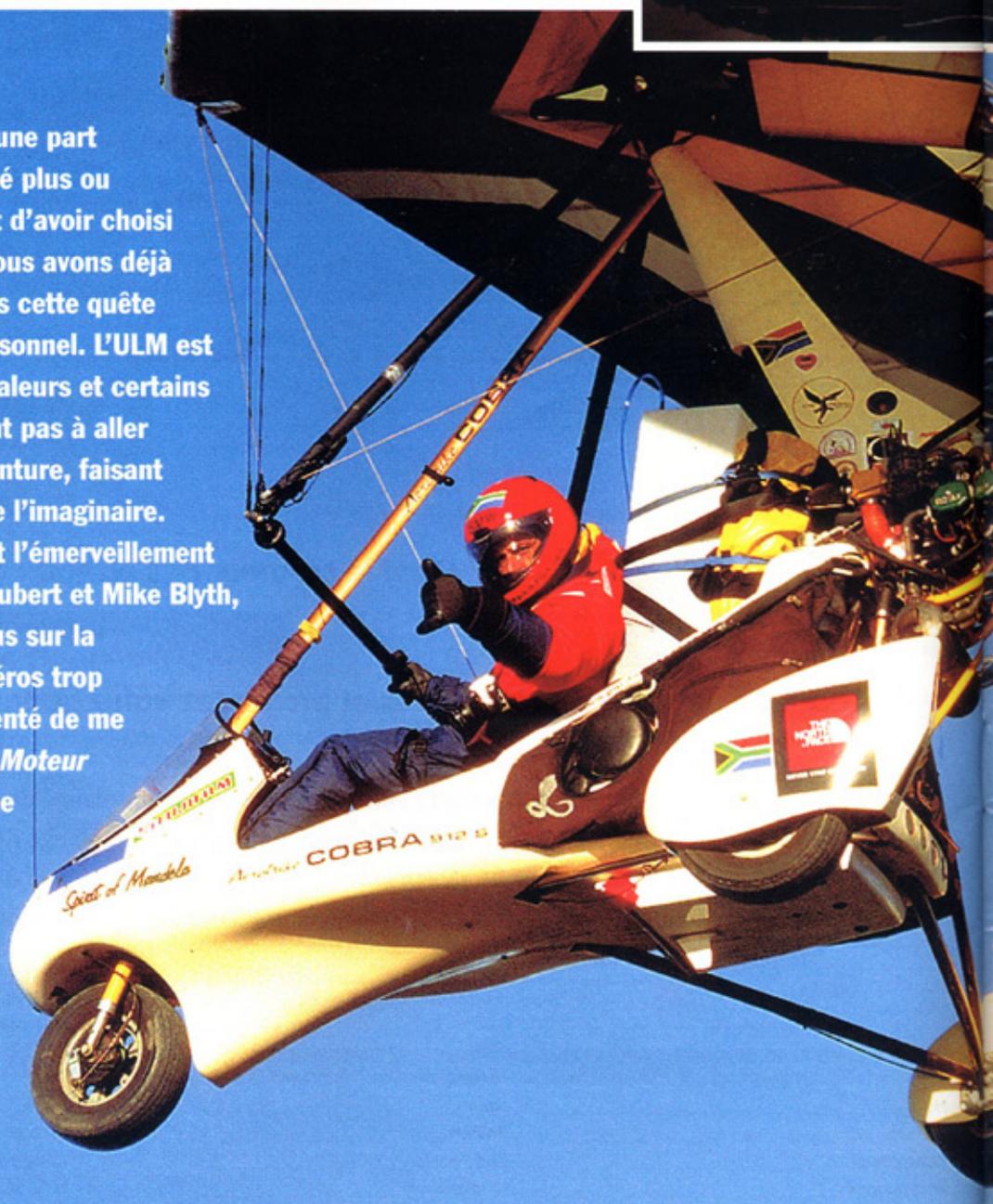


MIKE BLYTH

En vol avec son Cobra 912 S durant l'expédition South to South. Atlantique Nord, août 99.

Nous possédons tous une part d'aventure et de liberté plus ou moins refoulée. Le fait d'avoir choisi de voler prouve que nous avons déjà franchi une étape dans cette quête d'épanouissement personnel. L'ULM est réputé véhiculer ces valeurs et certains d'entre nous n'hésitent pas à aller jusqu'au bout de l'aventure, faisant exploser la barrière de l'imaginaire. Encore sous le choc et l'émerveillement de l'exploit d'Olivier Aubert et Mike Blyth, j'ai voulu en savoir plus sur la personnalité de ces héros trop méconnus. J'ai bien tenté de me faire octroyer par *Vol Moteur* un ticket pour l'Afrique du Sud afin d'y interviewer l'incroyable Mike Blyth, mais la réponse fut négative faute de moyens comme ils disent...





◀ Mike Blyth testant les rafts de survie avant la longue traversée de l'Atlantique Nord. Knox County, Maine, USA, août 99.



Qu'à cela me tienne, ne vivons-nous pas à l'époque du Net et du web, les frontières et les distances n'existent plus ! J'irai en Afrique du Sud par claviers interposés. Ce fut, là aussi, une première pour le journal. Un petit passage numérique par la Suisse a été nécessaire pour la traduction : merci Manuela, l'amie d'Olivier. C'est ainsi qu'il m'a été possible de me faire avec Olivier et Mike deux nouveaux et véritables amis qu'il me tarde de rencontrer. Merci Olivier d'avoir permis cette rencontre. Bravo les gars pour votre exploit. Continuez à nous faire rêver et à nous montrer l'exemple. Je ne sais pas ce qu'il en est pour vous, cher lecteur, mais moi, ces deux types-là, je les adore.

Vous pouvez les rencontrer et les féliciter en tapant pour Olivier : flyingatonegro@hotmail.com et pour Mike mikefly@mweb.co.za.

Myke, quel âge as-tu ?

47 ans. Je suis issu de cinq générations de Sud-Africains. Au départ, j'aurais quelques ancêtres Huguenot français, hollandais, et anglais et comme me le répètent si souvent mes amis proches, je devrais aussi avoir un peu de sang Zoulou dans les veines !

Combien d'enfants as-tu et quel âge ont-ils ?

Deux fils âgés respectivement de 19 et 21 ans, ainsi qu'une fille de 8 ans d'un second mariage. Je donne une grande importance à la vie familiale et j'adore passer beaucoup de temps avec les miens. A ce sujet, ma "fraîche épouse" Charmaine et moi sommes ensemble depuis onze ans et c'est seulement l'an dernier, deux semaines avant mon départ vers l'Argentine pour rejoindre Olivier, que nous nous sommes finalement mariés. Ce fut une façon extraordinaire de commencer cette année en beauté car ce mariage a été une surprise totale pour Charmaine. Elle pensait qu'elle était invitée pour un lunch de la Saint-Valentin, mais lorsqu'elle arriva dans l'immense jardin où un grand buffet fleuri était servi, elle découvrit soudain que sa mère était arrivée d'Angleterre et qu'il y avait une cinquantaine d'autres invités, ainsi qu'une robe blanche prête à être enfilée. Avant cet événement particulier, Charmaine n'était pas très emballée à l'idée de nos projets d'expédition en ULM. Mais après ce fameux week-end, Olivier et moi sommes partis avec sa bénédiction.

Parle-nous des ULM en RSA ?

Les premiers sont apparus à peu près en 1978. C'étaient des ULM sans train d'atterrissage que des pilotes téméraires décollaient en courant. Il s'agissait de Quicksilver, Pterodactyl et Eagle. Tous ces engins étaient, bien entendu, importés des USA. Peu de temps après, des machines fabriquées localement apparurent dans le pays. Elle faisaient un ramdam infernal et volaient lentement.

Quand as-tu commencé à voler ?

En 1984. Bien qu'intéressé depuis toujours par l'aéronautique, je me suis lancé dans des études d'ingénieur en architecture et mécanique. Ma "carrière" de pilote débuta par amusement et coïncidence. C'était à un moment où j'avais besoin d'argent, alors je commençais, dès mes débuts, à donner des leçons de vol. Bien entendu, ce furent des débuts parsemés de crashes et autres incidents, mais la vie était si pleine d'insouciance et d'amusements que je n'accordais pas trop d'importance à ces détails.

Sur quel appareil voles-tu ?

Avec Rainbow, nous fabriquons la gamme pendulaires des Aerotrike et, en ce moment, lorsque mon emploi du temps me le permet, je vole sur notre fleuron, le "Cobra 912".

Il y a environ 2 000 pilotes en RSA. La plupart d'entre eux sont licenciés, mais je pense qu'il y en a à peu près 5 % qui volent sans brevet.

La réglementation sud-africaine en matière d'ultra-légers est presque toujours "calquée" sur les recommandations de la CIMA. Comme exemple, je peux vous citer la limite de poids de 450 kg pour les ULM biplaces qui existe chez nous depuis bientôt dix ans.

La structure et le système d'obtention des licences pilotes et instructeurs sont aussi très rodés et au point. A la fin de l'année 2000, la South African Microlight Association (l'équivalent de la FFPIUM chez vous) va prendre le contrôle de toutes les procédures administratives qui incombent aux ULM, comme les immatriculations et licences qui, jusqu'ici, étaient régies par notre puissante CAA (Civil Aviation Authority). Notre fédération est aussi en train de mettre au point une nouvelle licence ULM de type commercial,

qui permettra aux pilotes qui veulent vivre de leur passion, de le faire en toute légalité. Nous avons beaucoup de liberté comparé à d'autres pays, mais avec assez de règles tout de même pour assurer le développement de nos activités avec un maximum de sécurité. La radio est, comme partout, obligatoire dans les espaces contrôlés. On peut voler sans radio hors de ces zones, mais la plupart des pilotes sud-africains volent avec une radio, des instruments et un GPS.

Qu'est-ce qui motive ta passion pour ces vols longue distance ?

Tous les frissons que me procurent ces vols exceptionnels au-dessus des régions les plus incroyables de la planète, les fantastiques aventures qui nous arrivent presque chaque jour et, bien entendu, le challenge de réaliser quelque chose de très spécial. J'ai aussi un immense désir de découverte et de voyage, alors j'ai trouvé le moyen d'assouvir tous ces rêves et d'en faire une réalité. J'ai commencé par la compétition que j'ai eu l'idée de remplacer par les vols-expéditions de longue distance puis il y a eu la rencontre avec Olivier qui rêvait aussi de partir à l'aventure en ULM pendulaire.

Combien d'heures de vol totalises-tu ?

Je ne note plus mes heures dans un book (je sais que cela n'est pas très bien, mais je m'en fiche...) alors disons environ 5 000 et quelques, toutes sur ULM.

Crois-tu que ton expérience en compétition t'a servi pendant vos expéditions ?

D'avoir gagné les Championnats du monde m'a renforcé dans ma conviction que l'on peut réaliser des tas de choses si l'on y croit assez fort et que l'on s'en donne les moyens. Et bien sûr, au niveau du vol, cela m'a beaucoup aidé, puisqu'au travers de la compétition, j'ai développé cette connaissance presque parfaite de mes limites et celles de la machine.

Quel est ton meilleur souvenir de votre dernière expédition ?

Oh, il y en a beaucoup. Mais un, en particulier, me fait encore marrer lorsque j'y pense. C'était à Cali, en Colombie. Un journaliste local nous demanda d'aller prendre des photos en vol, sur la même

machine, avec l'appareil-photo accroché en bout d'aile. Olivier mit son film dans le Nikon et nous décollâmes pour une courte balade dans les environs. Et, bien sûr, après quelques photos "normales", nous n'avons pas pu résister à l'envie de monter sur les sièges avec nos pantalons sur les chevilles et de prendre quelques images de nos fesses au-dessus de la magnifique et verdoyante vallée. Bien entendu, aucune de ces sympathiques images n'apparurent dans "El Tiempo" du lendemain, mais nous en avons ri pendant des jours.

Le pire ?

Me faire tirer dessus à cinquante mètres par un voisin de la base où j'exploitais mon école de vol. Ce voisin avait pris l'habitude de sortir sur le gazon devant sa maison en brandissant un bras menaçant à chacun de mes passages, alors un jour je lui ai fait le fameux signe du doigt et, au passage suivant, il m'a tiré dessus avec un fusil à pompe. Heureusement, il était très mauvais tireur...

Quels sont les plus grosses difficultés rencontrées pendant vos expéditions ?

Sans hésitation aucune je dirais : "nos contacts forcés avec les bureaucrates". Enfin, certains plus zélés que nécessaire. Tout le reste était gérable.

Quel fut le pays le plus hospitalier ?

J'ai absolument adoré l'Argentine et la Colombie. En fait, tous les pays latins au travers desquels nous sommes passés ont été fantastiques, les gens, la musique, la cuisine, leur immense passion pour la vie... Tout y était si différent de la culture anglo-saxonne dans laquelle j'ai grandi.

Le pire ?

Le Nigeria a eu la palme d'or des pays difficiles. Il y a quelque chose qui ne va pas dans ce pays. On est sans cesse sur ses gardes, chacun essaye de tordre le cou à l'autre. Les officiels, la police et même les ambassades nous ont traités comme des repris de justice ou des criminels. Nous avons été harcelés de jour comme de nuit lors de notre arrêt à Port Harcourt. Maintenant je comprends mieux pourquoi tant de voyageurs essayent d'éviter ce pays lorsqu'ils s'aventurent en Afrique de

l'Ouest. Plutôt que de devoir composer avec ces gens-là encore une fois, je préférerais nager jour et nuit dans des rivières infestées de crocodiles.

Comment vois-tu le développement de l'ULM en RSA et plus généralement dans le monde ?

Fait intéressant en Afrique du Sud, jusqu'il y a deux ans, 90 % des ULM étaient des trikes (pendulaires). Maintenant il y a de plus en plus de trois axes qui arrivent sur le marché, et cela constitue l'un des changements majeurs. Je pense que dans les années à venir, en Afrique du Sud comme dans le reste du monde, les ULM, parallèlement à leur vocation principale de machines de loisir, vont être de plus en plus utilisés commercialement. Nous avons assisté à l'évolution des ULM depuis les bidules bringuebalants du début jusqu'aux magnifiques petits avions modernes et sûrs sur lesquels nous volons aujourd'hui. Je suis convaincu que cela va continuer dans ce sens, sous l'impulsion et la passion des designers à créer des machines toujours plus fiables et performantes.

Rappelle-nous la distance que vous avez parcourue pendant votre première expédition "Cape to Cape" ?

Durant cette première expédition en 1995, Olivier et moi avons couvert un peu plus de 20 000 km en 230 heures, et 4 mois de voyage. Et durant le "South to South" de 1999, la distance totale fut de 43 000 km en 460 heures de vol et 8 mois d'expédition. Nous pensions que nos expéditions allaient attirer l'attention des médias, mais la réalité veut que les médias en général publient ou filment seulement les sujets qui fascinent le grand public, comme les désastres ou les histoires de fesses des princesses et stars du monde. Et bien sûr, notre sport n'a pas l'aura du football ou des courses de Formule 1. Dès que l'on a compris et accepté cette réalité, on se sent aussi plus libres quelque part. Olivier est en train de publier le récit du vol et nos photos dans bon nombre de revues mondiales d'aviation et d'aventure.

Que t'ont apporté ces aventures ?

Ces expéditions collent à ma philosophie de vie : "Vis chaque jour comme si c'était ton dernier". De voyager avec de tels



engins volants est pour moi l'une des meilleures façon de vivre la vie à fond.

Avez-vous douté d'arriver au bout ?

Je n'ai jamais pensé une seule seconde que nous puissions abandonner. Nous n'avons jamais évoqué dans nos discussions la possibilité d'arrêter. La seule pensée qui m'ait effleuré par moment était que l'un de nous puisse être victime d'un accident sérieux et que l'autre doive continuer seul ou que les deux pilotes doivent voler sur l'unique machine restante. Pour chacun de nous, la survie fut un élément primordial de cette expédition. Contrairement au Cape to Cape où nous avons traversé la Méditerranée avec, pour seul accessoire, de survie, les gilets de sauvetage offerts par Swissair au Caire, cette fois nous avons autant d'équipement de survie que nous pensions qu'il était nécessaire d'en emporter. Grâce à "The North Face" notre plus gros fournisseur en matériel polaire, nous avons d'excellentes combinaisons et vêtements "Hi-Tech" pour lutter contre le froid, mais aussi des combinaisons spéciales marine qui permettent de flotter sur les mers - suite à une panne moteur, de multiples couches de laines polaires et thermiques, des Moon Boots, trois paires de gants (Olivier avait même une paire de mouffles en peau de phoque que lui avait offert un Inuit), des écharpes, cagoules et bien sûr le casque, indispensable avec ce froid intense. A part cela, attachés à nos combinaisons par de nombreux mousquetons, nous avons chacun un mini raft auto-gonflable, des réserves d'eau douce, des rations de survie, un transmetteur IPERB (balise radio), un cerf-volant réflecteur et aussi quelques préservatifs au cas où l'un de nous aurait été récupéré par un yacht plein de filles bronzées. La seule chose rajoutée sur les machines fut les réservoirs additionnels de 77 litres qui rallongèrent nos autonomies à plus de 1 100 km. Mais notre plus précieux équipement fut de loin notre motivation d'arriver sains et saufs en Ecosse.

Au total, nous avons dépensé environ 200 000 F pour les deux, pour la durée du voyage, répartis de cette façon : 55 000 F pour le carburant, environ 70 000 F pour



◀ Olivier Aubert et Mike Blyth.

la nourriture et les hôtels, et quelque chose comme 15 000 F pour les taxes d'atterrissage. Le reste fut dépensé en transports, assurances, communication, et divertissements. Nous avons aussi dépensé environ 5 000 F dans les cafés Internet afin de garder à jour notre page Internet, ce qui nous a permis de rester en contact avec nos amis et familles.

Une de nos plus grandes dépenses fut les 1 800 \$ de prime d'assurance pour la couverture de 10 millions de \$ que chacun de nous devait avoir pour traverser le Groenland. La chose extraordinaire entre Olivier et moi c'est que nous partageons tout, argent compris. Quelle que soit la part d'argent que nous avons amenée au début du voyage, nous l'avons partagée, également.

Que peux-tu nous dire d'Olivier ?

Le commencement de notre première expédition débuta dans des conditions difficiles en raison des tas de pressions que nous avons accumulées depuis de longues semaines et de ce fait, notre amitié démarra doucement. Avec le temps, notre relation et la confiance mutuelle devinrent de plus en plus fortes. C'est assez rare dans la vie d'avoir un ami avec lequel on se sent aussi proche que d'un frère. Olivier et moi partageons maintenant la plus incroyable des complicités. Nous avons vécu les expériences les plus fabuleuses que l'on puisse rêver et cela nous a donné une indestructible amitié pour la vie.

Cela m'a pris un sacré bout de temps de découvrir qui il était. J'ai finalement réalisé qu'avec lui, ce que vous voyez c'est ce que vous recevez. Il n'y a pas de facettes

étranges cachées derrière sa personnalité. Il m'est très difficile de lui voir de mauvais côtés. Je vois en lui un être incroyablement généreux, plein de vie, amusant, attachant et adorable. Olivier est vraiment un type épatant. Il a su accorder son style de vie avec ses rêves, voyageant sans cesse, visitant ses amis, profitant un maximum des bonnes choses de l'existence. A mon point de vue, sa vie est une belle réussite, c'est ce que j'appelle un esprit libre ! Bien sûr, une personnalité comme celle-ci agit comme un aimant auprès des femmes. En plus Olivier est un excellent cuisinier - ce qui fut une très bonne chose car si j'avais dû m'occuper de ce "département", nous aurions perdu beaucoup de poids.

Une des caractéristiques de la personnalité d'Olivier qui nous aida beaucoup durant nos expéditions est son bas niveau de tolérance à l'encontre des bureaucrates de mauvaise facture, si bien que lorsque quelques ronds-de-cuir zélés décidaient de nous barrer le chemin, Olivier leur rendait la vie encore dix fois plus difficile à tel point que ces derniers s'empressaient d'arranger le coup, jusqu'à en devenir presque sympa dans certains cas. Bon, cela ne marcha pas si bien au Nigeria et au Cameroun...

Je tiens surtout à souligner ici que, lorsque vous recherchez un partenaire pour entreprendre un tel projet, vous devez trouver quelqu'un avec qui vous devez bien vous entendre, quelqu'un qui a des visions similaires sur la vie et sur la façon d'en jouir, quelqu'un qui est prêt à "sacrifier" quelques années de sa vie pour réaliser une aventure de ce genre, quelqu'un doté d'un courage exceptionnel et qui est déterminé à aller jusqu'au bout, quelle que soit la difficulté, quelqu'un de prêt à prendre beaucoup de risques même celui de perdre sa vie, pour transformer son rêve en réalité... Tout ça c'est Olivier.

Nous nous sommes toujours énormément amusés ensemble, mais dans peut-être 5 occasions nous avons eu ce que l'on appelle des divergences d'opinions.

Il y a eu, durant cette dernière expédition,

des moments où tous deux étions sous forte pression, des moments de vraie fatigue, de stress, et nous sentions bien que c'était dans ces moments-là qu'un léger manque de tolérance vis-à-vis de l'autre aurait pu surgir.

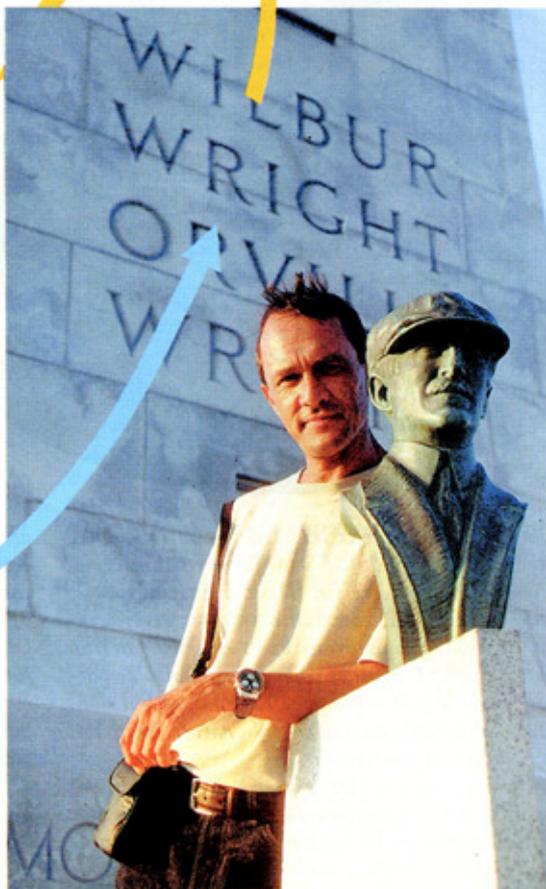
Mais pour chacun de nous, l'occasionnelle irritation que nous pouvions ressentir pour l'autre ne durait pas plus de quelques minutes, et nous avions cette superbe capacité de mettre ces petits désagréments derrière nous et voir de l'avant.

Nos expéditions n'auraient pas été des succès à mon avis si l'on s'était disputés - cela aurait détruit tous les merveilleux souvenirs que je garde de nos voyages.

Comment l'as-tu rencontré ?

C'était en 1993, Olivier m'appela un jour à mon bureau pour des pièces pour son aile et mentionna dans la discussion son rêve de traverser l'Afrique en ULM. Je lui avouais immédiatement que je cultivais en secret un rêve presque identique et lorsqu'il arriva en Afrique du Sud quelques jours plus tard nous nous sommes assis autour d'une carte du monde et nous avons décidé de passer à l'acte. Après quelques heures de plus à rêver sur une telle expédition, nous avons passé une sorte de pacte qui allait nous interdire tout retour en arrière ainsi que l'engagement formel de réaliser cette première aventure dans les deux années à venir. Nous n'avons jamais laissé le doute s'installer et la seule entorse à notre engagement fut la date du départ reportée d'un mois.

J'ai rencontré tellement de gens qui rêvent de réaliser quelque chose de spécial dans leur existence - mais qui ne vont jamais au bout de leurs rêves car embourbés dans un style de vie qu'ils n'osent pas délaissier. Je pense qu'il faut savoir perdre certains avantages d'une vie "confortable" et se risquer sur d'autres horizons.. Une fois que l'on s'est engagé envers soi-même à vivre un rêve - même s'il est fou - on s'aperçoit vite qu'à force d'y croire et de se donner les moyens de le réaliser, des tas d'événements positifs se mettent en place d'eux-mêmes. Ma devise est : **Rêve ton meilleur rêve, puis va le vivre.**



◀ Mike devant le monument des frères Wright à Kitty Hawk, en Caroline du Nord, USA. C'est ici que le 17 décembre 1903, Orville Wright décolla pour réaliser le premier vol motorisé et piloté de l'histoire de l'aviation.

85 ans mais s'installa de bonne grâce sur le siège étroit du passager. Avec ce type de pendulaire de "première génération", nous devons démarrer les moteurs vers l'arrière, debout près du moteur et, bien sûr, il fallait que cela m'arrive un jour, la manette des gaz à main était sur sa position maximum. J'ai plongé pour couper le contact vers l'avant du trike alors que déjà, celui-ci s'élançait moteur hurlant, mais sans succès. Je me suis retrouvé couché sous la machine accroché au tube principal. L'engin prenant de la vitesse, je me suis fracturé quelques côtes durant le roulage qui dura quelques secondes puis l'ensemble a fini par décoller. J'étais suspendu sous l'ULM, sonné et incapable de me hisser vers le siège, tout en réalisant que cette petite cascade me donnait droit à une vue vertigineuse et imprenable sur les campagnes environnantes.

Grand-mère ne semblait pas réaliser que j'étais "à bord" jusqu'au moment où je parvins à me hisser sortant soudain ma tête du devant de la scène et que d'une main à moitié libérée, je lui fis un petit signe amical. Elle ne semblait pas si ravie de me voir. Quelques secondes plus tard, je réussis à éteindre le contact et l'ULM se mit à descendre alors que nous devions être à 200 pieds environ, moi toujours accroché au tube, les jambes et le tronc pendants. Il m'était impossible de remonter en "selle" et je décidais de tout lâcher lorsque l'ULM arriva près du sol. Je me suis réveillé à l'hôpital. Par chance, la grand-mère s'en sortit indemne. La chose la plus incroyable dans cette affaire est que la vieille dame persuada son petit-fils de m'acheter une machine et d'apprendre à voler, car elle semblait s'être terriblement amusée avec moi.

Maintenant, je m'assois toujours en place avant lorsque je démarre le moteur et, de toute façon, si cela devait encore m'arriver, je ferais un pas en arrière, lui souhaiterais un "bon voyage" et puis peut-être que j'immigrerais au Costa Rica pour éviter les harcèlements médiatiques. ■ □ ■

Je ne crois pas du tout qu'il y ait une sorte de vie après la vie. A part réaliser toutes les choses qui me tiennent à cœur dans ma courte existence, je n'aime pas l'idée de passer dans cette vie unique et précieuse, au travers de ces années magiques qui m'ont été données, sans avoir réalisé quelque chose de spécial, ou sans avoir laissé une petite marque derrière moi. Je suppose que c'est un peu ma façon à moi de juger si ma vie a été bien remplie, si elle a été un succès. Mais, en définitive, ce qui compte par dessus tout, c'est le bonheur bien sûr.

Pour finir, raconte-nous une histoire drôle ?

En 1986, je venais juste de me mettre au pendulaire lorsqu'un jour, sur le terrain de l'école, arriva une famille désireuse de voler sur nos drôles d'engins. Les membres de la famille insistèrent pour que j'emmène pour le premier baptême de la session, la grand-mère qui était plutôt imposante tant en largeur qu'en poids, qu'en âge. Elle devait flirter avec ses