



Le Cessna 206 « Sky Wagon » mérite bien son nom : avec les pleins complets, il restait 100 kg avant le MTOW.

CARNET Par Olivier RIPOCHE et Philippe CARRE, photos des auteurs

Out of... South Africa

DÉPAYSEMENT TOTAL ! Olivier et Philippe ont loué un avion à Pretoria, en Afrique du Sud. D'abord en février 2024, lors de l'été austral, saison chaude et humide (jusqu'à 35 °C), puis en août, lors de l'hiver austral qui présente un temps sec et des températures allant de 5 à 20 °C. Ce carnet est la synthèse de ces deux voyages.

Partant du principe qu'il faut découper l'hiver – et le masochisme – français en tranches, mon ami Philippe et moi-même avons décidé de nous projeter dans un environnement aéronautique totalement nouveau, sous la houlette de Bush Pilots Adventures, un organisme de formation et de location d'aéronefs, basé sur l'aérodrome de Wonderboom, à Pretoria (à une heure de taxi au nord de Johannesburg), qui offre des possibilités de voyages aériens non seulement en Afrique du Sud, mais aussi vers le Mozambique, le Botswana, la Namibie ou le Zimbabwe en Cessna 182 et Cessna 206. Voici les clés, non seulement d'un paradis aéronautique, mais, surtout, pour voyager en sécurité en famille ou entre amis, de lodges en lodges.



Faire valider sa licence PPL en Afrique du Sud

Il y a deux programmes de validation locale de votre PPL français : 28 jours ou 5 ans. Seul le second nécessite un examen théorique QCM qu'il sera

nécessaire de préparer avant de partir, à l'aide d'un polycop fourni par l'école, et du site de révisions pilotexamssa.com. L'épreuve se fait le lendemain de votre arrivée à Pretoria. Prévoir de s'y pencher deux semaines avant de partir.

Challenge n°1 : il faut donc assimiler la réglementation sud-africaine, un peu différente de la nôtre. Cela vous donnera l'occasion de réviser les signaux verts à éclats, le comportement du compas en virage dans l'hémisphère sud, les « Special Rules Areas », « General Flying Areas » et quelques dadas peu intuitifs de cette autre administration, genre périodicité des visites médicales.

Challenge n°2 : votre gentil test de navigation est prévu sans GPS, bien sûr. N'oublions pas de corriger la déclinaison magnétique (18°W) du bon côté. Les isogones sont présentes sur les cartes où tout est marqué... sauf ce qui pourrait être utile ! L'IGN nous manque...

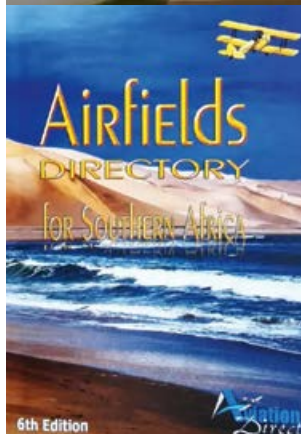




Challenge n°3: comprendre la radio. D'abord, l'accent caractéristique local. Sans écrire en phonétique, on pourrait prononcer une phrase type: « Alpha Gôôlf, dîscent to trrrî taousand fîît. » L'écoute sur Internet de l'approche de l'aéroport de JNB peut être utile pour se faire l'oreille. De plus, les opérateurs des fréquences info régionales semblent trouver normal de parler à un mètre du micro et de vous demander des points de report du style Nboloko (facile), Kwaggafontein (un peu moins) ou encore Bronkhorstspuit (prononcez à l'afrikaans).

L'entraînement avec Bush Pilot Adventures

Nous voilà partis trois jours pour une tournée très dynamique vers des terrains bizarres, entre 2000 et 4500 ft d'altitude, auxquels il faut ajouter la correction de densité de 120 ft par degré d'écart



par rapport à la standard (+25° en été). Ça galope à l'atterrissage et ça décolle long! Quelques lignes d'informations sont disponibles dans le guide Airfield Directory répertoriant tous les terrains d'Afrique australe. Le plaisir du soir est de garer l'avion devant le bungalow.

Premier vol de lâcher: un « POGO* » passant par Soweto. Pour joindre l'utile à l'agréable, notre objectif était

Au mieux, une carte au 1/500 000e sans point de report type NE ou W1 ni fréquence indiquée.

Jean Yanne n'allait jamais sur les routes départementales. Nous, si! (Tenue d'axe recommandée.)

de visiter le site du très dynamique constructeur Sling Aircraft, basé sur l'aérodrome de Tedderfield, dans la banlieue sud de Johannesburg. Nous avons vu les vidéos de « Pilot Bambi » et suivi les aventures autour du monde des deux fondateurs à bord d'un Sling 2, LSA biplace doté d'un Rotax 912, puis le retour entre la Hollande et l'Afrique du Sud du Sling 4, avion de quatre places vendu en kit et doté d'un Rotax 914 iS. Le dernier-né de la gamme est le Sling 4 TSI: Rotax 916 iS Turbo + FADEC!

Nous longeons donc la métropole par l'ouest, en évitant la CTR de l'aéroport de JNB — OR Tambo. La hauteur minimale de survol pour toutes agglomérations est facile à retenir: 1000 pieds! Survol du centre-ville avec ses gratte-ciel, la banlieue huppée de Sandton et son contraste de Soweto, pour aller retrouver l'équipe sympathique qui nous emmènera pour un vol de démonstration. Mais au tropique du Capricorne, la nuit tombe vite, il faut déjà rentrer à Wonderboom, en contournant cette fois-ci par l'est la métropole où se sont accumulés les TCU et CB estivaux.

Dans cette séance de 3 heures, chaque zigouigoui représente une nouvelle prise de terrain... originale!

Ce Sling 4 a fait le tour du monde, sa traversée de l'Atlantique vers Oshkosh lui ayant rapporté une trentaine de commandes de kits aux USA.

*Le « POGO » est une expression type « saut de puce », employée, par exemple, pour des vols Toussus — Le Bourget.





Blyde River Canyon marque la limite des plateaux du nord, vers les plaines du Kruger.



Débrouillez-vous pour vous poser ! Vous êtes seuls...

À nous les grands espaces !

Nos épouses nous ayant fait l'honneur de nous rejoindre pour un raid de huit jours, nous avons demandé à nos organisateurs: Andrew, Ryno et Charl, de concocter un premier itinéraire sur quatre lodges, en vérifiant l'état de leurs pistes de brousse. Nous voici donc partis, avec nos tablettes GPS bien nécessaires, car les instruments de navigation de la planche de bord sont plutôt décoratifs. Au bout des coordonnées indiquées, des pistes en dur de 8 m de large, d'autres en herbe avec des arbres trop grands ou encore en latérite parsemées de buissons et de caillasses.

Les précautions de base :

- à l'arrière de notre brave « Sky Wagon », quelques packs d'eau pour le désert et une caisse de dépannage: outils mécaniques, multimètre, chambre à air de rechange, etc., qu'il faudra savoir utiliser en plein cagnard si nécessaire.
- Tout atterrissage en brousse doit être précédé d'un passage bas pour inspecter la piste et éloigner la faune sauvage, suivi d'un retournement pour se poser sans délai. Nous avons craint le retour du troupeau de zèbres à l'arrondi ou que l'éléphant contrarié nous charge en plein roulage...
- Au parking, pensez à entourer les roues de buissons d'épines secs, car les hyènes aiment se faire les dents sur les pneus.

Dans le bush, pas d'abaques !

Le manuel de vol du C206 datant des années soixante, ne rêve pas de tableaux qui donneraient des distances de décollage précises, ni de trajec-



Les herbivores aiment les perspectives dégagées d'une piste d'atterrissage, car cela améliore leur temps de réaction sur les prédateurs. Le passage à basse altitude s'impose donc pour faire place.



Protection nocturne contre les hyènes.



toires éprouvées d'évitement d'obstacles. Il vous faudra faire votre choix en mitigeant la pente, le vent, l'altitude-densité, le type de sol, les grands arbres et le relief environnant, pour être digne de la confiance des loueurs. Ce sentiment de responsabilité se retrouve dans les pays moins « civilisés » que le nôtre.

Une décision difficile et engageante

En arrivant en Land Cruiser sur le terrain d'Entabeni, nous sommes confrontés au dilemme suivant:

- un vent de 5 à 10 kt descend des collines, face à la piste montante et bosselée. Il y a un semblant de trouée d'envol..., dont nous ne voyons pas la suite.
- Dans le sens de la descente, en vent arrière, une ligne de magnifiques manguiers nous tend ses branches en bout de piste.

Que faire ?

Notre première option est de nous placer en haut de la piste pour décoller dans la descente,

selon l'information du vent instantané reçue (par WhatsApp!) de notre chauffeur resté en bas. Mais, finalement, nous optons pour un décollage face à la montée, avec répartition des tâches: l'un de nous se concentre sur le pilotage, tandis que l'autre, l'œil rivé sur la trouée d'envol, intègre les accélérations ressenties avant et après la bosse de mi-piste, pour valider la suite avec un « On continue! » digne d'une panne après V1 sur un multiréacteur.

Les récompenses

Entre les lodges dimensionnés pour des dizaines de touristes et ceux plus confidentiels en construction traditionnelle ou en super-tente, l'accueil et le confort sont inoubliables. Nous avons tout particulièrement apprécié :

- Leshiba, sorte de vallée perdue où on s'attendrait à voir des dinosaures qui n'étaient autres que des rhinocéros blancs avec leur corne intacte. À noter que l'on nous demande de ne pas « poster » de photos sur les réseaux sociaux, car elles incluent en métadonnées les coordonnées géographiques de l'animal qui intéresse beaucoup les braconniers!
- Klaserie-Nzuba, le top de l'accueil personnalisé.
- Et aussi « Pafuri tented camp » pour ses tentes à 100 mètres de la Luvuvhu rivière, pratiquement sur la frontière du Zimbabwe.

Généralement, deux sorties « safari » sont prévues par jour: le matin à 5 h 30 et de 16 heures à la nuit. Le tout est alterné de petits-déjeuners et repas délicieux, servis avec des intentions sincères.

Tout y était! Depuis les Land Cruiser de 10 personnes (nous étions seuls) ou en « walking safari », tous les animaux de brousse se sont laissés voir, avec leur distance de sécurité respective.

En route pour les plages du Mozambique

Depuis Nelspruit (South Kruger), décollage matinal de la petite troupe vers Vilankulo pour rejoindre les plages de l'océan Indien. 3h15 de vol basse altitude, vu les conditions météo, visi médiocre et vol en formation (un seul plan de vol pour passer

Joli poste d'observation à Leshiba. Mais pensez à bien fermer les fenêtres la nuit !



Même à quelques mètres, les fauves voient notre Land Cruiser comme un tout sans attrait culinaire, à condition que l'on ne s'y agite pas et que l'on reste silencieux.

la frontière à deux avions), pour déboucher sur les eaux chaudes turquoise de l'océan Indien, l'île de Bazaruto qui surgit à 10 nautiques des côtes, derrière la barrière de corail et ses baleines.

Retour sur la frontière du Zimbabwe

Poissons et crustacés sont bien sûr au rendez-vous de repas bon marché durant quelques jours de repos sur des plages sans fin. Les grands animaux nous manquent rapidement et nous revoilà repartis quatre jours plus tard pour 3h30 de vol sans histoire; on atterrit à Polokwane pour repasser l'immigration et refaire les pleins.

Après une heure de vol, cap au nord-est, nous nous posons sur 800 m de piste en terre à Matiba, à la tombée de la nuit, après une « inspection pass » à moins de 100'sol, hélice PP, phares allumés pour effaroucher les animaux, systématiquement présents sur toutes les pistes pratiquées durant notre séjour!

Reste une heure de piste en Land Cruiser décapotable – couvertures obligatoires, car les nuits sont fraîches –, puis surgit notre campement du bout du bout du monde, façon « Crocodile Dundee ». Les crocs du Nil et les hippos sont à 100 m de nous: magique!

En conclusion

Vous souhaitez une rupture? Vous pouvez trouver le temps pour cet apprentissage, y compris avant votre départ? Vous avez une tirelire à casser: osez! Partir à deux pilotes entraînés est plus redondant, tant pour la semaine « scolaire » assez remuante, que pour la vadrouille entre amis en louant des Cessna pour voler au bout de vos rêves. ✈

