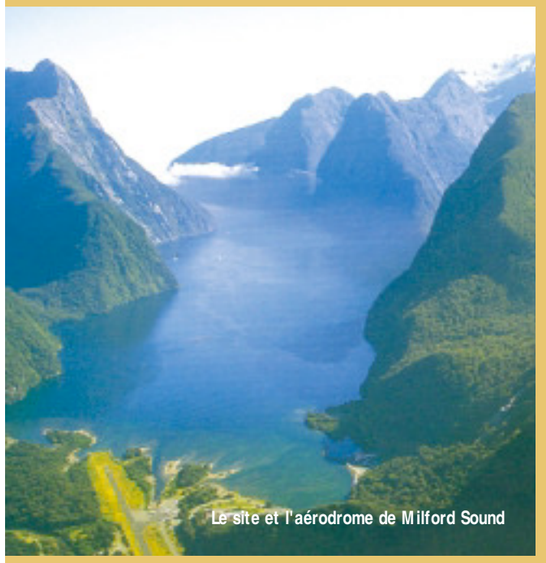
48-58-AV615-Voyage 10/05/06 12:17 Page 44


Le site et l'aérodrome de Milford Sound

Voyage au pays du Seigneur des anneaux

Depuis fort longtemps, les personnages de la trilogie de Tolkien peuplent mon imagination. J'ai transmis le virus à mon fils Jérémie. A la sortie de chaque film de Peter Jackson, nous avons couru au cinéma. Subjugué par les paysages, j'envisageai, au fur et à mesure de la sortie de chaque épisode, un voyage en Nouvelle-Zélande.

Jérémie m'a suggéré de découvrir la beauté des paysages par les airs et d'écrire mes récits. La vérité sortant toujours de la bouche des enfants (sauf quand ils arrivent à 14 ou 15 ans), j'ai suivi ses conseils et je suis parti à la recherche aérienne des plaines de Rohan, d'Isengard, des Misty Mountains et du Mordor.

Le pays des All Blacks est tout simplement magnifique. Les Néo-Zélandais font des efforts importants pour protéger leur nature. Ainsi, dans l'île du sud, une randonnée de quatre jours (le Milford track) célèbre pour la beauté de ses paysages va jusqu'à Milford Sound, le site probablement le plus connu. Le nombre de randonneurs y est limité et il faut s'inscrire parfois six mois à l'avance. L'environnement est ainsi protégé d'un afflux de touristes. Autre exemple : en tant que Savoyard, je devais faire du ski dans l'hémisphère sud. Je choisis la station de ski de Trebble Cone. La route nationale conduit au bas de la montagne. Ensuite, pour rejoindre les pistes, il faut emprunter l'unique chemin de terre qui monte en lacet pendant une dizaine de kilomètres. La station comporte un seul bâtiment. La vie diurne et nocturne se passe à Wanaka ou à Queenstown, dans la plaine, et les montagnes demeurent relativement vierges.


Le lac Wanaka

Par contre, l'aviation est en plein essor. Le ciel au-dessus de Wanaka et de Queenstown (aéroport international) fourmille d'avions ou d'hélicoptères. Au cours des dernières années, les Néo-Zélandais ont développé les vols touristiques. La richesse géologique du pays (montagnes, glaciers, volcans, plages, forêts quasi tropicales) offre des possibilités illimitées. Les avions sont aussi très souvent utilisés pour l'agriculture. De plus le pays possède une production aéronautique fort convenable.




Autour de Wanaka


Survol de la station de Trebble Cone

Aéroport de Wanaka

Le premier épisode de ma trilogie a commencé à onze heures locales le 6 août. Je suis aligné sur la 11 de l'aéroport de Wanaka à bord de ZK-ELB. Je sens déjà poindre la question : pourquoi ZK et non pas NZ ? Durant mon séjour, j'ai demandé à mes multiples interlocuteurs pilotes la raison de cet anachronisme. Aucun d'entre eux n'avait de réponse. Cette nomenclature relèverait d'une décision prise à Londres au temps de l'empire britannique. Par contre, les aéroports sont en NZ, Wanaka étant NZWF.

Justin McErlane, l'instructeur, a la gentillesse de parler à la radio car je vais être suffisamment occupé par le pilotage et les photos. De plus, même après trois semaines en Nouvelle-Zélande, j'ai parfois du mal à comprendre leur accent. Quant au mien... no comment please. L'aérodrome situé à 1142 pieds possède une piste de 1200 m en dur et une autre de 900 m en herbe. Il est en auto information sur 119.1, fréquence que l'on utilisera tout le temps. A ma grande surprise, il n'y a pas de fréquence montagne. Je récite la litanie

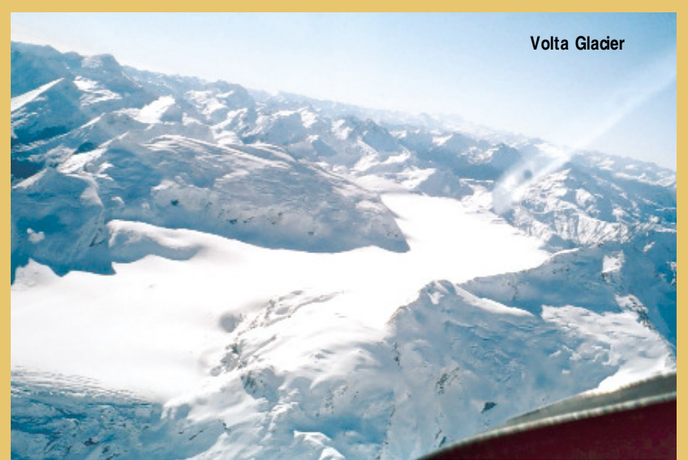
48-58-AV615-Voyage 10/05/06 12:17 Page 46


Paddock Bay et le lac Wanaka

habituelle, light, camera, action pour allumer le phare, passer le transpondeur en mode C et enfoncer lentement la manette des gaz. La rotation s'effectue à 55 nœuds. Et voilà, je pilote en Nouvelle-Zélande.

A 500 pieds, j'entame un virage sur la gauche pour laisser l'aérodrome derrière moi et je nous dirige vers Mount Aspiring. Le temps est splendide, l'air calme. Régulièrement, Justin prend les commandes pendant que j'ouvre la fenêtre pour faire des photos. Nous laissons tout d'abord sur notre gauche Wanaka et son lac, puis la Matukituki Valley et Trebble Cone où j'ai skié la veille. C'est comme à la maison : un jour sur les skis, le lendemain en avion.


Mount Aspiring

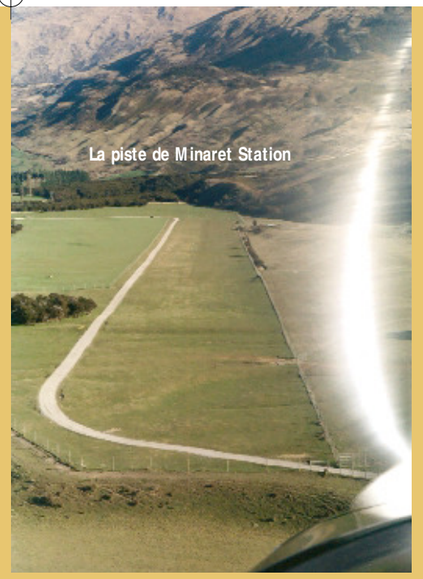

Volta Glacier


Un kéa prêt à fondre sur mon lunch

Montagnes australes

Nous nous dirigeons vers le Mount Aspiring National Park qui fut créé en 1964. Je survole tout d'abord Avalanche Glacier dominé par, surprise, le mont Avalanche. Un peu plus loin, culminant à 2341 m, le mont French. Les montagnards apprécieront qu'il y ait, comme en Suisse, un Castor (2524 m) et un Pollux (2542 m). Les sommets ne sont pas nécessairement élevés, mais créent un sentiment de haute montagne. Culminant à 3033 m, Mount Aspiring se rapproche inexorablement. La montagne est entourée de deux glaciers, Volta Glacier et Bonar Glacier. Je continue à monter jusqu'à 9500 pieds. Je stabilise à 90 nœuds, ajuste une dernière fois la richesse et cap 300 sur la montagne. Le sommet connu comme le Cervin de l'hémisphère sud est donc isolé, ce qui me permet d'en faire le tour sans difficulté. J'admire la beauté des glaciers et note des turbulences sur Bonar. La neige a recouvert les crevasses, ce qui accentue encore la pureté du paysage. Je me demande si des kéas ont élu domicile sur ces pentes. Le kéa est le seul perroquet vivant en altitude. Les Néo-Zélandais ont testé son intelligence. Elle est semblable à celle d'un petit singe. Attention, voyageur imprudent ! A 2500 m, au sommet de Trebble Cone, j'ai dû faire face à un de ces malicieux oiseaux qui convoitait mon lunch.

Justin me dit que l'on peut voir la mer de Tasmanie. Cap sur l'ouest pour finalement apercevoir l'azur bleu. Satisfait, je fais demi-tour. Mais c'est avec regret que je dois quitter ces sommets enneigés pour retourner vers notre point de départ. Justin m'indique l'Albert Burn Saddle, col qui me


La piste de Minaret Station


Minaret Station

permet de rejoindre le lac Wanaka pour ensuite me diriger vers l'aérodrome peu fréquenté aujourd'hui. Seul un hélicoptère est en l'air et on entend le capitaine d'un Beech d'Air New Zealand annoncer son arrivée. Justin me conseille d'intégrer la finale 11. J'ai toujours aimé les approches avec les 172. Même si on est trop haut sur le plan, on descend 40° de volets et on est sûr de ne jamais dépasser l'arc blanc. Donc, 40° et je plonge vers la piste. Une fois sur le taxiway, je me décale pour laisser passer un bimoteur qui emmène des parachutistes. C'est parce que les avions larguent hommes et femmes juste au-dessus de la plate-forme qu'il faut éviter la verticale terrain. J'attends un peu avant de sacrifier au rituel du pilote qui a fini sa journée. La bière néo-zélandaise reste au réfrigérateur. Le vol touristique terminé, le second s'annonce plus spécialisé.

A l'école de Ruth

Issue d'une famille de pilotes, Ruth a créé une école de pilotage, et représente les avions Tecnam en Nouvelle-Zélande. Elle me présente un Tecnam 2002 Sierra, avion dont Aviasport a publié une étude très pointue en février 2005. En vol, je me dirige cette fois vers le lac Wanaka et commence à longer ses rives. Comme tout appareil léger, le Tecnam a besoin que l'on porte une attention particulière à la bille. Le réservoir de gauche est le plus rempli et je suis assis dans le siège pilote. La sanction est immédiate. En attendant de consommer l'essence et de faire un régime, je corrige. Autrement, l'avion se pilote facilement et est très maniable.



Ruth aux commandes du Sierra

Les parents de Ruth ont acheté une ferme le long du lac, où son père a construit un terrain d'atterrissage, Minaret Station. Je demande à m'y poser. Comme en montagne, nous faisons un premier passage en altitude et ensuite descendons à 200 pieds pour examiner la piste. Ruth énumère les possibles problèmes : ornières, piquets, eau et... « *moutons* ». Durant ma formation montagne je n'avais jamais rencontré ce particularisme. Il faut dire qu'avec 45 millions de moutons dans le pays pour une population de 4 millions d'habitants, les probabilités de trouver cet animal sur une piste sont assez élevées. J'ai de la chance, il n'y en a pas aujourd'hui. Si vous avez l'intention de vous pose à Minaret Station, il est courtois de téléphoner au propriétaire qui l'accorde sans difficulté. Après un premier atterrissage, Ruth me laisse les commandes. Le terrain est assez long et je m'en sors bien. Je me sens maintenant une âme de Néo-Zélandais. Je m'imagine en gentleman farmer, au bord du lac Wanaka à une heure des pistes de ski, avec mon aérodrome particulier et bien sûr mon avion. Je vais jouer au loto.

Nous remontons le lac et nous arrivons

48-58-AV615-Voyage 10/05/06 12:17 Page 48


Lake Diana

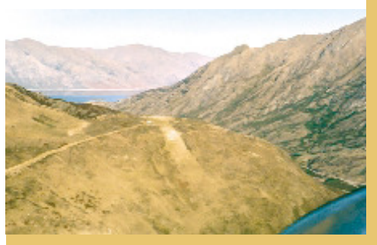


Voler à Wanaka

Deux écoles de pilotage officient sur le terrain. Aspiring Air (www.aspiringair.com) possède deux Cessna, un 172 et un 206, ainsi que deux Islander. Les prix sont bas comparés à ceux pratiqués en France et dans d'autres endroits du pays. L'autre école (www.tecnam-si.com), celle gérée par Ruth, exploite deux Tecnam, avions très populaires ici comme en Australie. Milford Sound, Mount Cook et d'autres merveilles naturelles sont à portée d'ailes. Pour les survoler, il est préférable de partir d'ici plutôt que de Queenstown. Le coût est plus bas et l'espace aérien moins encombré.

à la Wilkin River. Ruth me demande d'engager l'avion dans la vallée. A 4500 pieds, je longe les falaises. Les sommets autour de nous culminent entre 6500 et 7500 pieds. La vallée se rétrécit et finalement nous arrivons au lac Diana, gelé en cette saison. Un survol et un 180° pour repartir dans le sens inverse. Comme convenu, Ruth décide de me montrer la Siberia airstrip... Ce nom me fait frissonner et je trépigne d'impatience à l'idée de la rencontrer. Nous changeons de vallée et entrons dans un ancien cirque glacier. La piste en herbe de 390 m de long est devant nous. Ruth pense qu'elle n'est pas praticable en cette saison. Elle me suggère de mettre 20° de volets, et nous commençons à tourner 500 pieds au-dessus. Je préférerais garder l'avion lisse en cas de problème. Une remise des gaz serait plus facile. De plus la vallée est suffisamment large pour permettre des évolutions sans trop de risque. J'ai vraiment l'impression d'être au bout du monde. L'endroit est désert et relativement minéral.

Cap sur la sortie de la vallée et en face de moi, je vois une nouvelle piste en herbe, celle-ci digne des altisurfaces de France et de Navarre : probablement 18 à 20 % de pente et relativement courte. Ruth la qualifie de « *just a top dressing strip* ». Je traduirais cette description par piste fort sommaire. Celle-ci me tente vraiment, et justifierait à elle seule un autre voyage en Nouvelle-Zélande. Nous quittons maintenant les montagnes, et retrouvons le lac Wanaka pour ensuite passer sur le lac Hawea, dont nous longeons la rive ouest jusqu'à notre point de départ. De nombreux lacs sont utilisés pour produire de l'électricité. Malheureusement, comme en France, les ressources en eau ont baissé




« A top dressing strip ».
Au fond, le lac Wanaka


La presqu'île de Kaikoura




▲ L'auteur aux commandes
à proximité du terrain de Kaikoura



Les environs somptueux de Kaikoura

ces dernières années et le lac Hawae est relativement bas pour cette saison. Des conduites amènent l'eau du lac Wanaka, mais cela ne suffit pas. Le gouvernement néo-zélandais a dû mettre en place des restrictions d'énergie. Les problèmes sont identiques de l'autre côté de la planète... Ruth me confie qu'elle adore ce coin. La douce lumière de fin du jour baigne harmonieusement les collines autour de nous. Le vol s'achève sans problème et nous rentrons l'appareil dans son hangar. Barry m'attend. Ancien pilote et victime d'un accident d'avion qui l'a rendu paraplégique, il me conduit vers son réfrigérateur pour consommer ces bières que j'ai amplement méritées.

Ainsi s'achève la fin du premier épisode de ma trilogie aéronautique. Demain, je pars à la recherche des baleines et dauphins qui fréquentent la côte est, près de Kaikoura.

Chaleureuse ambiance néo-zélandaise

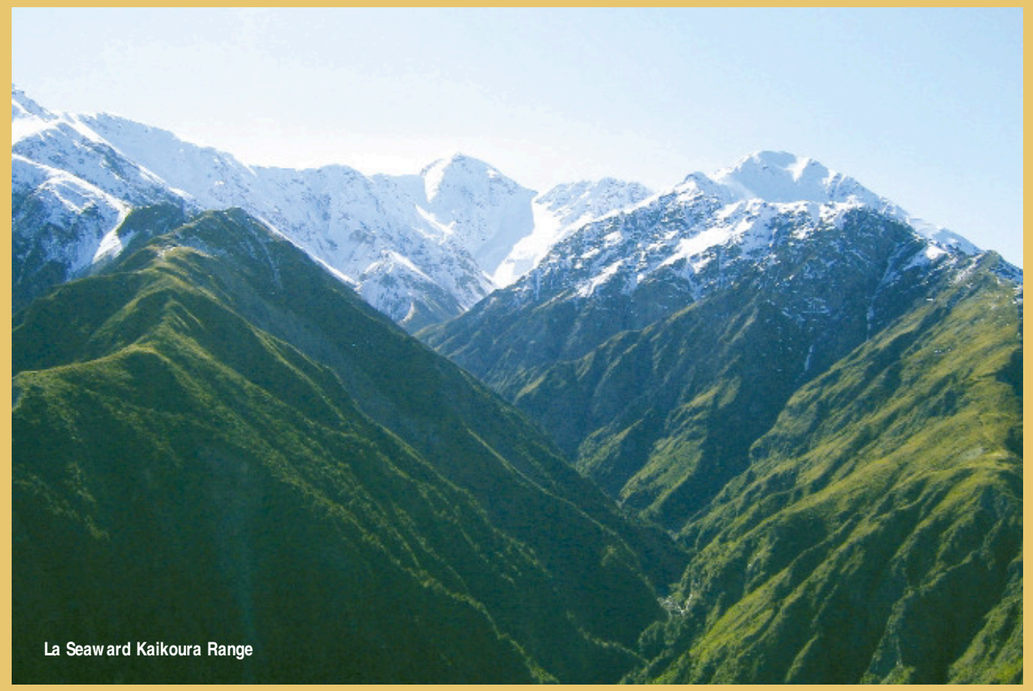
Je loue une bicyclette à l'auberge de Kaikoura, paisible bourgade sur la côte est de l'île du sud, où je demeure. A 7 km de là, je suis accueilli par Ernie, le souriant président de l'aéroclub de Kaikoura. « *Qui est ce jeune homme athlétique ?* », me demande-t-il. Immédiatement je le trouve sympathique et clairvoyant ! Matt, l'instructeur, arrive peu après. Que font des pilotes quand ils se rencontrent ? Ils racontent des histoires de pilotes, avec en plus une coloration internationale. Ernie m'apprend qu'un groupe d'affaires néo-zélandais a conclu avec Apex (avions Robin, Mudry, etc.) un accord qui permet le transfert de la production des Alpha en Nouvelle-Zélande. Je suis heureux d'apprendre que la technologie française a franchi les océans.

Mon appareil photo est tombé en panne. Ernie se propose gentiment de prendre sa voiture pour aller chercher le sien à la maison. Que dire de plus ? Une tasse de thé plus tard, je vais trouver DUQ à côté du bâtiment. C'est un PA-28 Piper Archer et une fois de plus j'ai l'impression d'être à la maison (aéro-club d'Albertville). Je suis très familier avec ce type d'appareil. La prise en main va être facilitée. Les vérifications extérieures faites, je monte dans le cockpit. Matt me rejoint avec des gilets de sauvetage. Nous les attachons autour de la taille, cela nous évitera d'aller chercher les gilets dans la soute à bagages après l'amerrissage. Matt m'indique l'altitude à afficher : 20 pieds. La piste est construite à trente mètres de l'océan Pacifique sud et longe la côte pendant 700 m.


La côte sud en direction de Christchurch


Retour au terrain de Kaikoura


En finale

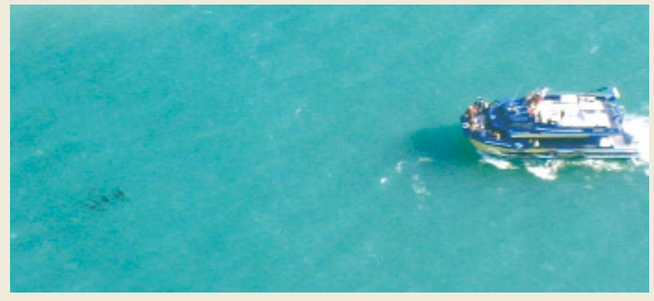

La Seaward Kaikoura Range

Un mammifère étonnant

J'amène l'avion sur la piste et je l'aligne sur la 05 en dur. Le temps est magnifique. Après le décollage, je monte jusqu'à 1000 pieds. L'avion stabilisé, nous partons à la recherche de baleines. Le cap est mis vers des bateaux équipés de sonars. Quand elles chassent, les baleines émettent des sons sur une fréquence qui leur permet de repérer leur proie et apparemment de la paralyser. Ces mammifères plongent jusqu'à 3000 m pour s'alimenter. A cette profondeur, l'océan est opaque. L'arrêt des sons indique que la baleine remonte pour respirer. Il existe une excellente collaboration entre avions et bateaux. Les premiers peuvent voir de loin et repérer le souffle de la baleine. Les seconds ont des oreilles pour entendre ce qui se passe dans les profondeurs.

Le seigneur des dauphins

Si vous avez un jour l'idée lumineuse de visiter ce pays, il peut être difficile de convaincre votre épouse ou votre époux de fréquenter quotidiennement des aérodromes. Pour Kaikoura, la motivation est toute trouvée. Il suffit de lui suggérer de nager avec les dauphins. La ville est célèbre pour cette attraction et de nombreuses compagnies proposent des demi-journées en mer. Le bateau localise les animaux et à vous de plonger. Les dauphins qui vivent dans la région font partie de l'espèce Dusky. Ils sont plus petits que les dauphins que l'on voit le long de nos côtes, mais très énergiques. Il suffit de faire beaucoup de bruit sous l'eau pour les attirer. Je garantis le succès de la journée. Après cette expérience, votre crédit aérodromes remonte facilement à 5. Vous pouvez doubler ce score en allant aussi nager avec les phoques. Il faut savoir que les phoques aiment bien imiter les humains. Vous imaginez un peu les possibilités qui s'offrent à vous. Bien entendu, rien ne vous empêche de voler le matin pour voir les baleines en avion et de nager avec les dauphins l'après-midi.



48-58-AV615-Voyage 10/05/06 12:17 Page 52

Voler à Kaikoura



Comme partout en Nouvelle-Zélande, les compagnies locales ont fortement investi dans l'activité touristique. Wings over Whales (www.whales.co.nz), qui opère depuis 1991 avec un Cessna 172, offre des tours en mer pour voir les baleines. L'entreprise a récemment acheté un Gipsland Airvan GA-88 de fabrication australienne qui peut emporter 8 personnes. Les tours durent 30 mn. John, le président, est très sympathique. J'ai noté leur professionnalisme et leur gentillesse. Ils n'ont pas hésité à me fournir toutes les informations dont j'avais besoin. Par contre, vous ne pourrez pas piloter les avions.

L'aéro-club de Kaikoura (www.virtual-kaikoura.com/aeroclub) également situé sur le terrain permet aux pilotes de passage d'assouvir leur passion. Il exploite un PA-28 et un Cessna 150. Il faut simplement payer une cotisation d'environ 35 euros valable pour l'année. J'ai été reçu à bras ouverts. En été, il vaut mieux réserver en avance car le club offre aussi des tours touristiques pour aller voir Moby Dick. Kaikoura bénéficie de la proximité d'une faille qui descend jusqu'à 3000 m. Les jeunes animaux viennent se nourrir avant de partir dans le pacifique pour trouver de charmantes jeunes dames d'environ 20 tonnes. De l'avis des pilotes, il y a plus de baleines et de dauphins durant l'été austral (décembre à février).







L'Airvan de Wings over Whales

Soudain nous repérons la projection d'eau. Les bateaux commencent à suivre le mammifère marin. Nous entamons notre descente jusqu'à 500 pieds et nous positionnons au-dessus de la flottille. Je laisse les commandes à Matt pour admirer l'animal et prendre des photos. La baleine évolue avec aisance. Elle respire 6 à 8 mn pour oxygéner ses trois tonnes de sang avant que Matt m'avertisse qu'elle va bientôt plonger. Elle ne nage en effet plus à la surface, mais juste sous la mer. On distingue toujours son corps, alors qu'elle accoutume son système au manque d'oxygène avant de retrouver les profondeurs. Mon instructeur m'indique de me tenir prêt à photographier la queue au moment de la plongée. Soudain elle se lève et j'admire cet instant où l'on ne voit plus que ce puissant organe qui va propulser l'animal vers les profondeurs et son garde-manger, où elle va rester entre 45 et 50 mn. Personne ne semble savoir comment ce type de baleine, qui est en fait un cachalot, supporte ces pressions colossales et ne respire pas pendant si longtemps. La fosse marine au large de Kaikoura riche en nourriture, principalement des calmars géants, est aussi fréquentée par des épaulards et des baleines à bosse.

Changement de décor

Kaikoura possède un autre avantage : les montagnes qui se dressent juste à côté de l'océan. En août, durant l'hiver austral, elles sont recouvertes de neige. Je ne peux résister à leur appel. Cap sur le mont Fyffe (1610 m). L'air qui était parfaitement calme au-dessus de l'océan devient turbulent à l'approche du relief. Nous grimpons jusqu'à 4000 pieds, et je commence à longer les sommets enneigés. A ma droite l'Océan pacifique, à ma gauche la Seaward Kaikoura Range. Nous passons devant le mont Manakau (2610 m). Je m'imagine à son sommet avec à mes pieds l'Océan Pacifique, et de la poudreuse dans laquelle je slalome à l'infini. Plus à l'ouest se dresse une deuxième chaîne de montagne, la Inland Kaikoura Range. Les deux chaînes sont séparées par la Clarence River. La carte numéro 3 (il en existe 4 pour la Nouvelle-Zélande) indique la mer de Tasmanie à 90 nautiques à l'ouest. Un saut de puce. Dommage que le temps me soit compté.

Retour vers Kaikoura pour prendre des photos de la ville. Je commence ensuite à longer la côte nord de la péninsule afin d'en faire le tour. Nous nous éloignons un peu au large. Le spectacle est grandiose : l'océan, la péninsule et en arrière plan les sommets enneigés.

Retour vers le monde aquatique

Je mets le cap vers l'aérodrome pour le longer et ensuite survoler la côte rocheuse assez escarpée. Une voie ferrée la longe jusqu'à Christchurch, la plus grande ville de l'île du sud. Le réseau ferroviaire néo-zélandais est peu développé. Seuls les trajets touristiques sont exploités. Dans tous les cas, le voyage en vaut la peine. Je conseillerais Christchurch-Greymouth, dont la voie traverse les Alpes néo-zélandaises du sud.

Matt m'explique que le gouvernement a imposé une zone contrôlée le long de la côte, de la surface à 3500 pieds. Avions et hélicoptères doivent émettre leur position régulièrement sur 124,9. Il semble qu'en été l'espace aérien de Kaikoura soit aussi envahi que celui des glaciers du Mont Blanc. De plus, les engins volants tournent généralement au-dessus de la même baleine ou du même troupeau de cétacés. J'imagine ce ballet aérien assez sportif et stressant. Par contre l'aérodrome de Kaikoura, en auto information, est exclu de la zone afin de permettre aux avions non équipés de radio d'atterrir.

Nous repérons un bateau quelques miles devant nous. Matt subodore une bonne nouvelle. L'expérience du pilote local va se révéler décisive. Quand j'arrive à la verticale, il me montre des dauphins qui nagent à la proue du navire. Je lâche les commandes sans l'avertir et je regarde émerveillé. Sans se formaliser, car maintenant habitué à ce pilote français qui s'avère être tout simplement un petit garçon, il retient le manche et sort 25° de volets. Nous entamons une série de virages à forte pente. Quand je dis à forte pente, je parle de 50 à 55° d'inclinaison. Au début, je n'ose pas car le mot décrochage apparaît en rouge devant mes yeux. Peu inquiet, il prend les commandes et nous voilà parti pour des tournants d'un rayon d'environ 1,23 m ! Vu du ciel, le ballet des dauphins est superbe. Ils nagent avec harmonie en totale symbiose. Je me rappelle les avoir vu évoluer à la proue d'un voilier que je skippais en Méditerranée. Un souvenir gravé dans ma mémoire. Pour couronner le tout, un albatros royal vient survoler la scène.

Le spectacle terminé, nous longeons la côte pour retourner vers l'aérodrome. Matt m'indique qu'habituellement les avions de l'aéro-club atterrissent sur la piste en herbe pour économiser les pneus. Le concept me séduit immédiatement et me permettra d'affiner ma technique d'atterrissage. Nous nous engageons directement en base 05 main droite, à proximité d'une montagne : on ne peut pas faire des vents arrières indéfiniment à Kaikoura. J'aligne l'avion sur la piste et le pose en maintenant le train avant le plus longtemps en l'air. Je le ramène devant le club et assaille ensuite le pauvre garçon de questions. Il me donne un cours de météorologie locale. Les perturbations se forment en mer de Tasmanie et touchent en premier la côte ouest, qui est excessivement humide. Le sud ouest de l'île possède quant à lui des forêts presque tropicales (« *rain forests* »). Par contre, la côte bénéficie d'un climat relativement sec. En conséquence logique de ce système, les montagnes génèrent des vents de fœhn. Comme souvent, ce vent crée ascendances et descendances. Les vols peuvent se révéler turbulents, particulièrement durant l'été. L'hiver est plus propice à des vols calmes. Je ne vais pas me plaindre.

Le deuxième épisode de ma saga se termine. Je pars la tête pleine de souvenirs pour découvrir l'île du nord.

Dernier épisode de la trilogie

J'ai quitté à regret l'île du sud. La traversée du détroit de Cook se passe sans problème malgré un vent de force 6. J'aimerais bien voir les avions atterrir sur l'aéroport international de Wellington, la capitale du pays. Les approches et les atterrissages peuvent y être assez athlétiques par fort vent traversier. L'aéroport est réputé délicat à cause de la puissance du vent généré par l'effet venturi dans le détroit. Il faudra que je revienne pour tester mes capacités par vent de travers. Je remonte la côte est, Napier, Mount Manganui et finalement Whitianga ville de la région de Coromandel. Comme dans l'île du sud, la route est parsemée d'aérodromes, le plus souvent en herbe.

Le propriétaire de l'auberge où je demeure est un passionné d'aviation. Buster est en train de construire son troisième appareil. Il offre des vols en avion pour la somme ridicule de 25 $ néo-zélandais (environ 16 euros) pour 30 mn. Si vous êtes intéressé, son auberge pour « *backpackers* » s'appelle Cat's Pyjamas. Ce n'est pas vraiment le luxe, mais l'ambiance est agréable. Le site Internet www.cats-pyjamas.co.nz lui est consacré.

Similitudes administratives

Mais Buster est malheureusement en voyage dans l'île du sud. A la réception de l'hôtel, j'exprime mon désir de survoler la région. Fort gentiment, la réceptionniste appelle l'aéroclub de Whitianga. Un peu plus tard, Charles vient me chercher dans sa Land Rover millésimée. Charles et sa femme sont instruc-

Des ailes de géant

En tant que pilote, je ne peux m'empêcher de faire une digression sur les albatros, animaux majestueux et rois des airs. Lors d'une visite à un sanctuaire, mon guide m'a appris que ce sont des oiseaux pélagiques. Après leur naissance et une accoutumance rapide au milieu des airs, les jeunes albatros partent en mer pour y rester six ans sans toucher terre. Ils reviennent ensuite pour procréer, mais préfèrent la haute mer. Ils volent seulement lorsqu'il y a du vent. Par temps calme, ils sont posés sur la surface. Il semble aussi qu'ils sont capables de dormir en volant. Comme les dauphins, une partie du cerveau sommeillerait et l'autre partie gérerait le déplacement... Avec 3 m d'envergure, ils volent en utilisant les courants sans pratiquement bouger les ailes.



Terrain de Whitianga

48-58-AV615-Voyage 10/05/06 12:17 Page 54


Mercury Bay

teurs à l'aéroclub. Il est relativement facile de lier conversation avec un autre pilote : les sujets abondent. Ce jour-là, la discussion dérive rapidement sur la réglementation. Nous comparons nos expériences. Je suis un vrai roman sur le sujet, notamment quand on me lance sur les équivalences de brevets de pilotes. Je suis au regret de vous annoncer qu'il y a de nombreux points communs entre la DGAC et l'équivalent local. Il semble que les fonctionnaires de l'Aviation civile néo-zélandaise ont attrapé le même virus que les fonctionnaires français et réglementent à tour de bras. Je sais qu'il est acceptable, voire encouragé de critiquer les services administratifs de l'aviation de notre pays. D'après moi, ils le méritent amplement. Encore que lors de mon dernier voyage à Paris, je sois allé dans le saint des saints : les bureaux de la DGAC. J'ai rencontré plusieurs fonctionnaires fort aimables et compétents. Ils m'ont fort bien renseigné, pour cependant m'apprendre que la France ne reconnaît pas ma qualification bimoteurs. Je ne veux pas verser dans la facilité, mais j'apprécierais si nous étions beaucoup moins protecteurs. Je suis convaincu que l'aviation s'en porterait beaucoup mieux. Pour votre information, la Nouvelle-Zélande a mis en place un processus fort simple pour l'obtention d'un brevet de pilote temporaire. Il suffit de s'adresser à l'école de pilotage où vous voulez voler. Un certificat vous sera délivré immédiatement. Je ne retournerai pas le couteau dans la plaie. Je dirai simplement : pilotes de tout pays, unissez-vous !

Comme mon appareil photo est toujours cassé, Charles m'emmène chez lui et a la gentillesse de me prêter le sien. A ce point de mon voyage, toute autre réaction me surprendrait.

Tecnam again

Le Cessna 172 du club étant parti vers le nord, on sort du hangar un Tecnam Echo P-92. Tiens, je connais cet appareil. Je connais même la représentante néo-zélandaise. Le prix avec instructeur, pour les membres du club, est de 108 $ néo-zélandais (environ 64 euros). Il faut dire que l'essence est moins taxée. Le prix d'un litre de 100 LL est de 1,57 $ (0,91 euro) au moment où le prix de l'essence en France affiche 1,60 euro. Le gros défaut de l'avion est l'emplacement de sa batterie, à l'arrière du fuselage. En conséquence, il y a beaucoup de perte le long des fils avant que le courant n'arrive au démarreur. Je m'en aperçois cruellement lorsque je le lance. Pour résumer, Charles a dû démarrer l'engin. Le défaut est corrigé sur les nouveaux modèles : la batterie retrouve sa place près du démarreur.

Les procédures de départ sont effectuées. Je n'entends personne à la radio (119.1). D'ailleurs Charles s'est porté volontaire pour me décharger de cette tâche. Je m'aligne sur la 04 de Whitianga (NZWT) avec devant moi 1200 m de piste en herbe. Des pluies récentes en ont rendu une partie impraticable, mais je n'ai pas à m'en inquiéter. L'aérodrome possède aussi une 16/34 d'environ 600 m.

A la vitesse de rotation, j'allège l'avion qui décolle tout seul. Avec 15° de volets, je dois faire attention de rester dans l'arc blanc qui s'arrête à 60 nœuds. L'avion grimpant très bien, je prends une pente de montée assez raide et pousse le levier des volets vers le haut. Il faut cependant garder les doigts sur la commande. Je ne suis pas un inconditionnel de ces volets électriques, à cause d'une possible panne d'alternateur. S'ils doivent être électriques, je préfère le système Cessna 172 avec un cran à chaque position. Un souci en moins, je vérifie les instruments. J'arrive rapidement à notre altitude de croisière de 1500 pieds. L'air est calme et la lumière du coucher de soleil très douce.

Plages idylliques

La Mercury Bay est parsemée d'îlots. Nous laissons à notre droite Whitianga et commençons à longer la côte en direction du sud. Je refais en sens inverse la route nationale que j'ai empruntée voilà deux heures. La côte est bordée de forêts, un peu comme en Nouvelle-Ecosse au Canada. J'admire les magnifiques baies qui parsèment le littoral. Je reconnais Cathedral Cove. La nature a tout simplement creusé un rocher en forme de cathédrale entre deux plages. Je me faisais bronzer sur le sable chaud il y a peu de temps. Sur la plage, je voyais passer des avions. Maintenant c'est mon tour. Cette année l'hiver austral est très clément. Ce n'est pas toujours le cas. Un peu plus loin, je reconnais la Hot Water Beach. Nous sommes à un endroit propice pour l'étude des plaques tectoniques. La moitié du pays a été créée par le mouvement de plaques et l'autre moitié par des activités volcaniques. Les Néo-Zélandais sont d'ailleurs des champions des constructions antisismiques. Ils ont littéralement scié les fondations de leur parlement et l'ont surélevé sur des cylindres qui permettent d'encaisser des tremblements de terre d'un niveau 8 sur l'échelle de Richter. Mais revenons à nos moutons néo-zélandais. La plage. Imaginez-vous en train de surfer sur les vagues du Pacifique. Vous revenez à terre, harassé, transi de froid ou tout simplement après un vol. Il vous suffit de prendre une pelle, de faire un trou et de l'entourer de remparts comme dans votre enfance. En creusant, on permet à l'eau de mer chaude (qui voyage à travers une faille, touche le magma incandescent et remonte sous pression à la surface) de se mélanger avec l'eau froide de surface de l'océan. On s'allonge et c'est un bain chaud. Je suggère une amélioration : que votre moitié(e) creuse le trou et prépare les fortifications pour le retour du héros ou de l'héroïne.

Le vol continue vers Tairua, une charmante ville le long de la côte. Je peux voir le terrain d'aviation situé au milieu de la ville, qui a été construit pour permettre aux riches Néo-Zélandais de venir d'Auckland en avion. Les résidences secondaires sont localisées


Cathedral Cove


Whigmore Passage


L'agglomération de Tairua

à Pauanui, de l'autre côté du port. Un bref regard sur la carte aéronautique indique qu'Auckland se trouve à 45 nautiques. Par contre, l'approche de cette ville est souvent encombrée. Charles me dit que les contrôleurs n'aiment pas les VFR dans leur zone et tente de décourager les candidats potentiels. Le mont Paku se trouve juste en dessous de moi. Je descends à 1000 pieds et en entame le tour. Charles m'explique que l'on peut monter au sommet. Une légende indique que si l'on arrive tout en haut, on reviendra dans 7 ans. J'espère qu'en la survolant le délai se trouve amoindri.

Une agriculture diversifiée

Il est temps de retourner au bercail. Comme d'habitude, je prends à regret la direction de l'aérodrome. Pour changer de décor, je passe au-dessus des collines boisées. Charles en profite pour me faire un cours d'agriculture et me montre les plantations de kiwis (rien de surprenant) et d'avocats. La Nouvelle-Zélande développe son agriculture et fait même pousser de très bonnes olives. Je ne parle pas des vignobles qui fleurissent partout. Découvrir par les cieux ce condensé d'Europe est un vrai bonheur.

Avant d'arriver à destination, mon instructeur veut me démontrer les capacités de l'avion. Il me fait mettre 20° de volets et amener l'appareil à 50 nœuds. Je suis surpris par sa maniabilité. Les commandes restant fermes, je peux exécuter des virages à forte pente sans difficulté. Il y a encore de la marge avant d'atteindre les caractéristiques de vol lent. Le soleil se couche et je dois finalement mettre le cap sur la piste. Il n'y a personne dans le circuit, je me présente main droite en descente vers 500 pieds. Courte finale et je pose l'avion sans difficulté, ou plutôt l'avion se pose tout seul sur la 04.

Retour vers le hangar du club pour ranger l'appareil. Je clos avec tristesse mes aventures aériennes néo-zélandaises. La trilogie s'est refermée. Je ne peux qu'encourager les lecteurs d'Aviasport d'inscrire ce pays sur leur liste de voyages. Ils découvriront un pays magnifique, encore vierge. La Nouvelle-Zélande leur permettra aussi de merveilleuses expériences aéronautiques.

D'autres vols à envisager

Les possibilités sont infiniment plus nombreuses que celles de ces quelques randonnées aériennes que j'ai effectuées au cours de mes vacances. Alors que j'étais à Queenstown, la station de ski en vogue de l'île du sud, je n'ai malheureusement pas pu survoler Milford Sound. Le contrôleur aérien du terrain m'a indiqué qu'il faut une qualification de site pour y atterrir, et qu'une autre qualification est nécessaire pour survoler les montagnes et la mer. La circulation aérienne semble être infernale en été.

Le manque de temps m'a empêché de survoler la Bay of Islands au nord de l'île


Plantations agricoles, avec Mercury Bay en arrière-plan


De retour au terrain

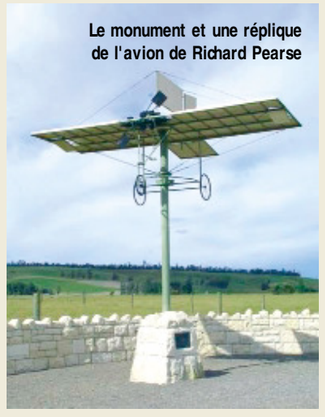
du nord, en utilisant par exemple un avion de l'aéroclub de Kerikeri. Le survol du mont Ruapehu, un volcan qui se réveille régulièrement, doit lui aussi être superbe. A proximité, les connaisseurs découvriront le parc national Tongariro, le Mordor du Seigneur des anneaux. Le tour du Mont Cook et celui du mont Tasman doivent également aussi receler des trésors de beauté. Des compagnies y proposent des déposes sur glacier. A vous de découvrir ces merveilles de la Nouvelle-Zélande depuis les airs. Bons vols !

Pierre-Philippe REILLER
Photos Aspiring Air, Ruth Prestland, Charles Russel et auteur

Le seigneur de l'aviation

Impossible de clore cette présentation néo-zélandaise sans évoquer Richard Pearse (1877 - 1953), qui a failli ravir la palme du premier vol aux frères Wright. Trois mois avant eux, il fut en effet le premier à quitter le sol en avion à Waitohi (île du sud)... Mais il s'est écrasé à l'atterrissage. Le vol ne fut donc pas validé. Contrairement aux Wright qui ont utilisé un rail, Richard Pearse avait décollé d'une route. Cet inventeur génial avait construit lui-même l'ensemble de son monoplan à ailes hautes, en particulier le moteur de 15 ch. Deux livres relatent ses exploits : « *Wings over Waitohi, the story of Richard Pearse* », « *The Riddle of Richard Pearse, the story of New Zealandis Pioneer Aviation and Inventor* ». Le Museum of Transport and Technology d'Auckland présente des maquettes de ses avions, ainsi que l'histoire de la Néo-Zélandaise Jean Batten, qui fut en 1936 la première à rejoindre le pays depuis l'Angleterre, à bord d'un avion monoplace.depuis les airs. Bons vols !




Le monument et une réplique de l'avion de Richard Pearse

L'auteur a passé ses brevets de pilote privé et professionnel au Canada. Pour pouvoir voler sans contrainte en France, il a dû repasser le PPL français. Il possède sa qualification montagne (sur roues). Passionné d'aviation, il a dédié son site Internet (http://desirs.ailes.free.fr) à ses deux enfants, Jérémie et le Benj. L'aîné Jérémie atteint de leucémie a bénéficié d'une greffe de moelle osseuse. Vous pouvez devenir un donneur. Connectez-vous sur son site (rubrique Enfants) ou sur www.efg.sante.fr

Warbirds

Tous les deux ans, « *Warbirds Over Wanaka* » est la plus importante manifestation d'avions de guerre anciens de tout l'hémisphère sud. La prochaine édition se tient à Pâques 2006. Plus de 50 avions des deux guerres mondiales, de la guerre de Corée et de celle du Vietnam seront présentés en vol. Au sol, des tentes fleurissent un peu partout pour l'occasion, et l'ambiance est traditionnellement chaleureuse. Plus de 100.000 personnes sont attendues.
L'aérodrome de Wanaka est également célèbre pour la collection d'avions des deux guerres mondiales du New Zealand Fighter Pilots Museum. Hawker Hurricane, P-51D Mustang, Supermarine Spitfire et Polikarpov I-153 sont entre autres exposés. La visite permet également de découvrir la vie quotidienne des pilotes au travers écrits et photographies.



