

From Oyonnax to Orkney

Du rêve... à la réalité

La vie d'astronome est semée de voyages : missions d'observation, colloques ou encore visites chez des collaborateurs étrangers. Les plus grands télescopes, pour leur part, sont situés sous des cieux que l'on ne rencontre pas à moins de 6000 nautiques de LFLK. Parmi eux, le désert d'Atacama, au Chili, demeure un des sites privilégiés pour la transparence de son ciel et sa faible turbulence atmosphérique. Malheureusement, il est bien difficile d'envisager un tel déplacement en avion léger ! Quant aux collaborateurs d'universités étrangères, ils sont bien souvent situés outre-atlantique, nous ramenant inévitablement au point précédent. Fort heureusement, il reste les conférences internationales, qui sont organisées tour à tour dans différents pays et souvent en Europe.

Tous les quatre ans, les astronomes travaillant dans le domaine regroupant les étoiles de faible masse, les naines brunes et les exoplanètes se réunissent afin de faire le point sur notre compréhension de la physique de ces objets. Durant une semaine, les conférences, discussions informelles et soirées "sociales" s'enchaînent à un rythme effréné.

Cette année là, ce symposium se tenait au sein de la ville de St-Andrews (Ecosse) dont la photo suivante représente remarquablement l'atmosphère qui règne peu après le coucher du Soleil sur la plage joutant la petite ville.



Attendant une pareille occasion depuis bien longtemps, dès que j'appris la nouvelle, je ne pus m'empêcher de me jeter sur une carte afin d'estimer à la louche le temps de trajet. 15h. Avant même d'être parti, les paysages se succèdent dans mon esprit. Glânés ça et là en lisant un numéro de GEO dans ma tendre enfance ou remarqués au coin d'une rue, sur un panneau publicitaire vantant la magie des Highlands...

C'est le genre de voyage qu'on accomplit pas tous les ans. Contraintes familiales et budget serré ont souvent raison de nos rêves en VFR. La première étape fut naturellement de former l'équipage. La division des coûts d'exploitation de l'avion et des taxes est pour la plupart d'entre-nous une condition nécessaire pour entreprendre un tel périple.

Une joyeuse équipe se forma bien vite, dont la motivation était portée à l'extrême par les alléchantes photos vantant les mérites de cette lointaine contrée. L'excellente entente entre les quatre occupants fut, c'est certain, le facteur de réussite de cette équipée.

Planification aéro-touristique

Les membres actifs de l'aéro-club Jean-Coutty allouent la moitié de leurs heures aux voyages. La découverte de nouveaux terrains, le challenge de "tracer une nav" traversant l'hexagone ou simplement l'envie de changer d'air, chacun a ses propres motivations.

L'Ecosse attire par ses paysages contrastant entre le ciel turquoise tâché de cumulus, le vert intense de la végétation rocailleuse des Highlands et le bleu écumé de la Mer du Nord.

Durant une soirée, on dicute tous ensemble du plan de vol et des sites à ne pas manquer. La conférence de St-Andrews durant une semaine, l'équipe se scindera pour mieux se retrouver une heure de vol plus au Nord, à Inverness (EGPE). Cette ville au nom typiquement écossais n'étant qu'à une autre heure de vol de l'archipel des Orcades, il ne fut pas grand chose pour définir le chapelet d'îles comme destination ultime de notre voyage.

La route nous emmènera d'abord à Amiens puis Wickenby, ancienne base de la Royal Air Force. Nous prévoyons ensuite d'atteindre Edimbourg en fin de journée afin de profiter d'un week-end dans la plus belle capitale européenne.

Avec le vénérable JG, 30kg de bagages + 4 passagers ne laissent guère que 128L dans les réservoirs afin de rester dans l'enveloppe de centrage. En retirant les 7L inutilisables, les 20min de réserve réglementaire et les xx min de déroutement pour rejoindre "l'alternate", le volume de délestage à proprement parler devient vite limité !

Nous ferons donc plusieurs étapes pour assurer au maximum la sécurité du vol en gardant suffisamment de marges face à une météo traditionnellement imprévisible.

Le jour J

Evidemment c'est toujours la veille des journées éprouvantes que l'on dort mal : 5 heures de sommeil, un peu "groggy" au lever. Un coup d'oeil sur la météo avant de partir pour Oyonnax nous rassurera. Il faut toutefois partir tôt car un PROB30 SCT025 ISOL CB apparaît dans les TAF outre-manche pour la fin de journée.

Nous arrivons sur place, préparons l'avion et sur les conseils de notre ancien chef-pilote, Manu, embarquons 7L d'huile, une couverture de survie pour protéger l'avionique du soleil ainsi que pléthore de chiffons, compagnons préférés des visites prévol.

Ce sera un décollage en 22. Puissance sur freins, le vieux mais performant PA28 libère les 180ch du Lycoming. Freins libérés, puissance vérifiée, badin actif et pas d'alarme. On est lourds, pas loin de la masse maximale, on atteint péniblement 50, puis 65 kt. A 70kt, je tire

le manche vers moi, les roues quittent le sol et leur rotation résiduelle ajoute un vrombissement supplémentaire dans la cabine. Nous sommes partis pour les Orcades !

Je prends la route prévue et passe avec le SIV de Marseille, que nous lâcherons bien vite au profit de Reims Info. Le vent souffle pour 15kt du SW, tout va bien, les Cu commencent à apparaître au-dessus des reliefs jurassiens.

Après 2h30 de vol, nous arrivons à Amiens. Le terrain n'a rien d'extraordinaire mais nous serons très gentiment accueillis par une charmante agent(e?) AFIS.



En "courte" à Amiens avec un peu de vent de travers

Un excellent restaurant jouxte les installations de l'aérodrome, nous nous y arrêtons goûter les spécialités du coin.

Il est déjà temps de repartir, après avoir embarqué autant d'essence que le bilan de masse le permettait.

Notre prochaine étape, Wickenby, est sensiblement à la même distance qu'Amiens d'Oyonnax. La particularité des terrains anglais est d'être pour la plupart PPR (Prior Permission Required). C'est à dire que le gestionnaire demande aux personnes se rendant sur ses installations de lui passer auparavant un coup de fil. A priori exagérément coercitive, cette procédure permet d'être au courant d'informations figurant habituellement dans les NOTAM ainsi que des procédures et de la météo propres au terrain.

Au départ d'Amiens, une vingtaine de Goélands leucophées auront la bonne idée d'envahir la piste. Comme celle-ci n'est pas de niveau, il n'est pas possible, depuis le seuil, de voir le milieu de la piste. La dame à la tour, et néanmoins charmante (peut-être l'ai-je déjà dit?), n'a apparemment rien remarqué et lorsque j'aperçois les "sea-gulls" il est trop tard pour faire quoi que ce soit, sinon continuer. Heureusement, ces oiseaux sont vifs d'esprit et s'écartent à temps. L'issue n'aurait sans doute pas été identique avec des Albatros !



Nous quittons enfin le continent, où les bancs de Sc résiduels témoignent de la jolie brise d'Ouest...



... pour rejoindre Douvres et ses splendides falaises.

Un deuxième segment sans histoire, la météo anglaise est étonnamment clémente. De belles éclaircies et surtout un plafond confortable. Nous poursuivons ainsi jusqu'à Wickenby.



Visibilité de rêve en VFR britannique

Tandis que les rares échanges avec Marseille, Reims et Lille Info sont suffisants en France, le passage "mid-channel" accélérera le rythme. London Info met vite la pression, les "Speedbird", callsigns de BA sur la fréquence incitent au professionnalisme, une excellente occasion de vérifier sa phraséo anglaise. Ensuite, c'est une succession de zones militaires, omni-présentes en Angleterre, qui vont nous forcer au changement de fréquence et de "squawk code" toutes les 10min avec altérations de cap pour éviter de pénétrer les (M)ATZ. Les contrôleurs militaires anglais sont cependant fort sympathiques.



Percées du Soleil à travers le BKN anglais, faisant d'autant plus resurgir les teintes vives des paysages



Arc-en-ciel, avant d'arriver à Wickenby.

L'ancienne base de la RAF de Wickenby (EGNW) est un lieu à visiter absolument. On se croirait dans un épisode des "Têtes brûlées" ou dans l'excellent "Memphis Belle". Le bâtiment de piste est resté inchangé depuis les années 40, ainsi que la tour de contrôle. Un petit musée retrace la vie des pilotes de l'époque. Des reliques de Lancaster au petit bouton de chemise aimanté permettant aux pilotes de s'orienter en cas de crash, tout y est.

La météo, quant à elle, s'assombrit. Le vent sur le terrain forçit encore (après un atterrissage avec 15kt face) et passe à 20kt. Des VCSH pointent le bout de leur nez, mais le passage au nord est encore ouvert. Embarquement immédiat pour Edimbourg/Fife non sans avoir pris un café à l'ancien "mess".

200m à peine de roulage, l'avion est en l'air, c'est à peine turbulent, on continue notre route vers Edimbourg.



Les "Borders", séparant l'Angleterre de l'Ecosse

La météo s'avérera plus délicate qu'annoncée dans les prévisions. La chaîne des Borders, bien que culminant qu'à quelques centaines de mètres ne laisse qu'un mince passage pour passer en gardant les marges VFR. On s'engage dans de larges vallées, le spectacle est splendide. Restant prêt à faire demi-tour dès que le passage se ferme, je garde un oeil permanent sur notre porte de sortie.



Au sortir de ce moment de concentration plus soutenue que de coutume, nous assistons au spectacle du Firth of Forth, avec au fond, Edimbourg.

Nous nous posons, après 7h de vol au total, à Fife-Glenrothes, terrain plus accessible (en termes de taxes) qu'Edimbourg tout en restant à moins d'une heure de la capitale en bus. Après une bonne nuit de sommeil, cette fois, nous passons un splendide week-end dans cette ville magnifique.



F-GCJG photographié à Kingsmuir par Wallace Shackleton, durant notre semaine à St-Andrews. Sur son site internet, le commentaire "surprise visitor" figure sous la photo !



Edimbourg, au jour J+1

Jour J+6

Durant une semaine, la moitié de l'équipage passa une semaine à St-Andrews, tandis que l'autre moitié visita sur quatre roues une partie des Highlands.

Nous nous retrouvâmes tous le vendredi suivant à Inverness, les uns venus en avion de Kingsmuir (petit terrain en herbe à 6km de St-Andrews), les autres en voiture depuis le Loch Lomond. Quelques jours de repos après une semaine de conférences furent les bienvenus. Nous en profitâmes pour nous immiscer un peu plus encore dans les entrailles des Highlands, aussi splendides que dépaysantes.

Chaque jour, nous prenons les infos météo à la tour de Kirkwall (EGPA), ville principale de l'archipel des Orcades. Kirkwall... qui paraissait si proche et si loin à la fois... 1h de vol seulement nous en séparait depuis Inverness, mais chaque jour les TAF indiquaient OVC006 ou BR OVC002(!) BECMG BKN004... guère enthousiasmant !

Bref, une puis deux journées d'attente et c'est enfin le troisième jour que nous réussîmes à partir.

Les Orcades avaient gagné en valeur après ces deux jours en stand-by. Nous nous étions déjà préparés à changer nos plans si une quatrième journée s'eût avérée nécessaire. Kirkwall l'inatteignable était désormais à portée !

Jour J+9



Les côtes déchiquetées de Mainland, île principale des Orcades

Le départ à Inverness fut stressant. On nous recommande de se conformer à un slot de départ afin de ne pas avoir à trop attendre. Les pleins avaient déjà été faits le jour précédent et c'est derrière un PC-12 que nous nous alignerons et devant un DHC-8 de FlyBe.

Le vol jusqu'à Wick (EGPC) se fera entre deux couches rendant la distinction de l'horizon par moments peu aisée. Peu après le survol de cette ville aux aspects tristes, nous passons avec Kirkwall approche puis atterrissons 15min plus tard à Mainland.

Filet de Haddock au menu lors du repas du soir. Nous songeons déjà au lendemain, qui nous emmènera à Westray, destination de notre long voyage.

1^{er} août

La météo n'est pas fameuse. Passages pluvieux, plafond bas, nous décidons d'attendre un peu. Je mets ce temps à profit pour discuter avec un des contrôleurs de Kirkwall qui attire mon attention sur les particularités météo des Orcades. J'y apprend également que plusieurs millions de livres ont été récemment dépensés afin d'installer un ILS, qui permet d'annuler désormais qu'une minorité de vols commerciaux.

Survol de l'île de Hoy et de ses impressionnantes falaises puis nous apercevons Westray. Le balisage lumineux est encore activé, l'Islander de Loganair venant de décoller vers North Ronaldsay. La finale se fait au-dessus de l'eau, puis, après le passage d'une paroi terminant dans la mer du Nord, nous nous posons sur une piste en graviers de plus de 460m (royal ici !). Hélas nous n'aurons pas vu l'éclipse, mais nous fêterons dignement le 1^{er} août suisse ! Nous resterons 3 jours sur cette île merveilleuse :



Westray et son terminal !



Les falaises en facade Est



Et une météo "écossaise" !

**L'auberge "Bis-Geos",
probablement la plus fantastique
auberge du Royaume-Uni.**



3 jours à Westray, c'est décidément trop court. La météo sur la France s'annonce mauvaise pour la fin de la semaine, il faut malheureusement partir au plus vite. Nous ferons un segment direct Westray-Dundee (EGPN) comme première étape, puis Dundee-Le Touquet (LFAT) et Oyonnax le lendemain. Au Nord de Dijon cependant, de manière très nette, une barrière nuageuse bloquait littéralement le passage. Si bas à des Ac peu coopératifs et une heure vingt de pétrole restant, il fallait songer à aller se poser ailleurs. Je me donnais encore 15min pour trouver une porte d'entrée avant de nous dérouter. Nous tentons une remontée vers le nord-est, le ciel s'assombrit de plus en plus, les voitures roulent avec les feux de croisement allumés... Demi-tour, nous montons un peu et surprise, de timides rayons lumineux rouge-orangé déchirent l'entre-couche. Il était temps!

Il n'y a guère plus de 300-400m d'épaisseur pour passer, le ciel s'ouvre de plus en plus laissant place à un ciel bleu au couchant avec la chaîne du Mont-Blanc trônant au centre de notre champ de vue. L'atterrissage à Oyonnax se fera 25min plus tard.

On parque l'avion, un large sourire aux lèvres. 17h de vol, tant d'expériences culturelles et aéronautiques, ce voyage restera décidément dans nos mémoires pour bien longtemps !



Macareux moine, Westray