

L'IMPERIAL ISLANDE

2 AU 11 JUIN 2012

Jean Claude Serpagli nous invite à remonter le temps et à partager son périple de 2012 en Islande.



Le Boeing 757 d'Islandair fracasse l'air pur et glacé au dessus de la mer du Nord. L'avion entame sa descente sur Reykjavik, départ du nouveau rallye que Cyril Codron nous a préparé.

De mon hublot je découvre un paysage lunaire fait de roc et de lave. Un paysage aride et minéral, sans arbres, sans obstacles pour arrêter le vent du Nord qui le balaie.

Je suis un Viking arrivant de Norvège au 9^{ème} siècle pour découvrir cette "Terre de glace".

Mon Langship c'est une Jaguar XK140, OTS, de 1954.

Mon Drakkar c'est un félin bondissant sur son capot.

L'aéroport situé à 50 Km de la capitale est bâti sur les vestiges de la base américaine de l'Otan. Nous parcourons en autocar l'unique autoroute du pays.



Notre première escale, au Grand Hôtel de Reykjavik, est l'occasion de découvrir la ville, petit port de pêche de 200 000 habitants, soit les deux tiers de la population islandaise, et surtout découvrir sa gastronomie. Pour ce premier dîner nous nous régalerons de langoustes et de Chablis.

Nous rentrons à pied à l'hôtel, il est minuit, le ciel est bleu et lumineux, il me faudra un masque pour dormir.

Le lendemain matin, le Fokker 50 des lignes intérieures nous emmène vers Egilsstaðir, à l'est de l'île, où nous attendent les voitures pour le vrai départ du Rallye.

Nous survolons le Vatnajökull, le "Glacier des Lacs". 8300 Km² de glace, l'équivalent de la Corse, 1000 m d'épaisseur, des volcans sont encore actifs sous la calotte glaciaire.



Lors de la descente je vois nos 16 véhicules rangés sur le parking de l'aéroport. Ils sont partis 13 jours plus tôt de Genève, Paris et Bruxelles par deux camions qui ont fait la route jusqu'au Nord du Danemark, puis ont pris un Ferry qui les a amenés en 55h de navigation, via les Iles Feröées, jusqu'à destination.

Nous les retrouvons avec plaisir, nettoyées par le staff et en ordre de bataille. L'organisateur nous distribue des chemises, des casquettes et un bon gros Parka aux couleurs de l'Impérial.

J'aurai vraiment l'occasion de l'apprécier car si le ciel est bleu, la température est hivernale.

Après la traditionnelle coupe de champagne qui caractérise les rallyes de Cyril, la harde motorisée s'élance pour 266 Km vers Höfn.

Rapidement la hiérarchie des bolides se met en place. A l'avant les Ferrari, AC Cobra, Porsche, Bentley et Rolls prennent le large. Mes élans sont vite freinés par le comportement de la voiture. J'ai fait monter des amortisseurs réglés très durs, et je découvre rapidement que j'ai beaucoup de mal à tenir le cap sur les routes islandaises. Elles sont à deux voies, assez étroites, et construites en surélévation du terrain, probablement en raison du fort enneigement en hiver. Il n'y a pas de bas coté, mais un dévers qui vous emmène directement dans les champs de lave. Pas d'arrêt sur le côté possible. De plus, de discrètes ornières contrarient ma trajectoire. En deux mots la voiture saute et se balade...



J'irai jusqu'au bout sans encombre mais je doublerai le volume de mes biceps après 1 780 Km de bagarre avec le volant.

Le déjeuner nous attend à Faskruosfjörur (on s'y fait à la longue), le port des marins français qui, au 19^{ème} siècle, venaient pêcher la morue à bord de leurs goélettes Dunkerquoises de février à fin août. Pierre Loti est venu ici écrire son "Pêcheurs d'Islande".

Le drapeau français flotte sur le fjord, la municipalité nous accueille, l'ambassadeur de France s'est déplacé de Reykjavik pour l'occasion. Nous visitons le musée et l'hôpital des marins français en cours de restauration.



Le lendemain nous reprenons la route vers Kirkjubæjarklaustur (vous vous y ferez aussi) à 230 Km. Après 80 Km nous arrivons au lagon des Icebergs. Nous sommes en juin, la température est d'environ 12°C, et devant nous flottent des dizaines d'icebergs décrochés du glacier, qui rejoignent indolemment l'océan. A bord d'un puissant amphibie, vestige de l'armée américaine, nous louvoyons entre eux et les frôlons à loisir.

La MK2 de mon ami Charles ne redémarre plus. En bon jaguariste habitué aux caprices de la star j'ai dans mon coffre tout le système d'allumage en pièces détachées. Le remplacement d'un simple condensateur par Jérôme, notre sorcier mécanicien, suffira à redonner l'énergie nécessaire aux 6 cylindres.

L'étape suivante vers Selfoss comporte 270 Km. Nous garons nos voitures dans une ferme. Nous allons monter sur un glacier en moto neige.

Une organisation impeccable nous fournit combinaisons, bottes, gants, cagoules et casques.

Déguisés en Bibendum nous grimpons sur le glacier en 4x4 aux roues démesurées genre Big Foot. La fille du fermier conduit celui sur lequel je suis installé, nous devisons. Elle me fait part de son goût pour les voyages et nous parlons de l'Inde et de l'Afrique.



Après 20 min de montée nous découvrons 16 motos-neige alignées et prêtes pour la randonnée. Ma "Rouquine Carmélite" bien accrochée dans mon dos nous montons sur le glacier en file indienne. Et soudain nous sommes sur une calotte glacière, immaculée, sous un ciel d'azur.

Sur 360° je ne vois que de la neige, l'horizon se perd avec le ciel, je suis au Pôle Nord.

Le lendemain au réveil il pleut. Ce que je redoutais en décidant de venir en roadster. Je me bats 20 minutes pour installer la capote en essayant de ne pas me mutiler les doigts. La capote sur un roadster 140 est un symbole créé par un ingénieur doté d'un humour britannique inaccessible au commun des mortels. Brigitte et moi nous habillons en homme-grenouille et c'est sous des trombes d'eau que nous prenons la route pour une première étape de 50 Km. La voiture se remplit doucement d'eau et flotte sur la route au gré de mes coups de volants. Je roule doucement, de toute façon je ne vois rien car les essuie-glaces ont été conçus par le même facétieux ingénieur.



Arrivés à l'étape le ciel s'éclaircit providentiellement et nous en profitons pour sauver de la noyade les cuirs et les moquettes de l'habitacle. Malgré toute cette humidité la voiture fonctionne parfaitement bien et nous pouvons continuer la route qui nous emmène vers les Geyser. Prendre la photo d'un geyser en éruption est une école de patience et nécessite la pratique du Yoga. Le geyser s'active toutes les 6 ou 7 minutes. Quand l'échéance s'approche, l'appareil photo bien réglé, il faut se mettre en position et se concentrer. Il faut lutter contre les crampes qui vous prennent aux bras et ne surtout pas se laisser distraire car c'est à ce moment précis qu'il émet brusquement un panache d'eau brulante et de vapeur. La première photo ratée, il faut se remettre en position et attendre 6 minutes pour essayer de ne pas rater la deuxième.

L'impression est extraordinaire et le sentiment de notre vulnérabilité devant la puissance de la nature est effrayant.

L'étape vers Hellissandur dans le Nord Ouest de l'île comporte 290 Km.

L'organisateur a prévu des pistes, c'est son côté Bobo du 16^{ème} qui ressort.

Le pare buffle de son 4x4 ne servant qu'aux animaux de l'Avenue Foch il a décrété que sans pistes pas d'aventure.

Je râle bien sur, car il m'a déjà fait le coup en Chine et en Afrique du Sud et cela m'a coûté des amortisseurs, un réservoir d'essence percé et tant de vis à resserrer.

Sur la tôle ondulée je ne parviens pas à prendre la vitesse que tous ceux qui ont fait l'Afrique me recommandent.

La voiture souffre. Je souffre avec elle.

Je sens les cahots dans la direction, dans la suspension, dans toutes ses vis qui voudraient l'abandonner et reprendre leur vie minérale sur le bord du chemin.

Mon mécanicien aime me voir partir pour des rallyes lointains. Il sait qu'au retour une longue liste de réparations occupera ses journées d'atelier.

De retour à Paris nous découvrirons que les rivets des deux pattes d'accrochage du capot avant sont descellés. Une aubaine pour le carrossier.

Malgré la beauté des paysages traversés je décide d'abandonner et de reprendre la route principale suivie par la MK2 de Philippe. Nous n'en verrons pas moins de merveilleuses images de montagnes plongeant dans des fjords bordés de plages de sable noir.



A Borgarnes nous nous régalaient de poissons et de langoustes. En reprenant la route je découvre que mon pneu arrière gauche est à plat. A la station service je tente de le regonfler mais je découvre que c'est la valve de la chambre à air qui fuit au niveau du raccord. Le changement de roue s'impose et se fait rapidement. En voulant vérifier la pression de la roue de secours je découvre que la station de gonflage est graduée en PSI. Pounds by Square Inches. Livres par pouces carrés. (C'est toujours le même ingénieur) Combien faut-il de PSI pour faire 2 Bar ? Miracle du progrès c'est mon iPhone qui me sauvera en m'indiquant qu'il faut 14,503 PSI pour 1 Bar.



Nous repartons et rejoignons les autres devant les sources chaudes de Deildartunguhver.

L'eau à 97°C jaillit de la roche. Les Islandais l'utilisent opportunément pour le chauffage urbain. Le site est entouré de serres où poussent légumes et fruits; La piscine municipale est à 32°C toute l'année sans facture EDF.

Quelques kilomètres plus loin, après avoir contemplé les chutes de Gullfoss, nous arrivons à la faille de Þingvellir. Ce Rift marque la limite entre l'Europe et l'Amérique. Une roue sur un continent, une roue sur l'autre.



Le soir à l'étape de Hellissandur je cherche un garage pour changer la chambre à air de ma roue. Il est 19h. Je trouve un accorde mécanicien islandais qui accepte de le faire. Il me propose de la livrer le soir même à l'hôtel. A 21h nous sommes à table, je le vois entrer timidement dans la réception, la roue réparée à la main. Je lui propose de le régler mais il refuse, prétextant que c'était un honneur de rendre un tel service. Il repartira avec casquettes et chemises du rallye, une bouteille de bon vin français et mon émerveillement devant tant de gentillesse.

Le lendemain 217 Km nous mènerons à Budir. Nous visitons la grotte où Jules Verne aurait situé le départ de son "Voyage au centre de la Terre".

L'organisateur a encore prévu de la piste pour aller au musée des requins. Cette fois pas d'échappatoire possible. A 20 km/h en 2ème je rejoins péniblement cet endroit improbable. Nous découvrons stupéfaits la hardiesse des marins qui s'embarquaient sur des coquilles de noix munis de simples harpons. Le pêcheur nous fait goûter de la chair de requin séchée. Je sors discrètement pour la cracher et me jette sur le saucisson et le champagne que Cyril ne manque jamais de sortir de ses cantines à chaque étape.

Quelques kilomètres plus loin nous arrivons au port de pêche de Stykkisholmur. Après le déjeuner, toujours aussi marin et délicieux, nous embarquons pour 2 heures de mer à la découverte des oiseaux des îles, les macareux et aigles blancs.

En mer le matelot jette une nasse que le bateau tracte 10 minutes sur le fond. A la remontée c'est 20 kilos de crabes, étoiles de mer, mais surtout crustacés qui sont jetés sur une table à disposition des passagers. Nous nous jetons sur les oursins et les coquilles Saint Jacques que nous dégustons sur le pont tels des Robinsons affamés.



Le soir nous rallions l'hôtel Budir. Incroyable endroit, mélange de raffinement et de dénuement, perdu au bord d'une lagune. Au loin un volcan enneigé, devant nous l'océan. Là-bas le Groënland.

Nous y dinons remarquablement bien, mais surtout nous abusons quelque peu de l'étonnante carte des vins et de l'Aquavit local laissé à notre disposition. L'ambiance générale est à l'image de tout le rallye, amicale et heureuse. Le champagne du sponsor y est certes pour beaucoup mais Cyril y a aussi sa part, avec son sens presque maniaque de l'organisation.

Il est Minuit. Le ciel est clair, ma XK cherche le sommeil. Moi aussi. Les rideaux laissent passer trop de lumière pour penser que c'est la nuit.

Je regarde par la fenêtre les canards et les phoques qui s'amuse sur la petite plage devant l'hôtel. Je prends une photo de la XK. Elle brille dans la lumière. Son bleu layette contraste avec le volcan enneigé au lointain.



Au matin nous rentrons à Reykjavik, mais une ultime surprise nous y attend, les fameux bains chauds du Lagon Bleu. Certes on ne parle plus de nature sauvage car l'endroit a été aménagé pour recevoir une foule de touristes baigneurs. Nous nous retrouvons dans une eau à 37°C, bleue comme le ciel, bleue comme ma Jaguar. Notre ami André y fait sensation dans un maillot de bain du 19^{ème} siècle rayé de blanc et rouge. Après 1 heure passée dans l'eau chaude on se sent tout alangui, presque fatigué. Il est temps de reprendre le volant et de rallier la capitale pour s'installer à l'hôtel Borg. Ce soir nous chargeons les voitures sur les camions. Elles vont reprendre leur route vers Paris et arriveront dans 9 jours à destination.

Un dernier dîner de poissons, une dernière larme de Cyril qui nous donne rendez vous en Mars 2013 pour une traversée du Rajasthan.

Nous reprenons l'avion pour Paris, la nuit enfin...



Jean-Claude Serpagli – Juin 2012