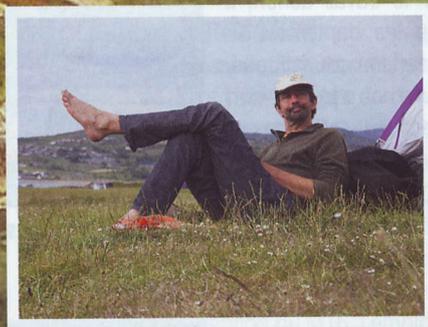


Fly-UK 2014 Satanas & Diabolo au Royaume-Uni

Le Fly-UK est une balade pour ulmistes baroudeurs un peu félés qui fait le tour du Royaume-Uni. Récit.



L'auteur, en pleine préparation !



Idée & préparatifs

En avril 2014, je pose mon autogire à Markdorf, le terrain d'accueil ULM du salon AERO. Autour d'une bière, Bernd, patron du club local, me parle d'un tour du Royaume-Uni, le Fly-UK. Il y est allé avec son FK9, a beaucoup apprécié, y retourne et me le recommande.

Je surveille alors le site web de l'organisation qui me paraît énigmatique: très peu de détails, juste la maxime du site qui parle « d'aventure »? On verra bien: je m'inscris pour l'édition 2014 débutant le 21 juin.

Le 28 mai, aux dernières nouvelles, nous sommes 60 inscrits, le départ sera « *quelque part dans les Midlands* » (!?), on volera vers le nord, on aura « *amplement le temps en Écosse* », et ensuite on volera vers le sud, la météo déterminant « *de combien on pourra effectivement avancer* » (!!?)... Le prix de l'engagement me semble merveilleusement bas... et les consignes très floues. Pas beaucoup de concret pour charger Lana, mon excellent logiciel de navigation GPS, en particulier en y rentrant les petites bases-étapes qui n'y sont pas forcément.

Bonne météo, départ prévu le 20 juin 2014

Sur le taxiway de Meaux, un moustachu m'indique: « *Le Touquet n'accepte pas les ULM* ». Caramba, je ne l'avais pas repéré sur la carte VAC, ma procédure prend l'eau! Je décide de faire escale à Abbeville au lieu du Touquet, car Abbeville est également « douanier ». Une fois redécollé d'Abbeville, portant mon gilet de sauvetage, transpondeur allumé, je prends contact en l'air avec Le Touquet pour leur demander d'activer mon plan de vol vers Headcorn. La tour refuse: je dois atterrir chez eux, pour la douane... Je m'exécute. Une fois posé, en réponse à ma question, le contrôleur me dit qu'ils « *n'acceptent pas les aéronefs dépourvus de transpondeur* », mais que « *les ULM munis de transpondeur sont OK* ». Cela ne me semble pas conforme à la carte VAC, mais je ne suis pas Don Quichotte (surtout sur la réglementation). Vingt minutes plus tard, après un nouveau café, je repars, sous plan de vol activé cette fois. Je débute la traversée maritime au niveau de Cap Gris-Nez, Lille Info me demande de basculer avec Londres Info au milieu du Channel. Headcorn est accueillant, avec une forte activité parachutiste, un bar et un restaurant. L'opérateur radio est un homme très sympathique, fort habitué aux ulmistes qui traversent la Manche.

Avant de boire un coup, je joins par téléphone Sandy, le point de rendez-vous du raid, pour lequel j'ai besoin d'un PPR (permission). Le gars au bout du fil m'explique le tour de piste et les zones à ne pas survoler.

Au Royaume-Uni, sur les aérodromes, il existe trois types de service radio pour décoller ou atterrir: TWR, AFIS (INFO), A/G (Air-Ground, radio). Les AFIS donnent des informations durant les phases de vol, mais ont l'autorité sur les manœuvres au sol. Les A/G, eux, n'ont aucune autorité (mes préférés).

Je vole avec la « cartabossy » Royaume-Uni, et pour les terrains qui n'y sont pas mentionnés, avec le tableau des coordonnées GPS transmis par l'organisation. Les Anglais ont chacun leur carnet « Pooleys », qui décrit environ 900 plateformes.

C'est parti pour 140 km direction NW, en contournant Londres par l'est. Passage de l'embouchure de la Tamise, et tangente de la grande agglomération durant 40 minutes.

Sandy est une plateforme ULM active, avec instructeurs et un bar ouvert le week-end, située à l'ouest de Cambridge. Quand je pose vers 17 heures, environ 25 ULM sont déjà arrivés, puis 20 arrivent ensuite. Il fait très beau, chacun plante sa tente près de son ULM. La soirée se passe en terrasse autour de bières et d'un chili con carne. La plupart des participants se connaissent, l'esprit est amical, mais j'ai du mal à comprendre certains accents... Je suis très content d'être là.

Samedi 21 juin, début du tour

Lever au soleil, breakfast simple au bar... Pas de briefing, pas de météo, pas de signal de départ, chacun fait ce qu'il veut! Nous sommes 3 giros sur le tour et très gentiment, Mark Carter, le pilote du MT03 914, qui a déjà participé, nous propose de voler ensemble.

L'étape intermédiaire est « Boston », environ 120 km au nord. Ancienne base de Piper épandeurs, elle ressemble actuellement à Bagdad Café: Algeco, sourires, fuel & café. Mark a concocté un stop pour rendre visite à Phil Harwood, basé à Rufforth, près de York. Phil est le boss, du principal réseau d'écoles autogire en UK. Il a écrit des plans et supports de cours détaillés, et il est formateur d'instructeurs. Il vole en AutoGyro et Magni (au moins). Phil et un élève instructeur nous accueillent chaleureusement. Je suis impressionné par le travail de modélisation/description des exercices de pilotage qu'il a effectué, ce qui permet, du moins, que tous les instructeurs et élèves du réseau pratiquent systématiquement toutes les situations.

Je repars seul vers l'étape du soir, Eshott, à 180 km au nord, car Mark fera un touch pour rencontrer des amis. Je longe la côte nord-est de l'Angleterre, plate et industrielle. On est loin de la City... Eshott, aérodrome actif, accueille ce soir le « great north fly-in » (grande fête aérienne du nord): groupe de rock, voitures et avions de collection, saucisses-frites, bière, tombola, modèles réduits, tout y est!

L'Écosse Nord-Est (Aberdeen)

Ce matin la météo est mauvaise, pluies prévues sur l'Écosse... On monte au nord suivant la route prévue et si la météo se dégrade, on pique vers l'ouest. Nous longeons la côte, entrons rapidement en Écosse, traversons l'estuaire du Forth au niveau de Bass Rock et atterrissons à Fife au nord d'Edinburgh. Nous cheminons en radada sur le trait de côte, ce qui est légal en UK, dont la règle stipule: « *Voler à plus de 500 pieds de toute personne* ». Les ulmistes anglais connaissent parfaitement ce point de réglementation. Je me laisse prendre en main pour la nav et la météo, comptant sur l'expérience des ulmistes locaux: j'imagine qu'ils connaissent les bons sites web, les bons usages. Pourtant mes camarades découvrent que nous avons atterri en fait à 20 km de l'étape du road book (« Fife Kingsmuir »), et ici nous devons payer chacun 25 livres de taxe d'atterrissage: -(
Un point météo est fait au bar de l'aérodrome: la prévision est mauvaise sur Aberdeen. J'obtiens d'être englobé « en patrouille » pour le transfert de la TMA d'Aberdeen, avec Paul qui fait la radio pour moi.

Des visages et des ULM



Les participants: 63 ULM, 82 personnes

27 pendulaires (tous PM Aviation, très majoritairement des Quik), 3 giros (M22, MTO Sport & MT03, tous 914), et 33 trois axes, (8 Skyranger/Nynja, 5 C42, 5 dérivés Kit-Fox, majoritaires, et 5 trois axes « rapides » (CTSW, FK9, Dynamic). 90 % du parc croisent donc entre 90 km/h et 135 km/h l'esprit est « pendulaire/Skyranger »).

19 équipages en double (30 %), car le raid étant en autonomie, il faut embarquer: bidon pour l'essence, tente, duvet. Mes jerricans caoutchouc roulables sont très économiques en place et épâtent les Anglais (en vente sur airulmparis.com). Les Anglais n'utilisent pas de branlette, mais ont tous un entonnoir à décanteur.





Nous voilà repartis vers le nord pour 200 km, et nous zigaguons entre les averses, sans toujours pouvoir les éviter. Plusieurs fois, nous pensons à nous poser fissa, mais les terrains s'avèrent peu propices, et puis parfois la pluie cesse. La seconde partie du trajet est meilleure, quasiment sans pluie. Nous passons la TMA d'Aberdeen, sous contrôle, sur le trait de côte.

Enfin, nous arrivons à Longside/Peterhead, ancienne base RAF de la Seconde Guerre mondiale. C'est aujourd'hui un petit aérodrome du bout du monde. L'ancien contrôleur aérien qui y officiait, âgé de plus de 80 ans, assure toujours le contact radio, comme bénévole retraité depuis environ 30 ans ! Il porte son ancien uniforme, et est très charmant. Une vingtaine d'ULM du raid se posent, 12 repartent vers l'étape du soir officielle. Avec Steve, Colin & Paul, nous partons à notre tour, mais la météo est vraiment adverse, aussi rebroussons-nous chemin. Nous serons 8 à rester dormir à Longside.

L'Écosse d'est en d'ouest (Aberdeen-île de Skye)

Par hasard, mon groupe comprend l'état-major de Fly-UK, à savoir Tom et Colin. Vers 11 heures, une accalmie météo nous permet de partir vers l'étape suivante, Easter, que nous rejoignons en zigzaguant entre les nuages et averses, en longeant la côte nord en direction de l'ouest. Easter est au NW de la ville d'Inverness (nord du Loch Ness). Deux ULM atterrissent l'un en face de l'autre, mais j'étais dans le bon sens, et pose du coup l'autogire très court. Pas de bobo, c'est pardonné. Fuel run, sandwiches, réparation express du pot d'échappement de Tom. Nous étudions les options pour la suite. Il est décidé de renoncer au nord, bouché, et de basculer à l'ouest, vers l'étape de Plockton, vers le SW. Seuls 10 ULM auront fait la visite aux îles Orcades.

L'après-midi, le ciel des Highlands est pour les militaires, aussi négocions-nous par téléphone avec le contrôle militaire une autorisation de traverser. Ils nous autorisent le transit à altitude max 800 ft AMSL (le col est à 550 ft AMSL !) et publient un NOTAM pour notre passage. La météo s'annonce mauvaise, le front va traverser les Highlands vers 15 heures. Finalement, volant très bas, nous parvenons à atteindre Plockton, délicieux petit port au caractère semi-grec semi-breton, niché au fond d'un dédale de criques au fond d'un loch à l'entrée de l'île de Skye. Au Fish and chips, nous prenons des haggis, plat typique très nourrissant.

L'Écosse ouest (redescente vers Glasgow)

Le ciel est bouché et il pleuviote. Nescafé sur camping-gaz. Deux téméraires veulent rejoindre l'Irlande du Nord, mais pour les 12 autres, nous visons de rejoindre Glenforsa (île de Mull) à 120 km au sud, où une grosse partie de la troupe est tankée. À mi-chemin, les nuages s'épaississent et barrent la route. Je tente d'abord de passer au-dessus, à 6000 pieds, mais la couche se soude. Je replonge très bas, mais me retrouve enfermé dans un fjord. Nous sommes 3 ou 4 pris au piège. Avant de me vacher, je tente la vallée la plus claire. Ouf ! le col est sous le plafond et débouche sur une plaine côtière. Je peux rejoindre Glenforsa en longeant les côtes, à la hauteur du mât des voiliers. Cette branche a encore donné beaucoup de chaleur à 11 équipages.

Le 12^e équipage a eu plus frais, puisqu'il est tombé à l'eau ! Avant de toucher l'eau, le pilote a eu le temps d'alerter à la radio PAN PAN PAN, et son ami a pu relayer l'alerte par VHF auprès de Scottish Info. Un hélicoptère de secours a décollé une minute après l'alerte. Le Quik GT touche le lac très près de la côte. Le carénage flotte un peu et le pilote (seul à bord) a le temps d'emporter son iPhone avant de se mettre à l'eau. Son gilet de sauvetage ne se gonfle pas au contact de l'eau, mais sa combinaison gonflée d'air le fait flotter. Il « nage » sur le dos jusqu'à la grève, distante de 15 mètres, il est indemne. La cause de l'accident est officiellement : « Une mouette a tapé l'hélice, une pale brisée a traversé l'aile, le pendulaire est devenu impilotable ». Les Fly-UKers suggèrent qu'il ne s'agirait peut-être pas d'une mouette, mais que cette version est parfaite vis-à-vis de l'assurance. Pas de blessé, c'est l'essentiel.

Glenforsa est un terrain bucolique en herbe (780 m) en bord de mer, avec restaurant attenant. Nous retrouvons environ 20 autres équipages qui ne se sont pas lancés dans la boucle nord et sont là depuis 2 jours.

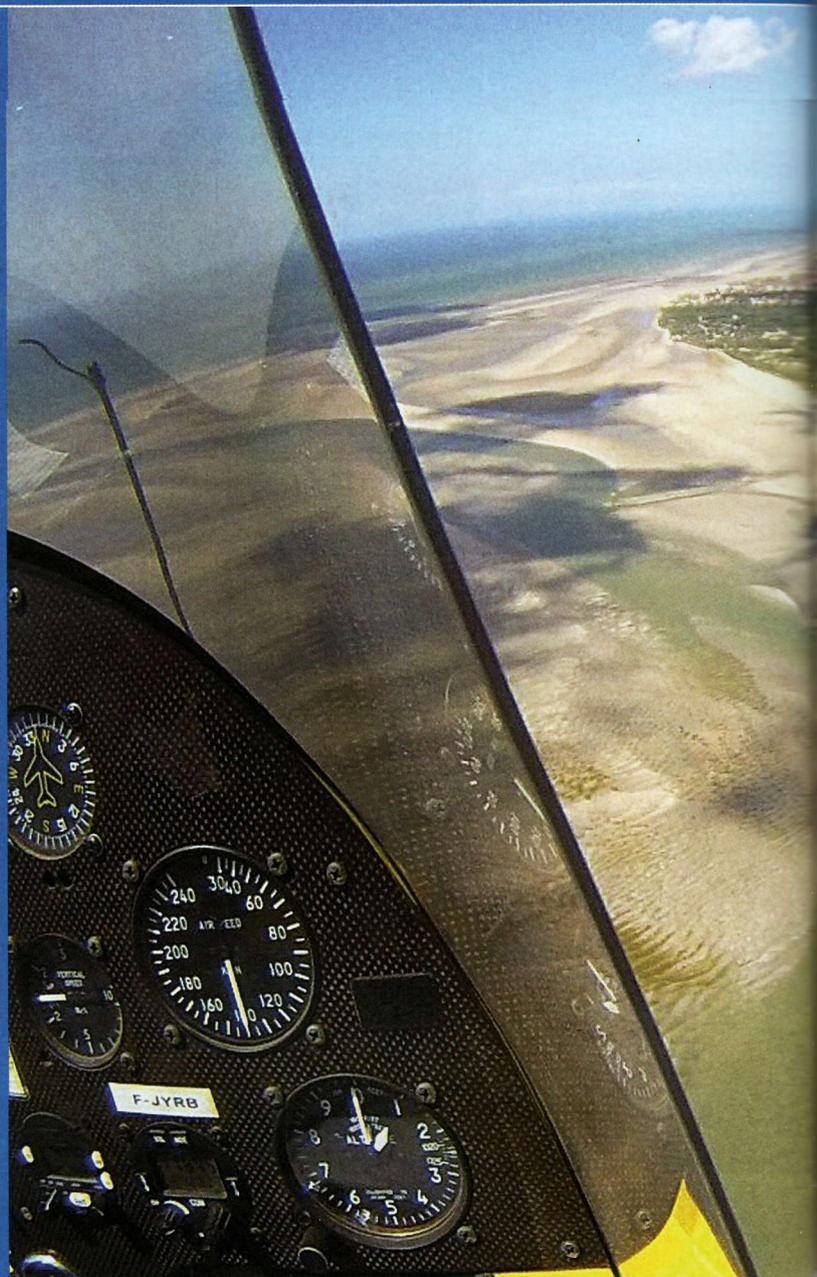
Je chemine avec Mark

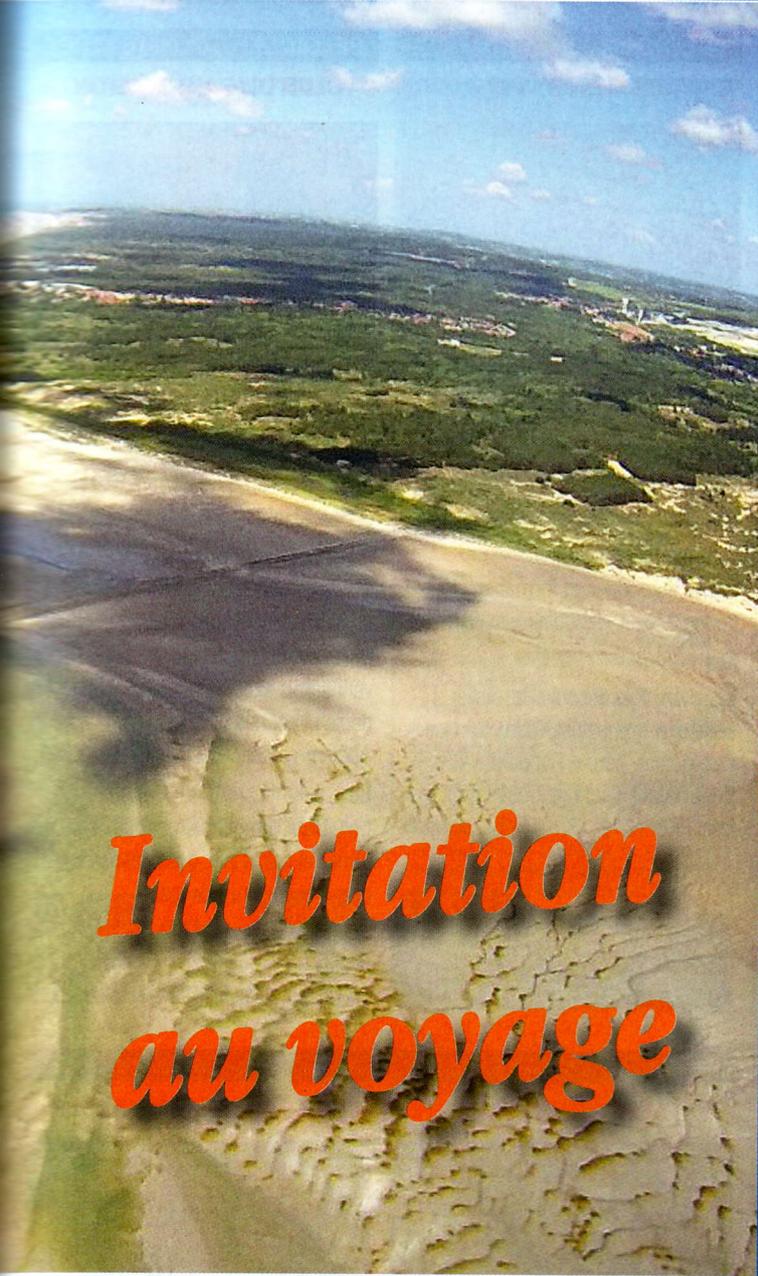
L'étape d'après-midi devait nous mener en Irlande du Nord, via une traversée maritime conséquente. Vu la météo, personne n'y songe ! Un sous-groupe conséquent décide de rallier Strathaven, base ULM active et amicale sous Glasgow. J'adhère, et hop, on part sans traîner avec Mark. Radada sur le trait de côte, et courte pause sur le petit terrain de l'île de Bute. On rejoint la terre ferme, mais les derniers 50 km se font sous une douche écossaise, je suis Mark à basse altitude, nous passons tout juste les reliefs, caramba ! Ouf posé ! Nous ne serons que 9 ULM à parvenir à Strathaven, la plupart restent tankés à Bute. Dans le champ très accueillant (et actif), on nous laisse les clés du club-house et un pilote nous prête sa voiture pour fuel run & pizzas.

Écosse -> Pays de Galles

Debout à 7h pour checker la météo, encore du mauvais temps qui arrive par l'ouest, les amis restés à Bute ne pourront pas voler, quant à nous, décollage fissa. On rentre en Angleterre, petite pause essence à Glassonby (piste de ferme), puis on continue vers le sud en suivant l'autoroute M6. Le temps est maintenant correct. On traverse la zone militaire de Warton, et le contrôleur nous fait patienter pour que des Typhoon se posent. Nous cerclons à 500 mètres du terrain militaire, et les voyons fort bien atterrir. On fait escale à Ashcroft, juste au nord de Liverpool. Ashcroft se clame la base ULM la moins chère d'Angleterre. En effet, de nombreux ULM sont parqués en plein air, et le club-house est un container. En redécollant, une porte du gyro de Tom s'ouvre, de plus il n'est pas sur la bonne fréquence, du coup une partie du groupe se re-pose derrière lui. Un gros scotch fixera la porte volage.

Nous passons Liverpool par la côte, une pensée pour les Beatles, traversons en radada le large estuaire du Dee, qui forme la frontière avec le Pays de Galles et poursuivons sur le trait de côte jusqu'à Llanbeder. C'est une ancienne base de la RAF dotée de 3 pistes de 2000 m, reprise récemment





Invitation au voyage



par un club ULM. La différence entre la taille des équipements, pistes, hangar et la modestie du club ULM est sur-réaliste, très Woodstock, nature, plage. Soirée à la cantine, puis au pub.

Pays de Galles -> Kent

Le programme prévoit la visite de la Cornouaille, pointe sud-ouest de l'Angleterre, mais la météo s'y oppose encore une fois. Du mauvais temps arrive par l'ouest, et nous pouvons au mieux viser le sud.

La troupe décolle vers l'intérieur du pays de Galles, pour faire étape à Shobdon. Le vol de moyenne montagne est agréable. 30 km/h de vent de face et à 2 reprises des chasseurs passent sous moi, dans les vallées. Cela m'inquiète, mais les ulmistes anglais sont très sereins et disent y être habitués...

Étant donné la prévision à 4 jours, je décide de rentrer en France vendredi au lieu de dimanche. Mark organise une étape sur un terrain où son ami Andy fait école gyro, près d'Oxford, à l'ouest de Londres.

On repart vers Headcorn direction SE. Malgré nos 110 km/h, on dirait que le front avance à la même vitesse que nous : on n'a guère que 20 minutes d'avance sur la grosse pluie. Nous passons entre Londres et l'aéroport de Gatwick, et je singe en tous points Mark, qui domine les subtilités de la radio locale et du cheminement (très bas à proximité de Gatwick). Enfin, nous arrivons dans le Kent, c'est la campagne et Mark me fait remarquer les vignes. Headcorn est accueillant comme toujours, et après avoir monté les tentes, nous sommes conviés à la soirée d'un des aéroclubs.

Retour à Paris

Après le petit-déjeuner, je dis au revoir à Mark. L'opérateur a établi et transmis mon plan de vol, il me conseille de voler au-dessus des nuages en Angleterre, me voilà parti.

L'arrivée à Abbeville se fait sous la pluie, je me réfugie au club-house en attendant une fenêtre météo. J'en trouve une et hop, je me pose chez moi, au Véliplane à Meaux.

Bilan : 30 heures de vol. Malgré une météo défavorable, ce fut une belle balade, avec de meilleures possibilités locales qu'en voyage solo (clearances, landing fees négociées, radio en patrouille, fuel runs...). Des gens fonceurs, un peu fêlés, assez amusants en fait. L'organisation est très « libérale », quelle différence avec l'organisation du tour de France FFPLUM ! Fly-UK, qui a lieu chaque année la dernière semaine de juin, est à recommander aux ulmistes voyageurs assez autonomes qui maîtrisent correctement l'anglais. ●

Les adresses

- Organisation Fly-UK : www.fly-uk.org
- Logiciel de nav : www.lanasoft.fr
- douane française : bsi-boulogne@douane.finances.gouv.fr
- www.bedfordmicrolightcentre.co.uk
- bostonaeroclub.co.uk
- gyrocoptereexperience.com
- Eshott : eshottairfield.co.uk
- greatnorthflyin.co.uk
- fifeairport.co.uk
- buchanaeroclub.co.uk
- www.pressandjournal.co.uk/fp/news/highlands/265638/plane-crash-near-mallaig
- www.strathavenairfield.co.uk
- www.therowleystates.com/services/airfield
- Ashcroft www.ashcroftair.co.uk