



Brésil

30ème étape : Dimanche 30 novembre 2003 / Manaus SBEG (Etat de l'Amazonas) – Macapa SBMQ (Etat de l'Amapa) via Santarem SBSN (Etat du Paraiba)

Grâce à la journée marathon d'hier, j'ai passé la nuit à Manaus, grande ville (1,5 millions d'habitants), au cœur de la forêt tropicale brésilienne. Celle-ci est située au bord du **Rio Negro**, au nord de son confluent avec l'Amazone.

En route vers Macapa, suivant le cours de l'Amazone, je me rapprochai à basse altitude du fleuve et de la jungle l'environnant, aucunement surpris de constater un niveau de détail médiocre. J'ai, néanmoins, inclus ci-dessous quelques clichés. Vue de près, la forêt tropicale amazonienne ne ressemble en rien à la réalité.

Peut-être qu'en réitérant ce vol sous Flight Simulator 2014, réalité et décors de synthèse fusionneront (ceci sur mon écran 50 pouces 3D réalité virtuelle, ou quelque chose de ce genre). Je ne pense pas jouer les prophètes ; je ne sais pas quand le monde virtuel se fondera dans le réel, je veux dire sans aucune différence notable. Disons deux générations d'ici, j'espère bientôt pour des raisons personnelles, pour ne pas dire égoïstes.

Par contre, un fait à retenir, c'est que je réintérai l'hémisphère Nord, suite à plusieurs jours passés au sud de la ligne de l'Equateur. Le port de Macapa se trouve à 0 04 N et 51 04 E (pour ceux intéressés par ce type d'information).

Un temps légèrement nuageux pour mon arrivée, avec vent de travers, mais sans conséquence grave. *(Peter Askovich ne revient pas sur le détour par Santarem, contrairement à d'autres cas ; je confirme ici que cette première destination, atterrissage ou non, est nécessaire afin de survoler les fabuleux paysages environnant le fleuve Amazone).*



Départ de Manaus 1



Départ de Manaus 2



Basse altitude au-dessus du Fleuve Amazone 1



Basse altitude au-dessus du Fleuve Amazone 2



Basse altitude au-dessus du Fleuve Amazone 3



Basse altitude au-dessus du Fleuve Amazone 4



Basse altitude au-dessus du Fleuve Amazone 5



Haute altitude au-dessus de la jungle



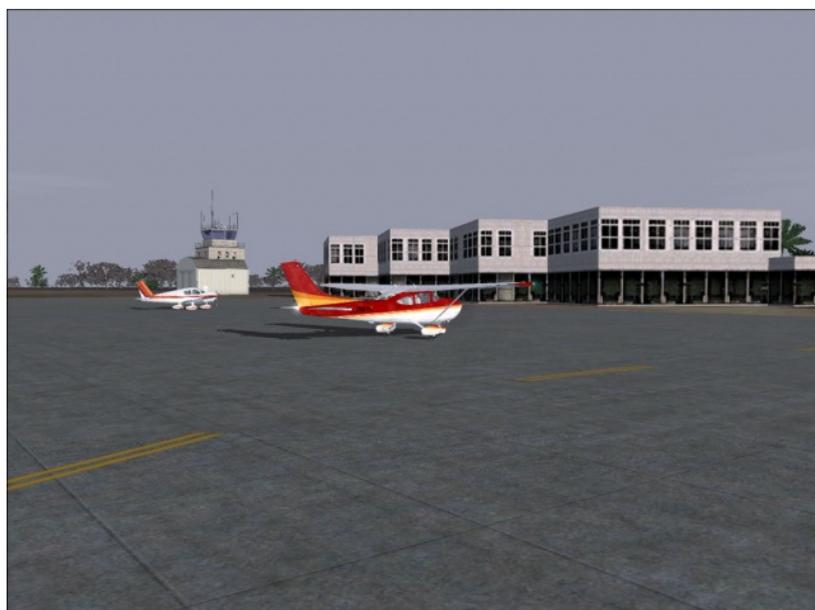
Le moment précis du franchissement de la ligne de l'Equateur



Approche sur Macapa 1



Approche sur Macapa 2



Stationnement sur le parking de l'aviation générale



Brésil

31ème étape : Dimanche 30 novembre 2003 / Macapa SBMQ (*Etat de l'Amapa*) – Paramaribo SMZO

Dans l'optique de profiter au maximum de ce long week-end, j'effectuai ce jour une étape supplémentaire entre Macapa et Paramaribo, capitale du **Suriname**. Ensuite, une pause s'avérera nécessaire, sans parler de mes activités professionnelles.

Ce vol m'amena au nord du Brésil, au-dessus de la **Guyane française** (je ne m'y suis pas posé), et une partie du Suriname. Le cap 342 et, une fois encore, 9500 pieds d'altitude constituèrent les paramètres de la route directe jusqu'à destination. J'avais rendez-vous avec le crépuscule en approchant la frontière de la Guyane Française (voir clichés ci-dessous). Nuit noire pour le reste du trajet.

Je crois devoir m'imposer le vol IFR pour certains tronçons de cet important périple ; sans doute les étapes nocturnes à venir seraient une bonne occasion. J'y réfléchirai.

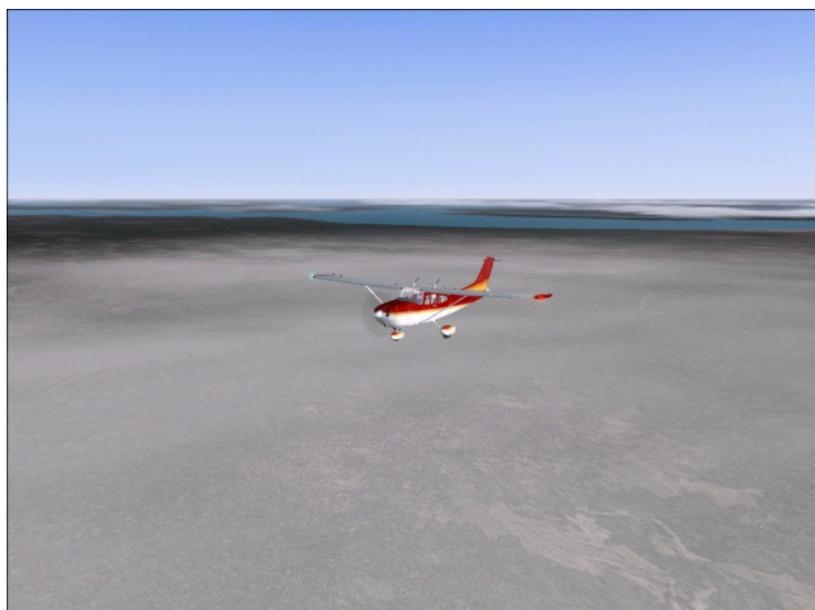
Aucune photographie d'approche et d'atterrissage, puisque le personnel au sol ne prit pas la peine d'allumer le balisage de la piste, il n'y avait donc rien de visible. Alors, comment ai-je atterri ?... Le GPS et l'altimètre me guidèrent, jusqu'au moment où j'entrevis la piste dans la pénombre ; et cette fois, à seulement 30 secondes de celle ci. Heureusement, je ne m'en tirai pas trop mal. Il faut que je réexamine mon plan de vol, afin de remplacer ces minuscules terrains par des aéroports plus conséquents. (*Quelques mots sur la Guyane Française, qui fut réellement connue de l'opinion publique en France à la fin du XIXème siècle avec l'affaire Dreyfus. La colonie pénitentiaire établie par Napoléon III en 1854, sera fermée en 1945, les peines de travaux forcés ayant été abolies en 1938. En 1968 l'Agence Spatiale Européenne installe le centre de lancement de Kourou, afin de mener à bien le programme Ariane*).



Dernières vérifications avant le départ



Décollage de Macapa



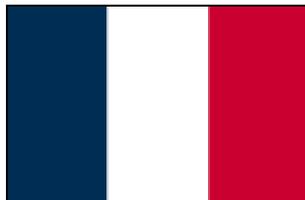
Un dernier regard sur le Fleuve Amazone



Crépuscule sur la jungle brésilienne



Brésil



Guyane française



Suriname

32ème étape : samedi 6 décembre 2003 / Paramaribo SMZO – Georgetown SYCJ

Ce fut, de fait, une longue coupure ; 5 jours sans avancer. Le week-end étant de retour, je suis prêt à reprendre l'air.

Mon premier vol IFR pour la liaison Paramaribo, Georgetown. Un temps agréable, puisque clair, m'encouragea à me lancer dans cette pratique. La raison pour laquelle j'avais laissé cela de côté remonte à mes premiers essais (durant mon entraînement en préalable à ce projet), où j'avais des désaccords avec le contrôle au sol. Ils voulaient me faire monter à une altitude inatteignable, sans moyen, dans le menu des réponses, de signaler l'impossibilité d'obtempérer. Mais aujourd'hui, tout se passa bien ; mon interlocuteur se montra raisonnable.

L'aéroport choisi pour cette destination, en cours d'établissement de mon plan de vol, se révéla être l'un des plus petits au monde. Je devais, en premier lieu, atterrir sur la plate forme internationale (*Zandery – J.A. Pengel Intl SMPJ*), mais j'optai, en définitive, pour un terrain microscopique (voir clichés ci-dessous). Je m'inquiétais énormément au sujet du décollage, et si je n'allais pas devoir faire l'impasse sur mon atterrissage réalisé quelques jours auparavant.

Ce fut un vol court, d'autant plus qu'un vent arrière aida en ce sens ; ce temps me gratifia d'une bonne visibilité extérieure du haut de mes 6500 pieds d'altitude. De nouveau, j'utilisai le GPS, et l'organisateur de vol m'indiqua une route directe au cap 298.

Pour l'approche, pas de problème, mais je touchai le sol assez durement ; peut-être, ai-je endommagé mon train avant. Ennuyeux, il va falloir le vérifier. Le problème, c'est que je tiens à réussir mes clichés durant ces phases délicates que sont approches et atterrissages. Je dois changer d'attitude, aussi, attendez-vous à moins de clichés de ces moments précis à l'avenir.



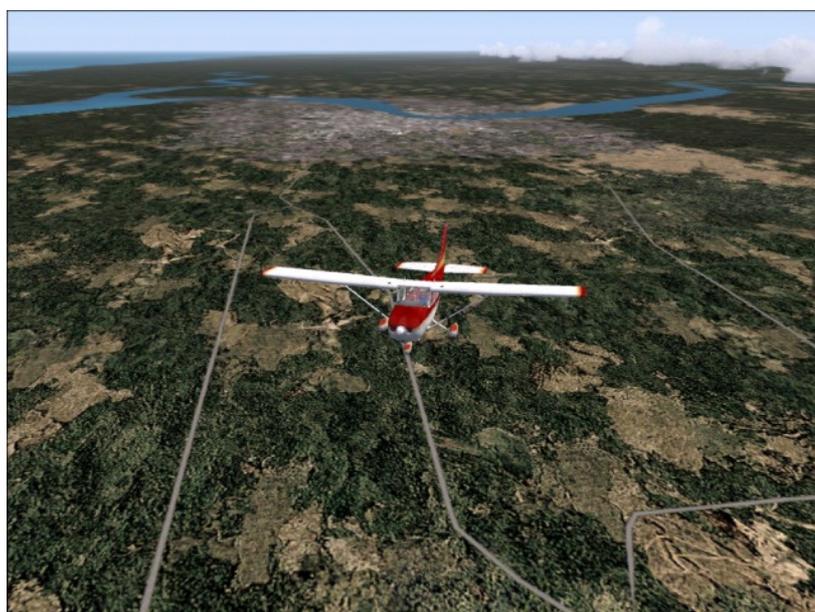
Dernières vérifications avant le départ



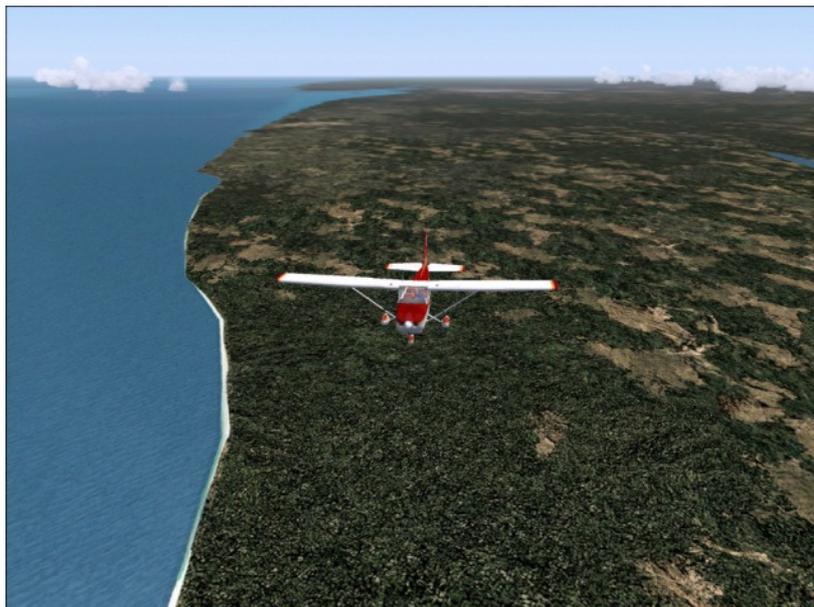
Le plus petit aéroport et plus courte piste au monde 1



Le plus petit aéroport et plus courte piste au monde 2



La ville de Paramaribo



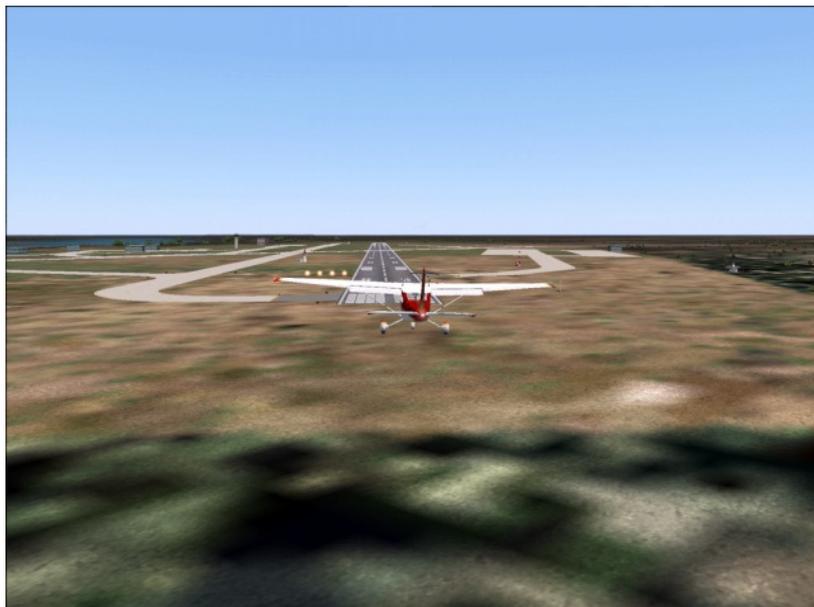
Les plages du Suriname au bord de l'Atlantique



Approche finale sur Georgetown 1



Approche finale sur Georgetown 2



Approche finale sur Georgetown 3



Suriname



République Coopérative du Guyana

33ème étape : Samedi 6 décembre 2003 / Georgetown SYCJ – Ciudad Bolivar SVCB via La Divina Pastora SVDP

La suite de mon voyage m'emmena au **Venezuela**, pays du pétrole et des dictateurs. Ici, les gens essaient à présent de rappeler au pouvoir leur « El Presidente » (ou plutôt leur « El Dictator »). Je reste dubitatif pour eux, ayant vécu, moi-même, sous la férule d'un despote idiot (*bien que vivant aux Etats-Unis, Peter Askovich est d'origine serbe*).

Je décidai de ne pas me rendre immédiatement à Ciudad Bolivar, au profit d'un long détour vers les **Chutes de l'Ange**, les plus élevées sur la planète. Situées dans le **Parc National de Canaima**, ces chutes ont une hauteur vertigineuse de 3200 pieds (960 m), 15 fois celle des **Chutes du Niagara**. Pour atteindre ces chutes, j'ai rejoint de Georgetown la balise VOR : LDP (SVDP), (cap 250), et de là, vers Ciudad Bolivar (cap 336). Ce n'était pas le chemin le plus direct car l'emplacement approximatif des Chutes de l'Ange est N 05 95, et O 62 05, cela semblait le moyen plus facile. Mais plus tard, je découvris que j'aurais pu utiliser, comme cible directionnelle, la balise NDB : ANGEL, point exact correspondant au site (balise propre à Flight Simulator 2004, puisque n'existant pas dans la réalité). Le Parc National de Canaima est connu pour ses montagnes tabulaires impressionnantes (rendues célèbres par **Sir Arthur Conan Doyle** dans son roman « **Le Monde Perdu** » en 1912), (*formes montagneuses appelées localement « Tepuis »*). Même à l'aide d'un décor additionnel téléchargé sur Internet, les chutes ne sont pas vraiment spectaculaires, il faudra donc que j'aie sur place, afin d'obtenir une photographie représentative de la réalité. (*Contre toute attente, cette balise NDB devait être incluse dans le décor complémentaire évoqué plus haut ; aucune trace des chutes, ni de montagnes tabulaires et encore moins d'ange, dans la version de base de FS 2004. Néanmoins, j'ai trouvé en « freeware », sous la référence anglfall.zip, une scène publiée par Todd Lucas en février 2004 sur FS Dome restituant cette région, chutes incluses*).

Autrement, ce vol ne fut pas des plus excitants. J'ai opté pour le VFR, croyant par avance que j'aurai du mal à localiser précisément ces chutes ; je voulais, par ailleurs, éviter une attaque cardiaque au pauvre contrôleur au sol, non instruit de mes intentions.

J'ai également survolé une toute petite portion du Brésil, lors de mon cheminement en direction de la balise VOR : LDP (SVDP) ; précision pour ceux qui se poserait la question.

Approche et atterrissage furent académiques, j'ai bien retenu la leçon, ne pas pratiquer la photographie en posant un avion.



En stationnement à l'aéroport de Georgetown



Roulage vers la piste



En route 1



En route 2



Le long de la rivière Mazaruni vers le Venezuela



Ensemble de montages tabulaires (Tepuis), dans le Parc National de Canaima 1



Ensemble de montages tabulaires (Tepuis), dans le Parc National de Canaima 2



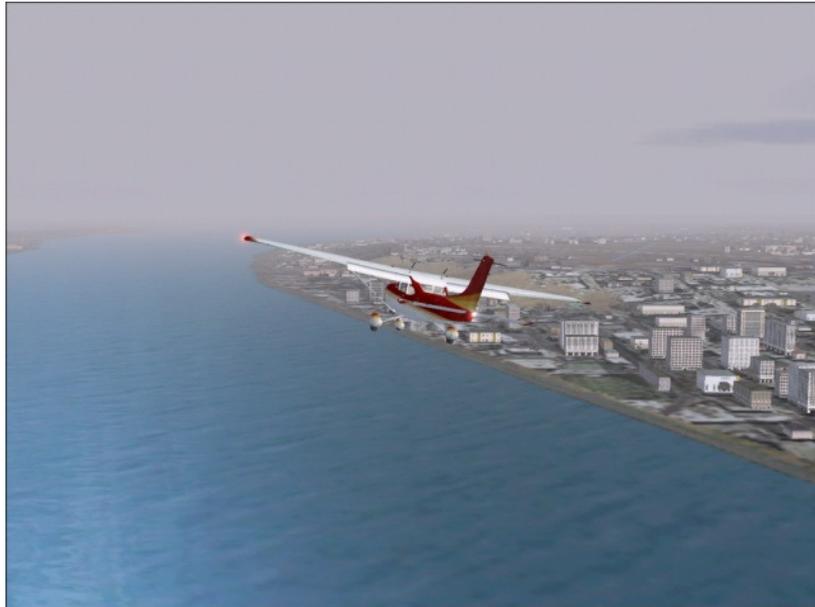
Ensemble de montages tabulaires (Tepuis), dans le Parc National de Canaima 3



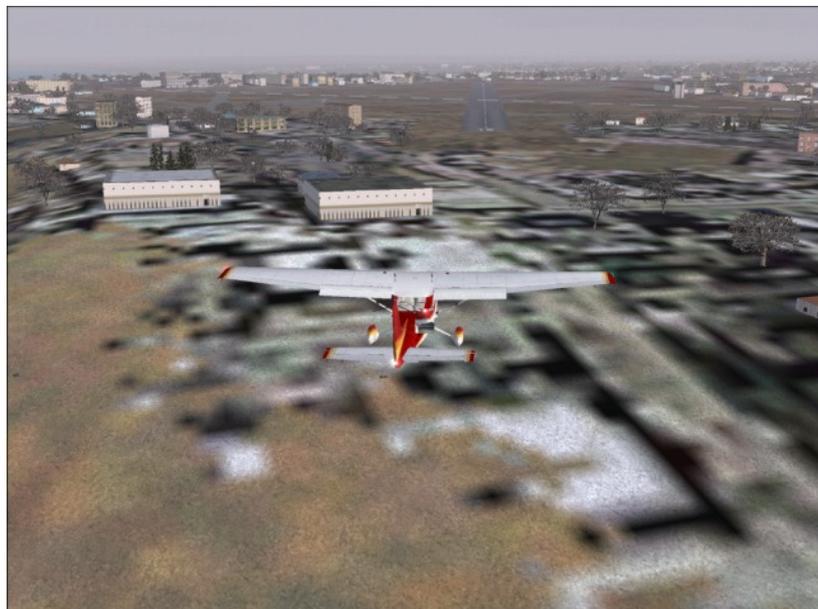
Les Chutes de l'Ange



Lac de retenue du barrage de Guri



Approche finale vers l'aéroport de Ciudad Bolivar, en suivant le cours de l'Orénoque



Piste en visuel



Où se trouve le parking ?



République Coopérative du Guyana



Brésil



Venezuela

34ème étape : Samedi 6 décembre 2003 / Ciudad Bolivar SVCB – Caracas SVMP

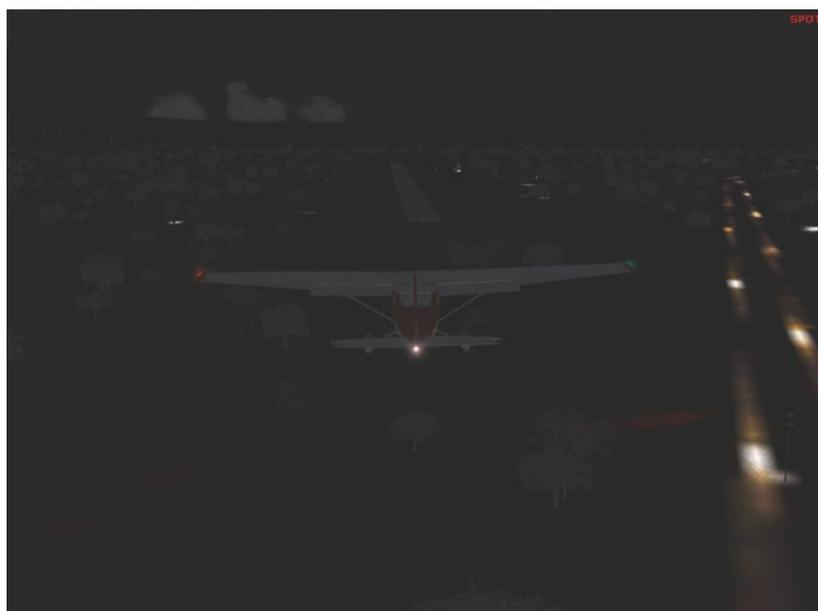
Contrairement au précédent, ce parcours ne présente pas de lieux intéressants, il n'y a donc aucun inconvénient à voler de nuit. Ceci dit, j'ai choisi le vol IFR facilitant la navigation.

Altitude indiquée : 8000 pieds (2400 m), et route au 313 (cap). Un vent arrière m'autorisa une vitesse de croisière par rapport au sol de 140 nœuds (259,28 km/h, information GPS). L'approche sur Caracas fut facile, n'ayant eu qu'à suivre les instructions du contrôle aérien, sans me soucier de la hauteur des bâtiments environnants et du trafic s'acheminant sur l'aéroport. Je pense utiliser cette formule plus souvent à l'avenir. Mais je dois être plus attentif quant au choix des sites d'atterrissages, car, une fois de plus, je me suis posé sur un petit terrain non éclairé... C'est réellement contrariant.

Pratiquement rien à voir, en conséquence peu de clichés (quelques uns). Voilà une journée prolifique avec trois étapes de mon voyage accomplies. Qu'en sera-t-il demain ? Je n'en sais rien, mais je me félicite de ce samedi.



Préparation du vol



Approche finale sur Caracas



Je ne pensais pas être capable d'atterrir dans le noir complet



Venezuela

35ème étape : Dimanche 7 décembre 2003 / Caracas SVMP – Barranquilla SKBQ – via El Banco Apt. SKBC

Dimanche, tôt dans la matinée, je suis prêt à poursuivre mon aventure. La nuit dernière, j'ai encore atterri de façon déplaisante sur un petit terrain, et de nuit. Même le balisage de la piste était éteint (mais peut-être n'existe-t-il pas du tout). Je dois réévaluer mon parcours dans sa généralité, et m'assurer, au cas par cas, qu'il n'y a pas d'autres solutions. S'agissant de Caracas, l'aéroport international se trouvait à 5 mn (*Metropolitano Intl SVMP ; 9,26 km*), plus loin, avec de l'éclairage, un dispositif ILS, une restauration convenable, et plus encore.

Mon trajet, aujourd'hui, n'emprunte pas une ligne droite entre Caracas et Barranquilla. De mon point de départ, je me dirigeai d'abord vers la balise VOR : ELB (*SKBC*), (cap 271), et de là, directement sur Barranquilla (cap 340). La raison, comme d'habitude, la présence de montagnes. Ce détour me permit de rester à 11 000 pieds (sauf durant une trentaine de minutes, où je dû grimper à 12 500 pieds).

J'ai survolé deux endroits dignes d'intérêt ce jour, les sommets de la **cordillère de la Mérida**, et le vaste **lac de Maracaibo**. Vous trouverez, évidemment, les clichés plus bas. Si la restitution virtuelle de ces lieux est aussi authentique que celle de la région de Salt Lake City (les environs de cette ville sont étonnants de réalisme) ; on y est presque (sans risque d'être kidnappé, tué ou que sais-je encore, par les guérillas locales).

Un aspect intéressant à mon sens, c'est la météorologie. Jusqu'ici, je n'ai été confronté à du mauvais temps que deux à trois fois, et sans gravité pour autant. Ai-je de la chance ? La météorologie mondiale n'est-elle pas aussi mauvaise après tout ? Nous verrons si cette tendance se confirme. (*Peter Askovich peut s'estimer, effectivement, heureux de ne pas s'être encore retrouvé interdit de décollage ou d'atterrissage, sur un aérodrome déclaré IFR pour des raisons météorologiques*).

Une fois de plus, voici la preuve que la clé d'un bon atterrissage est une bonne approche (*dixit Rod Machado, instructeur dans Flight Simulateur 2004 ; j'ajoute, personnellement, une longue et large approche*). C'était rassurant de voir les avions attendre que je me sois posé (c'est pourquoi je respecte la procédure en liaison avec le contrôle au sol).



Paré au décollage piste 8



Au revoir Caracas



La jungle vénézuélienne



Egalement de belles montagnes au Venezuela (La Cordillère de la Mérida) 1



Egalement de belles montagnes au Venezuela (La Cordillère de la Mérida) 2



Le Lac de Maracaibo



Approche finale sur l'aéroport de Barranquilla 1



Approche finale sur l'aéroport de Barranquilla 2



Approche finale sur l'aéroport de Barranquilla 3



Approche finale sur l'aéroport de Barranquilla 4



Venezuela



Colombie

36ème étape : Dimanche 7 décembre 2003 / Barranquilla SKBQ – San Jose MROC

Suite à une courte pause, je m'envolai vers la capitale du **Costa Rica**, San Jose. Cette fois, je suivis une ligne droite au cap 268, altitude 11 000 pieds. Le parcours se déroula essentiellement au-dessus de la **mer des Caraïbes**, non propice à une surconsommation de pellicules Kodak. Je m'en tenais à photographier, point par point, mon suivi d'un Cessna Caravan amphibie en direction de la piste 4 de l'aérodrome de Barranquilla. Ce terrain semblait particulièrement animé.

Atteignant la côte du Costa Rica à la nuit tombée, je me suis fié au GPS pour me faufiler entre les plus hauts sommets montagneux. Les vecteurs d'approche en vue (*guide fuseau vert GPS*), je laissai le pilote automatique aligner mon avion correctement, ne contrôlant que l'altitude. A 1 mn (1,852 km), je déconnectai ce dernier et repris les commandes en mains (tel qu'à mon habitude). Bien qu'ayant reçu l'autorisation d'atterrir, 15' avant de toucher le sol, le contrôleur annula et m'ordonna de dégager.

Un Mooney, venant d'atterrir, tardait à sortir de la piste ; agaçant. J'obéis, refis une approche complète pour atterrir une bonne fois pour toute. Il est temps, à présent, d'aller dormir.



Dernières vérifications avant le départ



Roulage vers la piste 4 (1)



Roulage vers la piste 4 (2)



Attente réglementaire avant décollage



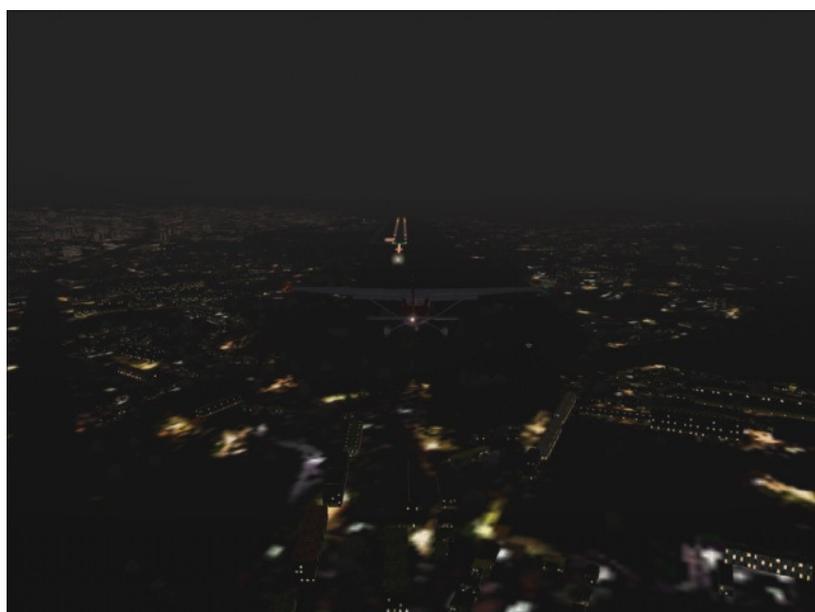
L'aéroport de Barranquilla



Moments photographiques (crépuscule sur la Mer des Caraïbes) 1



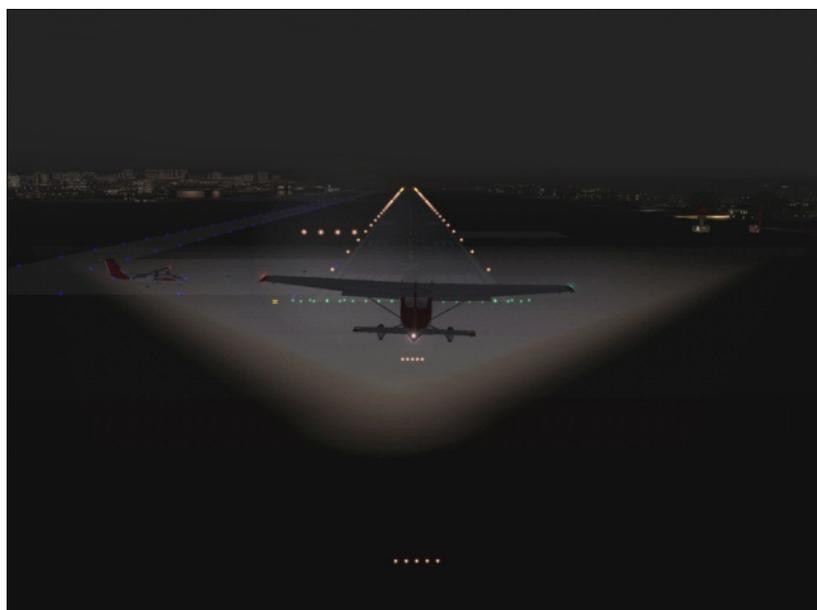
Moments photographiques (crépuscule sur la Mer des Caraïbes) 2



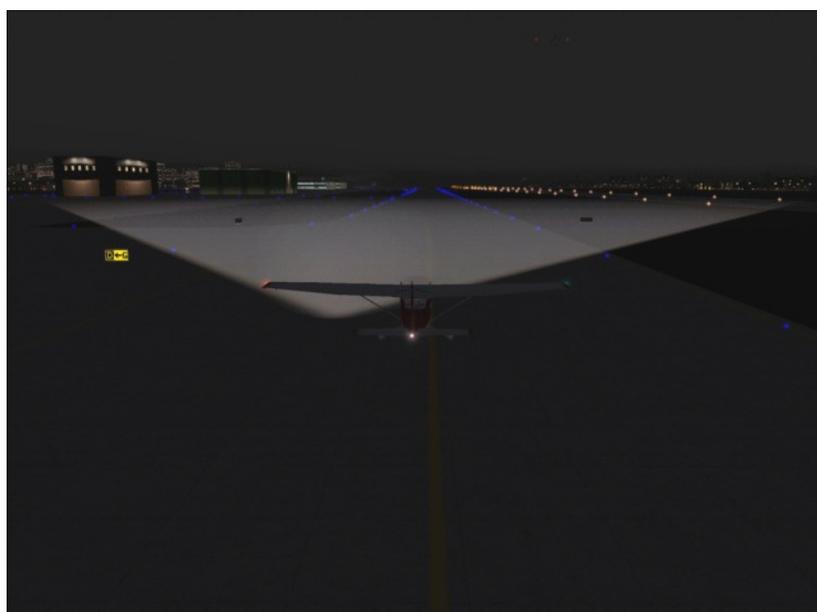
Approche finale 1



Approche finale 2



Approche finale 3



Au sol, sans avoir cassé de bois



Colombie



Costa Rica

37ème étape : Lundi 8 décembre 2003 / San Jose MROC – San Pedro Sula MHLM

Un autre jour pour un nouveau vol. J'étais heureux d'accomplir ce trajet en journée, car je voulais voir de près la vallée de San Jose, mais le temps n'était pas de la partie (brouillard et nuages).

Compte tenu que ce parcours survolait de hautes montagnes et que la deuxième moitié était nocturne, j'ai opté pour l'IFR. Donc, après avoir rangé mes affaires, rempli le formulaire adéquat, obtenu l'autorisation de vol ; j'ai roulé vers la piste, décollai, et grimpais à l'altitude requise, 10 000 pieds. Une fois le conservateur de cap réglé au 324, je pris mes aises afin de profiter du paysage.

Proche de la frontière nicaraguayenne, l'Océan Pacifique se situait sur ma gauche, tandis que la Mer des Caraïbes (tout du moins ce que la couverture nuageuse me permit d'en voir), défilait à droite. Le Costa Rica n'est pas vaste ; néanmoins, j'en pris quelques clichés. J'ai pu également faire une belle photographie du **lac du Nicaragua** avec l'Océan Pacifique en arrière plan. La fois dernière où j'étais passé par là (en route vers l'Antarctique), c'était particulièrement nuageux et le cliché moyen (*voir étapes 6 & 7*). De nouveau un coucher de soleil, je ne vais pas revoir cet océan de si tôt, aussi, je tenais à faire cette photo.

Bien agréable de ne pas avoir à se soucier des hauteurs montagneuses, et de laisser le soin au gars du contrôle au sol de me guider. Je pense voler plus souvent en IFR que précédemment, notamment de nuit.



Préparatifs au parking de l'aviation générale



Roulage vers la piste 7



A vos marques ! Prêt...



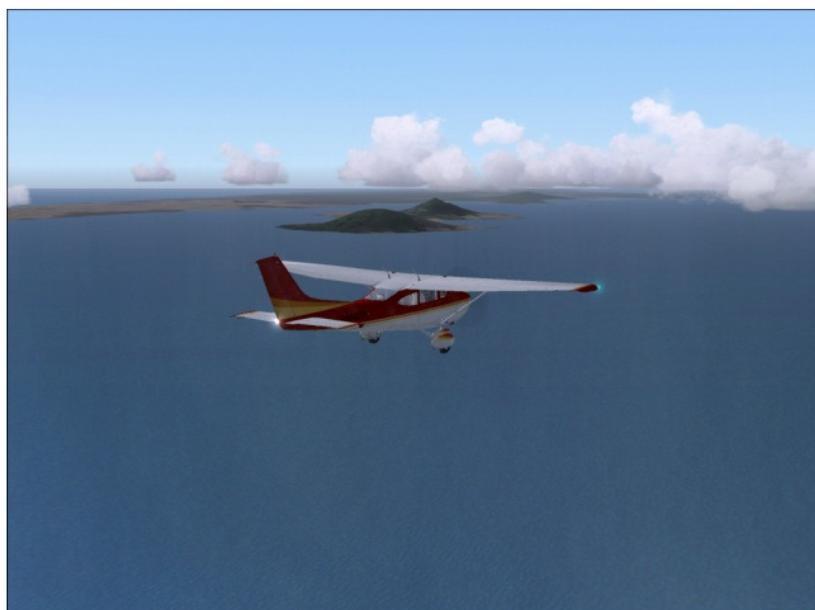
Partez !



L'Océan Pacifique sur la gauche



Et la Mer des Caraïbes à droite



Le Lac du Nicaragua



Un autre coucher de soleil...



Arrivée à l'aéroport de San Pedro Sula 1



Arrivée à l'aéroport de San Pedro Sula 2



Stationnement à l'aéroport de San Pedro Sula



Costa Rica



Nicaragua



Honduras

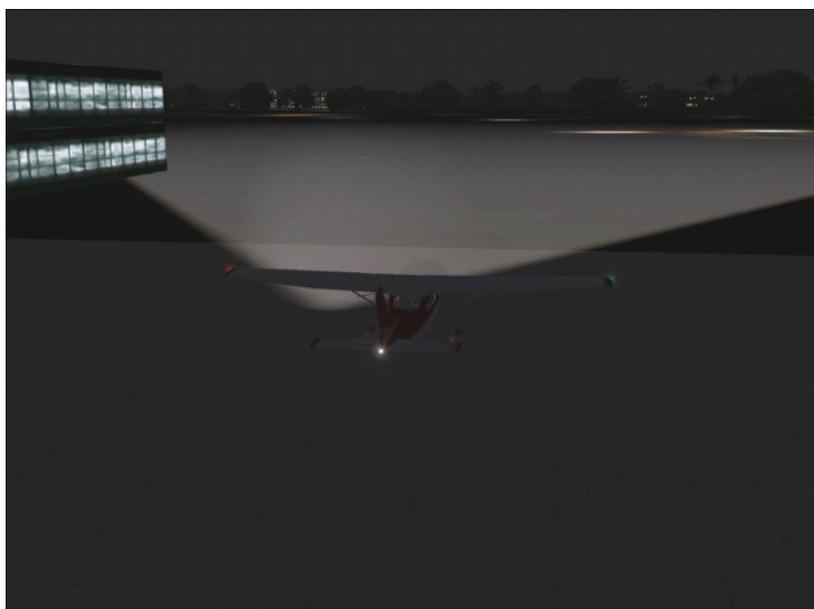
38ème étape : Jeudi 11 décembre 2003 / San Pedro Sula MHLM – Merida MMMD

Jeudi soir, 19h15', heure locale, ciel partiellement couvert ; météo idéale pour continuer mon périple. J'ai passé assez de temps au Honduras, je suis prêt pour me rendre au Mexique.

Mon plan de vol IFR s'agissant d'une route directe vers Merida est fait. D'abord une altitude de 6000 pieds, mais une fois en vol, j'ai demandé 1000 pieds en plus au contrôle aérien, afin de sortir de turbulences rencontrées à cette hauteur. Quant au cap, c'était le 340.

Ce trajet fut sans histoire. J'ai décidé, malgré la nuit, de pousser, considérant qu'il n'y avait, en dehors du **golf de l'Honduras** et de la jungle recouvrant le sol, rien d'autre à voir. J'ai survolé une nation récemment instituée, le **Belize** (*anciennement Honduras britannique, indépendant et membre du Commonwealth depuis 1981*), mais sans y faire escale. Je l'inclurai quand même dans ma liste de pays, puisque je compte également ceux que je survole.

L'approche aux instruments s'avéra compliquée. L'aéroport n'avait pas de système ILS, mais le contrôle au sol m'orienta correctement jusqu'au moment où je vis la piste ; donc, aucun problème. Un autre atterrissage parfait à mon actif ; que demande le Peuple ?



Ultimes vérifications avant le vol



Paré pour décoller piste 4



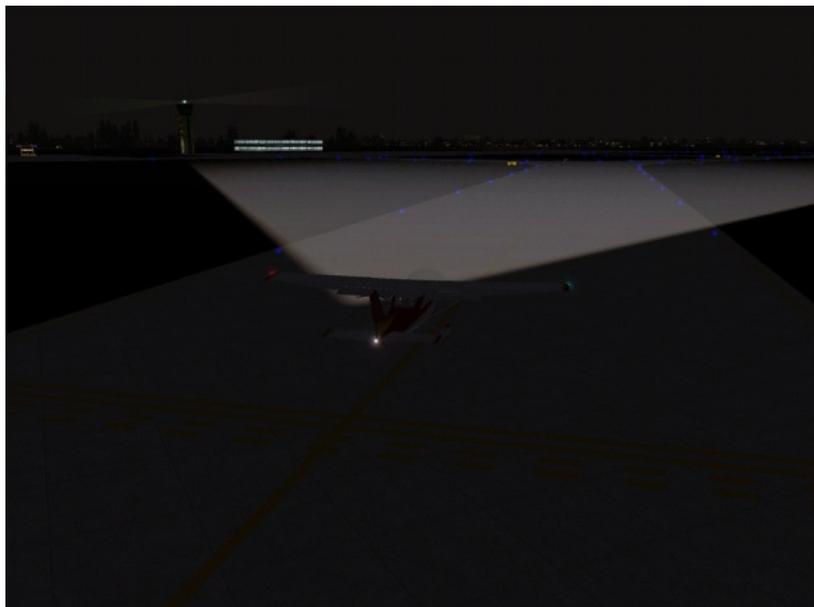
Au revoir San Pedro Sula



Littoral du Belize



Approche finale sur Merida



L'Aigle s'est posé !!!



Avion garé, direction mon lit. Bonne nuit



Honduras



Belize



Mexique

39ème étape : Vendredi 12 décembre 2003 / Merida MMMD – La Nouvelle Orléans KMSY
Louisiane

De retour aux USA après tout ce temps, c'est bon de se sentir chez soi. Le vol d'aujourd'hui se déroulait au-dessus du **golf du Mexique**, de l'extrémité de la **péninsule du Yucatan** jusqu'à la « Big Easy » (*la grosse facile, surnom de La Nouvelle Orléans en raison, semble-t-il, de sa vie culturelle très intense*). Obscurité totale durant tout le trajet (départ de Mérida à 22h, heure locale), mais strictement rien à voir, si ce n'est l'immensité liquide.

Parcours VFR, étant donné qu'hormis la hauteur des vagues, point de menace à l'horizon. J'ai suivi une route directe (cap 353), altitude 5500 pieds où un sympathique vent porteur raccourcit la durée prévue (140 nœuds de vitesse par rapport au sol n'était pas du luxe).

Quelle joie d'arriver à La Nouvelle Orléans, quand bien même virtuellement. C'est l'une de mes villes favorites où j'ai de grands souvenirs. Ah ! Le café au lait et les beignets au **Café du Monde** (*en français dans le texte*). Je peux de nouveau m'en régaler ; cela fait plusieurs années que je ne suis pas allé à La Nouvelle Orléans, il est temps d'y remédier.

Le temps commença à se gâter non loin des côtes louisianaises, un front dépressionnaire apparut, et la météo annonçait des orages plus tard en soirée. Fort heureusement, j'atterris avant que les choses n'empirent.



Prêt au départ



Envol de Merida et cap au Nord 1



Envol de Merida et cap au Nord 2



En direction du Fleuve Mississippi



Approche finale sur Louis Armstrong International 1



Approche finale sur Louis Armstrong International 2



Approche finale sur Louis Armstrong International 3



Stationnement à la porte d'embarquement



Mexique



USA

40ème étape : Samedi 13 décembre 2003 / La Nouvelle Orléans KMSY Louisiane – Knoxville KTYS Tennessee via Jackson KJAN

C'était un jour sombre et orageux à La Nouvelle Orléans, à un point que l'on ne saurait imaginer. Je me heurte à un refus pur et simple de vol VFR pour Knoxville ; aéroport IFR (*voir étape 35*). Donc, j'établis un plan de ce type ; première destination Jackson, Mississippi KJAN (simple survol), et ensuite, Knoxville.

Je me demandais dimanche dernier, combien de temps j'allais bénéficier de la clémence météorologique ; la réponse est venue aujourd'hui. J'ai lutté durant tout le trajet contre des vents contraires, rameutant des orages vers La Nouvelle Orléans et Jackson ; puis, du grésil et de la neige jusqu'à Knoxville. J'ai fait quelques clichés de cela. Coup de chance, la neige cessa et le temps s'éclaircit à proximité de Knoxville.



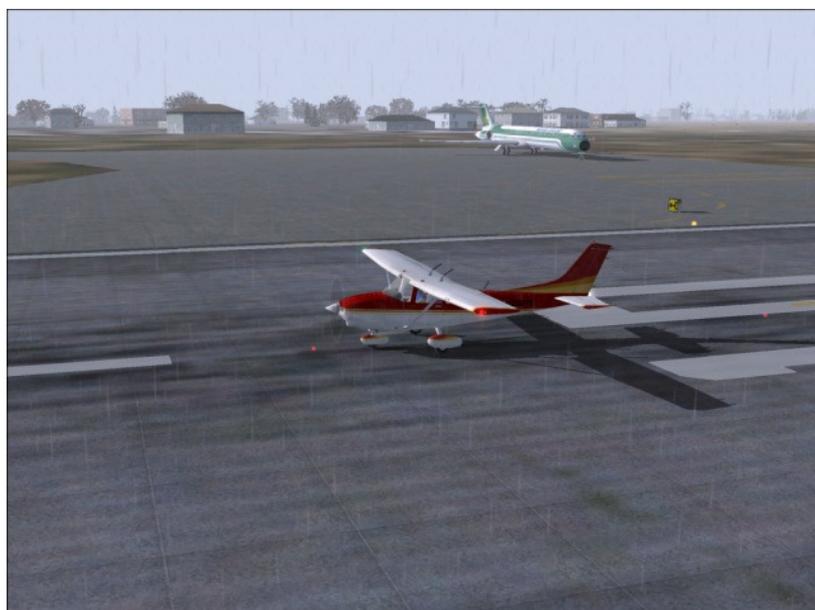
Dernières vérifications à la porte d'embarquement



Roulage vers la piste de décollage



Attente réglementaire



Mon tour est venu de décoller



Voici pourquoi La Nouvelle Orléans était IFR



Survol du Lac Pontchartrain



Toute la pluie tombe sur mon avion...



Le Centre Ville de Jackson



Réserve d'eau de Jackson



Chattanooga, Tennessee



Approche finale sur Knoxville



USA

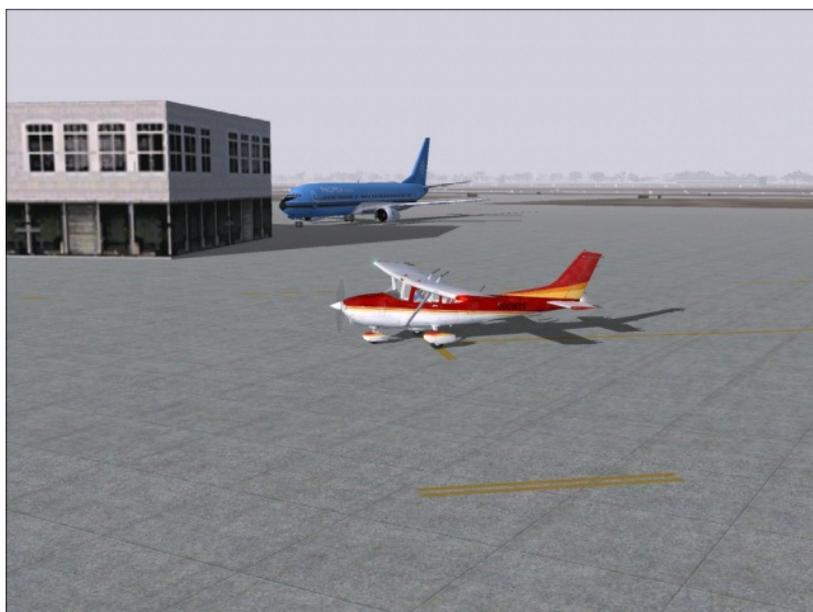
41ème étape : Dimanche 14 décembre 2003 / Knoxville KTYS Tennessee – Toronto CYYZ Ontario via Buffalo KBUF

Il semble que le front de basse pression soit toujours en activité à l'Est des Etats-Unis ; l'aéroport de Knoxville était également IFR, j'ai donc créé, de nouveau, un plan de vol du même nom. L'unique raison pour laquelle je voulais éviter cela (ce n'est pas que je n'avais d'autres choix), mais je voulais voir de près les **Chutes du Niagara** au cours de ce trajet. Et bien, je l'ai fait ; mais le malheureux contrôleur au sol a frôlé l'infarctus. Qu'à cela ne tienne, il s'en remettra (*l'ami Peter se prend de plus en plus au « jeu », il ne manque plus que des Sim's pour parfaire l'illusion*).

Je décollai dans un brouillard à couper au couteau, grimpai rapidement à 7000 pieds. Je me dirigeais, dans un premier temps, jusqu'à la balise VOR : BUF (au cap 039), (*KBUF*), et de là vers Toronto (cap 300). De cette façon, je passai à proximité des chutes (*localisation : N 43 05 79 W 79 04 01*) ; ce détour n'était pas une affaire d'état (*s'agissant, on l'aura compris, de l'infortuné contrôleur aérien*).

Il neigeait en les atteignant, en conséquence les clichés ne sont pas exceptionnels, mais la restitution de ce célèbre site sous FS 2004 ne m'a pas impressionnée ; donc, pas de regret (*C'est lorsque les glaciers du nord se retirèrent, que le lac Erié atteignit l'escarpement du Niagara, il y a 12 000 ans. Cette merveille géologique s'étend du sud de l'Ontario, au Canada, jusqu'à Rochester, Etat de New York*).

Naturellement, cela impliqua une neige intermittente durant l'approche et l'atterrissage ; en dépit de cela (et de forts vents de travers), tout se passa bien. La pratique du pilotage me devient vraiment familière.



Préparatifs à la porte d'embarquement de Knoxville



A mon tour de décoller



Départ de Knoxville en direction de la balise VOR : Buffalo, Etat de New York 1



Départ de Knoxville en direction de la balise VOR : Buffalo, Etat de New York 2



Départ de Knoxville en direction de la balise VOR : Buffalo, Etat de New York 3



Masses nuageuses



Les Chutes du Niagara 1



Les Chutes du Niagara 2



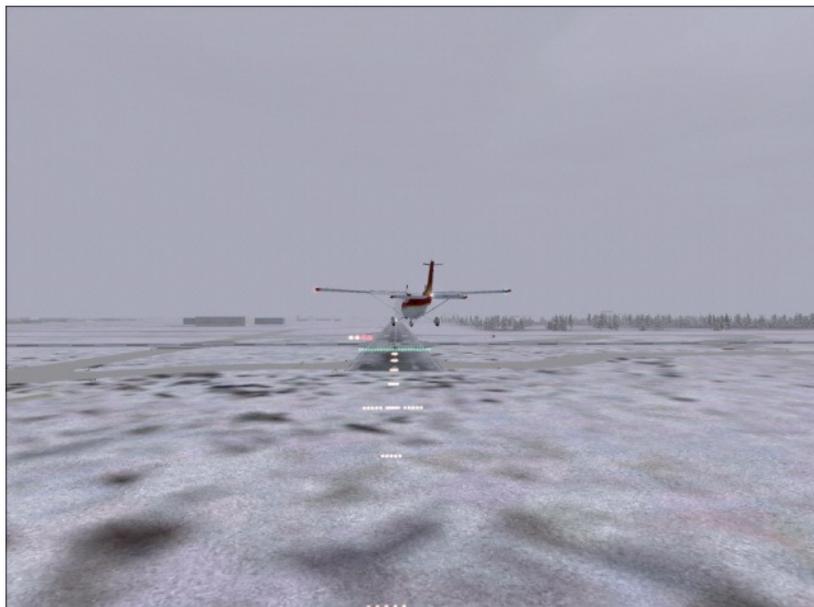
Les Chutes du Niagara 3



Les Chutes du Niagara 4



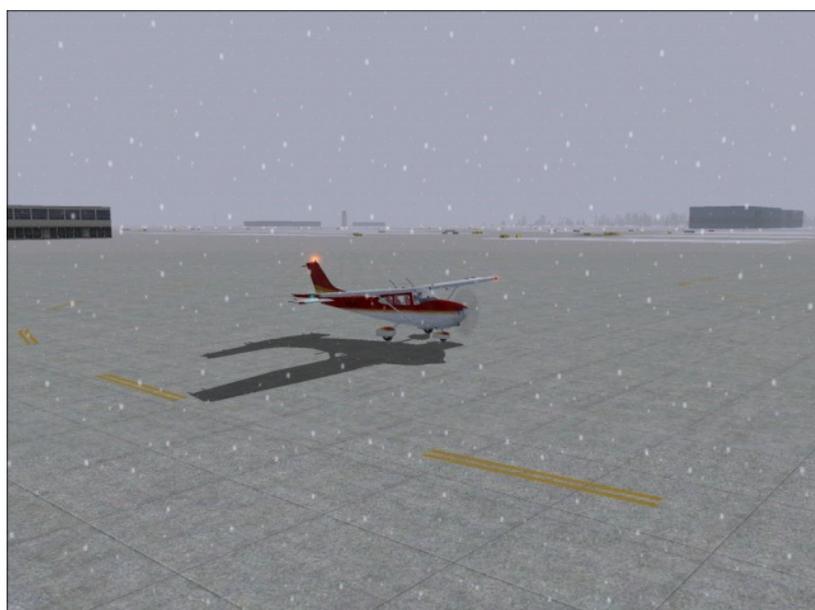
Les Chutes du Niagara 5



Approche finale sur Toronto International 1



Atterrissage



Stationnement à la porte d'embarquement



USA



Canada

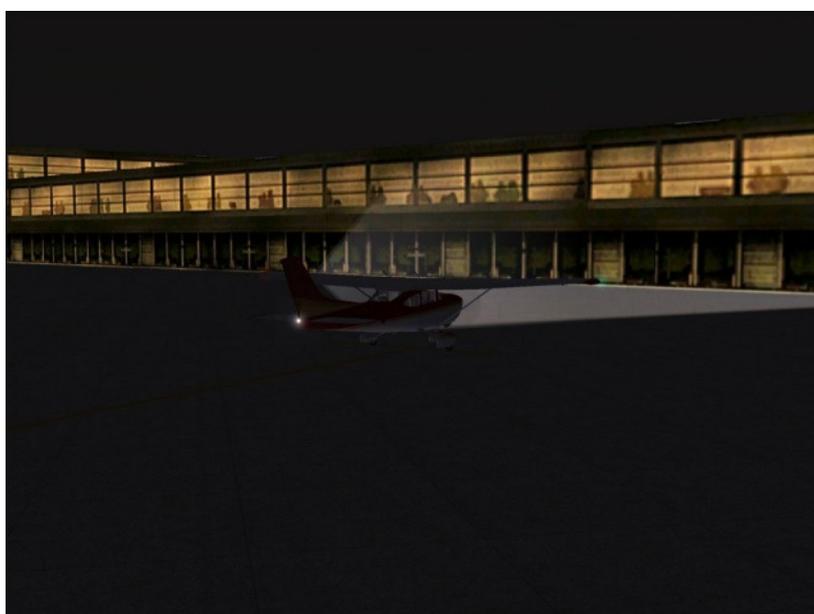
42ème étape : Mardi 16 décembre 2003 / Toronto CYYZ Ontario – Montréal CYUL Québec

Encore un vol nocturne IFR ; je me suis dit qu'il n'y avait rien d'intéressant entre Toronto et Montréal, alors qu'importe. Temps pluvieux au départ ; mais, en grim pant rapidement, je me dégageai d'une couche nuageuse basse. Mon altitude de croisière s'établissait à 7000 pieds au cap 75, route directe. En un parcours de faible durée, je battis un autre record... J'atteignis 171 nœuds (316,69 km/h), de vitesse par rapport au sol. Ceci, grâce au vent arrière, car ma vitesse air s'en tenait à 120 nœuds. Quel plaisir d'aller aussi vite, car cette étape déjà brève, en fut d'autant plus courte.

Comme je m'y attendais, rien à voir durant ce trajet ; d'où, la pauvreté d'images. J'imagine que traversant cette région en plein milieu de l'hiver, je dois m'habituer à voler dans l'obscurité ; je me trouve, maintenant, à 45° Nord, ce qui peut paraître modéré. Mais les jours de solstice d'hiver sont plutôt courts dans ces parages.

J'arrivais à Montréal sous une pluie glacée, sans oublier le vent de même nature. Bien étrange façon d'accueillir un visiteur. Cependant, je m'arrangeai pour atterrir entier, et me rendre au parking sans incident. Je n'ai pris qu'une seule photographie de mon approche, trop concentré sur mon pilotage, dans l'optique, encore une fois, que tout se passe bien.

Un petit détail en conclusion, j'ai apprécié à Toronto, la vue des gens (tout du moins leurs ombres), à l'intérieur du bâtiment d'embarquement ; il fallait y penser.



Stationnement à la porte d'embarquement de Toronto International



Paré au décollage piste 23



Au revoir Toronto



Approche finale sur l'aéroport de Montréal



Porte d'embarquement de l'aéroport de Montréal



Canada

43ème étape : vendredi 19 décembre 2003 / Montréal CYUL Québec – Halifax CYHZ Nouvelle Ecosse

C'était une nuit noire, sans lune, dans le froid nordique. Les journées sont si courtes ici, que je ne peux faire autrement que voler de nuit. L'IFR m'est, donc, d'une grande utilité. Nul besoin de jeter un coup d'œil à l'extérieur du cockpit, avant l'approche finale.

Relâche ces deux derniers jours ; j'ai pris le temps de revoir mon plan de vol général et de le modifier. Rien ne changera jusqu'au **Caire**. A partir de là, je me rendrai, pour la deuxième fois, en Europe, puis les montagnes de l'**Oural**, de **Mongolie** vers les **Indes** ; **Indonésie**, **Australie**. Je m'en retournerai, ensuite, en **Indonésie**, les **Philippines** et le **Japon**. Du **Pays du Soleil Levant** à Salt Lake City, je suivrai, plus ou moins, mon chemin initial. Les modifications opérées vont rallonger mon voyage, ce n'est pas grave ; je vais même m'offrir une pause à **Copenhague**.

Je suis dans cette partie de mon tour du monde, où il n'y a franchement rien à observer, vu du ciel (au plus bas 7000 pieds). En parlant de cela, lors de mon dernier vol, je bénéficiai d'un tel vent porteur que ma vitesse réelle s'avéra exceptionnelle. Je n'ai pas eu cette chance aujourd'hui. Un vent arrière, certes, mais bien inférieur au précédent. Maintenant, j'en redemande.

La route directe jusqu'à Halifax suivait le cap 116 ; je ne me suis pas soucié de l'altitude, et restais à 7000 pieds.



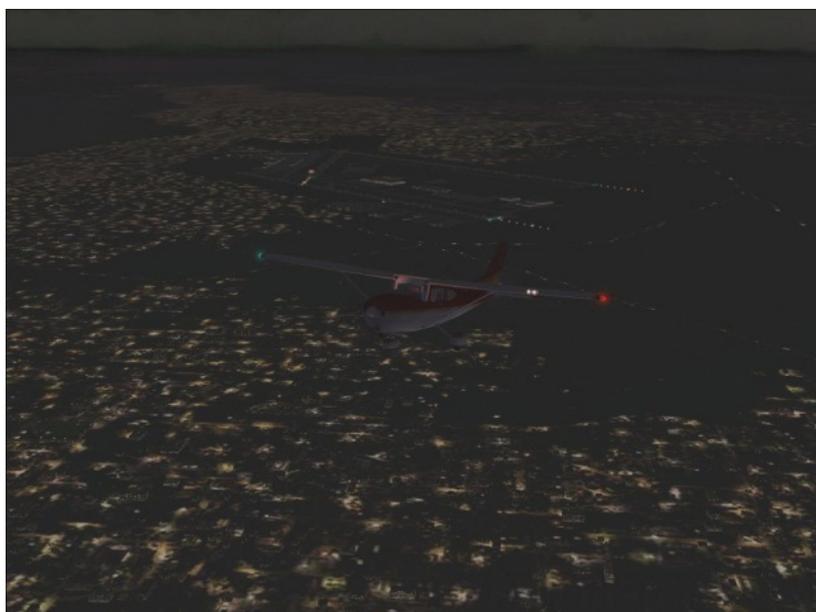
Ultimes vérifications à l'aéroport de Montréal



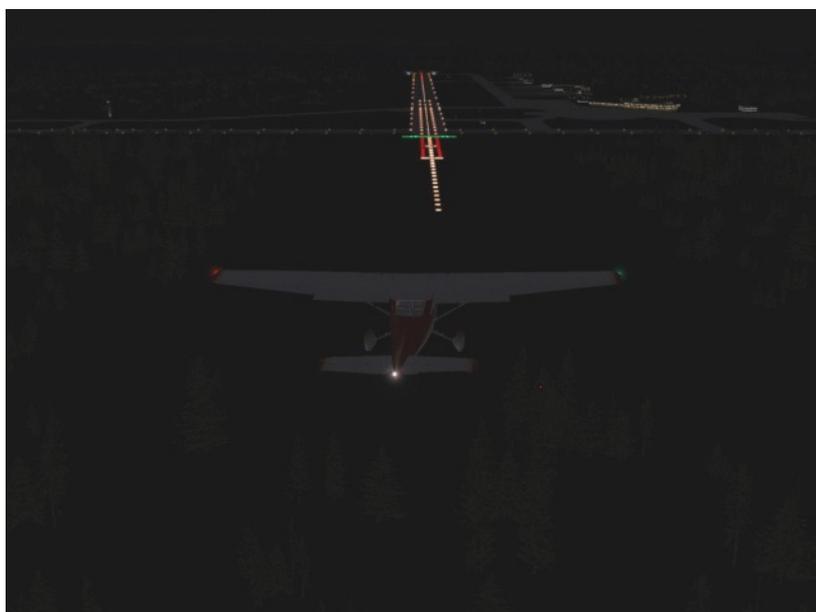
Roulage vers la piste



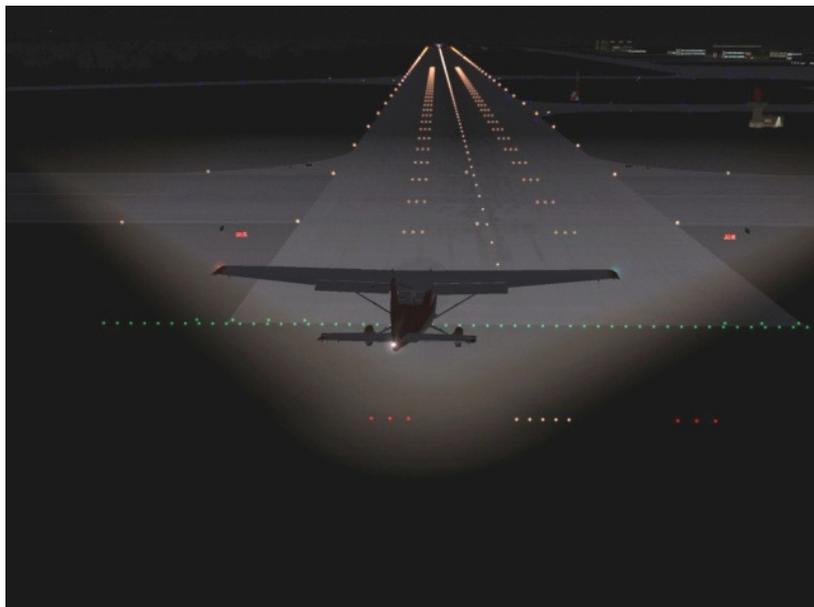
Au revoir Montréal 1



Au revoir Montréal 2



Approche finale sur Halifax



Atterrissage académique (oui !)



Stationnement porte 26



Canada

44ème étape : samedi 20 décembre 2003 / Halifax CYHZ Nouvelle Ecosse – St Jean (*St. Johns*)
CYYT Terre Neuve et Labrador

J'ai découvert, aujourd'hui, que le Canada n'est pas constamment plongé dans l'obscurité. Le soleil apparaît de temps en temps ; voilà une excellente nouvelle, car je commençais à m'inquiéter pour les Canadiens.

Compte tenu de la clarté du jour, et d'un temps des plus agréables, je décidai, cette fois, un vol VFR. Aucun sommet montagneux ou site touristique en direction de St Jean ; conséquemment, je cheminais directement (au cap 88), à 7500 pieds. Il fait froid ici à cette époque de l'année, et je constate que mon avion vole mieux (l'air est plus dense). Par principe, l'altitude densité est toujours plus basse que l'altitude réelle, signifiant que je peux grimper plus haut et aller plus vite. De toutes façons, ce n'est pas d'un grand intérêt pour l'heure, puisque je survole des terres peu élevées ; mais ce fait aurait pu m'être utile en Amérique du Sud, dans les Andes. Me dirigeant vers la côte, la température extérieure remonta ; en toute logique, je dû modifier la richesse du carburant, ainsi que le réglage de puissance du moteur tout en gardant, néanmoins, la même altitude.

L'approche fut instructive, car St Jean était enveloppé d'un épais brouillard ; sans l'ILS, cela aurait été problématique. Jamais, jusqu'ici, je n'avais eu un tel manque de visibilité en fin de parcours ; mais il y aura d'autres cas de ce type à l'avenir. Malgré cela, mon atterrissage fut un des plus réussis de mon voyage ; allez y comprendre quelque chose. (*Contrairement à l'étape 31, où Peter Askovich mentionnait le survol de la **Guyane Française**, il omet ici le passage à la verticale de **St Pierre & Miquelon**, autre territoire français. En 1604, des pêcheurs basques et normands y créèrent un premier comptoir permanent ; ensuite, la **France** et l'**Angleterre** se disputèrent ces deux îles, qui redevinrent définitivement française par le **traité de Paris** en 1814).*)



Mon avion, à l'emplacement exact où je l'ai laissé la veille



Paré au décollage



Au revoir Halifax 1



Au revoir Halifax 2



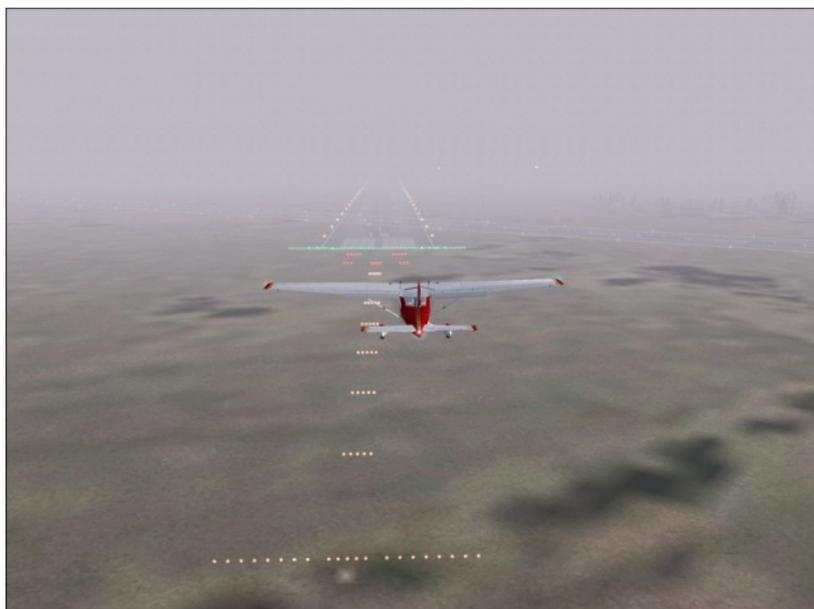
Bientôt Terre Neuve



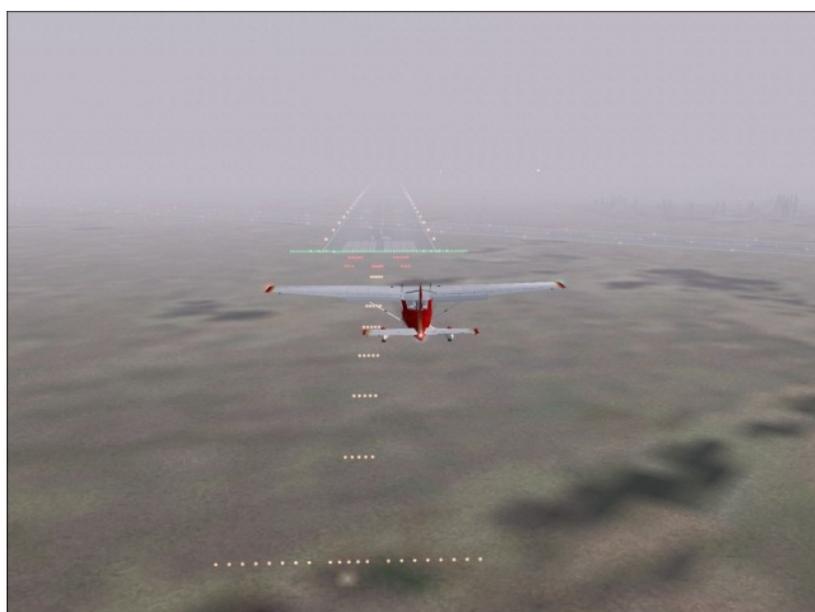
Approche finale (où donc est ce sacré aéroport ???)



Approche finale (le voila) 1



Approche finale (le voila) 2



Approche finale (le voila) 3



L'aigle s'est posé



Stationnement à la porte d'embarquement



Canada

45ème étape : samedi 20 décembre 2003 / St Jean (*St.Johns*) CYYT – Cartwright CYCA Terre Neuve et Labrador

Le brouillard s'est levé, la nuit est tombée ; j'avais encore du temps devant moi pour accomplir une étape supplémentaire, sans pour autant pouvoir décoller au grand jour. Ce n'était pas un problème, puisque j'avais vu la région de St Jean en arrivant.

Je créai un plan de vol IFR en ligne droite vers Cartwright, cap 001 (plein nord). 7000 pieds d'altitude, ce qui se révéla un excellent choix. Je rencontrais, lors de mon ascension, un vent de face d'un peu moins de 50 nœuds, mais en constante augmentation. Dans de telles conditions, impossible d'atteindre Cartwright avec le contenu de mes deux réservoirs. Au moment où je songeai descendre afin de me débarrasser de ce vent contraire des plus intenses, un phénomène étrange survint. A 6000 pieds, j'entrai dans les pires turbulences jamais subies jusqu'alors ; tel un mur me semblant infranchissable. J'essayais à plusieurs reprises de me sortir de ce guépier (risquant 4 à 5 fois le décrochage), j'étais sur le point de renoncer, et demander au contrôle aérien une altitude inférieure. Mais je me dis qu'une zone de turbulences, sous-entendait un éventuel changement de direction du vent (voir exactement ce qui se passait de l'autre côté de ce « mur »). Mon raisonnement se confirma, le vent changea à 6200 pieds, et ma vitesse réelle s'établit à 130 nœuds. Cette tourmente était telle, que je crus voir mon avion s'écraser en mille morceaux.

J'arrivai sans encombre à destination, bien qu'il n'y ait ni ILS, ni contrôle au sol ; la piste était éclairée, le strict nécessaire en somme. Cet atterrissage peut être comptabilisé parmi les réussis.



Dernières vérifications à la porte d'embarquement



Décollage



Au revoir St Jean



Approche finale



Je suppose que je peux me garer là



Canada

46ème étape : dimanche 21 décembre 2003 / Cartwright CYCA – Nain CYDP Terre Neuve et Labrador

Un des avantages des petits avions sur les gros, c'est qu'ils ne nécessitent pas de pistes longues ; de ce fait, ils peuvent atterrir sur n'importe quelle plateforme aéroportuaire de la planète (les aéroports de haute altitude conviennent mieux aux gros porteurs). Lorsque je préparais ce tour du monde, je savais, d'entrée de jeu, que je voulais le faire avec un petit avion, au détriment d'un gigantesque jet (et même moyen, tel un jet d'affaire). J'avais envisagé le **Cessna Grand Caravan**, ou l'un des deux Beechcraft (**Baron 58**, **King Air 350**), possédant un rayon d'action plus important ; ils sont plus stables en vol, et capables de grimper plus haut. J'ai opté pour le 182 Skylane qui constituait un challenge plus difficile. Celui-ci me permit d'envisager des minuscules aérodromes comme Cartwright et Nain (voyez ci-dessous). Je ne dis pas qu'il serait impossible d'y atterrir avec des avions plus conséquents (le cas échéant, faites le moi savoir), mais ce serait plus dangereux, avec une marge d'erreur réduite.

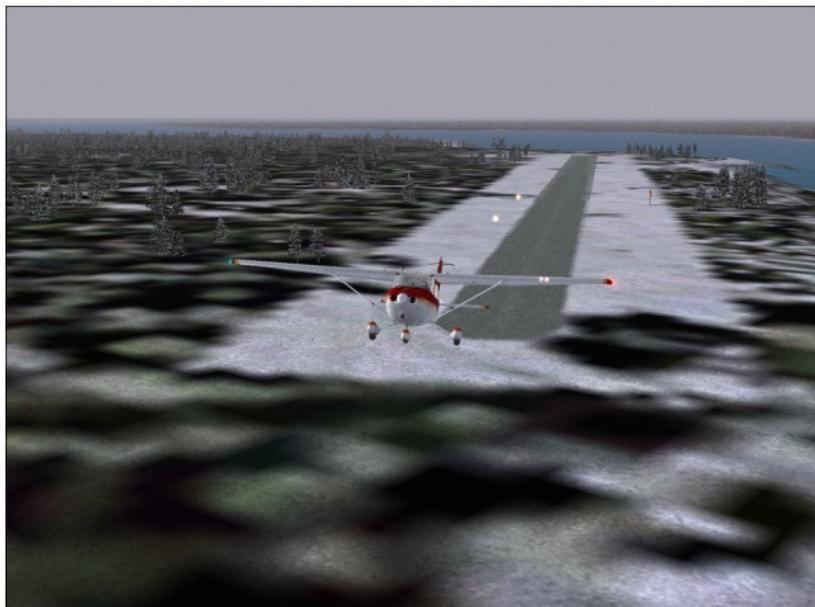
Mon vol de ce jour longeait le littoral du Labrador, quasiment plein nord (cap 347), altitude 9500 pieds. Le ciel était partiellement couvert, et je dus faire face à des vents contraires, cependant modérés. Aucune modification de hauteur ne m'amena à croiser des vents favorables. J'aimerais bien rallier le **Groenland** en plein jour, mais comment faire ? La clarté ne se maintient que deux heures en journée.

Une autre nouveauté aujourd'hui, la température descendit sous 0° Fahrenheit ; à 55° nord, et 9500 pieds, - 2° Fahrenheit (*sur l'échelle Fahrenheit, le point de solidification de l'eau, le gel, est de 32°*). Ça caille !

En dépit d'un vent de travers assez fort, l'approche sur Nain s'avéra facile ; une bonne visibilité, une météo favorable (seule contrariété, le vent de côté).



Dernières vérifications à l'aérodrome de Cartwright



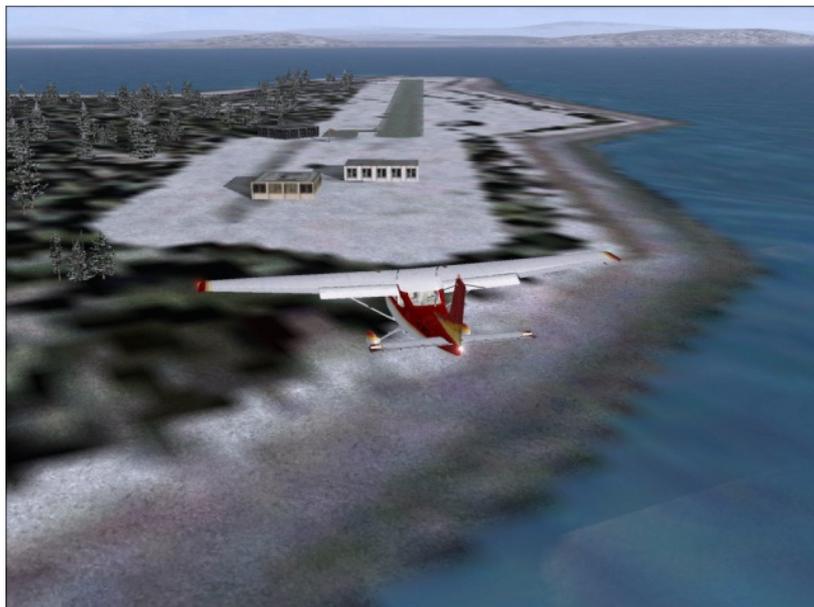
Au revoir Cartwright 1



Au revoir Cartwright 2



La côte du Labrador



Atterrissage avec vent de travers à Nain 1



Atterrissage avec vent de travers à Nain 2



Au sol, à Nain



Canada

47ème étape : samedi 27 décembre 2003 / Nain CYDP Terre Neuve et Labrador – Iqualuit CYFB Nunavut

Je suis arrivée à Nain il y a 6 jours. Voulant effectuer cette nouvelle étape en journée, j'ai attendu le week-end. Je quittai Nain à l'aube, au cap 009, pour une altitude de 9500 pieds ; prochaine escale, Iqualuit. Les caps m'intriguèrent ; un regard sur une mappemonde m'indiquait une route nord nord ouest (cap 340, en quelque sorte). Ma table de navigation, quant à elle, préconisait le 009. A mon sens, le fait de progresser vers le nord, accentue la différence entre le pôle magnétique et le pôle géographique.

Le nord du Labrador n'est pas complètement plat, on trouve quelques collines et un sommet (le **mont Caubvick** s'élançant hardiment à 5413 pieds), (1623,9 m, coordonnées : N 58 53 24 O 63 42 52). Cette montagne semble ne pas avoir retenu l'attention des développeurs de Flight Simulator ; ce que je vis de mon avion, n'avait rien à voir avec la réalité (vérifications faites à l'aide de photographies sur Internet). Cependant, j'ai inclus le cliché.

Un sérieux vent de face domina tout le trajet, aussi, je consumai plus d'essence que prévu. C'est l'une des raisons pour lesquelles, j'évite les longs parcours dans mon périple, à moins qu'inévitables. A ce jour, tout s'est bien passé à ce sujet ; je n'ai jamais eu à rebrousser chemin, ou faire d'escale carburant sur un aéroport intermédiaire. Mais cela pourrait se produire.

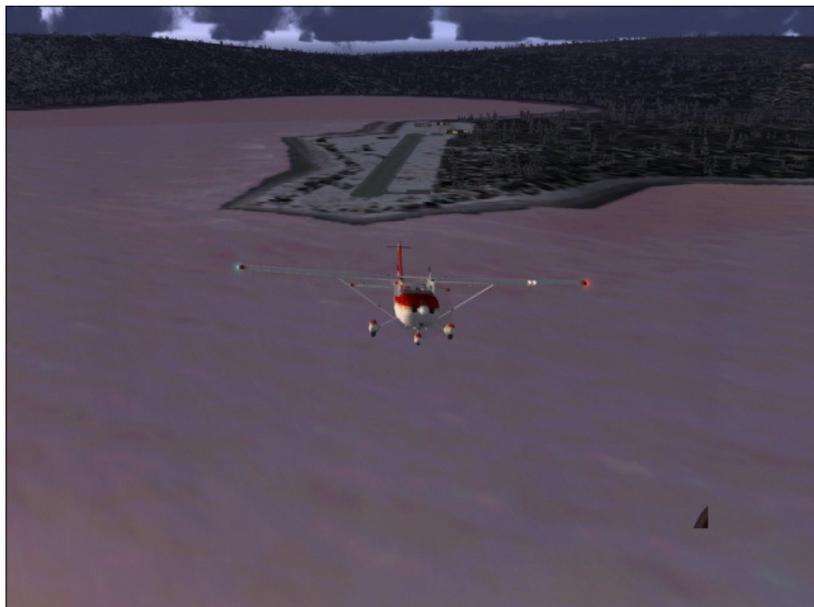
Iqualuit est situé à 63° nord, de ce fait, et à cette époque de l'année, le soleil ne s'élève jamais bien haut au-dessus de la ligne d'horizon. Cela me donna l'opportunité de belles images (voir plus bas).



Ultime préparatifs sur l'aéroport de Nain



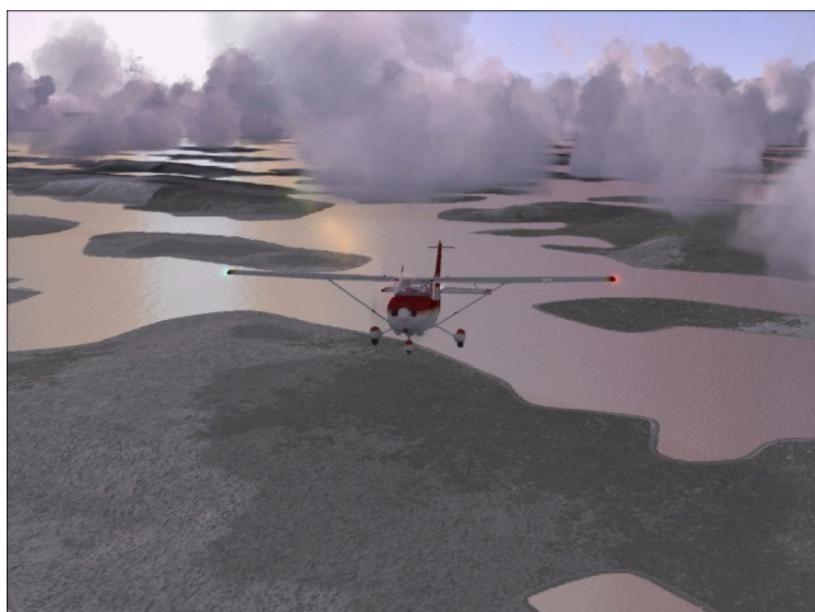
Décollage à l'aube



Au revoir Nain 1



Au revoir Nain 2



Survol de la côte



Le Mont Caubvick masqué par les nuages



L'extrémité nord du Labrador



Descente en spirale 1



Descente en spirale 2



Le soleil de midi à 63° nord



Approche finale sur Iqualuit



En stationnement



Canada

48ème étape : dimanche 28 décembre 2003 / Iqualuit CYFB Nunavut – Maniitsoq BGMQ

Par chance, je n'ai pas eu à attendre trop longtemps à Iqualuit, avant de m'envoler vers le **Groenland**. Je m'efforce de voler en journée, car il est plus sympathique d'observer le paysage. A cette latitude, les jours sont courts, à tel point que ma fenêtre de vol s'avère étroite.

Dès l'aurore (10h30', heure locale), j'étais prêt ; après avoir établi mon plan de vol, et vérifié les organes vitaux de mon aéronef, je décollai vers l'Est (cap 110), destination le Groenland. Le temps était de mon côté, en partie nuageux, mais très froid. Je quittai la côte du Canada, passant au-dessus du **Détroit de Davis** (**John Davis**, *navigateur anglais, découvrit ce détroit en 1587*), en route pour Maniitsoq. Il est dit que le Groenland est en partie vert (*en anglais, **Greenland**, terre verte*), en fait, c'est essentiellement blanc ; bel exemple de publicité mensongère. Scandaleux ! (*Je tiens à préciser qu'à la belle saison, le Groenland est effectivement vert ; notre ami, Peter, se laisse emporter par l'uniformité blanche due à l'hiver. **Christianisé** au XIIème siècle, le Groenland est **norvégien** de 1261 à 1380, pour devenir par la suite **danois**, et ce, jusqu'à maintenant ; 3000 colons y résidaient à cette époque, vivant de l'élevage et du commerce de la fourrure. Les **implantations vikings** disparurent au XVème siècle en raison d'un **refroidissement climatique** ; le contact avec l'**Europe** fut dès lors perdu, jusqu'à l'arrivée de John Davis, suivi de deux autres explorateurs pareillement anglais, **Henry Hudson** et **William Baffin**).*

Le soleil ne dépassa pas la ligne d'horizon, traînant au raz des eaux, pour ensuite s'enfoncer lentement dans l'océan. Bientôt je traverserai le **Cercle Arctique**, et l'astre du jour disparaîtra pour quelques temps.

L'aérodrome de Maniitsoq m'a semblé être le plus petit du Groenland (grande nouvelle !). La piste mesure 2600 pieds (780 m), j'ai, donc, redoublé d'attention, afin d'immobiliser mon Cessna avant d'atteindre le bout de piste. En dépit de cela et d'une clarté restreinte, l'atterrissage fut correct.



Préparatifs à l'aube



Paré au décollage, piste 35, aérodrome d'Iqaluit



Un dernier regard sur Iqaluit 1



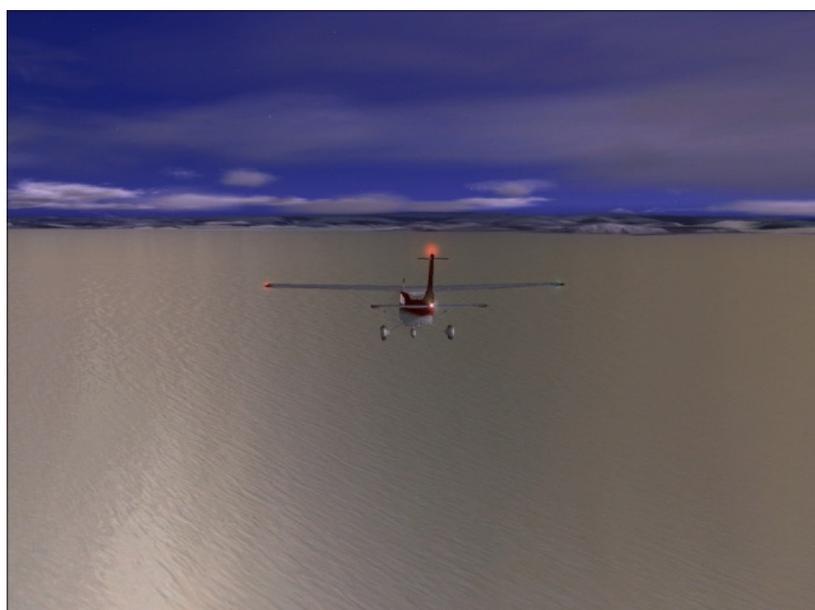
Un dernier regard sur Iqaluit 2



Au revoir le Canada



Survol du détroit de Davis (12h20' heure locale)



Bonjour le Groenland



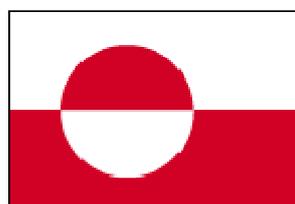
Approche finale et crépusculaire sur Maniitsoq



Au sol



Canada



Groenland

49ème étape : dimanche 28 décembre 2003 / Maniitsoq BGMQ – Kulusuk BGKK

Quand bien même de nuit, je décidai de franchir une autre étape ce jour. Sous cette latitude (63 30 nord), il est possible à cette époque de l'année, d'effectuer, au moins, une partie de ce trajet en journée ; mais il faudrait que je démarre à l'heure H, ou appropriée, et même dans ces conditions, ce dimanche serait essentiellement crépusculaire, entraînant une visibilité réduite. Peut-être reviendrai-je ? Pour survoler cette région en été (en réitérant, éventuellement, ce tour du monde sous Flight Simulator 2010).

Compte tenu d'un vol nocturne et bref, pléthore d'essence en conséquence ; ajouté à cela, une froidure intense et l'air ambiant particulièrement porteur. Je décidai de tester le plafond maximum de mon 182 Skylane. Je grimpai rapidement à 12 000 pieds (3600 m), puis, je réglai le taux de montée (*variomètre*), à 100 pieds/minute, et continuais mon ascension jusqu'à ce que la vitesse air s'établisse à 60 nœuds. Frôlant la vitesse de décrochage, je stabilisai l'avion. J'avais atteint l'altitude stupéfiante de 19 620 pieds (5886 m). Evidemment, faire cela réellement, sous-entendrait l'utilisation d'un masque à oxygène, le cockpit n'étant pas pressurisé (et pourquoi pas un parachute, au cas où...) ; mais avec le simulateur, pas de souci. A cette hauteur, la température descendit à -36° Fahrenheit, accompagné d'un vent favorable soufflant à plus de 60 nœuds (111,12 km/h). Je redescendis prudemment à 12 500 pieds pour battre un nouveau record ; en raison de ce puissant vent arrière, ma vitesse réelle monta à 185 nœuds (342,62 km/h), (vitesse air : 145 nœuds) ; à mentionner dans les annales.

Rien à dire s'agissant de l'approche et de l'atterrissage, un vent d'ouest nord ouest me fit choisir la piste 29. Ah ! J'oubliai, cette piste était plus longue que la précédente, mais non bétonnée. Il y a toujours un imprévu.



Prêt pour décoller de l'aérodrome de Maniitsoq



Au revoir Maniitsq



Lune groenlandaise



Approche finale sur Kulusuk 1



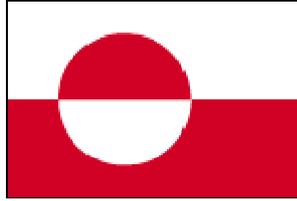
Approche finale sur Kulusuk 2



Au sol sans casse



En stationnement, au côté d'un Piper Cherokee



Groenland

50ème étape : mercredi 31 décembre 2003 / Kulusuk BGKK – Nerlerit Inaat BGCO via Reykjavik BIRK

A l'origine, j'envisageais de me rendre directement de Kulusuk à Nerlerit Inaat en longeant la côte Est du Groenland ; mais au dernier moment, je décidai d'étoffer mon voyage à l'aide d'un ravitaillement en carburant à Reykjavik. Lors de la conception du plan de vol, l'altitude conseillée pour une route directe était de 17 500 pieds, incluant le franchissement de montagnes (ou glaciers), plutôt élevés. Le pire, c'est que ces sommets se trouvaient au-delà du Cercle Arctique ; donc, nuit noire durant le trajet. Tant à éviter cela par un simple détour au-dessus du **détroit du Danemark**, autant faire une virée en **Islande**.

Le vol jusqu'à la capitale islandaise fut essentiellement maritime (Déroit du Danemark). Je longeais, dans un premier temps, la côte Est du Groenland, pris un beau cliché, puis, mis le cap au 128, direction l'Islande. A l'approche de cette dernière, je me vis proposer un « light show » d'aurores boréales (voir ci-dessous). Après m'être posé à l'aéroport de Reykjavik, j'allai à la station d'essence ravitailler mon avion ; dans la foulée, je sollicitai l'autorisation de décoller et quelques minutes plus tard, j'étais sur le chemin du retour vers le Groenland (cap 20).

Aujourd'hui, à 18h50', heure locale, j'entrai dans le Cercle Arctique, courbe imaginaire située à la latitude de 66 30 Nord. Il représente le point le plus au nord, où le soleil reste visible au **Solstice d'hiver** (21 décembre. Cela veut dire que je ne verrai pas le soleil au cours des prochaines journées.

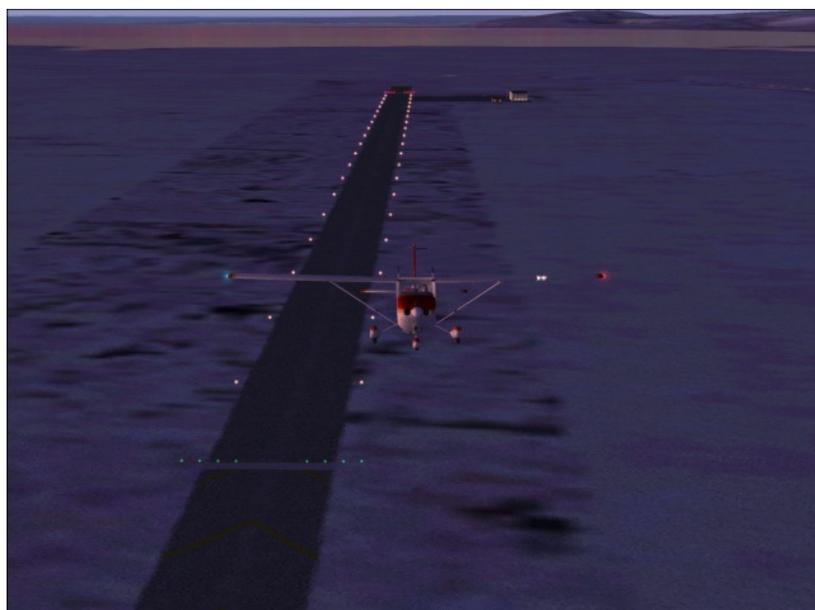
La météo fut bonne dans l'ensemble, à part des vents de travers conséquents aux deux atterrissages. Je commence à me demander si je ne suis pas victime d'une conspiration. Qu'importe, je m'en sortis bien les deux fois, plus difficilement à Reykjavik qu'à Nerlerit Inaat. Je resterai ici pour une soirée festive de fin d'année, et reprendrai mon voyage l'année prochaine.



L'avion, toujours garé là, où je l'avais laissé



Prêt au décollage piste 11



Un dernier regard sur Kulusuk



La Côte Est du Groenland



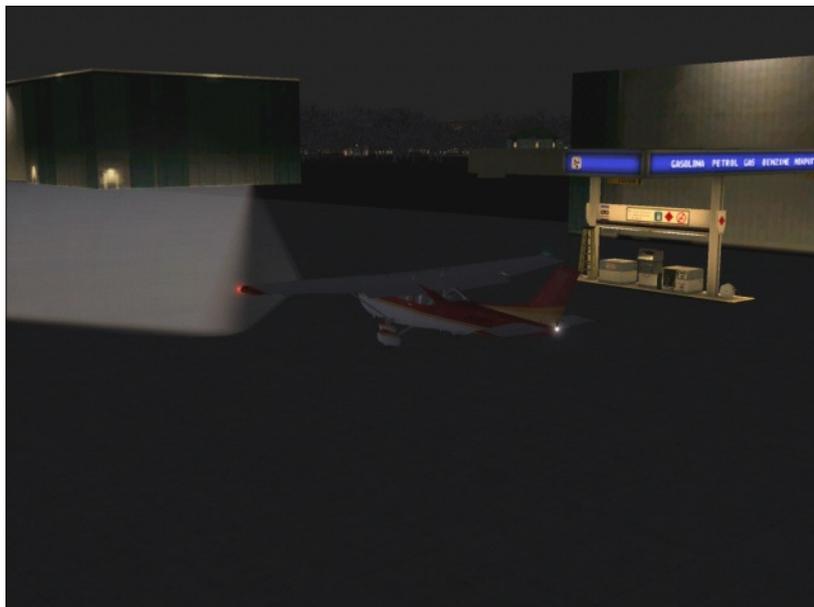
Aurore boréale islandaise 1



Aurore boréale islandaise 2



Approche finale sur l'aéroport de Reykjavik



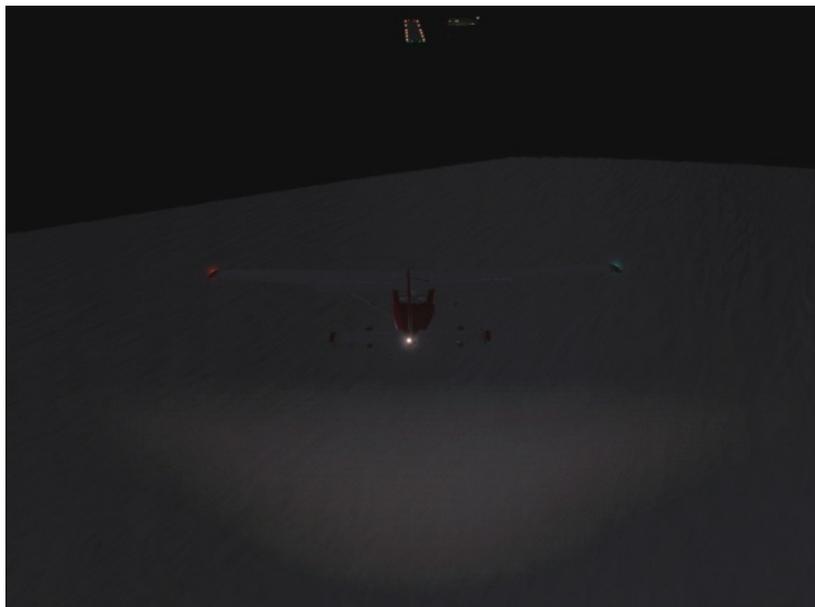
Ravitaillement essence



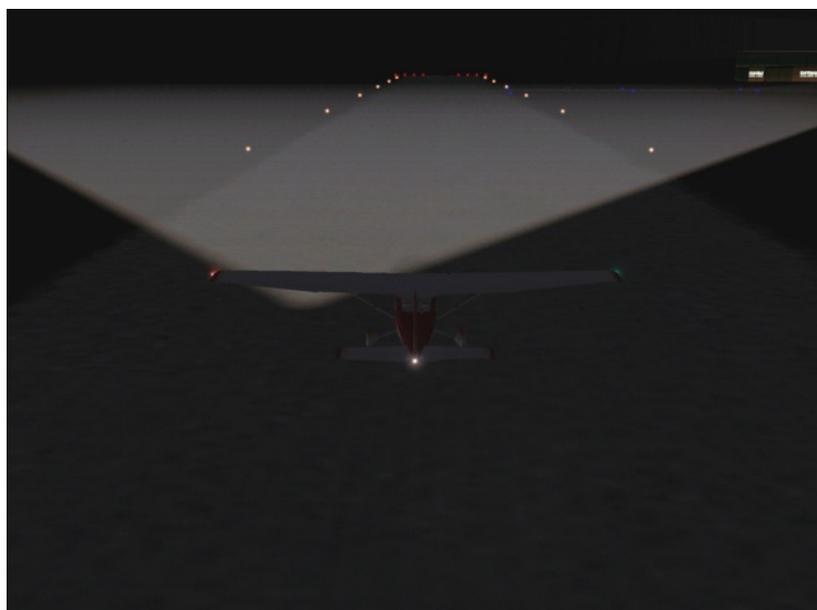
Paré au retour vers le Groenland, piste 1



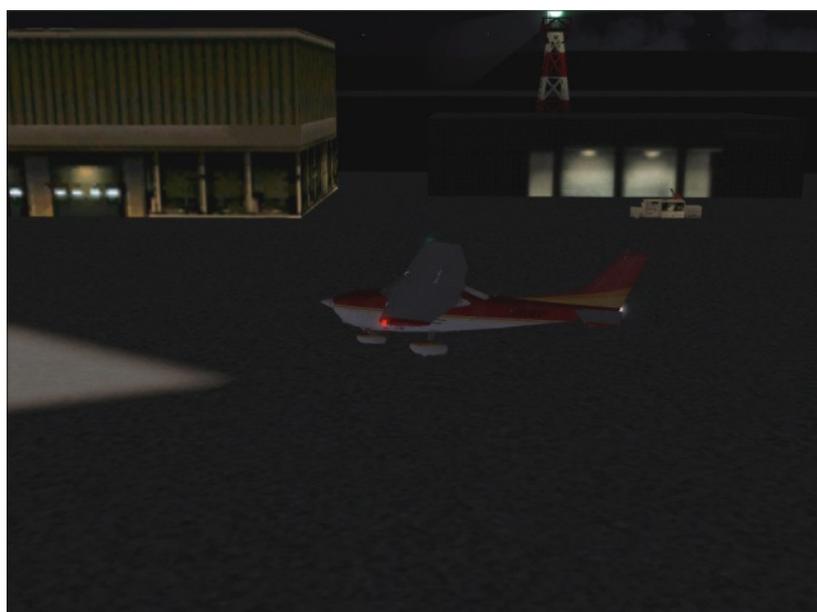
Franchissement du Cercle Arctique



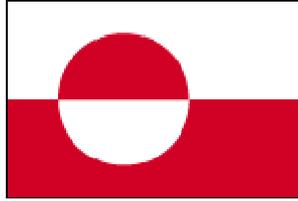
Approche finale sur l'aérodrome de Nerlerit Inaat



Au sol



Garé, et prêt pour un moment de détente



Groenland



Islande

51ème étape : jeudi 1er janvier 2004 / Nerlerit Inaat BGCO – Longyear ENSB

Et le moment est venu de me rendre en Europe. Aujourd'hui, premier jour de l'année 2004, je m'envole vers un nouveau continent.

Ce trajet faisait partie de ceux où je pousserais mon 182 au maximum (en terme de rayon d'action). J'étais très nerveux, car selon mon plan de vol, je devrais consommer l'essentiel du carburant de mes deux réservoirs, et ne me resteraient qu'à peine 10 gallons, après l'atterrissage. Marge d'erreur réduite ; un vent contraire, un temps orageux en chemin, et je suis bon pour la panne sèche en **mer de Norvège** ; éventualité peu réjouissante.

Suite au décollage, je réglai le conservateur de cap au 63, route directe pour **Svalbard**, et me mis à chercher la meilleure altitude de croisière quant à ce vol. Impossible de trouver un vent arrière probant (ce que, non seulement, j'espérais ; mais plus encore, je comptais dessus). Après m'être promené entre 5000 et 14 000 pieds, j'ai opté pour le mieux, à savoir 14 000 (je trouvai là un vent porteur modéré). Je gardais durant tout le trajet, l'œil sur la vitesse réelle et ma consommation (*fuel flow*), afin de m'assurer j'irais jusqu'au bout. Tout se déroula au-dessus de l'élément liquide (Mers du Groenland et de Norvège), aussi, une fois le point milieu passé, pas de retour possible, je devais continuer jusqu'à destination quel que soit le risque ; aucun aéroport de secours. Avant mi distance, je pouvais rebrousser, et attendre à Nerlerit Inaat de meilleures conditions météorologiques.

Donc, à 14 000 pieds, j'évaluai qu'il m'en coûterait environ 65 gallons pour rallier Svalbard, si les paramètres de vol se maintenaient (pas de mauvais temps), ce qui me rassura. Et puis, 1h50' après mon départ, le vent arrière devint frontal. Ce n'était pas bon signe, mon estimation monta à 80 gallons pour arriver à bon port. Je réduisis la puissance, jusqu'à ne brûler que 9 gallons à l'heure. A moitié chemin, 368 mn de la Scandinavie, il me restait 58 gallons de carburant, et considérais qu'à ce rythme et conditions météo, 40 gallons me seraient à peu près nécessaires pour le reste du parcours. A ce train, je garderais une réserve de 18 gallons en cas d'urgence ; en conséquence, je maintins cette ligne de conduite. Svalbard, ou la catastrophe. A 340 mn de la Norvège, une fascinante aurore boréale s'offrit à mes yeux ; dans le même temps, le vent changea encore. Il soufflait à nouveau de l'ouest ; ce nouvel élément pris en considération, induit que 25 gallons s'avéreraient suffisants pour rejoindre Svalbard. A 90 mn de cette ville, le vent modifia son orientation, sans m'inquiéter, puisque je disposais de 35 gallons, étant toujours à 14 000 pieds. Il me restait 70 mn à parcourir lorsque j'amorçai une lente descente, pour atterrir, en définitive, piste 10. Le temps me fut favorable, et à 22h25', heure locale, j'étais au sol, avion garé et prêt à prendre un repos bien mérité.

Une étape des plus angoissantes à ce jour, mais il y en aura certainement d'autres.

Tout ceci mis à part, il n'y avait pas grand chose à voir durant ce trajet (j'en profitais, donc, pour me plonger dans des lectures scientifiques à connotation professionnelle). Lorsque je quittai le Groenland, vers 13h, heure locale, le soleil avait présenté des velléités de s'élever franchement au-dessus de l'horizon ; mais je savais qu'il ne le ferait pas. A cette latitude et époque de l'année, il apparaît subrepticement au loin, sans se montrer pleinement. Voyez les clichés ci-dessous.



Préparatifs pour un vol de longue durée à Nerlerit Inaat



Au revoir Nerlerit Inaat



L'aube



Un dernier regard sur le Groenland, avant l'immensité liquide jusqu'à Svalbard



A mi distance, environ trois quarts de carburant restent disponibles



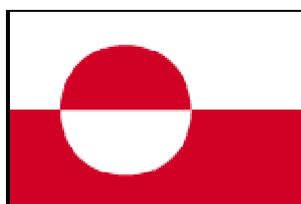
Une aurore boréale change la donne



Approche finale sur l'aérodrome de Longyear



A bon port, pour une longue nuit de sommeil



Groenland



Norvège

52ème étape : vendredi 2 janvier 2004 / Longyear ENSB – Tromso ENTC

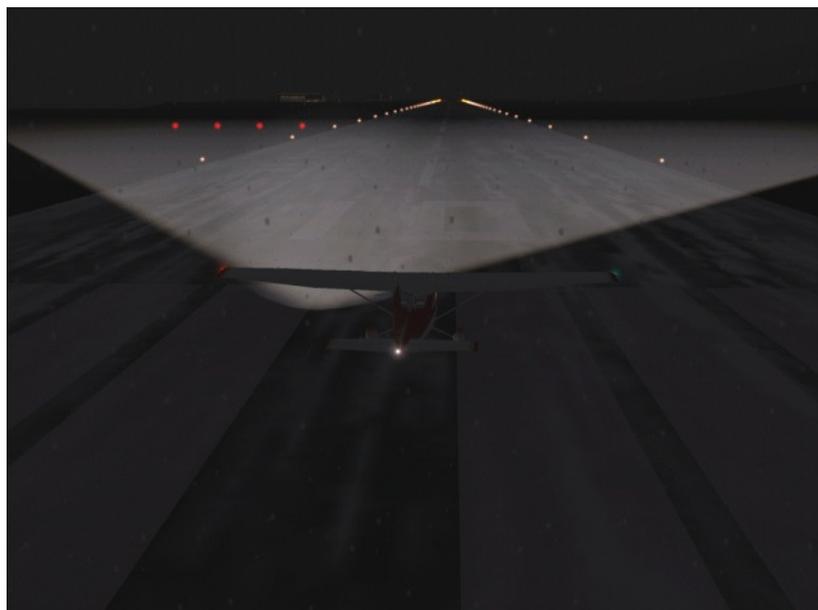
Ce fut un vol court et nocturne ; dans ces conditions, peu de photographies à vous montrer. Suite à l'établissement du plan de vol, je préparais mon avion et m'envolai de la piste 10, au cap 171 ; constituant une ligne droite vers Tromso. N'ayant pas, cette fois, à me soucier du carburant, je me stabilisai à 9500 pieds, une altitude raisonnable.

Il neigeait lorsque en quittant Svalbard, mais rien de méchant. Vent calme et flocons légers, sans conséquence. 4h me furent approximativement nécessaires, durant lesquelles il n'y avait rien à voir et à faire (contrairement à l'étape précédente, la consommation d'essence importait peu). Donc, beaucoup de temps pour la lecture ; vu sous cet angle, j'en aurai bientôt fini avec ces documents scientifiques que je dois lire.

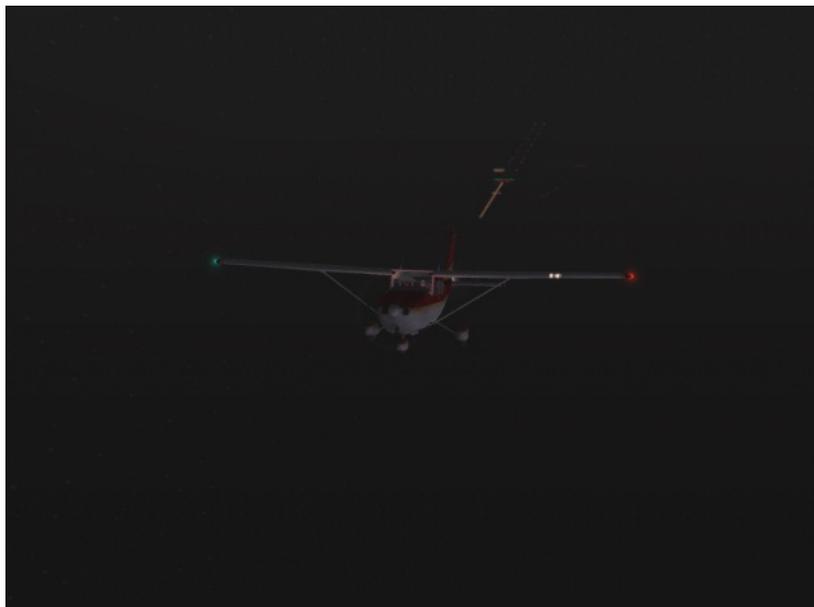
La chance reste de mon côté s'agissant de la météo, puisque ces derniers jours, j'ai traversé l'Atlantique, presque atteint le 80^{ème} parallèle, sans avoir rencontré une seule tourmente neigeuse hivernale. Même pas un vent de travers à mon arrivée ; je devrais jouer à la loterie.



Ultimes vérifications à l'aérodrome de Long Year



Prêt au décollage piste 10



Au revoir Long Year



Aéroport de Tromso en visuel 1



Aéroport de Tromso en visuel 2



En stationnement, et au lit !



Norvège

53ème étape : samedi 3 janvier 2004 / Tromso ENTC – Trondheim ENVA

Encore un trajet effectué de nuit ; j'ai quitté Tromso à 14h30', heure locale. Suite au roulage vers la piste 19, fort court d'ailleurs, je décollai, mis le cap au 207 tout en grimpant à 9500 pieds. Naturellement, rien à observer au cours de ce vol, mais je vais quitter le Cercle Arctique, en direction de régions plus propices à l'éclairage solaire (enfin, de temps en temps).

Trondheim est une charmante ville, mais je doute que la tour virtuelle de Flight Simulator 2004 ressemble en quoi que ce soit à la vraie. J'ai séjourné là il y a quelques années, et possède de nombreuses photographies. C'est sans doute préférable d'arriver de nuit, et continuer, éventuellement, sur Oslo.

Je constatais hier la bienveillance météorologique à mon égard, et il neige à présent sur Trondheim ; amusant. De légères chutes, exempte de rafales de vent. Aucun problème concernant l'approche et l'atterrissage.



Préparatifs



Dans l'attente de l'autorisation de décollage vers le Sud



Dernier regard sur Tromsø



De nouveau en dehors du Cercle Arctique



Approche finale sur Trondheim



Au sol



Station d'essence



Norvège

54ème étape : samedi 3 janvier 2004 / Trondheim ENVA – Oslo ENGM

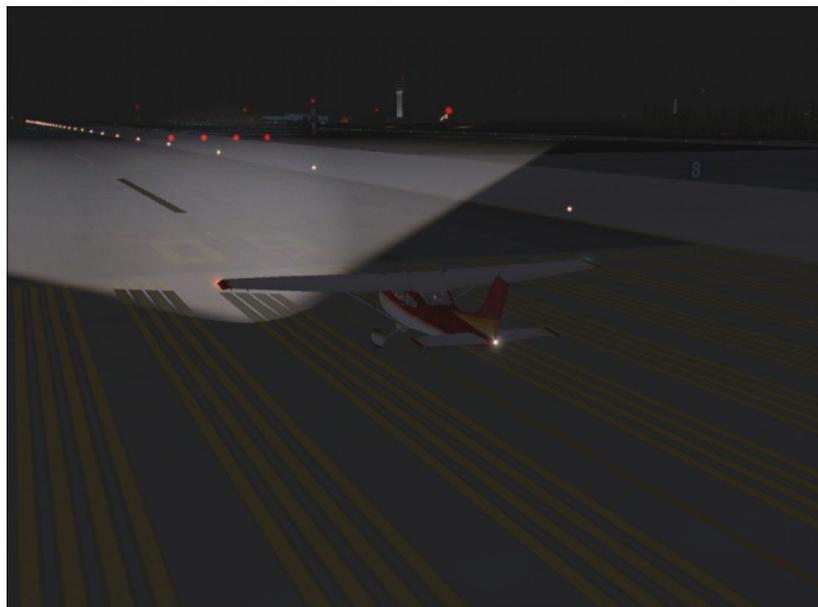
Je n'attendis pas le jour à Trondheim, voulant prolonger de quelques heures ma séance de vol. Le temps est bon à Oslo, et les prévisions à long terme annoncent de la neige au quotidien ; aussi, aucune raison de patienter. Je dressai le plan de vol, obtins l'autorisation, et à 4h30', heure locale, j'étais en route plein sud.

Entre atterrissage et décollage, j'installai des scènes complémentaires concernant les aéroports norvégiens. Etonnant ! Quel changement, jetez un coup d'œil aux clichés ci-dessous. Il y a même le gars me donnant des instructions par signes, à la porte d'embarquement. Sincèrement stupéfiant.

Mise à part la joie suscitée par les nouveaux décors aéroportuaires (il faudra que j'observe cela de plus près), aucune observation possible et rien à faire durant ce bref trajet (l'aspect nocturne en est sans doute la raison). J'ai donc peu de photographies ; je dois m'arranger pour repartir d'Oslo au grand jour, afin d'en apprécier l'environnement, le niveau de réalisme. Il était question d'IFR aujourd'hui, 8000 pieds et cap 180 jusqu'à destination. L'approche ne me prit pas la tête, il m'a suffi de suivre les instructions du contrôle au sol, et avant d'en prendre conscience, je m'étais posé, puis, garé au parking, dans l'optique d'un sommeil salvateur.



Dernières vérifications à la porte d'embarquement 37



Paré au décollage, piste 9



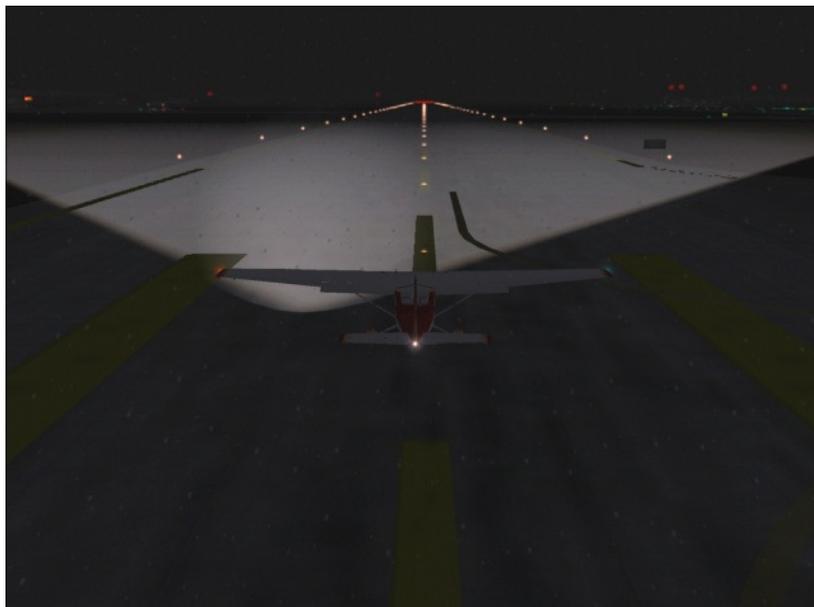
Au revoir Trondheim 1



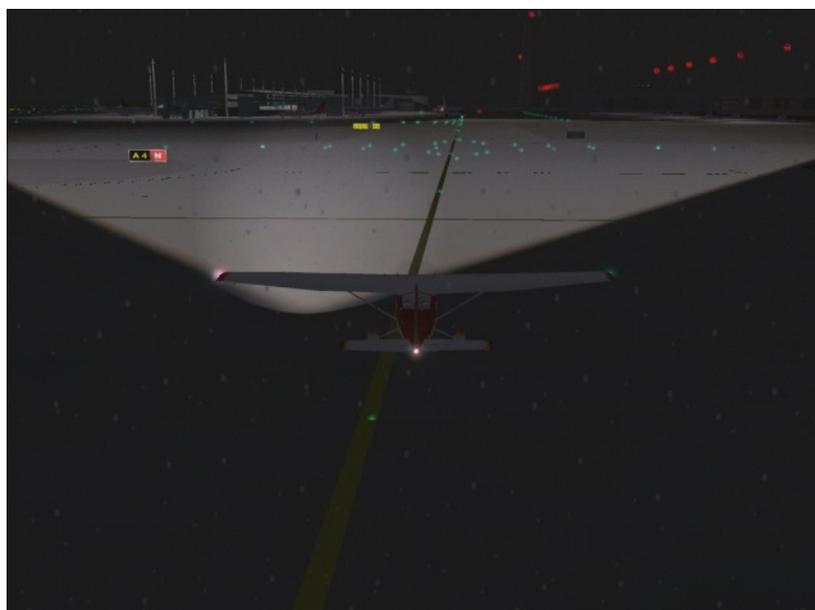
Au revoir Trondheim 2



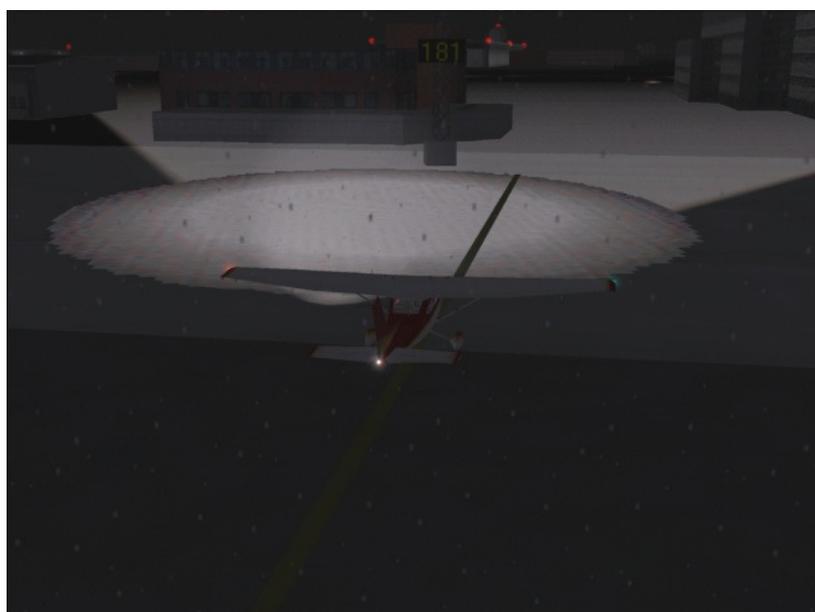
Approche finale sur Oslo



Au sol



Roulage vers la porte d'embarquement



En stationnement à la porte 181



Norvège

55ème étape : dimanche 4 janvier 2004 / Oslo ENGM – Inverness EGPE

Voler en **Europe** s'avère problématique pour moi, compte tenu du décalage horaire. J'étais prêt à 14h30', heure locale, (6h30' du matin à Salt Lake City) ; ce qui sous-entendait 1h de clarté du jour. Même dans ces conditions, d'irrégulières chutes neigeuses firent que je ne vis pratiquement rien de la ville. Peut-être dois-je me résoudre à cet état de fait, voler de nuit en faisant abstraction du paysage. D'un autre côté, plus je progresserai au sud, plus les jours rallongeront.

Le trajet d'aujourd'hui me prit un peu plus de 4 heures, au cap 258, et à une altitude de 10 000 pieds. De la neige, donc, autour d'Oslo ; mais le temps s'éclaircit au-dessus des massifs montagneux. A la verticale d'**Haugesund** (coordonnées de la ville : N 59 25 26 E 15 45 57 – Karmoy ENHD), je me retrouvai, une fois de plus, dans d'épaisses couches nuageuses. Bien évidemment, il pleuvait à Inverness ; je suppose qu'il en est ainsi 99% de l'année (*quel préjugé ! L'Office du Tourisme Ecossais appréciera ; ceci dit, lorsque j'arrivai à mon tour sur place, en été, la pluie était également au rendez-vous*).

Approche et atterrissage sans souci ; aux instruments d'abord, à vue en dernier lieu. Légèrement brumeux, mais la visibilité était correcte ; je laissais l'avion au parking, et allais me reposer. Il est probable que plusieurs jours s'écoulent, avant que je ne reprenne le manche.



Préparatifs à la porte d'embarquement 181



Roulage vers la piste 1L



Départ pour Inverness



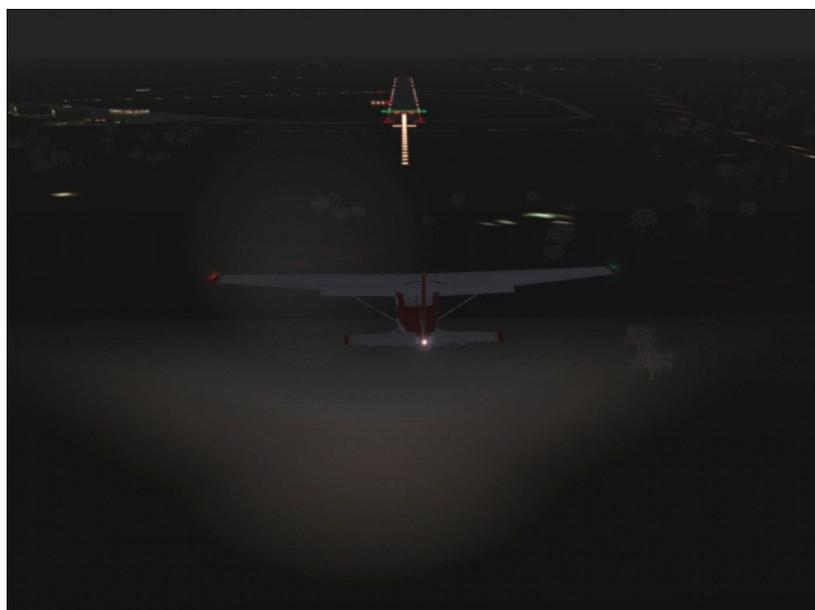
Oslo International (*notez le triangle lumineux au sol, avion en roulage*)



Fin de journée



Approche finale sur l'aérodrome d'Inverness 1



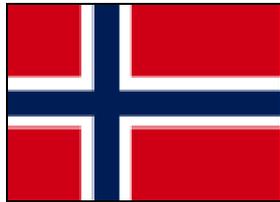
Approche finale sur l'aérodrome d'Inverness 2



Ravitaillement en carburant



En stationnement



Norvège



Ecosse

56ème étape : samedi 10 janvier 2004 / Inverness EGPE – Londres EGKK via Dublin EIDW

Parcourir l'Europe durant la période hivernale s'avère, donc, complexe ; je souhaiterais voir les villes de près, ainsi que les paysages, mais les jours sont trop brefs. Les 8 heures de différence horaire (7 au **Royaume Uni**), ne me facilitent pas la tâche, à savoir, trouver du temps pour voler. Cela devrait s'arranger en **Afrique**, surtout du côté Est. D'ici là, je devrai me contenter d'une à deux étapes par semaine.

Suite au décollage, je survolais le **Loch Ness** dans son intégralité (*coordonnées : N 57 17 35 O 04 28 90*). Quand bien même quelques pieds au-dessus de l'eau, aucune trace de l'insaisissable **Nessie** (*le monstre du Loch Ness*). Néanmoins, l'un des clichés, présente une tache sombre (plutôt floue), sur l'eau ; le mystère perdure donc (**Abacus** dans ses « **Aventures Aériennes** », propose un décor supplémentaire incluant cette créature ; par ailleurs, et sous réserve d'un nouveau canular, une vidéo de qualité datant de 2007, montrerait clairement un mouvement sous l'eau, faisant que l'intérêt du grand public pour ce site ne se dément pas).

Après ce passage en rase motte, des plus irresponsables ; je grimpai à 11 000 pieds, en recherche d'un vent favorable, pour me stabiliser, finalement, à 5000 pieds. Le cap 205 me guida d'Inverness à Dublin. En raison d'un fort vent de face, je consommai plus d'essence que prévu ; aussi, je décidai d'une escale à Dublin (*EIDW*), (étape intermédiaire non planifiée à l'origine, au profit d'un simple survol). J'aurais eu assez pour rallier Londres, mais comme chacun sait, mieux vaut prévenir que guérir ; pas de problème en approche et atterrissage. Dès au sol, je cherchais la station d'essence, remplis mes réservoirs, et repartis immédiatement sur Londres. Tout compris, j'ai passé 20' en Irlande ; dommage.

Un vent arrière réduisit la durée de mon trajet vers la capitale du Royaume Uni ; cap 128 et 7000 pieds au-dessus du **Pays de Galles** et du sud de l'**Angleterre**. Cependant, il faisait nuit lorsque j'atteignis ma destination ; conséquemment, je n'ai rien vu de Londres. Il me faut attendre samedi prochain pour voir cette ville de jour.



Dernières vérifications à l'aéroport d'Inverness



Prêt au décollage piste 24



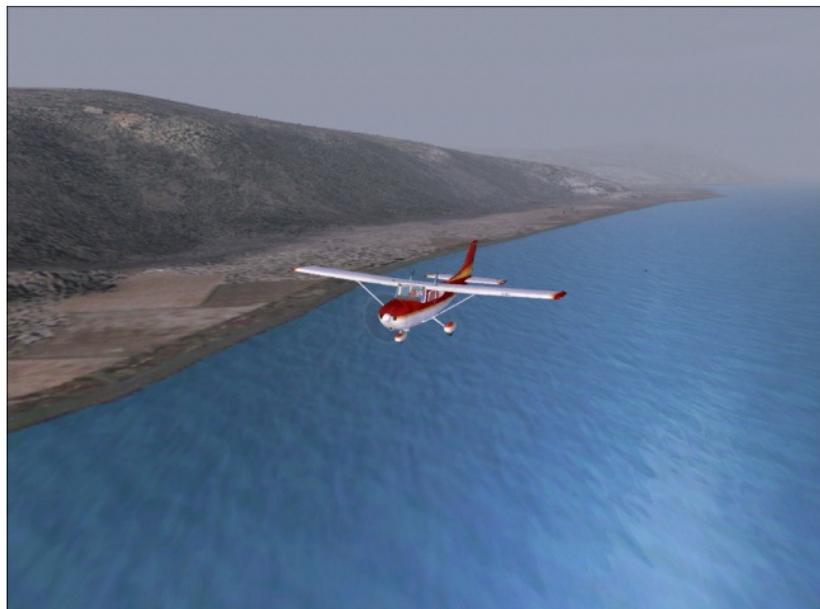
Au revoir Inverness



Loch Ness 1



Loch Ness 2



Loch Ness 3



Loch Ness 4



La Côte Ouest d'Ecosse



Approche finale sur Dublin International



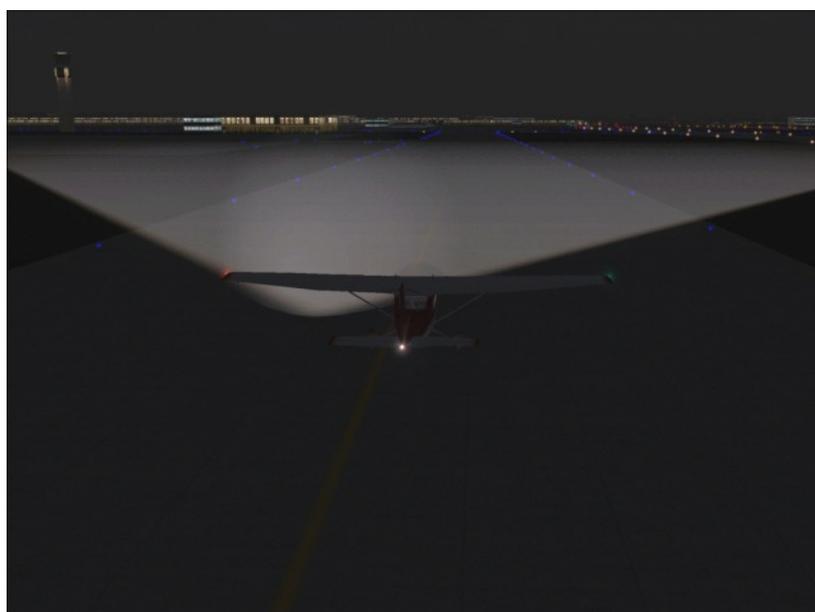
Ravitaillement à Dublin



Attente réglementaire



En route pour Londres



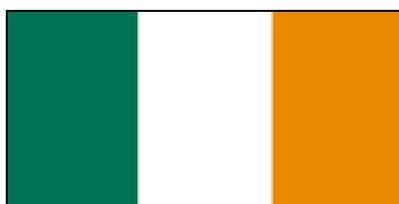
Roulage vers l'aire de stationnement



En stationnement à l'aéroport de Gatwick



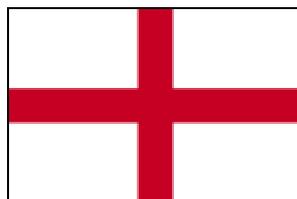
Ecosse



Irlande



Pays de Galles



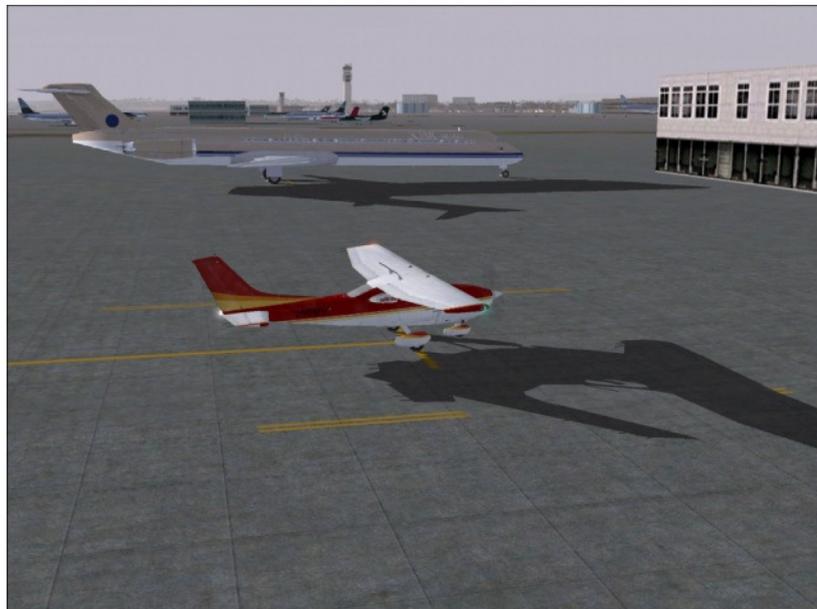
Angleterre

57ème étape : samedi 17 janvier 2004 / Londres EGKK – Le Mans LFRM via Paris LFPO

Après une coupure hebdomadaire, j'ai « hissé les voiles » et poursuivi mon tour du monde. J'ai comme annoncé, attendu une semaine entière, afin d'aménager mon temps de vol en journée, et prendre des clichés de Londres et Paris ; les restitutions de ces agglomérations m'ont déçu. C'est honnête, mais j'espérais mieux.

Donc, je décollai de **Gatwick** en direction du Mans ; je suivis, d'abord, le cours de la **Tamise** (**Jules César** et ses légions remontèrent la vallée de la Tamise en 55 av JC, il est à l'origine de l'appellation « **Tamesis** » dans ses **Commentaires de la Guerre des Gaules** V, 11), et pris quelques photographies de sites londoniens (cible GPS : London City EGLC, puis, virer sur la gauche en remontant la Tamise). Puis, plus ou moins directement, je rejoignis Paris (de Londres, EGLC ; prendre Orly, LFPO, comme cible GPS), pour une séance photos avec la **Tour Eiffel** (celle-ci dans les derniers rayons du soleil), (première construction mondiale entièrement métallique et de grand taille, 312 m de haut, 324 avec l'antenne ; cette tour a été édifée par **Gustave Eiffel** pour l'**Exposition universelle** de 1889) ; de là, j'atteignis Le Mans. Finalement, ce fut court, mais je consommais énormément de carburant, en raison de basses altitudes à des fins touristiques.

Je m'efforcerai d'accélérer ma progression dans les prochains jours, sinon, ce périple va me prendre des années (au rythme d'un vol par semaine).



Préparatifs



Au revoir Gatwick



Survol de Londres 1



Survol de Londres 2



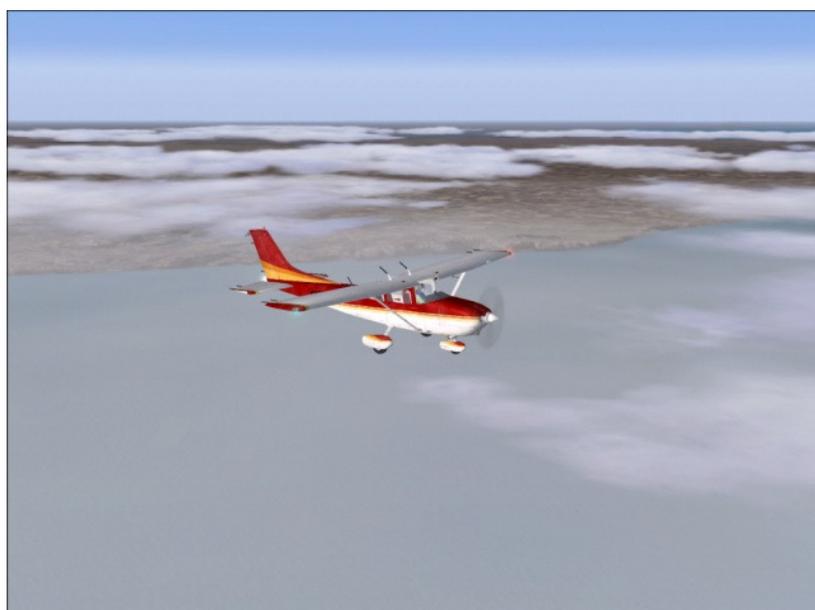
Survol de Londres 3



Survol de Londres 4



Franchissement de la Manche 1



Franchissement de la Manche 2



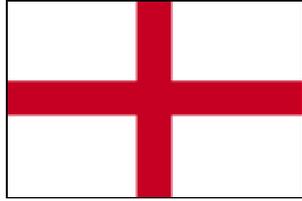
Et voici Paris



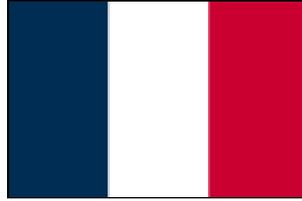
Approche finale sur l'aéroport du Mans



En stationnement pour la nuit



Angleterre



France

58ème étape : samedi 24 janvier 2004 / Le Mans LFRM – Madrid LEMD

Mon séjour européen est beaucoup trop long, il faut que je vole plus d'une fois par semaine ; cela devrait être possible à présent, puisque j'ai grandement progressé vers le sud.

Tôt, ce matin, j'ai quitté (singulièrement petit celui-là), l'aérodrome du Mans ; arrivé à 10 500 pieds, j'ai mis le cap au 205, route directe vers Madrid. J'éviterai les **Pyénées**, aussi, point de shopping à **Andorre**. J'ai d'excellents souvenirs de cet endroit, c'est un pays des plus intéressants (*Principauté dont le **président de la République française** est coprince, avec l'**évêque espagnol d'Urgel** comme coprince épiscopal ; cette tradition remonte à 1278, avec le **comte de Foix** du côté français. Une seule interruption, durant la **Révolution française** ; **Napoléon 1^{er}** y mit fin en 1806, en obtenant le rétablissement de la **co-souveraineté**) ; peut-être une prochaine fois.*

Un temps dégagé aidant, j'ai opté, aujourd'hui, pour le VFR. Quelques nuages autour du Mans, mais après 30', éclaircie quasi totale. Ce parcours m'emmena dans le sud-ouest de la France, le **golf de Gascogne**, les **monts Cantabriques** (*point culminant : **Torre de Cerredo** 2648 m*) ; et pour finir la **Vieille Castille**, où se trouve Madrid (*l'appellation Vieille Castille viendrait du **Moyen Age**, où il existait de nombreuses places fortes à la frontière avec l'Espagne mauresque, musulmane*).

M'acheminant vers la côte nord de l'Espagne, à hauteur du Golf de Gascogne, je découvris une vue splendide des Monts Cantabriques. Les reflets du soleil sur la mer, les sommets transparaissant des nuages... Exceptionnel. Rien que cela valait une semaine de patience ; si j'avais effectué ce trajet de nuit, je serais passé à côté. Ce ne fut pas facile de photographier ce fantastique moment, mais j'ai essayé (voir plus bas).

Aucun souci pour me poser à Madrid, je deviens expert en cette matière ; qui sait ? Un jour, m'y mettrais-je, réellement, à apprendre le pilotage d'un Cessna.

Suite à l'atterrissage, je fis le plein, et enchaîna sur le plan de vol suivant.



Départ du Mans 1



Départ du Mans 2



Départ du Mans 3



Golf de Gascogne



Côte nord de l'Espagne 1



Côte nord de l'Espagne 2



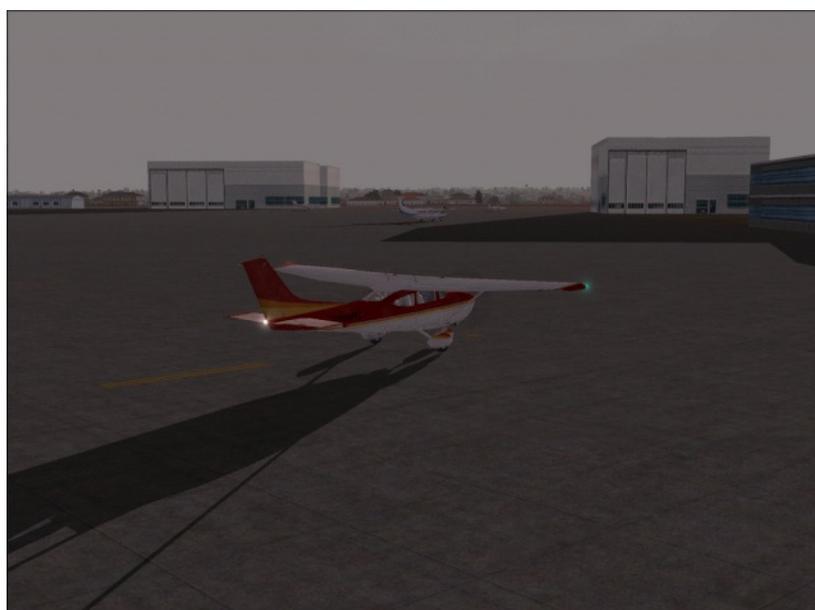
Monts Cantabriques 1



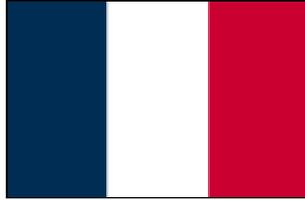
Monts Cantabriques 2



Approche finale sur Madrid



Préparatifs pour le prochain vol



France



Espagne