

un voyage en toute sécurité. Réservez maintenant ! (514) 705-2113 www.philcomm.ca 04040

Services, partenaires

Forfait avion de brousse, 7jrs et 6 nuits, nunavik (canatoundra). Camp, génératrice, propane, congélateur, s.d.bain complète, bateau et plus. Droit de pêche & chasse inclus. Vente rapide \$395.00. Robert 514-354-3119. 04014

Recherche 2 ou 3 partenaires pour achat cessna 172xp ou mieux, sur flottes ou roues. 514-343-2217, francois.charbonneau@umontreal.ca 04041

Chalets, camps, terrains

Bord de lac (à rouge) paisible 120,000 pieds carrés \$36,000 ou 60,000 pieds carrés \$20,000 Situé prêt de la réserve faunique Papineau-Labelle Ma Minerve, 819 274 2742 04015

Chalet à vendre à Parent, tout équipé, 3 ch à coucher, électricité, hiver-été. Rive du lac mauser. Pierre auclair au (514) 894-1487 aviationpaclair@videotron.ca 04016

Chalet au nord de Manic 5, 14' x 34' + 10' x 0'. Finition ext en tôle construction 1997. Isolation 4 saisons, chauffage au bois, pompe, 2 ch., Douche à l'année, poêle et réfrigérateur au propane. Entrée élect 120v/110amp plus 12v, génératrice 3000w diesel garage, remise. Accessible 12 mois: auto-avion-hydravion-skis. Laurent (418) 287-3678 04017

Camp de pêche réservoir Gouin sur ile. Accès par avion-bateau, tout équipé au gaz, couche 6 personnes 6,000.00 \$, gaetan-linda@sympatico.ca 819-536 4827 ou 819-383 5630 04042

Camp délabré, bail du ministère (meilleure offre) lac roméo 49-08N 75-30W 200nm de YUL. Accessible par 4x4 par la route de bois. Guy delisle 514-926-0395 boboule77@hotmail.com 450-437-6213 04043



Velocity FGLW 1999 C-GDOU, TTSN 178 h, Franklin 220 hp nouveau de l'usine PZL Hélice scimitar composite, Tableau VFR Icom ICA 200, Transp. Narco7777, Encodeur mode C, GPS Garmin 95, Intercom 4 places, Moniteurs moteur-EGT,CHT, press.,temp, fuel press, amp,volt, OATConstruction de qualité supérieure, 2 ingénieurs mec. sur l'équipe. gratton@magma.ca

04044

Pistes détrempees

Texte et photos : Benoît Wangermez

Février 97. Je pilote au sein de ce que nous appelons le " Specialist Outreach Service ". Les vols couvrent le Kenya, la Tanzanie et l'Ouganda. En 1997, nous effectuerons environ 800 heures de vol sur ce genre de projet.

Les spécialistes médicaux sont des chirurgiens, gynécologues, orthopédistes, spécialistes de laboratoire, oto-rhinos et autres. L'hôpital sait que, tous les deux mois, nous venons avec tel spécialiste, et met en réserve et prépare les cas précis pour ce médecin. Nous sommes ici dans l'aéro, et je vous évite donc les détails.

Février 97, disais-je. Le temps, depuis quatre mois, est absolument dégueulasse. El Niño, qu'ils nous disent... ben dis donc, qu'est-ce qu'on se ramasse! Un lundi matin, sept heures, décollage de Nairobi pour Moshi, plein sud; nous partons, moi et quatre médecins. Nous sommes à bord de notre Cessna 208B Grand Caravan, 5Y-FDA. Temps minable; je n'ai jamais vu autant de pluie... JD voit le Kilimandjaro comme une omelette écrasée depuis 30 000 pieds; il a bien de la chance. Entre 10 000 et 12 000 pieds, c'est un sacré obstacle. Il y a d'ailleurs quelques avions qui ne l'ont pas bien évité... dont un DC-3 " perdu " dans les nuages et qui, essayant de monter, a heurté à environ 16 000 pieds le Mwawenzi, c'est-à-dire le pic à l'est du Kibo (la montagne principale). Il nous faut passer entre le Kilimandjaro à l'est et le mont Meru à l'ouest; évidemment, pas de VOR, donc on se fie à un NDB plutôt faible... et à deux GPS. On passe, on tourne ensuite pendant une demi-heure de plus pour trouver un trou dans les nuages, et voilà Moshi. Je dépose deux médecins et j'en prends quatre autres. On repart pour Turiani, plein sud à nouveau. Ce coup-ci, on reste sous la couche jusqu'à la plantation de canne à sucre, qui est au beau milieu des montagnes, sauf au sud où c'est plat mais malheureusement " encombré " d'une zone militaire où je ne pense pas que grand-chose vole...

Turiani

On y débarque deux médecins pour l'hôpital, et tous les autres spécialistes descendent également, car le prochain terrain, c'est Berega, qui n'est pas trop évident pour les pilotes.

Quinze petites minutes de vol et nous arrivons avec mon seul toubib qui reste. Le vent est assez changeant, ça va pas aider. La piste fait 1600 pieds et n'est qu'à 2000 pi d'altitude, donc ce n'est pas génial, mais ça va. Le problème, c'est qu'elle est construite " sur deux bosses ". On atterrit vers le sud, les 150 premiers pieds montent sur une pente de 30 %. Il faut ABSOLUMENT se poser là-dessus! Sinon, la pente redescend sur 500 pieds à la même vitesse que l'avion qui essaye de se poser. Si vous vous posez enfin à cet endroit, c'est une série de bosses où il est très difficile de freiner; puis une belle bosse vous renvoie en l'air, pour un toucher avec moins de 300 pieds restants et en descente, bien sûr... vraisemblablement pour finir sur une rangée d'acacias. Donc, on touche sur les 150 premiers pieds ou on abandonne tout rapidement! Tout va bien, je me pose. Même avec un Caravan, on ne touche pas au " Beta " ni au " Reverse ", sinon on perd toute efficacité sur la pro-

fondeur, et la roulette de nez prend une raclée terrible dans les bosses.



Je repars pour Turiani, où je reprends les médecins laissés un peu plus tôt. Il est 13 h 00, et c'est reparti, avec six médecins. Bouf! À 300 pieds, on est dans la couche. Tout le reste de la journée, c'est la bataille avec les nuages et la pluie pour trouver ces satanés terrains : Mchukwi, Utete, Lugala, Iringa. Il est maintenant 17 h 30 et il me reste une heure avant la nuit, et après quatre terrains de plus, me voilà arrivé à Ifakara. En théorie, j'aurais dû faire cinq heures et demie de vol pour arriver ici, mais j'en suis à sept après avoir tourné autour des nuages à chercher des trous. Je suis plutôt fatigué (en fait, je suis " kaput ") et je passerai donc la nuit ici.

Hein? Ah oui! Les pistes détrempees... j'y arrive...

Mardi matin. Départ huit heures pour Dar es Salaam. Pas de passagers à bord et une demi-heure sur la rivière Rufiji. Visite détaillée de dizaines de milliers d'hippopotames. Nous sommes sur le Selous, la plus grande réserve animalière d'Afrique; c'est magnifique. Une heure plus tard, je prends à nouveau du " jet A1 ", et mes sept médecins. Départ de Dar es Salaam pour le premier de nos six terrains d'aujourd'hui. Bouf! à 500 pieds, la couche. Une pluie intense et constante pendant 25 minutes; le pare-brise se met à fuir.

Je discute à la radio avec un pilote d'un Seneca qui ne s'est pas posé après inspection de la piste. " C'est plutôt moche ", qu'il dit. Effectivement, je sors des nuages à 1000 pi et... c'est plutôt rebutant! En fait, c'est totalement inondé. Et il y a un Cessna 404 complètement enfoncé sur le bord de la piste. J'ai confiance en mon Caravan. Ce n'est sûrement pas un foudre de guerre, ce n'est sûrement pas une Ferrari à piloter, mais c'est pour ce genre de situation qu'on ne fait plus ce genre de voyage en " multipistons ".

Vent arrière, pluie. Finale, pluie

Toucher et... vvvvrrrrraaaaoooouuu! on s'arrête presque en moins de 300 pieds, dans un geyser d'eau et de boue impressionnant. On garde la puissance pour un demi-tour style " Simca 1000 sur la neige ", en IMC partielles dues à la boue sur le pare-brise. Arrivée sur le parking, où je débarque

deux médecins, un journaliste et un photographe, à qui je conseille de prendre une photo du décollage. Le Caravan s'enfonce aussi de plus en plus dans la boue et je repars donc rapidement, pour un décollage... plutôt sportif. Donc, j'aime " mon " Caravan. Et " pifométrique ", c'est bien le mot pour une piste détrempee, car sur les abaques, quand on dit wet runway, c'est quoi la définition exacte de wet?

Le vol continue, le " Specialist Outreach Service " ne s'arrête pratiquement jamais...

Quelques précisions

Effectivement, ça fait pas mal souffrir la machine. Le problème, c'est que pour avoir un contrôle de direction ainsi qu'une action sur la profondeur (qui n'est pas énorme sur un Caravan), il faut absolument avoir pleine puissance le plus tôt possible. Par contre, si vous repoussez un paquet d'eau dans l'hélice, c'est le massacre. Il faut donc sauvegarder :

- 1) la roulette de nez,
- 2) l'hélice.

Cela nous coûte également un jeu de roulement de roues tous les six mois (ou toutes les 400 heures).

Nous sommes quatre pilotes CPL (cocorico, deux Français!) avec quatre appareils :

- Σ C208B Grand Caravan (5Y-FDA) (1996)
- Σ C404 Titan (5Y-DOC) (immatriculation prédestinée) (1979)
- Σ C402 Utiliner (5Y-FBA) (1980)
- Σ C206 Stationair (5Y-BCD) (1976)

Un mot sur l'auteur

Né en 1960 à Bordeaux, il a grandi dans le sud-ouest de la France. Il a conduit des 4x4 et des camions à travers l'Afrique pour Point Raid, une filiale du Point. En 1988-89, il apprend son métier de pilote à Fort Worth, au Texas. De retour au Kenya en 1990, il se joint à l'AMREF. Il assume la responsabilité de chef pilote du Flying Doctor Service depuis 1996.

<http://www.amref.org/services.htm>