

Première partie

**Voyage**

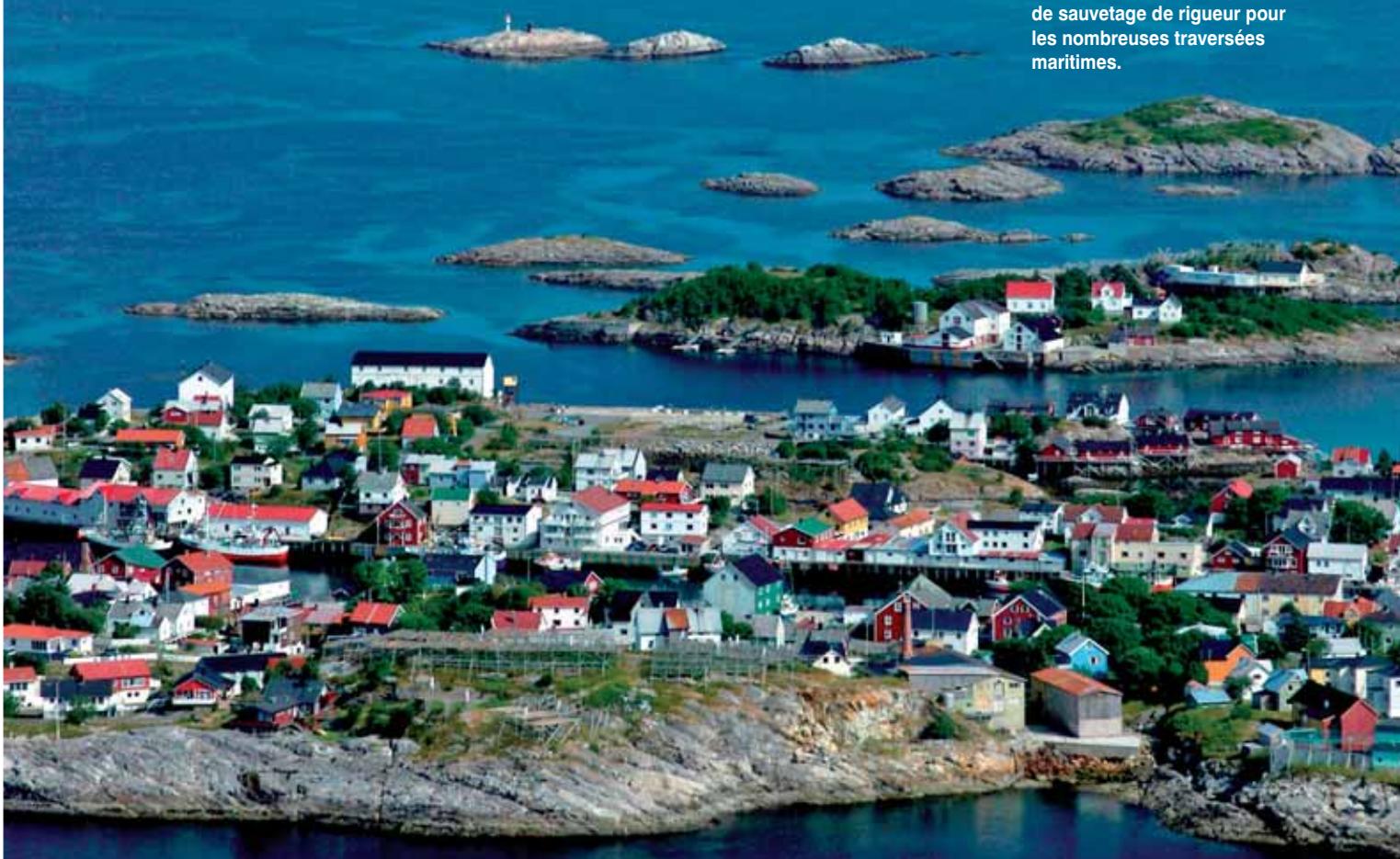
# Paris-Cap Nord

Texte et photos : Thierry Barbier

**Poursuivant sa découverte du monde par tous les moyens de transport, Thierry Barbier nous emmène, par ce récit, dans les immensités du Grand Nord à bord de son ULM avec lequel il a parcouru plus de 50 pays depuis 1999.**



Thierry et Florence à bord du S kyranger. Gilet de sauvetage de rigueur pour les nombreuses traversées maritimes.



Vue aérienne des îles et du port Lofoten.

## C'EST PARTI, SOUS LA PLUIE

Je passe chercher Florence, ma coéquipière, à la gare de Persan. Elle attend avec ses deux « petits » sacs ! L'un contient le duvet et il est léger, même si volumineux. C'est bien difficile de réduire les bagages pour un tour de trois semaines jusqu'au Cap Nord !

Flo a bien roulé sa bosse de par le monde. Elle revient d'une mission pour une ONG en Éthiopie. Je m'étais dit qu'elle avait le profil, le tempérament et les qualités requises pour être copilote pour un tel raid. Même si nombreux sont ceux qui auraient de tels rêves de voyage, les prétendants ne se bousculent pas au portillon quand le départ concret approche. Difficile de sortir de son quotidien ? Peur de l'inconnu ? De l'imprévu ? De l'air et des aléas climatiques ? Peur de perdre ses repères ?

La météo n'est pas fameuse : il pleut en continu depuis le lever du jour et aucun signe n'indique que cela va s'arrêter. Nous débballons tout autour de l'ULM ; un fouillis où se mêlent : appareils photo et vidéo, brosses à dent et chaussettes, nouilles instantanées et petit réchaud de camping, outils et pièces détachées pour l'ULM, GPS et cartes aéronautiques, bidons d'essence vides et balises de détresse... Longue liste constituant un volume important, à répartir, glisser, caler, attacher dans la structure de mon brave petit ULM cargo. J'ai, en effet, d'origine mis les réservoirs d'essence dans les ailes plutôt que derrière les sièges, libérant ainsi un espace conséquent.

Nous plaçons minutieusement et patiemment tous les bagages tandis que la pluie martèle le toit du hangar. En fin de matinée, elle cesse et les nuages continuent

à défilier, poussés vers le nord par un fort vent. Je lance « *S'il ne pleut pas pendant une heure, nous pourrions partir car l'espace devant nous sera libre de pluie, et en plus on filera dans le sens du vent* ». Une heure plus tard, le soleil fait de timides apparitions et les averses sont rares et courtes. Nous décollons dans une grisaille où de petites trouées de soleil illuminent des champs verts et jaunes. Ces taches de lumière se font de plus en plus nombreuses dans le nord. Les paysages changent, les maisons de briques et les terriils remplacent les collines du Vexin. Flo découvre presque - c'est son deuxième cours de vol avec moi - la magie de contempler ainsi le monde. Elle se concentre sur la tenue de ses paramètres de vol : cap, vitesse, altitude et symétrie de vol. Peu à peu, elle se détend, même si sa main reste crispée sur le manche. En Belgique, nous passons à côté d'un énorme ascenseur à péniche, un ouvrage incroyable par son énorme taille. Partout, la nature semble dénaturée par l'homme, les forêts sont rares. Nous atterrissons à Buzet, après une 1h40 de vol. L'escale sera plus longue que prévue pour vérifier la bonne charge de la batterie dont l'aiguille de l'ampèremètre est dans le rouge, indiquant que la charge est faible et qu'elle se vide plus vite qu'elle ne se remplit. Tout paraît cependant fonctionner correctement : 13,4 volts en charge, 12-12,5 volts en tension propre. Nous poursuivons notre traversée du plat pays, passons aux Pays-Bas... canaux, cités de pavillons géométriques autour d'étangs, éclairées par des taches de soleil. Bientôt nous passons en Allemagne, toujours aussi plate, toujours pigmentée

d'éoliennes. De gros ensembles industriels crachent des volutes de fumées et les cités qui les entourent sont grises et laides. Le soleil disparaît, il crachine et le plafond baisse, nous obligeant à passer sous des barbules de nuages parfois inférieures à mille pieds. D'étranges landes noires à l'infini sont exploitées, grattées par des bulldozers qui remplissent de petits trains traversant ces exploitations. C'est de la tourbe. Bientôt Dankern Haren, la base sélectionnée sur notre chemin, apparaît. Nous nous y posons avec la pluie. Olga et Athi nous y accueillent, nous invitent à prendre un café et nous promènent dans la base. Le lendemain, nous nous réveillons sous la grisaille, des nuages bas et une pluie fine. Nos hôtes nous ont préparé un petit-déjeuner complet. Décollage vers midi pour Saint Michaelisdom, escale nécessaire avant le passage au Danemark. Le ciel reste chargé. Nous passons entre plusieurs orages et essayons quelques pluies violentes. Parfois, une trouée bleue colorie les champs verts. Les éoliennes tournent vite sous un vent nous poussant vers le nord. Très sympathique accueil à la tour de Saint Michaelisdom : café et gâteaux. Nous laissons passer une pluie et redécollons pour l'île d'Aereu où nous atterrissons après 1h12 de vol dont 20 minutes au-dessus de la mer, avec un gros grain au milieu. Jolie piste en herbe éclairée la nuit, avec toilettes et douches à disposition comme nous le verrons souvent ici. Nous prenons un peu d'essence et poursuivons. Un survol magique sous le soleil s'impose et nous dévoile des paysages si colorés, des rivages dentelés, des bras de mer parsemés d'îlots. Nous atterrissons à Endelave, minuscule île où la piste s'arrête à dix mètres de l'eau, vraiment magique. Pas un chat, mais une salle est ouverte pour les visiteurs de passage : cuisine aménagée, WC douche, appareils électroménagers, tout est à libre disposition. Tout respire la tranquillité, des centaines de lapins gambadent sur la piste. Ils ont tous le dessous de leur queue blanc. Vert de l'herbe, vert des arbres, nous partons jusqu'à la mer écouter le clapotis doux de l'eau et sentir le soleil nous réchauffer. Quel bonheur et quelle beauté, sérénité, quelle liberté ! Nous revenons sur le tapis vert de la piste, les lapins détalent à nouveau. Débriefing. Flo travaille son théorique, je consulte les cartes. Minuit, la nuit tombe mais le ciel reste clair.

**Préparation culinaire à même le tarmac. D'expérience, il faut éviter de cuisiner à proximité des pompes à essence sous peine d'expulsion rapide !**



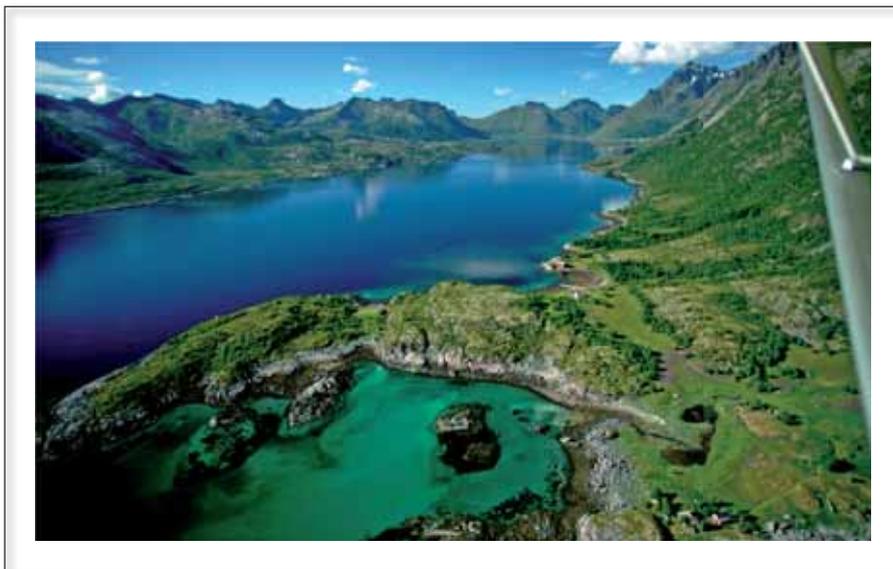
## PASSERONS-NOUS ?

Lente mise en route après une bonne nuit. Décollage vers midi de cette jolie base. Tout est gris, cela crachine et se transforme en pluie. Nous nous posons pour faire le plein d'essence avant de couper la mer passant par l'île d'Anholt. Je fais de l'auto-stop et c'est un tracteur qui m'amène à une station-service. La pluie s'intensifie, elle ne s'arrêtera pas de toute la journée, avec du vent du nord-ouest assez fort. Le terrain de Grena et sa petite base déserte, avec comme toujours ici sa salle commune et sa cuisine, sera notre base pour la nuit. Nous passons la journée à écrire, travailler à l'ordinateur, lire, sous la pluie désespérante qui tombe à n'en plus finir. Finalement, je passe deux heures à compiler l'annuaire des aérodromes suédois et norvégiens et cherche à les localiser sur les photocopies des cartes aéronautiques.

Dès 5 heures du matin, j'ouvre l'œil. Le silence n'est pas voilé par le grésillement de l'eau du ciel. Je m'extirpe rapidement du duvet, vais fouler l'herbe détrempée. Le ciel est gris, le plafond à 500 pieds, mais au moins il ne pleut plus. J'ai le pressentiment que la pluie va reprendre.

« Flo, il vaut mieux partir maintenant, car si on attend, la pluie risque de revenir ! »

Un grognement difficilement classable dans une famille animalière me revient. Je commence à ranger sans perdre de temps, puis répète mon message à l'attention de Flo. « Tu me l'as déjà dit ! » Le café chauffe, l'ULM est bientôt prêt, mais la pluie se met de nouveau à tomber. Tant pis, nous tentons quand même de passer : Une heure de traversée avec l'île d'Anholt au milieu, c'est jouable s'il n'y a pas de stratus. Courte prière à Saint Rotax, et nous décollons. Nous nous stabilisons à 500 pieds, au ras des barbules. La pluie fine limite la visibilité à quelques kilomètres, mais devant, c'est pire car le plexi est constellé de gouttelettes. Flo, inconsciente des dangers de l'aviation, reste zen. Pas facile, pour elle, de s'y repérer pour apprendre, car aujourd'hui je lui dis le contraire d'hier : « Ne regarde pas l'extérieur mais seulement l'horizon artificiel et le cap ». Tout est gris mais la mer nous donne néanmoins l'horizon. Bientôt, nous descendons à 300 pieds pour éviter des nuages plus bas. L'île d'Anholt apparaît, magique, superbe et au-dessus, les nuages sont à 800 pieds. Je décide de continuer pour la côte suédoise. Après quelques kilomètres, un 360 s'impose pour redescendre à 300 pieds



**Un simple ULM tubes et toile basique permet de découvrir en vol des paysages à couper le souffle, pas la peine d'en rajouter !**

sous la couche. Nous croisons quelques navires. Verberg apparaît bientôt, le terrain en croix est localisé aisément grâce au GPS, pas d'antenne ni d'éolienne. En finale, je zigzague afin de voir où est le début de la piste et son orientation, car il est impossible de voir devant avec la pluie abondante qui s'écrase sur le plexiglas. Le poser est correct, mais il a tellement plu que la piste s'est transformée en marécage. L'hélice et les roues projettent des gerbes d'eau de tous côtés. Le freinage est brutal et je dois rouler avec beaucoup de gaz pour ne pas rester collé dans le marais. Il est 7 heures du matin, nous avons volé une heure. Nous restons assis dans l'ULM sous la pluie

**Briefing général ! Un tel voyage demande un minimum de préparation.**



battante. Au bout d'une demi-heure, quelqu'un vient nous ouvrir le bar et la salle de briefing. Nous nous retrouvons au sec. Flo s'endort sur un sofa. Sur l'ordinateur, nous constatons que la perturbation passe, que nous sommes au bord. Au nord, il fait beau. Je fais les pleins, réveille Flo et nous repartons. Bientôt, le soleil éclate les nuages, tout est vert et bleu de lacs. C'est magique, étincelant. Des milliers de lacs, des fermes, un habitat dispersé... Nous atterrissons sur une longue piste déserte au milieu de la campagne, pour une pause « petite fringale » de Flo. Grand soleil, chaleur, nous nous allongeons dans l'herbe haute. Autour de nous, des forêts de sapins. Sur les haubans sont mis à sécher chaussettes et sacs, pendant que nous dévorons un paquet de chips. Nouveau décollage pour presque trois heures de vol absolument magiques, inoubliables. Nous traversons un grand lac, véritable mer intérieure, bordé d'une myriade d'îlots de rêve. Ensuite, la forêt s'impose, recouvrant les collines. Milliers de lacs où se nichent ça et là de petites maisons rouges. Quel bonheur. Le ciel se couvre et nous atterrissons à Siljansas. L'escale commence par un sauna, puis nous papotons avec les pilotes présents : des Autrichiens, dont un qui a fait le tour du monde avec un Glazair, un couple de Norvégiens en Lancair, qui construisent une maison sur une parcelle de l'Airpark en cours d'aménagement. Ici, le terrain ne coûte rien, c'est la viabilisation qui constitue le prix. Les Norvégiens nous invite à partager leur repas. Le cubitainer de vin rouge

français descend et, après les schnaps autrichiens, un sommeil de plomb s'abat sur moi dès que la position horizontale est adoptée. Minuit, le ciel reste bleu. Le lendemain, nous nous réveillons sous la pluie. La météo est mauvaise pour toute la journée, comme prévu. Heureusement que la base est très sympathique, avec son club house et son sauna. On nous prête en plus une voiture avec laquelle nous nous rendons en ville, à 13 km. Au retour, nous montons au sommet de la colline qui domine le lac, où un musée de l'environnement a été créé. La guide nous explique les efforts pour maintenir la biodiversité. Une tour nous permet de contempler le lac qui s'étend de tous les côtés. Nous partons ensuite pour deux heures de promenade forestière, visitons une maison de rondins, cueillons des quantités de myrtilles qui passent directement dans nos estomacs. À marcher ainsi, nous revenons trempés jusqu'aux cuisses. Nous reprenons ensuite la voiture, longeant à nouveau ça et là de jolies maisons de bois dispersées. Détente au sauna et soirée au club clôturent la journée.

Il pleut encore le lendemain matin, que faire? La météo n'est guère encourageante. Les nuages accrochent souvent le relief et il nous faudra passer les montagnes pour gagner les fjords de Norvège. Flo se lance dans la rédaction à l'ordinateur de son journal de voyage et je tourne un peu en rond en regardant la pluie tomber. Je me pose des questions : gagnerons-nous le Cap Nord? Plusieurs fois dans la journée, je retourne voir les prévisions météo, et cela ne change guère. Demain sera pareil, voire pire. Dans l'après-midi, je remarque que le plafond monte, je propose à Flo d'aller un peu plus avant,

de voir si on peut se rapprocher des montagnes... Le plein d'essence fait, nous installons tout et décollons vers le nord, survolant tout d'abord le grand lac proche. Quelques rares taches de lumière trahissent des trouées dans la couche nuageuse et nous donnent de l'espoir. Mais parfois le contraire survient : de grosses masses noires descendent jusqu'à accrocher les collines. Par prudence, nous balisons notre route d'un premier aérodrome, suivons ensuite la voie ferrée puis une route jusqu'à un deuxième aérodrome et allons atterrir à un troisième. Nous sommes parfois à 300 pieds (100 m) au-dessus de la route, au ras des nuages et scrutons le paysage pour éviter une collision avec une antenne. Je trouve fascinant dans cette grisaille, les paysages couverts de forêts de lacs. L'habitat est de plus en plus dispersé dans une nature sauvage à souhait. Nous slalomons dans les vertes vallées entre des montagnes aux sommets accrochés dans les nuages. Nous essayons plusieurs grains qui voilent les paysages. Étrange sensation. Je pense aux pionniers de l'aéropostale qui devaient traverser coûte que coûte pour livrer le courrier sans retard, bravant les conditions les plus difficiles au risque de leur vie. Hédé enfin, où nous nous posons après le survol de la magnifique petite bourgade nichée au bord d'un lac. La petite base déserte est splendide et accueillante. Nous sommes tentés d'y passer la nuit, surtout que Flo y a déniché une charmante petite chambre ouverte. Nous partageons un sandwich de saucisson en regardant la forêt de sapins qui nous entoure. C'est si paisible ici. Une douce lumière pastel, légèrement orangée, nous émerveille. Elle vient de l'ouest, de la Norvège, semblant indiquer

que la voie du ciel est ouverte. Nous décidons de poursuivre, inquiets du lendemain qui s'annonce médiocre. L'altitude monte peu à peu, les arbres disparaissent des montagnes. Nous virevoltons entre les masses de nuages bas, rasons les landes rocailleuses d'altitude où des névés bordent de petits lacs. Parfois, une cabane isolée, mais le pays s'est vidé. Que c'est beau, même dans cette étrange lumière, ces pastels cotonneux qui se meuvent autour de nous. Roros se rapproche. La pluie recommence et les nuages tombent. Je descends, descends, pour rester dessous. La ville apparaît enfin, signalée par ses lampadaires. Je distingue la piste entre des stratus qui courent. La masse grise de l'aéroport fermé nous paraît glauque. Impossible de faire un tour de piste tant le paysage est envahi de stratus. Je pique directement en finale et nous atterrissons. La pluie redouble, nous cherchons un endroit sec, plantons la tente sous l'aile et nous éroulons.

## JUSQU'AUX ÎLES LOFOTEN

Je passe la tête par l'ouverture de la tente, il est 9 heures Tiens, j'ai fait comme une grasse matinée ! Je m'extirpe de la toile et vais vers un homme en gilet fluo, proche, lui adressant : « *Good morning!* » Il ne me répond pas. Je lui dis alors : « *Do you speak English?* » Il me lance alors : « *You did fire with your cooking system near the petrol storage, you have done something forbidden.* »

- « *I am sorry, I didn't know.* »

- « *You will move immediately!* »

Je réveille Flo et nous rangeons tout. Un autre homme, souriant, lui, vient pour nous emmener à la tour. Il nous demande si nous avons déposé un plan de vol, car nous avons atterri sur un terrain fermé ! Je commence à m'embrouiller dans une histoire où je dis que je sais qu'il y a eu un malentendu, que les contrôles de Stockholm et Oslo ne semblent pas au courant, que j'ai appris ça par un sms qu'on m'a envoyé... Je continue sans m'arrêter, sors mon livre, dis que je suis journaliste et photographe et répète la même histoire à la tour. Tout cela en souriant. Je brode largement sur la météo qui nous bloquait depuis plusieurs jours et sur le fait que nous avons profité d'une petite fenêtre. Les contrôleurs nous demandent d'aller sur le balcon tandis qu'ils se concertent sur notre sort et nos trois infractions : pas de plan de vol, atterrissage sur un aéroport fermé à minuit, camping et popote à côté d'un dépôt d'essence.

**La météo n'a vraiment pas été conciliante sur notre parcours. Par chance, lorsque dame Nature nous accorde un moment de répit, les paysages dévoilent des couleurs féeriques.**



Finalement, ils nous sermonnent et nous souhaitent un bon vol. Nous déposons un plan de vol et partons pour la côte. Nous atterrissons à Namsos. Tout le vol se fait sous contrôle radio, passant d'une tour à une autre. Dès l'atterrissage, les pompiers viennent s'occuper de nous, nous offrent du café, nous emmènent à la station essence faire le plein. Nous montons à la tour prendre des infos. Ici, pas de petits terrains privés qui jalonnent le pays comme en Suède, mais des aéroports avec AFIS ou contrôleur, et des horaires d'ouverture précis. Nous redécollons et, là, commence le spectacle sublime de la côte norvégienne : des milliers d'îlots et de rochers qui émergent, des montagnes et pics où brillent des neiges éternelles, des entrées de fjords et, au milieu de ces décors dantesques, de petites plaines minuscules, enserrées dans les montagnes, taches vertes insolentes bordées de maisons colorées, d'embarcadères où sont attachés de petits bateaux blancs. C'est tellement beau de tous les côtés que nous ne savons pas où filmer. Nous ouvrons les deux fenêtres pour repérer chacun de notre côté. Flo lève le bras qui tient les cartes et le paquet entier, y compris le porte-cartes, s'envole immédiatement par la fenêtre, sauf la dernière carte, qu'elle a agrippée par réflexe et qu'elle contemple, hébétée. On en rigole tellement c'était brusque et cela m'est déjà arrivé. Nous passons sous contrôle radio, Rorvik, Bronneysund et atterrissons à Sandneschoen. La finale, au-dessus de l'eau, avec la piste tout éclairée spécialement pour nous, comme à Namsos, est magique. La contrôleuse nous reçoit à la tour, nous laisse photocopier les cartes que nous voulons. Nous dînons de pâtes et d'une conserve de poissons crus marinés, sur une table extérieure, dans l'aéroport. 10h30, comme il est interdit de planter la tente dans l'enceinte de l'aéroport, nous partons avec le minimum : tente, duvet, thermos et allons nous installer sur une colline dans la forêt, surplombant l'aéroport. Nous contemplons le soleil de presque minuit plonger dans la mer. Demain, nous passerons le cercle polaire, et il ne se couchera plus.

Dans la nuit, une pluie fine se met à tomber. Elle continue au matin et nous paressons au chaud dans nos duvets. Quand la pluie s'arrête, nous regagnons l'aéroport en contrebas et décollons dans la grisaille et sous une pluie fine. Comme la veille, de sublimes paysages défilent. Quelques trouées illuminent un grand glacier proche que nous ne pourrions

survoler à cause des nuages. Nous passons sur la fréquence de Bodo contrôle, quand nous entamons la traversée vers l'île de Rost, la dernière de l'archipel des Lofoten, perdue sur l'océan, à 80 km de la côte. Nous survolons un banc de stratus qui s'effiloche sur la mer. Enfin apparaissent au loin Rost, ses énormes îlots, masses rocheuses compactes et l'île plate où est implanté le village, le port et la piste, dont le balisage lumineux est déjà allumé à notre intention. La contrôleuse nous indique des oiseaux sur la piste et envoie une voiture pour les éparpiller. Nous survolons le port et les maisons multicolores du village, puis nous alignons en finale entre les rangées de lumière qui bordent la piste. Durant le long hiver, cela doit être encore plus féérique. Visite à la tour où la jeune AFIS travaille ici dans son île natale. La personne qui s'occupe de nous, concernant le parking, est tout aussi sympathique. Tout deux nous convainquent de rester ici pour la nuit. Six-cent cinquante habitants vivent ici et chaque hiver, les effectifs augmentent car des bateaux viennent de partout pour la campagne de pêche. Les températures adoucies par la mer et le Gulf Stream oscillent entre 5 et 15 degrés suivant les saisons. Nous partons à pied visiter l'île, empruntant des sentiers pédestres balisés, longeant de petits lacs de pluie. L'habitat est constitué de maisons de bois aux fondations en dur. Elles sont peintes de multiples couleurs vives. Des quantités d'oiseaux piaillent un peu partout. Il fait bon, autour de 18°, même si le soleil est masqué par des cirrus. Le niveau de vie est très élevé en Norvège et tout respire une certaine opulence : voitures neuves, maisons cossues, pistes cyclables. Nous demandons où nous pouvons acheter du poisson frais et du pain. Les épiceries sont déjà fermées et une femme nous offre un pain. Une autre téléphone pour qu'on puisse acheter un poisson frais. C'est ainsi que nous rencontrons une femme qui était fille au pair en France lors de ses études. Nous gagnons la pêcherie où son ami nous vend un énorme poisson évidé, sans tête, pour 3,50 euros. Nous rentrons avec notre dîner, croisons un groupe de Français en camp d'ado itinérant, et arrivons à l'aéroport juste avant la fermeture. Le pompier nous coupe le poisson, il est ainsi prêt à cuire. Il veut jeter la moitié, celle qui contient les arêtes : « Ici on le donne aux chats », dit-il, mais nous insistons pour tout garder. On s'installe sur le tarmac de l'aéroport fermé et désert



pour se bâfrer de poisson cru, puis cuit : il y en a bien 1,5 kg. Cru avec du pain et du sel, c'est délicieux. Cuit avec un sachet de pâtes instantanées, un régal. Nous n'en venons pas à bout et il en restera une boîte plastique pleine pour le lendemain. Des nuages de pluie arrivent et nous finissons de manger sous les ailes de l'ULM. Vaisselle faite, nous mettons les duvets, les matelas et la tente dans de grands sacs poubelles pour les protéger de la pluie et partons sur la lande pour chercher où établir notre campement. Des moutons gambadent, des oiseaux s'envolent à notre passage. Nous arrivons près d'une cabane d'observation des oiseaux, face à la mer. Par chance, elle est ouverte et nous nous y installons pour la nuit, remplissant le livre de passage mis à la disposition des observateurs. Bonne nuit reposante en écoutant la pluie crépiter et les oiseaux piailler. Ce sont eux qui nous réveillent au matin, alors qu'il pleut toujours. Dehors, une mère oiseau nage avec ses trois petits qui suivent en file indienne. Nous gagnons la tour. Petit-déjeuner, douche, lessive, il y a même un séchoir pour le linge et les chaussures. Je passe mon DVD, prends toutes les infos aéronautiques nécessaires. Le temps s'éclaircit en milieu de journée et nous décollons, cap sur Svolver. Nous slalomons entre quelques stratus, puis le soleil s'impose. Nous atterrissons au bord de l'eau, en plein soleil, sans vent et avec 20° de température. Sympathique accueil, comme d'habitude, des pompiers de l'aéroport. C'est notre premier jour de grand beau temps alors nous redécollons pour un vol local ! Le survol à 300 pieds des îles Lofoten est véritablement inoubliable : criques, plages, montagnes, névés, nous réalisons une véritable moisson de photos et vidéos. Patrick Dupont, Dan et leurs amis arrivent pour nous emmener à l'appartement qu'ils ont loué au bord d'un fjord, face aux neiges éternelles. Soirée arrosée, au soleil, et par 20°, la température ne baissant guère, puisqu'il n'y a plus de nuit. ▲

**Réveil en douceur sous l'aile protectrice du Sky. L'ULM n'est pas qu'une pratique, c'est aussi une philosophie.**