

Route de la Vanille

Et voilà , encore une course de terminée! oui, parce que depuis 81 année de la Transat je les ai toutes faites. Je croyais que Paris Pékin aurait été la dernière , mais non il a fallu que je me remette au travail avec Gérard et Alain et quelques 500 heures de travail et le Wassmer 421 était à nouveau prêt au départ.

Nous avons fait les essais avant modifications, à 23 pouces/2300 tours soit 75 % 137 noeuds environ, après modifications conditions identiques 157 kt. N'était-ce pas merveilleux 8% de plus sur la vitesse de Ref, mais là j'étais battu par deux Mooney et un Bonanza , on pouvait espérer faire une place de quatrième sans vent. Bel optimisme.

8 jours avant j'ai hésité (hélas peu de temps , c'était une question de money) à courir avec le 252 d'Aérope de Patrick... C'eut été amusant ,deux Mooney 252 , belle bagarre à armes égales, mais sans regret!!! Et je pense que mon ami Christian est de mon avis, nous avons fait une belle course.

Nous voilà donc parti pour la première étape, Ajaccio . Histoire de se mettre en jambes. Départ VFR , un virage au départ une sacrée ligne droite , comme on sait les faire en étant jeune pilote très attentionné, et un virage à l'arrivée après le saut du col . Une petite composante arrière d'environ 5 kt et nous voilà 3 ème exequo avec un Mooney 231. Pas mal pour un Wassmer et nous les pilotes nous étions très fiers.

Je ne vous parlerai pas de festivités , des conférences de presse etc, etc, ça n'est pas mon job, je préfère la course.

Je vous parlerai de mon sacré mal de dos , depuis le Pékin je n'avais plus rien eu . Et là, à nouveau bloqué après avoir été tabassé à l'arrivée d'Ajaccio. Une charmante infirmière me donne un calmant qui aurait bien tout calmé définitivement à Louxor. Pour endormir pas mal , piloter de nuit dans ces conditions, ce n'est pas l'idéal.

Départ VFR encore une fois une directe sur la Crête , la nuit passage IFR sur l'Egypte on essaie la route directe Louxor , mais un niveau 200 très peu pour nous. Après le contact Radar redescende sur New Valley, enfin travers de New Valley sinon 68 nautiques de plus. Enfin avoir essayer, avoir pas pu ! comme nous commente le HR 100 qui se trouve dans notre cas et derrière nous. Car nous sommes les deux premiers envoyés sur cette course étant les plus lents et cela ne va pas nous servir.

Nous arrivons à Louxor les premiers, et là l'effet du calmant se fait sentir: à l'atterrissage à moi la piste et les balises !!! Heureusement Christian a corrigé sinon j'aurais fauché le balisage de piste. Qu'à cela ne tienne, en méforme et très fatigué il faut trouver les taxis ways. Ils ne sont pas éclairés , le contrôleur a beau s'excuser la lumière ne jaillit pas et pour cause tout est cassé .

Essayez donc de trouver un taxiway de nuit sur un terrain inconnu avec des phares de 2 chevaux en bout d'aile d'un avion de 1970? Ca commence 5 bonnes minutes de perdues.

Route de la vanille

2

Merci aux deux pilotes d'Air France venus en habit de lumière qui attendaient un concurrent et qui nous ont aidés. Merci encore , je ne vous connais pas mais bravo pour la sportivité. Faites vous connaître.

Décapotage de l'avion pour la sécurité car dans la descente vers Louxor passant le Niveau 70 , dans la cabine 60 degrés et de l'huile à 115 °. Pas étonnant depuis le FL 70 il y avait 40 degrés dehors. Mais nous avions des doutes sur le refroidissement de l'huile. Mais nous avons perdus encore 5 bonnes minutes pour rien. Avec une température Standard + 25° le phénomène était normal. On apprend à tout âge. Nos calculs nous donnaient encore à 110% de la vitesse de référence à l'arrivée à Louxor. Re taxiway non éclairé , aller chercher en bout de piste le dernier et décollage pour Sanna via Djeddad (la Mecque) et une route domestique vers Saana avec les autorisations.

Encore premiers à essayer les plâtres sur l'Arabie Saoudite, nous avons beau lui lire le message d'autorisation de survol, une fois deux fois, le contrôleur nous demande de patienter, et c'est Niet en arabe, pendant ce temps nous avons avancé vers Djeddad et impératif demi tour vers les eaux internationales de la Mer Rouge. Et comment les trouver celles-ci , nous n'avons pas d'oméga et rien sur la route qui ne fonctionne correctement. Encore 10 minutes de perdues. Enfin ça n'arrivera pas aux autres il ont entendu sur la fréquence course notre mésaventure, ils s'abstiennent de contacter.

Comme ce contrôle nous demande d'afficher un code , nous obtenons sans l'altitude et nous éteignons nos feux , c'est le suivant qui se prendra l'escorte.

Nous arrivons à nous localiser sur un travers VOR de l'Arabie Saoudite et pas de chance pour nous il y a une bonne composante de vent de face. Arriver au point de virage pour rejoindre Saana nous avons 15 minutes de retard sur notre estimée. C'est fichu ,il fait encore nuit ,il faut monter à l'altitude de sécurité pas moyen de couper, nous n'avons aucun espoir de rattraper le retard. La course est finie ,d'autant plus qu'un concurrent nous grille la politesse à l'atterrissage en coupant derrière nous pour l'ILS en squisant l'arc DME . Obligé de faire une baïonnette pour nous ralentir. Merci les copains, Christian leur dira deux mots.

Le jour se lève pour notre poser de roues et maintenant il est possible de couper par les vallées pour arriver ce qui représente un sacré gain de temps. C'est la course, tant mieux pour eux.

Route de la Vanille

3

Très bon accueil, je dirais même princier à Saana. Au lit jusqu'à 14 heures pour une bonne réparation des pilotes.

Rendez-vous est pris pour le lendemain matin à la première heure avec un caméraman de la tv, Dietrich et Tony pour des prises de vues aérienne au sud est de la ville.

Mise en route avec une autorisation de vol en formation. Première panne, plus d'horizon artificiel, donc plus de pilote automatique et plus de possibilité de vol sans visibilité.

Décollage, deuxième surprise, le train d'atterrissage ne rentre plus. Cela est moins grave, sur cet avion nous pouvons rentrer le train à la main, ce qui nous arrivera jusqu'à la fin de la course.

Nous partons donc en formation et nous nous trouvons au dessus d'une vallée splendide avec sur un piton au milieu de cette vallée un vieux chateau. Les gravures de nos livres de gosses c'est exactement cela, peut être le repère d'Ali Babah et de ses fameux voleurs. A pleine vitesse en fond de vallée je suis le Bonanza, virage autour du piton, quelques mètres entre la paroi de la falaise et le piton. C'est passé, quel film magnifique.

Toute la journée est consacrée au démontage des capots, de la vidange, nous trouvons de l'huile chez les militaires, très épaisse pour fonctionner sous ces températures de 40 à 50 degrés. Le prix en est exorbitant mais il faut bien changer, sécurité d'abord.

L'horizon est aussi démonté, tester en labo de la Cie Yemenia mais rien à faire. Téléphonne à Mr Clément à Toussus, il a le même, nous lui demandons de l'expédier par Air France, notre chance c'est que c'est le seul jour de la semaine où Air France vient à SAANA. Pendant nos réparations nous avons eu la chance d'avoir pour nous aider et pour trouver ce dont nous avions besoin un employé de l'aéroport qui fut d'une grande efficacité. Notre pièce arrive à 3 heures du matin, lever prévu à 4 heures, la réception nous oublie et pour une fois la prière matinale ne m'a pas réveillé.

Départ précipité en taxi pour l'aéroport, Hubert nous attend depuis 5 heures, il se demandait bien ce que nous faisons. En une demi heure tout est remonté et nous décollons pour Monbassa avec seulement 10 minutes de retard sur l'horaire prévu.

Etape Saana Monbassa, nous avons eut droit au briefing habituel la veille du départ.

Aucun vol en direct n'était autorisé, points de passage obligatoires le secteur de Djibouti; ou Addis Abeba ou le point tournant de la corne de la Somalie. Le directeur de course avait les moyens de vérifier qu'il ne voulais pas dévoiler. Tout contrevenant sera éliminé. Bien reçu 5/5.

Départ donc en 2ème position derrière le HR 100, grosse brume sèche, qui limite la visibilité mais nous pouvons quand même nous enfilier dans les vallées qui sont d'ailleurs merveilleuses. Nous gagnons ainsi

Route de la vanille

quelques précieuses minutes. Nous passons les cols à quelques mètres seulement du sol, car le moteur commence à s'essouffler du fait de l'altitude et nous sommes soulagés quand nous arrivons sur la plaine en bordure de la mer rouge. Les deux zones strictement interdites sont évitées par leur bordure, zones russes qui possèdent des radar automatiques qui tirent sur tout ce qui bouge dans leur zone.

Le contact avec Djibout est établi et nous sommes autorisés à rejoindre la sortie ouest direct pour 63 nautiques. Que du désert et une chaleur épouvantable.

Derrière nous les avions commencent à arriver. Un concurrent en contact avec la tour donne ses points de passage qui correspondent à une directe. Tiens Tiens ! Le contrôleur lui demande s'il a les autorisations, point de réponse, et le contrôleur de reprendre: c'est votre problème Monsieur. J'en conclus donc que le contrôle de Djibout n'était pas un moyen de vérification des passages en direct. Que n'ai-je fait remarquer en ce moment à ce concurrent qu'il passait outre le règlement et les consignes impératives de sécurité.

Nous continuons sur Addis et les hauts plateaux arrivent rapidement sous nos ailes, nous nous servons des ascendances de nuages et en vol de pente on essaie de franchir une crête à plus de 3000 mètres, mais ça ne passe pas et demi-tour pour reprendre d'autres ascendances. Le vol devient très difficile mais nous sommes payés en retour par les paysages d'une étrange beauté.

Une première fumée nous renseigne sur le vent, petite composante de face qui se traduira après le passage à 300 mètres de la piste d'Addis et le virage à gauche vers les grands lacs par un fort vent de face confirmé par une seconde fumée dans une plantation. Ce n'est pas encore aujourd'hui que l'on pourra remonter le classement. Après les lacs nous empruntons une vallée qui nous amène sur la plaine du Keynia. C'est plat, très plat et aucun point de repère radio pour nous situer. Au cap et à la montre, la galère. Passer l'estimée de l'équateur nous traversons une grande rivière qui est bien repérée sur nos cartes et là catastrophe, nous sommes parfaitement sur notre axe mais avec 20 minutes de retard. Le vent qui souffle de plus en plus fort estimé à 15 noeuds, c'est fichu.

Nous descendons donc au ras des palmiers pour avoir un peu moins de vent et profiter de l'effet de sol. Christian m'affirme voir des girafes, c'est bien possible mais à cette hauteur il faut plutôt surveiller le pilotage. Quant c'est mon tour de visite je ne vois que les poules affolées s'envoler de partout dans les petits villages et quelques troupeaux de chèvres ainsi que leur gardien qui n'ont jamais vu l'avion du blanc les survoler d'aussi près.

Arrivée sur Mombassa avec un contact au dernier moment, nous étions si bas, et la piste en finale, sortie de train à la main, Air Bus sur la raquette qui s'aligne et qui décolle et pour nous un 360 degré qui nous

fait perdre encore cinq bonnes minutes car il faut attendre que le souffle des réacteurs se dissipe. Ça n'était vraiment pas notre jour ni notre course.

Comme nous nous posons encore une fois en queue de peloton nous avons les journalistes qui se précipitent pour les commentaires de radio Vipère. On sait tout et rien d'officiel, en deux mots. Est-ce que vous pensez que certains avions ont fait une directe ? Tel avion a mis une heure de moins que son frère jumeau ! et en passant au même endroit ? pas possible le pilote du plus lent des deux devrait faire des concours de pêche. Y aurait-il de l'élimination dans l'air ? Le résultat est que nous sommes battus comme des forcenés pour confirmer notre place devant certains avions meilleurs que le nôtre et que au classement provisoire nous voici relégués après eux et cela est difficilement rattrapable en si peu de nautiques à parcourir.

La journée fût chaude à Monbassa, les Keynians ayant gardé tout le plus mauvais de l'administration Anglaise, et Dieu sait s'ils adorent la paprasserie. Cheud aussi au briefing du soir, si bien que sur 14 équipages encore en course nous nous retrouvons à 10 pour un briefing spécial qui prévoit de partir directement sur la Réunion et d'abandonner la course. Nous concluons que tous comptes fait et étant donné le peu de retentissement de cette course en métropole il est inutile de faire un mauvais coup aux courses aérienne pour quelques pilotes incorrects. A l'arrivée le jury international qui devait examiner la plainte ne donna aucune suite à cet incident. Je crois qu'il a pris là une sage décision tout en n'étant pas dupe, mais cela prouve bien que dans ces courses il y a les vedettes et les figurants.

Monbassa-Mayotte, décollage aux aurores en troisième position derrière le Lockheed et l'équipage du Katar. Notre gardien sur cette étape est un Bréguet Atlantique qui est parti une heure avant nous pour nous donner la météo sur le parcours. Pour nous c'est très utile n'ayant pas eu les moyens d'embarquer un Oméga qui vous dit tout sur votre position, votre vitesse et les vents aux différentes altitudes. Grâce au Bréguet je connais la météo dès le décollage et cela me permet d'utiliser au mieux les vents, ce qui nous permet à l'arrivée à Mayotte de remonter dans le classement.

Accueil des Mahorais indescriptible; gentillesse et service. Chaque concurrent est aidé par les pilotes de l'aéro-club et par les amis de l'aéro-club. La légion étrangère nous a construit un village de toile, creusé des feuillots et fabriqué des douches avec des fûts de 200 litres. Un inconvénient il faut être à quatre pour prendre la douche car l'ensemble de cette superbe architecture ne comprends qu'un robinet. C'est quand même fort sympathique de nous avoir aidé de cette manière. Il faut vous dire que sur notre île, il n'y a pas d'hôtel. A la remise des prix tous les habitants de Mayotte sont présents, et tous les représentants de cette collectivité ne

Route de la Vanille

manquent pas de remercier les ambassadeurs de la métropole que nous sommes.

Je retrouve à cette occasion Jean-Claude et Pierre des amis Enfant de troupe qui nous prennent en charge et cela nous évite les moustiques du campement. Au retour Christian et Gerald qui remontent l'avion à travers l'Afrique y seront encore merveilleusement accueillis. Merci à vous les copains du bout du monde.

Les cartes météo pour l'étape Mayotte la Réunion ne sont pas encore à notre avantage, 25 noeuds de vent de face jusqu'au niveau 110 après calme jusqu'au 150 et au dessus vent arrière pour 35 à 40 Noeuds. Les avions turbos vont encore faire lun malheur et Dietrich qui se trouvait en seconde position fait une drôle tête sachant que demain avec les Mooney il est sûr de perdre sa place. Pour nous c'est fichu d'avance nous ne pourrions rien faire, il faudrait pouvoir monter au niveau 120, nous le pouvons mais nous perdriions trop de vitesse. En fonction de cette analyse et sachant que les copains de Montargis se sont déplacés à la Réunion pour nous accueillir nous demandons à partir très tôt.

Il ne fallait pas poser cette question, demain c'est l'arrivée et l'ordre d'arrivée, ce n'est plus l'ordre de départ !! à été établi par le producteur de l'émission de télévision. Conclusion une bonne heure après tous les autres nous mettons pied sur cette terre française et nous sommes accueillis par le démostiqueur, qui referme précipitement notre canopy en nous tendant une bombe anti moustique. Car c'est la loi, on ne sort pas de son avion avant d'avoir détruit tous les moustiques s'y trouvant, en fait c'est nous qui sommes intoxiqués car la fameuse bombe ne voulait plus se refermer et il a bien fallu ouvrir notre habitacle on l'on ne se voyait plus.

Accueillis aussi par Alain, Nathalie, Carol, Gérald et aussi par Michel et Gilles Grenier et leurs charmantes épouses qui travaillent à la Réunion et qui ont faillis ne pas rentrer dans l'enceinte de l'aéro-club, enfin ils n'avaient fait que le voyage de Paris pour venir nous applaudir, quel mauvais souvenir de rester derrière les grilles. Heureusement qu'ils étaient là ces amis sinon je ne crois pas que quelqu'un de là bas nous ai serré la main.

La Réunion en deux mots. Le dimanche matin j'ai survoler l'île, pour une fois dans cette course j'ai eu de la chance, le volcan de la soufrière sortait sa tête au dessus des nuages, et quelques fumerolles s'en dégageaient. Il s'était activé 5 jours avant notre arrivée. C'est très beau. Beaux aussi les cirques et les ravines où habitent tout en haut les descendant des premiers français.

Nous devons partir le lundi pour Maurice mais les autorisations promises depuis le premier briefing ne nous ont pas été fournies. C'est bien dommage car nos amis de Montargis étaient aussi venus pour faire ce petit voyage avec nous. C'est ainsi que ...

6

Route de la Vanille

Le lundi matin Christian faisait le plein de l'avion pendant que je tapais tous les copains pour avoir des dollars. Impossible d'en trouver à la banque correspondante de la nôtre en métropole, et peut-être que nous ne leur inspirions pas confiance. Après un grand coup de gueule j'arrive à me faire vendre 5 litres d'huile par le club et à midi nous saluons Gérald, Nathalie et Christian qui décolle l'OPM SANTE DEJAUT pour Mayotte ou les amis les garderont deux jours.

En conclusion, cette course fut la course des avions turbo compressés, notre petit Wassmer n'a pu résister à ces machines et surtout aux forts vents alizés qui ont commencés à nous gêner à partir de Louxor. Mais nous nous sommes bien battus car nous arrivons quand même à 98% de notre vitesse de référence. Le moteur a fonctionné admirablement et sans problème. Les ennuis que nous avons eu sont des problèmes d'accessoires.

La formule de la course étant ce qu'elle était (nous l'avions acceptée au départ) à je pense, d'après les commentaires des pilotes, démotivés pour de prochaine épreuves un bon nombre d'équipages.

Une petite course comme celle-ci devrait réunir beaucoup plus d'équipage venant de clubs, elle était à la portée de beaucoup de pilotes, si la formule voulait bien jouer la qualité des pilotes et non de la machine. Au quel cas les courses avions deviendront ce que sont devenues les courses automobiles.

Des cinq courses auquel j'ai participé la meilleure formule pour qu'un maximum de pilotes participent fut Paris New York Paris, ça n'est pas trop long et chacun se débrouille entre Paris et NY et après un repos obligatoire retour dans les mêmes conditions. Avec un classement compensé par la formule jouant les pilotes et non les machines. Messieurs les organisateurs pensez qu'il n'y a pas que des pilotes vedettes.

En parlant d'organisation, ce fût aussi bien que d'habitude, à part les petites " Bavures " inhérentes à chaque course, merci à la dévouée équipe qui ose depuis 1981 s'occuper des équipages qui en course pour des raisons évidentes ne sont pas toujours fair-play.

Le mot de la fin. Il vient du copilote de l'avion vainqueur: Toi Raymond tu as fait une course, pas moi. Ce fût ma meilleure récompense.

Notre cos et derrière nous, les avions les plus rapides envoyés sur cette course étaient les plus lents et cela ne va pas sans dire.

Nous arrivons à Louxor les premiers et là l'attente calmement se fait sentir à l'atterrissage à mot la pluie et les bûches nous aident. Christian a corrigé sinon j'aurais fauché le ballage de paille. Qu'à cela ne tienne, en malformé et très fatigué il faut trouver les taxis ways. Ils ne sont pas éclairés, le contrôleur a beau s'excuser la lumière ne jaillit pas et pour cause tout est cassé.

Essayez donc de trouver un taxiway de nuit sur un terrain inconnu avec des phares de 2 chevaux en bout d'aile d'un avion de 1970? Ça commence 5 bonnes minutes de perdues.