

**Chaque pays a ses particularités qu'il convient de respecter afin de s'assurer un séjour agréable. En Afrique du Sud, tous les guides de voyage recommandent de verrouiller les portes et de garder les fenêtres fermées lorsque l'on circule sur les routes du pays. Ce conseil n'est cependant pas valable pour les vols en avion comme je le découvris à ma grande stupéfaction.**



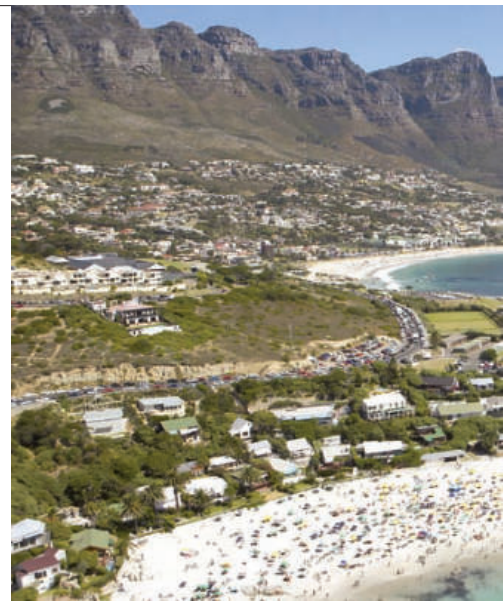
# VAS



DANS LE SILLAGE DE

# S CO DE GAMA





En haut
de gauche à droite
- **Légende**
- **Les « twelves Apostles ».**
- **La célèbre Table Mountain.**

page de droite
De haut en bas
- **L'aéroport international du Cap.**
- **La théorie d'Anthony sur le régime des vents au Cap.**
- **Fletcher FU-24 en vol au dessu du Cap**

Ci-dessous
- **L'auteur sur le terrain de Pietermaritzburg.**

Pour mon premier vol au-dessus du continent africain, j'ai décidé de ne pas faire les choses à moitié. J'ai contacté Cape Town Flying Club qui est basé à l'aéroport international. De cette manière, je peux côtoyer les Airbus et Boeing de la South African Airways. Je me présente donc au club où je suis reçu fort aimablement par Kay and Peter. Ce dernier me parle avec enthousiasme de l'aviation en Afrique du Sud et de la beauté des paysages que l'on peut survoler.

## Cape Town International

Il n'est pas toujours facile pour un aéro-club de vivre avec les grandes compagnies aériennes. Ces dernières considèrent souvent l'aviation générale comme une nuisance. Peter, le Chief Flight Instructor (CFI) m'a d'ailleurs raconté que le club a dû se défendre de nombreuses fois par le passé contre l'imposition de lourdes taxes exigées par ces compagnies (passagers, atterrissages, communication) qui rendaient tout vol excessivement onéreux. Les aéro-clubs avaient dû se rappeler les leçons de Gandhi sur la résistance passive. Rappelons que le célèbre Mahatma a commencé sa carrière d'avocat à Durban à lutter contre les discriminations. Finalement les autorités ont décidé qu'il valait mieux annuler pratiquement toutes les taxes car la collecte leur coûtait plus cher que les revenus qu'elles étaient censées rapporter. Aux dires des pilotes locaux, les contrôleurs sont fort aimables et accommodent de leur mieux les pilotes d'aéro-clubs. Ils sont sensibles aux difficultés linguistiques de certains pilotes et font des efforts pour être le plus clair possible.




Anthony Allen, photographe pilote, arrive à l'aérodrome et nous nous préparons pour un vol au-dessus de Cape Town. Après avoir signé quelques documents, nous partons vers le Cessna *Cutlass* 172 RG. Alors que j'admire les infrastructures de l'aéroport, Anthony avec la complicité de mon copain Patrice démonte la porte gauche de l'avion. Il m'explique que la prise de photos en sera facilitée. Rien qu'à voir son appareil, un Canon EOS 1Ds Mark II qui prend des photos à 17,5 millions de pixels, on subodore le spécialiste. On pourra se partager les tâches ; je m'abandonnerai aux joies du pilotage pendant qu'il mitraillera le paysage.

Une fois installé, le moteur est lancé et après avoir obtenu les autorisations de la tour (Apron et ensuite Ground) on commence le roulage. Première surprise, on doit tout d'abord franchir une barrière qui s'ouvre automatiquement. Nous voilà sur la plate-forme de l'aéroport parmi les grands de ce monde. Le tour nous demande un « *hold short* » pendant qu'un A-321 atterrit. Nous nous alignons sur la 19 et nous voilà partis vers les cieux de l'Afrique.

## Le cap de Bonne Espérance

Anthony a suggéré que nous fassions le tour de la péninsule dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Il pourra ainsi prendre plus facilement toutes les photos.

Une fois en l'air, l'avion s'engage sur la droite pour atteindre la limite de zone qui est clairement marquée par les deux énormes tours de la centrale électrique. Nous devons rester en dessous de 1 500 pieds pour ne pas passer en espace A. Après le survol de la base militaire de Ysterhpaat (125.6), direction la ville du Cap. Comme la zone n'est pas contrôlée, une fréquence en auto information a été établie. Il est demandé aux pilotes d'annoncer leur présence dans les airs sur le 125.8. En été, la zone fourmille d'avions et d'hélicoptères, donc la prudence s'impose. Il fait froid car la cabine est ouverte aux quatre vents, mais quel spectacle. La






Table Mountain domine le paysage. Le jour de notre arrivée, Patrice et moi sommes partis à pied vers le sommet. La montée fut un peu éprouvante à cause de la chaleur (même en plein hiver austral) et du dénivelé. Il convient de prendre au moins un litre et demi d'eau par personne. Après cet effort titanesque, j'espérais recevoir un prix d'excellence au sommet. Tel Moïse j'attendis : le message divin ne vint pas sous la forme des tables de la loi, mais à travers un panorama exceptionnel. La vue est époustouflante. Dès que l'on a commencé à survoler la ville, les turbulences ont secoué l'avion. L'effet est plus dramatique avec la porte pilote aux abonnés absents (ou AWOL : Absent Without Leave). J'ai toujours considéré que les avions à ailes hautes ne se prêtent pas facilement aux prises de vues en montagne. Cependant, comme le *Cutlass* a un train rentrant et avec quelques aménagements sur la porte, la vue est exceptionnelle…

Je profite des conditions atmosphériques pour poser des questions sur le régime des vents dans la région. En hiver, ils sont prédominants nord-ouest et en été sud-est et sud-ouest. Anthony a une théorie sur l'influence de la Table Mountain sur l'aérologie. Quand un état de haute pression s'établit sur le Cap, il empêche les vents de passer par-dessus la montagne. Ils s'évacuent donc de chaque côté du massif créant un courant d'air très puissant qui est associé avec des turbulences. Si la masse d'air est stable, ces turbulences sont « emprison-

## → Voler en **Afrique du Sud**

Les procédures administratives pour les pilotes privés européens vont être simplifiées cette année. En effet, l'administration sud-africaine a décidé d'adopter les normes JAR. Bravo. Par contre, les aéro-clubs sont exigeants lors de la location d'avions. Plusieurs problèmes majeurs doivent être surmontés.

Le moins délicat est la maîtrise de la langue anglaise. Les conditions de vol sont le deuxième obstacle : cela peut surprendre mais le pays a des terrains qui peuvent atteindre 5500 pieds (l'aéroport international de Johannesburg est à 1680 mètres d'altitude).

De plus, en été il fait très chaud. Donc le pilote devra subir un entraînement à ces conditions. Les aéro-clubs s'assurent aussi que les pilotes savent naviguer sans l'aide du GPS. Le pays est vaste avec d'immenses déserts. Les chances de retrouver un avion perdu sont minimes.

Finalement le troisième volet du triptyque aéronautique et de loin le plus délicat est l'approvisionnement en carburant. Les aéro-clubs ont parfois du mal à obtenir de l'Avgas. De plus, les pompes à essence se raréfient au fur et à mesure que l'on s'éloigne des centres urbains. Lors de la planification d'un vol, il convient non seulement de vérifier si l'on peut obtenir de l'essence, mais aussi de confirmer que l'aérodrome en aura en stock lors de votre passage. Il est aussi possible de partir en avion vers les pays limitrophes (Namibie, Botswana). Cependant la navigation dans ces pays peut être délicate. Il y a quelques années, les routes étaient des corridors VFR obligatoires. Cette mesure de bon sens n'a plus court actuellement mais les pilotes locaux conseillent de conserver les bonnes habitudes.

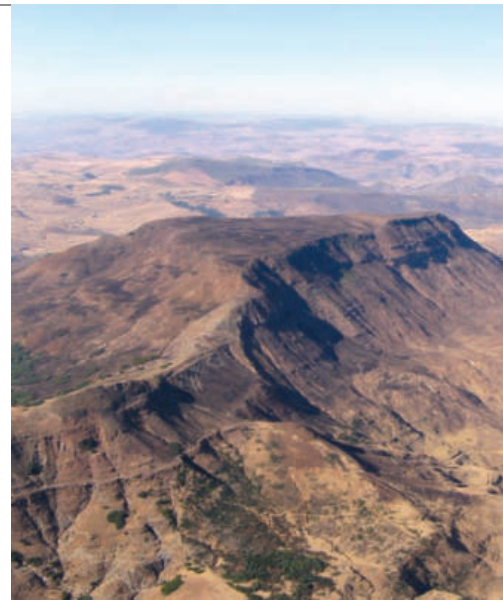
Malgré ces légers inconvénients les paysages sont magnifiques et méritent le survol. Je citerai entre autre le Karoo (une étendue semi-désertique) et les environs de la ville de Graaff-Reinet. Les formations rocheuses de la « Valley of Desolation » sont sublimes. Il y a d'ailleurs à côté de la ville une grande piste en dur sur laquelle sont basés uniquement des ULM. J'ai cependant vu une annonce qui proposait des vols touristiques (karoocon@yebo.co.za). Il est aussi possible de louer un avion pour aller se poser près d'un chalet perdu dans la nature, notamment sur la Wild Coast et d'y passer une semaine isolée de tous. Il faut se renseigner auprès des aéro-clubs.









nées » sur la ville. Dans ces conditions, il vaut mieux resserrer de quelques crans les ceintures de sécurité et attacher tous les objets car ils ne seront plus vraiment soumis à la force de la pesanteur.
Heureusement pour mon estomac, la masse d'air lors de mon vol était instable. Les turbulences purent s'échapper en altitude, en me secouant cependant au passage. Au sol, le vent peut passer de 60 nœuds à 0 sur une distance d'une centaine de mètres. La navigation à voile semble être parfois athlétique.
Nous continuons notre progression vers l'ouest et virons au sud en enroulant Lion's Head. Par miracle je me demande si c'est la présence des Twelve Apostles , mais le vol devient calme. Ces montagnes au nom biblique dominent la ville de Hout Bay.
Plein sud pour aller contourner le célèbre rocher du cap de Bonne Espérance. J'ai une pensée émue pour tous les navigateurs qui l'ont doublé. Il faut cependant savoir que ce n'est pas le point le plus au sud du continent africain. Contrairement à ce que je pensais, les deux océans se rencontrent en fait au cap Agulhas. Je n'ai pas réussi à savoir pourquoi le cap de Bonne Espérance avait acquis une telle notoriété, un peu usurpée me semble-t-il. Pour sa défense, je dirais qu'il est magnifique contrairement au cap Agulhas qui est sans intérêt. Petite anecdote : lors d'une promenade à pied au bout du cap de Bonne Espérance, j'ai eu la désagréable surprise de me retrouver en tête à tête avec un « Puff Adder », serpent très venimeux, mais heureusement timide. Nous avons tous les deux reculé prudemment. Patrice, toujours lui, m'a reproché de n'avoir pas pris une photo !

## Un voisin marin à l'humeur exécrable

Le retour se fait par la côte est du cap le long de False Bay. La baie est truffée de plages de sable. Ces plages en été ressemblent aux plages du Sud de la France, y compris les tenues en vigueur au jardin d'Eden avant l'histoire de la pomme. Sur l'une d'elles, mon copain Patrice a ramassé des moules que nous avons dégustées avec plaisir. Ça m'énerve quand les Parisiens sont plus proches de la nature que moi !
Une semaine avant le vol, dans la baie de Fish Hoek, un kayakiste de mer a fait une rencontre inoubliable. Un grand requin blanc avait décidé de s'offrir un kayak en dessert. Voyant qu'il lui manquait la partie arrière de son embarcation, le valeureux sportif a sauté dans l'eau et a nagé les 150 mètres qui le séparaient de la côte. Pendant que l'individu s'adonnait aux joies de la natation, le requin termina son repas et engloutit le kayak. Quel goinfre !
Je suis allé au Two Ocean aquarium pour en voir un de près. Hélas, il est très difficile de garder ces bestiaux en captivité. Les autres locataires ne survivraient pas longtemps ainsi que les décors sous-marins. Quant aux vitres, je ne préfère pas me prononcer et éviter d'être à proximité.
Des airs, nous cherchons les flots pour voir si on en aperçoit un. Comme ils peuvent mesurer jusqu'à six mètres, ils se discernent facilement. Baleines et dauphins font aussi partie de la faune locale. Je me dis qu'il faudrait mieux ne pas avoir de panne moteur à l'extérieur du périmètre de sécurité. Il est vrai que l'on peut observer des grands requins blancs en plongée sous-marine à l'intérieur d'une cage. Je pense cependant que la structure métallique du Cessna ne résisterait pas longtemps à la férocité de la bête. En passant, je voudrais préciser que cet animal est une espèce protégée. J'aimerais qu'il en soit de même du pilote français. Parfois je suis convaincu, quand je vois toutes les contraintes administratives qui s'abattent sur nous, que nous allons bientôt devenir une espèce en voie de disparition. Nous continuons à longer la côte pour finalement obliquer vers FACT (Cape Town International). Après les procédures radios obligatoires, l'avion est en finale. Anthony préfère arriver très haut et atterrir en milieu de piste. Ainsi nous n'avons pas à visiter l'aéroport pour rentrer au club.

## Chasing the dragon

Lors de la préparation de mon voyage, j'ai vu avec soulagement que l'Afrique du Sud recelait des trésors montagnards. En tant que Savoyard, comment d'ailleurs aurais-je pu survivre sans contempler un sommet de 3 000 m d'un avion pendant un mois ?
Dès mon arrivée dans le Kwa-Zulu natal, pays des célèbres guerriers Zoulous, je pris contact avec l'aéro-club de Pietermaritzburg (www.pmbaero-club.co.za). Le lendemain, je me présente à l'aéro-club pour rencontrer Mel, le CFI. Il m'annonce d'un air dépité que la direction de l'aéroport vient juste de mettre en place de nouvelles normes de sécurité. Nous devons passer par l'aérogare et suivre les procédures habituellement réservées aux passagers des avions de ligne. Les formalités accomplies, nous rejoignons le Cessna 172 (ZS-KNI). Les Africains du Sud ont deux types d'immatriculation pour leurs avions : ZS pour les avions à usage commercial et ZU pour tous les autres. Cette fois nous ne nous transformons pas en serruriers : la porte reste en place. Je lance le moteur, une fois les vérifications terminées. J'aligne l'avion sur la 16. La tour nous autorise à décoller et nous voilà partis vers le Drakensberg. Drakensberg veut dire la montagne du dragon en Afrikaans.
Cette partie de l'Afrique du Sud est un parc national qui se trouve à la frontière du Lesotho. J'ai appris que ce pays est en fait un état indépendant. Il a résisté aux invasions des Zoulous et des Boers pour demander ensuite à devenir un protectorat britannique. Après son indépendance acquise en 1966, il est devenu un état souverain. Sa démocratie est vacillante et le pays très pauvre. Une source de revenus importants provient d'un barrage hydro-électrique (le Katse Dam) que l'Afrique du Sud a construit pour alimenter l'ouest du pays en eau et électricité. Il est un peu périlleux de survoler le Le-





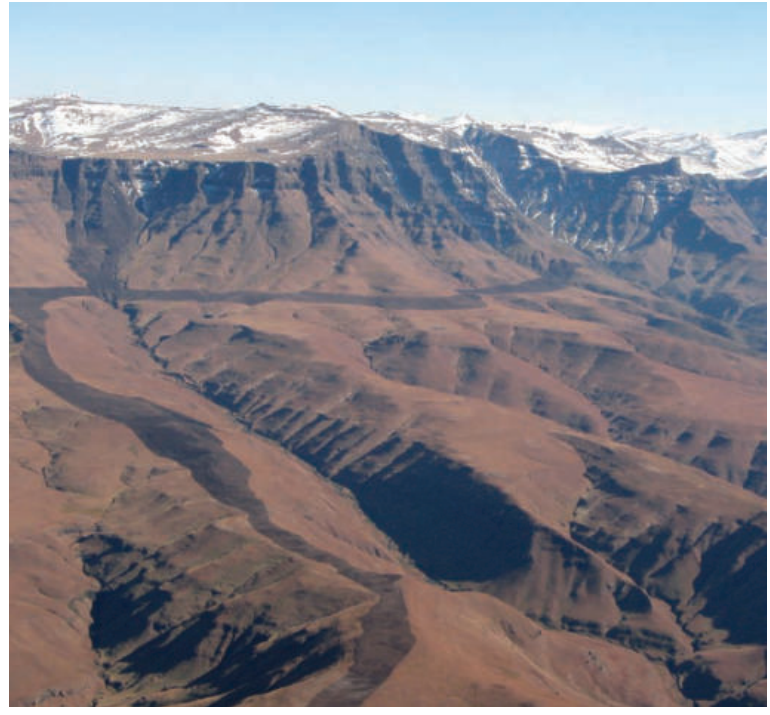
de gauche à droite
de haut en bas

- Le Drakensberg sud sous la neige.
- Sécheresse de l'Afrique.
- En direction de Drakensberg.
- Le Drakensberg.
- L'auteur en train de préparer son prochain plan de vol.
- Le terrain de Howick.
- Le Lesotho.

sotho en monomoteur pour des raisons de sécurité. Un atterrissage de fortune serait fort délicat et risquerait de transformer le pilote en un second Guillaumet. Nous n'allons pas tenter le dragon et nous allons tout simplement voler le long de la frontière. Il vaut mieux s'approcher des montagnes le matin afin de bénéficier d'une lumière favorable.
Mel me demande de prendre un cap au 290 et de monter jusqu'à 8 000 pieds. Le paysage varie considérablement d'une vallée à l'autre. On peut voir des villages africains entourés de terre grillée par le soleil ou des fermes au milieu de champs verdoyants qui sont d'ailleurs arrosés à longueur de journée. Il y a aussi de belles forêts de conifères. Le paysage dans l'ensemble est très sec. Juillet est au milieu de la saison sèche. La couleur ocre domine le paysage. En hiver, la verdure reprend ses droits. Apparemment, le paysage est complètement différent. La saison des pluies est inversée par rapport à Cape Town qui reçoit plus de précipitations en juillet et août. Exceptionnellement cette année (2006), l'Afrique du Sud a reçu d'importantes chutes de neige. Je subodore une intervention divine pour réconforter mon âme de Savoyard expatrié.
L'avion grimpe régulièrement et je discerne très bien les cimes enneigées du Lesotho. Le Tahana Ntlenyan, la montagne la plus haute au Sud du Kilimandjaro, culmine à 11 424 pieds. Mel m'explique que les nombreuses retenues d'eau que l'on voit ont été construites par le gouvernement et les propriétaires terriens pour l'agriculture. Ces lacs artificiels sont aussi un paradis pour les pêcheurs. J'ai d'ailleurs lors d'un voyage en voiture à Sani Pass goûté à ce délicieux poisson (mon estomac crie toujours famine).

## Sani pass

Arrivés à 10 000 pieds, nous mettons cap au nord-est et commençons à longer la frontière. J'aperçois la Sani Pass, un des cols qui relie les deux pays par la façade est du « Mountain Kingdom of Lesotho ». Deux jours plus tard, j'empruntais la route qui grimpe au col jusqu'à 2 874 mètres. Le gouvernement Sud-africain oblige les véhicules qui prennent cette piste à être équipés de quatre roues motrices. Toute autre voiture terminerait en épave après 100 m. Je conseille fortement à mes lecteurs qui visitent la région de monter au col. La vue est magnifique. De plus, pour la modique somme de 1 euro (prix du visa), on peut rentrer au Lesotho et continuer la piste qui mène littéralement au bout du monde et en passant d'ailleurs à côté du Tahana Ntlenyan. On peut le gravir facilement. Une expérience inoubliable. Pour les passionnés, j'ai trouvé à l'auberge de Sani Pass (Sani Lodge) un guide de voyage écrit par Russell Suchet, propriétaire du lieu, qui s'intitule « *A backpacker's guide to Lesotho* ». Il faut se dépêcher car le gouvernement sud-africain souhaite goudronner cette route. La cerise sur le gâteau vient sous la forme d'un restaurant qui prétend être le pub le plus élevé en Afrique. J'ai donc bu une bière pour célébrer le moment.














Notre vol continue sans incident. L'air est parfaitement calme. Les sommets s'enchaînent à perte de vue. Le relief frontalier est escarpé ce qui n'est pas le cas de l'intérieur qui est plutôt constitué de sommets en forme de bosse. En regardant toutes ces montagnes, je me dis que le Lesotho doit être un pays fascinant à visiter. J'énumère tous les noms que j'ai vus sur une carte : Champage Castle, Mont-aux-sources, Monk's Cowl. Il y a d'ailleurs un Matterhorn (ou Cervin pour les francophones) dans le Drakensberg. Des missionnaires français ont par le passé tenté de convertir les populations locales. Leur influence se fait sentir dans des mots du vocabulaire (la traduction de fenêtre entre autre) et dans le nom de certains lieux et montagnes.

Arrivé à Giant's Castle, je commence ma descente à 500 pieds/mn et prends un cap au 100 pour rentrer à l'aéroport. Notre trajectoire nous fait passer au-dessus de l'aérodrome de Howick (3 615 pieds d'altitude). La piste est en herbe, large et longue. C'est un excellent endroit pour s'entraîner à des atterrissages. L'Afrique du Sud n'a pas de qualification montagne comme d'ailleurs de nombreux pays. Il y a pourtant des pistes en altitude. Il y en a de nombreuses au Lesotho. Un tel potentiel que je risque de ne jamais exploiter, quel dommage. De retour sur le 122.0 et la tour nous amène en finale. Je pose l'avion et fais demi-tour sur la piste car il n'y a pas de taxiway. Il est temps maintenant d'aller voir ces montagnes de plus près et d'en graver une ou deux si possible.

## Vin sur vin

Confucius et plus tard le Che avaient dit : « *Connais ton ennemi pour mieux le combattre* ». Fort de ce prétexte, je me suis présenté à l'aérodrome de Stellenbosch pour réserver un avion afin de survoler les célèbres domaines viticoles de l'Afrique du sud. Je voudrais préciser que je n'ai pas mené que des opérations d'espionnage aérien. Je suis aussi allé « patauger » dans les tranchées. Après avoir visité quelques caves et restaurants, je peux vous assurer que les viticulteurs français sont dans une position délicate : la concurrence a d'excellents produits à des prix plus que raisonnables.

L'aérodrome de Stellenbosh à 40 km du Cap se trouve dans un site superbe. L'endroit est idyllique pour un pilote : bar-restaurant, pelouse avec tables et parasols pour admirer les avions, reliefs montagneux splendides et membres de l'aéro-club aimables et accueillants. Ma première rencontre fut Del, Italien d'origine et instructeur. Nous avons tout de suite sympathisé en parlant de l'affaire Zidane et en échangeant quelques amabilités du genre : le français est un avatar de l'italien, il suffit que l'on m'écrase la bouche pour que je le parle couramment. Ce à quoi j'ai répondu : Dieu avait besoin d'un brouillon pour créer la race parfaite : le Français. Il a donc façonné l'Italien en premier.

Rendez-vous est pris avec Peter « Space » Du Preez. Ce garçon a obtenu son surnom lors de ses études d'ingénieur car il est passionné d'espace. Il a aussi un MBA, donc nous devenons rapidement amis. Je prépare l'avion pendant que Space nettoie les vitres avec une peau de chamois. J'en profite pour donner une leçon de faune à ce garçon. En tant que Savoyard, je suis pratiquement né avec les chamois et je ne me prive pas de lui dire. Je lui promets de lui envoyer une photo de l'animal. Nous prenons place à bord de ZS-OHI un 172 de l'aéro-club (www.stelfly.co.za). Une fois de plus, je remarque qu'il n'y a pas de check-list. Il semblerait que les pilotes sud-africains fassent l'impasse sur cet élément que je juge essentiel. Pour moi, une check list permet d'être rigoureux et de calmer toute nervosité car je peux me concentrer sur les tâches pratiques. Donc de mémoire je fais les vérifications et je lance le moteur. Je prends le taxiway à la suite d'un *Citabria*, avion de voltige. Space m'apprend que Citabria est Airbatic écrit à l'envers. Je suis heureux car j'ai appris quelque chose de nouveau et je ne vais pas mourir idiot. J'aligne l'avion sur la 01 et une fois de plus, j'égrène « *RPM normal, oil pressure and temperature green, suction green, speed alive, take-off accepted* ». Après la rotation, je reste en effet de sol un instant pour ensuite m'élever vers le bleu de l'azur. Dès le bout du terrain, je survole déjà les vignobles et j'enclenche l'appareil photo.

## Terres huguenotes

Le paysage est couvert de vignes qui entourent généralement un domaine. Certaines installations ont une architecture exceptionnelle comme le domaine de Vergelegen que j'ai visité et qui est vieux de plus de trois cents ans. Au loin, on discerne le cap de Bonne Espérance. Le temps est absolument magnifique. La baie de False Bay est à quelques encablures. Une fois de plus, le grand requin blanc entre dans la discussion. La baie est l'endroit où il y a la plus grande proportion de requins blancs au monde. L'industrie touristique vend des descentes aux géhennes sous la forme de plongée avec des requins. Pour attirer les monstres, les moniteurs les nourrissent, d'où leur présence et les attaques contre les imprudents.

Je suis heureux : la mer à droite et les montagnes à gauche. Nous nous dirigeons vers la Sir Lowry's pass. Quelques turbulences perturbent un peu le vol. Space est cependant attentif car le col est réputé pour offrir les plus violentes turbulences dans la région du cap. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. De l'autre côté du col s'étend Franschhoek. Mon cœur s'affole, mes yeux s'embrument, l'émotion étreint mon esprit. Nous sommes maintenant en terre huguenote. Nos ancêtres sont arrivés en 1688 après la révocation de l'Édit de Nantes par Louis XIV. Le nom original Olifantshoek fut rapidement rebaptisé Franschhoek (littéralement « le coin des Français » en afrikaans). Nos excompatriotes ont apporté avec eux





des plants et ont ainsi contribué à l'amélioration de la vigne dans la région. Maintenant que les vins sud-africains ont une réputation mondiale, la revanche de ces hommes et femmes expatriés doit être douce à savourer. Space insiste pour que l'on survole le mémorial qui est dédié aux Huguenots. Il y a aussi un vieux cimetière français. Je prends photos sur photos.

Nous continuons notre voyage pour passer au-dessus d'un barrage en construction. Comme partout en Afrique du Sud, la rétention d'eau est une priorité. Ils ont d'ailleurs les mêmes problèmes que nous dans ce domaine : consommation excessive et peu de ressources. Un col de plus avant de retourner au bercail, le Helshooyte Pass (Hell's high) au nom évocateur. Les vallées parallèles sont superbes et on voit même un château de type allemand. Cet endroit est fort européen et j'en suis ravi.

Le terrain est en vue et je suis la procédure d'approche que je connais bien puisque je la pratiquais au Canada. Survol perpendiculaire du terrain à 500 pieds au-dessus de l'altitude du circuit. On s'éloigne et on descend à la hauteur du circuit. On traverse de nouveau le terrain (toujours perpendiculairement) à cette altitude pour rejoindre le milieu de vent arrière. Il faut faire attention qu'il n'y ait pas d'avions sur la droite et on peut intégrer la vent arrière. Je trouve dommage que les Français n'utilisent pas cette procédure pour intégrer les aérodromes non contrôlés. Je la trouve rigoureuse et sûre. Il convient bien entendu de faire les annonces radios appropriées.

Je pose l'avion sans difficulté malgré un terrain en pente et je rentre au hangar. Ce vol clôt donc mon voyage en Afrique du Sud. Il me reste cependant un dernier obstacle à franchir. Mon guide de voyage donne l'adresse d'un restaurant avec repas africain. Je vais devoir aller vérifier la qualité de la nourriture et des vins locaux. A Oudtshoorn, Patrice encore lui, a insisté pour que nous allions dans un restaurant renommé déguster un délicieux steak d'autruche. Un vrai délice.

Je voudrais terminer cet article en vous laissant méditer sur cette citation que j'ai trouvée à l'aéro-club de Stellenbosch : « *If God had intended for man to fly, He would have given him more money* » qui pourrait se traduire par « *Si Dieu avait souhaité que l'homme puisse voler, Il lui aurait donné plus d'argent* ». ■

*Je recommande aux passionnés d'aviation de consulter le site d'Anthony Allen (www.aerialphoto.co.za) Vous découvrirez de magnifiques photos de l'Afrique du Sud. Comme il a été troisième au championnat du monde de parapente en 1999 en Espagne, il fait sans difficultés des photos depuis son parachute. Il prépare un livre sur les paysages de son pays. J'aimerais que mes deux enfants, Le Benj. et Jérémie conduisent leur vie en référence avec les deux principes suivants: audace et générosité. Ce voyage m'a donné une preuve supplémentaire de la nécessité d'adhérer aux principes précités et de l'importance d'une solidarité mondiale dans le domaine de la santé. Je ne peux donc qu'encourager mes lecteurs à devenir donneurs de moelle osseuse. Plus d'information sur mon site http://desirs.ailes.free.fr/"http://desirs.ailes.free.fr ou sur le site www.efg.sante.fr*



de gauche à droite
de haut en bas

- L'aérodrome de Stellenbosc.
- Atterrissage et vignoble, un vrai bonheur aérien.
- Montagnes proches de Stellenbosch.
- Vue de False Bay.
- Vignoble et montagne.
- décollage de Stellenbosch.



## → Les aéro-clubs

Mon coup de cœur est allé sans conteste à l'aéro-club de Stellenbosch http://www.stelfly.co.za/ et www.stelfly.co.za). L'endroit est tranquille et joli au pied de belles montagnes, proche des vignes et à 40 kilomètres du Cap. L'ambiance est fort agréable.

Cape Town Flying Club (www.ghfc.org.za) est d'un accès facile quand on est au Cap. L'accueil est très sympathique. De plus, on décolle d'un aérodrome international. Le prestige d'un tel décollage peut être terni par une longue attente sur le taxiway. La ville du Cap et les magnifiques reliefs environnant sont à porté d'ailes. L'aéro-club loue des avions sur plusieurs jours. Pietermaritzburg est un des aéroports le plus proche des montagnes. Il faut cependant compter deux heures pour aller admirer les reliefs du Drakensberg. Les possibilités ne manquent pas. Comme souvent, il faut avoir le réflexe Internet qui vous sera d'un grand secours pour vous aider à planifier votre voyage.