

*Reconstitution sur Microsoft
Flight Simulator 2004 (R)
d'un vol entre l'île de Niva Da
et Tahiti à bord de "JOJO", le
Twin Bonanza F-ODBU de Jacques
Brel*

Atuona 8/3/2006 06 :25

Bien sagement parké devant la station service, « Jojo » attend son copieux petit déjeuner afin d'emmagasiner toute l'énergie nécessaire pour assurer le voyage jusqu'à Tahiti, à 775 Nm (milles nautiques), soit 1430 Km ou 4:18 heures de vol. Nous survolerons successivement les atolls de Takaroa (après 2:30 hrs), Kaukura (43 min) puis nous verrons apparaître Tahiti. La météo est parfaite (cavok) et tout s'annonce donc pour le mieux.



Alors que je suis prêt d'avoir rempli mon second réservoir, j'entends la voiture du docteur qui arrive avec à son bord une autochtone qui doit subir des examens à l'hôpital de Papeete. Eh oui, j'en profite pour maintenir la tradition du Grand Jacques; tant qu'à remettre Jojo en service, autant lui faire revivre son passé avec un maximum de réalisme.

Je sens que ma passagère, bien qu'ayant déjà vécu ce voyage au travers des récits de ceux qui avaient été véhiculés par Jacques, est un peu stressée car à 65 ans, ce sera son baptême de l'air. Après avoir poussé Jojo hors de la zone carburant, je la rassure en lui faisant faire la visite prévol avec moi, je lui explique sommairement la fonction des différents éléments vérifiés puis, avec l'aide du docteur, nous l'installons confortablement dans un des sièges arrière de l'avion, son fils qui l'accompagne, s'installera à mes côtés et s'occupera d'elle en cas de besoin; malgré sa réticence initiale, nous l'avons équipée d'un casque radio qui nous permettra de communiquer pendant le vol.

Après une dernière poignée de main au toubib, je verrouille les portes et entame la procédure de mise en marche ; les circuits électriques sont en ordre, j'amorce les pompes du circuit d'essence, mélange plein riche, personne auprès de Jojo,magnetos, mise en route du moteur gauche, puis du droit, vérification de

la pompe à vide, je branche la radio sur la fréquence du trafic local (122.9). Bien que je sois le seul sur le terrain et qu'aucun trafic entrant ne soit annoncé, je signale ma présence et mes intentions : « Foxtrot Oscar Delta Bravo Uniform at November Tango Mike November taxi to runway Two Zero » .



Nous roulons maintenant vers le seuil de piste où nous allons faire notre point fixe; je règle le trim en position décollage, j'annonce mon départ à la radio et malgré le silence qui me sert de réponse, je jette un dernier coup d'œil pour s'assurer qu'il n'y a personne en finale. J'aligne Jojo dans l'axe de la piste, je pose la main sur les manettes des gaz et les pousse à fond en avant. Les deux Lycoming montent à 3400 rpm et font rugir 295 Hp (chacun); nos dos se collent aux dossiers de nos sièges. Je maintiens une légère pression vers l'avant sur le volant (le yoke) jusqu'à ce que l'indicateur de vitesse affiche 80

Knots (148 Km/h), dès que je relâche la pression, Jojo lève le nez, je le laisse faire et soudain, les vibrations et le bruit des roues cessent, il est 07:22, nous sommes en l'air



Je rentre le train, trois claquements en dessous de nous confirment le succès de la manœuvre. En passant 600 ft (200 m), je coupe les pompes de gavage et règle la montée à 1400 ft/min, régime 3100 rpm, vitesse 120 kts.

Puis, je prépare le pilote automatique (PA) : cap au 220, altitude 8500 ft (2600 m) et j'enclenche. Jojo s'incline légèrement vers la droite et le compas glisse vers le cap choisi. A 07:30, nous atteignons l'altitude de croisière ; Jojo baisse le nez pour repasser en vol horizontal, je réduit le régime des moteurs à 2500 rpm en jouant sur le régulateur de pas des hélices et je laisse notre vitesse (IAS) augmenter jusqu'à 145

kts, ce qui, à cette altitude, correspond à une vitesse vraie (TAS) de 165 kts ; si j'y ajoute un vent arrière de 13 kts au cap 049, notre vitesse par rapport au sol (GS) est de : ... 178 kts ou 350 km/h et nous devons compenser 1 degré de dérive ; je corrige le PA pour gouverner au 221.

Pendant que je vous expliquait cela, j'ai appelé le contrôle régional de Tahiti (126.7) pour signaler ma présence et déposer mon plan de vol; le code transpondeur 0277 m'a été attribué. Le transpondeur est un émetteur radio dont le code apparaît sur l'écran radar du contrôleur de trafic, à côté de l'écho de l'appareil et permet à ce contrôleur de m'identifier immédiatement s'il veut savoir où je me trouve.

Grâce aux progrès technologique, je dispose aujourd'hui d'un luxe que le grand Jacques ne connaissait pas : un GPS sur lequel j'ai programmé la route à suivre, j'installe donc cet engin sur le yoke afin de vérifier en permanence que je ne m'écarte pas de la route la plus courte entre deux points de passage. Cependant, afin de respecter au maximum les conditions de vol des années 76/78, je n'utiliserai cette information que si je ne parviens pas à repérer les balises radios situées le long de ma route. Pour cette première tranche de navigation, mon ADF est réglé sur la balise d'Atuona (fréquence 383Khz) et je dois la garder exactement derrière moi, c'est-à-dire que puisque

je vole au 220, je dois la maintenir au 040. Une vérification des pressions et températures, nous voilà tranquilles pour un peu moins de trois heures. Au dessous, de l'eau; au dessus, un magnifique ciel bleu; je me tourne vers mes passagers et vérifie qu'ils se sentent à l'aise, Mama Léona s'est bien cramponnée à son siège pendant le décollage, elle s'est aussi inquiétée lorsqu'elle a vu que je ne touchais plus aux commandes, mais je lui ait expliqué le PA et maintenant elle est rassurée; puis nous buvons une tasse de café en discutant de la vie à Hiva Oa.

07:49, nous sommes à 75 Nm d'Atuona et nous venons de perdre le signal de la balise. La prochaine, Takapoto, est encore à près de 400Nm; nous allons donc voler en aveugle pendant plus de deux heures mais comme jusqu'à présent, nous n'avons pas dévié, je maintient mes réglages, en cas d'urgence, le GPS nous sortira d'affaire. Néanmoins, je change la fréquence du récepteur ADF afin de capter le nouveau signal dès que nous entrerons dans la zone de réception. Devant nous, quelques cumulus font leur apparition, s'il les turbulences sont trop fortes, je descendrais de 500 ft.



En dehors du contrôle régulier des instruments, je profite de ce long moment de calme pour recalculer la navigation ; à 08:08, nous avons volé pendant 46 min à une vitesse de 178 kts, nous avons donc parcouru 100 Nm, il nous en reste 321 pour atteindre Taxaroa donc nous y serons dans 1:48 hrs soit à 9:56; un rapide contrôle au GPS me confirme mon calcul à une minute près.

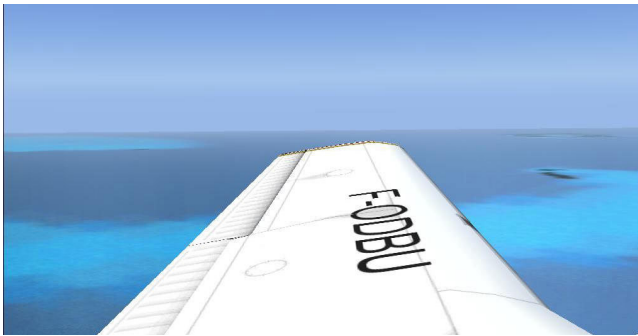
09:13, RAS, un coup d'œil au GPS me confirme que je suis sur la bonne route.

09:33, nous venons d'entrer dans la zone de réception de la balise de Takapoto, elle est juste devant nous. D'après les calculs, nous devons être à environ 60Nm de Takaroa que l'on commence effectivement à voir juste en dessous de l'horizon. Le temps de vérifier ces informations, l'indicateur VOR que j'avais réglé sur Rangiroa s'éveille, l'atoll se trouve quelque

part à 20° sur notre droite (à 1 heure) mais trop loin pour qu'on puisse l'apercevoir.

Je distingue à présent parfaitement l'atoll de Takaroa, la piste doit se trouver à moins de 500 m sur la droite de notre route actuelle. Je reprends Jojo en manuel de façon à rejoindre la verticale de la piste que nous passons à
09:55. Parfait ! J'ajuste le cap au 224 et réenclenche le PA pour filer vers Tahiti que nous devrions atteindre à 11:45. En dessous de nous, à gauche l'atoll de Takaputo.

10:03, au loin à droite nous voyons l'atoll de Manihi et 6 minutes plus tard, l'atoll d'Atapaki apparaît à l'horizon, droit devant.



10:26, nous sommes au cœur de l'archipel des Tuamotu, il y a des atolls partout, Apataki est jute derrière, Arutua à droite, Toau à gauche et Kaukura devant ; ma passagère n'en croit pas ses yeux et passe d'un siège à l'autre pour ne rien

manquer du spectacle. Puis à 10:33, Kaukura disparaît sous le moteur droit, nous n'avons plus aucun repère visuel. Heureusement, j'avais réglé, il y a quelques minutes, le récepteur VOR sur la fréquence de Tahiti (112.9) et je constate qu'il vient juste de capter le signal. Je pourrais donc enclencher la fonction « NAV » du PA, ce qui lui permettrait de corriger les éventuelles erreurs de cap, mais pour le plaisir je n'en ferais rien.

10:59, au loin apparaîent un cumulo-nimbus en dessous duquel fusent quelques éclairs, je demande la permission de monter à 11500 ft pour passer au dessus. J'affiche la nouvelle altitude sur le PA ainsi que la vitesse de montée que je règle à 1400 ft/min pour monter plus vite, mais c'est trop pour Jojo et bien que je réduise la richesse du mélange pour adapter les performances des moteurs au gain d'altitude, la vitesse diminue trop, je modifie le taux de montée à 1000 ft/min, la vitesse se stabilise à 120 kts. Arrivé à 11500 ft, je constate que ce n'est pas suffisant et recommence la manœuvre pour monter à 14500 ft.

A ce niveau, nous passons entre deux rangées de cumulus majestueux avec leurs chapeaux en forme d'enclumes qui nous dominent de près de 10000 pieds et nous menacent de leurs turbulences capables de briser un avion comme le nôtre. De temps à autre, un éclair illumine le ciel et notre cabine; Mama

Léona n'est qu'à moitié rassurée par ma mine sereine. Pendant notre montée, le contrôleur de Tahiti nous a intégré dans la phase d'approche aux instruments (ILS) vers la piste 04.

11:21, le contrôle me demande deux changements de cap pour confirmer mon identification et me dirige finalement au 215.

11:34, je viens de virer au 240 pour éviter un cunimbe lorsque le contrôle m'enjoint de passer au 250. Transmission de pensée ?

11:38, le ciel s'éclaircit un peu et je distingue Tahiti juste devant nous. On me dit de descendre à 6400 ft, je confirme et règle le PA pour rejoindre cette altitude puis je diminue les gaz pour conserver notre vitesse horizontale. Me voilà pris en charge pour la procédure d'approche, les instructions de changement de cap et d'altitude se succèdent pour m'intégrer dans le trafic.

11:44, nous laissons l'aéroport sur notre droite et descendons au travers d'une couche de cumulus non compacte et je vous avoue que, si je n'avais pas une entière confiance dans les contrôleurs, je frémirais de peur en voyant se rapprocher les sommets que nous frôlons. Nous voici à nouveau au dessus de l'eau, à 6400 ft.

11:51, je vire au 310, puis au 345 et descends à 3000 ft, mélange plein riche, je diminue la vitesse à 120 Kts et sors un cran de volets, j'ai à peine le temps de m'exécuter que je reçois les instructions pour me caler sur l'ILS et rentrer en finale. A 11:57, je passe sur la fréquence « Tahiti tower » pour la finale. J'enclenche la fonction « APR » (approche) sur le PA et demande à mes passagers de vérifier leur ceinture car nous allons traverser la couche de cumulus et ça risque de secouer un peu. De plus, comme nous voyons toujours rien au travers des nuages, je veux éviter tout mouvement de panique. J'allume les phares d'atterrissage, l'indicateur ILS me dit que je suis trop à gauche, mais mon cap au 055 me ramène dans l'axe. Je suis à 16 Nm de la piste et bien que je ne voie pas grand-chose, je sais que tout va bien. A 10Nm de la piste, je sors le train, passe les hélices en pas minimum et règle la vitesse à 100 Kts en jouant sur les gaz.

A 8 Nm de la piste, j'aperçois les contours de l'île, d'après les instruments, nous sommes pile dans l'axe et commençons la descente finale,

A 7 Nm, la piste apparaît dans une sorte de brume droit devant, à 5 Nm, je sors le deuxième cran de volets et réduit la vitesse à 80.

Je suis entouré d'ouate, la piste a à nouveau disparu, je ne suis plus qu'à 500 ft et les turbulences nous transforment en bouchon. Je remets un peu de gaz et soudain, à 1.7 Nm, la piste réapparaît, les PAPI (guidage de pente d'atterrissage) sont presque OK, 3 blanches, 1 rouge; je reprends Jojo en manuel et le pose sur la piste comme une libellule, il est 12:11.



Le temps est abominable, il pleut des cordes, mais tous s'est bien passé, je ne nierais pas que mes passagers n'étaient pas à l'aise pendant la finale, mais ils ont été raisonnables et malgré la pluie battante, ils étaient heureux de sortir de ce monstre dans les entailles duquel ils ont crû mourir.



Merci à Eric Dantès et son équipe pour la
réalisation de "Jojo"

Jojo est disponible sur <http://www.francesim.com>
et sur <http://www.surclaro.com>

Retour sur la page principale
<http://histoiresdavions.skynetblogs.be>

Copyright P. Acheffe 2006