



Jacques R. Hébert arrive en à Jakarta, Indonésie.

PREAMBULE

Le monde de l'aviation est **ingrat**, que de noms **oubliés** sous prétexte d'autres plus **célèbres**, dans certains cas **justifiés**, mais aussi parfois pour des raisons **médiatiques** ; après tout, **Antoine de St Exupéry (1900-1944)** était **moyennement** apprécié de son supérieur **Didier Daurat (1891-1969)**, comme l'évoque ce dernier dans une interview en **1964**, reprise par **Daniel Costelle** dans son « **Histoire de l'Aviation** » en **1977** (Edition DVD : **TFI Vidéo**). Si nous connaissons **Saint Exupéry**, c'est plus comme **écrivain émérite**, que pour ses **exploits** de pilote. Par ailleurs, **Jacques R. Hébert**, cela vous dit il quelque chose ? Si non, je laisse le soin à **David Malloch**, pilote virtuel et développeur **canadien**, que je remercie pour son **aimable** autorisation de **traduction** et **publication**, de vous le **présenter** :

Le numéro du magazine « Canadian Aviation » de mai 1933 contient un article signé de E. C. Cox, relatant un vol longue distance complètement oublié de nos jours ; celui du pilote canadien Jacques R. Hébert, d'Angleterre en Australie. Hébert, Québécois, était connu dans la région de Montréal comme un homme sportif et propriétaire d'un biplan De Havilland Gipsy Moth CF-ADC plutôt en piteux état, mais qu'il embarqua un beau jour d'été de 1932 sur un navire à destination de l'Angleterre. Arrivé sur place, il le fait remettre à neuf, incluant la mise en place de réservoirs supplémentaires permettant un surplus de 42 gallons, soit, 190 litres, et ainsi prêt à prendre l'air. Son projet, voler de Londres à Sydney en empruntant une route, qui n'est pas forcément la plus courte, mais qui lui permettra d'aller saluer son ancien instructeur de pilotage à Montréal, le capitaine Hugh « Tony » Spooner, dorénavant en poste au Caire et qui se tuera 3 ans plus tard, aux commandes de son avion, pris dans une tempête de sable. Bien que pourvu d'un tempérament sportif, Hébert n'était pas du genre à établir ou battre des records. L'Australien Bert Hinkler (1892-1933) fut le premier à voler en solo de Londres jusqu'en Australie en 1928, précisément jusqu'à Darwin, avec son biplan Avro Avian « Cirrus » ; il mit 15 jours et demi. Hinkler était plutôt débonnaire, ne prévenant personne lorsqu'il s'envolait, même pour des vols de longue haleine ; sa méthode de navigation consistait en l'arrachage, au préalable, de pages d'un atlas géographique, qu'il emmenait avec lui.

En 1930, l'Anglaise Amy Johnson (1903-1941) également sur Gipsy Moth équipé d'une réserve de carburant supplémentaire, relia Londres à Darwin 19 jours, devenant la première femme à effectuer ce parcours seule à bord de son avion.



Bert Hinkler



Amy Johnson

Hébert, quant à lui, prit son temps puisque son voyage dura 59 jours ; homme jovial, curieux et aimant le contact, il en profita pour visiter des lieux dignes d'intérêt lors de certaines escales. Son Gipsy Moth était le 783^{ème} fabriqué par De Havilland, c'était précisément un DH 60M, souvent surnommé le Moth métallique car son fuselage était en partie composé de métal, et non uniquement en bois comme les DH 60G & X ; néanmoins, la toile de revêtement avait l'apparence du bois.



Modélisation de l'avion de Jacques R. Hébert par Jim Douglass & David Malloch

Cet exemplaire avait été, à l'origine, un hydravion fabriqué en Angleterre ; il fut expédié au site De Havilland à Mt. Dennis situé à côté de Toronto au Canada, où il arriva le 17 avril 1929. L'immatriculation CF-ADC lui est attribuée et il devint la propriété de Maître Dougall Cushing, avocat renommé (Etude Barron & Cushing, Westmount, Montréal). 3 ans plus tard, Jacques R. Hébert le rachète et le fait équiper d'un train d'atterrissage terrestre ; le malheureux appareil semble avoir eu la vie dure avec Dougall Cushing, compte tenu de son piteux état, tel que mentionné dans l'article. L'acte de propriété d'Hébert date du 27 juin 1932. L'article de « Canadian

Aviation », quoique conséquent, est sans doute incomplet. Néanmoins j'ai pu déterminer quelques unes de ses escales, chacune accompagnée du nombre approximatif de jours passés sur place ; celles n'en mentionnant pas, peuvent être considérées comme de simples arrêts pour refaire le plein d'essence et se restaurer. Le nombre cumulé de jours d'escales se monte à 35, mais il est possible qu'il se soit attardé plus longtemps dans certains endroits.

Il décolle le 12 octobre 1932 de Heston Airpark, terrain situé en ce temps là, à l'ouest de l'actuel aéroport d'Heathrow. Au Caire il rend donc visite au capitaine Spooner et sympathise avec le dramaturge anglais Noël Coward (1899-1973) qui résidait sur place à cette époque.

Il survole les grandes pyramides de Gizeh, prend une photo présente dans l'article. A Amman en Jordanie, où se trouve un poste avancé de la Royal Air Force, il est reçu par Dick Atcherley (1904-1970), vainqueur réputé en 1929 de la course d'hydravions, récompensée par la Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider.



Noël Coward



Dick Atcherley

A Calcutta (Kolkata), il est l'invité durant 4 jours de l'aéro-club local très actif ; Hébert précise même que le club-house ou mess dispose d'un bar, sans doute a-t-il apprécié la convivialité régnant sur place. A Batavia, maintenant Jakarta capitale de l'Indonésie, il rencontre le capitaine Larry Wilson, celui ci effectuant le tour du monde sur son yacht « Québec Ptarmigan ». Il effectue une pause de 24 heures et au cours du dîner, l'orchestre entonna en leur honneur le chant patriotique canadien « The Maple Leaf Forever » ; le capitaine Wilson était le fils de l'honorable Cairine Wilson (1885-1962) première Canadienne à être élue sénatrice en 1930.



La sénatrice Cairine Wilson

Jacques R. Hébert poursuit son périple jusqu'à l'Île de Timor et franchit la mer du même nom le 6 décembre 1932, pour atterrir à Darwin en Australie où il passa, selon ses dires, deux agréables journées. Il lui restait à accomplir la dernière partie de son voyage avec pour destination finale Sydney. Suite à deux courts séjours à Daly Waters et Camooweal, ainsi que 1 à 2 jours à Brunette Downs, important centre de tri de bétail, il s'envola le 10 décembre en direction de Cloncurry, sa prochaine étape. Une fois de plus, car cela lui était déjà arrivé, impossible de repérer l'aérodrome local. Il s'en était bien sorti à Kuala-Lampur en se posant sur un terrain de polo, d'où il repartit en suivant un autre avion qui le mena jusqu'à l'aérodrome. Mais il eut moins de chance à Cloncurry ; c'était une journée particulièrement chaude, il tenta d'atterrir sur une étendue plate située entre deux habitations, soudain il se rendit compte de la présence de plusieurs chèvres au sol. Il remit les gaz afin de les éviter, mais l'hélice manqua d'appui dans l'air alourdi par la chaleur et Hébert capota ; le train d'atterrissage, l'hélice, les ailes et le fuselage furent endommagés. Fort heureusement, il en sortit indemne (mais plus de chèvre aux alentours), par contre il se rendit à une triste évidence, l'avion devait être envoyé à Sydney pour d'importantes et coûteuses réparations. Il décida en définitive de vendre son De Havilland, en l'état, à Qantas et s'en retourna au Canada en train et bateau. La compagnie australienne répara le Gipsy Moth et l'enregistra sous l'immatriculation VH-UQV le 13 mars 1933, puis, celui-ci repartit vers d'autres aventures, cette fois, purement australiennes.

La chose la plus remarquable chez Jacques R. Hébert, c'est qu'il trouva, malgré les vicissitudes, son voyage sympathique et agréable. Le même trajet de nos jours, sur un avion même de tourisme, mais rapide et sûr le rendrait plus confortable, sans compter l'aide d'instruments de navigation ou GPS inconnus en 1932. Mais rendez vous compte des tracasseries administratives afin d'obtenir l'autorisation de survol de tous ces pays ? Cela est possible, mais non aisé. Le deuxième conflit mondial, survenu quelques années après le périple d'Hébert, bouleversa tant de choses ; les vieux empires européens s'écroulèrent et les relations politiques internationales se compliquèrent d'autant.

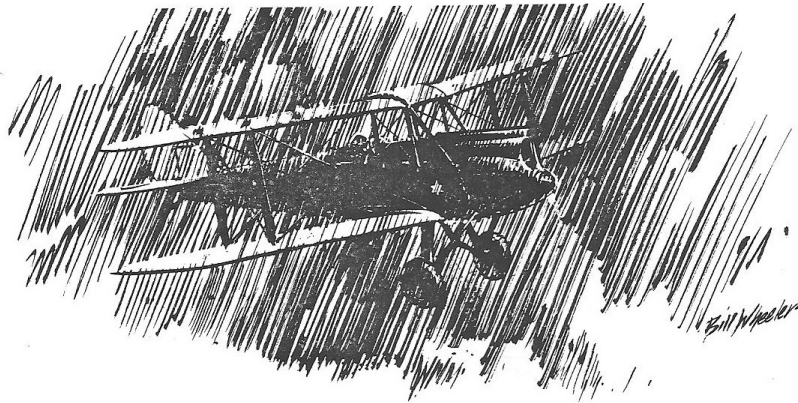
Si vous souhaitez revivre sous Flight Simulator 2004 (FS9) ou X l'odyssée de Jacques R. Hébert ; la plupart des lieux qu'il visita et aérodromes utilisés sont présents dans le simulateur, à quelques exceptions près : Heston Airpark a disparu mais l'aéroport d'Heathrow se trouve à proximité, Lympne, base aérienne historique sur la côte Est anglaise, est devenu un site industriel ; l'aérodrome de Lydd, situé à peu de distance, convient tout à fait. Le terrain d'El Kantara semble avoir disparu, mais Al Ismailia en est proche et à distance aisément franchissable par rapport à l'étape suivante, Gaza. Rutba Wells en Iraq était une escale couramment utilisée par les compagnies aériennes au cours des années 1930 ; le terrain H3 propose une piste d'atterrissage et décollage courte, mais s'avère être un possible substitut. Plus d'aérodrome à Munduk, tel que le révèle une observation sur Google Earth, aussi, il faudra vous poser sur l'aéroport international de Bali à Denpasar. A contrario, Daly Waters et Camooweal en Australie ont, chacun, leur propre aérodrome mais absents dans FS 2004 (9) & X ; il vous suffit d'utiliser en lieu et place le trajet suivant : Bamyili, McArthur River Mine suivi de Cloncurry.

David Malloch - 2011

David Malloch est **biologiste** et **enseignant** ; lors de **recherches** d'anciennes **documentations** en cette matière, dans les sous-sols de la **bibliothèque universitaire** de l'**Université de Toronto**, il tombe par hasard sur un lot **poussiéreux** de vieux numéros de « **Canadian Aviation** » ; il se met à les feuilleter pour le **plaisir**, d'autres diront poussé par le **destin**, laissant de côté la **raison** première de sa **présence**. Entre deux **publicités** délicieusement **vieillot**es pour le constructeur britannique **De Havilland**, il découvre l' consacré à **Jacques R. Hébert**.

Pierre Thiffault, historien de la **Fondation Aérovision Québec Inc** m'a fait parvenir la copie d'un **article** en langue anglaise de **Joyce Ellis**, paru dans le Journal de la **Canadian Aviation Historical Society (Vol.3 No.1)** au printemps **1965**, où indépendamment de **détails supplémentaires** sur le parcours, on apprend des **choses** sur la vie et la personnalité de **Jacques R. Hébert**, notamment ses **motivations**. En voici la traduction :

LA MIGRATION D'UN GIPSY MOTH



« Le mercredi 12 octobre n'était pas, en raison du brouillard, un jour idéal pour s'envoler... Parmi les avions en cours de procédures douanières à destination de l'étranger, se trouvait un De Havilland Moth piloté par Monsieur J. R. Hébert, lequel se préparait pour la première étape de son vol en solo vers l'Australie. Il considère ce voyage comme des vacances, grâce à des étapes faciles à réaliser. Une fois arrivé sur place, il a l'intention d'envoyer son avion au Canada par bateau, puis, poursuivre son vol au dessus de celui-ci, de façon à franchir le cap des 100 heures de vol solitaire. »

C'est par ce court entrefilet inclus dans la colonne - Nouvelles hebdomadaires d'Heston Airpark -, que la revue anglaise Flight Magazine rendit compte le 20 octobre 1932 du départ d'un pilote privé canadien, Jacques R. Hébert sur son De Havilland DH-60M Gipsy Moth immatriculé CF-ADC, et ce, pour un vol mémorable.

Au cours des années 1920 et 30, il y a eu de nombreux vols entre l'Angleterre et l'Australie effectués par des pilotes anglais et australiens, tous en fanfare et accompagnés d'une importante couverture médiatique. C'est donc inhabituel d'entendre parler d'un Canadien se lançant dans ce périple uniquement pour le plaisir, sans aucune intention de battre quelque record que ce soit, ni en attendre une quelconque publicité. Originaire de Montréal, il fut le premier Nord Américain à accomplir ce vol dans la deuxième moitié de l'année 1932. Monsieur Hébert était l'un des quatre enfants de Zéphirin Hébert, bien connu dans le milieu des affaires de Montréal. Né dans cette ville le 13 avril 1901, il fut envoyé en France à l'âge de huit ans pour une première scolarité. De retour au Québec, il entra au collège Loyola et en sortit brillamment en 1921 ; deux années d'études supplémentaires en Angleterre au collège Saint John d'Oxford, parachevèrent son éducation. De retour au Canada en 1924, il intégra la société d'épicerie en gros paternelle, Hudon Hébert & compagnie, qu'il quitta en 1927 pour devenir associé au sein d'une entreprise de courtage en bourse de Montréal.

Bien qu'handicapé à la jambe gauche, suite à une attaque de poliomyélite dans sa petite enfance, Hébert devint un sportif accompli durant ses années de collège. Compte tenu de ce goût pour l'exercice physique, il fut l'un des fondateurs du « Montréal Light Aeroplane Club » et suivi des cours de pilotage à l'aérodrome de St Hubert, où il effectua son premier vol en solo après sept heures d'instruction. Reçu à l'examen définitif, il fut certifié pilote privé sous le numéro 158 en novembre 1928.

Inspiré par le vol transatlantique de Lindbergh en 1927 et suivant de près les records intercontinentaux établis par des pilotes comme Bert Hinkler, Charles Kingsford-Smith (1897-1935), le Major George Herbert Scott (1888-1930), James Allan « Jim » Mollison (1905-1959) époux d'Amy Johnson et bien d'autres, Hébert conçoit l'idée d'un tour du monde aérien pour le plaisir. Début 1932, la crise économique survenue en 1929 ayant ralenti l'activité économique et possédant déjà l'hydravion Moth CF-ADC, il lui semble que le moment est venu. Après mûre réflexion, le plan de vol comprenait une traversée maritime de l'Atlantique vers l'Angleterre ; puis, une promenade aérienne jusqu'à Sydney, Australie, où il embarquerait de nouveau à destination de Vancouver. Arrivé au Canada, il poursuivrait par air jusqu'à Montréal, complétant ainsi cette circumnavigation.



Charles Kingsford-Smith



George Herbert Scott à droite



James Allan "Jim" Mollison

Une fois la décision prise, la première chose à faire consistait en l'accroissement du rayon d'action du Moth. Etant donné que le voyage commençait en Angleterre, Hébert décida de faire modifier son appareil sur place, par le fabricant lui-même, ce dernier proposant cette option. Conséquemment, il prit la mer le 1^{er} juillet 1932 avec son avion, celui-ci préalablement débarrassé des flotteurs, à bord de l'Ascania de la compagnie maritime Cunard.

Dès l'arrivée, l'appareil est expédié à l'usine Stag Lane de De Havilland, situé à Edgware dans le Middlesex. Là, il est d'abord converti en monoplace ; ensuite, le rayon d'action est accru grâce à la mise en place de trois réservoirs supplémentaires, deux à l'avant du cockpit respectivement de 13,5 et 15 gallons, plus un de 7 gallons dans le compartiment arrière, prévu au préalable pour les bagages. Une pompe manuelle permettait, en cours de vol, le transfert progressif du carburant des nouveaux réservoirs vers celui d'origine de 19 gallons, respectant ainsi le centre de gravité de l'avion ; cette modification triplait le rayon d'action habituel de 320 mn. Un dernier point et non des moindres, l'appareil fut équipé d'un train d'atterrissage terrestre, son premier depuis sa commercialisation au sortir de l'usine De Havilland à Toronto en 1929. En souvenir de son adolescence passée en Angleterre, de noir et gris, il fit repeindre le fuselage en noir et bleu clair, avec un interstice jaune courant le long de ce même fuselage, couleurs du club du roi Charles au collège Saint John d'Oxford ; Hébert laissa l'aluminium des ailes et de la queue exempt de peinture. Ceci fait, il vola jusqu'à l'aérodrome d'Heston situé à l'ouest de Londres, pour les ultimes préparatifs.

Le grand jour arriva enfin ; tôt dans l'après midi du 12 octobre 1932 et malgré le brouillard, il s'envola vers Lympne, où une pause était prévue pour une dernière vérification météorologique avant la traversée de la Manche. Celle-ci se déroula sans encombre, mais il ne pu repartir immédiatement d'Abbeville, en terre française, à cause d'une panne de magnéto. Ce souci cloua le Moth au sol durant trois jours, le temps de remplacer la pièce ; Hébert reprit l'air le 16. Le brouillard se maintenant, il vola au raz des arbres jusqu'au Bourget, où il constata que tout trafic était suspendu. Lorsque le brouillard se leva enfin, son intention de compenser son retard fut, cette fois, contrecarrés par d'épaisses couches nuageuses recouvrant les massifs montagneux du Sud de la France, ceci l'obligeant de patienter jusqu'au lendemain. Comble de tout, la journée étant avancée lorsqu'il repartit, Hébert atteignit Lyon et son aérodrome à la nuit tombée ; plusieurs passages au dessus de ce dernier s'avérèrent nécessaires, pour inciter le personnel au sol à mettre en place quelques éclairages. Se posant dans une véritable pénombre, l'avion roula jusqu'à l'extrême limite du terrain.

Après une nuit passée sur place, il s'envola au petit matin du 18 pour Marseille ; le Moth visiblement en pleine forme, il reprit de l'essence à l'aérodrome de Marignane au nord ouest de Marseille et laissa la France derrière lui, cap sur Rome le long de la côte méditerranéenne. Le jour d'après, en route vers la Sicile, le Stromboli constituant une chose à ne pas louper (coordonnées : 38 47 20 N 15 12 46 E), Hébert effectua un crochet par la mer dans l'optique de l'observer dans les meilleures conditions. Le détroit de Messine étant une zone interdite, il contourna l'Etna (coordonnées : 37 44 02 N 15 00 13 E) et atterrit à Catane où il passa la nuit. Des conditions météo agitées, avec rafales venteuses marquèrent le vol vers l'Afrique du Nord et la ville de Tunis, où par erreur, il se posa sur la base militaire française de Bizerte (coordonnées : 37 16 35 N 09 52 23 E). Après qu'il se soit expliqué sur son atterrissage inopiné, l'officier de service l'orienta vers l'aérodrome civil d'El Aouina. Ayant

annoncée l'après midi précédent son arrivée, la *Dépêche Tunisienne* lui consacra quelques lignes dans son édition du 21 octobre, spécifiant que Jacques R. Hébert repartait le matin même.

A Tripoli, escale suivante du voyage, il reçut un accueil chaleureux du personnel de l'armée de l'air italienne présents sur place, qui l'hébergèrent pour la nuit.

L'objectif du lendemain était Benghazi, ville située en bordure du Golfe de la Grande Syrte. La première idée d'Hébert consistait à longer la côte, mais en raison d'un orage ayant éclaté aux alentours de la ville de Syrte, il opta pour une route directe par le Golfe. Cela signifiait 250 mn au-dessus des flots, ce qui n'était pas réjouissant avec un avion non équipé de flotteurs. En réalité, la plupart des étapes nord africaines furent hasardeuses, car au-delà de Benghazi, il y avait encore 250 mn de pur désert à survoler jusqu'en Egypte. C'est donc avec soulagement, qu'Hébert aperçut enfin la base de la Royal Air Force d'Es Sollum ; à partir de là, les choses s'améliorèrent. Le 10 novembre 1932, on pouvait lire dans les pages de la revue *Flight Magazine* :

« Nous avons été informés ce jour que Monsieur Jacques R. Hébert qui avait décollé d'Heston le 12 octobre, est arrivé le 23 à l'aérodrome Misr-Airwork d'Héliopolis. »

Il passa les trois jours suivants en compagnie de Tony Spooner, ex instructeur à l'aéroclub de Montréal, prenant également le temps de visiter les curiosités locales et de réaliser un survol des pyramides et du sphinx (coordonnées : 29 58 30 N 31 08 15 E). Le 27 octobre Hébert reprit son périple, cette fois, à destination de Aman en Jordanie. Ce vol l'amena à survoler Ismailia au bord du canal de Suez, El Quantara, Gaza et pour finir, la vallée du Jourdain. Le but précis était de rallier la base d'Aman de la Royal Air Force, où il fut l'invité de l'officier aviateur Dick Atcherley, auparavant membre d'une équipe ayant remporté la Coupe maritime Jacques Schneider. Le lendemain matin, il s'envola dès l'aube vers Bagdad escorté par Atcherley, ce dernier aux commandes d'un avion de la RAF. Ils prirent un petit déjeuner matinal à Qasr Al Azraq aux portes du désert (coordonnées : 31 52 49 N 36 49 39 E); ils continuèrent ensuite à survoler celui-ci après une courte pause à H-4, l'une des stations de pompage pétrolière (coordonnées : 32 32 15 N 38 11 49 E). Une seule aide en matière de navigation, suivre la piste routière longeant le pipe line, souvent masquée par des vents de sable, ce qui les obligeaient à voler bas. Une pause déjeuner fut la bienvenue à Rubath Wells, encore que Hébert regretta que l'escorte ne se prolonge pas plus loin. Lorsqu'il arriva à Bagdad un peu plus tard dans la journée, malgré tous les contes fabuleux orientaux rattachés à cette ville, celle-ci lui sembla n'être qu'une cuvette de boue séchée. Suite à un court séjour s'achevant le 30, Hébert repartit vers Bassora ; il se posa non loin, sur la base de la Royal Air Force de Shaibah où il passa la nuit. Sur ce parcours précis, le sable du désert réfléchissait la chaleur du soleil à tel point qu'il lui sembla voler au dessus d'une fournaise. Ce fut la même chose lors du court trajet suivant, le long de la côte est du Golfe Persique jusqu'à Bushehr ; c'est là que se termina pour le mois d'octobre, la progression du De Havilland Gipsy Moth DH-60M immatriculé CF-ADC de Jacques R. Hébert.

Il est intéressant de noter que quelque part dans ces étendues désertiques, Hébert croisa la route de Wolfgang von Gronau (1893-1977), un pilote allemand effectuant un tour du monde, mais en sens inverse, sur un hydravion bimoteur en tandem Dornier Wall baptisé « Grönland Wall ».



Wolfgang von Gronau

La longue étape à suivre qui le menait au port de Jask donnant sur Golfe d'Oman, se déroulait au dessus d'une région montagneuse similaire à la surface crevassée lunaire ; dans ces circonstances, le ronronnement régulier du moteur se révélait rassurant. Cependant, une complication imprévue survint lorsque sous l'effet de l'intense chaleur, les protections transparentes des cadrans d'instruments se détériorèrent. Le 2 novembre, quelques heures après avoir décollé à destination de Karachi, Hébert se retrouva pris dans une tempête de sable, qui l'incita à rebrousser chemin vers Gwadar.

Il atterrit à la mi journée et un pilote des Imperial Airways lui indiqua que cette perturbation, vraisemblablement locale, pouvait être franchie en prenant de l'altitude. Il repartit après déjeuner pour se rendre compte que l'information était erronée, car à 8000 pieds la tempête persistait. Finalement à 150 mn de Karachi, Hébert se servit du littoral côtier comme guide et posa son avion sur l'aérodrome de Dright Road en fin d'après midi ; la machine et son pilote étaient saturés d'une poussière de sable insidieuse qui s'était infiltrée partout. Après avoir passé une journée à Karachi, il mit le cap sur Jodhpur le 4 novembre où, invité par le Maharadja qui possédait son propre avion et aérodrome, il séjourna un jour. De là, il poursuivit jusqu'à la capitale Dehli où le voyage faillit mal se terminer. Lors de l'approche sous le vent à proximité d'un hangar, l'avion fut pris dans un courant d'air rabattant, provoquant un lourd posé au sol, fort heureusement sans dommage. Hébert s'octroya une journée de visite, suivie d'une autre à Agra où il admira le Taj Mahal au soleil couchant (coordonnées : 27 10 22 N 78 02 31 E). Il fit une pause le 10 à Allahabad au bord du Gange pour refaire de l'essence, avant une escale d'un jour à Bénarès, afin de visiter cette ville sacrée.

Un mois après son départ d'Angleterre, Jacques R. Hébert atterrit sur l'aérodrome Dum Dum de Calcutta le 12 novembre. Durant une escale de quatre journées, il effectua un vol jusqu'aux contreforts de l'Himalaya, avant de repartir le 17 vers Akyab, aujourd'hui Sittwe, première étape en Birmanie. La capitale, Rangoon, constituait son objectif du Lendemain ; le parcours suivait la côte jusqu'à Bassein, aujourd'hui Patheingyi (coordonnées : 16 46 27 N 94 43 54 E), car on lui avait demandé de prêter une attention particulière, compte tenu qu'un avion avait disparu la veille dans cette zone. A l'époque, Bassein était une plaque tournante de l'exportation du riz vers Montréal. Une fois le delta du fleuve Irrawaddy derrière lui (coordonnées : 16 08 47 N 94 45 25 E), Hébert aperçu rapidement au loin la pagode de Shwedagon de Rangoon, brillant sous les rayons du soleil (coordonnées : 16 47 53 N 96 09 58 E). Utilisant ce point de repère, il rejoignit rapidement l'aérodrome, puis, passa les trois jours suivants à visiter la ville.

A partir de là et en raison de la saison des moussons, le temps commença à se détériorer. De ce fait, il dû pour atteindre Victoria Point à la frontière avec le Siam, aujourd'hui Thaïlande (coordonnées : 09 58 34 N 98 33 04 E), longer le littoral au lieu de survoler les montagnes recouvertes par des nuages bas. La route consistait en des miles et des miles nautiques au dessus d'une jungle humide, sans trace de vie humaine et se prolongeant jusqu'à la mer, sans compter l'absence de terrain en cas d'atterrissage d'urgence. Le 23, les conditions météo s'aggravèrent encore et le Moth, en route vers le sud, se trouva pris au piège entre deux chaînes de montagne. Heureusement, un défilé du côté ouest permit à Hébert de rallier la côte et de la suivre jusqu'à Penang. A compter de cette ville, une voie ferrée le conduisit jusqu'à Kuala Lumpur, capitale de la Malaisie ; ayant posé son Moth sur l'hippodrome dans un premier temps, un autre avion le guida ensuite vers l'aérodrome. Le moteur présentant des signes de fatigue, il fut facilement révisé le jour suivant, les avions de l'aéroclub étant du même type. Le 25 novembre, la presse de Singapour fit état de l'arrivée de Jacques R. Hébert sur la base de la Royal Air Force de Seletar. Suite à une escale de trois jours, il reprit l'air en direction de Batavia, aujourd'hui Jakarta, aux Indes Néerlandaises devenues depuis l'Indonésie. Avec un temps toujours instable, le trajet inclut de nombreux miles nautiques au dessus de la jungle de Sumatra. Durant cette étape, un oiseau de taille conséquente heurta le moyeu de l'hélice ; heureusement, l'avion survécut sans problème à cette rencontre inopinée et se posa à Batavia sur l'île de Java sans autre incident, si ce n'est quelques minutes avant que n'éclate un violent orage, accompagné de pluies torrentielles. Le 1^{er} décembre vit notre pilote québécois de nouveau en route, pour atterrir sur la base aéromaritime hollandaise de Surabaya. Puis, le 3, ce fut l'île de Bali et Singaradja comme point de destination ralliée en deux heures. Après une journée de visite, Hébert continua vers Kupang sur l'île de Timor, dernière escale avant l'Australie ; en chemin, il fit une pause essence à Bima et un survol de la petite ville de Larantuka sur l'île de Flores (coordonnées : 08 20 46 S 122 58 44 E). Hébert était extrêmement satisfait de

quitter la région où la mousson sévissait, car depuis Rangoon, des orages pluvieux avaient ponctué les différentes étapes, à un point tel que le plancher du cockpit s'était retrouvé inondé à plusieurs reprises.

Le 6 décembre, il entama la dernière phase de son voyage vers l'Australie en s'envolant à destination de Darwin. La traversée de la mer de Timor, 517 mn, constituait le parcours le plus exténuant du périple, en raison du fait qu'il n'y avait rien d'autre à voir hormis les flots, les requins et un soleil éblouissant. Le continent apparut enfin et une heure plus tard, Hébert atteignit la côte. Estimant que le vent l'avait déporté au nord de Darwin, il mit le cap au sud ; trois quart d'heure après, il se rendit compte que ce n'était pas la bonne direction. Revenant sur ses pas, il atteint finalement Darwin suite à pratiquement huit heures de vol ; il atterrit en réalité à 15mn au sud ouest de cette ville.

Une journée sur place en bonne compagnie et Hébert repartit le 8 pour un vol comportant un objectif complémentaire, lequel intéressera les personnes s'occupant de l'histoire du transport de courrier par la voie aérienne (1). Plusieurs lettres urgentes avait manqué le service régulier par voie ferrée vers Birdum (coordonnées : 16 11 26 S 133 19 31 E), point de départ de l'aéropostale à destination de Brisbane durant la saison humide ; aussi, le Moth fut inclus à titre temporaire comme avion du service royal du courrier aérien. Après s'être acquitté de cette tâche en livrant le courrier à la tête de ligne ferroviaire, Hébert repartit et passa la nuit à Daly Waters (coordonnées : 16 15 48 S 133 22 30 E), où la température à l'ombre s'élevait à 116° fahrenheit (46° celsius). Le lendemain matin, décollage aux aurores en compagnie de l'avion du Service Australien du Courrier Aérien, après une courte pause postale au centre de tri de bétail de Brunette Downs (coordonnées : 18 37 59 S 135 56 00 E), ils repartirent vers Camooweal (coordonnées : 19 55 20 S 138 06 54 E). Tout aussi tôt le samedi 10 décembre, ils s'envolèrent ensemble mais se séparèrent à hauteur de la ville de Mont Isa (coordonnées : 20 44 00 N 139 30 00 E), où l'avion postal se posa. Jacques R. Hébert était loin de se douter à ce moment précis, que la décision de poursuivre seul allait avoir une influence majeure sur le cours de son projet de voyage autour du monde.

Ce qui advint ensuite est raconté par le correspondant à Cloncurry du Sunday Mail de Brisbane, en date du 11 décembre 1932 :

« Après avoir quitté Camooweal en compagnie d'un autre avion piloté par Monsieur Brain, ils volèrent de concert jusqu'à Mont Isa où Monsieur Brain se posa. Le Capitaine Herbert (sic) mit le cap sur Cloncurry où il arriva vers 9h30' ; il survola à quatre reprises et à basse altitude la ville, cherchant des yeux l'aérodrome situé, en fait, à 3 mn au nord.

Herbert nous a déclaré qu'il a tenté d'atterrir sur ce qui lui semblait être un espace dégagé, jouxtant le terrain de cricket ; lors de l'approche, il se rendit compte que cela ne convenait pas en raison de la présence de chèvres, qu'il prit d'abord pour un troupeau de moutons. Sans aucune autre solution possible, Il se posa alors en catastrophe, l'avion heurta lourdement le sol et entraîna de forts dommages au train, fuselage et aile droite.

Herbert s'extirpa, sain et sauf, le sourire aux lèvres et serra la main de Monsieur Fred Redpath de l'hôtel Oasis situé à proximité, celui ci pressentant un crash s'était précipité en voiture sur les lieux ; ils s'entretenirent ensemble jusqu'à l'arrivée de deux pilotes de la compagnie Qantas, Messieurs Tapp et Donaldson.

Ces derniers informèrent Herbert, que le prochain courrier aérien pour Brisbane allait décoller une heure plus tard. Le Capitaine Herbert demanda à Qantas de bien vouloir démonter l'avion et l'expédier à Sydney pour des réparations ; répondant favorablement à l'invitation des deux pilotes, il repartit ensuite vers Brisbane. Les témoins présents admirèrent le calme imperturbable de l'aviateur. »

La narration d'Hébert s'agissant de l'accident diffère sur un point ; lorsqu'il vit les animaux, il remit plein gaz et tira sur le manche dans l'intention de dégager du site. Malheureusement, l'avion décrocha dans l'air raréfié, ceci dû à la chaude température du sol et s'écrasa. Prostré dans son cockpit et suite à cette mésaventure, on peut imaginer les pensées de Hébert à l'intention des pauvres chèvres australiennes.

Le vol Qantas vers Brisbane se déroula en deux temps, d'abord jusqu'à Longreach après une escale à Winton ; le jour suivant, l'avion s'arrêta à Charleville, Roma et Toowoomba avant de rallier sa destination finale. A

Brisbane, Jacques R. Hébert et les représentants de Qantas discutèrent du destin du Gipsy Moth. Il était évident que la remise en état de voler allait prendre beaucoup de temps ; par ailleurs, Qantas proposant un bon prix, Hébert accepta l'offre. Il avait atteint l'Australie suite à un périple de plus de 14 000 mn en vol, une bonne partie en survolant des terrains accidentés, accompagnée de conditions météorologiques mouvementées. Le temps écoulé pour rejoindre Sydney, anormalement long compte tenu de son capotage au sol à Cloncurry, pouvait être à l'origine d'une déception de l'opinion publique australienne. Le 13 décembre, immédiatement après avoir fait affaire avec Qantas, Hébert embarqua sur un Avro 10 de la compagnie New England Airways, dans le cadre d'une ligne régulière vers Sydney, via Lismore et Newcastle. Il atterrit à l'aérodrome de Mascot, aujourd'hui Charles Kingsford-Smith Intl, en fin de journée ; après avoir pris une chambre à l'hôtel Australia, il retint également une cabine sur le S.S. Makura, prochain paquebot en partance pour San Francisco. Son arrivée fut commentée de la façon suivante :

L'AVIATEUR AMATEUR EST ARRIVÉ, DES CHEVRES SONT RESPONSABLES DE L'ACCIDENT.

« L'un des aviateurs les plus nonchalants au monde, Jacques R. Hébert de Montréal, est arrivé hier à Sydney. Il était vêtu d'une veste croisée crème aux boutons en nacre, d'un pantalon gris taché de graisse et de souliers brun clair. ... »

Il passa les quelques jours avant le 20, date de son départ, à visiter Sydney en compagnie d'amis australiens rencontrés récemment. La longue traversée du Pacifique avec deux escales, Wellington et Tahiti, fut très agréable pour Hébert suite à son vol intercontinental empli d'adversité. Une fois à « Frisco », il remonta vers Montréal où il arriva fin janvier 1933, presque sept mois après son départ du Canada.

Monsieur Hébert a beaucoup voyagé depuis dans le monde entier, il réside toujours à Montréal.

EPILOGUE

L'illustre Gipsy Moth de Hébert ne termina pas ses jours à Cloncurry. « CF-ADC » fut remis à neuf par Qantas sur la base d'Archerfield aux environs de Brisbane et redevint un biplace. Il reçut l'immatriculation australienne VH-UQV et servit d'avion école sur ce même terrain.

Qantas le vendit en mars 1933 à Messieurs P. H. Moody et R. H. Nantes qui l'utilisèrent comme avion taxi et pour des vols de tourisme. En décembre 1936 le docteur Clyde. C. Fenton (1901-1981) l'acheta et le baptisa, semble t'il, « Robin ». Le 16 juin 1938, le Morning Herald de Sydney portait à la connaissance de ses lecteurs, que le docteur Fenton s'était vu décerné la médaille Oswald Watt pour son utilisation de l'avion, dans le cadre de ses activités médicales dans des zones isolées de l'Australie. Le 13 juin 1940 Fenton vola de Darwin à Sydney, il rejoignait son affectation en tant qu'officier pilote à Camden dans la Royal Australian Air Force ; il fut nommé chef de groupe plus tard.



Docteur Clyde. C. Fenton

Le Moth passa les années de guerre dans un hangar de De Havilland à l'aérodrome de Mascot. En 1948, il fut acquis par Madame Kelly, mais une révision lourde s'avérant nécessaire, il s'ensuivit une succession d'actes de propriété, jusqu'au jour où Monsieur M. W. A. Honeysett de Lithgow en Nouvelle Galles du Sud l'acquies et en est toujours propriétaire à l'heure actuelle. CF-ADC / VH-UQV est toujours en activité aujourd'hui et basé à Bankstown aux environs de Sydney.

(1) Les autres plis postaux dont s'est chargé Jacques R. Hébert sont les suivants :

a/ 5 plis transportés d'Abbeville à Calcutta portant la mention : « Hôtel de la Tête de Bœuf, Abbeville » un cachet DH Moth, la signature de Hébert et une mention tapée à la machine sont présents sur ces documents, ainsi que le cachet postal de Calcutta en date du 17 novembre 1932.

b/ 8 cartes postales transportées de Tunis à Calcutta, représentant des scènes typiques tunisiennes et revêtues du cachet DH Moth, de la signature de Hébert et du cachet postal de Calcutta.

c/ 57 plis au départ de Calcutta à remettre à la poste d'Akyab, aujourd'hui Sittwe, et 6 pour diverses destinations aux Indes. Les courriers vers Akyab sont oblitérés en date du 17 novembre, ils portent un cachet où figure un petit avion, ainsi qu'un autre en quatre langues. La majorité de ces documents sont revêtus de la signature de Hébert.

d/ 3 lettres officielles furent confiées à Hébert au départ de l'Angleterre, à destination de Sydney.

Joyce Ellis – 1965

Joyce Ellis a travaillé à partir de **différentes** sources :

- Les **correspondances privées** de **Jacques R. Hébert**, **M. W. A Honeysett** et **L. J. Brain**.
- Les **informations** fournies par **T. W. Boughton** de « l'**Australian Department of Civil Aviation Records** ».
- La revue anglaise **Flight Magazine** :

Volume XXIV n° 43 du 20 octobre 1932, page 989

Volume XXIV n° 46 du 10 novembre 1932, page 1054

Volume XXV n° 1 du 5 janvier 1933, page 11

- La revue canadienne **Canadian Aviation** :

Volume VI n° 5 de mai 1933, pages 8 à 10 (document redécouvert récemment par **David Malloch**, cité en PREAMBULE).

- Le bulletin mensuel de « l'**Indian Air Mail Society** »

Volume VII N° 7 de décembre 1932, page 498

Quand je vous disais au début que le monde de l'aviation est **ingrat** ; voyez dans le **cas** évoqué ici, **Jacques R. Hébert** ne cherchait nullement à faire par trop de **publicité** autour de sa **personne**, néanmoins la **presse** s'intéresse à lui au fur et à mesure de son **voyage**. Résultat, le voici affublé du grade de **capitaine** après son capotage à **Cloncurry**, puis, tourné en **dérision** lorsqu'il arriva effectivement à **Sydney**.

Cela me **rappelle**, dans une certaine mesure, **Françoise Chandernagor** dans son roman **L'Allée du Roi**, prêtant à la **Marquise de Montespan (1641-1707)** à propos de la cour roi **Louis XIV** dont elle fut l'une des **favorites**, le propos qui suit concernant les **courtisans** : « **Ainsi va la cour, aujourd'hui tout, demain rien.** »

Je précise **dans une certaine mesure**, car on ne peut pas dire que **Jacques R. Hébert** a **courtisé** la presse ; à la rigueur, il l'a **utilisée** afin de donner **rapidement** de ces **nouvelles** à ses **proches** et **amis québécois**.

Appareil conseillé : Biplan monomoteur **De Havilland Gipsy Moth**, fichier : **dh60moth.zip** (FS 2004) disponible chez **FlightSim.com** (FS2004 / Early Aircraft) modélisation de **Jim douglass**.

- **Texture CF-ADC** du **Gipsy Moth** de **Jacques R. Hébert** et modifications de la **capacité** en carburant (réservoirs supplémentaires) réalisée par **David Malloch**, fichier : **dh60m_cf-adc.zip** disponible chez **FlightSim.com**. Ce fichier contient l'**original** en anglais du texte de **David Malloch** cité en **préambule**.

- **Livrée authentique** du **Gipsy Moth** de **Jacques R. Hébert**, tout du moins selon les **indications** de **Joyce Ellis** en **1965**, par **David Malloch**, fichier : **dh60m_cf-adc_update.zip** disponible chez **FlightSim.com**.

S'agissant de **FSX** et selon **David Malloch**, les **modélisations** ci-dessus devraient fonctionner. Si non, un **monomoteur de tourisme** actuel peut convenir, à **condition** qu'il soit capable de couvrir d'une seule traite des distances de **495mn**, comme c'est le cas entre et **Singapour** et *Batavia* – **Jakarta**, lors du passage de **l'hémisphère nord vers l'hémisphère sud**.

GPS conseillé

HEMISPHERE NORD

ROYAUME UNI (Angleterre)

12 octobre 1932 : **Londres** *Heston Airpark* – **Heathrow** (EGLL) /60mn/ *Lympne* - **Lydd** (EGMD) /59mn

FRANCE

Abbeville (LFOI) /75mn/ **16 octobre 1932** : **Paris** (Le Bourget LFPB) /138mn/ **Dijon** (Darois LFGI) /100mn/ **17 octobre 1932** : **Lyon** (Bron LFLY) /138mn/ **18 octobre 1932** : **Marignane - Marseille** (Marseille/Provence LFML) /332mn

ITALIE

Rome (Lurbe LIRU) /293mn/ **19 octobre 1932** : **Catane** (Fontanarossa LICC) /234mn

TUNISIE

20 octobre 1932 : **Tunis** (Carthage DTTA) /289mn

LYBIE

21 octobre 1932 : **Tripoli** (Tripoli Intl HLLT) /362mn/ **22 octobre 1932** : **Benghazi** (Benina HLLB) /258mn

EGYPTE

AS-Sallum (HE19) /326mn/ **23 octobre 1932** : **Le Caire** (HECA) /52mn/ *El Kantara* - **Al Ismailia** (H000) /111mn

PALESTINE

Gaza (LVGZ) /94mn

JORDANIE

27 octobre 1932 : **Amman** (Queen Alia International OJAI) /203mn

IRAQ

Rutba Wells – **H3** OR1J /mn/ **28 octobre 1932** : **Bagdad** ORBI /239mn/ **Bassorah** ORMM /7mn/ **30 octobre 1932** : **Shaibah** OR1D /190mn

IRAN

31 octobre 1932 : **Bushehr** OIBB /419mn/ **1er novembre 1932** : **Jask** OIZJ /246mn

PAKISTAN

Gwadar OPGD /263mn/ **2 novembre 1932** : **Karachi** (Jinnah International OPKC) /330mn

Selon l'article de « Canadian Aviation » de 1933, confirmé par Joyce Ellis en 1965, Jacques R. Hébert dû s'y reprendre à deux fois pour atteindre Karachi ; lors de la première tentative, il se retrouva confronté à une tempête de sable qui l'obligea à rebrousser chemin. Un pilote de ligne lui conseilla alors de grimper au dessus des intempéries, mais à 8000 pieds, lors du deuxième essai, la tempête sévissait toujours ; finalement, il réussit à rejoindre la côte et la suivit jusqu'à Karachi. Lorsque l'on sait qu'un pilote expérimenté comme le capitaine Spooner y perdit la vie, on peut imaginer ce à quoi Hébert s'est trouvé confronté, ceci prouvant par ailleurs, que son périple fut loin d'être uniquement touristique.

David Malloch

INDES

4 novembre 1932 : **Jodhpur** VIJO /262mn/ **6 novembre 1932** : **Delhi** (Safdarjung VIDD) /94mn/ **8 novembre 1932** : **Agra** VIAG /228mn/ **10 novembre 1932** : **Allahabad** VIAL /61mn/ **Bénarès - Varanasi** VIBN /349mn/ **12 novembre 1932** : **Calcutta-Kolkata** (Netaji Subhash Chandra Bose International VECC) /299mn

BIRMANIE – MYANMAR

17 novembre 1932 : **Akyab** (Sittwe VYSW) /268mn/ **18 novembre 1932** : **Rangoon–Yangon** VYYY /435mn/ *Victoria Point - Kawthoung* VYKT /303mn

MALAISIE

Penang WMKP /151mn/ 23 novembre 1932 : Kuala-Lampur (Sultan Abdul Aziz Shah-Subang WMSA) /172mn

SINGAPOUR

25 novembre 1932 : Singapour (Seletar WSSL) /495mn

HEMISPHERE SUD

INDONESIE

29 novembre 1932 : Batavia - Jakarta (Halim Perdanakusuma International WIHH) /359mn/ **1er décembre 1932 : Surabaya** (Juanda WARR) /162mn/ **3 décembre 1932 : Munduk - Denpasar** (Bali Intl WADD) /210mn/ **Bima, Sumbawa** (Mohammad Salahuddin WADB) /309mn/ **5 décembre 1932 : Kupang, Timor** (El Tari WATT) /446mn

Le chiffre de 517mn entre Kupang et Darwin avancé par Joyce Ellis, prend en considération le massif montagneux culminant à 3600m, situé au centre de l'île de Timor et que Jacques R. Hébert a sans doute contourné ; avec une pleine charge de carburant, le Moth ne pouvait pas grimper aussi haut.

David Malloch

AUSTRALIE

6 décembre 1932 : Darwin (Darwin Intl YPDN) **(8 décembre 1932 : Daly Waters - 9 décembre 1932 : Camooweal)** /171mn/ **Bamyili** (Barunga YBMY) /218 mn/ **10 décembre 1932 : Mc Arthur River Mine YMHU** /358mn/ **10 décembre 1932 : Cloncurry YCCY**

CONCLUSION

« **Heureux qui comme Ulysse a fait un beau voyage** » écrivait **deux ans** avant sa mort le poète français **Joachim du Bellay (1522-1560)**. Ces **mots** peuvent s'appliquer à **Jacques R. Hébert** ; mais plus encore, aurait il **inventé**, sans le savoir, l'**aviation de tourisme sur longues distances** ? On peut se poser la question étant donné les **escales culturelles** et les **rencontres** qu'il fit en chemin, il ne manque qu'**Agatha Christie (1890-1976)** et... **Hercule Poirot**, personnage **immortel** s'il en est. Il existait en **France**, édité par **Michelin** à compter de **1930**, un **guide aérien touristique** se cantonnant à des **itinéraires français** et pays limitrophes comme l'**Angleterre**, j'y reviendrai prochainement. Ce qui **interpelle** aussi, c'est l'**idée** d'un tour du monde pour le **plaisir** tel que révélée par **Joyce Ellis** en **1965** ; finalement, c'est ce qu'ont fait **virtuellement**, chacun de leur côté, l'Américain **Peter Askovich** et le Finlandais **Ari Kesäniemi** en **2003** et **2004**. Plus **proche** de nous et **actuellement** en cours, il y a le **tour du monde** de l'Aéroclub virtuel **YQUET-Aviation**, vol en réseau sous la direction de **Paul Valente** et **Pierre Goffin**. J'entends parler fréquemment de « **serious game** », mais **jamais** dans ce cadre, des **réalisations** précédemment citées ; et pourtant, **Dieu** sait qu'elles **mériteraient** de l'être. Imprégné de l'état d'esprit de son époque, **Hébert** s'offre durant ce **voyage** pour transporter **bénévolement** du **courrier** ; sans doute connaissait il les exploits de l'**Aéropostale française**. **David Malloch** s'est rapproché de l'aéroport de **Montréal St Hubert** que **Hébert** a fréquenté, aucune trace. A mon sens, n'ayant établi ou battu aucun **record**, tout le contraire de **Jean Mermoz (1901-1936)** en **France** et **Charles Lindbergh (1902-1974)** aux **Etats-Unis**, **Jacques R. Hébert** n'a pas été **considéré** comme un **aviateur** digne de **mémoire** par ses **contemporains** et est donc tombé dans l'**oubli**, jusqu'en **1965** où **Joyce Ellis** lui rendit **hommage** de son vivant. Puis, c'est l'**aviation virtuelle** en la personne de **David Malloch**, qui porte à la connaissance des **pilotes** non moins **virtuel(les)** l'exploit de **Jacques R. Hébert**, **79 ans** après. Quand même ! **Hébert** est un nom répandu au **Québec**, il a bien une descendance ou des **liens familiaux** générationnels résultant de la **fratrie** et/ou **cousinage**. Il est question dans l'article du magazine **Canadian Aviation** de **1933** d'une **photographie** des pyramides d'**Egypte**, notre voyageur en a peut-être pris d'**autres** en cours de route, **dormant** actuellement au fin fond d'un **tiroir familial**. Puisse cet **article** éveiller des **souvenirs** outre atlantique au **Québec**, cette **Belle Province** dont la devise est justement : « **Je me souviens** ». Ceci dit, pourquoi **Hébert** ne s'est il pas lancé dans la course **Angleterre – Australie**, en vogue à l'époque comme le rappelle **David Malloch** ci-dessus ? **Hébert** possédait les **compétences** et, quand bien même son **handicap** à la jambe gauche, la **volonté**. Et bien non, il aimait simplement s'**élever** dans les airs tout en se donnant une **destination**, une **raison** de voler ; **exemple** que tous les **pilotes virtuel(les)** devraient suivre.

L'application sous **Flight Simulator** peut revêtir deux **formes** différentes, soit, un **vol solitaire**, où, **en réseau** ; par ailleurs, les dates **précises** du périple d'**origine** étant parvenues jusqu'à nous, je ne saurais trop **recommander** de les **respecter** ainsi que la **météo réelle automnale** de l'hémisphère nord et **printanière** au sud ; un **départ automnal** d'Europe permettra d'expérimenter **pleinement**, entre autres exemples, les **pluies de mousson** dont **Hébert** s'est tant **plaint** durant son passage dans le **Sud Est asiatique**. Nous avons fêté le **13 avril** dernier le **110^{ème} anniversaire** de la naissance de **Jacques R. Hébert**, nous commémorerons l'année prochaine en **2012**, le **80^{ème} anniversaire** de son voyage entre l'**Angleterre** et l'**Australie** ; alors donc, rendez vous le **12** octobre prochain et/ou le **12 octobre 2012**, pour rendre **hommage** et coller au plus près de la **réalité** vécue par le **pilote québécois**. Un dernier **point**, souvenez vous de la mésaventure de **Jacques R. Hébert** en **Australie**, laquelle interrompt **définitivement** son projet de **tour du monde** ; méfiez vous de l'éventuelle présence de **chèvres**, lorsque vous prévoyez d'atterrir en **rase campagne**.



Lettre acheminée par Jacques R. Hébert