj Omar Bongo, président de la République Gabonaise. Le retour se fera sous forme de rallye avec comme principales escales : Lomé, Abidjan, Dakar, St. Louis, Marrakech. Aussi bien le rallye que la course seront richement dotés, puisque 500.000 francs de prix seront distribués.

Georges BLOND



LES PRINCIPAUX PARTENAIRES

La République Gabonaise : l'avion, un atout pour la croissance et le dialogue.

En apportant son soutien actif à la première course transafricaine aérienne et en la dotant de manière exceptionnelle, Son Excellence El Hadj Omar Bongo, Président de la République Gabonaise, a d'abord voulu montrer qu'il est ouvert à toute initiative originale qui puisse concourir à une meilleure connaissance du Gabon, à son sens de l'accueil et du dialogue.

Il a voulu, aussi, témoigner de l'importance du transport aérien dans le développement économique et social

du pays. Le Gabon doit en effet faire face à de nombreux obstacles dans le domaine des infrastructures de communication, dont la construction et l'entretien sont difficiles et onéreux du fait du relief accidenté, de la végétation abondante et du climat équatorial. Les liaisons par voie de surface étant en maints endroits limitées, l'avion est toujours apparu comme un moyen de communication privilégié : il est devenu le meilleur instrument pour désenclaver les régions les plus éloignées, pourvoir à leur approvisionnement régulier et permettre les échanges indispensables à leur développement.

Le Gabon est l'un des pays d'Afrique qui dispose de la meilleure infrastructure en la matière : chaque année, un Gabonais sur quatre prend l'un des vols réguliers de la compagnie nationale Air Gabon qui relie 26 villes

réparties dans les 9 provinces de la République.

Africa N° 1 : une vaste couverture radio en Afrique.

Libreville, capitale du Gabon, a été choisie pour être l'arrivée de la course de vitesse "Transafricaine Aérienne" et le point de départ du rallye "Air Transafricaine". Libreville est aussi le siège d'Africa N° 1 qui est en puissance la deuxième station ondes courtes du monde, avec 4 émetteurs de 500 kw chacun, lui permettant de couvrir 17 états d'Afrique francophone. Africa N° 1 est conjointement exploitée par l'Etat gabonais (50%), la Sofirad (société financière de radio-diffusion) et quelques autres partenaires. Station de radio commerciale, elle émet tous les jours depuis février 1982, de 5 heures à 23 heures T.U. (temps universel).

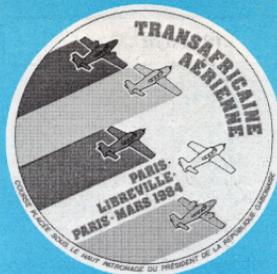
PILOTE CO PILOTE	PAYS	SPONSOR	Imm Type	CAT	PAX	VOS NOTES
1 FENWICK R. MORIARTY R.	F USA	SMITH AERO EXPANSION (Nom de course NAZA)	N- 111MS B- 35V	2	P. de Dieuleveult Reporter	
2 COGAN PORTNOI M. LOCQUEVILLE F.	F F		F- BMLT PA 24	2		
3 TUJAGUE M. GIENGER M. H	F F	NOVOTEL FRANCE SOIR MAGAZINE AIR GABON			M. C. Dubin Journaliste	
4 HOURCOURIGARAY M. OEUVRAUD P.	F F		F. GCPK PA 34	3		
6 ANDREY R. FRANCE L. H.	CH CH	SOS ASSISTANCE	H- BLGW PA 31	3	D. Filippi Journaliste "LA SUISSE"	
7 LESTRADE A. LESTRADE Karine	F F	SANIDOC	F. BTYS BE 33	2		
8 FISCHER P. POYLO J. M.	F F		F- BSST C 210 L	2		
9 HAMOUDA L. HELLEN C.	F F	ADIDAS Jeune Afrique	TB 20 TRINIDAD	2		
10 BOYER M. GANIDEL L.	F F		F- GCJB M 20J	2		
11 LEPRINCE C.	F	JEUNE AFRIQUE		2	M. Salhemi Journaliste	
12 BALTHAZART J. LEYGNAC J.	F F	EST REPUBLICAIN	F- GCJB Mooney 231	2	J. P. Seminder Journaliste Est Républicain + avion accompagnateur	
14 KEPPELER B. REBER J. P.	CH CH	SKIS SYLVAIN SAUDAN S. A. FERRARI CAGLIARI YACHT S.A.	H- BLGH C 310Q	3	M. Maffert	
15 LEROUX R. BOUREL L.	F F		F- GBRL F 33 A	2		
16 DE COURVILLE B. HUCHEZ P.	F F		F- BUSP ROBIN HR 100-210			
17 FELDZER G. LERT P.	F USA		N- 810A Q- 200	1		
18 BENOIST P. TOURNIER J. C.	F F	NOUVEL ECONOMISTE	F- GDFV MOONEY M 20 K	2	Un passager à LIBREVILLE M. Dubreuil	

Total Afrique : un soutien logistique important

La présence de Total Afrique avec l'aide d'Air Total International et Air Total France, en tant qu'un des deux sponsors principaux de la première course aérienne Paris-Libreville-Paris s'explique à deux titres : d'abord au titre africain. En effet, c'est en Afrique que le groupe Total a fait ses premiers pas dans la distribution au début des années 50, et sa filiale, Total Afrique, n'a cessé depuis lors de développer son implantation en Afrique de l'Ouest et Centrale, à tous les stades de la distribution des produits pétroliers : transports maritimes, raffinage, entreposage, réseau de stations service, fabrique de lubrifiants, embouteillage de gaz, et aussi, les ravitaillements des compagnies aériennes sur tous les aéroports africains.

Ensuite, c'est au titre de l'aviation, que se justifie la présence du groupe dans cette course. Celui-ci a suivi les premiers pas de l'aéropostale : en effet, la filiale Lille - Bonnières - Colombes était déjà fournisseur de Mermoz. Au fil des années, les filiales Air Total se sont implantées sur les plus grands aéroports en France, en Afrique et un peu partout dans le monde, jusqu'à représenter aujourd'hui un réseau de services très complet offert aux compagnies aériennes.

Aussi, quand les organisateurs de l'Air Transat ont envisagé de lancer cette course Paris-Libreville-Paris, est-ce tout naturellement que le groupe Total s'est porté volontaire pour la parrainer avec le concours principal de la République du Gabon. En plus de sa contribution active à l'organisation de la course, (secrétariat-administration-gestion



de la trésorerie), le groupe Total offrira le trophée Total récompensant le pilote qui sera le mieux en mesure d'apprécier sa consommation d'énergie.

19	LAINÉY P. GASTAN S.	F F		F- PYIT R- DO 3	2	Un passager R. Durible Concepteur
20	NOTELAERS M. LAUMANS E.	B PB		00-ABS MOONEY 20 F	2	
21	DIETZ F. KLEIN G.	RFA RFA		D- EGHA PA 28	2	
22	MACDONNEL J. A. MC CANN B. A.	GB GB		G- BKPS TIGER	2	
23	VATINEL G. RADEMBINO CONIQUEU J.	Gabon Gabon	AERO CLUB LIBREVILLE	T- RLBD PA 32 R SARATOGA	2	Africa I
24	BAUER H. D. MASSING M.	RFA F		D- 3GUW B 35 B	2	
25	HENFLING H. M. ROPONEUS J.	RFA RFA		D- EMAT C 210	2	
26	BEYKLIAN M. DECOTE F.	F F	Crédit Agricole de l'Isère	F- GDRA PA 32 R	2	
27	ALLAZ F. KLUKIGER R.	CH CH		H- BPCE PA - 32	2	
28	GAUTIER F. HERMANT A.	F F	Ville de NANTES	F- BDPC WASSMER S 421	2	
29	O'SULLIVAN J. POWELL R.	GB				
30	LANDSTORFER F. WURZ K.	RFA RFA		D- EEEE TB 20	2	
32	BOSSY J. LEYLAUERGENE G.	F F	EDILA	F- GCQE PA 28	1	B. Crombez
33	FOURTIQ P. PESCAROLO H.	F F	J & B	N- 4319M P46 Malibu	3	
34	NOGÈRA C. Toulorge G.	F F		F- GCDH	3	Sénateur
35	DRESCHER H. P. KRAUS J.	RFA RFA		D- IAFS BE 55	2	
45	MICHEL R. DENISE A.	F F	CONTINENTAL EDISON SABA	E- BRIL Mooney M 21 M 20 J	2	Patrick St Exupéry France Soir
65	TOULORGE J. HOULGATE S.	F GB		G- GBAO ROBIN AIGLON	2	

PROGRAMME

Jeu 15 mars 1984 au soir : Toussus-le-Noble-Nouadhibou - Vendredi 16 : arrivée à Nouadhibou dans la matinée (escale obligatoire) - Samedi 17 : Nouadhibou-Cotonou (escale obligatoire) - Dimanche 18 : Cotonou-Libreville (arrivée à partir de 10 h) - Lundi 19 et Mardi 20 mars : deux jours d'arrêt à Libreville, remise des prix de la course - Mercredi 21 : Libreville-Lomé (escale obligatoire) - Jeudi 22 : Lomé-Abidjan (escale obligatoire) - Vendredi 23 : Abidjan-Dakar (escale obligatoire) - Samedi 24 : Dakar - St Louis (escale obligatoire) - Dimanche 25 : St Louis-Marrakech (escale obligatoire) - Lundi 26 : un jour d'arrêt à Marrakech (remise des prix du rallye) - Mardi 27 : retour sur l'Europe.

Le classement

La compétition est réservée aux avions à pistons, les "jets" et appareils à turbine en sont exclus, pour accentuer le caractère d'épreuve sportive et d'endurance. Ces avions sont répartis en trois catégories, selon la classification de la Fédération Aéronautique Internationale, par tranche de poids, le nombre de moteurs n'étant pas pris en considération. 1ère catégorie : 500 à 1.000 kgs ; 2ème catégorie : 1.000 à 1.750 kgs ; 3ème catégorie : 1.750 à 3.000 kgs ; 4ème catégorie : 3.000 à 6.000 kgs.

Le poids des appareils pris en compte sera celui indiqué sur le Certificat de Navigabilité.

Le gagnant, dans chaque catégorie, sera l'équipage qui aura effectué le temps minimum entre Paris et Libreville, déduction faite des temps de repos à Nouadhibou et Cotonou. Un prix de 50.000 francs récompensera les quatre vainqueurs. De plus, un classement toutes catégories, basé sur une formule tenant compte à la fois de

la puissance et de la surface alaire, et donnant les mêmes chances à tous se traduira, pour le premier de ce classement, par un prix spécial offert par Son Excellence El Hadj Omar Bongo, et qui sera un avion.

Le retour vers Paris permettra aux équipages de connaître un plaisir tout différent : celui du rallye aérien. Proche du tourisme, celui-ci sera néanmoins ponctué d'épreuves surprises, mettant en évidence l'aptitude technique et sportive des pilotes. L'itinéraire : Lomé, Abidjan, Dakar, St. Louis, Marrakech.

POUR COMPRENDRE LA COURSE

Ce qui suit est destiné à préciser les méthodes de calcul par lesquelles le classement des concurrents sera établi, afin que nos lecteurs puissent suivre la course.

Le trajet aller de Paris à Libreville est une course de vitesse entre des avions propulsés par des moteurs à pistons Groupe I, tels que définis par le Code Sportif de la F.A.I. sous les dénominations : - C.1.b - C.1.c - C.1.d - C.1.e -

Lieu de départ : Toussus-le-Noble dont les coordonnées géographiques sont : N 48.45.1 - E 02.06.8.

Ecales obligatoires : Nouadhibou - coordonnées géographiques : N.20.55.7 - W.17.02.0. Cotonou - coordonnées géographiques : N.06.21.2 - E.02.23.1.

Un temps de repos est donné aux escales obligatoires, pouvant varier de 12 heures à 18 heures selon l'heure d'arrivée des concurrents ; ce temps sera décompté du temps total effectué par chacun, de Toussus-le-Noble à Libreville.

Lieu d'arrivée : Libreville - coordonnées géographiques : N.00.27.5 - E 009.24.9

Distances prises en compte pour les données du classement : Toussus-le-Noble/Nouadhibou :

1.905,01 NM - Nouadhibou/Cotonou
1.427,76 NM - Cotonou/Libreville :
550,03 NM - Distance totale :
3.882,80 NM

Les gagnants dans chaque catégorie respective seront les équipages qui auront effectué cette distance à la plus grande vitesse, soit en les moins de temps. La formule utilisée sera :

Le gagnant au classement général toutes catégories sera l'équipage qui aura approché le mieux ou dépassé le plus la vitesse de référence calculée pour chaque type d'appareil selon la formule décrite dans le règlement général soit :

$$100 K = 3 \sqrt{\frac{W \cdot V}{S}} \quad \text{Vitesse de référence (VR) en nœuds}$$

$$\text{soit } \frac{V_s}{VR} = R \text{ pour résultat}$$

Ecales Intermédiaires : il est bien précisé ici que le temps passé aux escales intermédiaires choisies par les concurrents eux-mêmes ne sera en aucun cas décompté du temps total.

Heures de départ : le 15 mars à Toussus-le-Noble au bureau de contrôle course, il sera communiqué à chaque équipage concurrent une heure de départ précise. En conséquence, chaque minute de retard sur son heure de décollage ne sera pas décomptée et la vitesse du concurrent sera ainsi pénalisée.

Retard au départ : au cas où un appareil ne pourrait se présenter à temps au point d'attente, pour quelque cause que ce soit, ou dans le cas d'un décollage interrompu, le départ de ce concurrent serait reporté après le dernier en liste. Le temps perdu dans ce cas ne sera pas soustrait de son temps de vol. Une seule exception possible : le délai ATC déclenché par les tours de contrôle.

E spacements : les heures de décollage définies plus haut seront espacées de 5 minutes en 5 minutes.

Selon les conditions météorologiques, les vols de jour pourront, au choix du pilote, être conduits en régime IFR ou VFR. Toutefois, le trajet devra être porté très exactement sur le plan de vol.

Départ de Nouadhibou et Cotonou : comme à Toussus-le-Noble, un ordre de départ sera donné à chaque concurrent. Cet ordre ne sera pas identique à celui de Toussus, mais sera établi en fonction des arrivées et des niveaux de vol demandés. Le délai de repos au sol entre l'arrivée et le départ variera de 12 heures à 18 heures. La procédure des décollages sera la même.

Composition des équipages : pendant toute la course, les pilotes et copilotes inscrits devront rester les mêmes. Un pilote ne pourra prendre le départ d'une étape sans son copilote à bord.

L'éventuel passager pourra par contre être changé.



Premier prix de la course : un Robin DR 400 Dauphin (France)

LES FAVORIS

L'équipage Feldzer-Lert

Ingénieur en aéronautique, Gérard Feldzer est âgé de 39 ans, pilote de ligne à Air France sur Boeing 747, il totalise plus de 6 000 heures de vol. Ce passionné de "tout ce qui vole" est sans cesse à la recherche des améliorations de performances. Gérard a fait partie en 1982 de l'équipe ULM/Mercier, dirigée par Patrick Fourticiq et qui comptait également comme membres Henri Pescarolo et Hubert Auriol. Cette équipe a battu le record du monde sur Paris - Londres en ULM !

Son co-pilote, Peter Lert est né aux USA. Agé de 36 ans, Peter est journaliste aéronautique, et sa réputation en tant que tel est plus qu'établie outre-Atlantique. Il est aussi le rédacteur en chef d'Air Progress Magazine. Titulaire de la licence de pilote commercial IFR, ce féru de l'aéronautique totalise 7 000 heures de vol et a pratiquement tout piloté : du planeur au quadrimoteur, en passant par le delta et la montgolfière. Il est en outre instructeur avion.

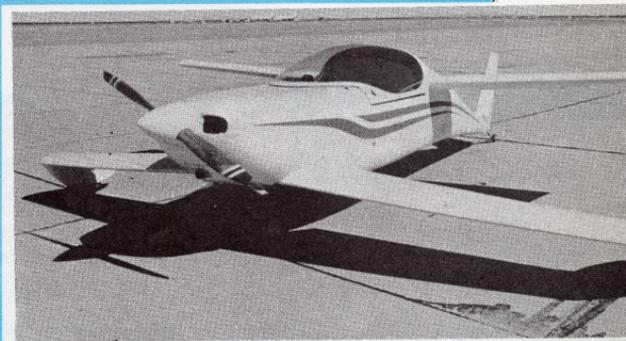
Leur avion, le *Quickie 200* est un appareil tout nouveau qui a été sélectionné par ordinateur par l'équipage. C'est une variante des *Quickie 1* et 2 et il n'en existe actuellement sur le marché qu'un seul exemplaire : celui du concepteur qui a bien voulu le prêter à l'équipage dans le cadre de la course "Air Transafricaine". Cet avion peut être qualifié de "futuriste", sa conception "canard" lui conférant une esthétique très originale et une aérodynamique étonnante. Monomoteur 64 CV, moteur Revmaster 2 100 DQ, vitesse maximale : 290 km/h, vitesse de croisière à 75 % : 209 km/h, autonomie : 1500 km.

L'avion à train fixe (en bout d'aile) le plus rapide au monde. Centrale de navigation OMEGA. Plafond pratique à 1 000 livres : 15 000 pieds, distance de décollage à 1 000 livres : 650 pieds, vitesse ascensionnelle à 1 000 livres : 800 pieds/minute, masse à vide : 490 livres, distance d'atterrissage à 1 000 livres : 850 pieds, quantité d'essence utilisable : 20 gallons.

A l'heure où nous "bouclons", il manque encore 50.000 F à Gérard pour prendre le départ. Avis aux amateurs fortunés et quelque peu mécènes !

Equipage Fourticiq-Pescarolo

Si vous voulez tout savoir de Patrick Fourticiq, passez tout de suite à la page 35 de ce numéro de *Pilote Privé* où Patrick est "homme du mois". Son co-pilote, Henri Pescarolo est né le 25 septembre 1942 à Paris. Il est marié, sans enfant. Coureur automobile pro-



Le *Quickie 200* de Feldzer-Lert



*Karine et André Lestrade
courrent sur un Beechcraft*



fessionnel, il a été trois fois vainqueur des 24 Heures du Mans.

L'autre passion de cet ancien étudiant en médecine, c'est l'aviation. Henri est en effet pilote d'avion depuis 25 ans, et propriétaire d'un Stampe. Possédant une profonde connaissance de la compétition, il s'est classé 3ème au Grand Prix de France des ULM en 1983 et a été vainqueur par équipe.

Leur avion : le Piper *Malibu* dont nous venons de vous relater les records du monde de vitesse avec le même équipage aux commandes.

Leur sponsor : J & B. Le whisky J & B s'est toujours intéressé au monde aéronautique symbole de dynamisme, de progrès, d'aventure et de rayonnement international. Le ballon J & B participe à toutes les grandes réunions aéronautiques mondiales. L'ULM J & B, piloté par Patrick Fourtqc a gagné en 1983 le Grand Prix de France des ULM et battu le record du monde Paris-Londres.



Louis Hamouda et Claude Hélien. Ci-dessus, en vol, le prototype de l'avion TB 20 Trinidad sur lequel ces derniers vont courir. (Production Socata-France)



*Michel
Hourcourigaray
et
Patrick Oeuward*



L'équipage féminin Tujague-Gienger

Née le 3 avril 1938 à Limoges, Martine Tujague, Présidente de l'Association des Pilotes Françaises depuis, a été hôteesse navigante à UTA, puis à la TWA de 1960 à 1965. Elle s'est ensuite tournée vers la télévision, où elle est devenue Assistante Réalisatrice et Scripte à TF1. Pilote privée avion, Martine est passée pilote profession-



Martine Tujague (à gauche)
et Marie-Hélène Gienger

nelle en 1972. Elle a été par la suite pilote remplaçante à Trans-Air et à St Etienne, puis pilote à Air Thomson de 1979 à 1983, sur Falcon 10 et Beach 90. A son actif : 3 300 heures de vol, dont 1 100 en monomoteur, 2 200 heures en bimoteur (1 600 heures de jet), 2 000 heures d'I.F.R.

Sa co-pilote, Marie-Hélène Gienger est née le 8 février 1947 à Périgueux et a obtenu sa licence de Géographie à la Faculté de Bordeaux. Elle a été ensuite hôtesse indépendante et mannequin à Paris de 1971 à 1977. Cette année là, elle fonda l'agence "Les Motesses SARL", spécialisée dans la publicité itinérante. Elle est toujours directrice de cette agence. Pilote privée depuis 1977, Marie-Hélène a déjà accumulé 200 heures de vol en monomoteur, et 200 en ULM. Elle s'est classée 13ème au

Grand Prix de France ULM en 1983 et 2ème au Rallye des Pharaons.

Equipage Toulorge-Holgate

Né en avril 1951 à Caen, Jacques Toulorge a découvert l'aviation à 17 ans grâce à son père, Guy Toulorge, pharmacien à Cherbourg, passionné d'aéronautique. Jacques a su voler avant de savoir conduire ! Père et fils font d'ailleurs équipe depuis plus de quinze ans... Au droit qu'il a étudié, Jacques a donc préféré la profession de journaliste aéronautique et pilote de ligne. Actuellement pilote à Jersey European Airways, il totalise plus de 5 700 heures de vol.

Au palmarès de ce jeune pilote, notons qu'il a terminé quatrième de



l'Air Transat Paris - New York - Paris en juin 1981. Il a également participé à la création de l'aéro-club des "Quatre As" : Association Antillaise des Amis de l'Air en avril 1982. Il a terminé douzième de la première course internationale d'ULM Londres - Paris en septembre 1982.

Il fait régulièrement partie de l'assistance aérienne du rallye auto-moto Paris - Alger - Dakar.

Sa co-pilote, Shelley Holgate est Anglaise. Agée de 25 ans, elle est hôtesse de l'air à Air Atlantic et pilote privée depuis septembre 1983.

Leur avion : un Robin R 1180 TD "Aiglon" : Monomoteur 180 ch, construction française, vitesse maximale (à ne pas dépasser) : 314 km/heure, vitesse de croisière à 1 000 kg, 8 500 pieds, 75 % : 240 km, autonomie : 1 620 km, vitesse ascensionnelle : 4,2 m/s, plafond pratique à 1 000 kg : 4 970 m, distance de décollage, 1 000 kg : - roulement : 285 m, - passage des 15 m : 420 m, masse à vide : 650 kg, charge utile : 500 kg, consommation moyenne à 75 % : 38 l/h, quantité d'essence utilisable : 258 l.

Equipage Layney-Gastan

Laissons à Robert Lefebvre, responsable de notre rubrique "Construction amateur" le soin de vous parler de cet équipage particulièrement extraordinaire.

Participer à la Transaf en amateur ? Et oui, pourquoi pas ? Une idée comme une autre qui part au cours d'une conversation et qui fait son chemin. Et pour arriver où ? A l'Edelweiss RD-03 quadriplace construit par Serge Gastan, sur les plans de R. Duruble, qui avait déjà dessiné et construit lui-même le RD-02.

Tous les amateurs connaissent la magnifique construction de S. Gastan vue à Bienne, un avion d'amateur performant, 260 km/h avec 160 ch, bien équipé, y compris d'un pilote automatique 3 axes.

Seulement, pour cette course, il fallait autre chose, et le constructeur n'a pas hésité à foncer, pour faire classer son avion IFR. Qu'on en juge : 2 radios, 2 VOR, 1 ADF, 2 altis etc... le tout contrôlé et supervisé par les frères



Shelley Holgate et son
chevalier servant,
Jacques Toulorge



Richard Fenwick

Briands, pour terminer par un passage à Melun-Villaroche, où l'avion fait 2 h 30 de vol et se trouve classé I.F.R. complet, avec 10 h d'autonomie emmenant 360 litres d'essence dans les ailes et 1 réservoir supplémentaire sur le siège arrière. Il reste un passage au CEV et l'avis d'un pilote, pour que l'accord soit donné par la DGAC pour effectuer cette course.

Nous ne pouvons que souhaiter bonne chance à Serge Gastan et au Docteur Lainey, qui part avec lui pour cette entreprise.

Même si cet avion sort un peu du cadre de l'amateur ordinaire, il représente une somme de travail énorme et très significative : c'est qu'avec un peu de moyens, beaucoup de persévérance et en ne rechignant pas sur le travail, un amateur peut s'aligner sur la construction industrielle, et peut-être même faire mieux !"

Equipe Fenwick-Moriarty

Agé de 40 ans et de nationalité française, Richard Fenwick est titulaire du Brevet de pilote professionnel avion et hélicoptère depuis 1965. Il est, de plus, instructeur hélicoptère, voltige et hydravion. Il totalise 1 800 heures de vol, dont 600 aux instruments. Membre de l'Aéroclub de France et de la National Aeronautic Association, Richard s'est vu décerner la Médaille de la Fédération Aéronautique Internationale en 1982.

Richard a participé aux grandes épreuves aéronautiques internationales lors de ces trois dernières années : - Juillet 83 : responsable de l'Assistance Hélicoptère au Grand Prix de France ULM. - Septembre 82 :

fondateur de la première compétition d'avions ultra-légers Londres/Paris en ULM. - Juin 81 : se classe 4ème sur 70 à l'Air Transat Paris-New York - Paris.

Son co-pilote, Robert J. Moriarty est Américain et âgé de 38 ans. Marié et père de deux enfants, il vit en Pennsylvanie, où il dirige une compagnie spécialisée dans le convoyage d'avions. Il a commencé à voler dans les Marines au cours de son service militaire en 1964-65, et a effectué 824 missions au Vietnam en deux ans. Il totalise 10 000 heures de vol sur 60 types d'avion, du planeur au F 4. Il a traversé le Pacifique 40 fois, et l'Atlantique par moins de 165 fois. Signalement également ses 200 survols maritimes en convoyage d'appareils.

Les "points forts" de la carrière de Robert durant ces deux dernières années : 8 au 10 juin 1981 : vainqueur de la course Air Transat, catégorie monoteur. 3ème place au classement en temps compensé. 10 juin 1981 : bat son propre record New-York/Paris, vieux de 6 jours, en 16 heures et 52 minutes. 8 juin 1981 : établissement du record Paris/New York en 20 heures et 39 minutes. Tom Danaher était son co-pilote pour ces trois performances.

Leur avion le *Bonanza V 35*. Fabrication américaine. Monoteur, puissance 285 ch, cellule modifiée par le constructeur Mike Smith, vitesse de croisière : 350 km/h, altitude de croisière : 5 000 m, vitesse ascensionnelle : 3 000 pieds/minute, capacité d'essence : 300 l. Cet avion a terminé premier de l'Air Transat en temps réel.



Le Dr Lainey et...



Serge Gastan, constructeur du Durule RD-03