

# PARIS-CAP NORD

Texte et photos : Thierry Barbier

### CAVOK SUR LE CAP NORD

La douce température du matin nous permet de prendre le petit-déjeuner sur la terrasse et de nous préparer sous le soleil, au vol jusqu'au Cap Nord, car aujourd'hui la météo s'annonce des plus favorables. Faux départ, Patrick part seul, car j'ai une panne radio. Zut et zut ! Cela tombe mal avec la météo qui n'est donnée bonne pour le Cap Nord que pour aujourd'hui. J'inverse les radios, les casques, les antennes et vérifie ainsi que c'est un court-circuit concernant l'intercom qui bloque l'émission. Pensant à la pluie qui mouillait régulièrement de petits fils et à un interrupteur prévu pour alimenter un walkman, je décide de retirer ces câbles inutiles. Par chance, c'était bien cela et tout rentre dans l'ordre. Le décollage est tardif. Les paysages ensoleillés sont tout aussi magnifiques. Au-dessus de la grosse ville de Tromsø, la radio de la contrôleur est inaudible. Deux avions de ligne sont en approche et je n'arrive pas à comprendre les ordres qui me sont

donnés. Je poursuis avec mon transpondeur, qui me permet, de toute manière, d'être évité par les avions de ligne. Nous poursuivons jusqu'à une piste au fond d'un fjord puisque l'aéroport d'Hasvik, prévu initialement, est maintenant fermé. Des bulldozers sont sur la piste et l'AFIS nous demande 10 min pour les évacuer. Elle parle français et nous invite à poursuivre sur Hasvik, sa ville natale, téléphonant à son collègue pour qu'il ouvre l'aérodrome spécialement pour nous.

Nous repartons pour un inoubliable vol du soir au-dessus d'immenses fjords, de grands glaciers bleutés, d'arêtes rocheuses dressées vers le ciel. C'est le Grand Nord, sauvage, blanc, extrême. Le petit port d'Hasvik nous apparaît plein de charme. Le soir, nous partons contempler le soleil de minuit, au bord de l'eau, entourés des cris des oiseaux. Le vent se lève, je fais cuire des pâtes minutes aux œufs et aux oignons derrière la toile de la tente et le sommeil nous saisit le ventre lesté. Je me réveille tôt. Un vent violent, accompagné de pluie, a soufflé presque toute la nuit, malmenant la tente. 7 heures du matin, un avion atterrit. L'aérodrome est

donc ouvert et j'en profite pour mettre mon ULM dans le sens du vent. Je reste longtemps à discuter avec le contrôleur, qui me raconte sa vie de pêcheur, puis d'AFIS. Je rejoins Pat et Dan pour un petit-déjeuner pantagruélique : saumon, poisson cru mariné, fromage et charcuterie. Par la fenêtre, des gens rient en regardant notre petite tente secouée par le vent, Flo est à l'intérieur et dort, insensible. À midi, elle se réveille quand la pluie cesse. Je suis convoqué à la tour pour m'expliquer sur mon problème radio au-dessus de la ville de Tromsø. Tout rentre dans l'ordre et je suis autorisé à poursuivre mes vols. 16 h 30, nous décollons pour un vol mémorable, incroyablement de beauté : immenses falaises, îles pelées et rocailleuses, innombrables traversées maritimes. Parfois, des maisons isolées dans des coins perdus ou des petites villes nichées autour d'un port attirent notre regard. À deux endroits, un champ d'éoliennes les alimente. Nous sautons d'une île à une autre, passons au large d'Hammerfest, la ville la plus septentrionale, où se trouve le siège de la société Findus. Nous rentrons en contact radio avec Honningsvåg, l'aéroport desservant le Cap Nord. Celui-ci apparaît bientôt de



La cuisine s'improvise en ULM.

#### PRATIQUE, LES PAYS UN PAR UN

- **Belgique**: autorisation de survol préalable payante;
- **Pays-Bas**: pas d'autorisation préalable, taxes d'atterrissage en moyenne de 15 euros. Tous les aérodromes sauf les aéroports internationaux sont ouverts aux ULM;
- **Allemagne**: pas d'autorisation préalable, taxes d'atterrissage d'environ 5 euros sur les pistes contrôlées;
- **Danemark**: autorisation de survol préalable à demander par internet avec copie jointe des papiers de l'ULM et du pilote. Taxes d'atterrissage de 5 à 10 euros sur les pistes contrôlées. Club house, sanitaires et vélos souvent à disposition de pilotes de passage. Avgaz détaxé 1,25 euros; beaucoup de petites pistes sur les îles dans des endroits de charme;
- **Suède**: autorisation de survol préalable à demander par internet avec copie jointe des papiers de l'ULM et du pilote. Exemption de taxes pour les ULM, essence sans plomb et avgaz détaxées dans les aérodromes importants. Nombreux club house ouverts pour les pilotes de passage. Beaucoup de petites pistes réparties dans le pays;
- **Norvège**: autorisation de survol préalable à demander par internet avec copie jointe des papiers de l'ULM et du pilote. Forfait taxes d'atterrissage 100 euros par semaine. La presque totalité des aérodromes sont contrôlés et sécurisés. Les heures d'ouverture sont précises et il est interdit d'atterrir en dehors. Les navigations se font sous contrôle radio permanent et le plan de vol est obligatoire pour les régions inhospitalières du nord. Le transpondeur est obligatoire. Attention à bien préparer vos vols et maîtriser les procédures et la radio. Le personnel est partout très professionnel et accueillant. Le système de prévisions météo est très performant et précis. La Norvège est un pays riche et très cher. Dans chaque aérodrome, vous trouverez, pour le personnel, des appartements tout équipés avec sanitaires, cuisinières, micro-onde, machines à laver, que nous avons souvent pu utiliser quand nous faisons du camping à proximité;
- **Finlande**: autorisation de survol préalable à demander par internet avec copie jointe des papiers de l'ULM et du pilote. Taxes d'atterrissage uniquement sur les terrains contrôlés (une trentaine d'euros à Ivalo) seulement collectée aux horaires de travail des contrôleurs. Ces terrains restent ouverts à la circulation aérienne 24 sur 24 (pas de nuit en été). Le pays compte un certain nombre de petites pistes.

En Norvège, les fjords près du Cap Nord.



loin, trahi par son immense parking à camping-cars et ses grosses bâtisses d'accueil des touristes. Ce n'est vraiment pas le plus joli lieu. Encore deux traversées maritimes et je me mets sur la fréquence de Méhamn, l'aérodrome le plus septentrional au monde. Vidar, l'AFIS, me donne les conditions et me souhaite la bienvenue. Je lui réponds :  
- « *I was told that you speak French.*  
- *Oui, oui, bienvenue à Méhamn !* »

Je lui annonce que je vais effectuer quelques tours pour photographier la ville avant d'atterrir. Je prends aussi des vues de son campement touristique : joli petit ensemble constitué d'une auberge de jeunesse et de bungalows donnant sur le port. La lumière est véritablement superbe, faisant ressortir les couleurs avec un filtre pastel. Nous atterrissons, les ULM sont attachés, nous prenons un casse-croûte en plein soleil, par 18°. Vidar nous invite dans son campement touristique en échange de mes photos aériennes et de publicité dans mes articles. Nous arrivons ensuite à son petit paradis : petites chambres de deux ou trois lits donnant sur une cuisine commune et sanitaires confortables. Une soirée dansante est organisée, mais nous préférons gagner l'aéroport où Vidar m'a autorisé à faire un vol. Minuit, nous sommes en l'air, sous le soleil, dans cette lumière du couchant qui ne disparaît pas.

C'est simplement l'heure à laquelle le soleil est le plus bas, ensuite il commence à remonter. Nous survolons ce qui, d'après Vidar, constitue l'authentique Cap Nord du continent européen, l'autre étant situé dans une île. C'est magique, merci Vidar pour ce moment exceptionnel. Nous atterrissons comblés et épuisés par cette journée riche en émotions.

**Les hauts-fonds sablonneux en Norvège.**



## FESTIN DE CRABES ET MORUES

Le soleil a continué à tourner autour de nous sans jamais disparaître. C'est curieux, il faut prendre d'autres repères. Le mot « nuit » ne doit plus exister. Il faut se dire : « *Maintenant on va dormir* ». Notre horloge biologique ne fonctionne plus. Ce matin, Vidar nous emmène remonter les nasses à crabes qu'il a posées dans la baie, derrière le village. Dix minutes de hors-bord et nous y voilà. Sur les trois nasses, quatre crabes de 2 kg ont été capturés. Ce sont des King Crabs, les plus gros peuvent peser jusqu'à 8 ou 9 kg. Leur introduction dans la région est récente et leur impact sur l'environnement n'est guère connu. Ce sont les Russes qui les ont importés de la presqu'île du Katchamka, tout au bout de la Russie, face au Japon. Ils les ont transportés par le transsibérien pour les relâcher en mer de Barents, vers Mourmansk dans les années soixante. Et maintenant ils ont colonisé toutes les côtes jusqu'au Cap Nord, n'ayant pas d'autres prédateurs que les pêcheurs. Très appréciés au Japon et aux USA, ils se vendent à prix d'or et constituent un revenu conséquent pour les pêcheurs qui ont un permis de pêche : ce sont ceux qui ont été lésés par le crabe qui détruit leurs filets et mange leurs poissons. Bouilli à l'eau, le crabe dont on ne se nourrit que des pattes nous est servi avec des crudités et de la mayonnaise. Un délice. Le temps s'est couvert, le vent est tombé et une brume silencieuse a envahi le paysage, estompant les habitations multicolores de cette petite bourgade de huit cents âmes. Un paquebot, l'express côtier qui dessert en six jours plus de trente ports de Bergen à Kirkenes, arrive en remontant. Celui qui redescend arrivera vers une heure du matin, il y en a deux par jour. Ils transportent passagers et marchandises. Le soir tombe, le temps passe à travailler sur l'ordinateur et méditer sur les lumières. Je demande où je peux acheter du poisson, Vidar me dit que nous allons le pêcher nous-mêmes ! Dès que quelqu'un viendra pour tenir son gîte, nous pourrions partir. Le crachin cesse et nous filons sur le petit hors-bord vers le large, cap sur le pôle Nord. Tout est gris, estompé par la brume. Vidar nous a fait enfiler des combinaisons de survie matelassées et flottantes. Nous avons embarqué deux cannes avec des hameçons si

gros qu'il n'y a aucune crainte de se les planter dans les doigts. Les appâts ont la taille de bananes, parfois constitués d'un gros bout d'acier en L. Premier arrêt, aucun poisson ne prend. Deuxième, non plus. Troisième arrêt, un aiglefin mord à ma ligne. Ensuite, c'est Flo qui pêche tour à tour deux grosses morues de 5 kg. Enfin moi, une dernière morue que je n'avais même pas sentie au bout de ma ligne, tout cela en l'espace d'une demi-heure. Autour, sur la mer sans vent, quelques mouettes de différentes espèces flottent en attendant un repas qui ne viendra pas. Silence, grisaille, étrange lumière, étrange sensation. Je regarde ma montre, il est minuit dans la brume. La technique de pêche est simple : on laisse filer la ligne jusqu'au fond de la mer. On remonte et on tire de temps à temps pour faire bouger l'appât. Quand on sent mordiller, on tire un coup sec et voilà, le tour est joué ! Retour. Nous partageons notre copieux dîner de poisson avec une voyageuse allemande qui débarque de l'express côtier. 2 h 30, nous trinquons au porto sur la terrasse, avant de nous écrouler de sommeil.

Grasse matinée, travail à l'ordinateur, promenade du milieu de journée, à l'heure où le soleil fait de fugitives apparitions ne parvenant pas à dissiper la brume. Sur des claies, des têtes de poisson sèchent par milliers. Elles partiront ensuite pour le Nigeria où c'est un plat national. Superbes photos du port, des maisons, puis la brume retombe totalement, enveloppant tout. 16 heures, festin de crabe à la mayonnaise, aiglefin et morue aux légumes. Enfin, l'après-midi, je file à la tour, m'échappant du travail d'écriture. La météo ne laisse aucun espoir d'amélioration rapide. Nous travaillons jusqu'à très tard, complètement déréglés par la lumière permanente.

Le lendemain, la brume ne se lève pas. Journée à travailler, entrecoupée d'une petite promenade et d'une révision mécanique. Un vent violent s'est ajouté à la brume épaisse, interdisant doublement un décollage. Quand partirons-nous ?

## LACS, FORÊTS ET MOUSTIQUES DE FINLANDE

7 heures du matin, le soleil est radieux. Je bondis et commence à m'affairer. Branle-bas de départ. Patrick émerge difficilement, Flo aussi, les yeux gonflés par une courte nuit : à 3 heures du matin, elle cherchait à trouver le

## PARIS CAP NORD EN ULM

- 26 jours de voyage dont 8 jours de vols au soleil, 10 jours avec des météo moyennes voire difficiles, 8 jours bloqués au sol pour cause de mauvaise météo;
- 36 escales dont 34 pistes différentes dans 8 pays traversés : France, Belgique, Allemagne, Hollande, Danemark, Suède, Norvège, Finlande
- 65 heures et 36 minutes de vol;
- Commandant de bord: **Thierry Barbier**. Avec cette virée au Cap Nord, Thierry totalise 40 pays parcourus avec son ULM Skyranger, depuis qu'il l'a construit à Madagascar, en 1999. Pour ce raid, Thierry aura 2 copilotes élèves successifs: Flo (Paris-Cap Nord-Stockholm, 48 h 18 min), Antoine (Stockholm-Paris, 17 h 18 min).

### LES ÉTAPES ET LES PISTES VISITÉES:

- Persan LFPA au nord de Paris, départ et arrivée du raid;
- Buzet (Belgique), piste ULM accueillante avec restaurant, pompe à essence sans plomb sur le terrain;
- Dankern Haren (Allemagne), piste ULM du nord, très accueillante, essence sans plomb sur le terrain, sanitaires, salle commune avec coin cuisine, camping possible, chambres à louer;
- St Michaelisdonn (Allemagne), aérodrome contrôlé, 5 euros de taxes, habilité pour la sortie vers le Danemark, avgaz;
- île d'Aereu (Danemark) EKAE, aérodrome habilité pour entrer au Danemark, AFIS, taxes atterro et nuit, sanitaires, vélo, camping possible, avgaz détaxé, jolie étape;
- île d'Endelave (Danemark) EKEL, superbe piste déserte, au bord de la mer, sanitaires et cuisine ouverts à disposition des pilotes de passage, vélos aussi à disposition, paradis de verdure!
- Grenat (Danemark) EKGR piste déserte mais club ouvert pour les pilotes de passage avec cuisine et salle. La ville est à quelques kilomètres;
- île d'Anholt (Danemark), nous n'avons pas atterri mais elle paraît superbe et paradisiaque avec un club et des hangars;
- Varberg (Suède) ESGV, restaurant, sanitaires, essence sans plomb et avgaz détaxé;
- Lidköping (Suède), piste à l'ouest de la ville (il y en a plusieurs), immense et déserte, idéale pour une sieste en pleine nature dans les hautes herbes;
- Siljansas ESVS (Suède) grand club house très animé et sympathique, cuisine, sanitaires sauna, bungalows, camping possible, aéroport en construction, très bonne étape, lieu touristique;
- Hédé (Suède) ESND, superbe piste en pleine nature, non loin d'un lac et d'une petite bourgade, club house fermé mais chambre ouverte! Lieu paradisiaque;
- Rojos (Norvège) ENRO, grosse piste grise, sans intérêt mais aéroport contrôlé douanier (forfait taxes d'atterrissage 100 euros la semaine);
- Namsos (Norvège) ENNM, sympathique accueil;
- Sandneschoen (Norvège) ENST, camping à 1 km, au bord de l'eau, ou camping sauvage dans la forêt à côté (ce qu'on a fait), bel endroit naturel;
- île de Rost (Norvège) ENRS, l'île aux oiseaux, très sympathique accueil, superbe île, possibilité de camper partout, cabane d'observation des oiseaux en face de l'aéroport pour dormir s'il pleut;
- Svolver (Norvège) ENSH, superbe piste au cœur des îles Lofoten;
- Storkjosen (Norvège) ENSR, vallée cultivée, supermarché et essence à proximité de l'aéroport;
- Hasvik (Norvège) ENHK, joli village et port, paradis des pêcheurs;
- Méhamn (Norvège) ENMH, aéroport le plus au nord de la terre (disent-ils), superbe village de pêcheurs, auberge de jeunesse de Vidar, contrôleur aérien. Pêche au gros, au king crabes.
- Ivalo (Finlande) EFIV, aéroport d'entrée en Finlande, au coeur de la Laponie;
- Pokka (Finlande) EFPA: piste perdue au milieu de la forêt finlandaise. Habitations à 500 m;
- Haavelukka (Finlande) EFAA: paradis en pleine forêt. Demander la clé du chalet club house. Chambres, cuisine, cheminée, sauna... Station de ski à proximité;
- Hailuoto (Finlande) EFHL. Piste en herbe haute au bord de la mer. Joli coin;
- Jamijarvi (Finlande) EFJM. Le gros terrain de Finlande dédié aux sports aériens (parachutisme, delta, parapentes treuillés...) restau, sauna, camping possible;
- Toucher sur une petite piste intermédiaire:
- Kumilingue (Finlande) EFKG. Superbe piste au bout de l'eau sur une petite île.
- Stockholm Barkaby (Suède) ESKB, bel endroit naturel accessible en métro, camping possible, restau, essence sans plomb et avgaz détaxés;
- Fagerholt (Suède) ESMF, au bord d'un lac;
- Heide (Allemagne) EDXB, très bonne étape, restaurant bon marché, auberge de jeunesse à 500 m, jolie côte à proximité;
- Stadskanaal (Pays-Bas) EHST, grosse base ULM, essence sans plomb sur terrain, restaurant, camping;
- Vreden (Allemagne) EDLS, restaurant, essence sans plomb et avgaz sur le terrain, taxe 5 euros;
- Aachen (Allemagne) EDKA, restaurant bon marché au bout du terrain, bruyant: voie rapide proche.



Le village de Méhamn.

sommeil en parcourant un journal. Elle ne grommelle pas car il fait beau et que je ne l'ai pas réveillée sans raison. Entre deux crêpes, la chambre est rangée, mais comme Vidar pense qu'il vaut mieux attendre que le vent baisse – il souffle à plus de vingt nœuds avec des rafales – nous prenons à nouveau notre temps. Flo part se promener pendant que je consulte les cartes de Finlande que Patrick a sur son ordinateur. Je sors ensuite dépenser les 80 dernières couronnes norvégiennes (10 euros) en courses utiles. Dehors, des risées passent sur l'eau du port, dessinant des ondulations scintillantes. Ce n'est finalement que, passé 14 heures, que nous nous rendons à l'aéroport pour préparer le décollage: dépôt des plans de vol directement pour Ivalo en Finlande, sortir les ULM des hangars aux portes étroites, ce qui ne va pas sans ressembler



Les côtes de Norvège se découpent sur une eau aux couleurs changeantes.

*Nous repartons pour un inoubliable vol du soir au-dessus d'immenses fjords, de grands glaciers bleutés, d'arêtes rocheuses dressées vers le ciel.*

à un jeu de logique, la routine des bagages qu'il faut répartir et fixer... ce n'est finalement qu'à 16h30 que nous décollons, commençant un magnifique survol des landes pelées du Grand Nord, où glaciers et névés mêlent leurs teintes à celles des roches changeantes. C'est saisissant de beauté et j'en ai même des bouffées d'émotion. Cette austérité majestueuse intense du Grand Nord est indescriptible. Nous volons les deux fenêtres ouvertes tant c'est beau ce qui nous permet aussi de photographier et de filmer. Pour la première fois, nous sommes saisis par le froid. Faute de gants, Flo met son bob sur la main pour tenir le manche. Nous passons la frontière finlandaise, la végétation réapparaît, des sapins rabougris dont la taille augmente au fur et à mesure que nous descendons vers le sud. Entre les arbres, des lacs innombrables et des marécages, qui semblent parfois occuper la plus grande partie de la surface. De temps à autres, surgissent quelques petites montagnes arides. Le soleil est là, faisant scintiller l'eau, magnifiant

**En vol au-dessus du Danemark.**



les nuances de verts des arbres et des landes marécageuses. Nous atterrissons à Ivalo, la grosse piste du Nord, après avoir contourné des pluies d'orage.

Patrick et Dan s'impatientaient à nous attendre. Ils voulaient savoir si nous voulions les accompagner à un camping en ville où ils avaient retenu un bungalow. La météo du lendemain étant prévue dégradée, ils préféraient rester dans une ville plutôt que de risquer d'être bloqués dans un coin isolé. Le contrôleur, qui avait fini son travail, nous donne les informations suivantes sur les pistes : la météo est bonne, que nous pouvons atterrir 24 heures sur 24 même si l'aéroport est fermé. Et dans ce cas, pas de taxe d'atterrissage, c'est ce qui nous fera d'ailleurs maintenant gagner 38 euros. Nous redécollons pour près de deux heures de survol au-dessus des forêts, landes, marécages et lacs qui s'étendent à l'infini. Nous nous posons vers 21h30 sur une piste isolée dans la nature. Beauté de la lumière du soir sur les sapins qui nous entourent. Nous redécollons et soudain les rennes que nous espérions voir depuis longtemps sont là, en trois troupeaux qui pataugent dans les marécages. Atterrissage à Haaveluka, juste avant une pluie d'orage qui obscurcissait le ciel, sauf à l'ouest où le soleil rougeoyait au-dessus des sapins.

Waouh ! Nous sommes conquis, saisis par la beauté du lieu et son calme. Nous faisons le tour du propriétaire : cabane à bois, cabane à vélo, sauna, WC à compost, et le club house dont on nous a indiqués par SMS que la clé se trouvait au-dessus de la porte. Magnifique chalet de bois à la grande pièce centrale, équipée d'un coin cuisine, d'une chambre et d'un bureau. Pour l'eau : un puits muni d'un système de balancier avec contrepoids. Les moustiques attaquent en rang serré. C'est incroyable comme ils sont nombreux ! En transférant les bagages de l'ULM au club house, je dis à Flo : « T'as fermé la porte pour que les moustiques ne rentrent pas ? » Effectivement, elle a bien fermé la porte et si bien qu'elle ne s'ouvre plus, car c'est une serrure comme celle d'une porte d'appartement. J'ai hélas laissé la clé à l'intérieur sur la table. Zut et zut. Nous envoyons un SMS : « The key is inside and we are outside, help! Mosquitoes attack ». Mais il est presque minuit et personne ne viendra. Nous dinons d'un

taboulé, montons la tente et filons au sauna où les moustiques ne tiennent pas dans l'atmosphère humide et chaude. Nous nous y prélassons des heures durant. Quel plaisir ! Difficile d'en sortir. La Finlande est un excellent lieu pour pouvoir tester les antimoustiques : celui de Flo est d'une efficacité ne dépassant pas les trois minutes. Nous nous réfugions dans la tente et nous endormons après les avoir tous tués. Il est trois heures du matin et la clarté n'a absolument pas diminué, malgré la pluie qui se met à tomber avec abondance. Le front de pluie est en train de passer. Je me réveille plusieurs fois pour constater avec effroi que les moustiques finlandais disposent de dons uniques : il n'y a aucun trou visible dans les parois de la tente, et ces animaux surnaturels arrivent à rentrer en traversant la toile ! Au petit matin, Flo se réveille, irascible, me montrant pour la deuxième ou troisième fois le mauvais côté de son caractère. Elle peste à cause de son duvet mouillé, parle de mes défauts réhibitoires ! Je sors de la tente et tombe sur Péka, le responsable de la piste. Il nous ouvre et nous prenons enfin possession du douillet club house tant espéré. Grasse matinée, feu de bois dans la cheminée, thé, pain et confiture... La mauvaise humeur de Flo a disparu instantanément, ouf ! Il pleut toute la journée mais, avec le feu de cheminée, le travail de préparation des navigations, le sauna, les repas, la journée passe très vite. Qu'on est bien dans notre petit chalet ! A 17 heures, Péka nous emmène en ville pour l'essence et quelques courses. Nous avons retrouvé l'euro ici. Nous profitons des cartes aéronautiques et des bulletins AIP du chalet.

Le lendemain, Péka me réveille en nous apportant du renne séché (comme du saucisson hyper dur, sans graisse), du renne fumé, des œufs et du lait pour faire des crêpes. L'après-midi, le vent se calme et le soleil se lève. Flo bosse sur les vols et nous faisons trois tours de piste. Courte promenade au bord de la rivière car les moustiques attaquent par escadrilles entières, nous empêchant de rester immobiles. Pour comble, mes chaussures restent collées dans les marécages et je rentre les pieds trempés.

Le soir, un hélicoptère Robinson R22 atterrit avec un couple de Finlandais qui passeront la nuit avec nous. Flo a terminé toutes les préparations de vol jusqu'à Stockholm.

## VERS LE SUD

Lever à 9 heures pour faire un petit baptême d'hélico avant de partir. Meikki veut devenir pilote professionnel et doit faire des heures avant de pouvoir intégrer son école. C'est la première fois que je vole en hélicoptère et c'est fabuleux de pouvoir vivre cette expérience de liberté totale. Je lui fais faire un tour en Skyranger. Pat et Dan arrivent. Pause café. Puis nous repartons, commençant par un tour de piste pour que Flo s'entraîne et que Pat puisse filmer au sol le décollage et l'atterrissage. Joli vol jusqu'à l'île de Hailuoto avec une météo CAVOK. La petite piste en herbe de 500 m n'a pas vu d'avions depuis longtemps car les herbes y sont hautes et en fleurs. Des voitures passent mais n'osent pas s'arrêter... Nous allons jusqu'à la plage en bout de piste et demandons de l'eau à un Finlandais qui nous propose ensuite le barbecue en bord de mer et le sauna de la petite maison qu'il loue. Nous installons le campement, révisons les ULM pendant que Flo et Dan vont en ville chasser le dîner. La soirée barbecue est des plus agréables, dans la tiédeur du soir, au bord de l'eau où le soleil reflète sa robe rouge.

Réveillée par la chaleur du soleil, Flo trouve le courage de se lever pour déplacer la tente et la mettre à l'ombre pour poursuivre sa grasse matinée. Le départ est donc tardif, il fait beau et chaud. Nous atterrissons en fin d'après-midi, à Jamijarvi, la grosse base dédiée aux sports aériens. Les parachutistes se succèdent, ainsi que des deltaplanes et des parapentes treuillés. Je sympathise avec un pilote d'avion qui nous emmène à la station d'essence. Dîner arrosé avec Pat et Dan qui nous invitent. Un sauna vient clôturer la soirée. Surprise, hommes et femmes sont nus ! « *C'est toujours ainsi en Finlande* », nous expliquent-ils. Les saunas sont mixtes et cette nudité est ici vécue simplement et naturellement. Dans le sauna, c'est petit salon : certains boivent de la bière, font le point des sauts en parachute. Nous parlons des voyages en ULM... Quand un Finlandais verse de l'eau sur les pierres surchauffées, la température avoisine les 80 degrés et je vais alors prendre la fraîcheur dehors et sous la douche. C'est d'ailleurs ainsi que tout le monde fait.

Le lendemain, Flo réussit à se lever à 7 heures, car, à la clé, il y a des tours



### D'île en île entre Finlande et Suède.

de piste. C'est son dernier jour et elle voudrait bien finir sa formation en sachant atterrir. Hélas, c'est un peu difficile en changeant chaque jour de piste et donc de repères. Nous décollons ensuite, nous posons sur une piste intermédiaire, puis mettons le cap sur la piste de l'île de Kumilinge. Quel spectacle que ces chapelets d'îles et îlots, c'est saisissant de beauté sous ce ciel bleu pur. Nous rejoignons Pat et Dan sur la piste de l'île pour un frugal déjeuner puis une sieste dans l'herbe sous le soleil, à plus de 20 degrés à l'ombre. Le décollage, avec la mer en bout de piste, est saisissant. Je le filme intégralement, ayant confiance dans les capacités à décoller de ma copilote. Nous

mettons ensuite le cap sur la Suède. Après les îles, une demi-heure de traversée et nous y voici. L'aérodrome de Barkarby est presque au centre-ville. Nous atterrissons après un cheminement précis évitant les centres urbains. Nous établissons le camp pour la nuit. Pour Flo, c'est le terminus, car elle reprend demain Ryanair pour Paris. C'est Antoine qui arrive tout frais et motivé pour devenir mon copilote du retour. Flo tente de le décourager pour qu'il reparte avec son billet Ryanair ! Voyager ainsi est, en effet, une expérience marquante et unique qu'on ne laisse pas passer. Le seul souci est que quand on y a pris goût, il semble difficile de s'en passer !

À suivre. ▲

Vos réactions : [redaction@flying-pages.com](mailto:redaction@flying-pages.com)