Tasmanie





Il est des îles au bout du monde dont l'évocation suggère une nature encore sauvage promesse d'aventures. Au sud du continent australien entre l'Océan Indien et la mer éponyme, la Tasmanie possède cette aura mythique qui m'a toujours fait rêver.

Au risque de devoir apprendre à marcher sur la tête, je pris un jour de juillet un Airbus A-330 de China-Eastern qui m'amena d'abord à Shanghai ou, treize heures plus tard, après une courte visite dans la ville chinoise que je rejoignis à la vitesse de 431 km/h en prenant le *Magvev*, je montais dans un Boeing 767 de Shanghai-Airlines pour arriver, après 23 heures de vol, exténué à Melbourne. A ma grande surprise, le sang ne me monta pas à la tête, mais je vérifiais immédiatement les effets de la force de Coriolis sur le mouvement de l'eau dans un lavabo de Tullamarine, l'aéroport de la grande ville australienne de l'État de Victoria. La théorie est correcte, l'eau s'écoule en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Down under

Mais une terre d'aventure se mérite et trois jours plus tard, après avoir partiellement récupéré du *jet lag*, j'embarque à nouveau à bord d'un autre Boeing, cette fois un 737 de Virgin-Blue, qui me déposa, une heure quinze plus tard à Hobart, dont le nom évoque toujours dans mon esprit d'ancien marin, cette célèbre course de voile : Sydney–Hobart. Ca y est, les diables de Tasmanie n'avaient qu'à bien se tenir, un démon d'une autre espèce venait de débarquer dans leur territoire. Mais en fait le combat allait être difficile car j'appris plus tard, lors de la visite d'un parc animalier, que ces charmants animaux ont un appétit tout aussi féroce que le mien et dévorent absolument tout de la carcasse des animaux qu'ils trouvent. De plus, ils sont opportunistes et ne rechignent devant aucun type de nourriture. Il va falloir que je m'accroche !

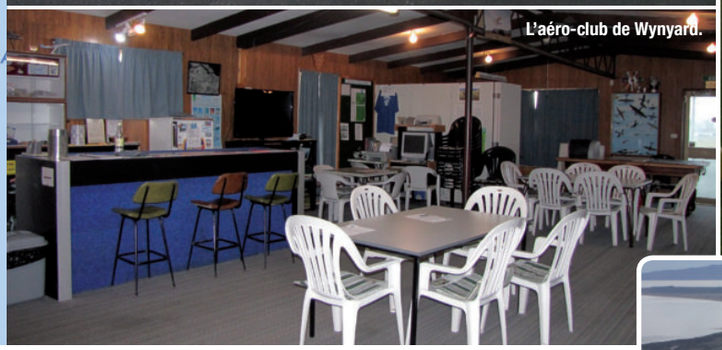
Les provisions faites, je monte dans une voiture en direction du nord pour rencontrer mon ami Max avec qui j'avais convenu de faire un vol. Mais il faut savoir qu'en Tasmanie, le VFR de nuit sur route est très fortement déconseillé à cause de la faune qui a la mauvaise habitude de traverser les chaussées juste devant les automobiles. Pour s'en convaincre, il suffit de conduire hors des villes et de s'apercevoir que les voies de circulation sont jonchées de cadavres de wallabies et autres animaux. Donc, une étape à Lake Saint Clair dans les Craddle Mountains s'impose. Le lendemain, au réveil, je note que la tente est recouverte de neige. Nous sommes fin juillet et c'est l'hiver, et je ne m'attendais pas à un tel accueil. Mais le meilleur était à venir. Sur la route, dix centimètres de neige recouvrent le macadam et je ne me sens pas dépaysé. C'est comme en Savoie. Je roule lentement et une fois un col passé, j'aborde la descente avec d'infinies précautions. Des voitures sont bloquées dans la montée et je sors pour les aider. Ce sera ma première contribution française à l'amitié entre les peuples (d'autres suivront autour de verres de bière et de bouteilles de vin australien pour tenter de comprendre les règles du football australien – footy!). Puis finalement, un peu plus bas, la pluie remplace la neige. Max m'informera plus tard qu'il peut neiger dans la région en plein été. Il convient lors de la préparation d'un vol d'être très prudent et de consulter très attentivement les bulletins météo car les autochtones répètent à volonté que l'on peut avoir les quatre saisons dans une journée, même en été, où la neige s'invite inopportunément.



Voici un diable de Tasmanie !



Le *Foxbat* du Wynyard aero-club.


L'aéro-club de Wynyard.



Le Cessna 172 VH-DMY à Flinders-Island.


Devonport Airport

Premier contact aéronautique

Je m'arrête à Queenstown ancienne bourgade minière (cuivre, etc.) qui possède un aérodrome conséquent, mais complètement désaffecté. J'apprendrai plus tard que les compagnies minières amenaient par avion les ouvriers (souvent des immigrants) qu'elles payaient chichement. Elles les logeaient sur place pendant quinze jours et effectuaient une rotation avec d'autres travailleurs. Ces mouvements ont en fait pénalisé la main d'œuvre locale et défavorisé le développement de la ville. Quarante kilomètres plus loin, Strahan (on prononce « *stroon* ») peut s'enorgueillir d'une piste de 1 220 mètres de long. Très peu utilisée, elle aussi, sauf quelquefois en été pour déposer de riches propriétaires qui viennent en villégiature dans cette très jolie station balnéaire au bout du monde et dont l'entrée de la passe, pour rejoindre la baie, possède le doux nom évocateur de « *Hell's gate* » (les portes de l'enfer, l'équivalent maritime quand le vent souffle du nord ouest de la sculpture de Rodin).

Finalement deux jours plus tard, j'arrivai à Wynyard sur la côte nord de l'île. Max m'accueille avec sa gentillesse habituelle et après le dîner nous nous rendons à l'aéro-club pour rencontrer d'autres membres qui se réunissent ainsi depuis trente ans tous les mercredis soir autour de bouteilles de vin, de bières et de nourritures variées. Je profite de cette opportunité pour découvrir les us et coutumes de nos amis pilotes australiens. Le club incite les pilotes à améliorer leur technique en organisant une compétition par mois (voir encadré). Avant de partir, le trésorier, Bob Baxter, m'offre gentiment une casquette aux couleurs de l'aéro-club et un auto collant « *I'd rather be flying* » qui servira avantageusement à cacher une tache de rouille sur ma *Logan*. Et au lit, car une journée aéronautique m'attend.

Une pléthore de destinations

L'œil gauche toujours engourdi, par le sommeil (qu'il est bon parfois, de ne pas dormir sous la tente), j'arrive à ouvrir le droit qui me dit que le temps n'est pas aussi beau que la veille. Max était déjà levé et avait imprimé le bulletin météo que je consulte en prenant mon petit-déjeuner. A partir de Wynyard, différentes destinations s'offrent au pilote touriste. On peut se diriger au sud vers le parc national des Craddle Mountains et leurs sommets enneigés (je confirme !) dont le plus haut sommet Mount-Ossa culmine à 1 617 mètres. A l'ouest, on survolera la côte et le Rocky Cape National Park. Mais la météo a apposé son véto pour ces deux options. Je me rappelle le dicton sur le temps et les quatre saisons dans la journée !

Cependant, Max a une solution que je trouve originale. « *Un de mes amis, Leedhum, habite à Flinders Island et aimerait prendre livraison d'un pot d'échappement pour son Cessna 182RG. On pourrait aller lui rendre visite et déjeuner avec lui et sa femme* ». La météo nous autorise ce voyage et prévoit une amélioration vers l'ouest. Le retour risque d'être plus délicat car le plafond au-dessus de Wynyard s'abaisse à 2 000 pieds. L'aller ne devrait pas poser de problèmes particuliers avec un plafond à 3 000 ft au départ et qui s'élève progressivement vers 4 000 pieds.

Max dépose son plan de vol et nous voilà partis vers le terrain pour aller faire faire un tour à VH-DMY un Cessna 172. Max vient juste de le vendre, mais peut l'emprunter quand il le souhaite. Lorsque nous sortons l'avion, je remarque un Jodel équipé d'un moteur Jabiru. Max m'indique qu'il y en a un autre dans le hangar adjacent. Je suis heureux de voir que la « technologie française » fait le tour du monde. Méticuleusement, mon ami me présente les différentes caractéristiques de la machine (quatre purges dont une est actionnée depuis le tableau de bord !), le réservoir supplémentaire à l'arrière de soixante litres et la pompe qui permet le transvasement vers le réservoir droit de l'aile, le tableau de bord et les diverses commandes dont la manette de couloir noire du pas variable ! Lors de la prévol, je note de la corrosion sur quelques


L'arrivée sur Flinders Island.


Flinders Island Airport.


Survol de la Mer de Tasmanie.

éléments non essentiels (l'anneau d'amarrage au sol par exemple) due très certainement à l'air marin. Une fois prêts nous embarquons et Max se charge de la radio. Je dois humblement avouer que j'ai parfois beaucoup de mal avec la compréhension de l'anglais de Tasmanie. Il faudrait que je reste plus longtemps pour me familiariser avec la prononciation de certains sons.

Wynyard (YWYY) revendique une piste de 1 650 mètres de long, l'autre piste (05/23) de 827 mètres est hors service. La compagnie Regional-Express (*Rex* pour les intimes) effectue plusieurs vols par jour à destination de différents aéroports de la grande île continent. L'aéroport demeure cependant en auto information sur la fréquence 126.9 (*Common Traffic Advisory Frequency* : CTAF). Une fois l'avion aligné sur la 09, les 180 chevaux de DMY lancent la machine vers sa première destination : Devonport. La montée se fait à 25 PA et 2 500 tours, mais à 1 500 pieds nous devons interrompre notre ascension car le plafond est plus bas que prévu. Il va falloir composer avec cet aléa météorologique. Mais heureusement, dans ces contrées maritimes, pas de sommets à l'horizon. D'ailleurs Max m'informe qu'il a déjà fait le voyage à 500 pieds/mer sans pilote automatique en ne différenciant pas vraiment entre le ciel et l'océan. Mais aucune turbulence ne vient gêner le pilotage et vingt-cinq minutes plus tard, mon ami s'annonce sur la fréquence de Devonport qui s'avère être la même que celle de Wynyard. Un autre avion est dans le circuit. Mais comme il n'y a pas de conflit, on rentre directement en finale pour la 06 et une fois posé, demi-tour pour rejoindre l'atelier de mécanique et réceptionner le pot d'échappement.

On repart aussitôt et lors des essais moteur, Max trouve que la pression d'huile est anormalement élevée. Il préfère retourner à l'atelier plutôt que de risquer une traversée maritime dans ces conditions. Le mécanicien ne décèle aucune fuite ou problème et nous repartons plus serein.

Le pilote et la mer

Une fois dans les airs, nous prenons notre cap vers Waterhouse Island. Cette étape de 50 miles nautiques nous fait longer la côte à moins de dix miles nautiques. Je me souviens d'une discussion que j'ai eu au pub de Strahan avec un pêcheur de « *gummy sharks* » (L'émissole gommée, en français ou, selon le nom savant : *Mustelus antarcticus*). Cette espèce de requin sans dents cherche sa nourriture près du fond en eau profonde et loin de la côte. Ce n'est pas le cas du grand requin blanc. Lui au contraire reste à dix miles du rivage et attrape tout ce qui est mangeable. Mark m'a même avoué que ce prédateur avait tué onze surfeurs sur la côte ouest dans les cinq derniers mois. Lui-même en a vus et les laisse à distance. C'est une espèce protégée dont la population diminuait dans les années 1990 suite à une intense pêche sportive et une chasse volontaire. Depuis, le gouvernement a voté une loi pour le protéger. Tout cela est fort bien et « *environmentally friendly* », comme disent les anglophones, mais si on a une panne moteur, vu la hauteur à laquelle on vole, on amerrit en plein dans son terrain de chasse. Voilà une perspective peu réjouissante. Afin de limiter les dégâts, les Australiens ont mis en place une procédure pour les avions qui entament un survol maritime : le « *water sked* ». « *Cela veut dire water schedule. Quand tu quittes la côte, tu avertis le contrôle de ta destination et de ton trajet. Tu leur donnes aussi la fréquence des appels que tu vas faire. C'est toi qui choisis. Tu peux les appeler toutes les cinq minutes ou toutes les trente. Aucune règle n'est imposée. Je prends environ quinze minutes. Attention, il ne faut pas oublier de les contacter à l'heure prescrite, sinon eux vont tenter par tous les moyens de te joindre. S'ils n'y arrivent pas, ils vont tenter une communication par l'intermédiaire d'autres avions. En cas d'échec, ils lancent les secours immédiatement, secours qui sont, bien entendu, à ta charge !* ». Il n'y a plus qu'à espérer que l'hélicoptère arrivera avant la vilaine bête affamée aux mâchoires imposantes et à l'humeur exécrable.

Survol maritime

Puisque l'on a accompli toutes les tâches rituelles et que l'on vole sous PA, je vais me



Les installations de Flinders Island Airport

Courte finale 23 à Flinders Island Airport.



Le *King-Air* de Royal Flying Doctors of Australia.

concentrer sur la navigation. Je prends la carte WAC (*World Aeronautical Chart*) de Tasmanie qui est au 1/1 000 000e et qu'utilise habituellement Max (ce n'est que récemment qu'il consulte parfois la 1/500 000e). Au fait, j'ai compté qu'il existe 46 WAC pour toute l'Australie. Si on veut en faire le tour, il faut penser au poids et au rangement de toute cette documentation. Mais j'imagine qu'il existe des cartes électroniques. La technologie a du bon.

Nous faisons cap en moyenne au 050° à 110 nœuds de vitesse. La variation est de 13° est dans les parages. Je repère Ninth Island à babord. « *Sais-tu combien d'îles composent la Tasmanie ?* » me demande Max malicieusement. Devant mon regard inquisiteur, il me répond : « *334 qui vont d'un morceau de rocher à une île habitée* ». Je n'imaginais pas un tel chiffre. Nous arrivons au-dessus de Waterhouse Island, point tournant et début de la vraie traversée maritime. 45 miles au-dessus du détroit de Bass. Je suis un peu rassuré, peut-être faussement par la présence d'un GPS à bord. Je note cependant avec plaisir que le temps s'améliore vers l'ouest. Jusqu'à présent, la visibilité était plutôt maussade, voire limite VMC à certains endroits. Il a fallu que l'on change de cap et d'altitude plusieurs fois ce qui rendait ma lecture de carte aléatoire. Mais dorénavant, cap direct sur Flinders Island Airport (YFLI).

Alors que je contemple la surface bleutée de l'océan, je note des mouvements inhabituels : « *c'est sûrement un banc de saumons* » me répond Max. Finalement, une traversée dans le coin n'est pas monotone. Il suffit de faire travailler son imagination sur les requins et on découvre des milliers de façons de se faire croquer, puis on regarde la surface de l'eau et on imagine encore plus de tourments à venir. Mais

Perfectionnement aéronautique

Chaque pilote sait au plus profond de lui-même que tout bon instructeur recèle une liste quasiment infinie d'exercices ignobles dont le but secondaire est d'exaspérer tout aviateur, mais dont l'utilité première est clairement établie : perfectionner sa technique de pilotage. L'aéro-club de Wynyard a élevé cette pratique au niveau d'un art. Chaque mois, les volontaires (pas plus de dix mais souvent cinq en moyenne) acceptent de passer sous les fourches caudines d'un exercice sur lequel ils ou elles seront notés. A la fin de l'année, les trois plus mauvais tests sont exclus du total et les points de neuf autres sont ajoutés. Le gagnant a le privilège de devenir pilote de l'année. Mon ami Max a remporté la coupe en 1977 et 2002.

Chaque thème abordé mensuellement comporte une dizaine de sujets qui sont notés en détail. Par exemple, le thème *contrôles bloqués* implique que le pilote doit ramener l'avion sans toucher les commandes et en utilisant uniquement le trim, la puissance et le palonnier. Mais il est aussi jugé durant cette épreuve sur la visite prévol, le décollage, l'atterrissage. Dans ce cas, l'instructeur bloque les commandes et évalue le candidat. Les thèmes multiples varient de la précision d'atterrissage *Ground effect spot landing* à la précision du circuit *Precision circuit* à un atterrissage sans volet et sans puissance *Flapless circuit glide approach* ou un circuit aux instruments *Instrument circuit* durant lequel l'instructeur donne des instructions de pilotage.

Mais finalement, tous ces jeux sont une occasion supplémentaire de se rencontrer et de partager un moment entre pilote autour de bière, vin, et autres victuailles propre à réchauffer le corps et l'esprit.





Une île et sa piste en herbe.

bon, le moteur tourne et la pression d'huile n'a pas varié (j'ai vérifié régulièrement !) et il commence vraiment à faire beau. Donc au diable les sombres réflexions !

Un petit coin de **paradis**

Finalement, j'entrevois une petite chaîne de montagnes qui surgit de l'horizon. Le Mont-Munro (2 254 pieds) sur Cape Barren Island nous accueille. A son pied se trouve le terrain en herbe de Cape Barren Island (YCBN). J'imagine déjà le début d'un séjour idyllique dans les îles du « *Furneaux group* » (d'après le navigateur Tobias Furneaux qui les découvrit le premier). Une montagne à gravir par jour après un atterrissage sur l'île. Le génie du plan en élaboration se confirme quand je remarque que toutes les îles possèdent une piste en herbe : « *les fermiers y amènent leurs moutons ou leurs vaches pour que les animaux profitent de l'herbe et de temps en temps viennent contrôler par avion que les bêtes apprécient les pâturages locaux* » m'explique Max. Plus on approche des îles et plus je remarque que le relief, maintenant que le soleil brille, est magnifique. Des montagnes aux falaises plus ou moins abruptes s'élèvent au-dessus des flots. Avec ses 2 481 pieds le Strezlecki Peak est le point culminant de Flinders Island. « *Je l'ai gravi il y a quelques mois* » avoue modestement Max. Dommage que l'on ne reste pas très longtemps, sinon j'entreprendrais bien son ascension. Que voulez-vous cher lecteur, c'est une variante du crétinisme des Alpes. Dès que je vois une montagne, je veux grimper au sommet ! Mais trêve de plaisanteries montagnardes, il faut se préparer à l'atterrissage. Max appelle Melbourne sur le 126.5 pour annuler son « *Water sked* ». Puis il contacte la fréquence de Flinders Island pour annoncer son arrivée. Une fois le message terminée, une voix féminine annonce : « *Flinders Island* ». J'ai déjà parfois entendu ce message lorsque Max s'annonçait sur d'autres aérodromes. N'étant pas sûr de comprendre cette procédure, je demande à mon guide aérien : « *quand j'appelle une fréquence, et que personne ne l'a fait dans les cinq dernières minutes, une voix enregistrée annonce le nom de la station appelée. Ainsi les pilotes peuvent vérifier s'ils ont contacté le bon terrain ».* Pas mal comme précaution.

Après un survol des deux pistes, nous convenons que la 23 est idéale pour l'atterrissage. Au fait, je me souviens maintenant que la carte VAC locale dans « *Additional information* » indiquait « *Bird and kangaroo hazard exists* ». J'ouvre l'œil. Mais aucun marsupial ne vient perturber l'atterrissage. Un court taxiing nous amène vers le parking en herbe pour la General aviation (GA). Notre hôte Leedham nous attend pour embarquer son pot d'échappement et nous conduire chez lui pour le lunch. Il en profite pour nous faire visiter la petite localité de Whitemark qui comporte une et unique rue principale.

Approvisionnement aérien

Judith sa femme nous attend pour le lunch et pendant le repas, nous devisons tranquillement sur l'aviation en Tasmanie. Leedham m'apprend qu'il est propriétaire du seul supermarché en ville. Il possède aussi un Cessna 182RG : « *Tous les lundis, je prends mon avion, enlève les sièges et part pour l'État de Victoria de l'autre côté du détroit de Bass à une heure de vol environ. Je retrouve mon grossiste en fruits et légumes et nous chargeons l'avion. A 140 nœuds de moyenne, je reviens rapidement pour apporter les denrées périssables à mon supermarché. Ainsi les habitants de l'île ont des fruits et légumes frais le mardi matin. Le circuit normal impliquerait un délai de plusieurs jours : Melbourne–Hobart en bateau, Hobart–Devonport en camion et Devonport–Whitemark en bateau. En fait, c'est très rare que je ne puisse pas faire le déplacement. Le temps ici est pratiquement toujours propice pour un vol VFR* ». Mais en cette période de l'année, les journées sont courtes et après une visite rapide au supermarché qui appartient à la famille Walker depuis trois générations (la rue s'appelle aussi Walker Street), nous retournons à l'aérodrome. Au même moment, une ambulance arrive et le personnel transfère un malade dans le bimoteur des Royal Flying Doctors of Australia. Cette organisation couvre tout le pays et va chercher les patients qui nécessitent une intervention dans un hôpital. Aujourd'hui, l'avion part vers Launceston. Max dialoguera d'ailleurs avec le pilote pour connaître sa trajectoire et éviter une collision en plein air.

Décollage en 23 et on reprend le trajet inverse. Je contemple avec nostalgie une dernière fois les terrains en herbe qui jalonnent notre route. Je remarque aussi qu'il existe deux autres pistes en herbe sur Flinders Island. Max appelle Melbourne pour ouvrir son « *Water sked* » et nous voilà partis au-dessus des flots. En vue de la côte, je remarque un phare à l'embouchure d'une baie. Mes souvenirs maritimes m'indiquent que c'est un feu à éclats. Je compte la période : trois éclats





Flinders Island Airport.

espacés de cinq secondes pour une période totale de trente secondes. Hélas aucune indication ne figure sur la WAC. Dommage, cela pourrait aider pour la navigation. J'ai appris plus tard qu'auparavant, les pilotes les utilisaient en vol de nuit pour se diriger. Une belle union aéronautique et nautique. Comme à l'aller, Max remplit scrupuleusement son plan de vol en inscrivant les ETA et les temps réels lors du survol des points tournants. Une vraie navigation à l'ancienne comme on en voit peu souvent. Au-dessus de Devonport, Max me montre le bateau, *Spirit of Tasmania* qui fait la traversée depuis Melbourne. A l'approche de Wynyard, on entend un pilote de Regional-Express qui s'annonce. Je ne saisis pas un mot de ce qu'il dit et même Max à du mal puisqu'il signale au pilote qu'il ne comprend pas ses intentions. Il va me falloir un diplôme en langue australe pour voler dans le coin. Heureusement les contrôleurs de Melbourne sont plus clairs.

Finalement on remarque que le Saab de Rex rentre sur la piste et s'apprête à décoller. La voie est libre pour nous. C'est la 09 à nouveau et une fois à terre, on se dirige vers la pompe pour remplir les deux réservoirs d'aile de 74 litres chacun et mettre 33 litres dans la réserve qui peut en accepter 66.

Le magnifique tour est terminée et il ne nous reste plus qu'à rejoindre le hangar, rentrer l'avion et comme le dit Max : « *Time for some Australian wines !* »

Pierre-Philipe REILLER,
photos de l'auteur

Voler en Tasmanie

Pas de doute que la gentillesse de l'accueil des membres de l'aéro-club de Wynyard en fait une destination privilégiée. Le coin offre des choix variés et exotiques à survoler et à découvrir. Le site de l'instructeur du club, Peter Reed (www.flyingintasmania.com) et celui du club (www.wynyardaeroclub.com.au) vous donneront une pléthore d'information et des vidéos sur la région. A Hobard, deux choix s'offrent à vous. The aero-club of Southern Tasmania (www.acst.com.au) possède deux Cessna 172.



Sur le même aérodrome, Hobard/Cambridge qui se trouve à côté de Hobart-International vous trouverez aussi la compagnie Par avion. Cette entreprise a décidé de capitaliser sur la présence française en Tasmanie. En effet, en 1772, une expédition française dirigée par Nicolas-Thomas Marion-Dufresne débarqua sur l'île et ne souhaite pas la coloniser car elle était déjà peuplée par des Aborigènes ! Cette attitude élégante et inhabituelle pour l'époque mérite d'être soulignée. Par Avion propose soit des vols touristiques soit des vols avec instructeur.

A partir de cet aéroport, de nombreuses destinations se trouvent dans un rayon de deux heures de vol. Le sud-ouest de la Tasmanie demeure une région totalement protégée accessible aussi à pied, mais il convient d'être persévérant car il faut environ une semaine pour atteindre le bout du parc. Le survol du Southwest National Park est une expérience remarquable. D'ailleurs, Par Avion propose deux options dont l'une incorpore un atterrissage et un tour en bateau dans une réserve maritime plus le lunch. A l'est, deux autres parcs méritent une visite aérienne : Maria Island National Park et le Tasman National Park. Vous pouvez aussi faire le tour du mont Wellington qui surplombe la ville d'Hobart. Dans tous les cas, la météo imposera son diktat. Je parle d'expérience, alors que je quittais Hobart sous le soleil, je fus accueilli par la neige au sommet de la montagne !