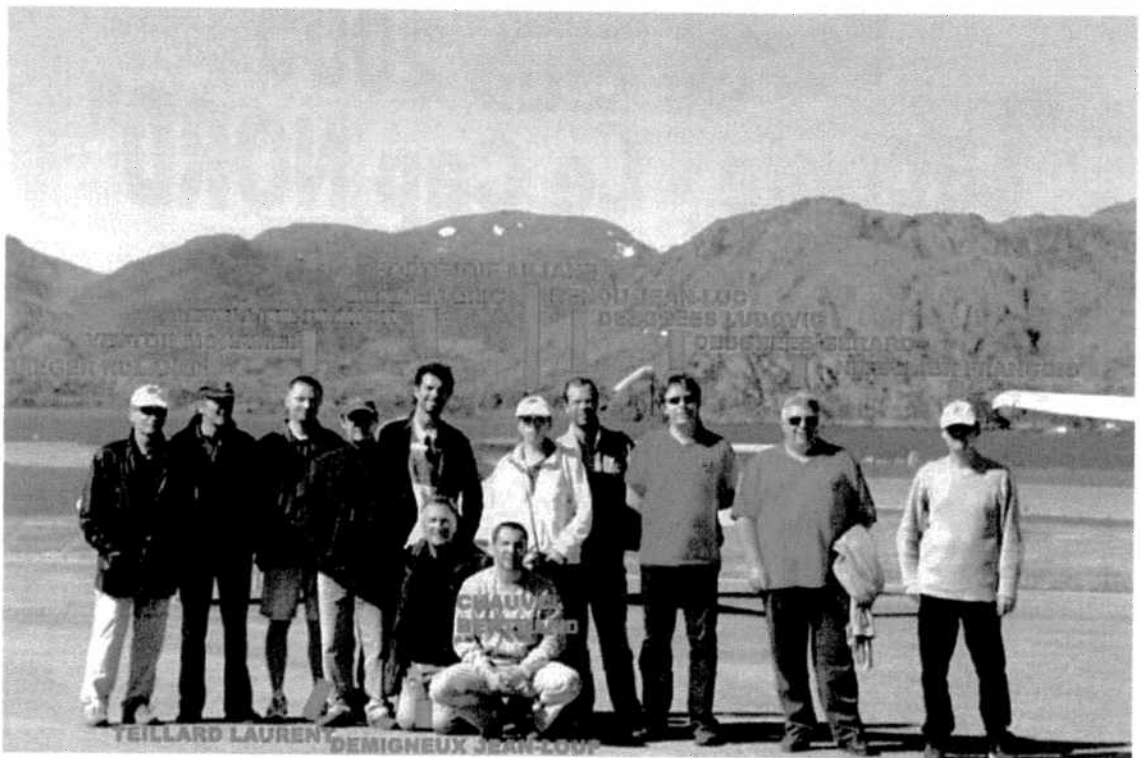


# Les participants



**Organisation** Bertrand Chauvel  
**Texte** de Jean-Loup Demigneux  
**Photos** de François Nicolier et Jean-Luc Rendu  
**Mise en page** Gérard Desgrées

## Samedi 2 juillet, le jour le plus long

Heureusement que le président avait décidé l'an dernier de faire des grands travaux et de doter l'aéro-club d'un véritable Club house, comme il dit. Celui-ci ressemble ce matin à la salle des pas perdus d'une gare de ville de garnison ou à une colonie de vacances dans l'attente du car. Nous sommes tous là avec nos sacs (pas plus de dix kilos !) à attendre. A attendre sinon le beau temps, au moins l'ouverture d'un passage vers le Nord. Le grand Nord.

Bertrand, le responsable des sorties club nous a donné rendez-vous à six heures du matin. Depuis les cartes météo se succèdent et ne sont pas bonnes, les prévisions non plus. Broken à 400 pieds sur Abbeville, à 900 pieds sur Lille, à 700 pieds sur Bruxelles et 800 pieds sur Ostende. Hambourg et Brême eux sont bons, plafond à 4000 pieds, mais encore lointains. La France du Nord et le Benelux sont pris dans les nuages. Nous avons déjà renoncé à l'option Grande Bretagne pour rejoindre la Norvège. A cause du mauvais temps prévisible et...aussi à cause du prix des taxes d'atterrissage. Ce matin tout est bâché. ST Cyr-l'Ecole -Pontoise (15 nautiques) ne pose pas de problème. Après, c'est bâché.

Vers 10 heures30, Bertrand, nouveau Daurat, propose avec l'équipage de Delta Mike (DR400, 180 CV) de tenter l'exploration : « *apparemment c'est bon jusqu'à Beauvais. Le temps qu'on n'y arrive, ça se sera dégagé.* » Nous, les autres, saluons sa hardiesse mais préférons attendre la prochaine carte Temsi. Peu avant midi, les explorateurs n'étant pas de retour et l'observation météo offrant maintenant un plafond minimal de 1500 pieds, nous nous lançons à notre tour, les deux Cessna 172 -Papa Tango et Québec Zoulou- et le deuxième DR400 (160 CV), Golf Delta.

Nous sommes donc douze pilotes de l'aéro-club Paul Tissandier de ST Cyr-l'Ecole, onze hommes et une femme, et nous ambitionnions de faire un aller-retour

sur le Cap Nord en quelques 6000 Km. Tout simplement. Des jeunes, des vieux, des très chevronnés, des presque débutants. Un instructeur professionnel aussi, Franck.

Pour l'instant Delta Mike s'est posé à Beauvais et attend que le Nord se dégage.

Décollage en rafale de Saint-Cyr des trois avions par la 30 droite, piste normalement dévolue aux atterrissages mais la plus longue. Nous avons fait les pleins de carburant à ras bord et sommes assez chargés.

Cap 360 sur Pontoise, verticale de Beauvais. Nous maintenons une altitude de 1200 pieds, QNH 1020. C'est volable mais notre projet de rejoindre le Cap Nord risque de se révéler ambitieux. Nous avons prévu d'être de retour dimanche dans huit jours.

Peu avant Amiens, le contrôle nous demande de la part de Delta Mike s'il doit rester au sol à Beauvais ou s'il peut décoller. Qu'il décolle ! Quand à nous, nous évitons quelques nuages, passons entre Valenciennes et Lille et prenons contact avec le contrôle de Bruxelles puis nous dirigeons tranquillement vers les Pays bas. La radio se fait maintenant en anglais. La contrôleur



au fort accent franco-belge est très aimable, elle nous répète le QNH en Français. Un peu vexant mais utile. Espérons qu'elle n'aura pas de problèmes avec ses collègues flamands ! Le plafond est de plus en plus bas. Nous passons maintenant à 1000 pieds QNH et ce n'est pas très beau devant nous et à 13 h 30, la prudence conseille de se poser. Nous avions prévu de nous arrêter à Texel au N de la Hollande pour changer de pilote, faire le plein de carburant et...déjeuner avant de repartir vers le Danemark. Les dieux du ciel en décident autrement. A nos pieds, le terrain militaire d'Ursel (EBUL), à peine à 8 nautiques de la frontière. Dans la sacoche préparée par Bertrand pour chaque avion, les cartes aviation de tous les pays à traverser (huit) et les plans d'approche de quelques 500 aérodromes ! Ursel pourtant n'était pas prévu. C'est une très longue et très large piste cachée dans la forêt. « *Keep left, keep left* » nous répète le contrôleur. En effet, nous som-

mes à peine posé qu'un piper nous dépasse et décolle sur la même piste. Ca, on n'avait jamais vu.

Particularité de la base militaire d'Ursel, elle est ouverte le WE aux aéroclubs. D'un côté de la piste l'aéroclub de Bruges de l'autre le XXX flughaf. La cafétéria est côté flamingant. Notre premier repas exotique : frites belges (avec mayonnaise en option) et bières belges pour ceux qui ne pilotent plus aujourd'hui. Café pris, téléphone du Delta Mike. Ils viennent de se poser à Texel en Hollande. Ca passe.

A Ursel aussi le temps s'est un peu dégagé. Nous partons. Le Runway est large comme une autoroute et passe en pleine forêt. Jusqu'au point d'arrêt, on ne voit pas la piste. Au bord du Runway, des enfants jouent avec leur cerf-volant.

Nous rejoignons la 25. Elle fait quelques 3200 m de long. Cette fois-ci nous sommes prêts à garder notre droite.

La visibilité est moyenne mais nous permet quand même d'apercevoir « à la gauche de l'appareil » l'incroyable digue d'Oosterschelde construite après les terribles inondations de 1953 qui avaient fait 1800 victimes. Terminée en 1986, elle a nécessité plus d'un million de tonnes de béton sans compter les tonnes de gravier, de sable d'acier et de pierres. Chacun de ses 65 piliers haut comme un immeuble de 12 étages pèse la bagatelle de 18.000 tonnes. Elle ferme l'estuaire de l'Oosterschelde sur 12 Km rattachant une presqu'île et une île du delta du Rhin et protégeant des milliers de Km2 de polders.

Quelques minutes plus tard, c'est sur « la droite de l'appareil » le gigantesque « Europort » de Rotterdam avec ses installations et son trafic. Nous restons prudemment au large car nous plafonnons à 1500 pieds remontant vers l'île de Texel la plus grosse et la plus au Sud des îles frisonnes qui défendent l'entrée du Zuiderzee. Le temps se détériore et nous nous retrouvons bientôt à 500 pieds à longer les plages qui ce samedi après midi semblent très fréquentées. De l'autre côté des dunes les maisons semblent enfouies dans des combes protégées du

vent. Quelques nautiques *on top* et nous replongeons de peur que la couche ne se ressoude. Nous cabotons ainsi jusqu'à Texel ne conservant que quelques pieds de confort par rapport à la réglementation. ET c'est ravi que nous rejoignons l'herbe de la piste de Texel. Le plein terminé, les quatre équipa-

## Dimanche 3 juillet, le voyage commence vraiment

Lever tardif par rapport à hier et décollage vers 10 heures pour les premiers. La piste 04 est en herbe, elle fait 1100 mètres. Pas de problème. { Avant le décollage la tour demande l'identité du pilote. Ce sera la seule fois de tout le voyage }. Nous sommes partis hier et nous avons déjà une demie journée de retard sur nos projets. Les prévisions météo sont correctes mais nous devons jusqu'au Danemark

garder une altitude assez basse. Jusqu'à Groningue, tout se passe gentiment. Nous restons à moins de 2000 pieds mais la carte est formelle: il n'y a aucun relief. Nous avons prévu de rejoindre directement la Danemark en tangentant presque complète-

ment l'Allemagne et en choisissant un itinéraire maritime, restant toujours à une prudente distance des petites îles nombreuses dans la région. La visibilité proche des minima ne le permettra pas. Pas de montagnes aux Pays-bas ni à l'ouest de l'Allemagne mais attention aux éoliennes ! On nous annonce en France le projet pour 2007 du plus grand parc éolien du pays dans l'Aveyron : 29 éoliennes d'un coup. Les allemands, les danois et les suédois risquent de ne pas être très impressionnés, leurs pays sont truffés de parcs bien plus importants et d'une hauteur telle que l'on préfère parfois les contourner. La visibilité n'est pas très bonne. Nous naviguons entre 7 et 800 pieds. Avant d'entamer notre voyage, chacun d'entre nous a fait deux heures d'entraînement PSV (Pilotage sans visibilité), cela pourrait bien se révéler utile. Les contrôleurs de Brême sont efficaces et les communications de Delta Mike qui part toujours le premier sont très instructives : « Bremen control,



*Delta Mike, we now climb to one zero zero zero feet* » Ah bon ! « *Bremen control, Delta Mike, the border is now estimated at four minutes* » Ah bien ! Pour autant au débouché de la traversée de l'embouchure de l'Elbe alors que nous nous sentons suffisamment au-dessus du rideau d'éoliennes qui longe la côte, nous en découvrons sur notre droite, deux nettement plus hautes à trois cents mètres hauteur. Elles auraient pu nous surprendre... Sur la carte, elles sont effectivement signalées.

Chacun à leur tour les quatre avions passent la frontière danoise et se dirigent vers Herning (EKHG), au Nord du Jütland, là où nous pensions dormir hier et où nous espérons maintenant déjeuner. Comme presque à chaque fois et quelque



soit l'ordre de départ, les deux Robin arrivent les premiers et ont fini leur avitaillement quand les deux Cessna arrivent.

Le petit aérodrome de Herning nous a préparé un buffet danois type sur la terrasse. Avant même de connaître la facture –cinq € par personne– nous nous régalaons de carottes et céleri crus, salade de nouilles et de pommes de terre, de pain et de saucisses de Francfort, de pâté, de pommes et de fraises, le tout en regardant, les uns derrière les autres les planeurs basés se faire hélitreuiller puis lâcher juste au-dessus de nous. Une fois la photo faite pour le journal local, pas d'avion français ici depuis de nombreuses années, à quatre pattes sur le sol du club house, nous étalons les énormes cartes au millionième de l'armée américaine, les seules disponibles pour la Scandinavie. Nous traçons notre route destination Stockholm, capitale de la Suède. Le ciel est gris mais d'après la météo, cela devrait se dégager en montant vers le Nord. Nous décollons vers 4 heures et prenons rapidement de l'altitude, nous devons traverser le Kattegat, le bras de mer qui sépare le Danemark de la Suède.

Nous montons doucement. La visibilité reste bonne mais un peu cotonneuse. Et puis tout d'un coup, à la verticale de l'île de Laeso à douze nautiques des côtes danoises, nous voici transporté à Tahiti. Tempête de ciel bleu. Mer bleue outre-mer, hauts fonds turquoise, plages de sable. Enfin ! Nous nous détendons, nous sommes en vacances et allons rallier le

Cap Nord.

En attendant, nous rejoignons la Suède par le sud de Goteborg, grosse ville étalée dans la verdure et défendue par un réseau d'îles. Le temps est radieux. Nous survolons petites villes, grandes forêts de sapins et grands lacs. Peu après avoir traversé l'immense lac de Karlsborg, le contrôle de Goteborg signale à Golf Delta des planeurs en évolution au

dessus de la région de Norrkoping, dix minutes plus tard il annonce à Papa Tango que les planeurs sont retournés au sol et lorsque Québec Zoulou arrive enfin dans le secteur, il en croise trois ou quatre. Voir et être vu, disait-il y a peu la FFA.

Entendre et comprendre aussi.

Nous prenons contact avec Stockholm Broma Approche. Les trois premiers avions se posent sans difficultés, le quatrième, piloté pourtant, par un bon linguiste, demande son point de report. *Svartsjo* lui répond-on avec un parfait accent suédois digne des films d'Ingmar Bergman. Deux syllabes de miel mais difficiles à interpréter. Regard du pilote à la carte. Interrogation du regard vers le co-pilote. Les trois personnes à bord scrutent la carte d'approche. « *Approach Stockholm, Fox Québec Zulu, can you repeat please* »

Le même gazouillis est répété, incompréhensible. A la deuxième tentative, une précision : « *North of the airport* ». L'équipage propose alors tous les points de report possible de notre plan d'approche situé au Nord de l'aéroport : Edsviken, Rikeby, Krogen, Boson. Sans succès. Proposition du contrôleur « *It is probably the swedish accent. I'll give you your vectors* ». C'est ainsi que le Fox Golf Sierra Golf Delta parcourut les vingt derniers miles d'une magnifique approche de Stockholm-Broma en recevant du contrôle au fur et à mesure de sa progression ses modifications de cap. Depuis *Svartsjo* a été repéré sur la carte... à l'ouest de l'aérodrome.

A peine posé, nous avons le droit à un service VIP avec une voiture Follow me dès le décollage. La conduite jusqu'au Parking, l'arrivée du camion d'avitaillement, le transfert avec bagages jusqu'à l'aérogare dans une voiture conduite par une aimable sué-

doise, bien blonde comme doivent l'être les suédoises. « *Farvel, bonne soirée* »

Nous ne sommes partis qu'hier et déjà nous avons l'impression d'un voyage au long cours. Notre expérience est pourtant encore faible puisque nous trouverons le pire hôtel du voyage. Les chambres sont correctes, le personnel très aimable mais nous sommes installés en plein cœur de la zone industrielle. Les taxis sont coûteux pour rejoindre le centre ville. Règne sur ce dernier un climat de vacances et toute la jeunesse de la ville est sortie pour ce premier beau dimanche de l'année après les six mois de long hiver qui est le lot des suédois. A neuf heures du soir, il fait grand jour et une douzaine de ballons atmosphériques aux formes les plus extravagantes circulent paresseusement au dessus des quartiers historiques de la capitale suédoise. Promenade. Salut rapide à la statue de notre ex-compatriote le Maréchal Bernadotte, Maréchal d'Empire et roi de Suède (1818-1844), fondateur de la dynastie actuelle des rois citoyens de la Suède. Dîner initiatique et exotique tardif enfin, avec pour la plupart d'entre nous la découverte des viandes de renne et d'élan : enthousiasme modéré.

## **L**undi 4 juillet : 3<sup>ème</sup> jour, déjà la routine

Il est tout juste dix heures quand Delta Mike décolle le premier. Ensuite, il faut laisser un moyen courrier se poser et les trois autres avions décollent de la 12 (1500 m) les uns derrière les autres. Le ciel est bleu, pas un nuage à l'horizon. Dès l'envol nous voyons se détacher les dômes

verts de la cathédrale et du château royal et une fois la gare de triage ferroviaire survolée, c'est l'entrelacs des îles et des presqu'îles du lac Mälaren et de la Baltique au bord desquels est construite la capitale suédoise. Certaines sont très urbanisées, d'autres n'abrite qu'une petite maison et son embarcadère, souvent une simple jetée. Nous avons l'impression de nos petits avions d'être un peu des voyeurs surprenant à leur insu des vies de solitude, même s'il s'agit le plus souvent tout simplement de maisons de



vacances. Nous voyons aussi les paquebots qui viennent d'Helsinki ou des pays baltes, ceux aussi qui transportent les voyageurs d'une île à l'autre. Au bout d'une quinzaine de minutes nous quittons notre altitude de 1500 pieds pour nous installer au niveau de vol 55 car nous devons traverser la Baltique pour rejoindre la côte finlandaise pour ensuite la remonter plein nord. Le vent nous pousse bien et même les Cessna croisent à 115 nœuds. A peine la côte quittée que déjà nous passons sous le contrôle de Tempere en Finlande. D'abord le VOR de l'île de Mariehamn et sa splendide piste en dur de 1700 m, puis celle de Kumlinge et sa piste privée puis cap sur Turku. La traversée de la Baltique se déroule sans problème et dès la côte finlandaise atteinte, il ne nous reste plus que deux heures de vol pour atteindre Vaasa où nous faisons les pleins, déjeunons et changeons de pilotes. Les passagers du vol à destination d'Antalya (Antioche) ont l'air tous surpris dans l'aérogare de Vaasa de voir quatre groupes de trois personnes à quatre pattes dans la cafétéria en train de tracer des lignes sur nos immenses cartes. Certains ont pu frémir en imaginant qu'il s'agissait peut-être de l'équipage les menant en Turquie.

Notre destination cet après midi est Pajala, en Suède au-delà du cercle polaire –déjà !

D'un côté, une mer azur, de l'autre des collines boisées. Tous les cinquante kilomètres à peu près, un delta de fleuve, une grande plaine plate, souvent une île, une ville : Korkola., Oulu, Kemi. Le contrôle est assuré de Rovaniemi, la capitale du pays lapon finlandais. Vol sans problème jusqu'au culot du golfe de Botnie, là où la Finlande et la Suède se rejoignent. Un front orageux droit devant nous

nous conduit à faire un pas de côté de quelques miles et la route reprend plein Nord. Rapidement, nous nous trouvons de nouveau en Suède. Les zones que nous survolons sont maintenant quasiment inhabitées. Encore quelques bosquets de sapins, de la toundra et quelques lacs. Ce ne sont plus les lacs majestueux du Sud mais plutôt ces grosses flaques aux formes régulières que l'on trouve en montagne.

L'aérodrome de Pajala n'est pas sur nos cartes américaines dont la dernière actualisation est de septem-

bre 1989 mais nous le trouverons facilement avec ses hangars, son aérogare et sa piste en dur de 1540 m. Nous nous posons sur la 29. Nous sommes accueillis par plusieurs escadrilles de moustiques, taons et aoûtas de compétitions.

L'emblème de Pajala est la chouette. Il y en a une sur le blason de l'aéroport, une autre en béton, géante, au sommet d'un poteau à l'entrée de la ville. C'est sans doute que les taons dorment en hiver.

Les pleins faits, nous faisons tamponner nos carnets de vol en découvrant que nous venons de passer le cercle polaire. Nous sommes à 70 Km au Nord. Celui-ci n'est pas indiqué sur la carte aéronautique.

Pajala à des allures de ville du bout du monde tel que nous les connaissons par les westerns, genre comptoir où les trappeurs viennent renouveler leurs stocks de munitions, de sucre, de farine et de conserves. C'est un peu ça. C'est aussi la première ville au contact du pays lapon.

Pajala compte un monument répertorié dans le Guinness book of records, un cadran solaire géant unique au monde puisque entre le 5 juin et le 9 juillet il donne par temps clair, l'heure 24 heures sur 24. Le soleil ne se couchant pas. Le gnomon est parallèle à l'axe de la terre et pointe vers le Nord l'étoile polaire. La longueur de son ombre vous indique également à midi, quel jour de l'année nous sommes.

Le soleil ne se couche pas mais le cuisinier du grand restaurant pizzeria de la ville lui ne travaille plus après 21 heures. La réceptionniste de l'hôtel nous encourage donc à oublier la douche et à ne pas perdre de temps. Ce soir seuls deux d'entre nous commanderont du renne. Pizza pour les autres. Un qui ne se couche apparemment pas non plus, c'est l'heureux propriétaire d'un buggy jaune décapotable qui multiplie les tours de ville pétaradants en négociant son virage autour du rond-point situé juste devant la terrasse où nous dînons. A croire que les loisirs sont rares à Pajala pour qui n'aime pas la pêche, la chasse, les randonnées, le ski de fond en hiver et les descentes de rivière et ...le silence. Profitant de la clarté de la nuit, Eric, notre responsable des

## Mardi 5 juillet, le Cap Nord ou La journée des merveilles

Sur le tablier de l'aérogare. Les avions de tourisme sont rares. Les nôtres, le Mooney d'un jeune couple allemand et un Beechcraft avec à son bord trois quinquagénaires, deux allemands et un autrichien. Ils ont attendu vainement le beau temps pendant trois jours et maintenant il leur faut rentrer à Salzbourg rendre l'avion. Pour eux pas de cap Nord. « C'est pas grave nous reviendrons. La région est belle. »

### Interception ?

Elle est même magnifique.

Peu après le décollage et le survol d'une bourgade nichée



qui tient lieu de frontière, nous repassons une nouvelle fois en Finlande. Au sol nous devinons maintenant un peu de relief et les premières traces de la neige qui n'a pas encore fondue. Il n'y a plus d'arbres. C'est la toundra parsemée de roches. Les équipiers du Québec Zoulou pourraient se croire seuls au monde. Les autres avions volent tranquillement plein Nord et n'en croient pas leur radio quand ils entendent :

- « Rovaniemi control, this is Fox Québec Zoulou, is it normal? We see an F 16, one six at our eight o'clock below us. »
- "Québec Zoulou. It is perfectly normal. This is a check."

L'avion gris à l'empennage arrière caractéristique passe sous Québec Zoulou, vire au Sud, fait un 180° et remonte en accélération, fait un signe du bras et disparaît en plongeant. Trois pilotes de l'aéroclub Tissandier se sont crus pendant une vingtaine de secondes dans Top gun à bord d'un Cessna 172. Dernier souvenir de Finlande avant de pénétrer en Norvège.

Droit devant nous sur l'horizon, une chaîne de vraies montagnes bien blanches coupées en deux par un large U de ciel bleu. C'est ce U que nous visons, le

fond du grand fjord qui nous mène tout droit au cap Nord, un fjord de 100 Km de long et jusqu'à 15 Km de large. Une voie royale vers notre objectif. Contact radio avec l'aéroport militaire de Banak aux limites de la ville de Lakselv qu'il faut contourner en restant à 1000 pieds sol et nous arriverons au but de notre voyage. L'euphorie n'est pas loin surtout que le paysage est grandiose. Une longue allée de falaise rocheuse, un ciel bleu pâle, un fjord bleu marine et devant nous à quelques miles une mer de nuage qui recouvre totalement le fjord comme le drap blanc d'un lit bien fait. Banak nous autorise le vol on top. Les nuages disparaissent un peu avant que nous n'arrivions en vue de l'île de Magerøe au nord de laquelle se trouve le Cap. Un petit isthme à traverser entre deux belles collines et nous apercevons la piste d'Honningsvåg (710035 N 025590 E), l'aéroport le plus septentrional d'Europe continentale, coincé entre la mer et la montagne, parallèle à la mer de Barents. Nous demandons les uns après les autres l'autorisation d'aller faire un 360° au dessus du Cap Nord avant de nous poser. Accordée !

Bien sûr, c'était notre destination et nous sommes contents... de nous... et de nos avions.

Mais en plus, le lieu est superbe. Une côte découpée comme les pièces d'un Puzzle. Des falaises de plus de 100 m de hauteur. Un soleil éclatant. Une impression de confins du monde. Au nord, l'immensité maritime... jusqu'au Pôle. Enfin presque. A 2000 Km de là, il y a encore l'archipel des Spitzberg. Le cap lui-

même, une immense prairie avec un parking, un magasin de souvenir, une cafétéria et un monument : une obélisque et une énorme mappemonde en fer forgé.



Sur le tarmac, presque chacun d'entre nous se saisit de son téléphone portable et appelle un proche : « devine où je suis ? »

Ensuite ce sont les séances photos.

Pas d'autres avions au Cap nord aujourd'hui si ce

n'est ce piper Aztec suisse tout jaune et vantant les safaris arctiques. Il décolle et atterrit comme on ap-  
ponte sur un porte-avion.

En route maintenant pour Hammerfest, à 80 Km du  
cap pour avitailler. Les pétroliers ne livrent pas au  
cap Nord.



Longtemps simple port  
de pêche, Hammerfest  
est en train de devenir  
un Fos-sur-mer nordique  
avec la construction  
pour quelques 8 mil-  
liards d'Euros de Snohvit  
(en Anglais Snow White,  
en français Blanche-  
neige), un énorme com-  
plexe qui recevra le gaz  
naturel par pipe de la  
mer de Barents pour le  
liquéfier avant de l'expé-  
dier dans le monde en-  
tier par bateau. Les pre-  
miers chargements doi-  
vent arriver aux Etats-  
Unis en 2007. Nous  
apercevrons l'énorme  
chantier avant de nous  
poser mais auparavant  
nous faisons un vol ma-  
gique au milieu des îles,  
des montagnes ennei-  
gées, des rochers géants  
et des falaises  
aux à-pics vertigineux, la  
pointe du raz multipliée  
par dix en hauteur et par  
cent en surface mais  
avec un océan parfaite-  
ment lisse –au moins vu  
d'avion.

L'aviation de tourisme a  
quasiment disparu de  
Norvège et les employés  
chargés de l'avitaille-  
ment peu familiers avec  
les Robin oublient de  
remplir le réservoir cen-  
tral. Ils ont une excuse, il  
viennent d'avitailer un  
autre Robin immatriculé  
en Allemagne qui lui

Il est un peu plus de treize heures et nous reprenons  
notre lucidité. Transfert en taxis vers le seul vrai res-  
taurant d'Honningsvag qui nous accueille dans la  
cohue du départ d'un ferry géant plein de touristes.  
Nous déjeunons sur la terrasse. Il fait un temps  
splendide : ce sont les vacances !

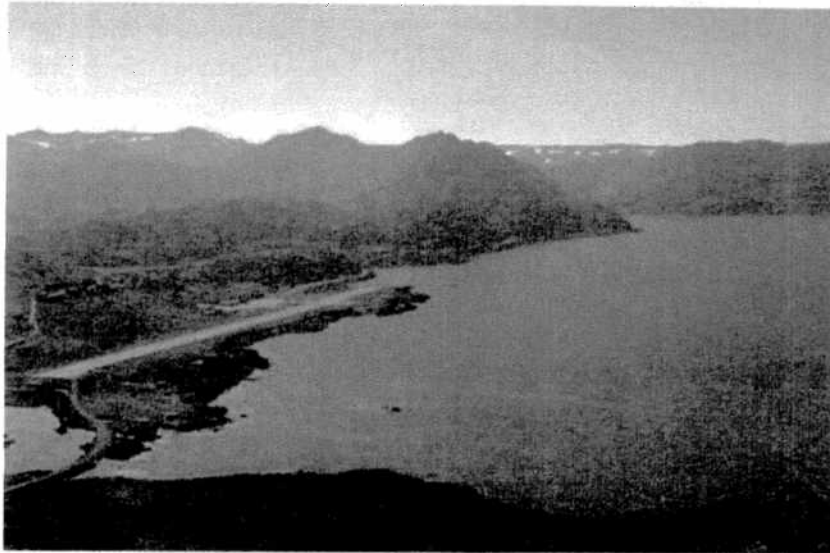
n'avait que deux réservoirs. En payant la facture un  
peu trop légère, nous nous apercevons qu'il y a  
« comme un défaut ». C'est mieux qu'au moment de  
la check liste avant envol.

Ce soir, c'est le luxe, l'hôtel Rica, le meilleur de Svolvaer, installé sur une petite île à quelques encablures de la ville reliée par un pont. Une fois les chambres investies, nous prenons possession d'un bon quart de la terrasse de l'hôtel, qui donne sur le port. Après quelques bières pour se congratuler de la merveilleuse journée, nous prenons deux graves décisions: d'abord, demain grasse matinée, ensuite attaque du buffet qui offre un assortiment de toutes les préparations possibles de hareng et de saumon, plus d'une vingtaine, chaudes ou froides. C'est délicieux !

Nous sommes à cent soixante dix kilomètres au Nord du cercle polaire. Vers onze heures du soir, le soleil n'en finit pas de ne pas se coucher. Les plus valeureux d'entre nous après avoir fait la fermeture de la seule boîte de nuit -qui est surtout un débit de bière- se réinstalle sur la terrasse de l'hôtel pour voir quand précisément va disparaître le soleil de minuit. Vers quatre heures du matin, lassés de leurs parties de cartes, ils vont se coucher tandis que le soleil est déjà remonté sur l'horizon.

Direction maintenant Svolvaer, la grande ville des îles Lofoten, le plus méridional des deux grands archipels qui bordent le Nord de la Norvège, l'autre archipel est celui de Vesterälen, soixante miles nautiques au

Sud de Tromso, la grande ville du grand Nord. De Tromso, nous ne connaissons que le contrôle radio et sa mise en garde, une fois la ville passée de bien maintenir notre altitude à cause de l'arrivée d'un avion de ligne beaucoup plus gros que nous. Visuel sur le jet des lignes aériennes norvégiennes, le vol continue. Le parcours là encore est de toute beauté. On se croirait au dessus des îles tahitiennes ou hawaïennes, avec les mêmes escarpements, les mêmes chutes vertigineuses dans la mer, de montagnes pentues et escarpées. Le grand beau temps dont nous bénéficions participe évidemment à l'évocation des mers australes. L'arrivée sur Svolvaer vaut celle sur Bora Bora. Une fois au sol, le petit vent frais qui nous accueille empêche en revanche toute confusion. Les pleins de carburant faits, nous partons en ville.



## Mercredi 6 juillet, cinquième jour, en cinq étapes

Rassurés ! Nous avons refait notre retard du premier jour. Alors place au tourisme ! De svolvaer nous allons regarder à quoi ressemblent les autres îles de Lofoten en commençant par Leknes, à un quart d'heure de vol. Nous partons ensemble. Comme toujours depuis notre départ, nous volons toujours sous un plan de vol commun. Mais c'est la première fois que nous arrivons ensemble, aucune séparation significative n'a eu le temps de se faire et nous avons le très net sentiment que cela faisait beaucoup à la fois pour le responsable de la tour de contrôle habitué à trois ou quatre avions dans la journée. De Leknes, départ pour une autre île et le terrain de Stockmarknes/Skagen plus au Nord dans l'archipel de Vesterälen. Les paysages sont toujours magnifiques avec d'innombrables petites baies au pied d'im-

ses falaises de pierre sans doute jamais visitées. Parfois, une cabane de pêcheur en bois couleur brique est là et souvent aussi à quelques dizaines de mètres de la côte, trois ou quatre cercles, évoquant l'embème olympique et qui abritent des

élevages de saumon. Ces nourriceries, nous les voyons de loin en loin depuis le cap Nord.

Nous repassons à la verticale de Svolvaer pour descendre plein Sud. Ces deux heures de cabotage aérien terminées, nous sommes maintenant clairement sur la route du retour. Le voyage reste un enchantement. Nous longeons la côte toujours aussi découpée et son désert minéral, tangentons l'aérodrome de Bodo/e d'où est assuré le contrôle aérien de tout le Nord Ouest de la Norvège. La contrôlease du jour a une voix si agréable que l'un de nos pilotes ne peut s'empêcher de le lui faire remarquer. La dame a l'élégance de ne pas s'offusquer et remercie sobrement.

Au cours des quelques deux heures et quart de vol pour Sandnessjoen, l'équipage du Golf Delta croit

apercevoir des baleines et leurs jets d'eau. Aucune photo n'en apporte la preuve.

Nous avons prévu d'avitailer à Sandnessjoen avant de rejoindre directement Trondheim. Les premiers arrivés ont la mauvaise surprise de découvrir des travaux inattendus sur l'aérodrome qui nous obligent à changer nos plans. Le temps que les quatre avions se regroupent, les premiers arrivés ont le temps de faire connaissance avec deux néerlandais bloqués depuis trois jours dans cet endroit, somme toute assez isolé et qui errent sur l'aéroport en attendant l'arrivée de Seattle (Washington State – USA) d'une pièce défectueuse de leur Lancair dont il n'existe que trois exemplaires en Europe et pour lequel la maintenance est, semble-t-il, problématique. Autrement, ils sont très satisfaits de leur avion dont il nous vante les nombreux mérites et innovations. On sent cependant dans leur regard pas mal d'envie quand ils assistent au décollage de nos deux modestes Robin et de nos deux modestes Cessna vers Bronnoysund, un cinquantaine de nautiques plus au Sud, le temps d'admirer de nouvelles baies, des escarpements, des petits villages de pêcheur.



Là, en avitillant, nous retrouvons le pilote de l'avion jaune du Cap Nord. Il promène des clients fortunés. Il dit connaître la Scandinavie comme sa poche. Prend des vidéos de ses exploits. Ce n'est ni « Top gun » ni « les chevaliers du ciel » mais quand même assez sportif. Il est surtout très fier de la musique qu'il écoute dans son casque entre les messages radio. Ce n'est vraiment pas le genre planant. Son passager lui a déjà plus le profil que l'on attend d'un suisse allemand.

Ensuite, après une bonne heure de vol, cap 210, le survol de la base aérienne d'Orland et son immense aéroport à partir duquel il faut négocier l'approche un peu compliquée de Trondheim, installé au fond d'un coude de son fjord, qui ailleurs qu'en Norvège serait appelé mer intérieure : 120 Km de profondeur,

de 2 à 15 Km de large.

Trondheim est une grosse ville de près de 200.000 habitants qui fut capitale de la Norvège jusqu'au 14<sup>ème</sup> siècle. Aujourd'hui son aéroport est l'un des plus actifs du pays.

D'abord, il nous faut longer un petit quart d'heure le Fjord vers le Sud-est, puis dix minutes Nord-est jusqu'au point maritime Tautra, altitude maximale 2000 pieds, ensuite le point Steinvik, lui aussi maritime mais au bord d'une presqu'île. Ensuite, il n'y a plus qu'à suivre les instructions du contrôle jusqu'à l'atterrissage sur la 27. Nous nous posons tous sans problème. Avitaillement, parking, hôtel. Nous descendons de nos taxis au moment où un groupe de taiwanais descend d'un autocar. Un peu de confusion s'installe à la réception. Nous avons coutume, pour des raisons d'économie, de dormir à deux par chambre.

Nous avons retenu tout à l'heure de l'aérodrome. Petit problème, ce sont des chambres avec un seul lit. Peut-être nous conduisons-nous alors comme d'odieux français en exprimant notre exigence de lits séparés. Commentaire de l'un d'entre nous, un peu fatigué, parlant de son coturne : « je supporte depuis une semaine ses ronflements, il est hors de question qu'en plus, il dorme dans mon lit ». C'est le même que nous abandonnons ce soir après avoir payé la note, sur la terrasse de la pizzeria où nous avons dîné, profondément endormi sur sa chaise. Nous étouffons nos fous rires, prenons quelques photos – à minuit, il fait encore jour – et devons attendre une petite dizaine de minutes son réveil.

Pour les chambres, les choses s'arrangent. Nous ne savons pas combien de Taiwanais ont du partager le même lit.

## J eudi 7 juillet, sixième jour, changement de cap

Notre intention est de continuer de longer la côte occidentale de la Norvège en passant par Alesund, Flora et, si le temps le permet de pousser jusqu'à Bergen, la capitale du Sud.

Le temps ne le permettra pas. Nous survolons les hautes terres rocheuses, longeant ou croisant de nombreux fjords et gardant la mer à notre droite quand Delta Mike, qui est déjà nettement devant, demande au contrôle s'il nous autorise à communiquer entre nous sur 12345.

Le temps semble très mauvais au Sud. Nous décidons de tous nous poser à Molde,

après à peine une heure de vol. Nous allons rentrer dans les terres et prendre un cap 140. Nous dormirons à Oslo.

Après le décollage de Molde, dix miles nautique de Fjords à traverser et il nous faut déjà passer une cime rocheuse à 6076 pieds. Cela paraît juste. L'œil fixé sur l'altimètre, après avoir repéré les détours possible et envisagé le 360° pour prendre de la hauteur, nous sommes à 6400 pieds au dessus du sommet. Il nous faut encore prendre 1000 pieds pour le reste du voyage mais nous restons en QNH car en Norvège les niveaux de vol ne débutent qu'à 8000 pieds. Nous quittons le pays des fjords pour la montagne. Nous n'avons que deux possibilités de déroutement sur les 170 miles nautiques du voyage. Nous volons concentrés. Heureusement depuis le départ de France, les quatre avions se sont révélés parfaitement préparés. Merci encore Tonio. Mis à part une dizaine de minutes à éviter les nuages tout se passe

bien. Deux avions font un petit détour pour survoler la vallée de Lillehammer, l'Albertville local, ancien site de jeux olympiques d'hiver. Encore une fois, Delta Mike arrive bon premier et se pose. Les trois autres avions quand ils arrivent, se voit eux désigner chacun un point de report et demander d'opérer des 360°, qui au dessus d'une grange qui au dessus d'un lac. Il faut laisser les avions de ligne se poser. Sans doute doivent-ils respecter leurs horaires. Quand à nous, il nous faut respecter nos altitudes, scrupuleusement. « Fox Golf Delta, please keep one five zero zero feet you are five zero feet too high ». Chaque avion fait ainsi six ou sept tours puis se voit autoriser à se poser. Avec pour certains, la satisfaction un

peu puérile de voir un gros avion en attente au point d'arrêt nous regardant nous poser.

Deux autocars et un train de banlieue plus tard, nous sommes



dans le centre d'Oslo. Une belle ville à l'architecture hétéroclite, de l'art nouveau, du stalinien, du mussolinien, du futuriste, du robuste, du début de siècle façon grands magasins parisiens. Les avenues sont larges avec de nombreuses rues piétonnières. Nombreuses sont celles qui convergent vers le port au pied de la citadelle et du palais royal. Là, une jeunesse saine et nombreuse se mélange avec les touristes. Sur les quais de nombreux restaurants et glaciers, aux terrasses pleines de consommateurs ; à quai des bateaux aménagés pour recevoir les dîneurs. Le menu n'est pas très sophistiqué mais en dépit du léger vent, le lieu est agréable et tandis que la soirée s'étire, on peut admirer les voiliers qui rentrent au port, des plus petits jusqu'aux trois-mâts. Lorsque vers minuit et demi, le soir commence à tomber, la consommation de bière paraît avoir pour beaucoup de jeunes norvégiens avoir été excessive.

## Vendredi 8 juillet, septième jour, adieu Scandinavie

Nous sommes maintenant à peu près sûr de pouvoir rallier Paris à temps pour que certains d'entre nous puissent reprendre le travail dès lundi prochain. Certains y pensent déjà. Tous sont d'accord pour s'offrir une matinée de tourisme à Oslo. Achat de souvenirs, grasse matinée, visite du musée Munch, promenade autour de la fondation Nobel, nous serons tout de même à l'aérodrome vers midi. Retour sur nos pas maintenant, nous retournons au Danemark. Objectif Odense. Le temps est toujours superbe. Nous décollons les uns après les autres. Comme d'habitude nous volons sous un plan de vol commun, chacun à sa vitesse. Le contrôleur aérien norvégien est efficace et charmant. Nous montons progressivement jusqu'à atteindre notre premier niveau de vol norvégien, niveau de vol 95, puis niveau 115, un record d'altitude pour un certain nombre d'entre nous. A cha-

cune de nos demandes, il nous répond « do as you wish » et ponctue ses interventions d'un ou deux mots en français. En revanche son collègue d'Halden avec qui nous devons prendre contact au point REGMA à la frontière avec la Suède, s'étonne : « vous êtes sous le même plan de vol, comment se fait-il que vous soyez à dix ou quinze miles les uns des autres ? » La réponse est simple, nous ne volons pas à la même vitesse. L'explication semble ne le satisfaire qu'à moitié.

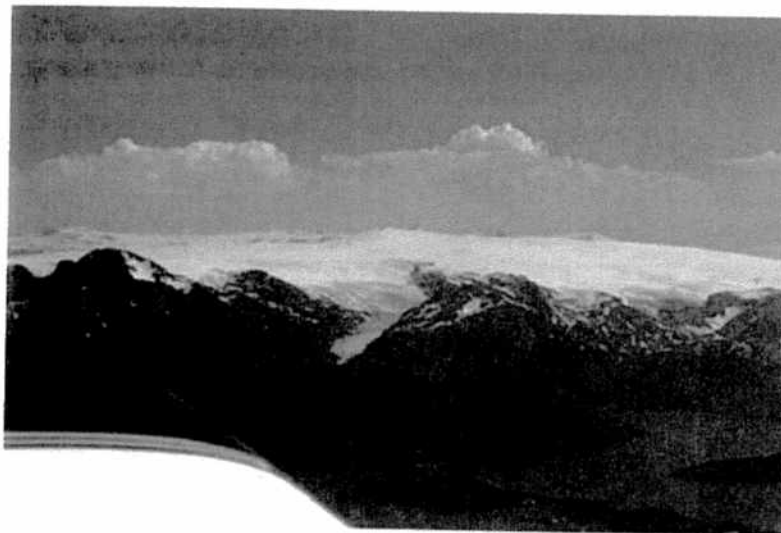
Une nouvelle fois, nous sommes au dessus de la Suède. Nous avons vu à l'aller l'Est de Goteborg, nous apercevons maintenant l'Ouest avec l'aéroport puis le Sud avant de piquer sur le Danemark. Survol maritime, temps splendide, nous allons vers l'Ouest, nous passons au niveau de vol 125. Nous apercevons l'île d'Anholt, puis celle de Samsø/ et rejoignons sans difficulté l'île de Fyn au Nord de laquelle se trouve Odense. Avant de pouvoir nous poser, il nous faut ré apprivoiser les champs d'éoliennes qui égayent le paysage plat et monotone du Danemark

et ne facilitent pas l'approche sur l'aéroport. Trois heures de vol seulement aujourd'hui, notre rythme ralentit.

A Odense un dernier repas exotique...dans un restaurant mexicain. Nous nous livrons à un petit jeu : à quelle heure va-t-elle tomber ? Momo gagne : à 10h45. Il n'y a pas de doute, nous avons quitté le grand nord !

## Samedi 9 juillet, huitième jour, demain la nostalgie ?

Les journées deviennent plus courtes mais nous ne pratiquons plus les levers à l'aurore. Décollage vers



onze heures. Cap 230. Il fait encore beau sur le Danemark, ça se couvre en Allemagne. Le ciel est devenu gris mais rien à voir avec les conditions météo que nous avons connues à l'aller. Nous croisons sans problème à 2500 pieds QNH. Le contrôleur de service à Brême est le plus efficace et aussi le plus aimable

que nous ayons connu. Lorsqu'il demande un changement de fréquence radio, il commence sa phrase par « can you do me a favor », ce n'est peut-être pas prévu par la phraséologie mais c'est très agréable.

Nous survolons l'embouchure de l'Elbe qui commande le port de Hambourg. Elle est large comme un fjord norvégien mais ses bords sont plats et son eau est boueuse et elle est naviguée par de gros cargos.

Trois heures de vol et nous approchons de Maastricht, gros aéroport et gros trafic. Une fois au sol nous nous alignons avec les quatre ULM d'une petite compagnie de transport local.

Nous déjeunons au bord de la piscine de l'hôtel avant d'aller faire un peu de tourisme. La vieille ville de Maastricht est belle, animée mais la plupart des magasins sont fermés. Visite d'une église. Promenade dans les galeries d'art puis dernier dîner en

conscient que quelque chose se termine. Nous formons maintenant un vrai groupe alors qu'au départ certains ne se connaissaient que de vue. Il n'y a eu aucune anicroche, aucun mauvais coucheur (si l'on excepte le risque de Tronjheim) et la passion de l'aviation s'est révélée un ciment tout à fait suffisant pour réunir des personnalités d'âges différents, de caractères différents et de professions variées. Le danger qui nous guetterait plutôt maintenant, c'est le comportement de ces permissionnaires un peu trop bruyants mais apparemment nous avons été bien élevés.

## **D**imanche 10 juillet, neuvième et dernier jour

Et si nous allions avoir du mal à rejoindre notre base de Saint Cyr l'Ecole ? Nous sommes depuis 9 heures 30 sur le parking de l'aéroport de Maastricht et nous attendons. Comme au premier jour. Le brouillard est compact et il ne semble pas vouloir se lever. Nous ne sommes pas seuls. Un couple de hollandais lui aussi arpente le tarmac. Pour nous l'affaire est grave car nous avons



prévenu de notre arrivée l'aérodrome de Charleville où notre président estime que se trouve le meilleur et le plus sympathique restaurant d'aérodrome de France. Vers 11h15 d'abord le bruit du canon. On fait partir les oiseaux qui sont sur la piste. C'est bon signe. Quelques minutes plus tard, le bourdonnement d'un avion de ligne en approche. Nos affaires s'arrangent. Décollage peu avant midi. La visibilité horizontale est bonne en revanche le plafond est minimal et bien que nous survolions la Belgique, dans la région le plat pays est sérieusement vallonné. Il nous faut en permanence guetter les coins du ciel où cela semble à peu près praticable en toute sécurité. Cela ne va pas sans détours. Nous envisageons même un moment de nous poser à Ciney voir sur la base aérienne de Florennes mais finalement en jouant à saute-mouton sur les collines nous entendons un avion qui décolle de Charleville et s'inquiète auprès

de nous sur les conditions de vol au Nord et nous rassure sur l'approche de Charleville. Les quatre avions arrivent finalement sains et sauf juste à temps pour déguster un melon jambon de pays, un sauté d'agneau, petits légumes, salade, fromage fraises et glaces, sans oublier les frites et la bonne humeur de la patronne. Le président avait raison...comme toujours.

Pendant le déjeuner le soleil se lève et notre dernière étape vers Saint Cyr en contournant Paris par le Nord se fait sans problème et dans le ciel bleu. En longeant Roissy et en apercevant le point Whiskies 1 du Bourget, nous nous souvenons des aéroports internationaux de Stockholm et d'Oslo sur lesquels nous nous posions il y a quelque jours.

« Saint Cyr, Fox Golf Sierra Golf Delta, DR 400 en provenance de Charleville, trois personnes à bord, altitude 1500 pieds QNH, transpondeur 7000, à trois minutes de vos installation par le point d'entrée Nord, information Fox reçue ». La voix qui répond est familière. L'approche par la 12 gauche également.

« Fox Golf Delta, au Parking pour quitter ». Voilà,

c'est fini, ou presque. Il faut encore passer les avions au Karcher et enregistrer sur l'ordinateur du club nos heures de vol, une douzaine pour chacun. Huit pays traversés, à plusieurs reprises pour certains, et pas une seule fois nous n'avons eu à montrer nos passeports, cartes d'identité, documents de bord ni quoique ce soit. Cela a le mérite de prouver que la bureaucratie n'est pas indispensable pour faire de l'avion dans de bonnes conditions.

Le voyage ne sera vraiment terminé qu'après avoir maîtrisé la circulation routière sur la A86 avec un chauffeur de taxi, plus absorbé par nos exploits que par la vigilance nécessaire à la conduite automobile.

JL Demigneux