

# Aventure

## ILS VONT FAIRE LE TOUR DU MONDE EN BIPLANS

Le projet convoque les souvenirs d'*Out of Africa*, du *Patient Anglais* et des *Aventuriers du bout du monde*. En se lançant dans un tour du monde aux commandes de biplans tout droit sortis des années 30, c'est à une aventure romanesque bienvenue dans notre époque en mal de repères que nous convient Thomas Launay et Marc Bonguardo. Dandy sera du voyage, que nos lecteurs pourront suivre sur notre site, notre page Facebook et nos applications. Départ prévu en juin prochain. En attendant, les deux pilotes ont répondu à toutes nos questions et se sont prêtés au jeu des aventuriers *pour de faux*, avant de se glisser dans leurs cuirs de pilotes pour s'élancer sur les traces des Blériot, Lindberg et autres Saint Exupéry.

*Yves Denis, photos Waco Aircraft et Lénaïc Sanz.*





Quatre mois d'aventure, deux océans survolés et vingt pays traversés, aux commandes de deux biplans Waco YMF-5D conçus selon les plans de l'historique Waco YMF datant de 1930. Tel est le challenge que se sont donné deux officiers de la marine marchande, pilotes amateurs et amis dans la vie civile. A bord de leurs coucous vintage, ils vont renouveler l'exploit réalisé en 1924 par huit aviateurs américains dans le cadre de la Douglas Cruiser Tour. Deux sur quatre des biplans Douglas DWT y parvinrent. 90 ans plus tard, Launay et Bonguardo piloteront des biplans ouverts fabriqués par la firme américaine Waco Aircraft. Comme ceux des aéronautes un siècle plus tôt, les ailes et le fuselage des Waco sont en toile enduite tendue sur des bâtis de bois, et le moteur est aujourd'hui un Jacobs R755 7 cylindres développant 300 chevaux, au lieu du Liberty V12 420 chevaux qui équipait les Douglas. Un équipement IFR de vol aux instruments (obligatoire pour traverser certains pays) et un réservoir additionnel (installé en place passager) permettant jusqu'à sept heures de vol, constituent les principales options demandées par les Français.

Comme les appareils, le parcours respire fort la période de l'âge d'or de l'aviation, lorsque exploits, courses et expéditions exotiques mobilisaient l'attention – et suscitaient l'enthousiasme – du grand public : après un départ de Battle Creek, Michigan, les deux aventuriers remonteront les Etats-Unis le long des rocheuses canadiennes jusqu'en Alaska, d'où ils

traverseront l'océan par les Aléoutiennes, arriveront au Kamchatka où ils auront le choix entre passer par la Russie ou le Japon pour rejoindre le désert de Gobi et poursuivre jusque la Turquie, la Grèce, la France, l'Angleterre, le Groenland et le Canada, avant de redescendre jusque Battle Creek en survolant les Grands Lacs. Au programme 220 heures de vol, 70 étapes (gérées par l'Alliance Française, qui met sa logistique à la disposition de l'expédition) et 33.000 kilomètres. Un challenge technique, géographique et humain qui promet le survol (à basse altitude, s'agissant d'avions ouverts) de contrées majestueuses et sera couvert par plusieurs télévisions et divers magazines, généralistes et spécialisés.

« Nous voulons rendre hommage à ces aventuriers précurseurs et revivre leurs sensations » confient les pilotes. Bonne nouvelle pour nous qui restons à terre : les technologies modernes leur permettront de faire revivre ces sensations au plus grand nombre, à travers quatre caméras HD embarquées, fixées sur les structures des avions (sur et sous le fuselage, sur les ailes et sur l'empennage) et des caméras à main tenues par les pilotes eux-mêmes et un chef opérateur qui rejoindra l'expédition à certaines escales. De quoi permettre aux amis et supporters de suivre l'aventure, et d'emmagasiner assez d'images pour le Carnet de Vol que publieront les éditions Laffont et qui racontera les temps forts et les appréciations subjectives des pilotes tout au long du périple.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser en découvrant la connivence entre les deux hommes, leur rencontre ne remonte pas à l'enfance : elle a lieu



en 2009, à l'occasion d'une formation de capitaine de la marine marchande. Marc et Thomas se découvrent immédiatement de nombreux points communs et ne perdent plus le contact, mais il faudra attendre 2013 pour que les hasards de la vie les réunissent sur le même bateau. L'un en est le capitaine, l'autre le commandant. Cette fois les deux hommes font vraiment connaissance : ces missions rotationnelles de cinq semaines signifient douze heures par jour ensemble sur la passerelle, ce qui laisse le temps de discuter. « Il y a différentes façons d'envisager l'aventure, confie Thomas aujourd'hui, Marc et moi nous rejoignons dans le fait de l'envisager avec un certain style ».

« On a échafaudé ce projet fou un soir, se rappelle Marc : on était déjà partis sur différents projets mais celui-là a germé lorsque nous nous sommes aperçus que nous rêvions tous les deux de voler depuis l'enfance. Alors nous nous sommes dit que nous allions essayer de trouver des postes sur un yacht de propriétaire qui aurait un hydravion sur le pont, puis que ce serait un plus de savoir piloter pour avoir le job, et on a décidé de passer nos qualifs hydravion. Et puis un jour, nous étions en mission au Nigeria et regardions les annonces d'avions d'occasion sur le net, et nous sommes tombés sur le Waco, qui nous a tout de suite plu parce que c'est un appareil vintage, soigné, avec un cockpit garni de cuir... On a commencé par se dire que nous



#### JOSÉ GARCIA ET CATERINA MURINO PARRAIN ET MARRAINE

« Ils ont dit oui tout de suite, s'enthousiasme Thomas, et pour nous ça a été fantastique. Il y a d'abord eu José Garcia, qui a répondu à notre proposition le lendemain avec ce mail fabuleux : « Les gars, vous m'avez fait rêver ! » Il nous apporte beaucoup, un énorme soutien d'énergie, d'engouement. Il en parle partout, il est enthousiaste, il est là et c'est un super parrain ! Caterina Murino s'est montrée tout de suite intéressée aussi, elle nous apporte son image glamour qui correspond complètement à cette aventure de dandy moderne. En plus d'être belle c'est une femme intelligente et subtile, ambassadrice de la MREE, une association pour construire des hôpitaux en Afrique, quelqu'un d'engagé ».



### LE PARCOURS

Thomas et Marc décolleront du terrain de Battle Creek, dans le Michigan, au mois de juin prochain. Ils remonteront les États-Unis le long des rocheuses canadiennes jusqu'en Alaska, d'où ils traverseront l'océan par les Aléoutiennes et arriveront au Kamchatka où ils auront deux options : par la Russie jusqu'à Yarkoutz et entrée en Mongolie par Oulan Bator, ou par le Japon. En charge de la logistique à terre, l'Alliance Française aura son mot à dire sur l'option choisie au Kamchatka. Quelle que soit celle-ci, les deux itinéraires se rejoignent au dessus du désert de Gobi, à partir duquel les deux avions gagneront Samarcande, puis Istanbul, Dubrovnik, Venise, Genève et le Bourget (des soirées promotionnelles étant prévues dans ces trois dernières villes), puis l'Angleterre, l'Islande, le Groenland, le

“ *On ne prétend battre aucun record : on veut faire vivre une aventure extraordinaire et fabuleuse à un maximum de personnes, qui pourront se dire que ce sont des gens comme eux qui vivent cette aventure : pas des surhommes mais juste des passionnés* ”

pourrions en acheter un, le mettre dans un container et le ramener en France pour voler chez nous. Puis on a pensé à le ramener nous-mêmes au lieu de le mettre dans un container, et on a regardé si c'était possible. Thomas a beaucoup travaillé dessus, on a trouvé des routes le permettant, et une fois en France on s'est dit qu'il fallait finir la boucle, d'où le projet du tour du monde. On a continué à élucubrer, et d'un avion on est passés à deux, puis on s'est dit que ce serait une telle aventure personnelle que l'on pourrait la filmer, mais si on la filmait, n'étant pas des pros de la vidéo le résultat ne serait pas terrible, et il nous fallait donc monter un projet intégrant un vidéaste pro qui nous accompagnerait... Tout s'est fait comme cela, de fil en aiguille ».

« L'idée de l'aviation en soi est beaucoup plus vieille que ça, précise Thomas. C'est un rêve d'enfant, c'est Buck Danny : on en rêvait l'un et l'autre mais on n'avait jamais pris le temps de sauter le pas. On a commencé notre formation de pilote ensemble, on a commencé à voler ensemble, puis on a d'abord voulu choisir un avion tout simple pour construire un projet peu coûteux, mais on s'est rendu compte que cela ne ressemblait à rien et on s'est dit que si on devait faire quelque chose ce serait quelque chose de beau, et que ça coûterait probablement beaucoup d'argent. Partant de là, on a tous les deux flashé sur le Waco YMF-5D de Peter Bauers, pour ses qualités de vol autant que pour son esprit : c'est un avion qui supporte beaucoup de contraintes et que l'on peut adapter aux besoins, une plus grande autonomie pour ce qui nous concerne, et son style vintage donne un super aspect à l'expédition ».



Un an de brevet, cela ne fait pas une grande expérience de pilote. Loin en tout cas de celle que l'on imagine pour pareille tentative. Je les interroge. Je viens de mettre le doigt sur l'une des caractéristiques de leur raid : ni Marc ni Thomas ne prétend être un as des as, et tous deux insistent sur le fait que leur expédition n'est en rien une tentative de record, de distance, de vitesse, d'altitude, de durée ou autre. Ils ne prétendent qu'à rééditer l'exploit de leurs prédécesseurs américains, et revendiquent leur courte expérience, soulignant que dans les années 20 et 30 aucun pilote n'était expérimenté : « Les pilotes de chasse de la première guerre étaient lâchés après une dizaine d'heures de vol, et même les Amelia Earhart et consorts n'en avaient que quelques dizaines ». Une vérité historique. Et aussi l'expression d'un sens certain de l'aventure.

« C'est aussi pourquoi on explique à nos partenaires que l'on ne prétend battre aucun record : on veut faire vivre une aventure extraordinaire et fabuleuse à un maximum de personnes, qui pourront se dire que ce sont des gens comme eux qui vivent cette aventure : pas des surhommes mais juste des passionnés ».



Canada et le survol de la région des Grands Lacs jusqu'à Battle Creek, terme du voyage.

« Nous comptons trois mois de vol (env. 220 heures), mais l'expédition s'étirera sur quatre parce que nous voulons nous arrêter deux ou trois jours à chaque étape pour rencontrer les gens, vivre des aventures humaines et prendre le temps de faire des images. Cette expédition est aussi un prétexte pour montrer le monde, comment vivent les gens, et pourquoi pas évoquer leurs problèmes », précise Thomas. Une dimension rendue possible par de nombreuses étapes courtes, de 2h00 à 2h30 en moyenne. Lesquelles alterneront avec des passages longs, notamment les traversées de parties maritimes comme l'étape Islande-Groenland, un vol de 5h30 au-dessus de la mer pour lequel des réservoirs supplémentaires sont prévus et la panne mécanique n'est pas envisageable.

Le départ étant prévu en juin, les températures ne devraient pas poser de problèmes insurmontables : « On travaille sur nos bateaux par tous les temps, j'ai navigué dans l'Arctique, on a convoyé des bateaux en février et on sait qu'il s'agit juste d'être bien équipés. Le moteur et les commandes de vol de l'avion ne posent aucun problème jusqu'à -10°C, les endroits que l'on soupçonne d'être plus difficiles le seront par le côté capricieux de la météo, comme aux Aléoutiennes par exemple, ou pour les vols longs. Une fenêtre météo n'est pas compliquée sur deux ou trois heures mais l'est plus sur une demi-journée, surtout lorsque l'on arrive au Groenland où il y a des vents catabatiques qui peuvent être très violents et plaquent les avions au sol. C'est une partie plus technique ».

### AVENTURIERS DANS L'ÂME

Un sens de l'aventure que les histoires des deux hommes nous confirment : Thomas n'a que 19 ans lorsqu'il part au Pérou en tant qu'archéologue. Il y passera deux ans. « J'ai commencé sur des petits sites dans la Cordillère blanche et j'ai terminé avec la découverte de 33 momies dans la forêt amazonienne avec Sonia Guillén, star de l'archéologie sud-américaine dont j'étais l'assistant : l'un des chantiers majeurs du Pérou. Elle m'a ensuite proposé de rester avec elle les années suivantes, mais j'ai choisi la mer ». Le garçon n'a jamais été tenté par une carrière derrière un bureau : « L'aventure, c'est comme le dandysme : un état d'esprit, un mode de vie » estime-t-il.

« Pour moi, être aventurier - ou dandy - ne se décide pas le matin en se levant, surenchérit Marc : nos journées nous paraissent ordinaires alors que beaucoup de gens les trouveront aventureuses, mais on n'y pense pas ». Son parcours n'est pas non plus celui d'un fonctionnaire : après un début de carrière de laborantin qu'il considère comme une erreur de casting, il découvre le bateau et se retrouve à Rio à l'arrivée d'une course océanique. Il

a alors une trentaine d'années. « Il y avait des bateaux à ramener et je n'avais pas de qualification professionnelle mais personne ne se proposait, j'ai levé la main et c'est comme ça que tout a commencé : je suis parti de Rio avec un équipage improvisé et j'ai ramené le bateau jusqu'à Cape Town. Dans le courant du voyage je me suis rendu compte que c'est ce que j'aimais faire, et que je pouvais peut-être en vivre.

Je suis rentré en France pour passer mon brevet de capitaine de voilier, et de voilier en voilier et de vieux gréement en vieux gréement, ma carrière a commencé. Etant de formation scientifique, j'ai fait partie de l'expédition de la jonque La Boudeuse quelques années plus tard, puis j'ai passé d'autres brevets de capitaine jusqu'à devenir capitaine de marine marchande, et retrouver Thomas rencontré quelques années plus tôt ».

« On a l'envie de vivre une très belle aventure, conclut celui-ci, le côté beau des choses est très important. Un bel avion, un beau voyage, un beau film, un beau carnet de voyage, qui donnera lieu à un livre ; on veut que ce soit beau, avec un parfum d'aventure : très dandy, finalement ! » Nous n'aurions pu mieux dire. □