

Bravehearts

Deux Volkswagen aux Orcades

Rallier Paris à l'île la plus septentrionale de l'archipel des Orcades, en mer du Nord, c'est toute une expédition quand on ne dispose que des 40 hp d'un moteur Coccinelle et une magnéto. Un Druine Turbulent et un Ménéstrel : deux bonnes raisons de vivre une grande aventure avec de petits moyens. Jean-Marie Urlacher et Emmanuel de Maistre partagent leurs tribulations.

Emmanuel de Maistre et Juliette Québec, son Ménéstrel. Jean-Marie Urlacher devant Golf Tango, le Druine Turbulent.



Entre les grains, au-dessus des îles Orcades, à quelques minutes de vol du point le plus au nord du voyage : North Ronaldsay.

La voix de Dominique Rolland a le ton du docteur qui annonce une mauvaise nouvelle. « T'as une fuite sur un cylindre, faudrait ouvrir le moulin. » On doit partir dans deux semaines. Je veux éviter les brouillards de juin en Écosse et chaque jour l'ordonnance s'allonge : les trains, les pneus, la vidange, la radio, résiner le capot moteur, vérifier la magnéto, régler les soupapes, serrer les freins, fixer l'échappement et maintenant les culasses. J'y suis jusqu'à 3 heures du matin tous les jours. Heureusement, il y a Dominique et les copains sont là. Cédric Malhaire, le chef mécanicien de Yankee Delta, me repêche : « Appelle de ma part Jean-René Feller, c'est le roi du moteur VW. » – « Allô, M. Feller?... » – « Ben passe à l'atelier, c'est férié mais comme t'es un copain de Malhaire... Elle est cuite ta culasse. T'as du bol, j'ai une paire neuve de côté, c'était pour un projet perso mais je te la vends et les joints, c'est cadeau. J'aime bien votre aventure les gars, bon voyage » Chic type!

Vers le fini et pas au-delà

La préparation, c'est déjà l'aventure. Sans Dominique, Bastien, Cyrille, Charly, Matthieu, Fabrice, Alain, les mécanos de l'aéroclub Bertin, le soutien de Claire, Nadège, Hervé et Franck, les hélices de F-PZGT et F-PYJQ ne tourneraient pas ce dimanche 24 mai. Emmanuel vole à bord d'un Ménéstrel et moi en Druine Turbulent. Nous avons des moteurs VW issus de Coccinelle, lui un 1600, moi un 1500. Ce sont des mécaniques simples, fiables, qui ont pour avantage de fonctionner à l'essence auto ou à l'Avgas, un atout en voyage. Ils consomment 9 l/h en croisière. À 1,60 euro le litre, l'heure de vol coûte 14,40 euros en carburant. Mais il faut accepter les contreparties. Démarrage à la main, une seule magnéto pour l'allumage. Si elle tombe en panne, c'est un aller simple en première classe pour la vache. Pas de seconde chance. Nous assumons le risque. Pour ceux qui ne sont jamais montés à bord de tels avions, la sensation est à peu près celle d'un pied qui entre dans une chaussure. L'espace est confiné. Le pilote est au milieu des ailes comme en warbird, 1 460 hp et les mitrailleuses en moins. Le débattement des commandes se fait sur quelques centimètres à peine. De vraies bêtes de course qui peuvent fendre l'air à plus de 70 kt si le vent ne s'en mêle pas. Brêlé, on ne peut plus bouger, mais la sensation de pilotage est fabuleuse.



Dans les mini-coffres nous avons réussi à loger quelques affaires pour affronter les 3 000 km qui nous attendent. Une tente de camping ultralégère, deux sacs de couchage, quelques outils, une bouteille d'huile, un K-way, une bâche, des cordes et sardines pour le vent, une frontale, les passeports, un couteau, une brosse à dents, c'est tout. À bord, tout est organisé au centimètre. L'iPad mini chargé avec Air Nav Pro facilite la vie en torpédo sur d'aussi longues distances, les cartes sont là en *back up*. Dans l'aumônière,

Nos avions consomment 9 l/h d'essence auto, soit 14,40 euros par heure en carburant. Il faut en revanche accepter d'autres contraintes. Une seule magnéto. Nous assumons le risque.

la bible : le *Lockyears Book*, une compilation de 600 *farmstrips* du Royaume-Uni. La stratégie consiste à rester en dehors des espaces aériens contrôlés et à se poser sur ces petits terrains en herbe pour refueler ou dormir. Autour du cou, le gilet de sauvetage et une balise de détresse 406 PLB Fast Find, cadeau de Kannad qui nous soutient dans cette aventure.

Atteindre les Orcades avec nos monoplaces, c'est un rêve né il y a deux ans quand Emmanuel a découvert qu'un Français, Jean-Pierre Trimouille, avait rallié avec son Druine Turbulent l'île de South Ronaldsay en août 1980. Il avait dû se poser avec son F-PKVU dans un champ à cause d'un vent trop fort, quasi permanent dans ces îles plates où les arbres n'arrivent pas pousser. Il parcourait à peine 1 km en une minute, moins de 30 kt de VS. Son exploit à la une de *The Orcadian*, le journal local, figurait à côté de la reine d'Angleterre en visite dans les îles le même jour. Le récit de son

voyage dans *Aviation et Pilote privé* n° 148 de mai 1986 nous a inspirés. Pour Emmanuel, qui a soif de nouveaux horizons, c'est l'occasion d'une découverte, pour moi c'est un retour dans les îles où j'ai vécu un an et demi et où j'ai commencé à piloter il y a dix ans. J'aime l'idée de revenir en Druine pour remercier les trois pilotes qui m'ont appris à voler (voir IP n° 603). Ma tentative de l'an passé s'était arrêtée à la frontière écossaise, des nuages douaniers peu amicaux ne m'avaient pas autorisé l'entrée sur le territoire.

À nous les petites anglaises !

« Chavenay, F-JQ et F-GT, avec Delta, le roulage pour un vol VFR à destination des Orcades. »

Il est 14 heures, la météo est bonne. Notre plan : se poster dès ce soir dans le sud de l'Angleterre, prêts pour la grande remontée. La clé de ce voyage est la météo. Jean-Michel Daubagna, un spécialiste reconnu de la discipline prévoit « *un coup de vent mercredi soir dans le nord du Royaume-Uni mais volable d'ici là.* » Il faut donc monter le plus vite possible vers le nord. Les applications iPhone WeatherPro, WeatherMaps (WetterOnline option premium) et AeroWeather recommandées par Jean-Michel nous sont très utiles pour prendre nos décisions.

Le premier vol Chavenay-Abbeville d'1 h 25 nous permet de vérifier que tout est dans le vert pour le grand saut. Abbeville est un terrain sympa, piste en herbe et en dur, douanier, avec de l'essence auto et de l'Avgas, une taxe d'atterrissage peu élevée et l'accueil de Daniel au bureau de piste y est toujours excellent. Nous posons notre plan de vol et redécollons sitôt les pleins terminés. Alors que nous quittons Abbeville, Daniel nous rappelle à la radio : « *Il y a un problème avec le plan de vol, voyez ça avec Lille.* » C'est le moment où la radio décide de flancher. Demi-tour sur Abbeville. Au sol, on nous explique qu'une case n'est pas bien remplie. Nous corrigeons, ajoutons le complément de plein pour ces 20 minutes passées en l'air (4,10 euros pour les deux avions), un coup d'œil à la météo : bigre, une entrée maritime est en train de gagner la côte, une info confirmée par les échanges radio des pilotes sur la fréquence. C'est bâché. Ce soir, nous dormirons en France. Emmanuel dégotte des chambres très correctes que l'aéroclub de la Somme loue sur le terrain. On recharge les batteries des téléphones, iPad, des Go Pro et celles des pilotes, bien entamées par la fatigue des préparatifs et la tension du départ. Nous sympathisons avec un couple de retraités anglais eux aussi bloqués par la météo, Barbara et Tom. Il a construit leur Zenair, elle le pilote. Notre aventure leur plaît, ils insistent pour nous inviter à dîner.

À l'ouest des Orcades, juste avant de passer Rackwick Bay et le fameux Old Man, les falaises de l'île de Hoy, parmi les plus hautes du Royaume-Uni avec leur 350 m.



C'est dans ce ciel des Orcades que Pierre Clostermann s'est battu à bord de Spitfire VII stratosphériques pressurisés. À quelques chevaux près, nous n'en sommes pas loin.



Traversée des Highlands en route pour Glenforsa, l'île de Mull. Un des plus beaux moments des cinq vols de la journée.

L'effet de Manche

Les premiers rayons du soleil dissipent le brouillard qui pèse sur LFOI. Plan de vol déposé et décollage en patrouille, destination Headcorn (EGKH) (voir IP n° 615), soit 1 h 35 de vol. Les hélices de nos deux VW barattent l'air encore humide du matin. Pour économiser de la batterie, nous volons en formation, le leader s'occupe de la nav et de la radio. Au fil des vols, nous mettons au point un langage des signes pour communiquer. Certains messages resteront incompris, perdus à jamais. On s'en amuse une fois au sol : « *Mais je te disais de regarder ce château sur la gauche...* » Nous montons à 3500 ft pour passer la Manche, traversons du cap Gris-Nez à l'est de Lydd. Les cumulus au garde-à-vous sur le trait de côte nous invitent à plonger dans le ciel bleu insolent du Channel. Nous apercevons déjà les falaises de craie sur le fil de l'horizon. Chaque traversée de la Manche a ce petit côté défi que se lancent les gosses avant de sauter par-dessus une flaque d'eau. Nous avons beaucoup discuté de la stratégie en cas de panne moteur. Chacun à la sienne. Je prévois de me débrêler et de gonfler mon gilet de sauvetage avant de toucher l'eau, roulette de queue la première. Voler de bateau en bateau, comme de caillou en caillou au passage d'une rivière, paraît être la règle de bon sens. Nos amis du Tiger Club nous ont rapporté le cas d'un Turbulent en panne qui s'était



Juliette Québec au départ de Lamb Holm pour la dernière étape.



Les plages des Orcades dignes des Caraïbes, sauf la température.

posé près d'un bateau. Le pilote était passé de bord à bord sans même se mouiller les pieds. Impossible de traverser ces 43 km sans penser aux vols historiques qui ont eu lieu ici. De Blériot à Clostermann, la Manche fait toujours son petit effet. L'effet de Manche sûrement. Vingt minutes plus tard, nous sommes de l'autre côté. À nous les petites « pistes » anglaises.

Message radio sur 122,00 avant Headcorn, où la verticale est prohibée en raison des largages para. Passage en patrouille serrée pour le panache français et nous nous posons en séquence sur la 28. Pas de temps à perdre. Chaque minute est précieuse si nous voulons être ce soir sur l'île de Mull, à l'ouest de l'Écosse. Les copains nous attendent. Nous refuelons, chargeons les radios et iPad à la première prise venue, réglons la taxe d'atterrissage, checkons la météo, l'huile, puis repartons. Dave Evans, un pilote du Tiger Club, nous accompagne en patrouille quelques minutes et nous souhaite bonne chance par un break à gauche. Sympa ! Direction Fenland (EGCL). Nous traversons la Tamise, laissons Londres en bout d'aile, volons sous les zones de Southend, contourons Stansted, Cambridge avant d'avaloir les zones humides de la plaine de Fenland. Nous volons à 70 kt de VS et un léger vent de face nous ralentit à peine. Les VW sont gonflés à bloc. La truffe à l'air, l'odeur de charbon des cheminées remonte dans le cockpit. C'est le charme de cette aviation champêtre. À 500 ft, le voyage est avant tout sensoriel. Des images frappent la rétine, un homme qui tond sa pelouse, des enfants qui sautent sur un trampoline, un tracteur qui trace son sillon, quatre chevreuils qui détalent, trois voitures rouges qui se suivent, deux trains qui se croisent. Nous alternons les patrouilles lâches et serrées.

How do you like your coffee ?

Le terrain de Fenland est un modèle du genre. Piste gazonnée parfaitement entretenue, accueil chaleureux à la radio.



La traversée du Pentland Firth, le « raz de Sein » écossais : un grand moment ! G-DRAM veille.



Les pilotes orcaidiens nous organisent une fête. Nous tentons de passer inaperçus.



Le Old Man of Hoy, 137 m, a refusé de sombrer avec le reste de sa falaise.

Quelques chiffres

19 vols en 7 jours aller-retour (7 en Angleterre, 9 en Écosse, 3 en France). Temps de vol : **1620** minutes de vol aller-retour (27 h). **243** litres d'essence par avion
Vitesse moyenne : **120** km/h
Altitude max : **5000** ft
Vent max : **28** kt
Température mini : **-6** °C
Whisky Highland Park : **40°/12** ans d'âge.

Ici, l'an passé, le contrôleur m'a demandé comment j'aimais mon café alors que j'étais encore en finale. « *Noir et sans sucre* », avais-je répondu. Alors que j'arrivais à la pompe, encore brêlé, Marc, l'agent AFIS, me tendait une tasse de café bien chaud.

Nous avons mis seulement 1 h 40 de vol depuis Headcorn. Les avions tournent bien, le rythme est bon. Nous avalons un sandwich et redécollons pour le terrain de Fishburn, au nord de Middlesbrough. Ça sera le parcours le plus long de la journée, 2 h 08. Comme nous n'avons pas de transpondeur, notre navigation nous oblige à slalomer entre les espaces aériens contrôlés. Nous essayons d'optimiser chaque branche. En chemin, la température chute graduellement, le vent se renforce, le velours de la terre s'assombrit. Quelques villes minières plantent une atmosphère lugubre sur de mornes bords de mer. Les champs de colza tentent de relever le niveau. La piste de Fishburn apparaît enfin. 6° de déclivité et une approche bordée de lignes électriques, pas de problème pour nos avions extrêmement maniables. Beryl, la propriétaire du terrain, nous accueille à bras ouverts. Elle a inauguré cette piste avec Tony Blair, photos à l'appui. Sam et Richard, deux jeunes pilotes dynamiques et serviables, ont repris le club house et se chargent de faire le plein.

Nous sommes au sud de Newcastle et devons prendre une décision stratégique si nous voulons rejoindre l'île de Mull. Soit passer par Carlisle à l'ouest et contourner Glasgow, soit monter jusqu'à Fife, près d'Edinburgh, et traverser les Highlands. Il faut lever le doute sur le refuel suivant et le plafond pour passer les montagnes. Le pompiste de Carlisle ferme à 17 heures. Celui de Fife se propose de nous attendre jusqu'à 19 h 15. Vraiment sympa. Grâce à lui, nous avons une chance de pouvoir être à Mull ce soir. Nous partons sans tarder. Sur cette branche, les premiers reliefs annoncent l'Écosse. Nos VW avalent les milles. À bord, aucun moyen de bouger, d'étirer les jambes, de remuer les pieds ou de lâcher les commandes. Voyager avec ces petits monoplaces est une expérience d'anachorète stylite. Un petit battement d'aile au passage du mur d'Hadrien, à nous les petites écossaises !



En torpédo, on prend la pluie, la grêle. Plusieurs fois je finis trempé. C'est le prix à payer pour être au contact des éléments.

Le vent qui a couru des milliers de kilomètres depuis l'Arctique vient se fracasser sur ces premiers reliefs. Nous posons avec 24 kt, rafales à 28 kt. Ces petites machines nous épatent.

De plus en plus sauvage

Les vols sont de plus en plus beaux d'étape en étape. Nous venons de quitter Fife, seule piste en dur de notre périple et volons le long des crêtes à travers les Highlands. Le soleil rasant a entamé sa descente vers l'Atlantique et inonde les vallées d'une lumière blanche intense. La course avec la nuit va bientôt commencer. Si le vent d'ouest est trop fort, nous poserons à Oban. Deux violents rotors laissent F-JQ sur la tranche à deux reprises. Dernière crête, l'océan et les îles se découvrent au détour du sommet. Après 1 h 30 de vol, Mull est là, à dix minutes. Le soleil peut se coucher maintenant, nous arriverons à temps. Les 780 m en herbe de la 07-26 (oui, la piste n'est pas droite) annoncent le repos. Les copains sont en bas, et font de grands signes. Hamish, Frédéric, Stéphanie, Cyril et Nicolas nous accueillent au champagne. Brendan et Allison Walsh, pilotes et propriétaires du Glenforsa Hotel (www.glenforsa.com, escale à faire absolument), nous reçoivent chaleureusement. Brendan a présenté un P-51 en meeting pendant

plusieurs années. Nos oreilles bourdonnent encore pendant plusieurs heures des vibrations de nos WV. Fatigue et joie se mélangent. Aujourd'hui nous avons parcouru 1 030 km en cinq étapes et un peu plus de 7 heures de vol. Nous sombrons dans un sommeil profond.

5 heures du matin, je me réveille en sursaut, la pluie fouette les carreaux sous les claques de vent. Je consulte la météo, juste quelques grains. Les prémices du coup de vent qui doit arriver demain. Ne pas perdre de temps, réveiller les troupes et se préparer au plus vite. Il faut arriver aux Orcades aujourd'hui, sous peine de voir notre seule option de la semaine s'envoler. Il nous reste 370 km à parcourir. Mon ami Hamish Mitchell, propriétaire de l'hydravion G-DRAM (Dram signifie tonneau de whisky en Écosse), décide de nous accompagner jusqu'au bout. Nous décollons de Mull avec presque 20 kt de travers. Nos petits avions sont incroyables, ils sont si près du sol que le gradient de vent nous protège. En l'air, vent arrière, nous filons comme des balles.

À cause de la météo, nous prenons la deuxième option par le Caledonian Canal. Des rafales à 25 kt rendent le vol inconfortable dès que l'on monte. Le vent de nord-ouest se déchire sur les montagnes et de violents rotors nous cueillent dès 400 ft. Nous choisissons de voler bas au-dessus du chapelet de lochs qui conduit à Inverness. Loch Linnhe, Loch Lochy, Loch Ness. C'est splendide. Nous refuelons sur le terrain privé d'Easter. Les grains passent.

À l'approche d'une grosse masse sombre, nous redécollons vite, cap au nord, prochain arrêt, les Orcades. Nous longeons la côte est. Il n'y a pas beaucoup d'endroits pour se poser en cas de problème. Je garde sous le coude la petite route touristique qui serpente le long du trait de côte. Le paysage devient brut, sauvage, rude. Nous essuyons plusieurs grains et même de la grêle. Dans le torpédo je protège les instruments avec ma carte au 500 000. Je suis trempé. Le brun de la tourbe rend le paysage sérieux, parfois triste. Un arc-en-ciel enveloppe F-JQ. Un hydravion et deux monoplaces en patrouille, une drôle d'armada à la conquête des îles. Nous laissons Wick sur l'aile droite après 1 h 10 de vol et arrivons au Pentland Firth, ce « raz de Sein » écossais, où la mer du Nord et l'Atlantique

Le vent est omniprésent dans le nord de l'Écosse, l'humour aussi.



Objectif atteint, Torquil Clyde nous offre le champagne!



Posés à North Ronaldsay, l'île la plus au nord de l'archipel.



s'embrassent violemment. Derrière, le tapis d'îles de l'archipel des Orcades affleure la surface. Le vent qui a couru sur des milliers de kilomètres depuis l'Arctique vient se fracasser sur les plus hautes falaises du Royaume-Uni, à l'ouest de l'île de Hoy. Nous longeons ce grand mur de roche rouge et de mousses, habité par les fulmars. Nous sommes minuscules et serrons la patrouille comme pour se sentir moins seuls. Juste à droite, le Old Man of Hoy, un stack de 137 m de haut qui a refusé de s'écrouler en même temps que sa falaise. Droit comme un phare, il garde l'archipel. Nous tournons cap à l'est, poussés par un vent qui nous autorise des pointes à 125 kt dans les rafales. Jamais la terre n'aura défilé aussi vite pour nos VW. C'est dans ce même ciel des Orcades que Pierre Clostermann a combattu à bord de Spitfire VII stratosphériques pressurisés, comme il l'a écrit dans *Le Grand Cirque*.

La minuscule île de Lamb Holm et ses deux pistes en herbe, propriété de mon ami Tommy Sinclair, apparaissent enfin. 24 kt rafales à 28 kt à la dernière de Kirkwall, l'approche est sportive. Le vent n'est pas toujours régulier. Je choisis la 24 tandis qu'Emmanuel préfère la 15. Posés sans encombre, les commandes en butées, nous soignons le roulage. Nos avions sont épatants et nous apprenons sur leurs limites à chaque vol. Les moteurs s'arrêtent, les sourires s'allument. Les amis orcadiens nous font la fête. Torquil, Beccy, Iain, Franck, Tommy, Colin, Jane, David... Nous venons juste de nous poser quelques kilomètres au nord du champ de South Ronaldsay, là où Jean-Pierre Trimouille s'était vaillamment vaché avec son Turbulent. Nous lui envoyons une carte postale amicale pour le remercier de nous avoir inspiré ce voyage.

Reste l'étape la plus importante : atteindre l'île la plus au nord de l'archipel, North Ronaldsay.

Nous y allons, flanqués par les copains : un Twin Comanche, un Jabiru, un Zenair, suivi de peu par un Islander. De mémoire d'ilien, jamais tel équipage n'avait survolé l'archipel. Le 28 mai, après une heure de vol et un tour complet de North Ronaldsay, nous

posons nos roues sur la piste en gravier de cette île de 46 habitants. Un taxi rouillé nous emmène déguster le mouton local. L'animal laineux cher à Saint-Exupéry vit ici sur la plage et mange des algues, ce qui lui donne un goût exceptionnel. Peut-être pour conjurer le sort, nous bravons les eaux froides de la mer du Nord et nous nous offrons un bain sous l'œil médusé des phoques et des autochtones. Billy, le plus vieux gardien de phare en Europe, nous dévoile les secrets jalousement gardés sous ses lentilles de Fresnel. Au-dessus de nos têtes, un avion de ligne laboure le ciel. À quoi bon prendre la ligne pour arriver à l'heure, sans effort et avec tout le confort, quand on peut risquer d'aimer tout le contraire? Il est temps de rentrer, nos WV ne sont qu'à la moitié du voyage, Chavenay est encore loin. ●

Jean-Marie Urlacher & Emmanuel de Maistre. Photos : Franck Bradford, J.-M. Urlacher, E. de Maistre

- Un film du voyage est en préparation. Retrouvez-le sur : www.info-pilote.fr / la page facebook d'Info-Pilote/ Page Facebook Escadrille des Têtes Brûlées.
- Teaser : <https://www.youtube.com/watch?v=6VxAnBnIFMs> <https://www.youtube.com/watch?v=R3LHwMvhk20>
- Première tentative : https://www.youtube.com/watch?v=Yvq_WJluCng



Orkney : les Orcades en anglais.



Emmanuel et Brendan Walsh à la recherche d'une fuite d'huile.

