

MON TOUR DU MONDE EN AEROSTAR

15 Mai - 22 Août 1996

Claude MEUNIER

1

Pourquoi ?

On m'a souvent demandé, pourquoi faire le tour du monde en avion léger? Il n'y a pas de réponse facile. Pourquoi les alpinistes veulent-ils conquérir le Mont Everest ? Parce qu'il est là, parce qu'il est le plus haut, parce qu'il est le challenge ultime. Je pense qu'il en est un peu de même des navigateurs. Après avoir navigué de plus en plus loin, ils cherchent l'ultime traversée, le tour du monde. Que se soit à la voile ou en avion, le challenge est le même. Quel est le navigateur qui n'en n'a pas rêvé ?

Je pense que tout un chacun a voulu un jour ou l'autre aller à la limite de ses possibilités, à la limite de ses moyens, que ce soit pour voir jusqu'où il pouvait aller, ou que ce soit pour prouver, tant à soi-même qu'aux autres, qu'il pouvait le faire.

Pourquoi ai-je fait le tour du monde ? Mais simplement parce qu'il fallait que je le fasse.



2

Les Préparatifs

Un voyage de cette envergure a besoin de longues préparations. Il m'a fallu presque un an de recherches, enquêtes, etc. J'ai lu tous les récits de vol, soit allant très loin, soit faisant le tour du monde. Il ressort de ces lectures que la plupart des pilotes voulaient, soit aller très vite, soit arriver à une date fixe. Cela les contraignait à prendre d'énormes risques tant avec la météo, qu'avec leur propre résistance. Certains racontent qu'ils étaient parfois tellement fatigués, qu'ils ne se souviennent pas de certaines étapes. J'avais donc décidé de ne pas me donner de date d'arrivée et de prendre un jour de repos tous les quatre jours de vol.

Il fallait collectionner les cartes aéronautiques de chaque pays en plus des cartes visuelles. J'ai utilisé presque exclusivement le matériel de chez Jeppesen, tant en cartes de navigation, qu'en planches d'approche. J'ai aussi utilisé leur système de prévisions météo par fax, que j'ai réussi à accéder de presque partout, à condition de descendre dans des hôtels d'un certain standing ayant une machine fax. Néanmoins, en dépit de tous ces préparatifs, des détails m'ont échappé. Voir le chapitre 8, 'Manques aux Préparatifs'. J'avais bien veillé à ne pas traverser les pays musulmans pendant la période du Ramadan, mais j'ignorais la course de pirogues de Nouméa, le Memorial Day aux USA, le Grand Prix de Montréal, la fête de l'Indépendance en Islande et bien sûr, l'arrivée du Tour de France à Paris. Toutes ces festivités m'ont toutes un peu gêné.

Six mois avant ce grand raid, j'avais fait une sorte de répétition générale en allant de Northam, en Australie Occidentale, à Hong Kong, en passant par Darwin, Ambon en Indonésie et Manille aux Philippines. La plus grande longueur franchie avait été de 1.200 miles nautiques, soit 2.200 km. Cela m'avait permis de juger des capacités de croisière à vitesse réduite nécessaires pour faire de longues étapes.

Tous les plans de vol étaient faits dans les moindres détails, sur une feuille qui me servait à tenir le log de chaque étape et sur le formulaire de plan de vol international. Les 'General Declarations', qui tiennent lieu de liste d'équipage, de manifeste de passagers et de cargaison, étaient aussi remplies. Tous ces documents étaient rangés dans une grande enveloppe, par étape. Ces enveloppes contenaient aussi tout ce qui devait servir pour cette étape : cartes, renseignements sur l'escale, etc. Je n'avais qu'à prendre l'enveloppe pour l'étape suivante en débarquant à chaque arrivée et j'avais sous la main tout ce qui était nécessaire pour l'étape suivante, sans avoir à coltiner tout mon sac de vol ou sans avoir à revenir à l'avion pour prendre les documents le matin du départ.

Dans tous les pays 'en voie de développement', je portais un uniforme genre pilote de ligne, c'est-à-dire, pantalon bleu, chemise blanche, quatre galons sur les épaules, une plaquette sur la poche gauche avec mon nom et le mot 'Australia' et un badge-pince sur la chemise, avec ma photo en uniforme. Ce badge est fourni par l'AOPA et porte en gros les mots 'AirCrew'. Cet uniforme m'a, d'une manière incroyable, ouvert bien des portes. Jacqueline, mon amie belge qui m'accompagna en Egypte, avait le même uniforme, mais avec une jupe et seulement deux galons ! L'uniforme peut paraître un peu déguisement de carnaval, mais il faut en voir les effets pour le croire. J'avais aussi des cartes de visite de ma compagnie d'entretien d'aviation à Northam. Cela aussi m'a ouvert des portes. Je n'ai pas porté les galons ni aux USA, ni en Europe, où cela aurait fait rire, mais partout dans le Moyen-Orient et en Asie.

J'utilisais les planches d'approche et les cartes de Jeppesen. J'avais préparé les planches des aérodromes à visiter dans un petit dossier léger, ayant néanmoins le reste des planches à portée de la main, si il y avait eu à faire un déroutement. Jeppesen fournit des 'Trip Kits' qui ne sont pas trop chers mais qu'il convient d'acheter au dernier moment car ils ne comportent pas d'amendements. Pour ne pas me charger, j'ai reçu les différents kits en cours de route à des points stratégiques. C'est là que les agents, ou FBO (Fixed Base Operators), sont utiles. On peut faire livrer chez eux.

J'avais des photocopies de tous les documents importants, comme les papiers de Certification de l'avion. De même, j'avais des copies de mes passeports, de la dernière page de mon carnet de vol, de ma licence de pilote, des bordereaux de mes chèques de voyage, etc., et aussi copie des clairances quand celles-ci étaient sous forme d'une lettre. Quelquefois, ce ne sont que des numéros. J'avais tout cela dans les enveloppes de chaque étape. Une copie de tous ces documents était gardée en Australie par ma soeur qui aurait pu me les faxer, si je les avais perdus.

Il était très important d'avoir quelqu'un à poste fixe qui puisse recevoir ou envoyer des documents ou de la correspondance, les notifications de vol, etc. car il était parfois très difficile de trouver une machine fax ou un téléphone qui marche. Quelquefois, où je ne pus accéder JeppFax pour la météo, les prévisions eurent à être relayées depuis l'Australie.

3

L'avion

Mon avion VH-XDR est un Piper Aerostar. C'est un bi-moteur à aile médiane. Il est équipé de 2 moteurs Lycoming de 350 CV de puissance maximum. Il a été conçu par Ted Smith pour être le bi-moteur à piston le plus rapide du monde et il a été construit par Piper. Il vole normalement à 65% de la puissance, à 240 noeuds soit environ 450 km/h. J'ai établi plusieurs records mondiaux de vitesse dont les meilleurs sont entre Perth et Adelaide à 508 km/h et entre Perth et Brisbane à 480 km/h.

La capacité normale en essence est de 780 litres donnant une distance franchissable de près de 1.000 miles nautiques, soit 1.852 km en croisière normale. Pour les records de vitesse, on brûle plus d'essence, donc on va moins loin et il faut se ravitailler en cours de route. La capacité normale était insuffisante pour traverser le Pacifique, aussi j'ai dû le doter de réservoirs supplémentaires. Voir ce chapitre.



4

Les Clairances

Certains pays exigent qu'on obtienne d'eux une autorisation préalable avant de pénétrer leur espace aérien. C'est une 'clearance' ou 'clairance'. Connaissant bien le Pacifique, pour y être allé plusieurs fois, j'ai moi-même obtenu les clairances pour Fidji, Pago Pago, Christmas Island aux Iles Gilbert (maintenant Kiribati) et Hawaii. Mais pour le Moyen Orient, je me suis adressé à un spécialiste de cette région, Mike Grey de Over Flight International basé en Angleterre. Mike m'avait été recommandé par John Markam de Perth. John avait utilisé les services de Mike quand il avait amené son Chieftain des USA jusqu'à Perth en passant par l'Europe et l'Asie. J'avais déjà eu à faire avec Mike et avais toujours été satisfait de ses services. Il m'a obtenu les clairances, m'a trouvé dans chaque pays un agent local spécialisé dans le 'Handling' et m'a aussi réservé, chaque fois, une chambre dans un bon hôtel. L'agent local, avec ses 'contacts', se charge de faire venir le ravitailleur en carburant et vous mène dans les dédales de l'Immigration, de la Quarantaine, de la Douane, et, dans le cas de Madras, dans des bureaux dont je n'ai pas encore compris ni le rôle ni l'utilité. A part à Madras, qui est un cas en soi, avec un agent, toutes ces formalités sont soit escamotées, soit faites par l'agent avant l'arrivée. Le résultat est qu'on passe un minimum de temps à palabrer avec les officiels. Mais, bien sûr, un tel service se paie.

5

Les Réservoirs Supplémentaires

J'ai dû construire des réservoirs supplémentaires en aluminium. En tout, quatre réservoirs logés à l'intérieur de la cabine, à la place des sièges arrière. La capacité intérieure est de 820 litres, le carburant total embarqué peut donc être de 1.600 litres. Cela implique une surcharge de 15% et augmente la longueur nécessaire au décollage. L'installation avait dû être 'approuvée' par l'Aviation Civile après que j'eus soumis tous les calculs justificatifs.

Les quatre réservoirs sont reliés entre eux à leur base par des tuyaux souples. Deux pompes électriques indépendantes transfèrent le carburant vers le réservoir principal de l'avion. Les réservoirs sont ventilés dans la soute à bagages. Une lampe témoin indique quand l'essence est pompée. Il faut, bien sûr, veiller à ne pas faire déborder ce réservoir principal et donc surveiller attentivement la montée de l'essence dans celui-ci. Le système a toujours très bien fonctionné sans aucun problème. J'avais eu la chance que la plomberie intérieure qui avait été utilisée quand l'avion avait été importé des USA, ait été laissée en place. Cela m'a économisé beaucoup de temps et de travail.



Réservoir supplémentaire



Le système de pompes

6

Endurance

L'Aerostar a été conçu pour voler à grande vitesse à moyenne portée, c'est-à-dire croiser à 240 noeuds (445 km à l'heure) entre les niveaux de vol 180 et 200 (6.000 et 8.000 mètres). Pour franchir le Pacifique, il me fallait d'autres performances, à savoir, franchir 2.100 miles nautiques, soit près de 3.800 km. Il fallait donc trouver quels seraient les paramètres moteurs permettant de franchir cette distance avec le carburant que l'avion pouvait porter. Tout le monde sait qu'une auto consomme moins si elle va moins vite, c'est vrai aussi en avion, mais la différence essentielle est qu'en avion si on va en dessous d'une certaine vitesse l'avion ne tient plus en l'air !

Pour les techniciens de l'aéronautique : il fallait trouver le compromis entre le minimum de traînée induite, due à un fort angle d'attaque, et ceci à cause de la faible vitesse, et la traînée parasite, due à une trop grande vitesse. C'est-à-dire, la vitesse de finesse maximum. Après de nombreux tests en vol, il s'avéra que la plus petite vitesse qui ne génère pas trop de traînée induite était 140 knots à pleine charge, 135 knots à mi-charge et 130 knots à vide, vers la fin du vol. Il fallait ensuite trouver les paramètres moteurs donnant ces vitesses aux différents poids au cours du vol. Il fallait 30 pouces à l'admission et 2.300 tours, brûlant 22 US gallons par heure en début de vol, puis 28 pouces et 2.200 tours (20 US gallons) suffisaient à mi-charge et enfin 26 pouces et 2.100 tours (18 US gallons) à la fin du vol.

Le décollage se faisait toujours à 100%, soit 42 pouces et 2.450 tours, brûlant une énorme quantité, soit 42 US gallons. Je réduisais aussitôt que possible et la montée se faisait à 75%, soit 36 pouces et 2.400 tours (30 US gallons). C'est la puissance maximum continue et c'est cela que j'ai utilisé pour les records de vitesse. Les consommations sont en gallons US (3,8 litres) et par moteur.

On notera le faible nombre de tours. Les hélices sont plus efficaces à ces faibles vitesses de rotation et le moteur a aussi une meilleure efficacité volumétrique à ces faibles vitesses.

Finalement, le calcul ultime était de savoir combien on pouvait parcourir de miles nautiques par gallon d'essence. Je faisais et refaisais ce calcul toutes les demi-heures. Au début, le chiffre tournait autour de 5,6 miles par gallon. Si ce chiffre s'était maintenu, je ne serais pas arrivé. Mais comme l'avion devenait de plus en plus léger, par la diminution du carburant, le chiffre montait à 6, puis à 6,2. Il fallait donc continuer avec des chiffres trop bas, sachant que ces chiffres devaient s'améliorer au fur et à mesure que l'avion s'allégerait.

Comme je volais vers l'Est, les niveaux de vol étaient impairs. La réglementation internationale fixe les 'niveaux de vol' ou altitude à des hauteurs différentes selon la direction des vols, afin de réduire le danger de collision. Vers l'Est, on vole à des niveaux impairs en centaines de pieds, soit 150, 170, 190, c'est-à-dire 15.000, 17.000, 19.000 pieds. C'est le contraire vers l'Ouest, niveaux pairs, 120, 140, 160 soit 12.000, 14.000 et 16.000 pieds. La longue étape entre Hawaii et la Californie, fut faite au niveau 190 (19.000 pieds, soit 5.800 mètres). Les autres étapes furent faites, soit au niveau 170, soit au niveau 190, sauf les deux étapes dans l'Océan Indien (Oman-Madras et Madras-Pénang) qui furent faites au niveau 150 (4.600 mètres). Les seules étapes faites en VFR (vol à vue) furent celles de Poitiers à Ostende (avec escale à Lille) à cause de problèmes de radio.

7

Le Voyage

Je suis parti de Northam, en Australie Occidentale, où est basé mon Aerostar, le Mercredi 15 Mai. La famille et les amis de l'Aéro-Club étaient là pour me souhaiter bonne route.

Vol sans histoire jusqu'à Ceduna en Australie du Sud. J'ai appelé l'agent BP, John Bunker, par VHF. Il tient également l'un des motels.

Le lendemain, également vol sans histoire jusqu'à Brisbane. Là, les gens de Qantas me réservent une place sur le tarmac de la nouvelle aérogare internationale et ils m'aideront avec la douane. La nouvelle aérogare est moins éloignée que l'ancienne, qui était perdue à des kilomètres de la piste.

Tous ces vols, jusqu'à Hawaii, seront faits à régime lent, bien que les moyennes distances auraient permis d'aller relativement vite. Le but était de finaliser les paramètres moteurs pour la grande étape entre Hawaii et Santa Barbara en Californie. Malgré tous les essais en vol qui durèrent des mois, je tenais à être entièrement sûr de ces paramètres : pression d'admission, nombre de tours, consommation à l'heure, température des échappements. Au fur et à mesure que j'avancais, les chiffres se confirmaient, et j'avais de plus en plus la certitude que la longue étape pourrait se faire avec le carburant disponible.

Le Vendredi 17 Mai, vol encore sans histoire sur Nouméa. Là, la douane et l'immigration se font très vite. La jeune dame de la Chambre de Commerce vient m'accueillir comme à l'accoutumée et me conduit aux différents services. J'ai quitté Brisbane avec mon passeport australien et j'entre ici avec mon passeport français. La suite du voyage sera faite avec le passeport australien jusqu'à l'entrée en Europe par l'Ecosse. Après les formalités et un coup de téléphone à mes amis Szimanski, je remonte en avion et vole vers Magenta. En effet Tontouta, aéroport international, est situé à plus de 60 km de Nouméa, alors que Magenta est situé en pleine ville, ce qui est beaucoup plus pratique.

A Magenta, Eddy Szimanski a déjà organisé mon parking devant l'Aéro-Club. Il est là avec son épouse Clo, et un autre ami, radio amateur comme moi, Robert Galbe. Une caractéristique, qui me suivra tout au long du voyage, est d'arriver dans un pays et d'apprendre que la ville ou le pays sont en fête et que tous les hôtels sont pleins. Ici, c'est la course internationale de pirogues. Néanmoins Eddy m'a trouvé une chambre sur l'Anse Vata. Les Tahitiens vont se couvrir de gloire et de médailles et tous les soirs se sera la 'bringue' très tahitienne dans l'hôtel à côté, avec la musique et les guitares tahitiennes tard dans la nuit.

J'avais un problème avec la boîte d'accord de mon *transceiver* amateur Kenwood. Ce *transceiver* m'était prêté par l'équipe japonaise de pilotes de montgolfières que nous avons aidée pendant plusieurs années à battre des records de distance et de durée à travers l'immensité de l'Australie. Le *transceiver* avait servi à établir les liaisons radio en HF vu les grandes distances. Les Japonais avaient battu le record de distance, qui était de 1.600 km, en parcourant 2.400 km, ainsi que le record de durée en tenant l'air pendant 44 heures, battant ainsi le record précédent qui était de 29 heures. Pour les aider, je les suivais en Aerostar et surtout devais localiser leur point de chute, au milieu du désert, et diriger les 4X4 qui devaient les ramener vers la civilisation.

La boîte d'accord qu'ils m'avaient prêtée avait un fonctionnement erratique et le temps me manquant vers la fin, j'avais perdu espoir de la faire marcher, comptant sur l'esprit méthodique et acharné d'Eddy, radio amateur FK8CR, pour trouver ce qui n'allait pas. Bien sûr, après l'avoir décortiquée, il trouva que l'une des puces de mémoire était morte, pièce utile mais non indispensable. La boîte remontée sans mémoire, j'ai pu contacter de Magenta des amateurs en Australie et en Nouvelle-Zélande. Eddy devait d'ailleurs me suivre au travers du Pacifique jusqu'à quelques miles de Santa Barbara. Nous parlions toutes les demi-heures. C'était très agréable de se savoir suivi. Michel, VK6MZ, de Perth aussi a été d'un grand réconfort quand la propagation capricieuse nous permettait le contact. Je devais perdre ces contacts après la Californie et ne retrouver Michel de Perth que dans l'Océan Indien.

Le Lundi 20 Mai, départ de Magenta pour Tontouta, aéroport international pour faire douane et émigration. Le temps est très couvert. La tour donne Tontouta VFR, mais quand j'y arrive, c'est la pluie, plafond à 600 pieds, aéroport fermé au trafic VFR. Ce qui m'oblige à grimper immédiatement à 5.000 pieds et entamer une procédure ILS. Ce ne sera qu'à la troisième présentation que j'aurai le visuel sur le terrain et pourrai atterrir. Carburant, douane, émigration, taxe d'atterrissage et bientôt me voilà reparti pour Nandi à Fidji.

Vol sans histoire. Les agents de l'Aviation Civile pour les taxes de navigation dans leur espace aérien, ceux de l'aéroport pour la taxe d'atterrissage, le ravitailleur pour l'essence et finalement l'agent pour me dédouaner, tous sont là avec leur calculatrice et leurs formulaires. L'hôtel est de l'autre côté de la rue, j'y vais à pied.

Le Mardi 21 Mai, départ pour Pago-Pago aux Samoa Américaines. De nouveau, vol sans histoire avec plusieurs contacts radios avec Eddy à Nouméa. Percée sur le VOR, puis circuit pour atterrir. Gordon, de Pritchard Aviation, est là. Pendant que je fais le carburant, un jeune pilote australien, travaillant sur les Twin Otter d'une compagnie locale, vient causer. Il avait

remarqué l'immatriculation australienne de l'Aerostar. Il s'avère qu'il vient de Perth et connaît bien mon Aero-Club. Quand je dis que je vais à Christmas le lendemain, il me signale que je ne serai pas le seul : en effet, les Proctor sont aussi à Pago et seront à Christmas demain. C'est un couple américain qui a rénové un Gruman Albatross, énorme hydravion ex-militaire et avec lequel ils font le tour du monde. J'avais suivi leur progrès quand ils avaient traversé l'Australie, mais n'avais jamais pu les contacter. Comme je savais qu'ils devaient aussi passer par Christmas, je m'étais dit qu'il serait peut être bon d'y arriver avant eux, vu que leur deux énormes moteurs Wright de 1.425 CV seraient capables d'épuiser les stocks d'essence de Christmas ! Et voilà qu'ils sont là et que nous serons en même temps à vouloir cette essence ! J'essayai de les contacter, mais ils n'étaient pas à bord de leur avion. Je me proposai de partir de bonne heure pour les battre à la pompe à essence de Christmas.

Le lendemain je pars de bonne heure, mais en arrivant à l'aéroport, que vois-je ? L'Albatross, qui décollait avec toute la majesté d'un gros hydravion. J'avais encore un petit espoir de les battre, allant tellement plus rapide qu'eux. Mais cela ne devait pas être, car, alors que j'allais démarrer, ils revenaient et roulaient vers leur parking. Je demande alors à l'agent de m'y conduire et de voir ce qui leur arrive. Un tuyau d'échappement avait lâché et ils devaient attendre la pièce de rechange des Etats-Unis et cela allait prendre une bonne semaine. Ils m'invitèrent à bord, à condition de me déchausser ! Ils sont superbement installés, avec eau courante, douche, cuisine, matériel radio amateur, tout le confort. Je les laisse et pars moins inquiet pour l'essence.



Ravitaillement à Christmas à partir de fûts...

J'avais d'ailleurs tort de m'inquiéter, car je devais découvrir que l'essence est très abondante à Christmas, mais on ne sait jamais ces détails d'avance. De même, l'indication sur les publications aéronautiques, même celles émanant des pays eux-mêmes, disant que du carburant pour avion à pistons est disponible, ne veut, en fait, rien dire. Par exemple, Le Caire devait avoir de l'essence avion, mais n'en n'aura pas. Je devrai aller ravitailler à Alexandrie, avant de repartir pour Bahrain. Il semble d'ailleurs que dans beaucoup de pays genre tiers monde et sans une classe aisée utilisant des avions d'aviation

générale, l'essence avion classique sera de plus en plus difficile à trouver. Les avions de transport même régional étant de plus en plus des turbo-propulseurs ou même des jets.

Entre Pago-Pago et Christmas, je croisai l'Equateur et pris une photo du GPS montrant quelques centièmes de minute de latitude Nord.

L'Ile de Christmas dans l'Océan Pacifique (qu'il ne faut pas confondre avec Christmas dans l'Océan Indien) est, je devrai l'apprendre bientôt, le plus grand atoll au monde, et à une population de 1.600 habitants. Je ne vis pas la totalité de l'atoll, seulement la partie Nord-Ouest où se trouve l'aérodrome Cassidy. Sitôt atterri, je fus accueilli par la dame qui faisait office d'immigration et de douane et qui encaissa les droits d'atterrissage. Peu après, le ravitailleur apparut avec une petite camionnette et ses fûts d'essence Shell, rouillés du dehors, mais scellés. L'essence était impeccable. Dans un parfait anglais, il m'expliqua que le stock d'essence était très important et qu'il n'y avait aucun risque d'en manquer. Les îliens voient en moyenne un avion léger par semaine. Après avoir fait le plein et payé en dollars américains, je fus conduit à l'hôtel du Capitaine Cook. Là, assez difficile de téléphoner, car le groupe électrogène était toujours en panne. Le soir au dîner, j'eus la surprise de voir arriver d'un peu partout une centaine de touristes américains. Il s'agissait de pêcheurs sportifs qui, une fois par mois, affrètent un Boeing pour venir pêcher un poisson sportif, plein d'arêtes et immangeable, mais très difficile à attraper. Il y avait aussi un groupe de Japonais qui montaient une machine bizarre pour étudier la fiabilité de cueillir et de compresser des algues marines. L'hôtel ressemble beaucoup à ce qu'on aurait trouvé à Huahine, l'une des Îles-sous-le-vent, en Polynésie, dans les années 50. La présence des pêcheurs américains m'obligea à partir de l'hôtel le lendemain, aux petites aurores, car tous les véhicules allaient s'en aller. J'étais donc prêt à partir plus tôt que prévu ce qui me fit arriver à Hilo (Hawaii) plus tôt qu'annoncé et plus tôt que les douaniers ne m'attendaient.

A la mise en marche, à Christmas, la pompe électrique du moteur gauche fait un drôle de bruit et finalement me lâche. Impossible de ne rien faire ici. Aussi, avec une étape pas trop longue, je suis sûr de la finir sur un seul moteur, si la pompe mécanique lâche aussi, mais il faudra la remplacer pour la longue étape. Le vol sur Hilo, sur la côte Est de la 'Grande Île' (c'est ainsi qu'on appelle Hawaii qui est beaucoup plus vaste que toutes les autres îles de l'archipel) fut sans histoire. Comme j'étais en avance, je demandai à la tour de prévenir les douaniers qui arrivèrent, pistolet au côté. Nous sommes allés dans le bureau de Island Hoppers, un charter avec école de vol, faire les formalités, amicales mais denses. C'est là que la douanière en chef me mit une date de sortie des USA, le 6 Juin. Je ne savais pas alors que j'allais avoir à attendre, à Hilo, le vent propice pendant sept longs jours et que ce visa serait alors trop court pour me permettre de visiter un peu des Etats-Unis. Moralité, toujours dire que l'on reste plus longtemps que prévu, juste au cas. Je contacte Murray Air pour utiliser leurs installations afin de changer ma pompe électrique dès que je l'aurai.

Après les formalités, je me rends à pied jusqu'à Banyan Drive, effectivement bordé de banyans aux racines aériennes, c'est la rue où sont les hôtels. Les douaniers m'avaient recommandé le Hilo Bay Hôtel. Dès que je peux téléphoner, je commande une pompe électrique chez Aero Specialties à Van

Nyus en Californie. Le soir, dîner de 'ahi', c'est le thon hawaïen, aux sons de la hula, avec des danseuses hawaïennes sur la scène.



Hotel Hilo Bay à Hilo, Hawaii.

Alors commence une longue attente pour météo et vent favorables. J'avais fait des recherches sur le temps probable et demandé à Bracknell, en Angleterre, de me donner ce que, statistiquement, on pouvait espérer comme vent à mes altitudes. Le résultat indiquait 80 % de chances de vent favorable fin Mai et début Juin. Mais tout le contraire s'annonçait. Un anti-cyclone stationnaire et stable était établi entre la Californie et Hawaii et bloquait tout changement, avec des vents d'Est, donc contraires à ce que je voulais, et juste sur ma route. Situation pas vue depuis près de 10 ans et qui créa des inondations dans tout le Mid-West américain aussi loin que le Kansas. J'allais donc tous les matins au bureau de la météo et tous les matins l'anti-cyclone était là, immuable. Je demandais aussi confirmation de la situation météo à des stations commerciales, ce que je recevais par Fax à l'hôtel. Tout cela me prenait presque toute la matinée. J'avais à remplir mes après-midi, mais sans pouvoir organiser aucune randonnée un peu longue, voulant être là le lendemain matin. J'ai donc visité tous les volcans (éteints), tous les musées, tous les jardins botaniques. Ceux-ci étaient magnifiques. Cette côte Est, comme celle de Tahiti, est très arrosée et j'y retrouvais maintes plantes connues à Tahiti. J'ai même visité une plantation de noix Macadamia, originaires d'Australie. A Hawaii, comme dans toutes les îles du Pacifique, je souffrais de l'extrême humidité du climat, étant habitué à l'atmosphère sèche de l'Australie. La pompe arriva. C'était bien la même, mais différente !! Il me fallut acheter un réducteur et un morceau de tuyau hydraulique chez un distributeur de pièces détachées pour tracteurs.

Le vent est toujours contre moi, mais l'anti-cyclone commence à se creuser et à changer de forme. La force du vent de face diminue, mais le bilan-vent est toujours négatif. Le mercredi 29 Mai, ayant exploité tout ce qu'offrait Hilo, je prends l'avion de ligne pour Honolulu, étant las de tourner en rond ici. Là, je visite le Bishop Museum. Très intéressant pour quelqu'un qui ne connaît rien à la Polynésie, mais ne m'a rien apporté de neuf. Beaucoup d'importance est

donnée à la période post-Cook et aux influences étrangères après le passage de Cook.

Le vendredi 31 Mai, je prends la météo par fax comme à l'accoutumée. L'anti-cyclone est en train de disparaître. Le temps pourrait redevenir normal. Je prends une autre météo, d'une autre source, qui confirme la première. Je rentre assez vite à Hilo et prépare le départ pour la longue étape : je contacte la quarantaine et j'expédie mes bagages par fret aérien chez Roger Oeland à Los Angeles pour alléger l'avion. Roger est spécialisé dans l'entretien des Aerostars et j'irai chez lui pour un changement d'huile. Finalement, je fais le plein assez tard, après le gros de la chaleur de l'après-midi pour éviter l'expansion de l'essence dans les réservoirs. Je dîne de bonne heure et je me couche tôt. Le départ doit avoir lieu au petit matin pour éviter le brouillard qui risque d'obscurcir la côte californienne. L'idéal est donc d'arriver l'après-midi, après que le brouillard du matin se soit dissipé, mais avant que celui de la soirée ne soit tombé, donc après-midi entre 15 et 17 heures. En comptant un temps de vol de 11 heures environ, cela me faisait partir vers les 4 heures du matin.

Debout de bonne heure. L'officier de la quarantaine est là. Je lui demande de noter l'heure du décollage pour tenter d'établir un record de vitesse sur cette étape. Enfin, à 3 heures 51 du matin, je m'aligne en bout de piste, allume les balises de piste avec la VHF et part pour la Californie.

Ce vol m'avait tracassé pendant des mois, j'avais fait et refait les calculs d'essence plus de mille fois et pourtant, il allait être une des étapes les plus dépourvues d'incidents de tout le voyage.

Je m'étais donné quatre heures comme 'point de non-retour'. C'est-à-dire que si au bout de quatre heures je n'avais pas fait un tiers de la distance et s'il ne me restait pas deux tiers du carburant, je serais revenu, pour essayer un autre jour. Mes chiffres de carburant et de distance avaient été calculés pour chaque demi-heure. Il me suffisait de comparer le calcul avec les distances réellement faites et de même pour le carburant de comparer ce qui restait avec ce que le calcul aurait donné. Dès le début, les marges allaient en augmentant, et après quatre heures, j'avais la certitude d'arriver avec une confortable marge. Eddy, de Nouméa, me tint compagnie tout le long de la route. Nous avons pu bavarder toutes les trente minutes. Le jour se leva assez vite, j'étais maintenant en été, puisque dans l'hémisphère nord. Enfin, dans l'après-midi la côte apparut, brumeuse et floue. J'atterris à Santa Barbara après 10 heures et 37 minutes. Je montai vite à la tour pour faire signer le formulaire d'arrivée en vue de l'établissement du record. Le FBO me chercha une chambre d'hôtel, ce qui fut assez difficile, tout étant plein. Je pus enfin téléphoner à la famille en Australie et à mes amis belges que j'étais arrivé. Je n'avais dit à personne que c'était pour aujourd'hui pour ne pas les inquiéter. La plus longue étape du trajet était maintenant derrière moi et c'était un soulagement pour tout le monde.

Le lendemain, court vol vers Van Nyus, un des aéroports secondaires de Los Angeles. Il est réputé comme étant l'aéroport d'aviation générale le plus fréquenté au monde. La situation fut rendue pire par la mise en place ce matin-là d'un nouveau système de contrôle aérien avec changements de procédure et de fréquences radio.

Je parvins néanmoins à trouver mon chemin et atterrir sans trop de peine. Je me parquai devant l'hôtel Airtel, un motel pour pilotes, où les avions sont parqués devant les chambres. C'est là que Rick Ray vint me rejoindre. Rick

possède aussi un Aerostar et se prépare aussi à faire le tour du monde. En fait, il aurait dû partir avant moi et j'espérais profiter de son expérience. Mais, il a été retardé et ne put partir à temps. Peut-être pourrais-je lui apporter quelques renseignements et le retrouver s'il passe par l'Australie. Il fera le tour dans la direction opposée à la mienne.

Le Lendemain, lundi 3 Juillet, Roger Oeland vint prendre le breakfast avec moi, après quoi nous conduisons mon Aeostar à son hangar, qui est un nid d'Aerostars. Je voulais que Roger change les huiles, les filtres à huile, et aussi qu'il vérifie ma propre installation de la pompe électrique faite à Hilo. Indépendamment, nous découvrîmes une petite fuite d'huile côté gauche, mais nous ne pûmes trouver d'où elle venait. Comme ce moteur ne consommait pas d'huile, je n'étais pas trop inquiet. La fuite s'aggrava au cours du temps, salissant tout le coté gauche, mais jamais au point d'être inquiétante et je devais essayer le flan gauche à chaque étape.

Roger avait organisé un barbecue en mon honneur, réunissant autant de pilotes d'Aerostar que possible. Ce fut très sympathique, chacun ayant des masses d'histoires d'Aerostar à raconter.

J'eus aussi le privilège de déjeuner avec l'astronaute Gordon Cooper, un homme jeune d'esprit, très intéressant et toujours très intéressé en aéronautique et en voitures de course. Ce quartier de Los Angeles est une sorte de Silicon Valley de l'Aéronautique.

C'est ce soir-là que j'ai perdu une de mes dents de devant ! Cela aussi, comme la fuite d'huile, devra attendre le retour en Australie pour être réparé.

Il fait chaud, 31°, et il y a de nombreux feux de brousse dans les collines.

Finalement il me faut repartir et le Mercredi 3 Juillet, Rick m'aide à obtenir une météo et poser un plan de vol par téléphone pour aller jusqu'à Seattle. Je survole d'abord la Californie avec ses champs carrés, puis les Montagnes Rocheuses. Les sommets sont toujours enneigés. Je passe le mont Saint-Helen, ce volcan qui a explosé récemment, puis mont Rainier. J'atterris à Boeing Field, un des aéroports de Seattle. Les usines Boeing sont de l'autre côté de la piste. Le FBO est Galvin qui, après m'avoir ravitaillé, me trouve un hôtel. Les FBO américains sont capables de procurer tout ce que les aviateurs peuvent désirer, non seulement le carburant mais aussi les réservations d'hôtel, de voitures de location, les transports en ville et le tout à un coût raisonnable. La nature m'apparaît très verte, surtout venant de la Californie desséchée par le plein été. Il y a beaucoup de fleurs, surtout des rhododendrons et des azalées.

Rick m'avait conseillé de voler depuis Seattle Boeing Field jusqu'à Vancouver en VFR sous garde radar, mais cela supposait une meilleure connaissance des usages locaux et des systèmes. Devant la complexité (pour moi) du vol VFR, j'annulai mon plan de vol VFR et posai un plan de vol IFR et, en quelques minutes, j'atterrissais au Canada, à Vancouver. Le temps était gris, avec une pauvre visibilité et j'étais bien plus confortable avec un plan de vol IFR. La douane fut expédiée rapidement et je me parquai devant le FBO Esso-Avitat. Là, j'eus la mauvaise surprise d'entendre un son suspect m'indiquant que le démarreur de droite était coincé. Il fallait, soit le réparer, soit le changer. Je téléphonai d'urgence à Al Hoover chez Aerostar dans l'état de

Washington. Il promet un démarreur neuf pour le lendemain matin. Comme promis, le démarreur arriva le lendemain à l'avion de 10 heures, et une heure après, l'échange était fait. J'ai tellement l'habitude de ces démarreurs, qu'il me faut maintenant moins de quarante cinq minutes, tout compris, pour faire l'échange. Néanmoins, il était trop tard pour partir et je remis le départ au lendemain.

Vendredi 5 Juillet. Départ de Vancouver. Pendant la montée, alarme incendie à gauche. En réduisant les gaz, l'alarme cesse pour reprendre quand on les remet. Ce n'est donc pas le feu à bord, mais un joint d'un des turbochargeurs qui a dû lâcher. Je fais demi-tour en prévenant la tour de Vancouver. Bien que je répète que je ne suis pas en danger, ils fermeront l'aéroport pour moi, mettront les gros Boeing pleins de passagers en attente en l'air, et j'aurai les pompiers et tout le cirque après moi à l'atterrissage. Explications et enquête. Enfin tout est fini en cinq minutes. Maintenant, je demande au FBO de me trouver un mécanicien pour m'aider à changer le joint claqué et on est samedi après-midi. Heureusement, ils en trouvent un qui veut bien m'aider. Nous trouvons sans peine le joint qui a lâché et le changeons. Cet incident m'est déjà arrivé et j'ai une douzaine de ces joints. Le même incident se reproduira à Oman, mais là il n'y aura pas les camions d'incendie. Je remets le départ de Vancouver au lendemain.

Je survole les Rocheuses canadiennes, couvertes de neige. Puis c'est la plaine avec les champs à blé entrelacés de lacs. Puis la forêt. J'avais pensé faire de l'essence à Winnipeg, mais, puisque c'est maintenant dimanche, l'aéroport est fermé pour un meeting aérien à l'heure où j'y passe. Je m'arrête donc juste avant Winnipeg, à Brandon, petite ville et petit terrain désert. Je ravitaille et repars de suite pour arriver à Thunder Bay, sur le bord du lac Supérieur. Beaucoup de coupes de bois, de scieries et une usine à papier. Il doit faire froid l'hiver, il y a beaucoup de cheminées avec des réserves de bois. Je suis loin de l'Australie ; très souvent, les contrôleurs me demanderont d'où viennent les lettres 'VH'. Et parfois me feront confirmer qu'il s'agit bien de l'Australie !



Goose Bay

Je repars, après que les contrôleurs m'aient donné des copies des cartes canadiennes qui me manquaient. Le temps se gâte. J'entends dans la radio que des avions doivent changer de route à cause des orages. J'atterris dans un

grain à Saint Hubert, un des aéroports de Montréal. Mon flair pour les festivités locales me poursuit : les hôtels sont pleins à cause du Grand Prix de Montréal et je dois aller jusqu'à Longueuil, dans la banlieue de Montréal, à l'hôtel Ramada. Il fait très orageux.

Je passe quelques jours à Montréal. J'y rencontre un radio amateur, connu de longue date mais jamais rencontré en personne, Pierre Decarie, VE2KD. Nous passons ensemble une journée mémorable. Je suis à 180° de longitude de mon point de départ, donc à mi-chemin en longitude.

Je repars finalement le vendredi 14 Juin pour Goose Bay, dans la province de Terre Neuve (sur le continent, pas sur l'île). Le temps est très couvert et je ne verrai pas beaucoup du Canada ce jour-là. Goose Bay est maintenant une base pour l'Armée de l'Air canadienne. La ville, très ville frontière avec quelques esquimaux jouant avec des *juke-box* et des machines à sous. Rencontre très intéressante avec des pilotes de Canadair. Ils reviennent d'Europe où ils faisaient des démonstrations de leur hydravion à combattre les incendies de forêts. Ils me donneront de bons conseils pour Narsarssuak au Groenland, qui est ma prochaine escale et d'où ils viennent.

Samedi 15 Juin, vol vers le Groenland. Très nuageux, du givre à tous les niveaux. On imagine ce que cela doit être de voler dans ces pays en hiver.



L'approche à Narsasuack.

L'approche de Narsarssuak, à la pointe Sud-Est du Groenland, est réputée très difficile. L'aéroport est au fond d'un fjord très profond et plein de coudes. Les planches d'approche Jeppesen recommandent de ne pas tenter l'approche par le fjord si le plafond est moins de 4.000 pieds. La masse de terre et de glace du continent fait qu'une couverture nuageuse est quasi permanente, quelquefois descendant très bas. L'approche classique, selon les planches publiées, exige un taux de descente très fort, aussi je suivis les conseils des pilotes de Canadair rencontrés la veille à Goose Bay. C'est de descendre en spirale serrée en suivant le circuit d'attente ou 'hippodrome' de la balise NDB jusqu'à être en vue du terrain. Je me trouvai bien de cette manoeuvre et perçai visuel à 4.000 pieds. Le terrain a été établi sur la moraine du glacier qui occupe la vallée, entre la rivière des eaux de fusion et la paroi du fjord. On atterrit vers le glacier et on décolle vers le fjord. Le ravitaillement fut vite fait, mais quand j'allai payer l'essence, on me présenta mon plan de vol et la météo pour

l'Islande, en me disant que l'aéroport serait fermé demain dimanche et que le temps serait mauvais demain. Je me souviens alors ce qu'avaient dit les pilotes de Canadair, que tout le personnel de la base occupe toutes les chambres de l'unique hôtel et qu'ils n'aiment pas qu'on les dérange, surtout un dimanche. Comme il n'était que 14 heures, et vu cet accueil si chaleureux, je repris la route vers Reykjavik en Islande.

La couverture nuageuse disparut dès que je quittai le continent et sa masse de glace. Relativement beau temps jusqu'à 20 miles de Reykjavik où j'atterris sous la pluie au minima de visibilité.



Reykjavik en Islande.

Le FBO vient offrir ses services, mais l'hôtel Loft, situé juste derrière la tour de contrôle est plein. C'est le long week-end commémorant l'indépendance que les Islandais ont pris des Danois le 17 Juin 1944, pendant que ceux-ci étaient occupés avec les Allemands. C'est le plein de l'été et le jour ne se couche pas. Je suis fatigué et souffre du décalage horaire pour la première fois, ayant croisé beaucoup de fuseaux horaires en si peu de temps.

Je me repose le lendemain pour repartir le 17 Juin vers Glasgow en Ecosse. Le Groenland est couvert de neige et de glace, tandis que l'Islande est verdoyante. Si Groenland veut dire Terre Verte et si Islande veut dire Terre de la Glace, ceux qui les ont nommés ont dû mélanger les pays. Beau temps en général. Il y a un exercice militaire et je suis dérouté plusieurs fois. Pourquoi ces militaires font-ils toujours leurs exercices dans les régions de fort trafic aérien ?

Après avoir percé les nuages, je survole l'Ecosse, très vallonnée, verte avec des touffes de genêts et d'aubépine en fleur. Le FBO, Execair, m'organise une voiture de location sans perdre de temps et je pars pour l'hôtel Linhurst dans la petite ville de Johnstone.

Le lendemain, je vais à l'aérogare internationale attendre Jacqueline qui arrive de Bruxelles. Nous allons nous promener pendant plusieurs jours, visitant cette partie de l'Ecosse, au nord-Ouest de Glasgow. La nature est très jolie, très verte, très vallonnée. Il y a des rhododendrons en fleurs partout, le long des routes, dans les collines. Les marronniers aussi sont en fleurs me rappelant la place de l'école à Poisieux. La nourriture est excellente, tout est très frais, cueilli ou pêché sur place. Nous irons jusqu'au Château de Inverrary qui est magnifique.

Et le vendredi 21 Juin, nous quittons Glasgow pour la Belgique. Le plan de vol était d'atterrir à Kokside. C'est un terrain militaire, mais utilisé après 16 heures par le Koksijde West Aviation Club dont Jacqueline fait partie. Ce ne sera pas possible, le terrain est fermé aujourd'hui, aussi nous irons atterrir à Ostende. Nous apprendrons par la suite que le terrain était fermé pour repeindre la ligne blanche au milieu de la piste. Jacqueline avait prévu une réception pour moi à Kokside, aussi, aussitôt après avoir atterri à Ostende, nous nous sommes précipités au club où nous étions attendus et où m'attendait ma première bière belge. Ce fut une Witte, délicieuse !

Le temps en Belgique passa très vite. Nous sommes allés déjeuner au Club Nautique, fondé par Paul, très bien décoré, puis à Bruxelles où nous avons mangé des moules chez Léon et vu le Manneken-Pis, qui est plus petite que j'imaginai, et nous sommes allés à Bruges, très belle ville ancienne où nous avons acheté de la dentelle.

Jacqueline voulut aller à Poitiers voir le Futuroscope. Le mercredi 26, en y allant, les contrôleurs français m'ont fait savoir qu'il était nécessaire d'avoir des radios VHF avec 25 Khtz de séparation pour voler en France. Les miennes n'avaient que 50 Khtz de séparation, donc je ne pouvais pas communiquer avec tous les centres. Durant toutes mes recherches et préparatifs, ce détail m'avait échappé, bien qu'il ait dû se trouver quelque part. Finalement, grâce à mes cousins Cantal, pilotes de père en fils, je trouvai une maison de radio à Toussus-le-Noble qui pourra faire la modification.

On m'avait mis en garde et prévenu que certains douaniers français n'avaient pas encore entendu parler de l'Europe et qu'ils cherchaient des noises aux pilotes arrivant de l'étranger, aussi avions-nous pris toutes sortes de précautions, en contactant tous les douaniers de France et de Navarre. Mais, à notre surprise, il n'y avait pas de douaniers à Poitiers, donc pas de tracasseries. Par la suite, les vols entre la France et la Belgique se firent sans aucun souci. Il suffisait de déposer un plan de vol et d'avoir un passeport au cas où un douanier aurait envie de faire un contrôle, ce qui ne s'est jamais produit.

A Poitiers, le Futuroscope fut très intéressant, surtout le film sur les aventures de Guillaumet dans les Andes, du temps de l'Aéropostale. J'ai beaucoup aimé, le lendemain matin, la visite de Poitiers, la vieille ville, la cathédrale romane. Je commençais à m'intéresser à cet art roman dont j'avais tellement entendu parlé à la maison. Sur la place, nous avons dégusté de l'andouillette grillée, mets dont je rêvais depuis des années

Ensuite, il nous fallait rentrer en Belgique avec nos radios minables sans se faire rappeler à l'ordre à nouveau. Je décidai de faire le vol en VFR en dessous de tout espace contrôlé, de cette manière nous n'aurions pratiquement pas besoin d'utiliser les radios. Nos expériences de navigation VFR, Jacqueline et moi, avaient eu lieu à environ 110 noeuds et avec les cartes australiennes au millionième. Nous naviguions maintenant à 200 noeuds avec les cartes françaises aux 500 millièmes. Aussi le terrain défilait un peu plus vite que nous l'attendions. Intéressant ! De Poitiers, nous avons fait route vers Le Mans, puis Dieppe. Mais là, la visibilité et le plafond nous empêchèrent de suivre la côte. Il fallu se replier vers l'intérieur et bientôt il fut apparent qu'on ne pourrait pas continuer VFR. Comme je ne voulais pas changer en IFR à cause des radios, nous avons été obligés de nous arrêter à Lille (chercher du rémola, comme Jean ?) pour la nuit. Atterrissage d'ailleurs à la limite d'un VFR incertain. Le

lendemain, avec le beau temps revenu et un ciel clair, petit vol très agréable vers Ostende, très bas pour voir la campagne, ses petits villages et ses clochers.

Dimanche 30 Juin. Je vais de Ostende à Toussus-le-Noble pour faire mettre mes radios au standard français, c'est-à-dire, leur ajouter un kit qui leur donnera une séparation entre canaux de 25 Khtz. Je dépose un plan de vol IFR en mentionnant que le but du vol est de modifier les radios pour les mettre au standard. Je ne serai pas ennuyé par les contrôleurs, cette fois. Je survole le Sud de Paris, vois Orly pas très loin et rase la base militaire de Villacoublay. Je fais quelques photos de Paris. Sur certaines, les habitués de la région ont cru reconnaître l'Avenue de la République au Plessis-Robinson, domicile des cousins Marteau. Pas de douanier là non plus, il a suffit de remplir un formulaire à l'aéroport. Mon ami Robert Berranger est là. Je prends contact avec MH Air pour les radios. Un Aerostar américain était sur le terrain, mais la tour ne savait rien de lui. Il n'avait pas de réservoirs supplémentaires ni même de réservoir auxiliaire. Il a donc dû venir des USA par de très petites étapes.



Le Mont Saint Michel.

Je mets l'Aerostar sur le parking de MH Air et nous partons pour Elancourt chez Robert et Annick Berranger où je suis reçu royalement. Robert a fait deux campagnes scientifiques en Antarctique et nous avons eu de très nombreux contacts radios. A chaque retour, il passe par Grass Valley.

Après avoir passé une partie de la nuit à informatiser avec Robert, nous sommes partis le lendemain pour la Bretagne, par le chemin des écoliers, c'est-à-dire Chartres, le Cap Fréhel, le Guildo, Saint Cast. Là, il a été difficile de retrouver la toute petite plage de Quatre-Vaux où nous allions camper en famille avant la guerre. Nous l'avons finalement retrouvée, mais elle était beaucoup plus petite que celle de mes souvenirs d'enfance.

Puis Saint-Malo, avec la promenade sur les remparts. Nous passons la nuit à Saint-Malo et le lendemain, visitons le Mont Saint-Michel, plein de surprises pour moi. D'abord, je croyais le Mont beaucoup plus loin en mer. Nous avons roulé sur la digue et je ne pus m'empêcher de penser aux aventures des Fenouillard sur cette digue où du moins sur ce qu'elle devait être en 1895. Nous sommes allés manger l'omelette chez la Mère Poulard, c'était très bien préparé mais à un prix qui n'avait aucun rapport avec la marchandise. Le Mont Saint-Michel est magnifique. J'ai beaucoup apprécié la visite. J'ai surtout aimé voir l'évolution du style roman vers le gothique. Robert me montrera d'autres exemples de cette transition, puis Pierre Cantal me montrera plusieurs églises de la période de transition entre les deux styles.

Il y avait beaucoup de visiteurs au Mont et le guide nous recommanda de venir en hiver, quand il n'y a presque personne. A ce moment, disait-il, les guides ont plus de temps et aiment montrer ce qu'il est impossible de montrer à tant de gens à la fois. Si je devais me trouver en France en hiver, je crois que je serais tenté par ce genre de visite. On estime à environ 23.000 le nombre journalier des visiteurs en été, et seulement 7.000 d'entre eux peuvent entrer dans l'Abbaye. Nous avons croisé des moutons noirs, des prés salés bien sûr. Le soir, nous sommes rentrés à Saint-Germain dans la maison de campagne des Berranger et nous avons mangé des côtelettes de prés salés. Excellent, arrosé de cidre local.

Mercredi 3 Juillet. Retour vers Paris en passant par Bayeux. Nous n'avons pas vu la tapisserie elle-même, mais une très belle reproduction. Ensuite, déjeuner dans un restaurant de routiers pour 59 francs. Quelle comparaison avec le prix des omelettes de la Mère Poulard. Après une autre nuit informatique, le lendemain nous trouvons à la gare du Nord à attendre Paul et Jacqueline qui arrivent de Belgique avec le Tayliss, c'est je crois, une version du TGV. Nous nous installons à l'Hôtel Suffren, à côté de la Tour Eiffel. L'après-midi, nous irons voir une exposition d'Impressionnistes à l'Orangerie.

Le lendemain, c'est la journée des achats, soldes au Printemps et cartes de navigation Jeppesen. Il pleut. Nous trouvons une agence de voyages qui nous concocte une croisière en Egypte taillée sur mesures. Jacqueline m'accompagnera en Egypte à condition d'y rester plus que les deux jours que j'avais prévus.

Le samedi 6 Juillet voit la 'réunion de famille' des radio amateurs, rêvée depuis très longtemps. D'abord, nous sommes allés prendre un verre au sommet de la Tour Montparnasse. La longueur des queues de visiteurs nous avait fait renoncer à la Tour Eiffel. Ensuite, dîner de famille des radio amateurs

au Suffren. Il y avait là, Jacqueline et Paul, de Belgique, nos deux pingouins ex-Terre Adélie, Robert et Laurent et épouses, Claude Lemasson, un vétérinaire des Vosges et moi. Laurent avait aussi hiverné en Terre Adélie et était aussi passé par Grass Valley à son retour de campagne. Claude avait partagé avec moi un périple mouvementé dans le Pacifique. Nous avons tous des tas de choses en commun en plus d'être tous radio amateurs et d'avoir des contacts assez réguliers. Les étrangers au monde de la radio d'amateurs ne peuvent pas toujours comprendre le genre d'amitié qui lie les amateurs, amitié qui souvent ne débute que par le son d'une voix et qui très souvent se transforme en une sorte de fraternité qui résiste à l'épreuve du temps.

Le dimanche 7 Juillet, je me suis promené le long de la Seine, essayant de trouver quelque chose d'intéressant chez les bouquinistes, mais ils étaient différents de ceux dont je me souvenais, plus orientés vers les touristes japonais que vers les collectionneurs de vieux livres. J'ai néanmoins trouvé quelques vieux livres et gravures intéressants.

Lundi, Paul et Jacqueline repartaient vers la Belgique. Je comptais faire un peu de shopping, mais beaucoup de magasins sont fermés le lundi.

Mardi 9. Anne-Marie Cantal vient me chercher à l'Hôtel Suffren. Elle me promène dans le Marais et la Place des Vosges. Très intéressant. Puis nous prenons le chemin de Lagny-le-Sec. Dans les jours qui suivent, et qui passent trop vite, Anne-Marie et Pierre me promèneront dans la région. Nous verrons la Forêt de Compiègne, le Château de Pierrefonds, le wagon de l'Armistice, Senlis. Les blés sont très riches, épais, abondants. Les villages sont proches les uns des autres, tous avec leur église, leur château, leurs ruines toutes aussi intéressantes les unes que les autres. On devine un passé très riche, si riche qu'il serait impossible de fouiller chaque site archéologique.

Pierre, devinant mon intérêt de fraîche date pour la transition entre le roman et le gothique, me montrera 'ses' églises romanes, pas mal pour des bouffeurs de curé !



Paris.

Le 14 Juillet, défilé à la télévision puis feu d'artifice sur la place de Lagny.

Le lundi 15, Anne-Marie m'emmène en Berry. Il fait très beau, la campagne est splendide, les blés commencent à mûrir, le maïs est en fleur, de même que les tournesols d'un jaune éclatant. Nous nous arrêtons à Salbris pour déjeuner. Puis à Vierzon, où j'essaie de retrouver un copain connu en Australie. Nous trouvons la maison, mais il n'est pas là, nous dit la voisine. Enfin 'mon' Berry. Court arrêt à Reboursin, photo de l'école où je suis né il y a fort longtemps. Puis arrivée à Vatan. Nous disons bonjour à ma tante Lucienne et à mon oncle Amédée et allons chez les cousins Gérard et Nicole Viauvy. Je les avais vus pour la dernière fois en Polynésie en 1965. Gérard construit un nouveau voilier. Feront-ils le tour du monde à la voile ? Je couche chez eux dans un grenier tapissé de frissette de bois verni tout comme chez Robert à Elancourt. J'ai, en tout, couché dans 37 chambres d'hôtel et 5 maisons d'amis ou parents. Il m'était parfois difficile, au réveil de me souvenir où j'étais et s'il fallait tourner à droite ou à gauche pour prendre le couloir. De même la robinetterie des salles de bains avec ou sans mélangeur, l'eau chaude tantôt à droite, tantôt à gauche. Dans les maisons particulières, la grande crainte était de se tromper de porte la nuit en cherchant les toilettes.

Le lendemain, Anne-Marie me conduit à Poisieux, le village de mon enfance, qui m'a laissé plus de souvenirs que Reboursin. En passant par Chârost, je retrouve Madame Aubert, la femme de notre ancien instituteur. Puis Poisieux, mais un tout petit Poisieux où tout a rétréci, comme changé d'échelle. Un Poisieux qui s'est modernisé, surtout depuis le remembrement, avec de l'irrigation à pivot là où se trouvait le bois de Chârost. J'ai retrouvé avec plaisir d'anciens camarades d'école : Yvonne Anguillaume, Marie-Rose et Charles Floquet, Jacki Ménigon devenu maire de la commune. Puis, l'Ecole de ma mère où nous habitons, et les Carrières, lieu-dit où mon père avait son atelier de travail du bois, bâtiments maintenant délabrés et partiellement abandonnés, et là aussi à une autre échelle que vu par des yeux d'enfant. Tous les ormes étaient morts de maladie. J'aurais aimé y passer plus de temps et revivre un peu plus longtemps ces merveilleuses années passées là dans l'insouciance de l'enfance.

La moisson battait son plein. Il a été intéressant de comparer leurs rendements avec les nôtres, leurs surfaces avec les nôtres et aussi parler de leurs subventions, alors que nous n'en n'avons aucune en Australie. Nous sommes revenus par Chârost et Issoudun croisant des camions livrant le blé fraîchement moissonné, entre des champs de tournesols éblouissants de jaune. C'est depuis ce jour-là, que Anne-Marie ne ralentit plus pour doubler les poids lourds !

Mercredi 17 Juillet. Grand déjeuner de famille à Vatan. Certains étaient venus d'aussi loin que Lyon pour me rencontrer et je leur en suis très reconnaissant. Déjeuner très réussi, où non seulement on a bien mangé, mais on a bien ri, tout le monde était gai et heureux de se retrouver ensemble. Et on fit la photo de famille pour ceux qui n'étaient pas là.

Jeudi 18 Juillet. Nicolas Cantal vient me chercher au terrain d'Issoudun pour me ramener vers Paris avec un Trinidad de son Aéro-Club. Très bon vol. On survolera Ardentes et Poisieux. On verra une centrale nucléaire, le château de Fontainebleau et le Sud de Paris. Atterrissage à Logne sur un terrain court et pas facile. Je passe la nuit chez Nicolas et Sophie et le lendemain ils me déposent au Quartier Latin, juste derrière l'Ecole Eyrolles, où j'étais étudiant en 1955. Là, je vais avoir quelques jours à me mettre au vert, mangeant moins et

faisant mes derniers achats. Malheureusement, je devais me heurter à des barrages de police et à de la foule : c'était la sacrée arrivée du sacré Tour de France, dans les rues mêmes, maintenant interdites, où je projetais shopping et excursion.

Le mardi 23, je remonte sur Ostende en Aerostar. Nicolas m'accompagne pour la balade. Jacqueline nous attendait. On mange à l'aérogare et Nicolas retourne à Paris en TGV.

Et comme toutes les bonnes choses ont une fin, il faut reprendre la route. Le lundi 29 Juillet, avec Jacqueline, je quitte Ostende pour Tousus-le-Noble, où je veux faire une dernière vérification sur l'avion avant le grand départ. Je le fais laver et j'achète quelques joints et pièces détachées susceptibles de faire besoin en route.

Puis le lendemain nous partons pour Nice qui sera notre aéroport de sortie d'Europe. En descendant la vallée du Rhône, nous apercevons le Mont Blanc à travers les nuages. Enfin, nous atterrissons à Nice, après une approche sur la Méditerranée. Le lendemain visite de la vieille ville que Jacqueline a connue dans sa jeunesse. Et enfin le jeudi 1er Août, nous quittons Nice, non sans difficultés car les batteries étaient à plat. Quelqu'un avait dû laisser le contact ! Impossible de démarrer. La tour promet de l'aide qui ne vient pas. Finalement Jacqueline persuade un employé de l'aéroport de venir avec un autobus, seul véhicule disponible qui ait des batteries de 24 volts, et avec mes câbles à crocodiles, nous pouvons enfin démarrer. Nous aurons de très bons contacts radio avec nos amis Claude F3FZ et Pascal F6AYW. Nous longeons les côtes d'Italie, passons au large de Naples et survolons Crotone. Atterrissage à Iraklion en Crète pour du carburant (très cher). Et finalement, nous arrivons en Egypte, le delta est très vert, très cultivé, aucun espace n'est perdu, les cultures se touchent. Puis c'est Le Caire qui est sec et poussiéreux. C'est une ville immense (17 millions, soit la population de l'Australie !). Une multitude de petites maisons carrées avec leur toit en terrasse. Tout est gris, je comprends le mot 'kaki' voulant dire poussière.



L'approche au Caire dans le vent de sable.

Après des instructions contradictoires, nous trouvons le terrain et atterrissons sans encombre. L'agent de Nile Valley Aviation est là qui nous attend. Nous sommes au parking militaire. Les formalités sont très vite expédiées. Et c'est la course folle en taxi-suicide dans les rues du Caire jusqu'à l'Hôtel Méridien, sur la rive du Nil. Ici tout le monde parle un français parfait, même pour demander le backshish. La ville est très étendue, chaotique, pas propre.

Nous visiterons le Musée Egyptien du Caire. Immense, très riche. A la fin, ayant atteint la saturation, nous nous contenterons de voir les sarcophages de Ramsès, tout en or, très ouvragés, d'une rare richesse artistique. Mais il fallait jouer des coudes pour approcher au travers de plusieurs rangées de Japonais qui voulaient tous se tirer le portrait en compagnie de Ramsès.

Samedi 3 Août, visite organisée. Notre guide, une dame charmante, parlant un français parfait, vient nous prendre au Méridien. Nous visitons la Grande Mosquée de Mohamed Ali, un peu bâtie comme Sainte-Sophie, puis ses appartements. On sent une grande influence française au siècle dernier. Après la Mosquée, nous faisons quelques achats dans les souks. Notre guide nous recommande certains marchands plutôt que d'autres. Plus tard, pendant que nous prendrons le thé à la menthe, elle retournera dans ces magasins pour toucher son backshish, en nature la plupart du temps. J'achète quelques bijoux en or, soi-disant à 18 carats, et un chat noir en basalte. Après le lunch au Méridien où nous invitons la guide, c'est la visite des Pyramides. Je suis surpris qu'elles soient si près de la ville. Les photos sont trompeuses, on ne prend jamais les faubourgs peu photogéniques qui les bordent. C'est un peu comme le Mont St Michel que je croyais bien plus loin en mer. Les pyramides sont très grandes mais on ne se rend compte de leur énormité que lorsqu'on est au pied et que l'on mesure la hauteur de la première couche de pierres. C'est grand et même grandiose, mais il est difficile de se faire une impression de l'immensité de la tâche qu'a dû être leur construction.

Nous descendrons dans l'intérieur de la plus petite pyramide, descendant le long d'un boyau qui a été creusé jusqu'à atteindre les galeries intérieures. C'est en pente, difficile. On est bousculé par une foule énorme. En fait, ce fut un exercice inutile qui nous valut des douleurs dans les muscles des jambes et des cuisses pour plusieurs jours. On aurait pu s'abstenir. Il fallait éviter les locaux qui exigeaient du backshish chaque fois qu'on pointait un appareil photo.

Les revêtements extérieurs des pyramides, source facile de matériaux, ont servi à bâtir la ville avoisinante. Le Sphinx est là tout près. Il a été sculpté dans la roche même et sa base est très profonde en sous-sol. Très abîmé par le temps, c'est de la roche friable, et par les mamelouks qui s'en servirent de cible et malheureusement devaient tirer juste puisqu'ils lui ont cassé le nez. Beaucoup de travaux de consolidation et de reconstruction sont en cours, très bien faits et se mariant bien avec la roche ancienne. Tout l'endroit n'est que temples et lieux sacrés. C'est là aussi qu'on trouva la fameuse barque solaire qui est exposée sous un abri.

Après cela, la guide nous conduit dans une fabrique de parfums et une de papyrus. Elle devait avoir son backshish là aussi. Et chaque fois on vous sert, soit du thé à la menthe, soit du karkadeh, tous deux délicieux et très rafraîchissants. Le karkadeh est une infusion rouge très foncée, faite de la fleur

d'une espèce de malvacée, genre d'hibiscus, et qui se boit chaude ou froide. Je n'ai pas encore pu trouver de renseignements sur cette plante dans un manuel de botanique. Nous en acheterons au marché aux épices de Assouan.

Le dimanche 4 Août, nous prenons Air Egypt pour Louksor après trois heures de retard. C'est un Boeing 737, avec les sièges aussi serrés qu'il doit être possible de le faire. Nous survolons surtout du désert gris. Par contre, Louksor est très vert. C'est un terrain militaire avec beaucoup d'installations, d'abris souterrains et d'armement. La ville est plus rouge qu'au Caire. Le représentant de notre agence de voyage est là et nous conduit à l'hôtel Old Winter. Les temples sont dans la ville même, à quelques pas de l'hôtel. Le Old Winter est très grand, très vaste, avec beaucoup d'espace, des plafonds hauts, de grands couloirs. Aux murs des reproductions des aquarelles de David Roberts et des planches d'architecture qui semblent sortir de l'Encyclopédie de d'Alembert. On ne parle pratiquement que l'anglais, contraste avec Le Caire où tout le personnel parlait un français parfait. Le lendemain, Jacqueline est fortement malade et garde la chambre.



La Grande Pyramide et le Sphinx.

Le mardi 6, nous montons à bord de la "Nile Princess". Visite organisée des temples de Karnak et de Louksor. Nous avons la chance d'avoir un très bon guide francophone. Elle s'appelle Suzie et parle très bien français et est férue d'égyptologie. Certains de nos voisins de table, à bord, nous raconteront que leur guide anglophone n'était pas bon du tout. Ils ne comprenaient pas son anglais et de plus il ne répondait pas à leurs questions. Ils sont passés à côté de tas de détails sans les comprendre et que nous leur avons expliqués. En fait, leur visite a été en partie manquée à cause de la pauvre qualité de leur guide.

Les pierres des temples sont d'un ocre rose très doux, tout comme les rochers au loin. Roberts, dans ses aquarelles, a bien su montrer cette douceur de la pierre et de la lumière environnante.

Les temples sont grandioses. On imagine leur splendeur quand la couleur des fresques était encore fraîche. Une chose m'a frappé, les obélisques sont tous plus ou moins écornés, y compris le jumeau de celui de la place de la Concorde, alors que ce dernier est en parfait état. Le lendemain, excursion sur l'autre rive du Nil (rive gauche, à l'ouest) mais c'est mon tour de ne pouvoir me déplacer. J'aurais aimé que Jacqueline y aille, mais elle a voulu me retourner le

service et jouer les gardes-malade. Dommage, car c'était la visite des tombeaux des Rois. Je regrette vraiment de ne pas avoir pu y aller, mais je n'en n'étais pas capable. Dans l'après-midi, le bateau part, remontant le Nil. Courant assez fort, des jacinthes d'eau flottent, on nous dira qu'elles sont une vraie plaie et qu'on essaie, en vain, de les détruire.

Pendant la navigation, nous nous arrêterons à Esna, Edfu et à Kom Ombo. Chaque fois, les passagers débarquent et visitent le site. Tous les temples sont construits sur le même style qui n'aurait pas varié pendant plus de 3.000 ans. A savoir deux pylônes, avec ou sans colosses et obélisques, une cour péristyle, une salle hypostyle couverte, puis le sanctuaire. On va du clair vers le demi-obscur, puis l'obscur, du haut et large vers le bas et étroit, le tout pour finir dans le sanctuaire, où seul le Pharaon avait le droit d'aller pour communiquer avec les dieux.

Nous passons des écluses à chacun des barrages. Nous croisons de nombreuses felouques et des tas d'autres bateaux de croisière. Il y en aurait plus de 300 en service et plus de 60 en construction. Chaque barrage a une centrale hydroélectrique, et de nombreuses lignes à haute tension emmènent le courant au loin. Beaucoup de pompes d'irrigation. Les rives sont très vertes, avec surtout du maïs.

Nous arrivons enfin à Assouan. Nous verrons le Grand Barrage qui retient le Lac Nasser, très gardé militairement. Nous visitons le temple de Philoe. Ce temple avait été noyé par le premier barrage d'Assouan. Il a été déplacé dans une autre île plus haute. Chaque pierre a été numérotée et démontée et tout a été remis en place, avec le même alignement, identique au temple d'origine y compris les graffitis dont certains datent des armées de Napoléon.

A Philoe, on perçoit un changement dans le style des statues et bas-reliefs, bien que le plan du temple soit identique aux autres. C'est de l'égyptien gréco-romain. Les corps des bas-reliefs ont du relief et des rondeurs, tandis que les plus anciens étaient à plat, sans relief. Il est déplorable que les chrétiens coptes, en utilisant les temples pour faire des églises, aient défiguré beaucoup de sculptures en burinant les faces et les corps des dieux païens.

On nous parlera des problèmes posés par le Haut Barrage. Problèmes qui ne sont apparus que bien après la construction. Le manque de crues n'apporte plus le limon fertilisant, mais avec l'électricité on a fait des usines à engrais pour remplacer le limon. Il y a aussi des problèmes avec les nappes phréatiques qui ne sont plus au niveau où elles étaient avant la construction. Il faudra des années pour savoir finalement si le bilan est positif ou négatif.

Nous débarquons du Nile Princess pour passer une nuit au 'Old Cataract Hotel' en face de l'île Eléphantine. Là aussi, un vieil hôtel construit avec des formes grandioses et de l'espace. Le 'nouveau' Cataract est plus carré, plus petit, plus à l'échelle de notre époque. Mais les constructeurs ont su conserver la couleur ocre rose clair des pierres naturelles des temples et du vieil hôtel. Je comprends que Mitterrand y descendait, c'est extrêmement confortable, très restes d'empire. De nos fenêtres, l'île Eléphantine, avec ses mausolées et en arrière-plan, le désert, le tout en ocre rose très doux. Nous visiterons les souks et surtout le marché aux épices, parfumé, et très exotique. On nous offre des safrans, des currys de tous les goûts, de toutes les couleurs. Un vendeur a même de l'indigo naturel, le tout en pyramides colorées sur ses éventaires. Nous achetons du karkadeh et des safrans. J'ai peur de manquer de dollars

américains, car mes prochains paiements se feront exclusivement en espèces. Nous aurons beaucoup de peine à changer de l'argent.

Il est difficile de décrire l'Égypte sans plagier les brochures de tourisme. On peut simplement dire qu'il faut voir de soi-même ces restes d'une civilisation très importante. Il est difficile d'imaginer de tels efforts pour construire ces temples et ces tombeaux, quand on voit ce qu'est devenue l'Égypte aujourd'hui.

Nous reprenons ensuite Egypt Air pour Le Caire dans le même 737 bondé. Cette fois, nous sommes assis à gauche et nous verrons mieux la vallée du Nil, surtout à l'arrivée. Nous verrons très bien la pyramide rhomboïdale de Dashur, puis les trois pyramides de Gisa. Nous sommes au Novotel, à deux pas de l'aérogare.

Lundi 12 Août, derniers préparatifs de départ, plan de vol, météo, etc. Et le mardi 13, Jacqueline part de son côté pour Bruxelles et moi pour Bahrayn. J'ai l'impression que le voyage est terminé et qu'il ne me reste plus qu'à rentrer à la maison, bien que j'aie encore un tiers de la route totale à faire. Et en fait, ce reste du voyage va être plus pénible que tout ce que j'ai vu précédemment.

Les ennuis commencent quand il faut faire route à l'envers et retourner vers Alexandrie pour faire de l'essence. Le Caire n'a plus d'essence avion. Là, les ennuis se poursuivent avec mes radios, si bien modifiées à Toussus, mais qui ne marchent plus. J'arrive à entendre les contrôleurs, mais ceux-ci ne m'entendent pas. On me donne l'autorisation de décoller au lieu de la donner à un jet de Lufthansa qui attend depuis un moment. A Alexandrie, je secoue mes radios qui semblent fonctionner et je pars pour Bahrayn. Le vol sera pénible, dû aux mauvaises communications. Il m'est très difficile de me faire comprendre, par contre j'entends très bien. Chose amusante, les pilotes de jet, au lieu de simplement répéter une instruction donnée, comme on le fait partout, ajoutent chaque fois « Inch' Allah ».

- Tournez à gauche.
- Je tourne à gauche, Inch'Allah.

Au coeur de l'Arabie Saoudite, la surprise est de trouver des cercles verts au milieu du sable gris. Ce sont des ronds d'irrigation à pivot. Le sous-sol est, comme au centre de l'Australie, un immense aquifère. Il suffit de pomper l'eau et on peut irriguer et cultiver. Mais cela surprend de trouver ces cercles verts si loin de tout.

Atterrissage sans problème à Bahrayn. Le *handling* est assuré par Bahrayn Airport Services qui doit faire partie de l'aéroport lui-même. Bahrayn est très musulman comme architecture et on sent la richesse du pays. Tout est grand, neuf, propre et tout fonctionne. Beaucoup d'expatriés y travaillent.

Le lendemain, comme je n'ai qu'une courte étape vers Muscat, j'ai le temps de faire vérifier mes radios par un technicien. On les démonte et les remonte après avoir nettoyé les contacts au fond des tiroirs. Tout marche, mais pour combien de temps ?

Seeb est l'aéroport international de Oman. Un peu moins riche et grandiose que Bahrayn, mais toujours la même architecture arabe. L'approche se fait au-dessus de petites maisons carrées avec toits en terrasse et aussi de petits châteaux cubiques aussi en terrasse. Les maisons sont grises et les petits châteaux sont blancs. Il y a des machines à rayons X dans tous les coins de l'aérogare et mon sac à main a été radiographié de nombreuses fois.

Heureusement, j'avais laissé mes appareils photo dans l'avion. Oman Air Services est très efficace.

Après le décollage, dans la montée, j'ai à nouveau, comme à Vancouver, l'alarme incendie qui sonne. C'est encore le joint d'échappement d'un des turbo-chargeurs. Cette fois c'est à droite. Je retourne en précisant bien que ce n'est pas une détresse. Contrairement à Vancouver, les pompiers ne bougeront pas. Le *handler* me trouve un mécanicien, émigré indien qui a travaillé pour Qantas et qui parle anglais, pour m'aider à changer le joint d'échappement. Pour être plus sûr je change les deux joints des deux turbos du moteur droit et ce faisant je découvre que les portes avant de la roue de nez ne sont pas fermées. Une cheville de sûreté a lâché. Cela était déjà arrivé alors que je tentais mes records de vitesse et depuis j'avais une douzaine de ces petites chevilles métalliques. Quand les portes restent ouvertes en vol, elles vibrent et j'avais bien senti une certaine vibration, mais peut-être trop absorbé par mes problèmes de radios, cela ne m'avait pas mis la puce à l'oreille. Les réparations prirent plusieurs heures et je ne pouvais plus partir pour Madras, une longue étape de près de huit heures. Je dus donc téléphoner à Mike Grey en Angleterre pour qu'il fasse changer mes clairances de 24 heures. Ce qu'il fit. Après une bonne nuit de repos, je pars enfin de Muscat vers Madras. Les radios ne font presque plus d'ennuis, on m'entend à peu près tout le temps.

La campagne autour de Madras est verte, et contraste avec le désert de Muscat. Le *handling* est fait par Indian Airlines. Le ravitaillement est vite expédié, mais vont commencer quatre heures, pendant lesquelles mon agent va me promener de bureau en bureau pour remplir des formulaires et des formulaires. Cela sans fin, sans réelle utilité. Les différents bureaux se trouvent à tous les coins de l'aérodrome. Je pense que seul et sans véhicule, sans même savoir où se trouvent ces bureaux cachés dans des bâtiments délabrés et tombant en ruines, il faudrait des jours pour compléter le circuit des formalités. Tous ces formulaires doivent être enregistrés dans de gros livres, signés et contresignés, tamponnés et re-tamponnés. C'est au point où même les fonctionnaires ne savent plus bien à quoi servent ces formulaires et si le tampon doit être à gauche ou à droite. Cela nous prendra quatre heures. Quand je demande à faire en même temps les papiers de départ pour le lendemain, comme cela se fait dans beaucoup d'endroits, on me répond que cela est absolument hors de question. Il fait nuit quand on a fini et c'est une course suicide dans un gros taxi diesel, à travers une circulation absolument folle. Il y a six files d'autos là où il y a trois lignes peintes sur la route. On arrive enfin au Sheraton où il faut remplir d'autres formulaires. L'un surtout, pour changer 20 dollars pour payer le taxi demain matin. Il est minuit quand je me couche, éreinté.

Réveil à 4 heures du matin. Remplir un formulaire pour quitter l'hôtel et trajet suicide en taxi. A l'aéroport, je ne trouve pas l'agent de Indian Airlines. Heureusement, lui me trouve, je suis très visible avec mon uniforme et mes galons. Et on recommence le même circuit des bureaux, remplissant d'autres formulaires. Cela prendra aussi près de quatre heures. On finira dans les bureaux de l'armée de l'Air pour un ultime coup de tampon. J'ai, que je conserve, un plan de vol avec neuf signatures et tampons. C'est avec soulagement que je ferme la porte de l'avion et mets en marche. J'avais entendu raconter tant et tant d'histoires sur la lenteur et la paperasserie indiennes, mais je ne croyais pas que cela pouvait atteindre ce degré. Pour

éviter deux escales en Inde, je m'obligeai à faire deux longues étapes de près de huit heures chacune. Je pense, après coup et si cela était à refaire, que c'est la bonne solution, car je ne crois pas que j'aurais pu subir deux fois de suite ce genre de stupidité administrative.

Les radios fonctionnent correctement. Le temps à Penang se gâte et on annonce des orages et de la pluie. En fait, je vais atterrir dans le début d'un fort grain orageux. Leur ILS ne fonctionne pas. Il faut faire une approche au VOR, moins précise. C'est dommage, vu la proximité des collines à gauche de l'approche. Je descends au minima et cherche en vain quelque chose qui ressemble à un aérodrome. Le grain se rapproche avec maintenant des éclairs à droite, c'est-à-dire dans la direction qu'il faudra prendre en cas de remise des gaz. Enfin, dans la grisaille, les feux d'approche, pointant comme une flèche gigantesque vers le seuil de piste. Jamais encore ces feux ne m'avaient paru si beaux. J'atterris sous une pluie battante. On me fait parquer à côté d'un Falcon Australien. Je n'ai pas d'agent ici. Mike de Overflight avait demandé à Malaysia Air System de faire mon *handling*, mais ceux-ci n'avaient même pas répondu. Mike en avait considéré qu'ils acceptaient. Mais c'était tout le contraire, ils n'étaient pas intéressés, pas même au point de répondre à ses faxes. Le temps de se parquer, il fait noir et il pleut à verse, l'orage juste au dessus. Mon petit imperméable de poche se déchire dans le vent, mon petit parapluie pliant se retourne. Tout pour plaire. Je patauge dans l'eau jusqu'aux chevilles et le temps d'arriver aux bâtiments de l'aérogare, je suis trempé. Je trouve un comptoir d'immigration. Je tends mon passeport. Le fonctionnaire le regarde à peine et me demande si je suis le capitaine de l'avion australien. Alors il me montre les taxis et me dit :

– Vous êtes trempé, allez à l'hôtel, vous reviendrez demain faire les papiers de douane.

Venant de Madras, je n'en revenais pas. Je me repose le lendemain et tranquillement, je vais à l'aéroport faire les formalités de douane, faire les pleins, poser un plan de vol pour le lendemain et demander une prévision météo. Les contrôleurs de la tour font aussi le *briefing*, mais il faut monter les neuf étages de la tour. L'ascenseur est en panne. L'agent local vient me faire ses offres de service, mais un peu tard.

Penang est une île reliée au continent par un pont. Tout près de là, se trouve la base australienne de Butterworth.

Lundi 19, court vol vers Seletar, un des aéroports secondaires de Singapour. Global Aviation m'attend. Dans leur hangar trois TBM700 et une douzaine de Tobago et Trinidad en cours de montage pour l'Ecole de Pilotage de Garuda. Je trouve un technicien radio et lui explique mes problèmes. Il les solutionne en permutant les postes dans leurs tiroirs. Il est possible qu'à Toussus, ils aient inversé les postes de leurs tiroirs et que ceux ci n'aient fonctionné que dans leurs tiroirs respectifs. Pas satisfaisant comme explication. Néanmoins, tout fonctionne. J'investiguerai plus à fond quand je serai rentré, le tout c'est que cela tienne encore un peu.

Le lendemain, autre courte étape vers Bali. Là, l'agent, Mr. Dude, ancien contrôleur, ayant reconnu mon nom, est monté à la tour pour me souhaiter la bienvenue par radio. Sympa. Il a déjà fait toutes les formalités et me conduit à l'Hôtel Bintang, sur la plage, à deux pas de l'aéroport. Je dîne au bord de l'eau et me couche de bonne heure.

Puis dernière étape avant de rejoindre la terre ferme. Ma sœur avait prévenu les douaniers de Port Hedland en Western Australia de mon arrivée à 15 heures. Je mis mon point d'honneur à arriver à l'heure. Il n'y a pas de douane en permanence à l'aéroport. Ce sont les douaniers du port qui viennent à la demande, c'est pourquoi il faut les prévenir assez longtemps à l'avance. L'homme de la quarantaine est là aussi avec sa bombe d'insecticide. Mais j'avais prévu le coup et j'avais désinsectisé l'avion une heure avant d'atterrir. Je lui donne ma bombe vide et il est satisfait, mais les deux douanières, pour faire du zèle, ont fouillé tous mes bagages. C'est la première fois, dans tout le voyage, que mes bagages sont fouillés. Elles n'ont, bien entendu, rien trouvé de répréhensible. Je passe la nuit dans le seul hôtel qui ne soit pas plein, le Pier Hotel, sur le port. Marie-Claude avait heureusement appris des douaniers que les hôtels étaient tous pleins et avait cherché partout à me retenir une chambre. Après la séquence avec les douanières et comme j'allais repositionner l'avion sur le parking, on m'appelle sur la VHF, c'était Mike Smith, un de nos anciens instructeurs à l'Aéro-Club de Northam. Il venait d'atterrir avec son BAe146 de Qantas et m'avait reconnu. Je suis monté à bord lui dire bonjour et autre surprise, son copilote est un de mes anciens instructeurs à Ad Astral où j'ai fait ma qualification IFR et où je m'entraîne régulièrement au simulateur et où je fais mes renouvellements de qualification. Nous avons bavardé cinq minutes et ils sont repartis vers Perth.

Enfin, le Jeudi 22 Août, 99 jours après mon départ de Northam, dernière étape. J'avais prévenu que j'arriverai à Northam à 15 heures et je réglai ma vitesse pour être juste à l'heure. C'était l'hiver et j'ai eu pas mal de givre.

Ce que j'ignorais, c'était la réception surprise organisée par Denis Beresford et le Club. Deux ou trois personnes attendaient devant mon hangar, avec le gros des troupes cachées à l'intérieur. Après quelques minutes, les portes s'ouvrirent et ils sortirent tous du hangar, décoré pour la circonstance. On but quantité de bouteilles de champagne. Ils avaient aussi convoqué trois journalistes qui posèrent les questions idiotes que tous les journalistes posent dans ces cas là.

Ce fut une très belle fête. On se retrouva le soir dans un restaurant chinois et je dus commencer à raconter mon histoire.

J'ai fait un très bon voyage. Cela n'a pas été toujours facile mais j'ai la satisfaction de l'avoir fait et de l'avoir fait de façon satisfaisante et sans bavures. Je suis aussi bien content de rentrer chez moi et de retrouver famille et amis.

8

Manques aux Préparatifs

On peut toujours faire mieux. J'avais passé beaucoup de temps à la préparation du vol et de plus ce vol n'était pas mon premier vol hors de l'Australie. Néanmoins, il y a toujours moyen de faire mieux. Malgré toutes mes recherches, il y a des choses qui m'ont échappé, comme les fréquences VHF séparées de 25 Khtz en France.

J'avais bien pensé à rechercher quand était le Ramadan, pour ne pas me trouver en pays musulman pendant cette période, ayant déjà été bloqué à Djakarta à ce moment là, mais je n'avais pas pensé aux autres fêtes carillonnées, comme le Memorial Day aux USA, le Grand Prix de Montréal, le Jour de l'Indépendance en Islande et finalement l'arrivée du Tour de France à Paris.

J'aurais dû mieux connaître les différentes monnaies et le taux de change de chaque pays traversé.

J'aurais dû noter sur chaque feuille de route les niveaux de vol et le niveau de transition dans chaque région pour ne pas avoir à chercher cette information au dernier moment.

J'aurais dû tenir une meilleure trace des achats de carburant. Je ne les ai pas tous notés.

Pour garder tous ces détails, il serait peut-être utile d'avoir un magnétophone miniature, tellement il y a de choses à noter.

9

Survie

Pour survivre en cas de coup dur, il est très important d'être bien préparé.

J'avais mon fidèle radeau à trois places, auto-gonflant. Le radeau n'a pas de toit. Il est impératif d'avoir un radeau couvert. Si je devais le remplacer, je prendrais un radeau couvert. J'avais, bien entendu, des ceintures de sauvetage. Je n'en ai mis une que pour la longue étape Hilo-Santa Barbara. C'était la seule étape où je risquais de manquer d'essence. Dans ce cas, les deux moteurs se seraient arrêtés et j'aurais été dans la même position qu'un monomoteur, donc port de ceinture recommandé, sinon obligatoire. Pour les autres étapes, j'avais les ceintures à portée de la main.

J'avais aussi un petit sac de survie contenant de l'eau, de la nourriture concentrée, des fusées et des fumigènes, un miroir, une couverture dite 'spatiale' en aluminium et une radio VHF marine. En effet, une fois dans l'eau il faut parler aux avions au-dessus mais aussi aux navires. Ceux-ci, en principe gardent en veille le canal 16 de détresse. Le problème en cas d'amerrissage forcé est de sortir de l'avion avant qu'il ne coule, de sortir avec son matériel de survie, de ne pas s'accrocher à quelque aspérité, de gonfler le radeau sans que le vent ne l'emène. Pour cela, tout mon équipement était muni de cordes avec des mousquetons que j'aurais accrochés à ma ceinture. Et bien sûr, je portais toujours sur moi, à la ceinture, un outil de survie, canif etc., un 'Leatherman', qui faisait sonner les détecteurs magnétiques à chaque contrôle des aéroports.

Les autorités canadiennes exigeaient, jusqu'à récemment, une inspection des avions devant traverser l'Atlantique en partant de chez eux. Les exigences étaient tant en matériel de navigation qu'en matériel de survie. Je dus donc me munir d'un GPS 'approuvé', c'est-à-dire répondant à la norme TSO, de combinaisons d'immersion et de tas de choses comme une bougie, une pelote de ficelle, etc. L'avion, l'équipement et les aptitudes du pilote à naviguer

devaient être testés par une inspection à Muncton au New Brunswick. Mais quand je voulus prendre rendez-vous pour l'inspection, on me dit qu'elle était supprimée. J'avais emprunté deux combinaisons d'immersion à mes amis John et Marguerite Chesbrough de Perth et elles sont, heureusement, restées dans le compartiment à bagages. Ces combinaisons avaient servi à John et à Marguerite quand ils étaient venus des USA jusqu'en Australie, en passant par l'Atlantique Sud, l'Europe et le Moyen-Orient, dans leur Mooney. Puis John et Marguerite les avaient prêtées à John Markham et Glen Capel, quand ceux-ci avaient amené le Cheiftain de John Markham des USA en Australie par la même route. Elles ont donc fait le tour du monde et traversé l'Atlantique trois fois, et fort heureusement, n'ont jamais été mouillées ! Mais John et Marguerite, dans leur monomoteur, et John et Glen, dans leur Cheiftain, les portaient pour les longues traversées au-dessus de l'eau.

Le salut, en cas de gros pépin, est lié à une bonne préparation et à un état d'esprit. Il faut donc se faire un scénario de toutes les malchances qui pourraient arriver et se faire des répétitions. Si le pire doit arriver, on y a pensé au moins une fois déjà.

10

Information

Beaucoup de renseignements sont disponibles. Pour traverser l'Atlantique, le livre à lire obligatoirement est publié par l'Aviation Civile Canadienne. C'est *The North Atlantic General Aviation Operations Manual* qui est publié par la Canadian Civil Authority, et la FAA aux USA, et est disponible à l'adresse suivante :

CAA
Printing and Publications Services
Greville House
37 Gratton House
Cheltenham, Glos. GL50 2BN UK

Les renseignements pour voler à l'étranger sont contenus dans les kits de Jeppesen sous le titre '*Entry Requirements*' et aussi dans la publication américaine '*International flight information Manual*', disponible à l'adresse suivante :

Superintendent of Documents
U.S. Government Printing Office
Washington, DC 20315-0020, USA

Il est bon aussi de lire les récits de ceux qui ont déjà fait ce genre de vol. On y apprend des tas de choses, en particulier, on voit combien ceux qui voulaient battre des records de vitesse ou arriver à des dates fixes, souvent commémoratives, se fatiguaient au point de risquer l'accident. Je m'étais donné un jour de repos tous les quatre jours de vol. Dans des situations difficiles ou stressantes (comme ma traversée des pays arabes avec des problèmes de radio), quatre jours peuvent être trop longs et il faudrait probablement avoir un jour de repos tous les deux jours de vol, ou même ne voler qu'un jour sur deux.

L'adresse de mon agent est la suivante :
Mike Grey,
White Rose Aviation
Phone: +44 1347 811679
Fax: +44 1347 811944
E-Mail: ops@whiteroseaviation.co.uk

11

Remerciements

Plusieurs personnes ont grandement contribué à la réussite de mon voyage et je tiens à les remercier.

Tout d'abord, ma soeur Marie-Claude qui a dirigé une sorte de poste de commande, recevant et expédiant courrier, faxes météo, notifications de mes arrivées, en un mot assurant une liaison permanente entre moi-même et les autres parties intéressées. Elle a aussi payé mes factures pendant mon absence. Egalement, ma mère pour avoir corrigé mon manuscrit; ainsi que mon beau-frère, Bob, pour son aide.

Tous mes amis radio amateurs qui ont communiqué avec moi en vol : Eddy, Michel, qui assura des communications importantes avec ma famille, Claude et Pascal.

Mike Grey de Overflight International en Angleterre qui a obtenu toutes mes clairances en temps voulu et je savais que je pouvais compter sur lui pour les allonger ou les modifier, si besoin était.

A Northam, Roger Watson de Northam Air Services, pour avoir entretenu l'Aerostar en très bon état. Denis Beresford qui a veillé sur ma maison et ma voiture et avait préparé la réception surprise. Joy Flegeltaub qui a tenu à jour la carte de ma route à l'Aéro-Club.

Je tiens à remercier John et Marguerite Chesbrough pour le prêt de leurs combinaisons de survie polaire et leurs fusées de signalisation, et John Markham pour m'avoir mis en rapport avec Mike Grey de Overflight.

Aux Etats-Unis, Roger Oeland de Aero Specialties pour son accueil chaleureux à Van Nuys et le travail fait sur l'Aerostar. Rick Ray aussi pour son chaleureux accueil et ses conseils pour voler aux USA. J'espère lui rendre cela quand il passera par l'Australie dans son Tour du Monde.

En Europe, tous les amis et membres de la famille qui ont fait que ce voyage a été une expérience fantastique.

A tous un grand merci.

12

Conclusion

J'ai fait un très beau voyage et je suis très satisfait de mon avion et de moi-même. Je suis content d'avoir effectué ce voyage. Je l'ai fait avec plaisir et je suis content aussi de l'avoir fait sans bavures, avec la satisfaction à chaque étape d'avoir fait ce qu'il fallait.

Cela n'a pas été toujours facile, il y a eu du mauvais temps, des ennuis mécaniques, des ennuis de radios, des chicaneries administratives en Inde. Je pense qu'un voyage semblable est à la portée de beaucoup de pilotes. Il faut de la détermination et surtout beaucoup de préparation.

Quand on a décidé d'accepter un challenge, je crois qu'il faut persister et aller jusqu'au bout. La réussite est une très belle récompense, tandis que l'abandon, même avant de commencer, serait comme une défaite.

On m'a demandé où j'irai la prochaine fois, quel sera le prochain challenge. Je pense qu'il y a encore des tas et des tas de challenges à conquérir. Ils ne manquent pas.

Le monde est si vaste et si intéressant et voler est si passionnant.

Grass Valley
2 Octobre 1996

13

Les 'Earthrounders'

Après avoir fait ce tour du monde en solitaire, et pour une raison que j'ai oubliée, je cherchais qui d'autre avait aussi fait le tour de monde en solitaire. J'avais alors l'intention d'écrire un livre sur ces pilotes et sur leurs vols. Plus tard, en parlant avec Ron Bower à Austin au Texas, il me suggéra de créer un site Internet plutôt que d'écrire un livre. Ce que je fis, à la fois en anglais et en français : 'soloflights.org' et 'volsolitaires.com'.

Je pensais à Gaby Kennard, la seule australienne ayant fait le tour du monde en solitaire, aussi à Don Taylor, qui le fit avec le premier avion de construction amateur. Je connaissais aussi des aventures de Dick Smith avec son hélicoptère. Mais j'étais sûr qu'il y avait d'autres pilotes ayant fait le même vol. C'est ainsi que je commençai une recherche et je trouvai d'autres noms comme Wiley Post qui n'est plus de ce monde et je décidais de rencontrer autant de ces pilotes que possible. Possédant un 'Victa Airtourer', j'avais entendu parler de Cliff Tait et je fis un vol vers la Nouvelle-Zélande pour le rencontrer. Il mentionna Judith Chilshokm, une aviatrice anglaise qui fit le tour du monde en 1980 avec un Cessna Centurion. Elle est maintenant décédée, mais il parla de son compagnon Julian Nott qui était un pilote de montgolfière. Grâce à la communauté, je le trouvai à New York. Et ainsi, je pris un billet d'avion 'tour de monde'. Au Colorado, je rencontrai Gaby Kennard, à Austin au Texas, Ron Bower et Dieter Schmitt à Frankfort, le sheik At Thani à Dubaï, qui avait fait deux fois le tour du monde, une fois en Seneca, l'autre fois en Aerostar. Pendant mon séjour à Dubaï, Don Taylor me signala qu'il avait trouvé dans la revue *Homebuilder magazine* une courte note sur un Glasair autrichien qui aurait fait le tour du monde à quelques jours de moi. Je fis demi-tour vers Vienne en Autriche pour rencontrer Hans Gutmann. Et ce fut une sympathie immédiate entre nous. Je passais de nombreux jours avec Hans et sa famille. Et ce fut là, que, dans un des fameux restaurants de Vienne, en dégustant la fameuse escalope viennoise, l'idée de rassembler tous les pilotes du tour du

monde naquit. Et comme toutes les grandes idées de ce monde tout débuta sur une table de restaurant, en griffonnant sur une serviette en papier !

Nous étions en 1988. Où et quand et comment organiser un tel rassemblement ? Hans suggéra Oshkosh, aux Etats-Unis dans deux ans. Entre temps contact fut pris avec Margi Moss, une anglaise vivant au Brésil. Elle avait fait le tour de monde avec son mari Gérald entre 1991 et 1992, ce faisant réalisant l'exploit d'être les premiers à traverser le Pacifique entre Tahiti et le Chili, par l'Île de Pâques, en avion léger. Avec son aide, une liste des pilotes connus fut établie et les invitations furent lancées de par le vaste monde.

Tom Pobersny, président de l'EAA (Experimental Aircraft Association) nous reçut avec grand enthousiasme. On nous donna un stand et un repas fut organisé pour nous avec un camion citerne de bière ! Quelques cinquante pilotes vinrent. L'EAA nous offrit une page sur son site Internet. Sachant ce qu'il en adviendrait, je déclinai l'offre pour rester indépendant. J'offris de créer le site à condition que Margi, dont j'aimais et appréciais le style, m'aide pour les longs textes. Hans trouva le nom 'Earthrounders' que tout le monde adopta.

A la fin de ce premier rassemblement, Hans nous invita à Vienne en 2001, pour les célébrations du centenaire de l'Aéro-Club Autrichien. On notera que l'Autriche avait un aéro-club bien avant les vols de Santos Dumont et des frères Wright. Le rassemblement fut un succès et il fut décidé d'avoir des rencontres régulières. J'organisai le meeting suivant à Perth en Australie Occidentale en 2003. Cinq équipages firent le tour du monde pour y assister. Le rassemblement suivant aurait du avoir lieu au Brésil, chez Gérard et Margi Moss, mais comme Gérard faisait un autre tour du monde avec un planeur motorisé, Ximango, Margi seule n'aurait pu tout faire. Jorge et Malu Cornish de Mexico offrirent d'organiser le rassemblement au Mexique. Le meeting suivant devait avoir lieu au Cap, organisé par Frank et Doride Hettlich. Malheureusement, Frank périt dans un accident aérien entre Natal et Dakar. Doride et ses filles insistèrent pour avoir le rassemblement comme Frank l'aurait aimé. Ce qui était très brave. Le rassemblement suivant fut à Brasilia où Gérard et Margi étaient allés vivre. Et le dernier meeting eut lieu en Floride, près d'Orlando, organisé par Bon Gannon et son frère Dan. Le prochain rassemblement, qui est en court d'organisation, se tiendra à Saint Petersburg en Russie.

Le site des 'Earthrounders' a grandi en taille et en force. Il comporte maintenant plus de 150 pages et de 1500 photos. Tous les vols connus sont enregistrés depuis le vol des 4 (devenus 2 !) World Cruisers en 1924. Il y a aussi de nombreuses pages d'informations ; nouvelles fournies par des 'Earthrounders', qui 'sont passés par là' dans le but d'assister les nouveaux venus. Il y a aussi une base de données très complète, avec laquelle on peut chercher en entrant les noms des pilotes, copilotes, ainsi que les marques, types d'avions, etc.

Les vols connus ou les vols nouveaux sont annoncés et suivis.

Nous avons également créé une récompense pour le meilleur site décrivant ces vols.

Voici un exemple, pris au hasard, de la page d'accueil :



Saturday, March 3, 2012
UTC 2:59:34

HOME | FLIGHT LOGS | BROADCASTS | TRIP LOGS | OTHER AIRCRAFT | PHOTO LOGS | BALKS | BIRTHDAYS | AWARDS
WEATHER LINKS | MESSAGES | BOOKS/VIDEOS | RECORDS | CHRONOLOG | DATABASE | ARCHIVE | RTW MAP

Welcome to Earthrouters.com

This site is a register of pilots who have flown around the world in light aircraft (*). It records the pilots and their aircraft in chronological order, and aims to inspire others who have similar flying dreams.
(*) maximum weight 7000 kg.

What is an Earthrouter? Are you one? [More...](#)

PHOTO OF THE MONTH



First World Airwinner
181000 at Acron, Greece
RTW 2011

[Caption photo](#)

Previous Photos of the Month: 2010, 2011, 2012
Previous Photos of the Month: 2010, 2011, 2012
Previous Photos of the Month: 2010, 2011, 2012

[Caption photo \(2011\)](#)
[Caption photo \(2010\)](#)
[Caption photo \(2009\)](#)
[Caption photo \(2008\)](#)
[Caption photo \(2007\)](#)
[Caption photo \(2006\)](#)
[Caption photo \(2005\)](#)
[Caption photo \(2004\)](#)
[Caption photo \(2003\)](#)
[Caption photo \(2002\)](#)
[Caption photo \(2001\)](#)

Noticeboard

March 2, 2012: Our "Earthrouters.com" Site has been awarded the "Best Aviation Sites" award by [The Best Aviation Sites](#)

February 27, 2012: Ralf and Marga Hennemann are selling their double RTW Partanasa.
[Details](#)

February 18, 2012: Sergey Terekhin with Gerard Moss when passing through Brasilia last week, on a tour of South America with Bob Bates. They are eventually heading up to join the Earthrouters meeting in Florida in due course.
You can follow their journey on www.airphoto.com/usa/southamerica.html

February 5, 2012: Heinz Peier started his RTW from Florida on February 2, 2012 in a G1-300 (and a bicycle) and is presently cycling in Panama.
[RTW label PDF](#)



NEW!
[What is coming to the meeting?](#)

Previous Earthrouters Meetings:
Brazil, Brasilia 2010
South Africa, Durban 2008
Brazil, Brasilia 2007
Australia, Brisbane 2006
Venezuela, Caracas 2005
The Bahamas, Nassau 2004

ROUND THE WORLD FLIGHTS IN PROGRESS

L'adresse du Site est : <http://www.earthrouters.com>

Log Book

DATE	De	A	TEMPS EN VOL	DISTANCES	
				NM	KM
15/5/96	NORTHAM	CEDUNA	4.15	905	1676
16/5/96	CEDUNA	BRISBANE	5.45	1055	1954
17/5/96	BRISBANE	NOUMEA	4.10	781	1446
20/5/96	NOUMEA	NANDI (FIJI)	3.25	684	1266
21/5/96	NANDI	PAGO PAGO	3.35	713	1320
22/5/96	PAGO PAGO	CHRISTMAS	6.50	1272	2356
23/5/96	CHRISTMAS	HAWAII	6.05	1068	1978
01/6/96	HAWAII	S.BARBARA	10.37	2108	3905
02/6/96	S.BARBARA	VAN NUYS	0.40	70	130
05/6/96	VAN NUYS	SEATTLE	4.15	812	1504
06/6/96	SEATTLE	VANCOUVER	0.45	110	204
10/6/96	VAN..	THUNDER B.	7.30	1333	2469
11/6/96	THUNDER B.	MONTREAL	3.45	675	1250
14/6/96	MONTREAL	GOOSE BAY	3.45	690	1278
15/6/96	GOOSE BAY	GROENLAND	3.20	675	1250
15/6/96	GROENLAND	REYKJAVIK	3.30	719	1332
17/6/96	REYKJAVIK	GLASGLOW	3.30	689	1276
21/6/96	GLASGOW	OSTENDE	2.10	415	768
Vols locaux en Belgique et France			6.00	1080	2000
30/7/96	OSTENDE	NICE	2.50	486	900
01/8/96	NICE	LE CAIRE	7.50	1411	2613
13/8/96	LE CAIRE	BAHRAYN	6.50	1350	2500
14/8/96	BAHRAYN	OMAN	2.40	440	815
16/8/96	OMAN	MADRAS	7.50	1355	2510
17/8/96	MADRAS	PENANG	7.50	1321	2447
19/8/96	PENANG	SINGAPOUR	2.05	350	648
20/8/96	SINGAPOUR	BALI	4.50	852	1578
21/8/96	BALI	P.HEDLAND	4.05	725	1343
22/8/96	P.HEDLAND	NORTHAM	3.30	612	1134
TOTAL			131.52 HRS	24776 NM	45850 KM

VH-XRD a atterri en Australie, Nouvelle-Calédonie, Fiji, Samoa Américaines, Kiribati, Hawaii, Etats-Unis, Canada, Groenland, Islande, Ecosse, Belgique, France, Crète, Egypte, Bahrayn, Oman, les Indes, la Malaisie, Singapour et l'Indonésie.
 Il a volé au-dessus du Royaume-Uni, de l'Italie, de l'Arabie Saoudite et des Emirats arabes unis.
 Un total de 36 atterrissages, 23 sur des aéroports inconnus et 13 sur des aéroports déjà visités.

Glossaire

ILS : (Instrument Landing System) Système d'atterrissage permettant d'atterrir aux instruments avec un plafond de nuages aussi bas que 100 mètres environ.

VOR : Système de navigation à petite distance fonctionnant en Très Haute Fréquence.

VFR : (Visual Flight Rules) Règles de vol à vue.

IFR : (Instrument Flight Rules) Règles de vol aux instruments, c'est-à-dire vol sans visibilité, en général mauvais temps.

VMC : (Visual Meteorological Conditions) Conditions de vol à vue.

IMC : (Instrument Meteorological Conditions) Conditions de vol aux Instruments, en général mauvais temps.

FBO : (Fixed Base Operator) Aux USA et Canada, opérateurs sur un aérodrome, fournissant carburant, entretien et tout autre service pouvant être demandé par les pilotes

VHF : (Very High Frequency) Très haute fréquence. Fréquences de communication et de navigation allant de 108 à 136 megahertz et portant à vue (un peu comme les ondes de télévision). Utilisée pour les communications de moins de 100 km.

HF : (High Frequency) Haute fréquence. Fréquence de communication allant en aéronautique de 2.500 Kilohertz à 30 Megahertz. Utilisée pour les communications à longue distance.

EGT : (Exhaust Gas Temperature) Température des gaz d'échappement. Elle donne une idée du réglage du mélange essence-air.

MAP : (Manifold Pressure) Pression de l'admission. Est fonction de la puissance demandée au moteur. S'exprime en pouces de mercure.

RPM : (Revolutions per minute) Tours par minutes. Exprime la vitesse de rotation du moteur.

Itinéraire



Table des Matières

1 - Pourquoi ?	2
2 - Les Préparatifs	3
3 - L'avion	4
4 - Les Clairances	6
5 - Les Réservoirs	7
6 - Endurance	9
7 - Le Voyage	11
8 - Manques aux préparatifs	34
9 - Survie	35
10 - Information	37
11 - Remerciements	39
12 - Conclusion	40
13 - Les 'Earthrounders'	41
Log Book	44
Glossaire	45
Itinéraire	46

Copyright © 2013 Claude Meunier

L'auteur tient à remercier 'Escritures.com' pour l'opportunité de présenter ce récit sur son Site, et également les équipes de 'Earthrounders.com' et 'Soloflights.org' pour leur permission de le reproduire.

4/02/2013 2.33