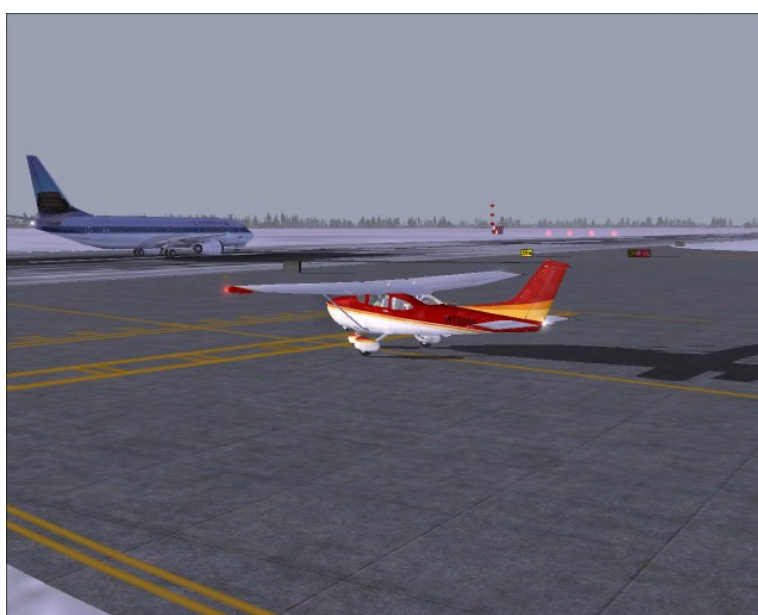




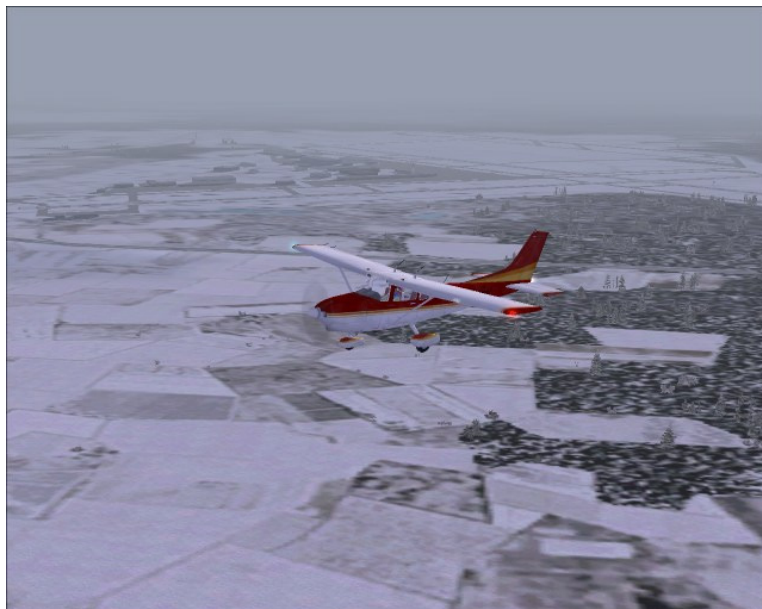
Ravitaillement des réservoirs à Vantaa



Roulage derrière un gros porteur



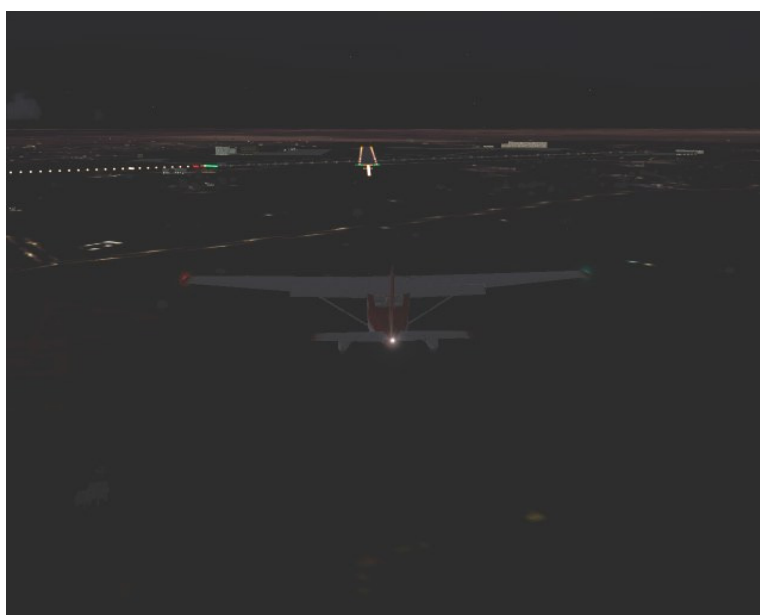
En second sur la file d'attente



Un dernier regard sur Helsinki



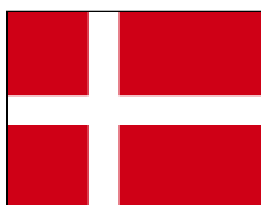
Côte estonienne



Approche finale sur Moscou



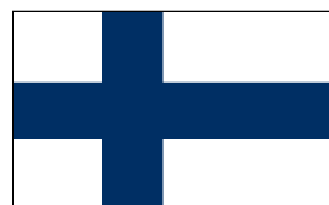
C'est fait



Danemark



Suède



Finlande



Estonie



Russie

93ème étape : vendredi 21 mai 2004 / Moscou UUWW – Mourmansk ULMM via Petrozavodsk ULPB

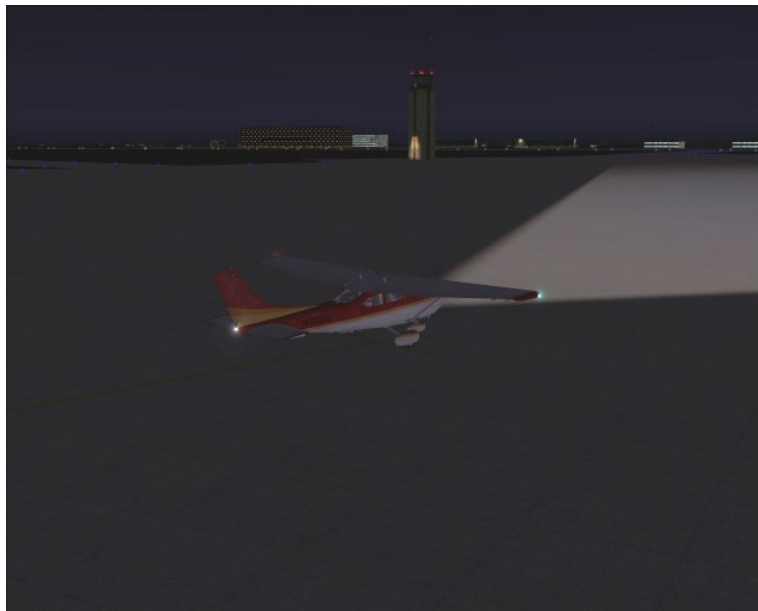
Moscou - Mourmansk, un autre vol de longue haleine où je privilégiai, encore, la sécurité avec une escale pour reprendre de l'essence. Un aéroport se trouvait justement à mi distance, Petrozavodsk. Je quittai la capitale russe à 2h du matin, heure locale, peu de temps ensuite le soleil se leva ; après tout, le **solstice d'été** n'est pas loin, et Moscou est situé plutôt au nord. Mis à part un roulage qui dura une éternité, le décollage se déroula correctement. L'obscurité m'y obligeant, je me concentrais sur mes instruments.

Vent de face jusqu'à Petrozavodsk, pas trop fort, mais je me réjouissais de pouvoir faire du carburant en chemin. L'approche me permit de survoler la ville et le **lac Onega**, beau spectacle. Ceci dit, je ne restai pas longtemps sur place ; suite au plein des réservoirs, je repris contact avec la tour pour les formalités de départ. Quelques minutes plus tard, j'étais en route pour le port de Mourmansk en bordure de la **mer de Barents** (*en russe **Barentsevo More**, elle constitue un bras de l'océan Arctique* ; c'est le navigateur hollandais **Willem Barents** qui la découvrit en 1594).

Altitude 9500 pieds, et un vent arrière qui raccourcit la durée de cette deuxième moitié du parcours ; ma vitesse réelle oscilla entre 140 et 150 nœuds (*145 nœuds = 268,54 km/h*), stupéfiant pour un petit Cessna.

L'approche à destination fut également bonne, temps clair et excellente visibilité ; la piste 14 étant en service, je fis le tour et abordai l'aéroport par le nord-est. Ce virage m'offrit une vue splendide sur la mer de Barents (voir ci-dessous).

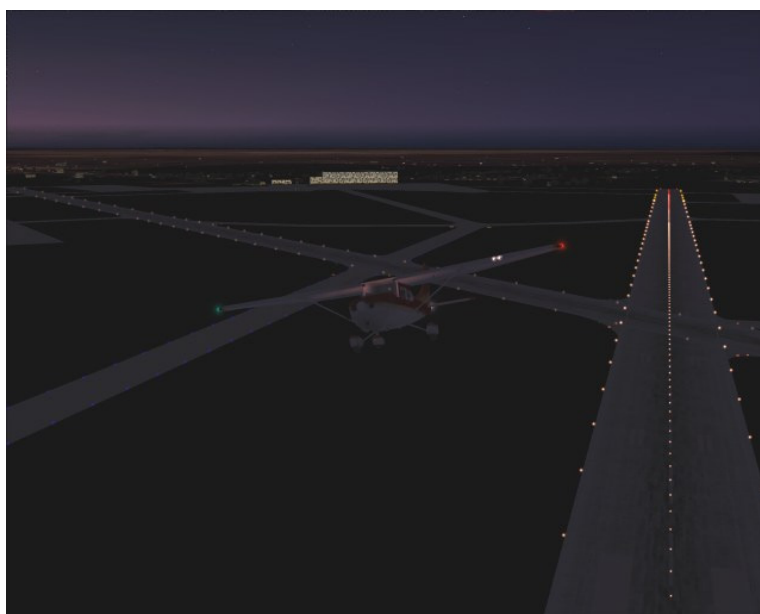
Je me posai quelque peu durement, mais sans gravité. Voilà une longue journée, et je peux me reposer maintenant.



Préparatifs sur l'aéroport de Moscou



Prêt pour le décollage



Au revoir Moscou



Région déserte à 200 mn au nord de Moscou



La ville de Petrozavodsk et le lac Onega



Approche sur Petrozavodsk (vent de travers ? Quel vent de travers ?)



Le plein



Attente de l'autorisation



Au revoir Petrozavodsk



Alignement pour l'approche



Mourmansk ULMM



Fini pour aujourd'hui



Russie

94ème étape : samedi 22 mai 2004 / Mourmansk ULMM – Syktyvkar UUYU

Vers 16h, heure locale, je quittai Mourmansk et réglai mon conservateur de cap au 125 en direction de Syktyvkar. La zone concernée n'était pas très attractive, surtout à l'altitude de 5500 pieds ; les régions de plaines au nord des montagnes de l'**Oural** semblent dépourvues de population. Une faible densité de villes, comme je ne l'avais jamais encore constaté au cours de mon voyage.

Après avoir franchi la **péninsule de Kola**, et survolé une partie de la Mer de Barents, je me trouvais en pleine Russie. A proximité de ma destination, le temps tourna à l'orage ; le vent se leva et le ciel était parsemé d'éclairs. Mon avion devint proche de l'incontrôlable, notamment lors de l'approche ; cela se calma peu de temps avant que mes roues ne touchent le sol.

Etant donné ma faible hauteur, je dus réduire la puissance du moteur afin d'économiser le carburant ; je maintins ma consommation à 11-12 gallons par heure, cette moyenne me semblant raisonnable. En définitive, j'ai brûlé 60 gallons pour quelques 630 mn (*1 gallon = 3,7854118 litres*) ; si je fais aussi bien durant les prochaines longues étapes, ce sera parfait.



Dernières vérifications sur l'aéroport de Mourmansk



Attente d'autorisation



Au revoir Mourmansk 1



Au revoir Mourmansk 2



Mer de Barents



Orage



Approche finale



Et voilà pour ce jour



Russie

95ème étape : dimanche 23 mai 2004 / Syktyvkar UUYU – Omsk UNOO

Dimanche 23 mai, troisième jour de suite aux commandes de mon Cessna ; je progresse de nouveau, pourvu que ça dure. La route est encore longue d'ici Salt Lake City.

J'ai atteint, aujourd'hui, un autre continent, l'**Asie**, tout en restant en Russie. Le massif de l'Oural s'étendant du nord au sud (*sur plus de 2000 km*), constitue la frontière naturelle entre l'**Europe** et le continent asiatique. Je croyais ces montagnes plus hautes ; l'organisateur de vol me suggéra 7500 pieds, altitude de sécurité pour ce trajet. Cela veut dire qu'aucun sommet ne dépassait 6000 pieds (*1800 m*), à mon point de passage. *(Au XVIIIème siècle, cette région possédait, d'ores et déjà, une industrie métallurgique importante, qui disparut au XIXème. Durant la seconde guerre mondiale, l'Oural devient le centre industriel de l'URSS ; en 1941, nombre d'usines sont démontées et réinstallées loin du front dans cette zone. Après 1945, le développement industriel s'accrut).*

La nuit tombait lorsque je franchis cette barrière montagneuse, et quel coucher de soleil ! Peu de temps après, Mère Nature décida d'équilibrer les choses, et le beau temps du début d'étape muta en orages violents. Par voie de conséquence, de fortes turbulences jusqu'à l'approche et atterrissage, phases qui s'avérèrent des plus risquées ; en retour, plusieurs splendides clichés d'éclairs orageux, aussi, je ne me plains pas.

Encore heureux que je ne sois pas sujet au mal de l'air.



Préparation du vol



Attente de l'autorisation de décollage



Dernier regard sur Syktyvkar



Crépuscule sur l'Oural



Orages à proximité d'Omsk 1



Orages à proximité d'Omsk 2



Approche finale sur Omsk, à hauteur de la rivière Irtych



Bien arrivé



Russie

96ème étape : dimanche 23 mai 2004 / Omsk UNOO – Krasnoïarsk UNKL

Puisque arrivé plus tôt que prévu, je pris la décision d'aller plus avant avec une étape dominicale supplémentaire. Etant absent le week-end prochain, je vais essayer de m'avancer au maximum.

Le plein effectué, je m'envolai vers l'Est, en direction de Krasnoïarsk ; l'essentiel du vol se déroulant au-dessus de la **toundra sibérienne**, pas grand-chose à voir, d'autant plus en pleine nuit. Eventuellement, les éclairs d'orage auraient pu éclairer le sol et les nuages ; j'ai, d'ailleurs intentionnellement, peu d'images de ce trajet. Je prends déjà beaucoup de la mémoire à ma disposition sur le serveur, je dois me restreindre et privilégier des nouveautés, lorsqu'elles se présentent.

J'ai toujours eu envie de me rendre à Krasnoïarsk, sans opportunité jusqu'ici. Qui sait, peut-être un jour en touriste ; on ne sait jamais.



Dernières vérifications à Omsk



En attente piste 25



Au revoir Omsk



Sibérie, 5h du matin



Approche finale sur l'aérodrome de Krasnoïarsk



En stationnement



Russie

97ème étape : lundi 24 mai 2004 / Krasnoïarsk UNKL – Ürümqi ZWWW

Un autre jour, un autre vol ; mis à part celui-ci, il serait bon que j'en fasse encore un cette semaine, ainsi, je prendrais de l'avance pour un moment. Positionné franchement à l'Est, le décalage horaire est, désormais, en ma faveur ; où que j'aile, je peux démarrer localement à l'aube et progresser en journée. Détail crucial, lors des franchissements montagneux.

En parlant de cela, aujourd'hui, après avoir survolé les vastes étendues plates sibériennes, deux chaînes se présentèrent devant moi ; le massif du **Saïan** (*Sayan*), au sud de la Russie, et celui de l'**Altaï** à l'ouest de la **Mongolie**. L'altitude recommandée s'élevait à 16 500 pieds, mais je risquai 15 000. Tout alla bien, et passais l'ensemble des sommets confortablement.

Une température extérieure relativement basse, en plus de cette altitude conséquente, améliora les performances de mon avion. De plus, un sympathique vent porteur (*arrière*), de plus de 40 nœuds raccourcit le temps de trajet (m'évitant de rester éveillé la nuit durant) ; en bref, tout pour plaire.

Partiellement nuageux au départ, le temps s'éclaircit en **Chine**, et j'essuyais quelques orages de loin en loin en montagne.

J'appris, au cours de cette étape, que voler à haute altitude s'avère très économique sur le plan du carburant ; voilà une règle à appliquer à l'avenir s'agissant des longs parcours.



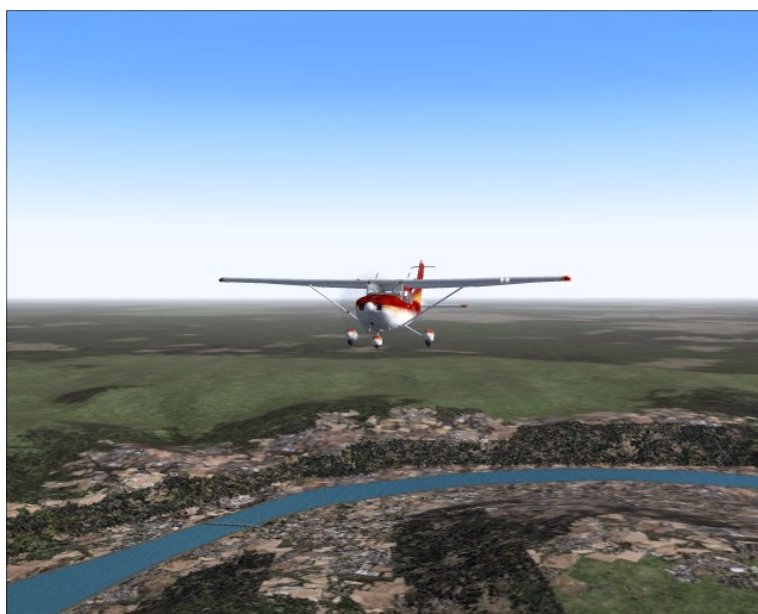
Préparatifs à Krasnoïarsk



Prêt au décollage en bout de piste



Un dernier regard sur Krasnoïarsk 1



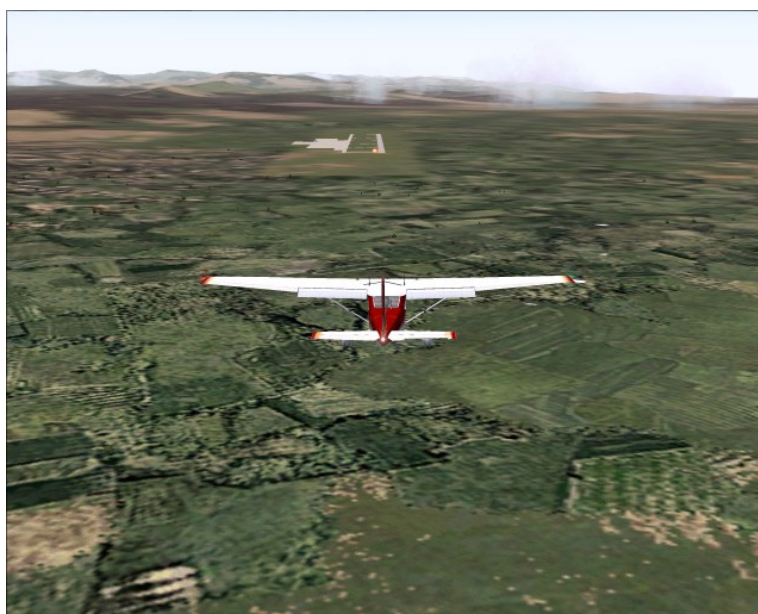
Un dernier regard sur Krasnoïarsk 2



Montagnes du Saïan (*Sayan*)



Massif de l'Altaï



Approche finale sur Ürümqi 1



Approche finale sur Ürümqi 2



Suffit pour ce jour



Russie



Mongolie



République Populaire de Chine

98ème étape : lundi 24 mai 2004 / Ürümqi ZWWW – Almaty UAAA

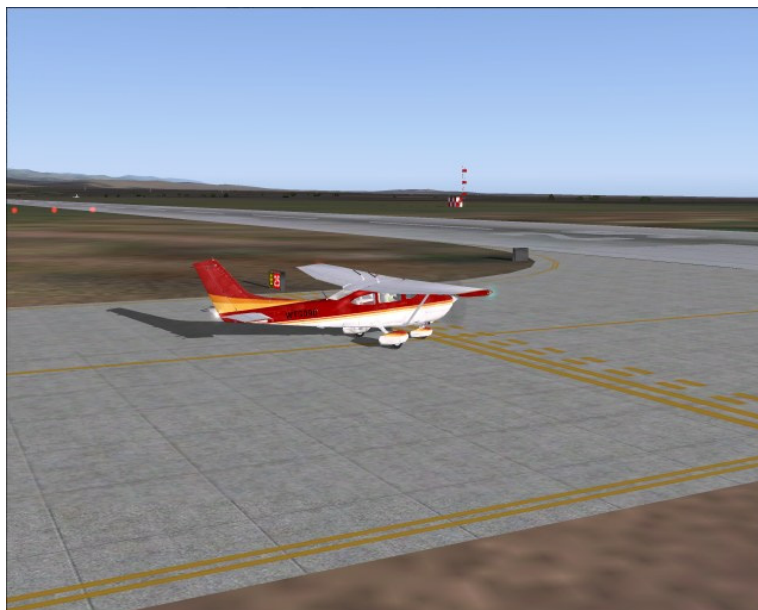
Sans que je m'y attende, j'ai pu accomplir une étape supplémentaire aujourd'hui (compte tenu de la pluie, la randonnée VTT en montagne a été annulée). Me trouvant, à présent, dans une zone de notre planète pourvue de hautes montagnes, je dois être très prudent. L'altitude conseillée pour ce trajet était de 20 000 pieds, inatteignable pour mon Cessna ; aussi, je devais slalomer entre les sommets. Ce ne fut pas trop dramatique, juste quelques points culminants situés, malencontreusement sur mon chemin, et donc à éviter.

La raison de ma progression vers l'ouest avant d'aller au sud, c'était de contourner l'**Himalaya**. Quand bien même je meurs d'envie de m'y rendre, il me faudra changer d'avion, et une autre occasion. Même topo que pour **Machu Picchu** dans les Andes (voir 14^{ème} étape, dimanche 16 novembre 2003) ; le Cessna 182 Skylane n'est pas fait pour cela.

Le temps fut de mon côté puisque clair, ce qui m'aida énormément pour négocier mes virages en montagne. Le ciel s'assombrit à proximité d'Almaty sans me causer de problème, étant alors en plaine. Approche et atterrissage se déroulèrent correctement ; je laissai l'avion sur le parking jusqu'à la prochaine.



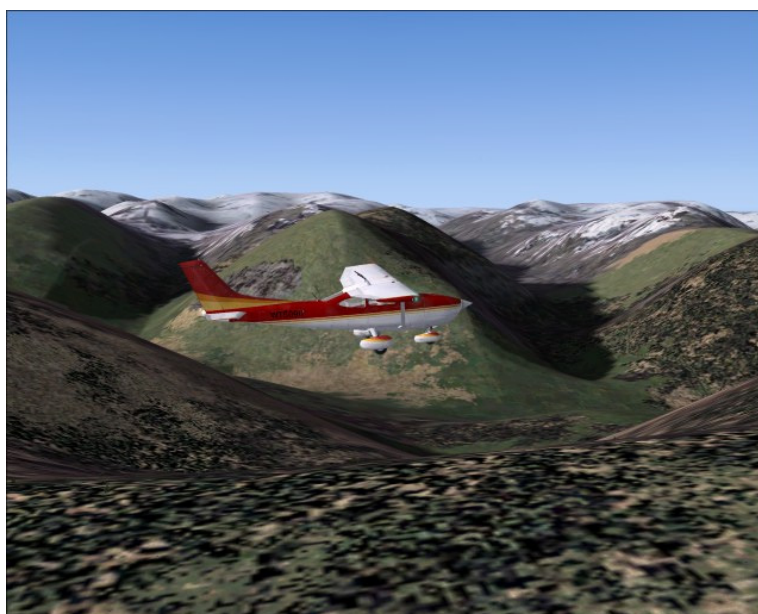
Dernières vérifications à Ürümqi



Attente réglementaire



Au revoir Ürümqi



16 000 pieds, en slalom 1



16 000 pieds, en slalom 2



Approche finale



Au sol



La journée est terminée



République Populaire de Chine



Kazakhstan

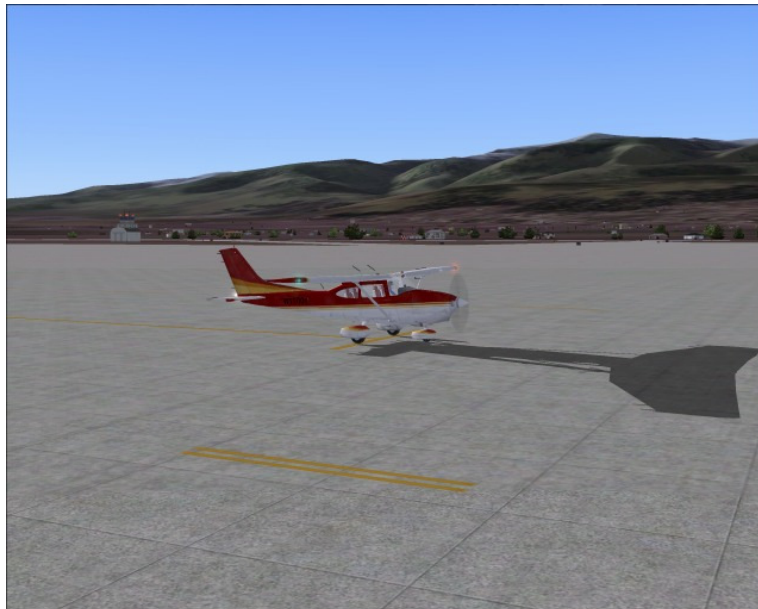
99ème étape : mercredi 26 mai 2004 / Almaty UAAA – Douchanbé (*Dushanbe*) UTDD

26 mai 2004, Almaty **Kazakhstan**, vers Douchanbé (*capitale du Tadjikistan*) ; une fois de plus, j'ai dû louvoyer entre les pics (**monts Zeravchan**), et ce, malgré une altitude constante de 16 000 pieds. Quel massif ! Je suppose que la **péninsule indienne** y est pour quelque chose (*la plaque tectonique indienne se déplace en direction du nord à la vitesse de 6 cm par an, me remémorant une phrase dont j'ignore l'auteur : « les montagnes sont des vagues d'une énorme lenteur »*).

Je sais que c'est un peu tiré par les cheveux, mais Douchanbé me rappelle le film **Drôles d'Espions** (de **John Landis** 1985) ; survolant les hauteurs du Tadjikistan, j'espérais apercevoir **Chevy Chase** et **Dan Aykroyd** chevauchant leur baudet.

Cette portion du monde est particulièrement spectaculaire sur le plan géographique ; ceci dit, m'y rendre ne me tente pas. Je pense que ces pays ne sont pas sûrs.

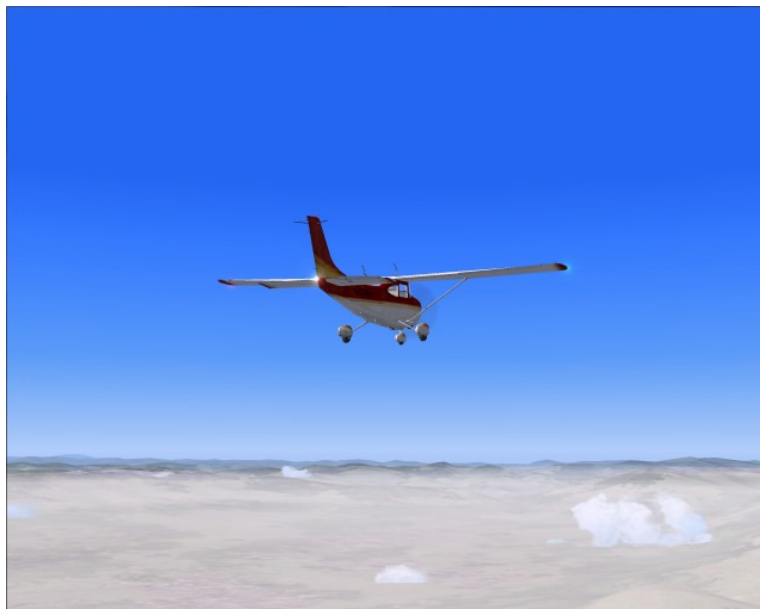
Après avoir passé une autre rangée montagneuse, j'arrivai entier à destination. L'approche fut un peu angoissante en raison d'une mauvaise visibilité, mais sans réel danger ; je garai mon avion à proximité du terminal d'embarquement pour quelques jours. (*L'autre rangée montagneuse, expression propre à Peter Askovich, est vraiment élevée, si l'on suit la ligne du GPS, 20 000 pieds d'altitude se révèlent obligatoires ; quant à se faufiler entre les sommets en restant à 16 000, j'ai préféré, pour ma part, ne pas tenter le diable...*)



Préparation du vol



Décollage



Au dessus des nuages, à 16 000 pieds



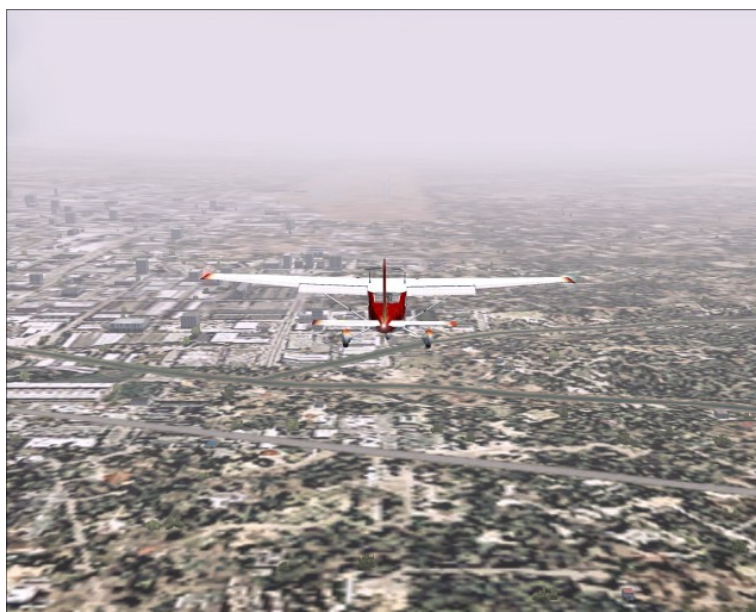
Suffisamment haut ? Je ne pense pas



Massif du Zeravchan 1



Massif du Zeravchan 2



Approche finale sur Douchanbé



Et maintenant, le week-end



Kazakhstan



kirghizistan



Ouzbékistan



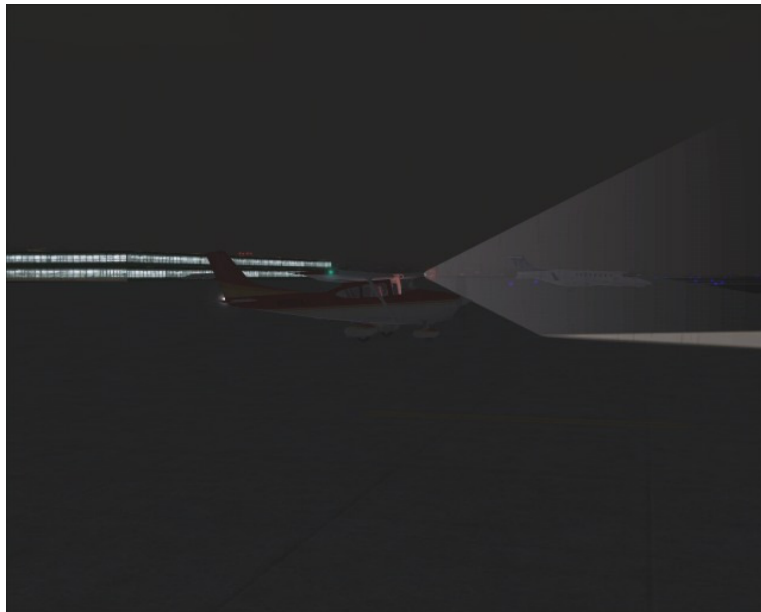
Tadjikistan

100ème étape : lundi 31 mai 2004 / Douchanbé (*Dushanbe*) UTDD – Delhi VIDP

Suite à cette longue pause de fin de semaine, je suis de retour à la maison, et en mesure de poursuivre mon voyage (cela me sembla bizarre). Enfin, voici mon centième trajet aboutissant à Delhi aux **Indes**. Je démarrai tôt, à 2h du matin, heure locale, vu la longueur du parcours ; je me demandais si c'était une bonne idée car à la nuit, s'ajoutait de la pluie, et j'avais encore une chaîne de montagnes à franchir. Pas de souci pour autant, car le soleil se leva et la météo s'éclaircit lorsque je l'atteignis ; j'eus à slalomer entre des pics enneigés (voir ci-dessous), (*à ne pas manquer, la carte FS représentant le tracé suivi par l'auteur, en regard de la ligne GPS*).

Durant la première moitié du vol, je restais à la coquelucheuse altitude de 17 000 pieds (je veux dire pour un Cessna 182), tout en effectuant quelques zigzags entre certains hauts sommets neigeux de l'**Hindu Kush** (*l'auteur fait peut-être référence à un traitement médical ancien, consistant à expédier un enfant atteint d'une toux coquelucheuse « **whooping cough** » en altitude, via, notamment, un court vol aérien*).

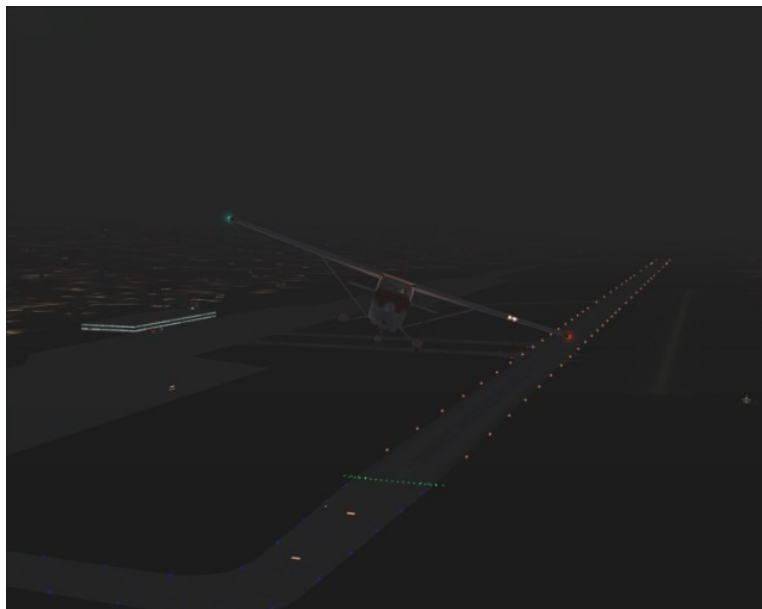
Le cap 140 devait me guider directement sur Delhi ; après être entré aux Indes (au-dessus de plaines), je descendis à 12 000 s'agissant du reste de l'étape. L'aéroport était dans le brouillard, mais l'ILS facilita l'approche et l'atterrissage ; l'autorisation me fut donnée pour la piste 27, ce qui m'amusa puisque j'avais, également, décollé de Douchanbé sur la 27.



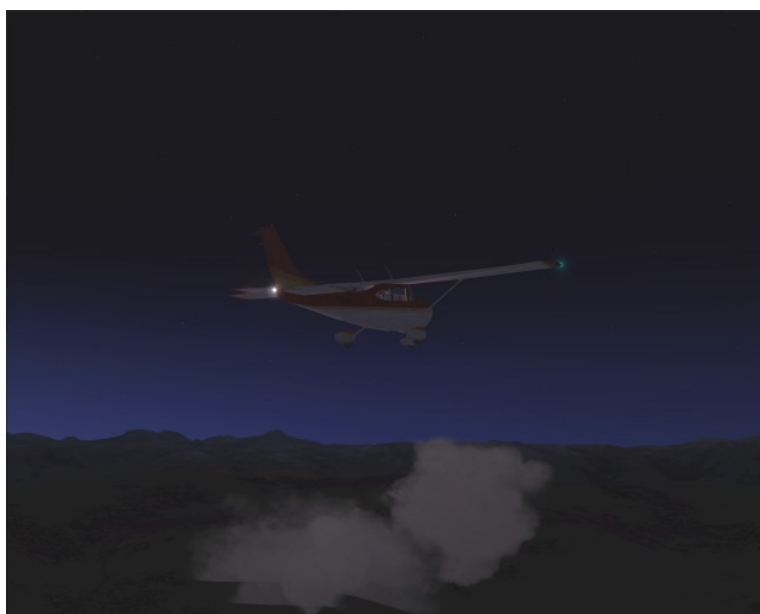
Dernières vérifications à Douchanbé



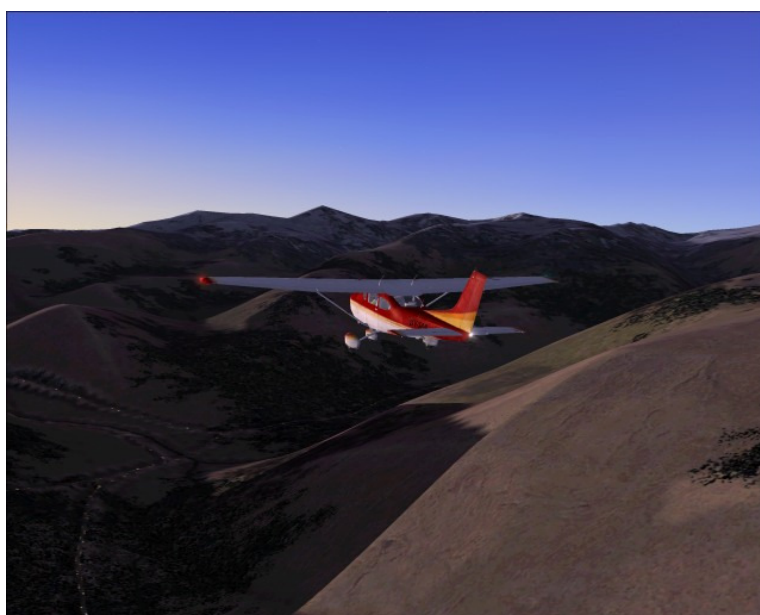
Décollage pluvieux



Au revoir Douchanbé



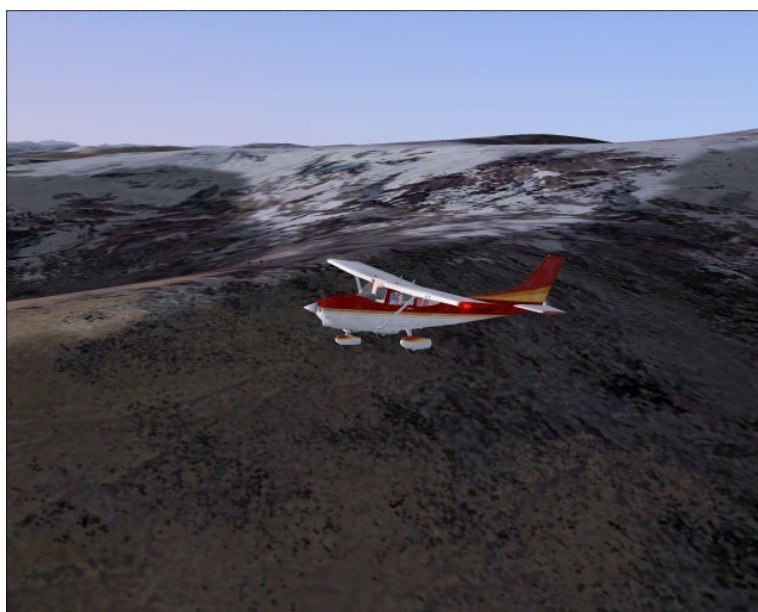
Premières lueurs de l'aube sur l'Hindu Kush



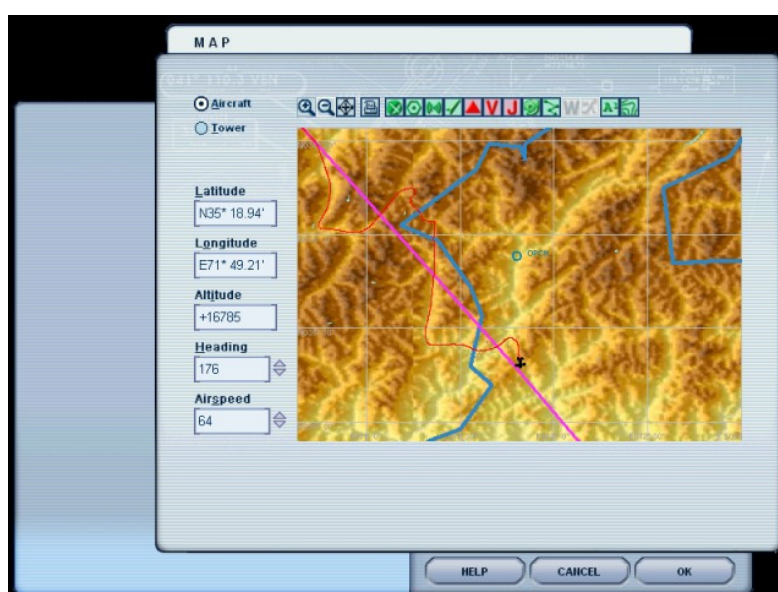
Slalom 1



Slalom 2



Slalom 3



Slalom 4 (carte du tracé)



Approche finale sur Delhi dans le brouillard



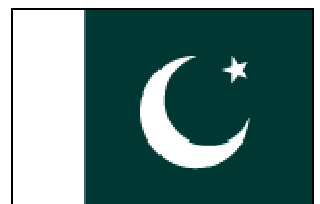
En stationnement (on remarque les faisceaux lumineux tournants de la tour de contrôle)



Tadjikistan



Afghanistan



Pakistan

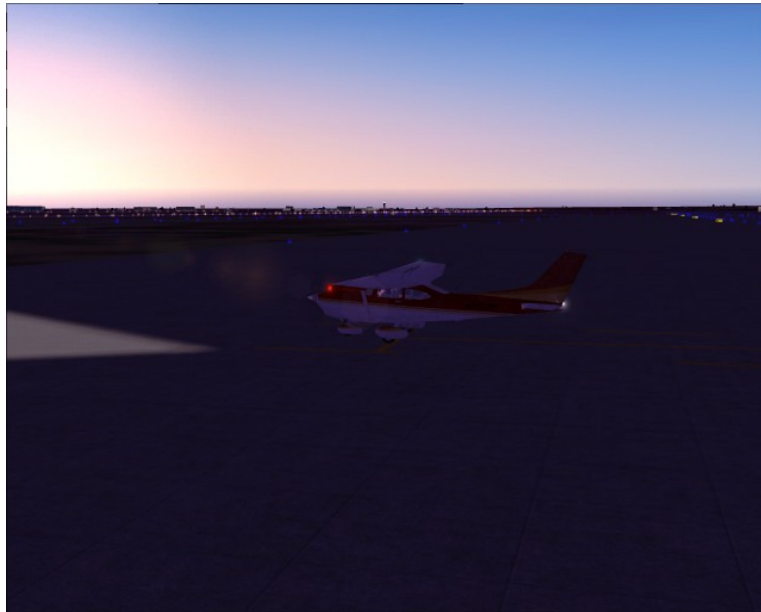


Indes

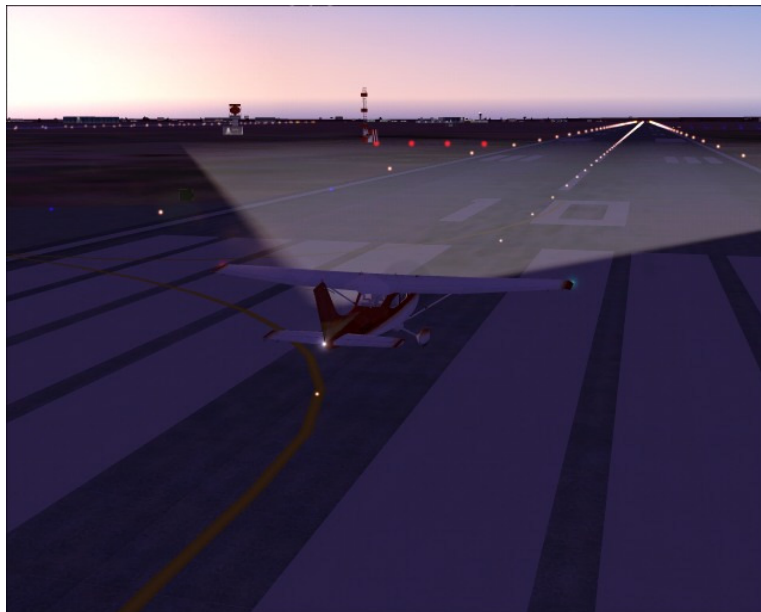
101ème étape : mardi 1er juin 2004 / Delhi VIDP – Calcutta (*Kolkata*) VECC

Sous les premiers rayons du soleil, j'étais prêt à m'élancer vers Calcutta ; ce trajet n'avait rien d'excitant, j'ai survolé les basses terres du continent indien juste en dessous de l'Himalaya (dont je n'ai rien vu). Météo idéale, vent calme ; en bref, un vol de routine ainsi que l'approche et l'atterrissage.

A part admirer la verdure des paysages (et oui, je vis au milieu du désert à Salt Lake City, Utah ; donc, ce type d'environnement me manque). Rien à faire sur ce parcours, le pilote automatique se chargea de tout, et je lus durant cette étape. Allons nous reposer en ayant, au préalable, préparé la suite ; terminé, à vous les studios.



Préparation du vol sur l'aéroport de Delhi



Attente de l'autorisation de décollage



Un dernier regard sur Delhi



Le Gange



Approche finale sur Calcutta



Terminé, à vous les studios



Indes

102ème étape : mercredi 2 juin 2004 / Calcutta (*Kolkata*) VECC – Rangoon (*Yangon*) VYYY

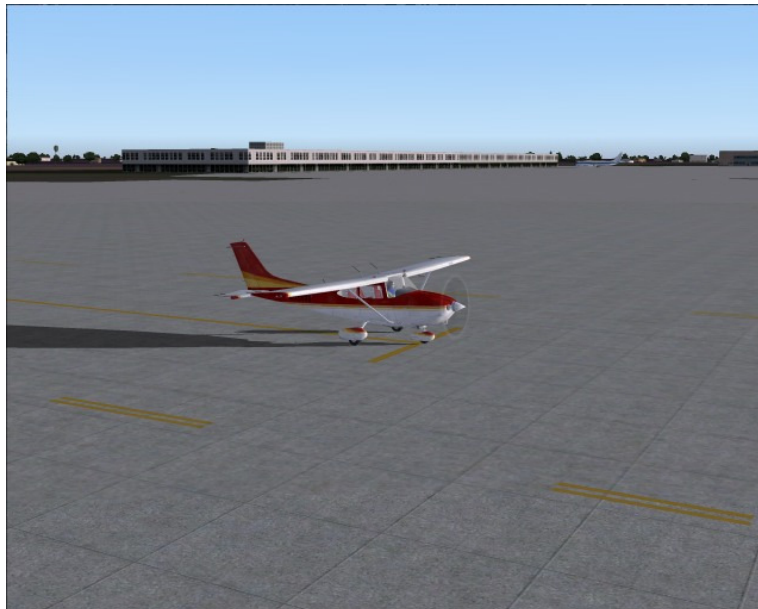
Il y a une excellente raison pour laquelle j'ai choisi les Sciences plutôt que les Arts dans ma vie ; je suis totalement dépourvu d'originalité. Nombre de ces pages sont couvertes d'images de préparatifs de vol, décollages, approches etc, etc ; cependant, de temps à autres, des curiosités géographiques croisées au cours de mes parcours apparaissent. (*Sans compter le traducteur qui se creuse la tête à trouver des synonymes pour les légendes*).

Bon, revenons à ce tour du monde ; j'étais paré dès l'aurore et m'envolai vers Rangoon, **Myanmar (Birmanie)**. Survolant des plaines et l'océan, je me maintins à 8200 pieds (2460 m), au cap 129. Une fois de plus, le temps me fut favorable. Je suppose que la **saison des moussons** n'est pas encore arrivée ; le cas échéant, j'aurais eu de sérieux problèmes. (*La mousson est un système de vents qui changent de direction selon les saisons, et qui soufflent à des latitudes tropicales, essentiellement en Asie du Sud-Est. La mousson d'été est accompagnée de fortes pluies, le régime des vents de mousson conditionne les variations climatiques dans ces régions*).

Même virtuellement, je déteste me poser dans des pays sous régime dictatorial ; mais alors, et plus spécifiquement dans cette partie de la planète, j'aurais peu d'endroits où atterrir. La Birmanie, également connue sous l'appellation de Myanmar, faisait partie de l'**Empire Britannique** ; elle vit à présent sous la férule d'un dictateur. Je plains les **Birmans**, et souhaite que cela change.

L'approche et l'atterrissage sur Rangoon (Yangon), se déroulèrent sans incident ; je laissai l'avion à la porte d'embarquement jusqu'à mon départ.

Histoire de faire en sorte que les pilotes ne s'ennuient pas, les développeurs de **Microsoft** ont placé un bâtiment sur la piste 10 ; fort heureusement, il est situé au début, donc, facile à éviter.



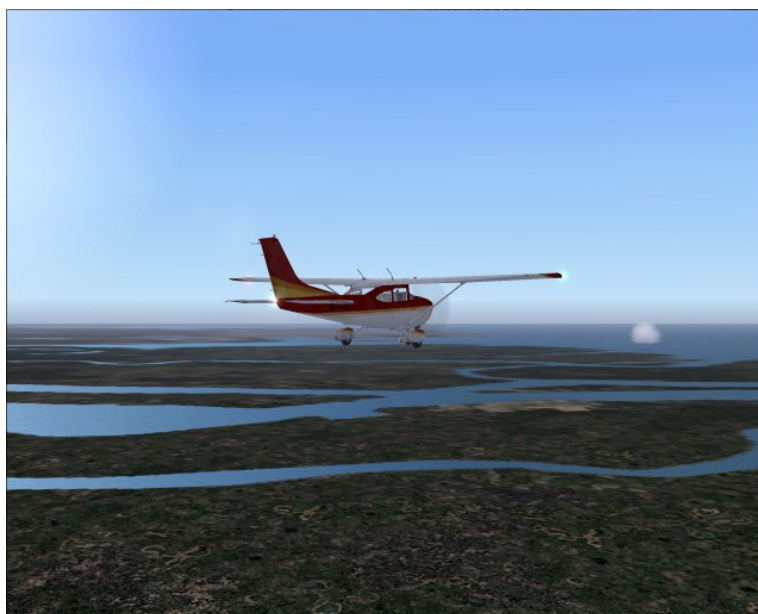
Préparatifs à Calcutta



Autorisation de décollage ? Contrôle au sol ? Où se trouve tout cela ?



Au revoir Calcutta



Côte du Bangladesh



Approche finale sur Rangoon 1



Approche finale sur Rangoon 2



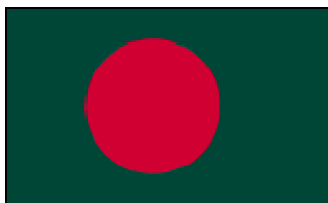
Un bâtiment « astucieusement » disposé en bordure de piste ; pourquoi faire ?



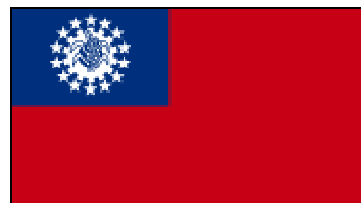
Arrivé à bon port



Indes



Bangladesh

Myanmar (*Birmanie*)

103ème étape : vendredi 4 juin 2004 / Rangoon (*Yangon*) VYYY – Bangkok VTBD

Un trajet court aujourd'hui ; encore une fois j'étais sur le départ de bon matin, objectif la **Thaïlande**. Le décalage horaire entre mon domicile (*Salt Lake City*), et l'**Asie centrale** m'aide à progresser rapidement.

Suite au décollage, je grimpai à 9500 pieds, altitude recommandée. Je survolais en premier lieu la **mer des Andaman** (faisant partie de l'**océan indien**), (*cette mer reçoit les fleuves **Irrawaddy**, **Sittang** et **Salween***) ; ensuite l'**isthme de Kra** (enfin presque), (*appelé aussi **canal Thai***), entrai sur le territoire thaïlandais, passais au-dessus du **Parc National de Doi Inthanon** (*le Doi Inthanon est le point culminant de la Thaïlande avec 2565 m ; coordonnées : N 18 34 48 E 98 28 59*) ; pour atterrir, en définitive, sur l'aéroport international de Bangkok. En raison d'un fort vent de travers, j'ai eu du mal à maintenir mon alignement durant l'approche ; je me posai, malgré tout, sain et sauf. Un détail, l'une de mes roues frôla le gazon, ce qui, si je l'avais touché, n'aurait pas été des plus académiques.

A présent, je vais me reposer, et reprendrai demain mon périple ; activité prioritaire du matin (heure de *Salt Lake City*).



Dernières vérifications sur l'aéroport de Rangoon



Au revoir Rangoon



Mer d'Andaman



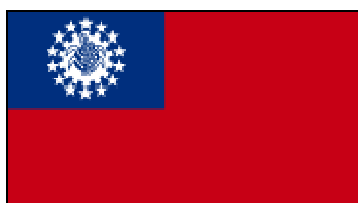
Le Parc National de Doi Inthanon au loin



Un jeu de dés pour l'approche finale



Y a quelqu'un ?



Myanmar (*Birmanie*)



Thaïlande

104ème étape : samedi 5 juin 2004 / Bangkok VTBD – Kuala Lumpur WMKK

La journée va être longue puisque je vais m'efforcer d'accomplir deux étapes, le décalage horaire qui m'est favorable le soir en semaine, l'est moins en week-end ; de ce fait, vol de nuit aujourd'hui.

A 20h, heure locale, mon Cessna prêt et autorisation en main, je décollai vers la capitale de la **Malaisie** (cap 175). L'altitude suggérée s'élevait à 11 500 pieds, ce qui me sembla raisonnable, je réglai le pilote automatique en conséquence. La majeure partie du trajet se déroulait au-dessus du **golf de Thaïlande** et de la **mer de Chine méridionale** (*sud de la Chine*) ; le conservateur de cap était donc à l'œuvre, et je n'avais rien à faire. Le dernier tronçon du parcours m'amena sur la **péninsule de Malaisie** où se trouve Kuala Lumpur.

A environ 20 mn (37,04 km), de l'aéroport, j'obtins facilement l'autorisation d'atterrir ; ce qui me surprit car le temps avait viré à l'orage. Je m'attendais à un refus pour les vols VFR, mais... Ce ne fut pas le cas. Une bonne surprise, ma route passant opportunément à hauteur de la ville, et malgré l'obscurité, je pus apercevoir les **Tours Petronas** (*coordonnées : N 03 09 27 E 101 42 41 ; la construction, commencée en avril 1994 s'acheva à 452 m de hauteur au mois de juin 96, l'auteur est l'architecte César Pelli, Américain, né en Argentine en 1926*).

J'ai failli, en cours d'approche, annuler l'atterrissage, ceci dû à un important vent de travers qui déséquilibrait mon avion, au point que je ne pouvais le maintenir en ligne droite. Au moment où j'allais contacter la tour en ce sens, les choses s'améliorèrent et je me posai sans encombre ; l'atterrissage fut même parfait (je reconnais que ce n'est pas toujours le cas), aucun rebond.

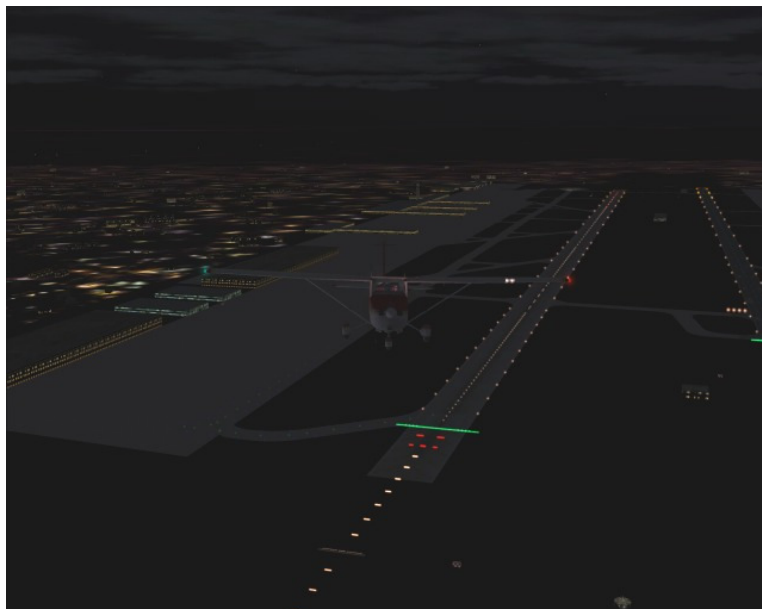
Une courte pause, et en route pour l'**Indonésie**.



Préparatifs du vol sur l'aéroport de Rangoon



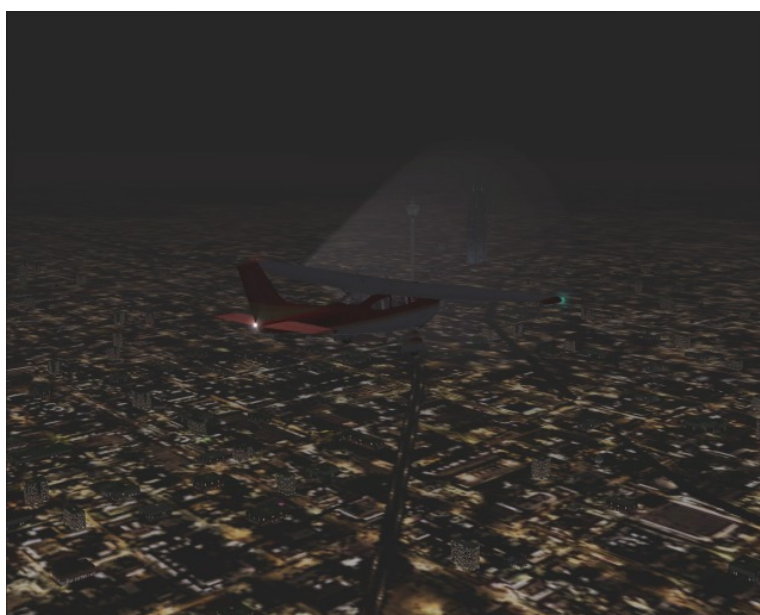
Décollage sur la piste 21R



Bangkok by night



A proximité de Kuala Lumpur



Les Tours Petronas



C'était une nuit sombre et orageuse...



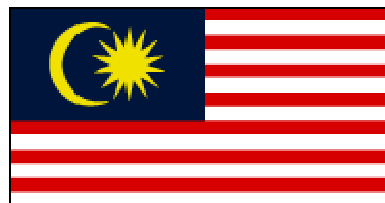
Vent de travers exceptionnel sur l'aéroport de Kuala Lumpur



Ouf ! Je suis arrivé



Thaïlande



Malaisie

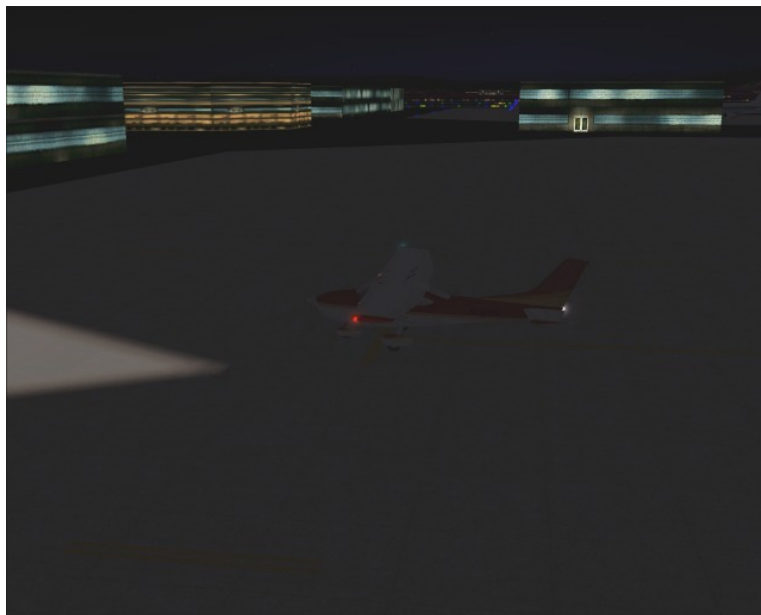
105ème étape : samedi 5 juin 2004 / Kuala Lumpur WMKK - Jakarta WIII

Sans perdre une minute, à 20h, heure locale, je m'élançai vers la capitale de l'Indonésie (cap 151). L'organisateur de vol me conseillait 3000 pieds, mais je préfèrai 9000 ; le trajet s'en trouva allongé en durée, mais je consumai moins de carburant (virtuel).

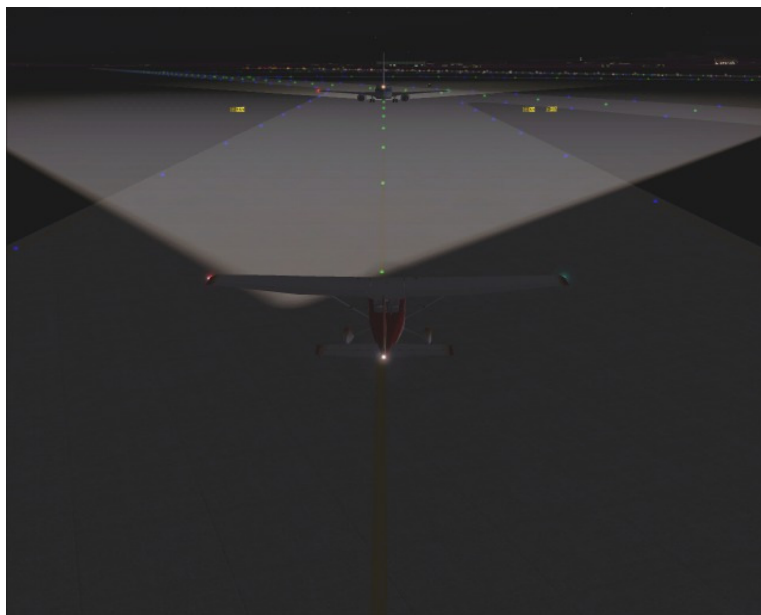
Ce vol m'emmena au-dessus du **détroit de Malacca**, **Sumatra**, la **mer de Java**, et finalement l'île du même nom où **Jakarta** se situe. *(Ce détroit est l'une des voies maritimes les plus importantes du globe, avec les ports de **Malacca** et **Singapour** ; le Vénitien **Marco Polo** débarqua sur l'île de Sumatra en 1292).*

Le temps s'avéra plus clément, quelques nuages ; aussi, l'approche et l'atterrissage furent plus tranquilles qu'en fin d'étape précédente.

Je vais prendre du repos, et espère être en mesure de continuer demain.



Dernières vérifications sur l'aéroport de Kuala Lumpur



Roulage avec un gros porteur devant moi



Un dernier regard sur Kuala Lumpur



Je ne pensais pas voir le soleil se lever



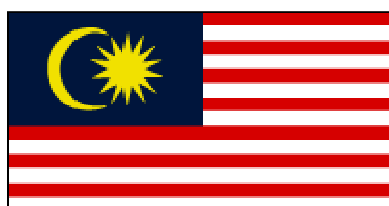
Une approche VFR, dans des conditions IFR 1



Une approche VFR, dans des conditions IFR 2



Et voila pour aujourd'hui



Malaisie

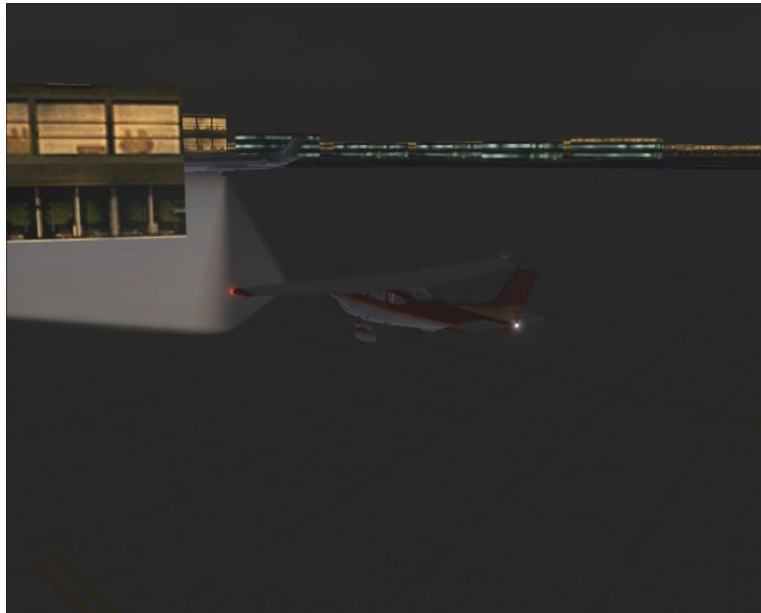


Indonésie

106ème étape : dimanche 6 juin 2004 / Jakarta WIII – Surabaya WRSJ

En ce dimanche matin, tôt, je suis prêt à poursuivre mon périple ; encore une fois, étant donné le décalage horaire, je volerai essentiellement de nuit, ce qui signifie moins de photographies.

Je longeais, durant ce vol, la côte nord de l'île de Java, pourvue, selon mes informations, de nombreuses montagnes volcaniques ; je n'en ai pas vu grand chose (en vérité rien du tout). Au moins, le temps était meilleur que la veille où j'avais été confronté à des vents forts, de l'orage et bien d'autres désagréments climatiques ; mon cap s'établit pratiquement plein Est (au 101) ; à 7500 pieds d'altitude. J'atteignis l'aéroport de Surabaya vers 1h30', heure locale, et garai mon avion. Il me reste assez de temps pour entreprendre une autre étape.



Préparatifs du vol



Paré au décollage, piste 7L



Jakarta s'éloigne au loin



Pleine Lune sur Jakarta



Approche finale sur l'aéroport de Surabaya 1



Approche finale sur l'aéroport de Surabaya 2



Quelques minutes de pause, et en route pour la prochaine escale



Indonésie

107ème étape : dimanche 6 juin 2004 / Surabaya WRSJ – Kupang WRKK via Denpasar WRRR

J'ai attendu 4 heures que le soleil se lève avant d'entamer mon vol vers Kupang. Dès l'aube, je préparais mon avion, obtins l'autorisation de décollage et m'élançai vers l'**île de Bali**. Comme annoncé ci-dessus, j'ai fait un crochet par Denpasar.

Cap 119 pour la première moitié du trajet, et 99 de Denpasar à Kupang.

La raison pour laquelle j'ai patienté, c'est que je voulais jeter un coup d'œil sur certains volcans de la région (ces derniers me fascinent). L'Indonésie est située sur la **ceinture de feu du Pacifique** et possède de nombreux volcans.

Le premier survol était l'**Ijen**, un stratovolcan de l'**île de Java** (coordonnées : S 08 03 29 E 114 14 41) ; ensuite, je me dirigeais vers l'**Agung** (coordonnées : S 08 20 58 E 115 30 00), et le **Batur** à Bali (coordonnées : S 08 14 00 E 115 23 00). Le plus impressionnant sans être le plus imposant est le **Tambora** sur l'**île de Sumbawa** (j'ai dû modifier légèrement ma route afin de m'en rapprocher), (*voici les coordonnées de ce volcan : S 08 14 55 E 118 00 00 ; j'ai regardé à deux fois, et ce n'est pas une blague*).

L'éruption de 1815 est considérée comme la plus importante de l'histoire récente ; le volcan cracha tellement de cendres dans l'atmosphère, que le climat s'en trouva bouleversé (une année sans été). La famine s'ensuivit, due au défaut de récolte ; effrayant, certes, mais fascinant.

Cette virée touristique (*à basse altitude*), me fit consommer beaucoup d'essence, sans compter un vent de face. Je songeais à une escale pour ravitailler en carburant sur l'aérodrome de **Mau Hau** (WRRW), (comment ne pas atterrir là, étant donné un tel nom). Mais compte tenu de ma vitesse air, de la distance jusqu'à destination, vu ma consommation de carburant et d'un moment de paresse ; je décidai de filer droit sur Kupang. Et bien m'en a pris, mais de justesse. La prochaine fois, je ne laisserai pas ma flemme prendre le dessus au risque de finir dans l'océan.

A environ 14h, heure locale, je me posai à Kupang (14,6 gallons restant dans les réservoirs) ; suite à une approche mouvementée (venteuse), je garai l'avion, ce qui clôtura cette journée.



Dernières vérifications



Attente de l'autorisation de décollage



Au revoir Surabaya



L'Ijen



L'île de Bali en visuel



L'Agung et le Batur



Le cratère du Tambora



Carburant bas !



Approche finale sur Kupang



La journée est terminée



Indonésie

108ème étape : lundi 7 juin 2004 / Kupang WRKK – Darwin YPDN

Aujourd'hui, une fois de plus, un long et ennuyeux parcours au-dessus des eaux (**mer du Timor**), (où se trouvent des gisements de pétrole exploités par l'**Indonésie** et l'**Australie**. En 1995, un litige opposa cette dernière au **Portugal**, titulaire d'un mandat international sur la région jusqu'à l'intégration du **Timor oriental** à l'Indonésie en 1976).

Qui plus est, un fort vent contraire augmenta la durée du trajet. Voilà plusieurs jours que cela dure, aussi, je n'en suis pas surpris pour autant. La distance étant moins longue qu'hier, sans lieu digne d'intérêt ; la consommation de carburant n'était pas un problème.

Encore un nouveau continent, bâillement. En fait, je ne baille pas vraiment, car c'est très excitant de visiter l'**Australie**, même virtuellement ; j'espère m'y rendre un de ces jours en chair et en os. Qui sait ? Une de ces prochaines années.

Ce vol, donc, me sembla sans fin, presque 5 heures avec les flots bleus comme seul horizon ; 7500 pieds, au cap 105. L'approche et l'atterrissage ne présentèrent aucune difficulté, je parquai mon avion et me mis à rédiger cette page sur mon site Internet.



Préparation du vol



Décollage piste 25



Dernier regard sur Kupang



Au revoir l'Indonésie (Timor)



La côte australienne



Approche finale sur l'aéroport de Darwin



Enfin arrivé



Indonésie



Australie

109ème étape : mercredi 9 juin 2004 / Darwin YPDN – Alice Springs YBAS

Un peu plus de 700 miles nautiques (*1296,4 kilomètres*), à couvrir ce jour, et au-dessus des terres désertiques australiennes. Rien à voir durant ce vol ; je pensais que les développeurs de Microsoft auraient positionné quelques **kangourous**, par ci par là, dans FS 2004, afin que je puisse les photographier à basse altitude... On s'en passera.

Je décollai de Darwin tôt, heure locale, grimpai rapidement à 9500 pieds, et réglai le conservateur de cap sur Alice Springs, une ville surtout connue en raison de la présence aux alentours, d'un pic rocheux gigantesque (malheureusement absent de Flight Simulator, aussi, n'espérez aucun cliché), (**Ayers Rock**, appelé **Uluru** par les **Aborigènes** ; coordonnées : S 25 23 00 E 131 04 59, si le site est présent dans FS X, ou le jour venu).

Le cap 161 me guida droit au but, accompagné d'un temps dégagé vraisemblablement coutumier dans cette partie du monde.

Approche ILS et atterrissage parfaits ; je laissai l'avion au parking dans l'attente de la prochaine étape, j'espère dès demain.



Dernières vérifications à Darwin



En route



Soleil torride en haut...



... Et le désert en dessous



Approche finale



C'est tout pour aujourd'hui

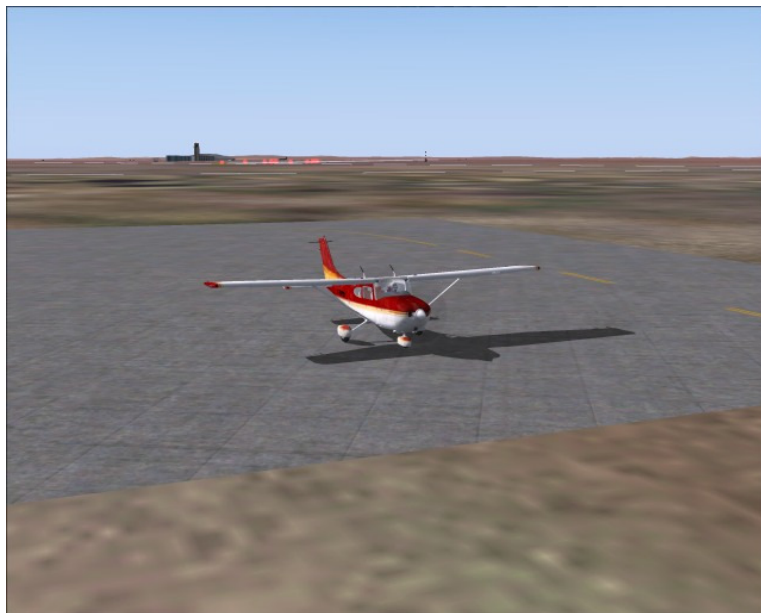


Australie

110ème étape : jeudi 10 juin 2004 / Alice Springs YBAS – Adélaïde YPAD

Il semble que l'Australie n'ait rien d'attrayant vue des airs, il faut aller sur place pour apprécier ce continent. Encore un très long vol au travers du néant. Cependant je progresse ; sûr qu'il y aura d'autres choses intéressantes à voir au cours de ce périple. (Le continent australien est bordé au nord par la **mer du Timor**, la **mer d'Arafura** et le **détroit de Torres**, à l'est par la **mer de Corail** et la **mer de Tasman**, au sud par le **détroit de Bass** et l'**océan Indien**, également par ce dernier à l'ouest. Le « **Commonwealth of Australia** » s'étend sur environ 4000 km du **cap Byrne**, extrémité est, à l'**Australie-Occidentale**, limite ouest ; et sur à peu près 3700 km du **cap York**, au nord, à la **Tasmanie**, au sud. La superficie de l'Australie, Tasmanie incluse, est de 7 682 300 km². C'est la plus grande île du monde).

Assez tôt dans la matinée, heure locale, je créai un plan de vol pour Adélaïde ; mon avion prêt, je demandai l'autorisation de décollage à la tour. Celle-ci acquiesce, je m'élançai au cap 156, après avoir gagné l'altitude de 8500 pieds. Suite à un trajet des plus monotones dans le désert rouge, j'ai atteint ma destination ; cela suffira pour ce jour.



Préparatifs sur l'aérodrome d'Alice Springs



C'est parti !



Suivi d'une route poussiéreuse dans le désert



Non loin d'Adélaïde



Approche finale



Et voilà pour ce jour



Australie

111ème étape : vendredi 11 juin 2004 / Adélaïde YPAD – Hobart YMHB

9h, heure locale, j'étais prêt à continuer mon odyssée. Plan de vol établi, je décollai et m'orientai au cap 128, route directe vers Hobart sur l'île de **Tasmanie**. C'est le plus au sud que je descendis avant de rebrousser chemin, direction la **mer de Béring** (une sacrée trotte, cap au nord).

L'essentiel du parcours survolait le **détroit de Bass**, large bras de mer mesurant 240 mn (444,8 km), séparant le continent australien de la Tasmanie (*le docteur **George Bass** accompagnait l'explorateur **Matthew Flinders** qui, en 1798, franchit ce détroit, attestant que la Tasmanie n'était rien d'autre qu'une île isolée de l'Australie*).

Hobart est située à l'extrémité sud, en bordure d'une jolie baie ceinturée de collines ; elle me rappela celle de **San Francisco**.

L'approche et l'atterrissage se déroulèrent sans anicroche, en dépit d'un épais brouillard et d'une couverture nuageuse des plus basses. Je fus surpris que le contrôle au sol ne trouve rien à redire sur mon vol VFR.



Dernières vérifications



Au revoir Adélaïde



Détroit de Bass



Tasmanie, me voici !



Hautes terres tasmaniennes



Brouillard sur Hobart



Approche finale



Stationnement à la porte d'embarquement



Australie

112ème étape : samedi 12 juin 2004 / Hobart YMHB – Sydney YSSY

Un autre week-end, et, de nouveau, un vol nocturne ; à 22h30', heure locale, je m'envolai d'Hobart, cap au nord, direction Sydney. J'ai survolé la Tasmanie hier, voyant à quoi elle ressemblait ; donc, aucun inconvénient à voler de nuit aujourd'hui.

L'une des principales raisons de cette grande aventure consiste à me familiariser, autant que possible, avec la géographie de notre planète, voir les principaux aspects des continents, mieux situer l'emplacement des massifs montagneux etc, etc. Selon mon expérience, l'idéal reste de se rendre sur place ; vous aurez beau consulter des ouvrages sur le **Grand Canyon** (*voir étape 1, dimanche 2 novembre 2003*), regarder des photos ou visionner des documentaires... Rien ne vaut une visite afin de prendre conscience de la grandeur du site ; lorsque j'y suis allé, l'émotion me submergea. Conséquemment, voyager réellement de par le monde est mon projet suivant.

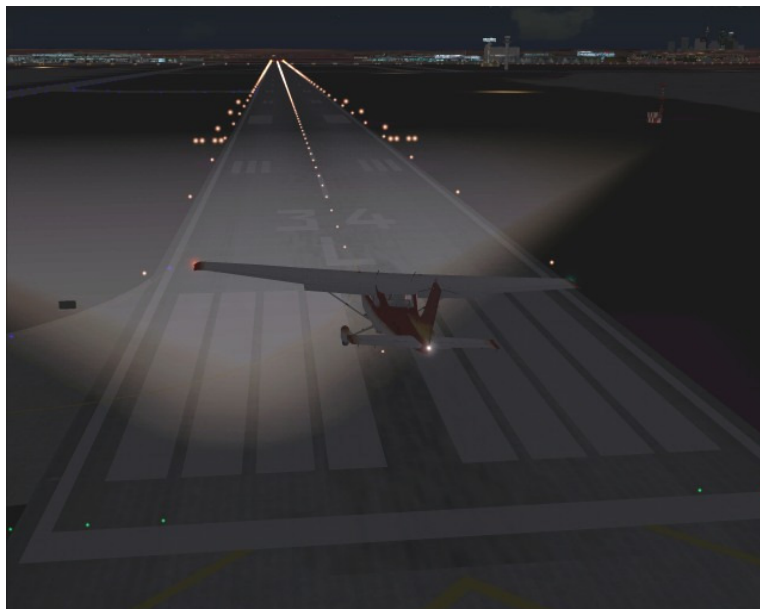
Mais revenons à mon vol, cap 005 et 7500 pieds d'altitude en ligne droite vers mon objectif. L'aéroport semblant être au sud de la ville, je survolerai le bâtiment de l'**opéra** en repartant ; pour ce faire, j'attendrai la pleine clarté du jour. Restez connectés.



Paré au décollage piste 30



Dernier regard sur Hobart



Atterrissage à Sydney, piste 34L



En stationnement à une porte d'embarquement des plus originales



Australie

113ème étape : samedi 12 juin 2004 / Sydney YSSY – Brisbane YBBN

Deux heures d'attente et le jour se leva ; à 6h45', je roulais vers la piste 34 d'où je devais m'envoler. Les soins apportés en terme de détails à l'aéroport de Sydney m'impressionnèrent particulièrement, il est en tous points semblable à la réalité ; je ne pus m'empêcher de prendre beaucoup de clichés.

Je survolais le port de Sydney à basse altitude, et pris une dernière photographie. Suite à cela, je montais à 9500 pieds, et réglai le conservateur de cap au 005, route directe pour Brisbane. (*Quelques mots sur l'opéra de Sydney, coordonnées : S 33 51 24 E 151 12 53 ; conçu par l'architecte danois **Jorn Utzon** et achevé en 1973, l'ouvrage se caractérise par une multiple toiture en forme de voiles de navire déployées*).

En chemin, je franchis **la cordillère Australienne** (point culminant : **mont Kosciuszko** 2228 m ; coordonnées : S 36 27 21 E 148 15 46), chaîne montagneuse s'étendant sur le pourtour sud-ouest de l'Australie, dont les sommets, sans être trop élevés, restent intéressants à voir.

Après autorisation, j'atterris sur la piste 19, ce qui me fit exécuter une approche au-dessus du **Pacifique**. Je parquai mon avion et préparais le vol suivant ; aujourd'hui, je m'offre un triplé.



Dernières vérifications à l'aéroport de Sydney



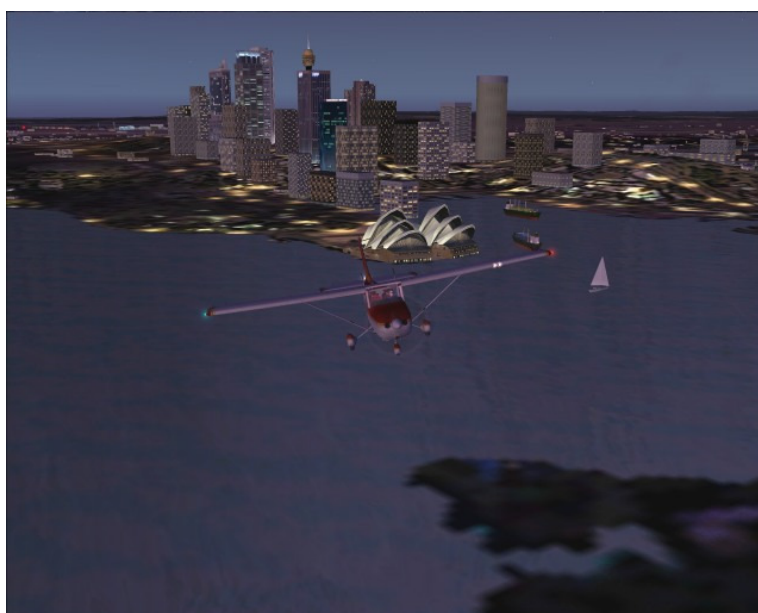
Roulage vers la piste d'envol



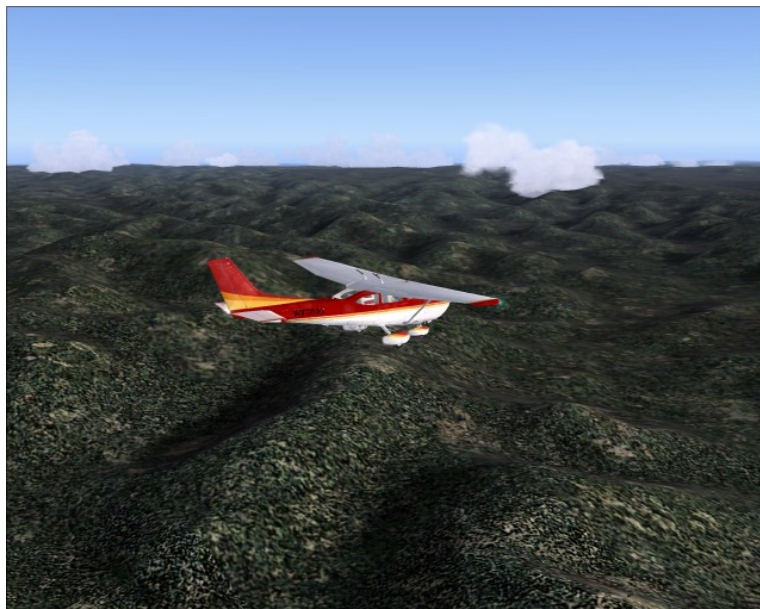
Décollage 1



Décollage 2



Survol touristique de Sydney (l'Opéra)



La Cordillère australienne



Approche finale sur Brisbane



Stationnement à la porte d'embarquement



Australie

114ème étape : samedi 12 juin 2004 / Brisbane YBBN – Cairns YBCS

Une pause de seulement 30 minutes sur place, j'avais vraiment envie d'effectuer une troisième étape ; aussi, pas de temps à perdre. A 11h, heure locale, je décollai, direction Cairns. La route m'amena le long de la côte nord-ouest australienne, et de la cordillère du même nom. Les montagnes de celle-ci sont peu élevées dans cette zone, comparée au sud de Brisbane. Pas grand-chose à faire durant ce vol, hormis la vue des sommets. En approche sur Cairns, je fus autorisé à atterrir piste 15, pourvue d'un ILS ; c'est toujours plus agréable.

Une dure journée, mais que de progrès accomplis ; maintenant, au lit, en comptant bien continuer demain.



Remplissage des réservoirs



Prêt au décollage piste 19



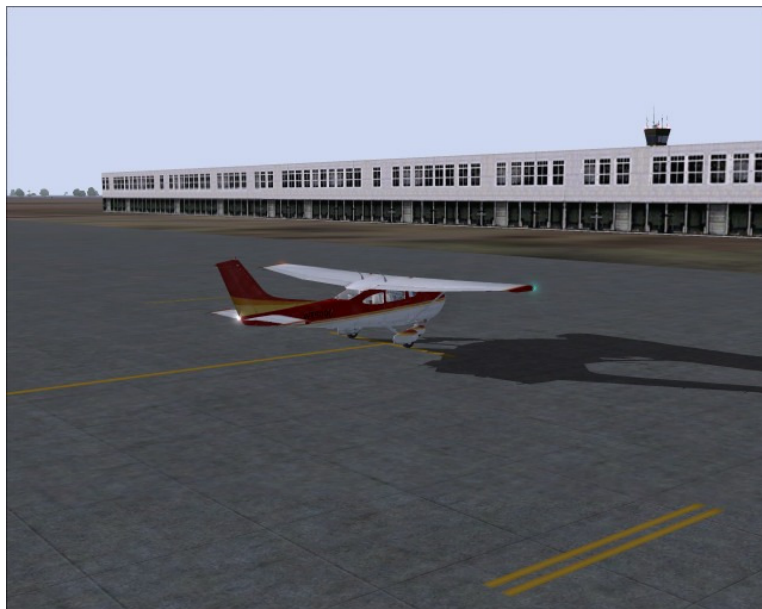
Au revoir Brisbane 1



Au revoir Brisbane 2



Approche finale sur Cairns



Terminé pour aujourd'hui



Australie

115ème étape : dimanche 13 juin 2004 / Cairns YBCS – Port Moresby AYPY

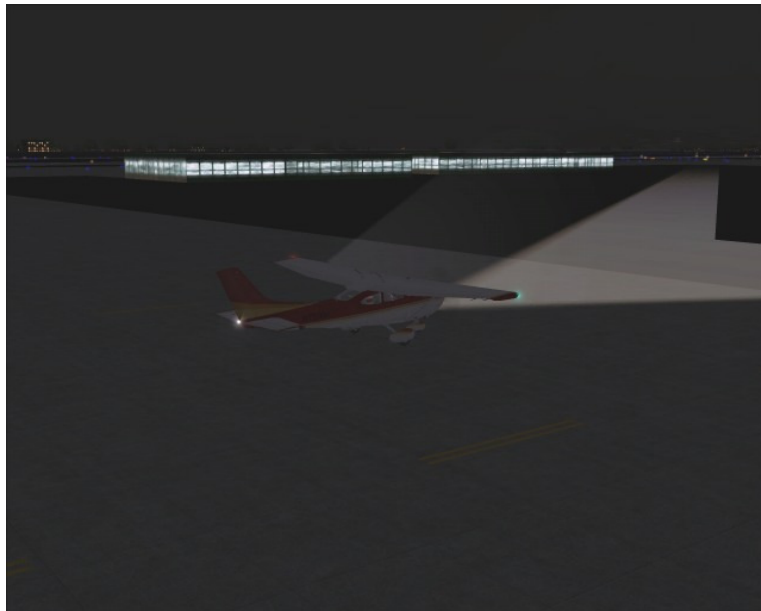
Je doute pouvoir effectuer trois étapes aujourd'hui, car j'ai démarré plus tard ; je pense en faire deux. Deux sur trois ne serait pas si mal.

Vers 4h, heure locale, je décollai de Cairns et mis le cap sur Port Moresby, en **Papouasie Nouvelle Guinée**. A la bonne heure, suite à un séjour conséquent en Australie, me voici en route pour un autre pays ; j'aimerais bien m'y rendre un jour, car d'après ce que j'ai pu en lire, la Papouasie Nouvelle Guinée semble être intéressante.

Ce vol m'amena au-dessus du **Pacifique Sud** et, surtout, de la **grande barrière de corail** ; mais, compte tenu de l'obscurité, je n'en ai rien vu. Je ne suis pas sûr qu'elle soit présente dans Flight Simulator, et ce n'est pas en ce jour que je vais le vérifier (*ayant effectué ce parcours en journée, cette curiosité géographique n'existe pas dans FS 2004. Cette chaîne de récifs coralliens dans la mer de Corail, au large de la côte nord-est de l'Australie, constitue le plus important dépôt de corail de la planète, il se déploie sur près de 2010 km, de Mackay, dans le Queensland, jusqu'au détroit de Torres, ce dernier découvert en 1606 par l'Espagnol Luis Vaez de Torres*).

J'ai opté pour une altitude de 8500 pieds où des vents favorables m'attendaient ; quant à mon cap, il s'établissait au 004, pratiquement plein nord.

Approche et atterrissage sans problème ; j'allais faire le plein et préparer le trajet suivant. Je suis désolé pour la Nouvelle Guinée, mais je ne resterai pas longtemps.



Préparation du vol à Cairns



Décollage piste 15



Au revoir Cairns



Aube sur le Pacifique



La Papouasie Nouvelle Guinée en vue



Approche finale sur Port Moresby



Le plein



Australie



Papouasie Nouvelle Guinée

116ème étape : dimanche 13 juin 2004 / Port Moresby AYPY – Jayapura WAJJ

Sans perdre une minute, je repartis immédiatement après le ravitaillement en carburant ; cette étape me ramena en Indonésie (Jayapura). Je survolais les régions montagneuses de Papouasie Nouvelle Guinée, et précisément, le point culminant de ce pays, le **mont Wilhelm** se dressant à 14 450 pieds (4335 m ; appelé localement **Enduwa Kombuglu**). Le savoir c'est le pouvoir ! Je grimpai à 15 000 pieds, sûr que cela suffirait, et volait en ligne droite. Juste après le mont Wilhelm, je descendis à 12 000, niveau plus raisonnable.

Je photographiai ce sommet, tout du moins je l'ai supposé, en fonction de mes compétences en matière de navigation. Il est facile de parcourir le monde à l'aide d'un GPS, mais quant à identifier une montagne au sein d'un massif... C'est une autre paire de manches (*coordonnées du Mont Wilhelm : S 05 48 13 E 145 02 41 ; à guetter également, et ne pas manquer sur ce trajet, les méandres marécageux du fleuve **Sepik**, aisément repérables à l'œil nu, par temps clair*).

Cap 311 pour l'ensemble, et au bout d'un peu plus de 4 heures, j'étais arrivé à bon port ; suffit pour aujourd'hui, car il est tard.



Et c'est reparti



Un dernier regard sur Port Moresby



Régions montagneuses de Papouasie Nouvelle Guinée



Où est le Mont Wilhelm ?



Approche finale sur Jayapura



Terminé



Papouasie Nouvelle Guinée



Indonésie

117ème étape : lundi 14 juin 2004 / Jayapura WAJJ - Ambon WAPP

Un sacré parcours aujourd'hui, pratiquement à la limite du rayon d'action du Cessna 182 ; j'ai dû être très précautionneux quant à la consommation d'essence. Prêt à 9h, heure locale, je décollai au cap 261, en direction d'Ambon ; j'ai survolé plusieurs îles de l'**archipel indonésien**.

Je restais à 8500 pieds tout du long, altitude conseillée par l'organisateur de vol ; un vent arrière se trouvant là, c'était parfait. Ma vitesse réelle se maintint au-dessus de 120 nœuds (*222,24 km/h*), pour l'essentiel du trajet ; aussi, je suis arrivé à destination plus tôt que prévu. Bien content de ne pas avoir à veiller plus que de raison pour finir cette étape.

A proximité d'Ambon, on m'autorisa à atterrir piste 22, ce qui me convint pleinement puisque je volais en ce sens. Quel plus doux message du contrôle au sol que : « **Faites une approche directe** ». Celle-ci et l'atterrissage se déroulèrent sans incident, j'ai bien pris le pli à présent.

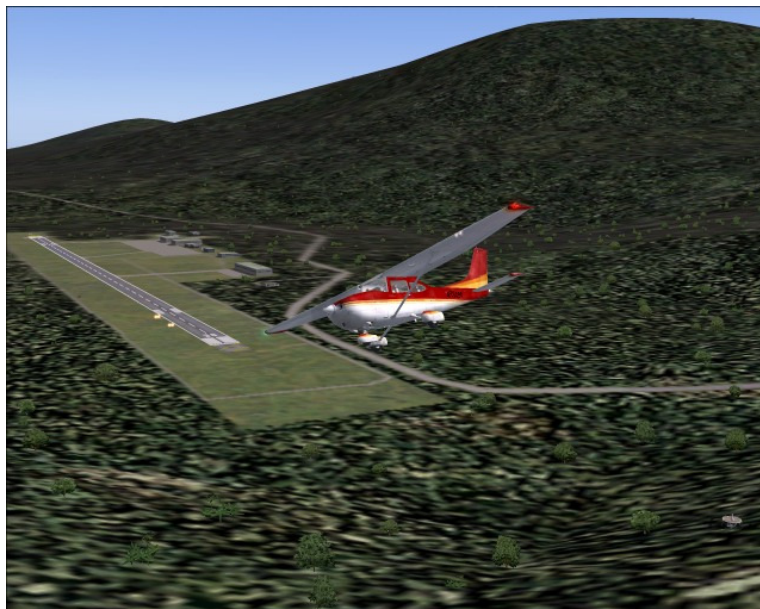
Je ne pense pas voler demain, mais espère continuer mercredi.



Dernières vérifications



Il va falloir cabrer sec



Ouf ! Mais de justesse



Jungle indonésienne



Finale sur Ambon



Fini pour aujourd'hui



Indonésie

118ème étape : mercredi 16 juin 2004 / Ambon WAPP – Manado WAMM

Les deux prochaines étapes étant courtes, je décidai de les accomplir en une journée, ce que je n'ai jamais fait ; enfin, en week-end si, je veux dire pas encore en semaine.

Le premier trajet m'emmenait d'Ambon à Manado, toujours en Indonésie ; cette ville est située au nord-est de l'**île de Sulawesi**. C'est une des destinations touristiques majeures indonésiennes, mais j'y suis resté juste le temps de refaire le plein, et établir le plan de vol suivant ; peut-être ferai-je du tourisme lors de ma prochaine visite. *(Les **Portugais** découvrirent cette île en 1512 ; mais, à compter de 1607, les **Hollandais** commencèrent à s'y installer, cependant, ils ne s'emparèrent de la totalité de ce territoire qu'au XIXème siècle).*

A 8h du matin, heure locale (17h à Salt Lake City), je décollai et m'orientai au cap 327 ; ma route survola la **mer des Moluques**, et une multitude de petites îles. Je grimpai à 7500 pieds ; une fois le conservateur de cap réglé, je retournai à mes lectures.

Ce fut un vol chahuté, mais accompagné d'un sympathique vent arrière ; aussi, je ne me plains pas puisque la durée prévue s'en trouva raccourcie. A proximité de Manado, je demandai l'autorisation de me poser ; on m'indiqua la piste 18, ce qui m'obligea à contourner l'aéroport par le nord. Peu de temps après, je ravitaillai en carburant. *(Notons qu'arrivé à Manado, Peter Askovich se trouve, de nouveau, dans l'hémisphère Nord).*



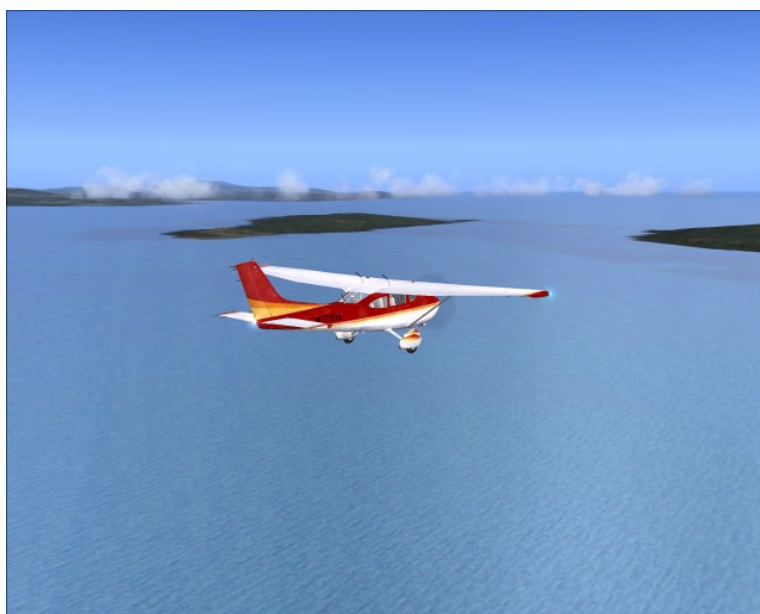
Préparatifs du vol



Prêt au décollage



Départ d'Ambon, cap sur Manado



Mer des Moluques



Approche finale sur Manado



Ravitaillement en essence



Indonésie

119ème étape : mercredi 16 juin 2004 / Manado WAMM – Davao RPMD

A 11h30', heure locale, quelques 30 minutes après avoir touché le sol, je m'envolai vers les **Philippines**. Le temps était radieux, je savais que le vent venait du nord ; aussi, il n'y avait aucune raison de remettre cette étape à demain.

Suite au décollage, je réglai le conservateur de cap au 006, et débutai une lente ascension. A 4000 pieds, ma vitesse réelle frôlant les 140 nœuds, je décidai de rester à ce niveau pour un moment. Si ce parcours avait été long, je me serais inquiété de maintenir plein gaz à cette altitude. Mais dans le cas présent, je cherchais plus la vitesse que l'économie.

Non loin de l'**île de Mindanao**, j'ai dû grimper à 8500 pieds afin d'éviter un flanc montagneux ; le vent arrière suivit. Sans surprise, la piste 23, pour laquelle j'obtins l'agrément, m'obligea à une nouvelle approche par le nord ; je suppose que c'était le prix à payer pour les bons offices climatiques rencontrés en vol.

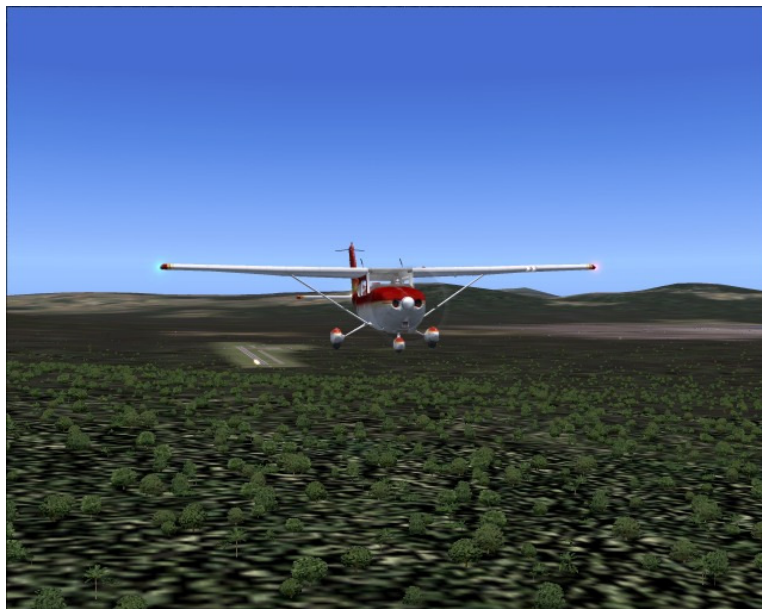
L'aéroport de Davao était recouvert de brouillard, assorti d'une visibilité médiocre ; fort heureusement, une approche VOR DME facilita grandement mon atterrissage. Je garai mon avion au parking de l'aviation générale, et considérai la journée bien remplie ; j'espère poursuivre vendredi.



Préparation du vol



J'ai atterri là il y a 30'



Au revoir Manado, et cap au nord



Océan Pacifique



Île de Mindanao



Je savais que l'aéroport était dans le coin...



... Et j'avais raison



Parking de l'aviation générale



Indonésie



Philippines

120ème étape : vendredi 18 juin 2004 / Davao RPMD – Manille RPLL

Quoi de mieux à faire un vendredi soir si ce n'est voler de Davao à Manille. Quel accro je fais ; soupir. Donc, à 17h30', heure de Salt Lake City (8h30' à Davao), je me préparais et décollai, cap 328, altitude 12 500 pieds. Je rencontrai un vent porteur à ce niveau, conséquemment, ce parcours me prit un peu moins de 4 heures.

J'ai survolé un grand nombre d'îles de toutes formes et tailles, aussi, pas d'observation intéressante ; alors peu de clichés cette fois.

Le temps à Davao n'était pas excellent, vent fort et orage ; mais quelques miles nautiques au nord de la ville, les choses s'arrangèrent.

Tout compte fait, ce vol ne fut pas des plus passionnants, le pilote automatique fut de service pendant que je lisais. Finalement, je suis dans mon avion avec un livre, dont je délaisse la lecture de temps en temps, pour jeter un coup d'œil aux instruments, et à l'extérieur de la cabine.

Après m'être posé, je parquai l'appareil et décidai d'en rester là ; quand bien même la tentation d'une étape supplémentaire m'habitait, la paresse prit le dessus. A demain, donc.



Dernières vérifications sur l'aéroport de Davao



Paré au décollage piste 23



Un dernier regard sur Davao



Paysage rural philippin



Une autre approche dans le brouillard



Fini pour aujourd'hui



Philippines

121ème étape : samedi 19 juin 2004 / Manille RPLL – Taipei RCTP via Makung RCQC

A 22h20', heure des Philippines, j'apprêtais mon Cessna, créai un plan de vol et décollai au cap 353. Je pensai me rendre directement à Taipei dans un premier temps, mais constatant la présence de massifs montagneux majeurs sur cette route ; je décidai un détour par Makung (RCQC), localité située sur une petite île du **détroit de Taiwan**. De là, je virai à droite, direction Taipei ; quelques miles nautiques supplémentaires, et l'assurance d'éviter le survol nocturne de montagnes.

Ce fut, donc, un vol de nuit avec peu de clichés ; si ce n'est lors du décollage et de l'atterrissage. Suite à celui-ci, je refis le plein et me préparais pour la prochaine étape.



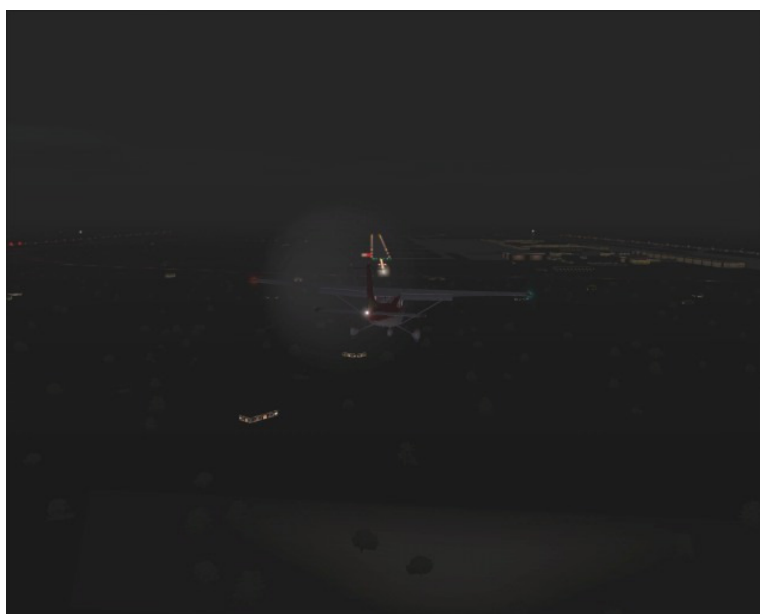
Préparation du vol



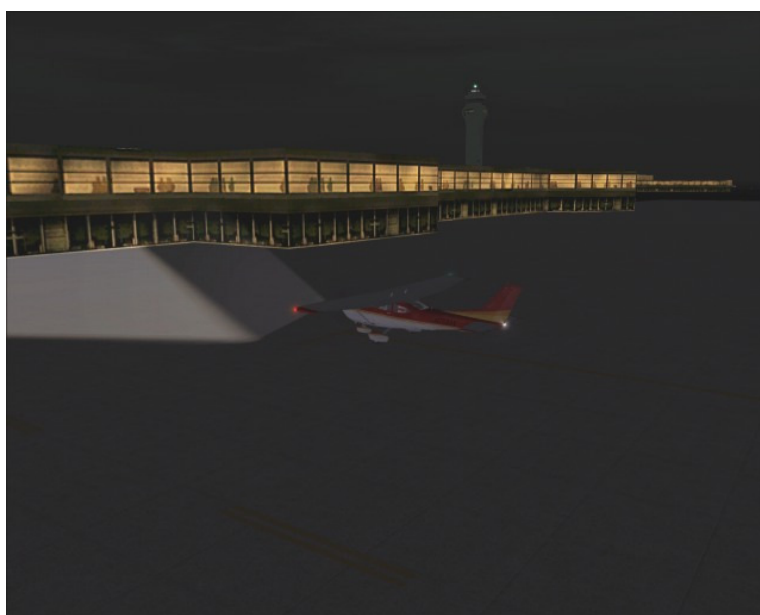
Prêt au départ



Au revoir Manille



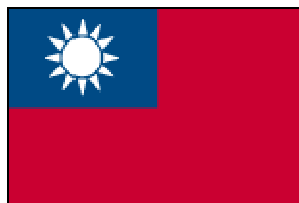
Au plus fort des vents de travers



Le camion citerne est-il supposé venir jusqu'à moi ?



Philippines



Taiwan

122ème étape : samedi 19 juin 2004 / Taipei RCTP – Shanghai ZSPD

Sans perdre une minute, je repartis de Taipei aux premières lueurs du jour. Je grimpai à 7500 pieds et réglai le conservateur de cap sur Shanghai, **Chine** (009). Un vol plutôt court au-dessus de l'est de la mer de Chine, et de la côte Est chinoise (*les principaux cours d'eau se déversant dans cette mer sont le **Mékong** et le **Xi jiang** « **fleuves de l'Ouest** »*).

Une météo toujours clémente m'accompagna, quelques nuages au long du chemin. Une petite brume au départ, sans gravité, la visibilité restait bonne. Un vent porteur fit que ce trajet ne fut pas trop long. Suite à autorisation pour la piste 17, j'évoluais parallèlement à l'aéroport, virai à droite, et m'alignais pour l'atterrissage. Quelques minutes plus tard, mon avion était garé ; j'en avais terminé.



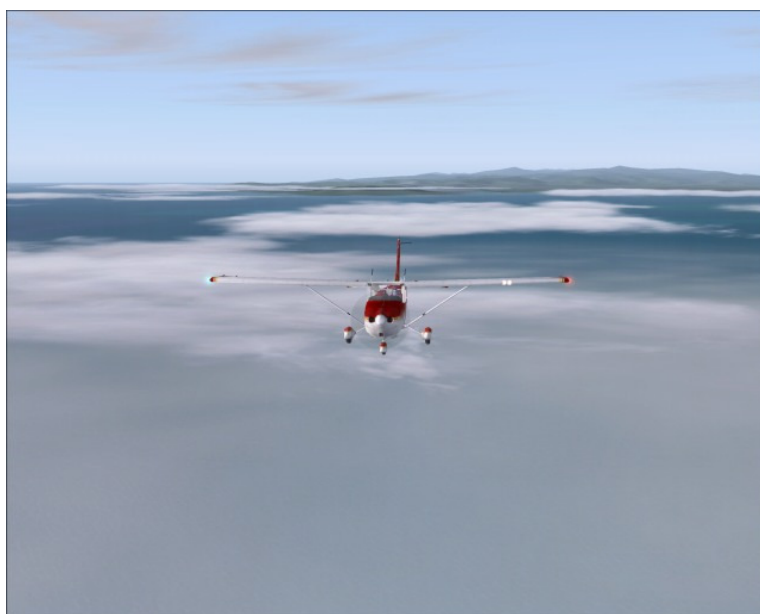
Sur le point de décoller



Départ de Taiwan 1



Départ de Taiwan 2



Départ de Taiwan 3



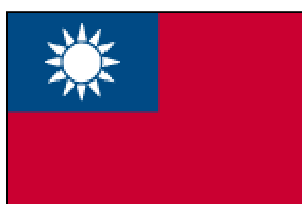
Mer de Chine



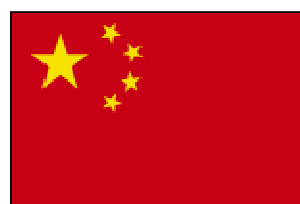
Approche finale sur Shanghai



Terminé pour ce jour



Taiwan



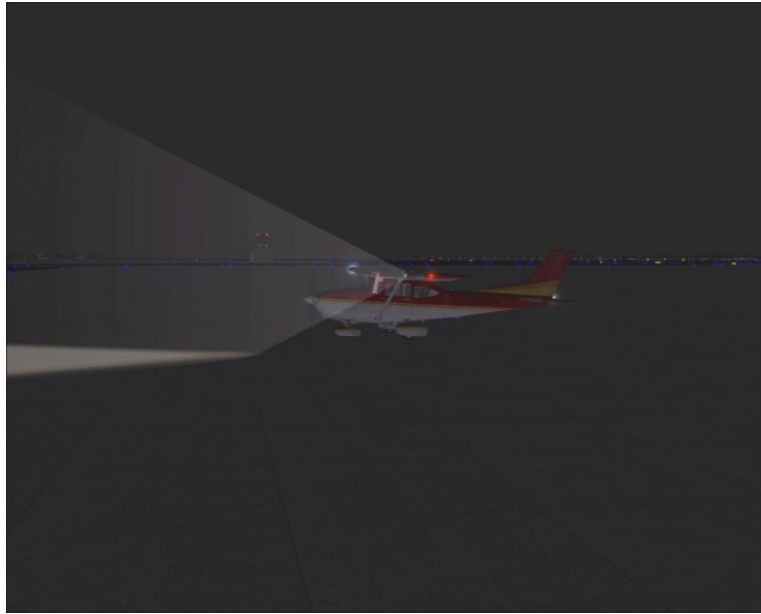
République Populaire de Chine

123ème étape : dimanche 20 juin 2004 / Shanghai ZSPD – Fukuoka RJFF

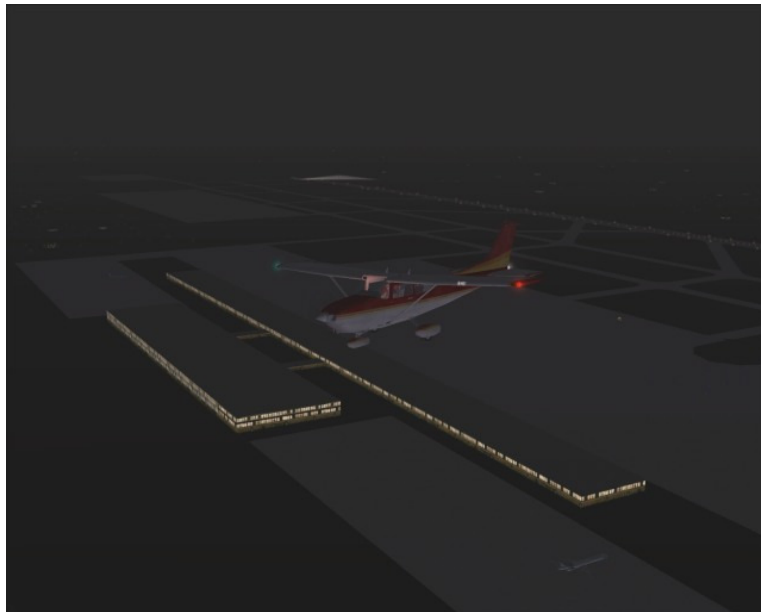
A 23h, heure locale, dimanche soir (et ce même jour au matin, à Salt Lake City), je préparais mon avion, et m'envolai vers Fukuoka, **Japon**.

L'ensemble de ce vol nocturne se déroulait au-dessus de la mer de Chine, plus précisément l'Est de celle-ci. De ce fait, ayant peu de photographies, je vais économiser de l'espace sur mon serveur.

Le vent se renforça et la pluie se mit à tomber en approche de Fukuoka. J'ai eu du mal à me maintenir aligné dans l'axe de la piste ; l'atterrissage se passa sans encombre, rien de cassé. Tandis que je roulais en direction du parking, je réfléchissais à mon prochain vol.



Dernières vérifications



Au revoir Shanghai



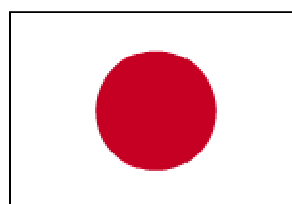
Approche finale



Une courte pause avant de poursuivre



République Populaire de Chine



Japon

124ème étape : dimanche 20 juin 2004 / Fukuoka RJFF – Tokyo RJAA

Voulant voir à quoi ressemblait le Sud du Japon, j'ai attendu le lever du soleil pour repartir. De plus, j'allais survoler le **mont Fuji**, un des plus célèbres volcans du globe ; je tenais à ce moment photographique (3376 m d'altitude, une quinzaine d'éruptions depuis l'an 781 sont répertoriées, les plus meurtrières se sont déroulées en 800, 864 et 1707. Depuis, calme plat ; coordonnées : N 35 21 46 E 138 43 53).

Je n'eus pas à attendre trop longtemps, puisque à 4h15', heure locale, l'horizon s'éclaircit et je m'envolai vers Tokyo. La pluie avait cessé, mais un vent fort rendit le décollage intéressant (et même riche en adrénaline). Conservateur de cap au 80, je commençais une lente ascension vers le niveau que je m'étais désigné, 13 500 pieds. En raison de courants aériens contrariaants, ce vol me prit beaucoup de temps.

Heureusement, le temps s'arrangea au moment où j'atteignis le mont Fuji, me permettant de réaliser de splendides clichés.

Il pleuvait sur la capitale japonaise, mais le vent s'était calmé. Le nouvel aéroport international de Tokyo (*Narita*), est immense, et le roulage dura une éternité ; je garai mon avion à la porte d'embarquement 47.



Préparatifs de l'étape



En route



Départ de Fukuoka 1



Départ de Fukuoka 2



Au nord de l'île de Shikoku



Mont Fuji 1



Mont Fuji 2



Tokyo



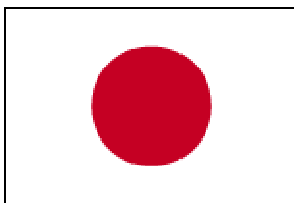
Approche finale 1



Approche finale 2



Stationnement à la porte d'embarquement 47



Japon

125ème étape : lundi 21 juin 2004 / Tokyo RJAA – Vladivostok UHWW

Aujourd'hui, je m'en suis retourné en Russie. Occupé à différentes choses l'après midi et en soirée, je n'ai pas démarré à l'heure habituelle ; conséquemment, ce vol m'emmena très tard dans la nuit de Salt Lake City. Cependant, il faisait encore jour lorsque j'arrivai à destination.

Après avoir passé l'**île de Honshu**, je survolais la **mer du Japon**. Je dois avouer que je ne me rendais pas compte de l'étendue de celle-ci ; je pensais le territoire russe plus proche. C'est là, somme toute, l'intérêt de ce voyage ; prendre conscience de la réalité géographique de cette planète, en voir les principaux aspects, et apprécier les distances.

J'ai volé à 11 500 pieds, au cap 328 ; des vents défavorables me firent consommer pas mal de carburant, néanmoins sans risque, puisqu'il m'en restait largement, une fois à Vladivostok. A proximité du continent, la météo se détériora sous la forme d'importantes turbulences. L'approche sur Vladivostok se déroula bien, en dépit de forts vents qui me déportaient par moments de l'axe de la piste. J'atterris sur la 25R, et garai l'avion à la porte d'embarquement, dans l'attente du prochain vol.



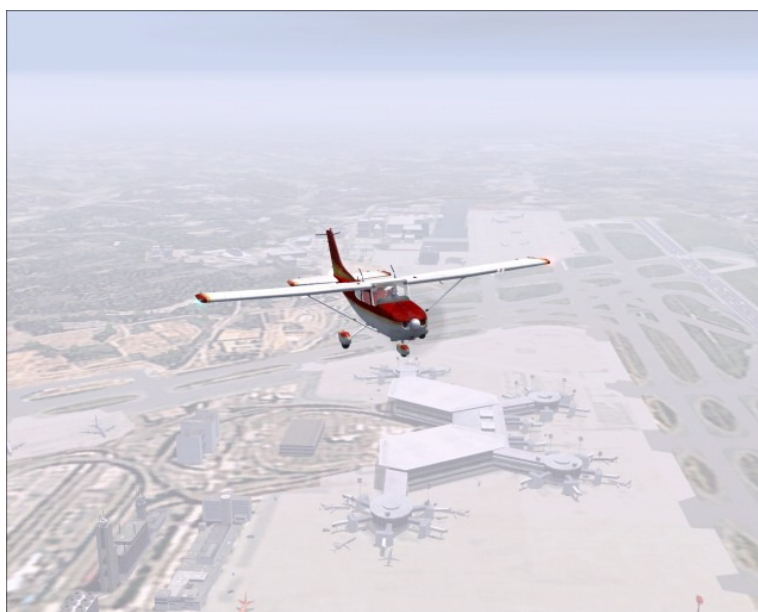
Préparation du vol



Embouteillage au décollage



Un dernier regard sur Tokyo 1



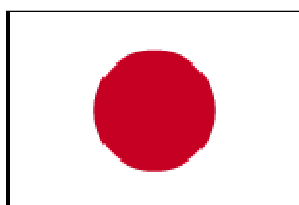
Un dernier regard sur Tokyo 2



Approche finale sur l'aéroport de Vladivostok



Point final pour aujourd'hui



Japon



Russie

126ème étape : mardi 22 juin 2004 / Vladivostok UHWW – Yuzhno-Sakhakinsk UHSS

Je pensais, de Vladivostok, retourner au Japon, précisément à **Sapporo** (*Jeux Olympiques d'hiver de 1972*) ; mais après un nouveau regard sur la carte, je considérai que cela n'était pas nécessaire. En lieu et place, je me rendis directement à Yuzhno-Sakhakinsk, dans le cadre d'un trajet assez court.

J'avais opté pour un parcours VFR et demandai l'autorisation en ce sens, manque de chance, aéroport IFR. Bien reçu, j'établis un plan de vol du même nom, et peu de temps ensuite, j'étais en route. Cela faisait longtemps que je n'avais pas volé ainsi ; j'évite, autant que faire se peut, de façon à rester libre de modifier mon cap, lorsque je viens à repérer une chose intéressante à observer de plus près. Et surtout, sans que les gars du contrôle au sol se mettent à me crier dessus.

Un aspect positif de l'IFR, c'est que vous n'avez aucun souci d'alignement lors de l'atterrissage (*regard préalable sur carte ou en visuel*). Cela peut prendre un peu plus de temps, mais tout ce que vous avez à faire, consiste à suivre les instructions du contrôle au sol (virez à gauche ou à droite, descendez ou montez à tel niveau etc, etc) ; très pratique dans certains cas.

Suite à quelques manœuvres, j'étais au sol pour un repos bien mérité.



Dernières vérifications à Vladivostok



Envol



Au revoir Vladivostok



Zone rurale russe



Approche finale



Allons nous reposer



Russie

127ème étape : vendredi 25 juin 2004 / Yuzhno-Sakhakinsk UHSS – Petropavlovsk-Kamchatka UHPP

Fort tôt ce samedi, 9h, heure locale (nous sommes toujours vendredi à Salt Lake City), j'étais prêt. Suite à la création du plan de vol, je m'élançai et réglai mon conservateur de cap sur Petropavlovsk-Kamchatka (070). L'altitude suggérée s'élevait à 7500 pieds, je m'y maintins durant tout le trajet.

Une fois de plus, l'essentiel du parcours se déroulait au-dessus des eaux (la **mer d'Okhotsk**) ; aussi, aucune activité photographique particulière, et le pilote automatique fut à l'ouvrage (excepté, comme d'habitude, lors du décollage et atterrissage).

Je savais la Russie étendue, mais je me rends compte, à présent, qu'elle est immense, et me demande quel autre qualificatif lui attribuer, peut-être infinie ? De toutes façons, c'est un grand pays ; il me faudrait du temps, et certains moyens financiers, pour le visiter éventuellement. Je me contentai, cette fois, du statut de touriste virtuel.



Préparation du vol



Paré au décollage



Cap au 070



Mer d'Okhotsk



Approche finale 1



Approche finale 2



Fini pour aujourd'hui



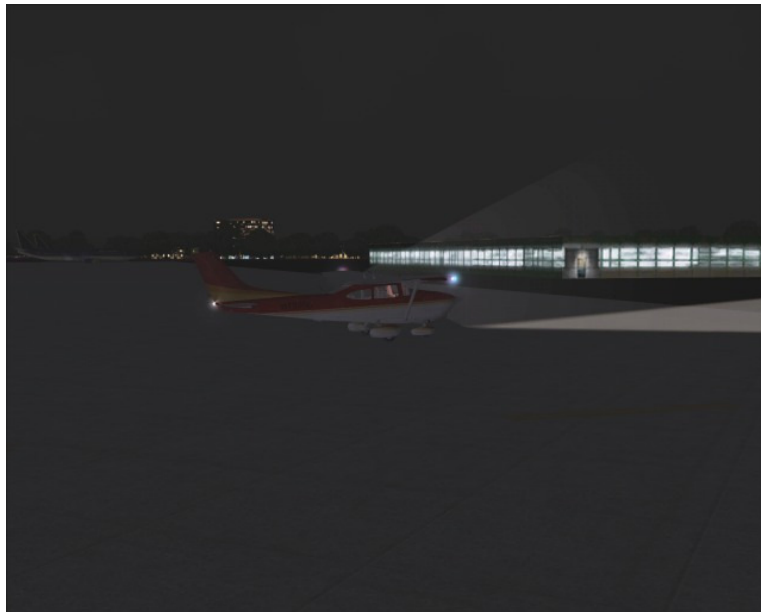
Russie

128ème étape : samedi 26 juin 2004 / Petropavlovsk-Kamchatka UHPP – Magadan UHMM

A 1h précise, heure locale, j'étais prêt à repartir ; sans perdre de temps je créai le plan de vol et m'envolai vers Magadan. Je m'élevai rapidement à 8500 pieds, et ajustai le conservateur de cap au 336.

Cette route m'emmena au-dessus de la partie de la **péninsule de Kamchatka**, bordée par la mer d'Okhotsk ; l'essentiel du trajet se déroula dans l'obscurité, aussi, aucune observation possible, si ce n'est de splendides aurores boréales.

Les nuits sont courtes à cette latitude en cette fin de mois de juin, conséquemment, le soleil se leva avant 4h du matin. Me rapprochant de ma destination, le temps vint à se dégrader, nuages bas, pluie légère ainsi qu'un peu de vent... Le contrôle au sol m'indiqua la piste 28, je m'alignai en ce sens et commençait ma descente ; peu de temps après, mon avion était parqué sur l'aéroport, et je m'attelai à l'établissement d'un nouveau plan de vol.



Vérifications avant le départ sur l'aéroport de Petropavlovsk



Prêt !



Dernier regard nocturne sur Petropavlovsk



Lumières nordiques sur la Sibérie



Approche pluvieuse sur Magadan



Atterrissage



C'est fait



Russie

129ème étape : samedi 26 juin 2004 / Magadan UHMM – Anadyr UHMA

Et voici l'étape tant redoutée ; lorsque je me posais la question de savoir si j'allais utiliser le Cessna 182, j'ai effectué ce trajet à plusieurs reprises afin de m'assurer de sa faisabilité. C'était en cours de planification le parcours le plus long, mais après validation, j'en ai rajouté quelques uns aussi longs, ou presque. Néanmoins, cela restait une gageure en cas où le Dieu des vents ne serait pas de mon côté. Une fois encore, je fis s'allumer le témoin lumineux m'avertissant d'un niveau critique en terme de carburant, mais avec talent.

Quand bien même un peu courte, je réalisai une approche convenable, me présentai, exécutai un tour complet de l'aérodrome pour atterrir sur la piste 19. Suite à un bref roulage, je laissai l'avion à la porte d'embarquement. Demain sera un grand jour, puisque je rentre à la maison...



Préparatifs pluvieux à Magadan



Au revoir Magadan 1



Au revoir Magadan 2



Cap sur le cœur du soleil (*Pink Floyd 1967*)



Extrême Est de la Russie



La ville d'Anadyr



Voler avec des restes



Ouf !



Russie

130ème étape : dimanche 27 juin 2004 / Anadyr UHMA – Wales Alaska IWK

C'est tout simplement excitant... Après tout ce temps, je reviens chez moi ; évidemment ce n'est pas encore Salt Lake City, mais quand même, les **Etats-Unis**. C'est bien de voyager, et pareillement agréable de rentrer à la maison.

J'avais décidé d'attendre le lever du soleil, afin de passer le **détroit de Béring** en journée ; finalement, l'astre du jour apparut à 7h, heure de Salt Lake City (1h du matin à Anadyr). Ce n'était pas un soleil de midi, mais presque. Je m'apprêtais rapidement et décollai, cap au 70, ligne droite jusqu'à Wales.

J'ai légèrement modifié ma route de façon à passer au-dessus du détroit (en fait, je voulais prendre un bon cliché des **mers de Béring** et **Chukchi**, avec le détroit au milieu). La photographie n'est pas exceptionnelle, mais l'environnement me sembla quelque peu exotique, et donc digne d'intérêt (*la mer de Béring est au sud du détroit, et la mer de Chukchi au nord*).

En dehors de cela, ce fut intéressant de franchir la dernière frontière (ne pas confondre avec celle de l'Utah). J'envisage de visiter l'**Alaska** prochainement, je pense même cette année (et non avec FS 2004, mais plutôt **Delta Airlines**). Je ne patienterai pas plus longtemps.

Suite à ce franchissement, je me posai sur le terrain de Wales, et entrepris, dans la foulée, la création du plan de vol suivant.



Ultimes vérifications sur l'aérodrome d'Anadyr



Prêt pour l'envol



Une dernière vue d'Anadyr



Deux mers et un détroit



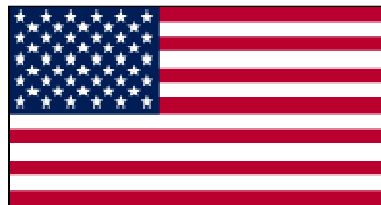
Approche finale sur Wales



Une courte pause



Russie



USA

131ème étape : dimanche 27 juin 2004 / Wales Alaska IWK – Anchorage Alaska PANC

Quelques instants à Wales, et je m'envolai vers Anchorage. J'ai eu de la chance avec la météo locale car selon mes informations, cette zone est susceptible de présenter des conditions climatiques déplorables, forts vents et mauvais temps. Bien que l'été soit plus clément, je n'en espérais pas tant. Suite au décollage, je montai à 9500 pieds et réglai le conservateur de cap au 98, route directe pour ma destination. La première partie du vol se déroula au-dessus de terrains plats, alors que la seconde m'amena à la verticale de la **chaîne montagneuse d'Alaska**. Je passais à proximité du **Parc National de Denali** (un léger détour s'avéra nécessaire), pris un cliché du **mont McKinley**, point culminant de l'**Amérique du Nord** (*Le Parc National de Denali s'étend sur 24 585 km², soit l'équivalent d'environ quatre départements français ; le mot Denali signifie « le haut » en langue athapascane. Le mont McKinley s'élève à 6194 m et fut rebaptisé du nom du 25^{ème} président des Etats-Unis, William Mc Kinley 1843-1901, mais il reste, localement, le mont Denali ; coordonnées : N 63 04 20 O 151 00 25*).

L'aéroport international d'Anchorage était bondé (vraisemblablement en raison de la saison touristique), (*une fois encore, Peter Askovich confond le virtuel et le réel, car été comme hiver, le trafic, réglable virtuellement de 0 à 100%, est important sous Flight Simulator sur cette plateforme aéroportuaire*)

Cependant, aucun problème pour l'approche et l'atterrissage ; je laissai l'avion au parking jusqu'à demain après-midi.



Sur le départ



Au revoir Wales



La rivière Yukon



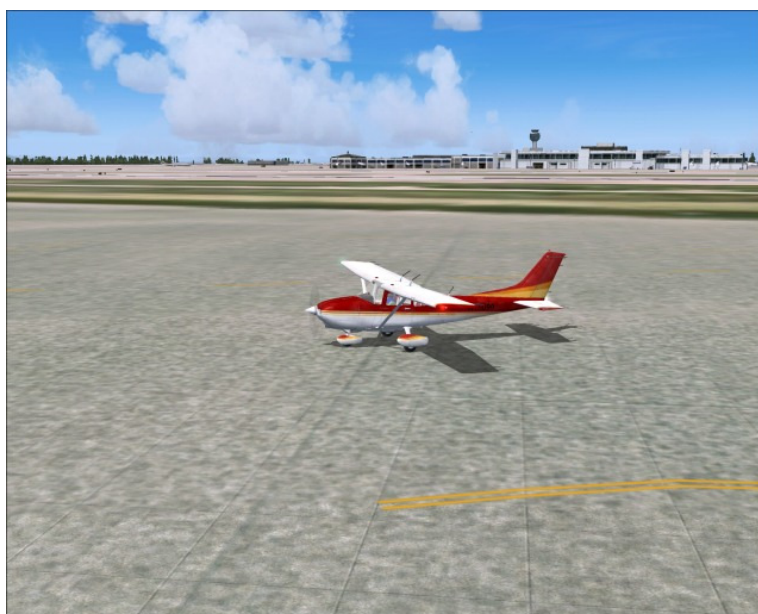
Montagnes d'Alaska



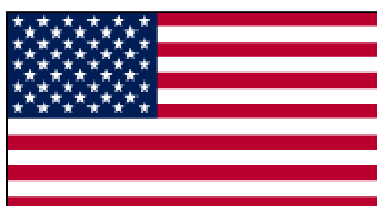
Le mont Mc Kinley



Approche finale sur Anchorage



Cela suffira pour aujourd'hui



USA

132ème étape : lundi 28 juin 2004 / Anchorage Alaska PANC – Juneau Alaska PAJN

J'ai continué, aujourd'hui, à suivre la côte d'Alaska jusqu'à la capitale, Juneau. Etant donné la présence de montagnes, je grimpai assez haut (13 500 pieds), de façon à ne prendre aucun risque. Le cap 82 me guida directement à destination, sans aucun détour pour cette fois (*Juneau est la seule capitale d'état à ne pas être raccordée à quelque réseau routier que ce soit ; on ne peut y accéder que par air ou mer*).

Je quittai Anchorage sous des nuages menaçants, mais les choses s'arrangèrent au-dessus du relief, la situation perdura ainsi jusqu'à Juneau, me permettant une approche tranquille, et un atterrissage en douceur.

Autorisé pour la piste 26, il me fallu survoler la ville et passer par le nord-est ; après m'être posé, je garai mon avion au parking dans l'attente de la prochaine étape, j'espère mercredi.



Préparation du vol



Prêt pour le décollage



Direction les nuages au départ d'Anchorage



Amélioration météo au-dessus des montagnes 1



Amélioration météo au-dessus des montagnes 2



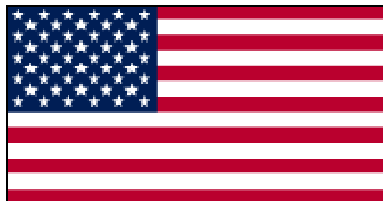
Vent arrière sur Juneau



Approche finale



Terminé pour ce jour



USA

133ème étape : mardi 29 juin 2004 / Juneau Alaska PAJN - Port Hardy Colombie Britannique CYZT
Ma randonnée VTT en montagne étant annulée, j'étais en mesure d'enchaîner en ce mardi sur l'étape suivante, direction l'**île de Vancouver**. Lorsque je préparais tout cela, j'avais choisi l'escale de Port Hardy, car c'est le seul endroit de cette île où je ne suis jamais allé ; aussi, une visite, même virtuelle, s'imposait.

Le vol me mena le long des côtes de l'**Alaska** et du **Canada**, au fil du cap 121, et à 7500 pieds d'altitude. Ce n'était pas évident vu du ciel, mais je crois savoir que cette région est réputée, dans le monde entier, pour ses croisières (mais certainement pas à l'intention des gens pour lesquels cette idée, sous-entend le bikini et un verre pris sous le parasol).

Me rapprochant de ma destination, le vent se leva et se mit à chahuter mon Cessna, de ce fait, je recherchai un niveau plus calme ; ce dernier se situait à 8500 pieds, je m'y maintenais un moment. Aucune tour et contrôle au sol à Port Hardy ; donc, j'annonçai mon intention d'atterrir piste 11, et me posai. Pas d'activité aérienne à ce moment précis ; demain je vais à **Seattle**.



Dernières vérifications avant le départ



Paré pour l'envol



Au revoir Juneau



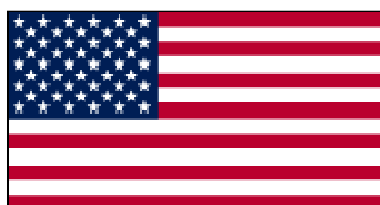
L'île de Vancouver s'approche



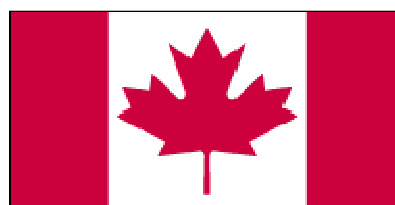
Approche finale sur Port Hardy



Au sol



USA



Canada

134ème étape : mercredi 30 juin 2004 / Port Hardy Colombie Britannique CYZT – Seattle Etat de Washington KSEA

Cette fois c'est sûr, je me sens proche de chez moi. Seattle est pratiquement à un jour de voiture (une très longue journée), de Salt Lake City. Je décollai à 4h environ, et suivi le cap 111 jusqu'à destination. Une fois de plus la météo me fut favorable ; c'était important pour la photographie. A quoi ressembleraient ces pages, si je n'avais qu'à montrer des clichés de mon avion dans le brouillard et le grésil.

« Si, si, je le jure, c'est une photo de moi au-dessus de **Port Alberni** ! »

Ma route me fit parcourir l'ensemble de l'île, de Port Hardy jusqu'à **Victoria**. Après cela, je franchis le **détroit de Juan de Fuca**, suvolait le massif des **Olympic Mountains**, puis la ville de Seattle, avant d'atterrir sur l'aéroport international. *(Le détroit de Juan de Fuca sépare l'île de Vancouver de l'état de Washington, frontière maritime entre le Canada et les Etats-Unis, dont le tracé est contesté par ces deux pays. Ce chenal relie l'océan Pacifique au détroit de Géorgie, vers le nord, et au Puget Sound, au sud. Les **Olympic Mountains** constituent une chaîne montagneuse à l'ouest de l'état de Washington, le versant occidental est l'un des endroits les plus arrosés des Etats-Unis).*

Je laissai mon avion à la porte d'embarquement, dans l'attente de temps disponible pour continuer sur **Missoula**.



L'aérodrome de Port Hardy 1



L'aérodrome de Port Hardy 2



Envol de Port Hardy



J'ai quand même pu voir le massif Hurricane



Alignement sur l'axe de la piste avec le mont Renier au loin



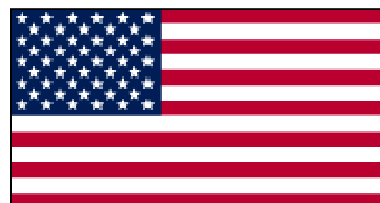
Approche finale



Parking de l'aéroport international de Seattle-Tacoma



Canada



USA

135ème étape : jeudi 1er juillet 2004 / Seattle Etat de Washington KSEA – Missoula Montana KMSO

Aujourd'hui, je vais survoler des lieux familiers ; j'ai vécu à **Hamilton** au sud de Missoula (je passerai vraisemblablement au-dessus d'Hamilton samedi ; coordonnées : N 46 14 48 O 114 09 37). J'ai effectué de nombreuses randonnées dans les **Bitterroot (montagnes Rocheuses, Granite Peak 3901 m)**, et **Northern Cascades (chaîne des Cascades)** ; ces deux massifs sont tout simplement un autre monde.

Missoula est l'une de mes villes favorites, j'y ai eu tant de bons moments ; si vous passez dans les parages un jour, faites le détour. Non loin de cette localité se trouve le **Parc National du Glacier** ; je vais vous dire une bonne chose, quelque soit la distance qui vous en sépare, vous vous devez, au moins une fois dans votre vie, de visiter cet endroit. Vous ne le regretterez pas. Dans un même ordre d'idée et tout à fait impartialement, rendez vous au **Parc National Jasper** au Canada, à une centaine de miles nautiques au nord du Parc National du Glacier. Personnellement, je ne me laisserai jamais d'y séjourner.

Suite à l'autorisation d'atterrir sur la piste 29, je m'alignai dans l'axe pour l'approche ; peu de temps après, je garai mon avion à la porte d'embarquement. Tel que je m'en souviens, l'aérodrome de Missoula ne ressemble en rien dans la réalité à sa représentation dans FS 2004 ; mais qu'importe, c'était vraiment sympathique d'y revenir, même virtuellement.

Donc, contre toute attente, samedi, j'effectue ma dernière étape, direction la maison.

*(Quelques indications géographiques pour ce trajet qui s'avère être parmi les plus beaux, en terme de paysages ; Bitterroot Mountains N 45 48 27 O 113 56 20, Granite Peak N 46 44 37 O 114 42 37, Northern Cascades N 48 25 55 O 120 50 23. Non mentionné par Peter Askovich, le **mont Rainier** N 48 43 20 O 121 45 00, altitude : 4392 m).*



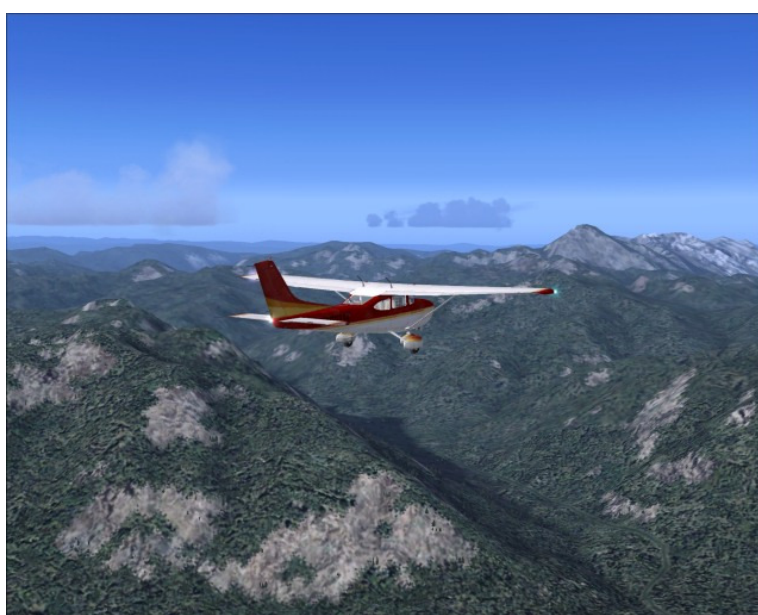
Sur le départ



Au revoir Seattle



Le mont Rainier



Northern Cascades (*chaîne des Cascades*)



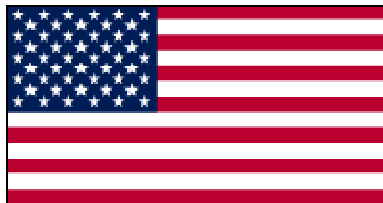
Bitterroot Range (*montagnes Rocheuses*)



Approche finale sur Missoula



A la porte d'embarquement



USA

136ème étape : samedi 3 juillet 2004 / Missoula Montana KMSO – Salt Lake City Utah KSLC

Et bien nous y voilà, l'étape finale de ce très, très long tour du monde virtuel. J'ai commencé le 2 novembre de l'année dernière, et sept mois et un jour plus tard, c'est pratiquement fait. Tel était mon désir, afin d'acquérir de meilleures connaissances de la géographie, et des distances sur cette planète que nous appelons Terre. J'ai, durant ce périple, visité de nombreux endroits ; certains recevront réellement ma visite un jour, d'autres non. Il est des pays où je ne me rendrai pas, tant que les pouvoirs oppressifs en place n'auront pas changé.

Cette circumnavigation m'a pris le plus clair de mes loisirs, et j'avoue que quelques fois, j'ai regretté de m'y être engagé. Mais une fois en route, je me devais d'aller jusqu'au bout. J'ai horreur de ne pas terminer ce que j'entreprends ; et maintenant, je suis satisfait. Je ne pense pas, cependant, réitérer une telle entreprise. Ce carnet de vol restera pour un temps sur mon site Internet, comme guide, ou encouragement à l'intention de ceux qui seraient assez fous, pour entamer un voyage similaire. Un conseil, néanmoins... Ne vous y lancez pas, à moins d'avoir du temps devant vous !

Le trajet de ce jour fut chargé d'émotions, car j'ai survolé la région où je réside, la vallée longeant les montagnes Rocheuses ; que de souvenirs intenses, pour moi, s'agissant de celle-ci. Je connais tellement bien cette zone que j'ai volé pleinement à vue, sans l'aide du GPS (sauf pour l'atterrissage ILS). Cela confirme, également, la bonne qualité des décors virtuels de FS. Depuis Missoula, je me suis dirigé tout d'abord vers la vallée, puis au-dessus du col de **Chief Joseph** (célèbre chef indien de la tribu des **Nez Percés** ; coordonnées : N 45 41 00 O 113 56 00), jusqu'au champ de bataille de **Big Hole** (Guerres Indiennes ; coordonnées : N 45 38 26 O 113 38 41). J'ai ensuite survolé **Wisdom** (coordonnées : N 45 37 05 O 113 27 03), pour m'orienter après au sud-est, vers la route I15 ; de là, plein sud en direction de Salt Lake City. J'ai pris quelques photographies le long du chemin, mais me suis contenté essentiellement du plaisir des yeux. Par ailleurs, il était de bon aloi d'arriver en ce 4 juillet, jour de fête nationale et de feux d'artifices.

Je me suis posé sur l'aéroport international de Salt Lake City, et garé mon avion au parking de l'aviation générale. Il va couler beaucoup d'eau sous les ponts avant que je ne me replonge dans Flight Simulator. Je me suis bien amusé, mais d'autres centres d'intérêt m'attendent.

Passons à autre chose.

(Quelques indications supplémentaires en relation avec les clichés de cette ultime étape : **Blodgett Canyon**, coordonnées : N 46 16 26 O 114 18 00 ; **Iac Como**, coordonnées : N 46 02 56 O 114 16 36 ; **Trapper Peak**, 3096 m, coordonnées : N 45 53 22 O 114 17 52 ; **Lost Horse**, coordonnées : N 46 07 23 O 114 14 53 ; **île Antelope**, coordonnées : N 40 57 17 O 112 12 43.



Préparatifs sur l'aérodrome de Missoula



Paré pour le décollage



Un dernier regard sur Missoula



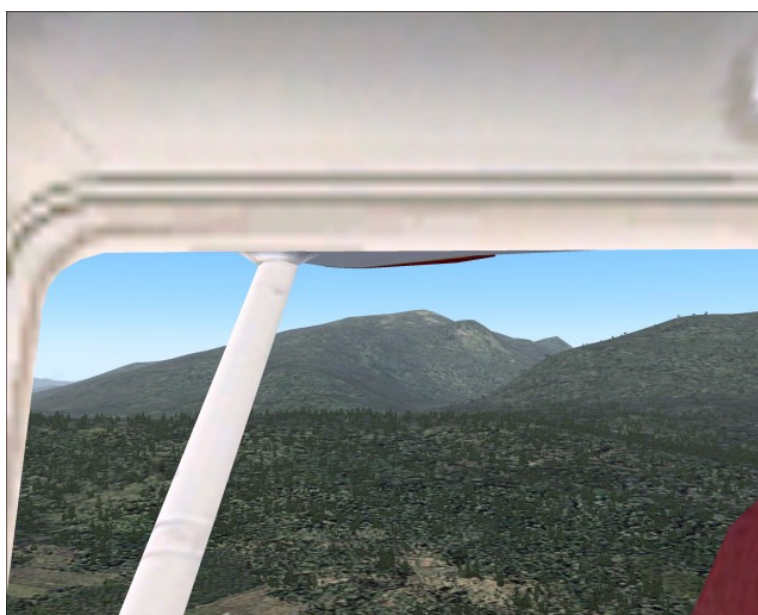
Route fédérale 93 dans la vallée des Rocheuses



Une belle vue du Canyon Blodget



Lac Como



Le mont Trapper, escaladé maintes et maintes fois



Au sortir de la vallée des Rocheuses



La zone skiable de Lost Horse à la frontière entre le Montana et l'Idaho



Au-dessus du col de Chief Joseph, à l'entrée de la vallée de Big Hole



Le Grand Lac Salé



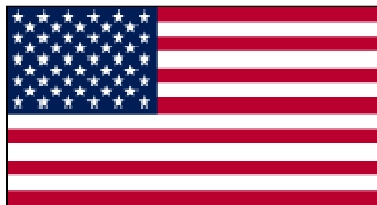
Ile d'Antelope



Approche finale



Enfin de retour à la maison



USA

Traduction française, *commentaires et compléments encyclopédiques* - **copyright Michel Lagneau 2009**

Avec l'aimable autorisation de l'auteur - **copyright Peter Askovich 2005**
<http://askovich.com/aroundtheworld/>

CONCLUSION

Ajouté à l'aspect instructif, Peter Askovich livre avec ce carnet de vol, un témoignage sur la simulation de vol du début des années 2000, que dis-je, du XXI^{ème} siècle naissant. Il met en évidence des incohérences dans certaines fonctions du logiciel (instructions IFR, consommation estimée de carburant).

N'oublions pas que nous sommes fin 2003, lorsqu'il entreprend son Tour du Monde commenté sous Flight Simulator 2004, nouvelle version récemment sortie, qu'il utilise, d'ailleurs, avec peu de compléments. Quelques décors supplémentaires de ci de là (Add On), mais on constate qu'il privilégie le simulateur tel que proposé à l'achat ; ce qui rend son parcours accessible au plus grand nombre.

Quelle judicieuse invitation, aussi, à la météorologie en temps réel, nous laissant sous-entendre qu'un trajet donné peut être différent en chaque saison, et source de découvertes renouvelées.

Lors de la 86^{ème} étape, une démonstration de vol en réseau nous est offerte par Peter Askovich et son ami Moritz. On remarque le soin pris, pour plus de crédibilité, d'éliminer sur les clichés toutes indications propres au simulateur (identification des appareils, etc, etc).

A d'autres moments, Peter Askovich évoque l'avenir, souhaitant une amélioration des décors, et même une restitution des éclipses solaires, vœu (soyons fous), que je partage pleinement.

Je me plais à penser que dans un futur proche, et surtout lointain, ce carnet de vol restera une référence, un point de repère technologique, au même titre que la vidéo historique sur Flight Simulator (FS History video 120 Mo) de **Josef Havlik**, proposé par **Jos Gruppung** sur son site, en bas de page, à l'adresse suivante : <http://fshistory.simflight.com/fsh/index.htm>

Un dernier mot en rapport avec Jules Verne, évoqué par Peter Askovich dans sa présentation ; cet auteur n'a pas énormément voyagé, et a écrit ses romans à l'aide de documentations encyclopédiques patiemment réunies, puis, étudiées de près. Notre pilote virtuel a procédé de même ; cartes géographiques, sites Internet, sans oublier une simple mappemonde (globe terrestre miniature), constituent les outils de son périple mondial, mené de chez lui, à Salt Lake City sous Flight Simulator. Etonnant non ?

J'ai ajouté de loin en loin des précisions géographiques et historiques ; ces indications restent, néanmoins, sujettes à caution. J'ai consulté différentes sources (Microsoft Encarta, Encyclopedia Universalis, Wikipédia), où les informations divergent, parfois, concernant l'altitude d'une montagne ou l'année effective d'une découverte géographique.

Mon travail, en ce sens, n'est qu'une ébauche d'**Encyclopédie sous Flight Simulator** ; l'idéal serait de confier ce document à un **Géographe** et un **Historien**, qui l'agrémenteraient de leurs connaissances respectives en apposant leurs signatures ; pour exemple, chaque ville étape, région et pays survolés possèdent une histoire propre, avec des moments heureux et parfois tragiques.

Cette idée ouvre la voie à d'autres possibilités d'ordres audio-visuelles, telle qu'une série vidéo, réalisée sur un simulateur pourvu de compléments géographiques de haut niveau ; des commentaires encyclopédiques pourraient apparaître, en interactivité, à la demande de l'utilisateur.

Dans cette attente, et état actuel des choses, sur la version de base de Flight Simulator 2004, ou X, on ne sort pas indemne de ce tour du monde, au sens positif du terme ; j'ai traduit tout en volant sur les traces de l'auteur (en Mooney Bravo et Beechcraft Baron 58). Plus que la découverte géographique, on acquiert une ouverture d'esprit sur notre planète, un sentiment proche de celui éprouvé avec « Home » de Yann Artus Bertrand, toutes proportions gardées s'agissant de la qualité de restitution des paysages, et des intentions écologistes de ce réalisateur. D'aucunes et d'aucuns trouveront cette comparaison exagérée, et même déplacée ; mais il y a, selon moi, convergence.

Je suis convaincu que si beaucoup a d'ores et déjà été fait, nous restons incapables d'imaginer l'avenir de logiciels tels que Flight Simulator, X-Plane, et d'autres moins connus à ce jour. Je songe à d'autres applications, en dehors de l'approche du pilotage. Les Sim's, bien qu'ils m'effraient à certains égards,

par leur côté Frankenstein, en sont un possible avant goût ; d'ailleurs, j'ai remarqué des réalisations vidéos où ils interviennent. Peter Askovich y fait indirectement référence dès 2003, tel que je le mentionne dans mon préambule de son Tour du Monde sous Flight Simulator (personnel au sol).

Une seule phrase, chère à mon adolescence, me semble appropriée :

« L'imagination au pouvoir »

Copyright Michel Lagneau 2009