

**Centenaire de la Royal Air Force  
Vol ULM Eurofox, immatriculé G-GBNZ  
de Grande Bretagne vers Nouvelle Zélande  
Automne 2018**

En 2018, la Royal Air Force a fêté son Centenaire.

Des commémorations se sont déroulées tout au long de l'année.

A l'automne 2018, dans le cadre de ce Centenaire, le Wing Commander Christopher Pote envisage de réaliser un vol de Grande-Bretagne vers la Nouvelle Zélande à bord de l'ULM Eurofox, immatriculé G-GBNZ, (Grande Bretagne-Nouvelle Zélande...!)

**Le projet**

Désireux de faire carrière dans l'aviation dès son plus jeune âge, Christopher Pote a présenté le baccalauréat en mathématiques, physique et chimie à la West Buckland School, et a étudié le génie aéronautique à la Cranfield University. Il a rejoint la RAF en 1996, et a effectué son premier stage en tant qu'instructeur de vol qualifié sur Tucano. Puis, six autres stages aériens répartis entre le Tornado GR4 et des instructions sur le Tucano ont suivi. Il a participé aux opérations aériennes en Irak et Afghanistan, où il a connu des moments difficiles.



Cette expédition est préparée par une équipe de six personnes fortes de leur expérience de pilote, de navigateur, de météorologiste et d'universitaire : Wg. Cdr. Kevin Gatland, navigateur sur Tornado; Wg. Cdr. Em Rickards, pilote sur Typhoon ; Sqn. Ldr. Emma Landy, pilote de Sea King ; Rachel Nugent, Met Office Meteorologist ; Off. Cdt. Abby McGill, Yorkshire University Air Squadron ; First Officer Joe Devine, ancien pilote de Tornado actuellement pilote de British Airways ; David Landy, ancien pilote testeur sur Tornado sur qui repose les certifications du vol.

<https://www.flyer.co.uk/rafs-100th-celebrated-gb-nz-flight/>

L'ULM Eurofox est un développement du Kitfox d'origine, construit par Aeropro depuis 1990 dans son usine de Nitra en Slovaquie. Aeropro est le constructeur slovaque de l'ULM Eurofox, immatriculé G-GBNZ, à ailes hautes et à train classique.

Il y a eu lieu de transformer un avion de sport à décollage et atterrissage court éprouvé en un voyageur du monde qui aura à survoler pendant de longues heures les mers et des zones de jungle équatoriale. Pour cela il a fallu doubler la capacité du carburant emporté (166 litres permettant un vol pendant 15 heures), l'appareil est doté d'une avionique avec écran multifonctions, d'un indicateur d'altitude, d'un équipement au vol IFR, d'un parachute de récupération balistique, etc ...Les couleurs du fuselage font référence au patriotisme rouge, blanc et bleu de la RAF.

<http://gb-nz.com/>



L'expédition de la RAF entre la Grande-Bretagne et la Nouvelle-Zélande a pour objectif de visiter un grand nombre d'anciens sites importants de la RAF sur un itinéraire de 17 000 km le long du chemin tracé par les pionniers des pistes aéronautiques des années 20 et 30. Pour commémorer des dates importantes de l'histoire, des sites seront visités comme les lieux où reposent HMS Prince of Wales et du HMS Repulse au large de la Malaisie et de l'attaque de Broome en Australie en 1942.

Les organisateurs sont également en contact formel avec les forces aériennes de la Thaïlande, de la Malaisie, de Singapour, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, en nous souvenant du passé et en favorisant un avenir commun.

L'expédition est entièrement financée par l'industrie (Thales, MBDA Systems, Eurofox, Bremont, Air Courtage Assurances, Aérosafe, Inzpire, White Rose Aviation) et par des contributions personnelles. L'argent des sponsors est divisé à 40% par Save the Children et à 30% par @RAFA et par le Fonds de solidarité de la RAF.



## Centenaire de la RAF, vol ULM de GB vers NZ à l'automne 2018

Pour sa première étape, le samedi 13 octobre 2018, l'Eurofox, immatriculé G-GBNZ, décollera de la base RAF East Kirkby (Lincolnshire) dans le nord-est de l'Angleterre, puis il se posera sur la base RAF Tempsford (Bedfordshire), au nord de Londres, où étaient basés les Lysander, puis sur RAF Tangmere (West Sussex), dans le sud-ouest de l'Angleterre, près de la côte sur la Manche, pour faire le plein d'essence. Cette base était le lieu secret où étaient regroupés les agents des opérations clandestines avant leur embarquement sur les Lysander. Il traversera la Manche et passera les côtes de France vers Cabourg en hommage au débarquement du 6 juin 1944, et rejoindra la Vallée de la Loire. De là, il suivra la Vallée de la Saône et la Plaine de l'Ain afin de survoler les terrains d'atterrissages clandestins de la Seconde Guerre mondiale. Le Wing Cdr. Pote aurait souhaité faire un posé sur l'un de ces terrains, mais ce n'est pas réalisable de nos jours. Dans son approche de l'aéroport de Lyon-Bron, il survolera à basse altitude le Mémorial de Saint Vulbas (Ain) dédié aux 'Passeurs du Clair de Lune', nom donné aux équipages des squadrons 138 et 161 de la RAF qui participaient aux missions clandestines.

L'appareil se posera sur l'aéroport de Bron, Terminal Aviation d'Affaires, le samedi 13 octobre 2018, aux environs de 18 heures locales. Le lendemain, dans la matinée, il est prévu pour l'équipage la visite du Musée de la Résistance de Lyon, avant le décollage vers midi pour la prochaine étape.



**CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD**

## Le carnet de route

L'Équipage - the Team- est composé du :

Wing Commander Christopher 'Cris' Pote, en tant que chef d'expédition il effectuera tout le vol et sera assisté de :

Rachel Nugent, météorologue au Met Office effectuera le vol de Boscombe Down à Lyon-Bron ;

Wing Commander Kevin Gatland, navigateur sur Tornado, assistera 'Cris' d'Heraklion à Nagpu ;

Squadron Leader Emma Landy, pilote de l'Aéronavale, RAFLO Scotland, accompagnera 'Cris' de Nagpur en Australie ;

Élève officier Abby, de l'escadron aérien de l'Université Yorkshire, s'associera à 'Cris' d'Australie en Nouvelle Zélande.

Jeudi 11 octobre 2018

Eh bien, le beau temps britannique a posé son premier défi à notre porte! Le vent semble être trop fort pour permettre un départ en toute sécurité de l'ancienne base de la RAF East Kirkby samedi ; nous allons donc lancer l'avion à partir de Boscombe Down dimanche. Cependant, nous serons toujours au Lincolnshire Aviation Museum à East Kirkby le samedi 13 octobre pour commencer officiellement l'expédition.

Dimanche 14 octobre 2018

Malheureusement, les nuages bas persistants et les vents forts ont entraîné l'annulation du passage du Channel aujourd'hui. Nous essaierons demain, alors croisons les doigts pour de meilleures conditions.



## Centenaire de la RAF, vol ULM de GB vers NZ à l'automne 2018

Mardi 16 octobre 2018

Après beaucoup d'attente, de planification... et de replanification, il y eut enfin une pause dans la météo! Nous avons décollé tard ce matin et la vue est certainement un peu plus claire de l'autre côté du Channel. Que le beau temps continue (s'il vous plaît) !

Chris Pote, pilote, et Rachel Nugent, copilote, à bord de l'ULM Eurofox, immatriculé G-GBNZ, ont décollé dans la matinée, de l'aéro-club de la base RAF de Boscombe Down, située près de la ville de Amsbury dans le comté de Wiltshire, au sud-ouest de l'Angleterre. Vers 14 heures, l'appareil survolait Salisbury avec pas un nuage en vue avant de franchir le Channel. Mais toujours un fort vent turbulent avant d'atteindre l'aérodrome de Lyon-Bron dans la soirée.



Wg. Cdr. C. Pote à l'aérodrome de Lyon-Bron



Wg. Cdr. Christopher POTE Rachel NUGENT Meteorologist

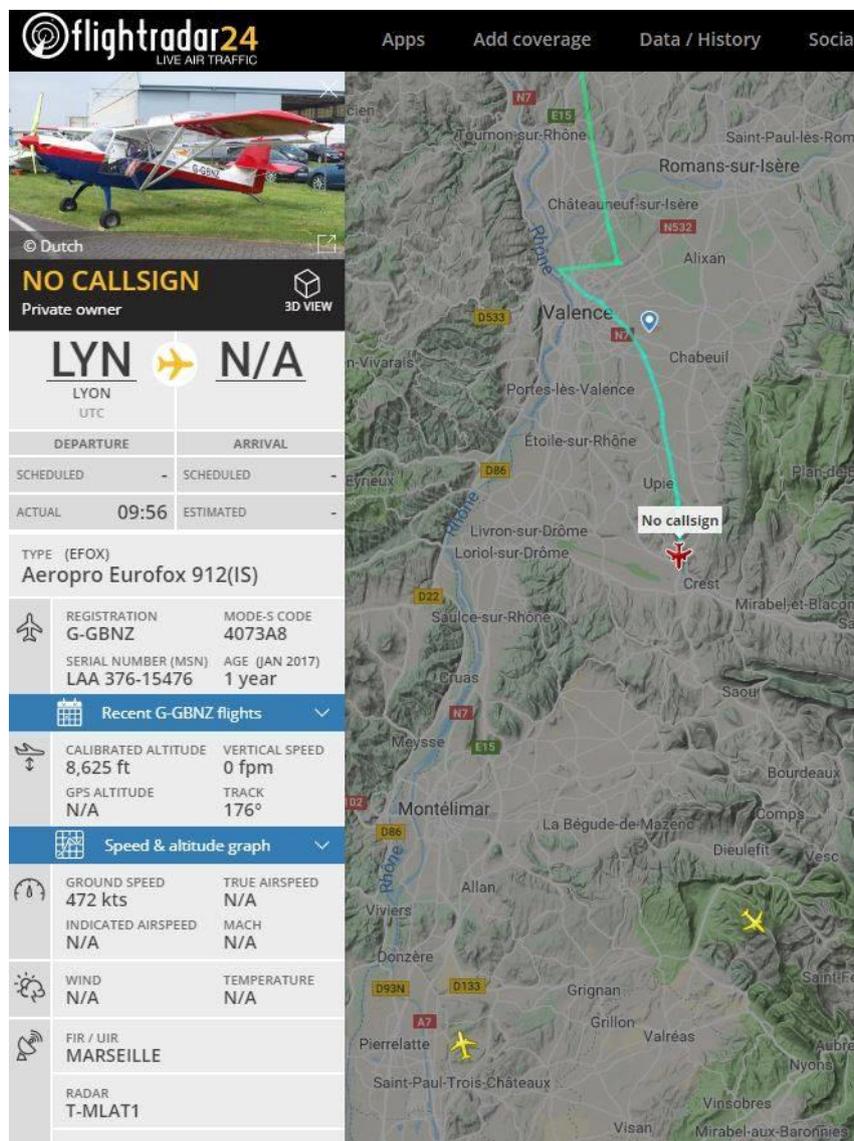
## Centenaire de la RAF, vol ULM de GB vers NZ à l'automne 2018

Mercredi 17 octobre

LFLY Lyon-Bron à LIRU Rome-Urbe, petit aérodrome au nord de Rome.

Rachel devant rejoindre son poste de météorologiste, Chris assure seul le pilotage de l'appareil au départ en fin de matinée de Lyon-Bron. De suite, le pilote affronte un très fort vent d'est, ce qui se traduit par une forte dérive lorsqu'il aborde le nord de l'île de la Corse. De forts orages sévissent sur le massif montagneux de l'île, aussi le pilote contourne l'île par l'est afin de les éviter. Un utile contrôleur de la circulation aérienne de la station radar militaire de la base aérienne de Solenzara restera en contact permanent avec le pilote pour lui donner des instructions. A quelques centaines au nord de Rome, lors du survol de la ville d'Orbetello, le pilote, qui vient d'avoir quelques ennuis avec sa radio, aperçoit un Typhon de l'Armée de l'Air italienne. S'agit-il d'une interception ? Mais, en fait, l'appareil italien effectue une série de passes amicales durant une quinzaine de minutes.

Toujours ce vent contraire jusqu'à Rome-Urbe qui est atteint à 17h 30 locale, plus tard que prévu, mais avec une heure d'avance sur la limite de vol VFR. Chris ce soir là retrouve son plus jeune frère, Phil, qui vit à Rome.



Jeudi 18 octobre

LIRU Rome-Urbe à Sibari, petit terrain d'aéro-clubs et de parachutisme, situé en Calabre. La demande d'atterrissage sur l'aéroport de La Canée en Crète ne fut pas acceptée pour diverses raisons. *La Canée, en Crète, est un lieu historique important de la RAF, puisqu'elle a été fortement impliquée dans la bataille de Crète en 1941, étant située à proximité de l'aérodrome de Maleme.* Aussi fallait-il trouver d'autres solutions. Trouver un poste de police des frontières sur place ou à proximité permettrait de sortir de l'espace Schengen et faire un vol direct vers Chypre, ce qui permettrait de rattraper le temps perdu. Hélas, ce ne fut pas possible, la solution retenue sera une escale à Heraklion en Crète lors du vol vers Chypre.

Le décollage de Rome a eu lieu vers 8h 30, puis survol du Golfe de Naples et de la Côte amalfitaine par un bleu limpide avant d'aborder la traversée de la pointe sud des Appennins dans le parc national du Pollino vers 6000 ft. Le pilote a côtoyé les cumulus avant de déboucher sur une grande plaine plantée de milliers d'oliviers où une petite bande d'herbe, le petit terrain de Sibari situé dans The Toe (l'Orteil) de la Calabre serait la destination finale de la journée. Sibari Fly est un club génial d'aéro-clubs et de parachutistes. Rien n'est trop leur demander, ils ont le bon carburant et aucun droit d'atterrissage.

En cours de route, nous avons survolé Calitri, *Calitri, où la RAF et l'Armée anglaise ont mené leur première opération combinée aéroportée, l'opération Colossus. Dans le but de détruire un aqueduc d'eau douce alimentant la région, des bombardiers Armstrong Whitworth Whitleys ont largué trente huit parachutistes spécialisés dans le sabotage, le 10 février 1941. L'opération a mal tourné : bien que l'aqueduc ait été détruit avec succès, la totalité des parachutistes sont faits prisonniers, une partie de ceux-ci ayant atterri hors de la zone.*

Au dîner, ce soir-là, nous étions deux des quatre personnes qui dînaient dans un grand restaurant au bord de l'eau à Villapiana. Le chef, manifestement désespéré de n'avoir que peu de clients et pour ne pas avoir à jeter sa meilleure viande, nous a préparé un kilo de viande...

Vendredi 19 octobre

Sibari à LCRA RAF Akrotiri, sur l'île de Chypre.

Après avoir quitté le terrain de Sibari, Chris a piloté seul de la Calabre en Italie jusqu'à l'escale à Heraklion en Crète pour un ravitaillement rapide et quitter l'espace de Schengen. Le Cdr. Kevin Gatland a rejoint Chris à Heraklion pour continuer le vol pour atteindre la base RAF d'Akrotiri à Chypre.

*À proximité d'Heraklion, la RAF a opéré à partir de l'aérodrome de Maleme à partir du 1<sup>er</sup> mai 1941. La bataille de Crète a été une période importante de la Seconde Guerre mondiale, marquée notamment par de nombreuses premières : utilisation massive de Fallschirmjäger (parachutistes allemands); première invasion principalement aéroportée de l'histoire militaire; la première grande résistance de civils contre les troupes allemandes.*

*La RAF Akrotiri est aujourd'hui une base d'opération interarmées permanente très active qui soutient les opérations en cours dans la région ainsi que les zones sous souveraineté de Chypre. L'histoire de la RAF à Akrotiri remonte au 1<sup>er</sup> juillet 1955.*

Samedi 20 octobre

Journée de repos à Chypre.

Dimanche 21 octobre

LCRA RAF Akrotiri à HEGN Hurghada, aéroport international égyptien.

L'hôtel à Hurghada était en travaux et sans eau, donc pas de douche. Puis, les retards familiaux : 'Un responsable a passé 15 minutes à examiner le brevet de pilote de Chris, jusqu'à ce qu'il apparaisse évident que le responsable ne savait pas lire. Nous avons finalement réussi à savoir

si une amélioration de la sécurité avait eu lieu ou s'il s'agissait d'un stratagème élaboré pour nous retarder'.

Lundi 22 octobre

HEGN Hurghada à OBBI, aéroport de Manama à Bahreïn.

Entre l'Égypte et Bahreïn, une étape longue d'environ 1100 miles, une quinzaine d'heures à accomplir par Chris et son copilote. Si les Dieux de la météo les ont accompagnés, par contre les Dieux de la mécanique ne l'ont pas fait - défaillance d'un appareil de navigation (HSI, indicateur de situation horizontale) - ce qui a compliqué le vol. Dans cette traversée de la péninsule arabique, il est toujours possible de se poser, mais être sauvé est un aspect plus préoccupant. Des paysages désertiques grandioses, beaucoup de poussière, des orages spectaculaires à éviter et 2 pilotes fatigués ont atterri à Bahreïn au crépuscule.

*Bert Hinkler s'est écrasé dans cette zone avant de quitter l'Europe en 1933 lors de sa dernière tentative sur l'itinéraire. Charles Kingsford-Smith a disparu en 1935 dans le Lady Southern Cross, près des îles Andaman.*

*Bahreïn est un groupe de 33 îles situées dans le golfe Persique, au large de la côte est de l'Arabie saoudite. L'histoire de la RAF avec Bahreïn remonte à 1924. Compte tenu de son importance stratégique, la RAF a établi une RAF Bahreïn le 22 mai 1943 dans le cadre du commandement irakien de la RAF. En 1963, elle a été rebaptisée RAF Muharraq et a finalement été fermée le 15 décembre 1971. Le Royaume-Uni entretient depuis longtemps des relations de défense avec Bahreïn. Il s'agit d'un arrêt reposant pour les équipages ! En outre, en 2016, la Royal Navy a ouvert une nouvelle installation de soutien de la marine à Manama, confirmant ainsi l'engagement du Royaume-Uni envers le Golfe et Bahreïn.*

Mardi 23 octobre.

OBBI Bahreïn à OMAL, aéroport international d'Al Ain aux Émirats arabes unis.

Nous avons atterri à Al Ain, dans les Émirats arabes unis, après un vol beaucoup plus court qu'hier.

*La RAF entretient une relation de longue date avec les Émirats arabes unis. Un mémorial de guerre a notamment été érigé à Dhadnah (Fujairah) en l'honneur du sergent Billy Donnelly, militaire de la Royal Air Force, décédé en février 1943, lorsque son Wellington s'était écrasé pendant la Seconde Guerre mondiale. De plus, à Sharjah, se trouve le musée Al Mahatta, le seul musée de l'aviation des Émirats arabes unis, qui faisait partie de la base de la RAF à Sharjah du début de la Seconde Guerre mondiale jusqu'en 1971.*

*Le 15 janvier 2013, 906<sup>ème</sup> Escadre aérienne expéditionnaire (EAW) a été mise sur pied dans les Émirats arabes unis, chargée de fournir un soutien aux liaisons de transport aérien entre le Royaume-Uni et les opérations déployées en Afghanistan.*

Mercredi 24 octobre

OMAL Émirats arabes unis à OPKC, aéroport international Jinnah à Karachi au Pakistan.

Nous avons atterri à l'aéroport de Karachi aujourd'hui, après une autre longue étape au-dessus de l'eau. Toujours des imprévus : 'En arrivant à l'aéroport, nous avons été confrontés à l'obligation de payer en dollars -en espèces- plutôt que nous attendre à une carte de crédit. Localement, on nous a fourni une avance en roupies que nous devions ensuite nous rendre en ville pour convertir en dollars dans un bureau de change. Alors que nous pensions que ce serait simple, il y avait un problème car aucun de nous n'avait de visa sur nos passeports alors que nous étions en transit. Une impasse s'est suivie jusqu'à localement on puisse vérifier notre statut et que nous puissions quitter le bureau de change muni de nos dollars'

*En 1939, le premier avion monoplace Fairey Long Range, le vol J9479, est arrivé à Karachi par la RAF Cranwell après un peu plus de 50 heures de vol. Après que leur départ eut été*

*retardé de plusieurs jours en raison de la météo (cela semble familier!), Le sergent-brigadier général Jones-Williams et le lieutenant-lieutenant N.H. Jenkins se sont dirigés vers Bangalore pour tenter un record à longue distance. De forts vents contraignants les ont toutefois forcés à atterrir à Karachi, et le vol était en deçà du record. Outre ce premier exemple de vols long-courrier de la Royal Air Force, l'aéroport de Jinnah a été largement utilisé par l'US Air Force lors de la Seconde Guerre mondiale et constitue aujourd'hui le plus important aéroport international du Pakistan.*

Jeudi 25 octobre ·

Après 8 jours de vol d'affilés, nous avons passé une journée de repos bien méritée auprès du British Council Pakistan dans le cadre de nos efforts de sensibilisation STEM (sciences, technologie, ingénierie, mathématiques et leur intégration dans l'aéronautique). Nous avons rencontré et mobilisé les jeunes pour susciter l'intérêt des générations futures pour les sujets liés aux STEM et à l'aviation. Merci beaucoup de nous recevoir! Puis, une visite au musée de l'armée de l'air pakistanaise.

Vendredi 26 octobre

OPKC à Karachi à VANP, aérodrome Dr. Babasahab Ambedkar à Nagpur, ville du centre de l'Inde.

Nous avons atterri à Nagpur.

*Un aérodrome mis en service pour la RFC / RAF lors de la Première Guerre mondiale, utilisé par la Royal Air Force lors de la Seconde Guerre mondiale, et aujourd'hui par la Indian Air Force ainsi que par les principales compagnies aériennes.*

Samedi 27 octobre

VANP Nagpur à VGEG, aérodrome Shah Amanat à Chittagong au Bangladesh.

Après l'agitation de Nagpur, il était agréable d'être de nouveau dans notre petit monde, traversant lentement l'Inde orientale et le Bangladesh. La brume était emprisonnée dans une inversion avec de petits nuages de cumulus duveteux percutant le sommet. Kev Gatland est rentré chez lui après avoir parcouru 4 000 kilomètres dans l'Eurofox ; Emma Landy partage maintenant le vol et la navigation.

Après 8 heures, la descente sur Chittagong a ramené la chaleur de l'Extrême-Orient dans le cockpit. Deux pilotes fatigués se sont approchés de la ville pour se rendre sur un aérodrome brumeux et ont trouvé un couple de Cessna 152 utilisés pour former la prochaine génération de pilotes commerciaux bangladais. Quelques stagiaires sont venus voir l'Eurofox. "Vous avez pris l'avion depuis Nagpur ? C'est charmant mais très petit!" Ces étudiants rejoindront bientôt le turbopropulseur Dash 8 dans le cadre de l'avenir énergétique de l'aviation commerciale bangladaise.

'Nous étions garés à côté d'une école de pilotage, plusieurs élèves sont venus voir ce que nous faisons. Comme c'est le cas partout, même si nous n'utilisons qu'une partie du baril de carburant, nous devons tout payer. Après avoir surmonté la réticence initiale du manutentionnaire, nous avons pu nous organiser pour faire don du reste du baril à la partie volante de



l'école. Un cadeau qu'ils pourraient apprécier étant donné que le coût du carburant limitait leurs vols'.

Dimanche 28 octobre ·

VGEG Chittagong à VTBD, aérodrome Don Mueang à Bangkok en Thaïlande.

En survolant le sud du Myanmar, un vent imprévu leur a donné un vent contraire de 30 kt, ce qui leur a valu un vol très tendu et d'arriver à Bangkok 7 minutes avant leur dernière heure légale.

Nous avons effectué un vol de Chittagong à Bangkok aujourd'hui, à travers une partie du monde riche en histoire de l'aviation et de la RAF.

*Chittagong a été utilisé par plusieurs escadrons de la Troisième Force aérienne tactique de la RAF pendant la Seconde Guerre mondiale, notamment dans les batailles de Kohima et d'Imphal, deux tournants majeurs de la guerre. Non loin au nord se trouve le cimetière de guerre de Kohima, où un mémorial porte les mots de l'épithaphe de Kohima:*

*"Quand vous rentrerez chez vous, dites-leur de nous et dites:*

*Pour votre demain, nous avons donné notre aujourd'hui. "*

*Au sud-est se trouvent les lieux de repos de nombreux «disparus» de la RAF et de leurs appareils, perdus au-dessus de la Birmanie alors qu'ils servaient dans le commandement de la RAF pour l'Extrême-Orient, des aviateurs de la soi-disant «force aérienne oubliée».*

*L'aéroport Don Mueang de Bangkok était le lieu de naissance de l'armée de l'air royale thaïlandaise. Il passa la guerre sous contrôle japonais, avant une brève occupation de la RAF puis de l'US Air Force avant de devenir un aéroport commercial.*

Lundi 29 octobre

VTBD Bangkok à WMKB Butterworth, base aérienne de l'armée malaise en Malaisie.

Hier, nous avons survolé le Myanmar (ex-Birmanie), un pays vraiment magnifique avec des contrôleurs aériens très amicaux, désireux de parler aux avions britanniques immatriculés qui erraient à 6000 pieds. De petits villages nichés dans les montagnes, des pièges à poissons traditionnels dans l'eau, peu de routes; le transport principal autour des marais est des bateaux. Au-dessous de nous aussi figurait l'une des pires crises humanitaires au monde, avec un immense camp de réfugiés situé juste au Bangladesh. Traversée de la zone de convergence intertropicale avec de gros orages en traversant les collines. L'arrivée à Butterworth a eu lieu entre deux orages avec un vent de travers rigide ... les freins d'Eurofox fonctionnent bien.

*Survolez des plages de Singora et de Patani où les troupes japonaises ont débarqué en Malaisie vers leur avance vers Singapour.. Le 8 décembre 1941, le Sqn. Ldr. Scarf sur un Blenheim de la base RAF de Butterworth attaque la flotte japonaise à Singora, sur la côte est de la Thaïlande.*

Mardi 30 octobre

WMKB Butterworth à WSSL Seletar, l'aéroport de Seletar est un aéroport civil situé dans la région nord-est de Singapour.

*L'aéroport fut achevé en 1928 en tant que base aérienne de la Royal Air Force et fut aussi le premier aéroport international de Singapour. Il était prévu le survol des épaves de la Force Z (Prince de Galles et Repulse) sur la côte est de la Malaisie, et le lancement de guirlandes. De fortes averses de pluie et des nuages bas sur l'eau réduisant considérablement la visibilité n'ont pas permis ce survol pour rendre un hommage.*

Mercredi 31 octobre

WSSL Seletar à YPYM Ile de Christmas, aérodrome situé sur l'île australienne de Christmas à 345 kilomètres au sud-sud-ouest de l'île de Java et 1540 kilomètres des côtes du nord-ouest de l'Australie.

Au départ, le personnel du contrôle aérien de l'aérodrome ne pouvait accepter un plan de vol en VFR à un Eurofox, appareil lent et incapable de grimper à travers les nuages environnants : 'Nous avons finalement obtenu une autorisation à voler dans une mauvaise direction pour notre route, mais nous étions confiants qu'une fois que nous serions en vol, on pourrait négocier directement avec les contrôleurs selon les besoins'. Trois murs d'orages seront traversés avant d'arriver sur l'île de Christmas par une belle soirée ensoleillée.

*L'île Christmas est la pointe plate d'un volcan de 4 200 m de fond marin, qui n'est reliée à aucune autre masse continentale, mais qui constitue sans aucun doute un fantastique lieu de repos pour notre équipe alors qu'il se dirige vers l'Australie continentale. L'île Christmas a formé une histoire remarquable pendant la Seconde Guerre mondiale, connue sous le nom de bataille de l'île Christmas.*

*L'île Christmas était sous contrôle britannique, ce qui était important en raison de son emplacement de contrôle stratégique pour l'océan Indien oriental et de sa source de phosphates, importants pour l'industrie japonaise. Une garnison composée d'un officier britannique, de quatre soldats et de 27 Indiens plus un canon naval est installée en 1941. Après l'occupation de Java, le quartier général général impérial japonais ordonne à «l'opération X» d'envahir l'île Christmas. En raison d'une mutinerie de soldats indiens contre les soldats britanniques, les troupes japonaises ont alors pu occuper l'île Christmas sans résistance. Le 31 mars, les Japonais ont bombardé la station de radio et ont débarqué un bataillon de construction de 850 hommes pour occuper l'île et reprendre l'exploitation des phosphates pour l'industrie japonaise.*

*Le HMS Rother a ensuite réoccupé l'île en octobre 1945, puis l'île a été transférée en Australie via Singapour.*



Jeudi 1<sup>er</sup> novembre

YPYM Ile de Christmas à YPLM Learmonth, l'aéroport Learmonth est un aéroport civil situé sur le site de la base RAAF Learmonth, une base de la Royal Australian Air Force. L'aéroport est situé près de la ville d'Exmouth, sur la côte nord-ouest de l'Australie occidentale.

'Nous avons dû faire beaucoup de planification avant de pouvoir embarquer un si petit avion monomoteur dans un secteur océanique sans couverture radio ou radar. Nous avons les autorisations nécessaires pour opérer sans HF dans l'espace aérien australien et pour atterrir à Learmonth (qui n'est pas un point d'entrée). Nous avons dû prendre des dispositions pour la police des frontières et le ministère de l'agriculture et de la biodiversité. Et cela s'ajoute à la planification de vol normal, aux visas, aux déclarations générales, etc...C'est donc avec un certain soulagement que nous avons finalement entamé la «grande» étape de notre voyage jusqu'à présent'.

Eurofox a effectué un transit océanique, un grand jour. Probablement le premier ULM à effectuer un transit océanique dans l'Océan Indien. Le premier avion à moteur à piston à visiter l'île Christmas depuis très longtemps. Merci à l'Autorité de la sécurité de l'aviation civile australienne et à la Royal Australian Air Force de l'avoir autorisé. 960 miles (1544 kilomètres) sans terre, 8 heures et demie de vol, 55 litres de carburant restant, 2 navires vus, quelques murs de nuages à franchir, quelques traces de baleines vues, puis atterrissage en Australie. Fatigant, enthousiasmant, satisfaisant, le résultat du travail ardu de plusieurs personnes. Je vous remercie.

Quelques précisions sur un possible amerrissage :

'On nous avait dit d'attendre 72 heures pour un sauvetage, mais avec si peu d'espace, il était facile d'établir des priorités. Nous portions des gilets de sauvetage, nous avons ajouté une balise PLB 406 MHz à chacun. Avec une durée de vie déclarée de 24 heures chacune, en supposant que nous sortions tous les deux, nous pourrions les activer en série. Nous avons ajouté une réserve dans notre sac de survie, ce qui signifie que nous aurions une couverture de balise pendant les 72 heures. Nous avons un très petit canot léger, de la taille d'une petite mallette. Pour la longue traversée, nous portions une combinaison d'immersion, malgré la température de l'air extérieur et la température de la mer, ce qui réduirait les chocs d'immersion et si nous devons quitter l'avion sans le petit canot, cela nous protégerait des 72 heures suivantes. Pour localiser notre emplacement, nous avions une torche laser et une torche pyrotechnique jour/nuit, un héliographe et un streamer coloré. La préoccupation suivante était l'eau. Nous avons des bouteilles d'eau dans l'avion, nous avons pris autant de sachets d'aluminium que possible dans le sac de survie ou dans nos poches, et nous avons emprunté à la RAF une pompe à osmose inverse, un appareil portatif qui aspirera l'eau de mer et la dessalera. Cela serait suffisant pour survivre. Un kit d'éclairage de feu, une boussole, une trousse médicale de base et un réservoir d'eau vide ont rempli les derniers recoins. Pas de place pour la nourriture, nous avons pensé que nous pourrions nous en passer pendant 72 heures'.

Samedi 2 novembre

YPLM Learmonth à YPEA Pearce, au nord de Perth, principale base aérienne de la Royal Australian Air Force.

L'appareil est en sécurité près de Perth et l'équipage est de retour au Royaume-Uni, dans l'attente du début de la deuxième partie de l'expédition, aux environs du 25 novembre.

Nous avons parcouru 13500 miles, en 125 heures de vol, 15 vols en 17 jours. Nous n'avons aucune assistance en cours de route et, en l'absence d'une équipe d'opérations britannique, cela signifiait de très longues journées de vol, de planification, de ravitaillement en carburant et de maintenance.

Au cours de la semaine écoulée, nous avons rapidement parcouru le plus possible l'Australie et autant que le temps le permettait ! Nous avons rencontré des personnes charmantes et serviables.

Après avoir soigneusement surveillé la météo, nous avons identifié une période de deux jours propice à une traversée vers la Nouvelle-Zélande. Contrairement à notre plan initial, cela implique une escale sur la lointaine île australienne de Lord Howe.

Le 4 décembre 2018, après une dernière mise au point du moteur Rotax sur l'aérodrome de Caloundra, dans le comté du Queenslad, le G-GBNZ s'est envolé, vers l'île de Lord Howe à 600 kilomètres au large des côtes australiennes.

Le 5 décembre au matin, à bord de l'Eurofox, Abby et Chris, décollage pour le grand saut : montée à 10000 pieds, survol de l'océan pendant 7 heures, hors de portée des liaisons radio, les seules liaisons radio ont été relayées par des avions de ligne à proximité. Puis, les collines du cap Reinga, à l'extrémité nord-ouest de l'Île du Nord en Nouvelle Zélande. Une heure plus tard, avec un vent de 30 kt, atterrissage sur Auckland International Airport. A l'arrivée, arrosage de l'appareil par les pompiers de l'aérodrome et le traditionnel Haka.



Ce vol de 2265 miles (1455 kilomètres) s'est effectué en 8 heures, il restait 45 litres de carburant dans les réservoirs.

Pour quelques jours encore, le vol se poursuit en Nouvelle Zélande.

**Sources :**

*Traduction et adaptation de textes publiés sur divers sites Internet relatant ce texte :*

<http://gb-nz.com/about/>

<http://rnzaf.proboards.com/thread/27171/raf100-eurofox-flight-britain-zealand>

<https://www.facebook.com/RAF100GBNZ/>



Médaille commémorative du Centenaire de la création de la Royal Air Force

