

Ghislaine FACON

Récit vol de Record de France DOF 3 pts 882 km.

En cours d'homologation à la FFVV.

CR010725c

Premier "grand vol" de la saison 2001.

Malgré une semaine de froid exceptionnel sur le tout le Système Central de l'Espagne, me voici, à la mi-juillet, déjà calée sur les horaires espagnols grâce à l'aide de nos amis du sympathique petit club de Santo Tomé. Aussi comme d'habitude, j'émerge à très grand peine vers 10 heures au matin du 25, en me dirigeant à taton pour dire bonjour à nos joyeux copains au camp de base d'Aire sur l'Adour. Tout d'un coup retenti un grand cri pour terminer de nous réveiller: CUMULUS, aimablement émis par Denis à notre intention tout en se dirigeant vers son planeur.

Perfecto!

Juste un petit coup d'oeil pour s'assurer de la qualité du spécimen: encore fragile, mais de bonne forme et bien placé. Plus une minute à perdre, de toute manière, le déhousage en prend si peu sans oublier l'enregistrement du prévu et les formalités avec mes nouveaux OO. Pour cette saison, comme Jean Renaud nous a laissé tomber, je me suis assurée des services de Carlos, commissaire FAI du club de Loreto parlant parfaitement français assisté de Patrick, commissaire FAI en congés sabbatiques cette année, puisque son club a oublié de renouvelé sa carte.

Je croise Alfonso, notre dynamique pilote remorqueur et lui annonce: it's a good day! puisque convaincue de pouvoir faire enfin un vol sortant du local 300 bornes et curieuse de découvrir enfin ce que donne le petit bijou, dixit les copains de St Girons, apporté directos d'Haguenau. Quelques jours de thermique purs n'ont pas été des plus aisés pour commencer à le prendre en main. Mais j'espère qu'au fur et à mesure des vols, cela devrait s'arranger peu à peu.

Bref, je suis prête, lorsque Denis décolle. Un petit coup d'oeil sur sa montée pour m'apercevoir que ça rame un max, tant et si bien, que je ne l'ai jamais vu utiliser le moteur si longtemps! Me voici prévenue. L'envie de partir l'emporte. Mais la montée est hyper laborieuse vers, puis, sur le col de Somosierra comme pour l'ASH 25 allemand qui m'y rejoint. Je tente au moins de rester en l'air. Un petit vario à peine positif permet de gagner à la sueur du front quelques précieuses dizaines de mètres qui permettent ensuite de se glisser prudemment vers des barbules plus sympathiques.

Vu l'aspect des témoins coté est, je dois renoncer une nouvelle fois à mon prévu pour me diriger vers l'ouest. C'est vrai qu'au départ, on a toujours une chance sur deux : est ou ouest, si on mettait toujours le même coté. Aussi, pour moi, il semble que c'est plutôt une sur neuf, Murphy aidant. J'avais affiché un prévu pour me donner bonne conscience et en tant qu'exercice d'entraînement au cas où. Mais après tout, ayant quasiment pas pu voler au printemps à part 10 heures lors du stage de Pâques à Saint Girons et un petit vol de 5 heures sur les Pyrénées, c'est en fait maintenant mon vrai début de saison. C'est en plus encore et toujours la prise en main machine, puisque je n'ai fait que trois petits circuits de 3 à 450 km avec ce planeur. Aussi, je ne me vois guère brûler trop d'étapes en partant sur une épreuve, et encore moins, en allant m'enfariner à tout prix dans le "blue thermal" en radada à l'est.

Et c'est donc parti cap à l'ouest pour un grand vol d'entraînement plein pot, touristique-ballado-plaisiro-etc-ro. Quelques temps après, c'est un bon deux-trois mètres qui m'accueille et me voici donc bien partie, aile rivée dans le thermique. Puis, une à une, je monte les marches sur la sierra en progressant.

Passé le col de Navrafria au km 30 environ, j'aperçois avec délice que la voie semble s'ouvrir, et que je vais enfin avoir le plaisir de revoir ces beaux paysages semi-désertiques que j'apprécie tant. Le plafond n'est pas terrible, j'avance entre 2500 et 2800, avec des pointes à 3000. Les Vz sont tristounettes: il faut se contenter parfois de bien maigres deux mètres après un bon moment de transition. Puis je choisis le coté sud de la confluence qui est plus haut, contrairement aux deux planeurs de Nogaró qui emmènent dans leur sillage coté nord les planeurs aturins et le DG de Jacques de Buno. J'admire la patience de ce dernier qui ayant perdu de l'altitude vers Villacastin, se récupère péniblement en bord de tour de piste du terrain ULM d'Avila. Je lui suggère le coté sud de la confluence, au cas où, qu'il ne dise pas que j'ai rien dit!

En DG 800, Tatave ayant choisi la même option que moi me rejoint, et nous cheminons un bout de chemin. Passé le col de Villatoro, le plafond baisse par un apport local d'humidité, je transite prudemment par un détour toujours coté sud en gardant à l'esprit et à l'oeil, le dégagement à l'extrémité du haut plateau de la Villafranca, pas vraiment engageant. Ce choix me fait songer que le détour en forme de V sur l'aéro ULM de Piedrahita coûterait un max de temps à aller se refaire une santé en plaine avec ce planeur que je ne sens toujours pas. Aussi, j'assure. Tatave largement plus expérimenté avec le sien pousse vers le pico d'Almanzor et Tornavacas. Le plafond et les Vz s'affaissant avec un curieux apport d'humidité, je choisis en premier point de virage le deuxième petit village de La Aliseda dans la vallée de dégagement peu avant El Barco de Avila. C'est alors que Denis nous informe avoir raccroché difficilement à 1400 (le sol est à environ 1100!) justement au bout de cette vallée. Ouf! j'ai au moins évité cela, car à sa place, j'aurais été certainement moins habile.

Je reviens donc sur la pointe des pieds sur le plateau un peu plat à mon goût vers le col de Villatoro pour raccrocher avec plaisir au bord de la confluence qui me monte et me réchauffe au soleil au-dessus des bases. Tiens, tiens, voici le planeur qui se love dans les méandres de la confluence au-dessus des bases: Serait-il effectivement le petit frère de mon bel ASW 20 "Danse avec les nuages"? Malheureusement, ça monte pas beaucoup. Alors basta pour l'autoroute et, ça file bien! Mais où en sont-ils en bas? Entre temps, Jacques a réussi à sortir du fond de la vallée pour aller avec les autres vers son premier point de virage.

Tout d'un coup le mot magique qui trottait dans ma tête dans cette première branche, vient d'être prononcé à la radio par Tatave: Montcayo. La perspective de refaire les deux extrémités du terrain de jeu en un seul vol me réjouit pleinement. De plus, aller me re-cogner dans cette masse d'air de la vallée de l'Elbre m'amuse toujours au plus haut point avec les formes informes des nuages qu'on y trouve habituellement dans un bain de soleil au-dessus du paysage magnifique du mont.

Au beau milieu de mes rêves, je suis étonnée de sentir comme une main sur mon épaule: c'est le micro qui prend sa liberté. Oh! Je le remets en place. Mais, il recommence bien sûr peu après. Je regarde la fixation: un écrou de 12. Facile, à resserrer à l'atterro.

Travers la Granja, une visite surprise: le grand frère, DF, de Denis rase les moustaches de ma monture par la gauche. Inspection? En tout cas, il aurait pu prévenir que j'affûte l'appareil photo "- Alors encore en rodage?" me demande-t-il. "- Plus que jamais!" répondis-je. Et c'est bien vrai que ce planeur et moi, nous faisons toujours deux parfaitement indépendants: de lui ou de moi, je ne sais pas qui tente d'aprivoiser l'autre! C'est désolant: je ne le sens toujours pas. Les pompes sont loupées à qui mieux mieux lorsqu'elles ne sont pas tout simplement traversées sans parler du centrage! La cata! "Tu l'aimes pas" m'avait dit Denis au sol avec un petit ton de déception. Bien sûr qu'il est superbe. Mais c'est pas vraiment ça, il semble qu'il manque quelque chose qui ressemble à la merveilleuse souplesse de la voilure de l'ASW 20 CL qui m'informait si bien des moindres souffles verticaux. Et il est vrai aussi qu'on efface pas du jour au lendemain une bonne douzaine d'années et plus de 1500 h d'intime complicité par des temps parfois bien difficiles, n'est-ce pas papa Stuck? Mais, je me souviens aussi qu'il m'avait fallu aussi une bonne centaine d'heures pour juste commencer à me faire à cette souplesse légendaire. L'espoir m'est donc permis que je me fasse à ces plumes béton. En attendant, je préfère oublier toutes ces histoires de matos et revenir au plaisir de ce vol de retrouvailles avec ce superbe paysage. Je regarde donc DF qui avance ballasté à 45 kg/m², alors que je suis à vide autour de 40 kg/m². Finalement, cela confirme mon impression initiale lors du vol de réception à Haguenau: c'est tout petit, un 18 mètres. Effet optique dû à l'allongement? Peu après, je le retrouve en me jetant littéralement dans un thermique de pente pour un premier bon 5 mètres: je pense alors que le jour où je parviendrais à le gratter, j'aurais certainement l'oiseau en main. Mais, il a une sacrée avance!

Cent bonnes bornes plus tard, c'est en arrivant peu avant le deuxième point de virage que Tatave me rejoint. Un petit bout de ligne droite ensemble pour s'offrir un superbe 6 mètres planté, où je ne peux retenir d'annoncer sur les ondes: "Enfin, la première pompe de la journée!" après bien des misères à avoir dû se contenter souvent de deux mètres! Je m'aperçois avec étonnement que ce planeur s'éclate littéralement là-dedans. Il ne bronche plus. Heu-reux. Serait-ce une de ses qualités? L'avenir le confirmera peut-être.

Arrivée sur la confluence de l'Elbre, je me faufile dans un passage plus étroit pour aller virer Agréda qui est aujourd'hui de "l'autre côté". J'y laisse quelques centaines de mètres comme il se doit, c'est le tarif maousse costaud, mais il fallait le faire pour le fun. Et, je refile vite, vite devant. Mais le vent semble vouloir me plaquer à cette confluence inefficace, alors que vers Soria les bons cumulus me permettent enfin de changer de cap et d'en sortir définitivement. Cette fois mon bras droit est sollicité:

c'est le micro qui se repose sur moi. Heureusement qu'il y a le câble électrique à son extrémité sinon, il se serait glissé dans les profondeurs arrières du siège. Tiens, ce n'est pas l'écrou qui tient le système, j'aperçois que les deux vis de fixations n'ont jamais dû voir la petite pince qui va bien pour être en place définitivement. Et comme je n'ai pas ce type de pince ici dans l'atelier de la remorque, va falloir trouver une solution de transition avant le retour à la maison. Je replace alors l'indélicat pour un retour normal par cumulus.

Passé Santo, la confluence de la première branche est devenue bien grise entre temps, mais elle semble encore bien sustenter les planeurs. Je m'y engage avec prudence tout en faisant le point. Comme je le soupçonne depuis Soria, il me semble bien que je suis toujours très largement dans les temps pour améliorer mon 3 pts de l'an passé. J'aurais préféré de loin faire un prévu, mais bon. Un petit effort et, y a qu'à, quand même... Je soigne le cheminement pour viser sans traîner une distance d'environ 900 km. Tout se passe normalement avec encore quelques 2 mètres par endroits. Et même un joli 3 avec un parapente travers Avila, que je me garde bien d'effaroucher. Je choisis mon dernier point de virage environ au km 100 de Santo travers Avila, car c'est très étalé et tout gris. Tatave resurgit alors sur les ondes: il a viré 30 km plus loin. J'aurais pu faire de même, si j'avais su, ne serait-ce que pour s'amuser à rentrer ensemble. Bientôt tout le monde est posé pendant le long plané final vers mon point d'arrivée environ au 25 km de Santo. Nous bavardons un peu. Il espère boucler son mille, son cinquième, s'il rentre; comme moi, mon 3 pts. Tout cela sera fait. De même, Denis a rebouclé un mille qui doit être à une ou deux unités près, son vingt et uneième! De plus: deux 750 prévus pour Nogaro, un 900 également en ASH 26 e et un mille en ASH 25 chez les Allemands, et bien sûr de belles distances pour Patrick avec son élève en janus et nos amis d'Aire sur l'Adour qui ont décollé plus tard.

Assurée du retour et de la distance, je songe à mon père à qui je n'ai pas pu annoncer l'arrivée de ce nouveau planeur. Il aurait été content, s'il avait eu un peu plus de temps.

Posée un peu tard, bien qu'une bonne demi-heure avant le coucher de soleil, plus grand monde au sol. Mais Tatave, un tantinet ours aux premiers abords mais, au fond finalement très gentleman, se déplace spécialement pour venir me féliciter en précisant que le temps n'était pas un temps d'Espagne. Ce que je lui accorde. De même, le rustre instructeur allemand Klaus de l'ASH 25 s'informant de mon vol, repart satisfait. Moi un peu moins, car je soupçonne que je risque d'être surveillée! Enfin, ces petits détails redonnent un peu de baume au coeur.

Effectivement, contrairement aux situations normales dans la région, les plafonds étaient moyens et les Vz sont restées faibles toute la journée aux deux exceptions rencontrées et citées. Le délogage du soir a démontré que 906 km ont été parcourus à 100 km/h, dont 882 homologables pour le trois points. Avec ce nouveau vol de prise en main, cela fait dix petites heures à ajouter aux vingt premières, en attendant d'en avoir une bonne centaine pour j'espère, peut-être, un peu moins traverser les pompes!

Je savais bien que ce cigogniot, né dans la superbe Alsace, devait apprendre à voler au beau milieu de ses congénaires de Ségovie, au pays des cigognes !

Fait à Santo Tomé, le 30/07/01.

GF.