

VOL AU LONG COURS sur la SIERRA DE GUADARRAMA

Dans le cadre des sorties découvertes de la Section des Sports Aériens, peut-être avez-vous eu la chance de goûter aux sensations extraordinaires de l'ascendance qui soulève le planeur lors d'un vol d'initiation en compagnie de Ghislaine Facon? Sinon, peut-être qu'aux fêtes de l'ASC vous a-t-elle fait partagé son expérience et son plaisir de voler à coté d'un planeur en exposition.

Depuis son "laché" ou premier vol solo, à quinze ans, sa curiosité l'a conduite à étudier toutes les sciences qui permettent de mieux comprendre le vol: calcul de structure et effets visco-élastiques, aérodynamique et matériaux. Et les week end, elle n'hésite pas à retrousser ses manches à l'atelier du club, pour donner un coup de main pendant les révisions annuelles des matériels, obtenant ainsi l'agrément Véritas.

Diplôme d'ingénieur en poche, elle est la seule femme à avoir conçu et réalisé seule un Tour de France avec un planeur de club sans assistance au sol.

Puis, les phénomènes rencontrés en vol la conduisent vers la météorologie et l'aérologie essentielles à la conduite des beaux vols. Elle explore les Alpes pour aboutir aux Pyrénées au moment des vols dans l'onde pyrénéenne de l'expérience "Pyrex", initialisées par les vélivoles, qui aura un très grand retentissement dans la communauté scientifique.

Entrant au Cnes en temps qu'ingénieur qualité, elle travaille à adapter la rigueur aux projets scientifiques en maîtrise d'oeuvre interne. Puis le "goût de faire" reprenant le dessus, elle entre à la division ballons, à la rencontre de cet "autre superbe véhicule de l'atmosphère". Apparait l'expérience internationale MAP dans les Alpes, qui constitue une suite de Pyrex. Elle s'occupe de la fabrication des ballons, et participe à leur mise en oeuvre: 84 ballons sont lancés par le Cnes en deux mois à l'automne 98. (cf CST info ...)

Découvrant dernièrement le potentiel aérologique de l'Espagne, elle s'organise et s'entraîne sur des vols à co-notation plus sportive. Elle réussit alors un Record de France de distance sur trois points de près de huit cent kilomètres le 30 juillet 2000.

La petite plateforme de Santo Tomé au pied de la Sierra de Guadarrama se situe une centaine de kilomètres au nord de Madrid. Elle est truffée de chardons, l'eau est à la fontaine du village, l'électricité fonctionne le soir au rythme d'un petit groupe électrogène et un hangar résiste vaillamment aux vents entre les deux pistes qui se croisent. Rien de plus. Mais cette rusticité me convient parfaitement, puisqu'elle favorise le contact avec la plus grande richesse du lieu: le ciel. Personne, à part quelques dizaines de pilotes ivres de grands horizons, forment une très joyeuse équipe. Entre les vols, on prépare les vols sinon on en parle: bref, au sol ou en vol, on vole toujours. Pour ma part, je préfère les dîner-débriefing des belles journées où chacun restitue tout le bonheur du dernier vol.

Ce dimanche matin, tout en dégourdissant mes bras et mes jambes, je suis bien contente de me sentir si bien reposée au lever. Il faut dire qu'une journée est particulièrement éprouvante avec l'atterrissage à la nuit. Le temps d'amarer le planeur, de dîner rapidement et copieusement puisque c'est le seul repas complet de la journée, avant d'aller dormir complètement épuisé ... pour revoler le lendemain. Aussi, ma gestion de la récupération dans cette période intensive de vols de 6 à 8 heures journalières semble porter ses fruits. Les deux semaines d'accoutumance aux nouveaux rythmes de vie, de repos et d'alimentation dans un environnement climatique difficile doit jouer son rôle également. La machine physique semble prête. En tout cas, prête ou pas, comme la météo n'a pas été brillante, il ne s'agit pas de manquer l'amélioration. D'autant qu'à la veille du mois d'Août, les jours raccourcissent nos vols.

Aujourd'hui, je suis pleine d'espoir que la masse d'air soit bonne. Je décoonne le planeur vite et bien de son abri de nuit, en essayant de décoder le ciel. Deux témoins à l'horizon semblent indiquer une possible tendance de sud, lorsque une barbulle éclate juste à l'ouest. Ok, youpi. Pigé. Elle est bien là, la confluence. J'y vais. Je pousse le planeur en piste, puisque personne ne s'est encore décidé. J'enregistre le circuit prévu dans le logger, un triangle agréé FAI de 750 km, et fais signer le départ par mon commissaire sportif. Dès le larguage, je sais bien que je n'aurai guère de temps et surtout, pas le droit à l'erreur! Aussi je répète mentalement la check list de la stratégie du jour. Si OK coté Siguenza, je fonce sur le triangle prévu, sinon, parcours libre: soit une tentative de découverte du Portugal si la sierra de la Francia daigne bien m'accueillir avec tous les honneurs de ses cumulus, soit une distance trois points la plus grande possible.

Au largage, l'examen de la situation me fait choisir la deuxième option aussi je prends le départ dans la confluence naissante vingt kilomètres à l'est. J'ai servi de catalyseur, Jean Renaud et Henri ont décollé et se dirigent bientôt vers l'ouest comme moi. Je fonce jusqu'à Navafria, avant de diminuer le rythme pour choisir le meilleur cheminement. Les noyaux des ascendances ne sont pas toujours bien aisés à trouver. Prudence, il faut assurer. Effectivement, un point bas me coûte du temps vers Villacastin. Devant les cumulus se formant mieux, je ré-accélère. Je traverse la vallée et me jette sous les gros paquets vers la pente des deltas de Pena Négra à 3 500 mètres. Aie! Aie! Les cumulus s'arrêtent graduellement. Il va falloir étudier cela soigneusement. Jean Renaud vire à El Barco dans le bleu. Henri, courageux, pousse jusqu'à Candélarío avec une maigre barbule. Le petit témoin de la sierra de la Francia qui reste désespérément seul, n'a pas évolué d'un pouce depuis plus de soixante bornes que je l'ai à l'oeil. Tout d'un coup, Denis le voyageur se manifeste sur la fréquence en nous racontant qu'il vient justement de décoller bien au sud du Portugal dans une masse d'air paresseuse avec un plafond plus bas à 2300. Avec regret, je décide donc de virer mon premier point de la troisième option à El Barco. Je grimpe au maxi à 3600 avant de me laisser glisser 10 km dans l'air inerte et revenir de même. Je cafouille pour choisir les cumulus sur mon trajet, pas terrible. Effet inattendu de la déception?

Mais je me réveille: avec le terrain ULM dessous, je peux fonce sur un pan du col en plein soleil. Oh, génial me voici montant dans un bon 5-6 mètres par seconde à mieux centrer qui me sauve de ce trou. Plafond, et maintenant il faut rattraper tout ce temps perdu. La clef, classique: cheminement, meilleures ascendances et transition à vitesse maxi. Je fonce comme une malade. 150 km plus loin, je m'aperçois que je suis passée 40 km devant Henri. Je me demande bien comment j'ai pu ainsi dépasser cet ancien pilote de chasse qui manipule son planeur avec une virtuosité diabolique. Je chasse aussitôt cette idée pour rester concentrée en poursuivant vers l'est: la portion avec le deuxième point de virage vers Soria est tellement classique que ma mémoire me fait défaut sur les détails. Je me souviens juste d'avoir dû faire demi-tour devant la classique mauvaise masse d'air de la vallée de l'Elbre. Tout d'un coup, quelques plaisanteries sont lancées sur la fréquence: c'est le quart d'heure détente. Jean Renaud le premier, on s'envoie les uns les autres à Avila. De retour parmi nous, je réponds à Denis qui s'est glissé dans notre jeu, que je vais bien sûr également à Avila... mais Henri ne joue plus et se pose.

Au col travers la Salceda changement de décor: les résidus de cumulus archi-applatis dans le soir m'invitent à tirer le maxi du maxi de toutes les finesses du planeur. Je le suspens en vol si ça pulse un peu, et rétablis darre-darre la vitesse dès que je sens que ça va s'écrouler. Super planeur, si génial à ce jeu-là: superbe sensibilité et souplesse de la voilure qui vous informe des moindres mouvements verticaux. Un brin d'inquiétude me traverse l'esprit pour le retour: je m'offre un tour complet trop curieuse de voir la tête des résidus que je viens de passer: oh, la, la! en décomposition finale. Dans cette heure si tardive, l'énergie des rayons obliques du soleil ne passe plus dans la couche d'inversion bien opaque. Je virerai mon troisième point, vers l'extrémité coté soleil de la masse devenue informe d'un ex-cumulus. Calcul d'arrivée au km 70: il faudra cheminer pour rentrer! Et ainsi fait, mais pas d'erreur.

Jean Renaud s'étant posé, reste Denis qui s'inquiète de ma position: -La Granja. -Ah, tu as viré il y a longtemps? -Pas vraiment: à peine 10 minutes. En effet, c'est le moment de moisir par ici, je transite à 110 environ en surveillant le plan de retour qui s'améliore graduellement sur le calculateur. Un bon deux mètres me rescotche au plafond à 3 300 mètres. Toujours avec la même technique, je choisis mon point d'arrivée du côté d'Ayllon à la limite du local pour rentrer en sécurité à Santo: inutile de risquer le matériel et surtout, le dîner de ce soir avec les copains. Avant de me poser, je m'assure que Denis est aussi en local. Encore un jour où tout le monde rentre bien. Avec en plus ce soir, le plaisir d'écouter le récit de la ballade de trois jours de notre voyageur.

Brave Kilo Alpha, ce superbe planeur a bien quelque chose dans ses plumes! En le nettoyant au sol, je me rends compte que je n'ai guère pensé, ni à boire, ni à manger, tellement captivée par le paysage des nuages et le plaisir de ce vol. C'est pas sérieux pour un vol de plus de 8 heures. Bilan: un peu moins de 800 km en un peu plus de 100 km/h de moyenne.

Si la distance parcourue donne le record, ce qui m'importe le plus c'est la vitesse réalisée qui me donne l'espoir de parcourir une meilleure distance. 1000? plus? et finalement, pourquoi pas chez nous, dans le plus grandiose des paysages que je connaisse: en filant à toute allure au bord d'attaque de l'impressionnante lentille pyrénéenne reliant les deux mers. Pour le plaisir d'explorer encore et toujours, pour mieux comprendre...en hiver propice aux vols d'onde sur le plus bel espace d'expérimentation qui soit: les Pyrénées... afin de fournir les enregistrements du calculateur-GPS de bord aux scientifiques.

BILAN DU VOL:

Décollage:	Santo Tomé	13h01	
Départ:	Gomeznarro		
1° branche:	El Barco de Avila	206 km	à 88 km/h
2° branche:	Tardajos de Duero	304 km	à 112 km/h
3° branche:	Navus de San Antonio	185 km	à 100 km/h
4° branche et arrivée:	Francos	100 km	à 104 km/h
Atterrissage:	Santo Tomé	21h35	

TOTAL CIRCUIT: 795,8 km à 101,1 km/h

SECTION DES SPORTS AERIENS DE L'ASC:

Président: Jacques LOURY
Trésorier: Jean Claude REAU
Secrétaire: Thierry BELTAN
et les correspondants des différentes activités:
- Autogire: Jean FOURCADE
- Parachutisme: Christophe VALLORGE
- ULM: Yves BOUYER
- Vol à Voile: Ghislaine FACON

Ghislaine FACON

Ingénieur à la division ballons au Cnes à Toulouse.
Brevet de pilote de planeur
Brevet de pilote privé avion
Certificats de performance FAI: D, E et F
Tour de France en planeur sans assistance
Régulièrement dans les 3 premières femmes à la Coupe Fédérale de Performance depuis plusieurs années.
1ère à la Coupe Régionale du Sud Ouest depuis plusieurs années
Spécialiste des vols d'onde en montagne.
Rédactrice en chef de "Vent Sud", le bulletin d'information des pilotes du Grand Sud Ouest et collaboratrice à la revue "Vol à Voile".