

N 700 KV TOUR DU MONDE 2012

Enseignements à tirer d'une jolie boucle



Quelles que soient les machines sur lesquelles nous avons plaisir à voler, plus nous nous éloignerons de notre base et plus nous serons amenés à rencontrer, sinon des difficultés, mais certainement des problèmes nouveaux auxquels il convient de se préparer.

Les principales difficultés sont d'une part la gestion d'un vol long avec des calculs de consommation et d'estimées plus fréquents, avec une météo qui aura plus de temps pour évoluer, avec le suivi d'une route inconnue et de nouvelles zones à traverser, avec peut-être aussi de la fatigue et, d'autre part, des procédures nouvelles sur une plateforme que l'on découvre avec parfois un trafic important et des taxiways labyrinthiques.

Rien que ces deux points rendraient nécessaire la présence à bord de deux pilotes pour se partager les tâches mais, si le vol est conduit hors de France, l'usage de l'anglais, surtout s'il est la langue maternelle des contrôleurs, imposera ce deuxième membre d'équipage même si l'on dispose d'un pilote automatique.

Si aucun des points listés ci-après ne peut être négligé pour effectuer des tours de piste, ils prennent cependant une importance croissante dans la perspective d'un vol plus lointain.

Connaissance de la machine :

Un retour au manuel de vol s'impose : les caractéristiques du régime long-range (utile aussi en déroutement) comme celles du devis de poids (documentation, pièces détachées et bagages vont s'ajouter à l'estimation habituelle) peuvent avoir été oubliées.

S'intéresser à l'entretien courant dans la limite de ses compétences et de la réglementation réduira le risque d'immobilisation de la machine. Il faut donc se faire aider par le mécanicien pour réfléchir avec lui aux outils, pièces de rechange et consommables nécessaires ainsi qu'à une éventuelle anticipation d'entretien calendaire.

Préparation initiale du voyage :

En plaçant en tête ce qui risque de prendre le plus de temps, rédiger l'indispensable 'Do List' qui recensera tout ce qui va être nécessaire en fonction de la destination choisie :

Réunir et vérifier la validité de tous les documents de l'avion et des voyageurs. Les stocker scannés sur une clé USB est utile mais il faut des copies papier.

Pour des vols hors de France il faut rechercher si passeports, visas, vaccins ou autorisations de survol sont nécessaires (parfois longs à obtenir).

Obligatoire sur certains parcours, le matériel de sécurité, des gilets de sauvetage au canot en passant par les fusées, doit être contrôlé. Une VHF de secours est bien utile au sol.

Actualiser et compléter sa documentation va permettre de vérifier que les terrains choisis répondent bien aux nécessités de la route (douanes, carburant) et si, la documentation papier reste obligatoire, un GPS avec une base de données à jour améliorera la sécurité. Les tablettes électroniques avec GPS intégré, téléchargement gratuit de logiciels de navigation et de cartes, WiFi aux escales... sont parfaites dans ce rôle et il est possible d'y stocker des fichiers personnels comme des mémos de calcul mental ou de chargement.

Enfin en fonction de la saison et de la destination, commencer à composer les sacs d'effets personnels sans oublier petite pharmacie (prophylaxie ?), téléphone portable (international, contacts utiles dont celui du mécanicien), appareil photo et cartes SD, tous les chargeurs qui vont bien (prises et courants compatibles ?). Vérifier la validité de ses moyens de paiement (si le cash est rarement accepté il est prudent d'avoir une réserve de sécurité) et celle de son contrat d'assistance.

Remplir toutes les cases de la liste prendra d'autant plus de temps qu'il y aura d'escales, de pays et de jours passés loin de sa base, en profiter pour s'intéresser aux éventuels hôtels et circuits touristiques afin de réserver.

Dans les jours précédant le départ cela fera un joli tas au milieu de la pièce et il faudra tout peser, pièces détachées et les consommables embarqués compris.

La préparation du vol :

Si tout est facilité par l'internet (tablette WiFi) qui permet d'accéder aux NOTAMS, à la météo et aux plans de vol, il faut rester prudent sur les questions d'autonomie et de prévisions météorologiques, le risque de déroutement se trouvant majoré par la durée du vol et l'éloignement du terrain de destination.

Il ne reste plus qu'à tracer le trait (adhésif fluo repositionnable) :

Cette fois-ci il sera plus long ...

Enfin le vol :

- Quelques conseils (superflus !?) :

Prendre son stylo en main avant même de répondre à un appel de son indicatif,

Ne jamais hésiter à faire répéter et tout noter pour mieux collationner,

Toutes les 30 mn renseigner son log en insistant sur le carburant à destination,

Utiliser les VOLMET pour anticiper des changements météorologiques,

Modifier son plan B au fur et à mesure de la progression et savoir dérouter.

- Quelques (vieilles !?) recettes de confort :

Un bout pour attacher son stylo tout comme ses lunettes ...

Une bouteille thermos (on trouve de l'eau chaude partout), des dosettes de café soluble, biscuits, bonbons, gobelets jetables, papier essuie-tout, sacs-poubelle !

Diverses tailles de sacs congélations à zip pour stocker papiers, argent, café ...

Et enfin le débriefing :

Comme la préparation, c'est faire le voyage une fois de plus. Au retour il faut organiser ses souvenirs, trier les photos, écrire peut-être, partager sûrement.

Donc, un peu en désordre les commentaires de Victor :

VICTOR le panda mascotte de N 700 Kilo VICTOR autour du monde

LES CHIFFRES

1 an avant le départ, une idée folle confirmée (merci Jean-Pierre, merci Gilles)

5 mois de préparation aidée (merci Thierry, Anaïs et Guillaume d'Air Journey)

X heures de maintenance préventive (merci la Socata, merci Damien)



40 paires de stickers ACRL et MAM Goudig collés en tous lieux

71 jours 1 heure et 35 minutes de voyage

30 pays traversés (France incluse)

40 étapes

24 435 Miles Nautiques parcourus

100 heures et 25 minutes de vol

243 nœuds de vitesse moyenne

1152 Miles Nautiques la plus longue étape (Marrakech-Luqa)

4 heures 45 minutes le plus long temps de vol (Marrakech-Luqa)

13 Miles Nautiques la plus courte étape (Fond du Lac-Oshkosh)

15 minutes le plus court temps de vol (Fond du Lac-Oshkosh)

2 passages du cercle polaire arctique (67°01' N à BGSF Greenland)

2 passages de l'équateur (8°44' S à WADD Indonesia)



365 degrés de méridiens traversés cap à l'est, le 180 W ou E à VALDA

Non comptabilisés : la quantité de café et tout ce qui fâche ...

LES TERRAINS



Hong Kong : le plus mythique ! (plus petit avion du parking affaires)

Oshkosh : le plus bel accueil (parking d'honneur, interviews...) Merci la SOCATA !

Medina : le pire aéroport (4 heures pour le fuel, 45 °C à l'ombre, et y en a pas !)

Petropavlosk : le pire accueil (à coups de pierres)

Anchorage : le pire roulage au sol (face à face sur taxiway !)

Nagoya : la seule percée VOR, et aux minimas svp !

LES PAYSAGES



Fuji Yama : la plus belle montagne au bout de l'aile droite

Everest : la plus belle montagne au bout de l'aile gauche

Greenland : paradoxalement blanc bleu !

Indonesia : les volcans fumant !

Seattle et Hong Kong : les deux plus belles baies ex aequo

Istanbul : le plus joli détroit

Niagara Falls : le spa le plus bouillonnant (pas testé)

Santorini : la mer la plus bleue

LES VILLES



Dubai et Hong Kong : les villes les plus spectaculaires

ET AUSSI

Dubaï encore : la plus haute tour (Burj Khalifa)

Japon : le pays le plus dépaysant

Thaïlande : la meilleure nourriture Chine : la pire nourriture (Holothurie !)

Borobodur : le plus joli temple Taj Mahal : la plus belle tombe

Chiang Mai : pour y mordre la queue d'un tigre !

La ligne de changement de date : à force de faire de l'est on rembourse un jour !

MAIS SURTOUT



KV : le plus élégant



KV : le meilleur service à bord



KV : qui nous a ramenés à Toussus le Noble

<http://aj-rtw2012.blogspot.fr/>

<http://www.youtube.com/watch?v=2MDQNLlp3U0>

<http://www.earthrounders.com/>

TBM 700 C2 N 700 KV Round the World 2012

Louis-Alain Dumont PIC & Annie Dumont FO

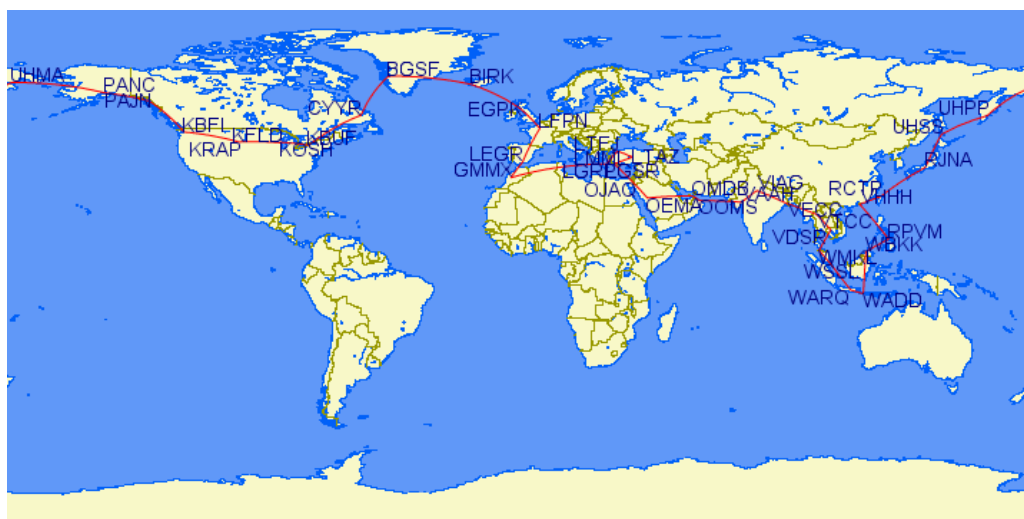
	FROM	TO	40 legs	
	LFPN May 18th, 2012, 1310 UTC			100 hours 25 min flying time
May 18	LFPN (48°44'59"N 2°06'40"E)	LEGR (37°11'19"N 3°46'38"W)	740	Granada <i>Spain</i>
May 20	LEGR (37°11'19"N 3°46'38"W)	GMMX (31°36'25"N 8°02'11"W)	395	Marrakech <i>Morocco</i>
May 23	GMMX (31°36'25"N 8°02'11"W)	LMML (35°51'27"N 14°28'39"E)	1152	Luqa <i>Malta</i>
May 25	LMML (35°51'27"N 14°28'39"E)	LGSR (36°23'57"N 25°28'46"E)	535	Santorini <i>Greece</i>
May 28	LGSR (36°23'57"N 25°28'46"E)	LTFJ (40°53'55"N 29°18'33"E)	324	Istanbul <i>Turkey</i>
May 31	LTFJ (40°53'55"N 29°18'33"E)	LTAZ (38°46'19"N 34°32'04"E)	273	Kapadokya <i>Turkey</i>
June 2	LTAZ (38°46'19"N 34°32'04"E)	LGRP (36°24'20"N 28°05'10"E)	339	Rhodos <i>Greece</i>
June 5	LGRP (36°24'20"N 28°05'10"E)	OJAQ (29°36'42"N 35°01'05"E)	536	Aqaba <i>Jordan</i>
June 8	OJAQ (29°36'42"N 35°01'05"E)	OEMA (24°33'12"N 39°42'18"E)	393	Medina <i>Saudia Arabia</i>
June 8	OEMA (24°33'12"N 39°42'18"E)	OMDB (25°15'10"N 55°21'52"E)	855	Dubai <i>UAE</i>
June 12	OMDB (25°15'10"N 55°21'52"E)	OOMS (23°35'36"N 58°17'04"E)	188	Muscat <i>Oman</i>
June 13	OOMS (23°35'36"N 58°17'04"E)	VAAH (23°04'38"N 72°38'05"E)	793	Ahmenabad <i>India</i>
June 13	VAAH (23°04'38"N 72°38'05"E)	VIAG (27°09'21"N 77°57'39"E)	379	Agra <i>India</i>
June 15	VIAG (27°09'21"N 77°57'39"E)	VECC (22°39'17"N 88°26'48"E)	632	Kolkata <i>India</i>
June 16	VECC (22°39'17"N 88°26'48"E)	VTCC (18°46'01"N 98°57'46"E)	635	Chiang Mai <i>Thailand</i>
June 19	VTCC (18°46'01"N 98°57'46"E)	VDSR (13°24'38"N 103°48'46"E)	425	Siem Reap <i>Cambodia</i>
June 21	VDSR (13°24'38"N 103°48'46"E)	WMKL (6°19'47"N 99°43'43"E)	487	Langkawi <i>Malaysia</i>
June 24	WMKL (6°19'47"N 99°43'43"E)	WSSL (1°25'01"N 103°52'04"E)	384	Singapore <i>Singapore</i>
June 26	WSSL (1°25'01"N 103°52'04"E)	WARQ (7°30'58"S 110°45'25"E)	675	Borobodur <i>Indonesia</i>
June 28	WARQ (7°30'58"S 110°45'25"E)	WADD (8°44'53"S 115°10'02"E)	273	Bali <i>Indonesia</i>
July 1	WADD (8°44'53"S 115°10'02"E)	WBKK (5°56'14"N 116°03'04"E)	878	Kota Kinabalu <i>Malaysia</i>
July 3	WBKK (5°56'14"N 116°03'04"E)	RPVM (10°18'27"N 123°58'46"E)	539	Cebu <i>Philippines</i>
July 6	RPVM (10°18'27"N 123°58'46"E)	VHHH (22°18'32"N 113°54'53"E)	922	Hong Kong <i>China</i>
July 9	VHHH (22°18'32"N 113°54'53"E)	RCTP (25°04'40"N 121°13'58"E)	436	Taipei <i>China</i>
July 12	RCTP (25°04'40"N 121°13'58"E)	RJNA (35°15'18"N 136°55'28"E)	1016	Nagoya <i>Japan</i>
July 16	RJNA (35°15'18"N 136°55'28"E)	UHSS (46°53'19"N 142°43'03"E)	745	Sakhalinsk <i>Russia</i>
July 17	UHSS (46°53'19"N 142°43'03"E)	UHPP (53°10'04"N 158°27'13"E)	714	Petropavlosk <i>Russia</i>
July 18	UHPP (53°10'04"N 158°27'13"E)	UHMA (64°44'06"N 177°44'29"E)	911	Anadyr <i>Russia</i>
July 18	UHMA (64°44'06"N 177°44'29"E)	PANC (61°10'27"N 149°59'53"W)	899	Anchorage <i>USA</i>
July 19	PANC (61°10'27"N 149°59'53"W)	PAJN (58°21'18"N 134°34'35"W)	496	Juneau <i>USA</i>
July 19	PAJN (58°21'18"N 134°34'35"W)	KBFI (47°31'48"N 122°18'07"W)	786	Seattle <i>USA</i>
July 22	KBFI (47°31'48"N 122°18'07"W)	KRAP (44°02'43"N 103°03'26"W)	832	Rapid City <i>USA</i>
July 23	KRAP (44°02'43"N 103°03'26"W)	KFLD (43°46'16"N 88°29'18"W)	631	Fond du Lac <i>USA</i>
July 23	KFLD (43°46'16"N 88°29'18"W)	KOSH (43°59'04"N 88°33'25"W)	13	Oshkosh <i>USA</i>
July 25	KOSH (43°59'04"N 88°33'25"W)	KBUF (42°56'26"N 78°43'50"W)	434	Buffalo <i>USA</i>
July 26	KBUF (42°56'26"N 78°43'50"W)	CYYR (53°19'09"N 60°25'33"W)	959	Goose Bay <i>Canada</i>
July 27	CYYR (53°19'09"N 60°25'33"W)	BGSF (67°01'01"N 50°41'22"W)	872	Sondrestrom <i>Greenland</i>
July 27	BGSF (67°01'01"N 50°41'22"W)	BIRK (64°07'48"N 21°56'26"W)	730	Reykjavik <i>Iceland</i>
July 28	BIRK (64°07'48"N 21°56'26"W)	EGPK (55°30'34"N 4°35'12"W)	734	Prestwick <i>UK</i>
July 28	EGPK (55°30'34"N 4°35'12"W)	LFPN (48°44'59"N 2°06'40"E)	475	Toussus le N <i>France</i>

LFPN : July 28th 2012, 1445 UTC, 71 days 1 h and 35 m later and after 24 435 Nautical Miles

RONDE



.... OU RECTANGULAIRE



Lorsque le tour en a été fait, on sait où on habite

Remerciements à Air Journey, Daher-Socata, France Aviation, Goujon Air Parc, Trimaille Aero Formation et à l'ACRL

Merci à Anaïs, Guillaume, Sophie, Nicolas, Bruno, Michel, Damien, Gilles, Jean-Pierre, Marc et à Jacky

Remerciements très particuliers à Annie, copilote émérite sur le tour complet, et à mes amis Stéphane et Thierry.

Louis-Alain a tenu la plume de Victor en septembre 2012