



Vent Sud

REDACTION : Ghislaine FACON - **Participation** : Vol à Voile Pyrénées

Bulletin d'information des pilotes de planeurs du grand Sud Ouest

N'hésitez pas à envoyer vos news, vos textes, vos annonces avant le 15 du mois.

Email: ghislaine.facon@cnes.fr ou 06.16.98.68.73 Merci.

Edito

Pour la diffusion de « Vent Sud », nous avons recherché les adresses Email des clubs du sud ouest. Les uns sont connectés, les autres pas. Pour ceux qui ne le sont pas, nous avons donc recherché des correspondants pour servir de relais dans les clubs.

Si possible, il serait judicieux que ce bulletin ne reste pas dans les seuls giron des bureaux de club, mais qu'il soit imprimé en plusieurs exemplaires et laissé à très large disposition dans vos salles pilotes de vos clubs-housses. En effet, si quelques vélivoles passionnés nous ont demandé de figurer dans notre diffusion par Email, vos nouveaux membres n'y sont pas encore. Pour eux, vous avez ce petit effort à faire pour les intégrer dans notre famille vélivole de club et de la région. Ils ne manqueront pas de se manifester ensuite, s'ils souhaitent être servis rapidement au chaud chez eux.

A tous, clubs et vélivoles, les connections évoluant extrêmement rapidement, n'hésitez donc pas à nous communiquer vos adresses ... et vos textes !

La rédaction.

C'est l'été, et vive le vol à voile!

... Maintenant qu'arrivent les vacances pour les plus jeunes ou les congés pour les autres. La déconnexion si longtemps désirée, arrive enfin. Cette sensation de liberté, à avoir le temps, revient enfin. Youpi!

C'est reparti à voler plein pot tous les jours. Voilà enfin les longues journées de vol. Les aventures vont se succéder encore miraculeusement à chaque décollage en allant taquiner les masses d'air. Se mesurer à ses éléments quasi invisibles. Les vaincre, déjouer ses pièges ou simplement admettre ses erreurs sont les lots habituels de chaque vol.

Après les vols, les prolonger encore au dîner avec les copains dans des fratras de plaisanteries mélangés de morceaux de débriefing ou d'éléments du bêtisier du jour.

Puis en tombant de sommeil, être pressé d'aller dormir pour rêver ... de nouveaux vols en accordant un peu de répis-repos nécessaire à nos carcasses physiques.

Quelle drogue que de voler!

A consommer sans modération...

Bien sûr, il y a beaucoup de transhumants vers les versants sud des Pyrénées. Mais pour ceux qui restent, voici un petit aide mémoire utile des fréquences de la région en annexe 2, grâce au club de

Nogaro: à glisser dans la pochette de votre cockpit ... sous toutes réserves, bien sûr. Reportez-vous à la documentation officielle lors de la préparation de vos vols pour les mises à jour.

Alors bons vols à tous et racontez-nous cela... au mois de septembre.

Les rencontres vélivoles

Du 28/05 au 5/06/2000 à Bordeaux pour le Régional Aquitaine Midi-Pyrénées:

Aucune épreuve. Pluie, la première période; situation de sud, la seconde. Cette météo n'a été favorable qu'aux visites des caves!

Du 10 au 12/06/2000 à Nogaro l'Amical: très gris le 1° jour, grisâtre le 2° jour, le voile se déchire le dernier jour! Il était temps après le déluge de la décennie ...

Idem à quelques enclabures de là, à Arcachon, pour l'autre Amical du 10 au 12/06/2000.

Ce sera mieux l'an prochain ...

Tourisme vélivole :

Tour de Toulouse le 19/05/00

Oh! Géniale, la ballade de la famille Aygat, Emmanuelle et Jérôme. Ce matin-là, curieusement les cumulus pointaient vers Carcassonne comme cela arrive quelques rares fois chaque année. Ils ressemblaient à ceux en qui l'on peut vraiment faire confiance. Bref, aucune hésitation possible pour se lancer dans l'aventure. Une bonne heure après, c'est le piémont pyrénéen qui s'anime sérieusement. Nos voyageurs n'y mettent pas que leurs yeux, mais le nez de leur planeur en virant à Saint-Girons. Puis coté soleil dans l'après midi, des cumulus plats et hauts dans toutes les nuances de nuelles, ne leur échappent pas moins, puisqu'ils y font virer les plumes de l'ASH au-dessus de Nogaro. Puis cool, en se laissant glisser pour le retour vers Bourg, car la convection s'est terminée assez tard vers 20 heures.

Nouvelles de Ouarzazate Récits d'YL en annexe 1 et de DF en annexe 2

M. Laignel et Prat de Saint-Gaudens étaient du voyage. Le premier a ramené plusieurs beaux vols dans les 7 et 800 km au-dessus de montagnes sous forme de plis aux premiers niveaux qui "fonctionnent bien", puis de pentes rondes au-dessus "moins évidentes". Plus haut, les cumulus sont parfois difficiles d'accès en cas de cisaillement de vent allant jusqu'à 90°! Mais les varicos semblent intéressants, un peu supérieurs aux espagnols. Les plafonds tournent entre 3 et 5 900! Un petit détail qui prend toute son importance sur place: la brise s'établit perpendiculairement à la piste de Ouarzazate avec des vents bien supérieurs aux limites acceptables pour tout planeur ou attelage. Les décollages ne sont donc possibles qu'avant son établissement. Ensuite, reste de trouver une accalmie pour se poser au retour d'un grand voyage. Les

chances d'y arriver sont meilleures en fin de journée, mais avant sachant que les taxiways de cet aéroport ne sont guère sûrs. Pour la petite histoire et situer le contexte, les contrôleurs autochtones n'imaginaient guère que les planeurs volaient plus longtemps que 5 à 10 minutes !!! Enfin pour info, M. Didier Chevalier, l'organisateur a tourné 700 avec le twin local. Maintenant, pour terminer, le 27/05, Denis Flament ne trouvait pas cela terrible avec un seul mille et pas mal de 800 et 900. Il est donc resté encore un petit peu, trois jours, pour quelques milles de plus! juste deux, en triangle FAI, et un mille trois cents. Dans sa musette-logger du retour: cinq records de France à homologuer, s'il vous plaît !!! çà risque encore de gêner au-dessus de la Loire! Qu'importe. Heureusement qu'aucun changement de règlement ne l'empêchera de nous montrer ce que l'on peut faire là-haut ... Par contre, malheureusement pour nous, c'est l'expé avec 3 jours de route du sud ouest

Rue du vol à Voile

*Cette rue au nom étonnant existe bel et bien. Elle est sortie tout naturellement de l'activité d'un club. Et, comme un quartier d'une grande ville voisine n'avait pas de nom de rue, que c'était par-là que les élus pouvaient y voir évoluer les planeurs et qu'ils avaient entendu parler de vol à voile, c'est ainsi qu'une rue fut ainsi baptisée. C'était à Toulouse du temps où les planeurs évoluaient à Lasbordes. Aujourd'hui, plus curieusement encore, y habite un vélivole. Un vélivole lambda vu de Paris, mais un vélivole bien connu dans la région. C'est **Jeannot, Jean Clérici**, que l'on vient retrouver avec plaisir à l'inter-saison avec plusieurs sacs à la main. En effet, c'est le responsable de la salle de pliage de parachutes de Bourg Saint-Bernard. Meticuleux, il gère de main de maître le calendrier et les outillages dans un local toujours nickel. Entre temps, vous le trouverez fourré à bricoler quelque part: d'ailleurs, vous ne*

parviendrez pas à le caler dans ce domaine, il sait tout faire!

Grand amateur de plaisanteries, il met l'ambiance là où il se trouve. On le reconnaît facilement grâce à son accent bien de la région. Les meilleurs moments sont peut-être les échanges verbaux amicaux avec son co-équipier du Mosquito F-CBY, papa Honnons. C'est un non moins grand amateur de beaux vols, c'est ainsi qu'il allait chaque été, voler à La Llagonne. Oui, allait. Car le lambda, vu de Paris, cela fait trois ans qu'il n'est qu'un lambda. En donnant un coup de main à un copain, Jeannot a eu un malaise cardiaque. Il a été opéré et s'est remis d'autant plus rapidement que c'est un vrai sportif pratiquant assidûment les salles de sport avec le ski de fond en hiver. Aucun vélivole de Bourg ne se risquerait à le défier sur un jogging ... mais voilà, sa licence vélivole est suspendue depuis maintenant trois ans ... malgré les délais imposés... les démarches diverses et variées ... les espoirs ... et comme maintenant les examens fournis sont un peu anciens, on lui demande de les refaire!

On repart pour un tour? Non.

Jeannot craque. Et il a bien raison. De qui se moque-t-on? Ils auraient pu lui demander de se présenter, non?

Alors, Jeannot tire sa révérence. Il renonce à l'atelier parachute. Il renonce au Mosquito.

Mais nous, nous sommes bien contents, car il vole à nouveau grâce à un autre vélivole-instructeur bien sympathique, Léon Bousquet, et à l'ULM.

Nouvelles des clubs

Bourg : Poursuivant la politique d'homogénéisation de son parc, le club a dégoté un K8 suisse. Il n'est pas violet avec des tâches blanches, ni même non plus, en chocolat, mais accompagné d'un autre K8! L'achat du lot a été fait avec le club de **la Llagonne**, les deux clubs alliant leurs besoins pour faire tomber le prix!

Aveyron Les Planeurs Ruthénois:

Nouvelle association VV

Tel : 05-65-63-40-29

Comité Régional VV Mpy : Acquisition d'un ASW 24 et de sa remorque.

Du nouveau coté Internet

Le site de la Montagne Noire:
<http://www.multimania/damy7//montnoire/>

Bétisier

Sans aucun doute, la météo pourrie des grands ponts et du régional.

Mais voici quand même un CR de concours préparé, en cas de belle météo:

Du XX au YY/06/00, le concours de ZZ a réuni XX concurrents venus en nombre. Les faveurs de la météo ont permis de réaliser le maximum d'épreuves: YY avec des plafonds supérieurs à ZZ00 m avec de belles ascendances permettant de lancer de superbes épreuves, imposées ou inconnues conformément aux directives fédérales pour des distances réalisées entre XXX jusqu'à plus de YYYY km lors du deuxième cats'cradel.

1° épreuve : ZZZ km parcouru à plus de XXX km/h par YYYY.

2° épreuve en PAST: ZZZZ a parcouru XXXX km, soit YYY devant le second.

3° épreuve de vitesse: en ZZ h XX mn YY sec, soit la vitesse de ZZZ km/h!

4°

Sur le podium, les pilotes obtiennent plus de ZZZ points chacun avec moins de XX points d'écart trahissant le beau suspens de ce concours. Il n'y a eu que YY vaches et aucun dommage à déplorer. Les talents de XYZ se sont confirmés et ceux de ZYX se sont révélés. Ils sont donc sélectionnés. L'organisation était parfaite. L'ambiance a vraiment été excellente. Nous emportons de merveilleux souvenirs, aussi nous reviendrons tous l'année prochaine...

La grenouille du mois passé

jj comme jolie journée: samedi 19 mai. Déclenchement tôt sans trop vers les 10 heures avec des cumulus d'humidité raisonnable. On surveille avec l'habituelle question: quand vont-ils disparaître, grâce au très traditionnel assèchement? Mais non, 13h, toujours aucune tendance de ce genre, oh surprise! On dirait même que les cumulus

prennent de vraies bonnes joues. 15 heures, cette fois plus beaucoup de risque: le plafond a sérieusement monté, les nuées et les cumulus sont maintenant résolument bien accrochés et fiables. C'est vraiment une jolie journée. Elle se terminera tard bien après 19 heures.

C'était une journée phare de ce mois de mai, plutôt maussade en début et en fin.

Revue de presse

Vol à voile magazine : Un article très utile sur le coût du vol à voile pour tous et les gestionnaires de nos clubs en particulier.

volez : Un dossier complet sur le treuil utile pour tous les clubs envisageant ce moyen de lancement. Une très belle et très complète présentation du site de la Montagne Noire.

Notez sur vos agendas vélivoles

18-27/06/2000

Jaca

3-7/07/2000

Nogaro

17-21/07/2000

Toulouse

24-30/07/2000

Graulhet

7/2000

s/réserve Angoulême

18-27 août 2000

Jaca

automne

ToulouseAD

automne

AD

Réactualisation ITV

Stage Campagne

Stage Campagne

Interrégional Jeunes

Rencontre estivale de planeurs a

Copa de los Pirineos amical inter

cours météo de JP Fièrque

Séminaire féminines

Au prochain numéro

Pour cause de vol à voile intense, trêve en Juillet et Août. Retour en septembre...avec vos récits de vols. Bons vols à tous.

ANNEXE1:



LE VOL A VOILE AU MAROC

Ouarzazat du 06/05/00 au 22/05/00

Par Yvon Laignel.

C'est par pur hasard que je me suis intéressé à une annonce du forum de la FFVV en date du 23/02/00.

Didier Chevalier proposait un stage de Vol à voile sur le terrain de Ouarzazat au Maroc pour le mois de Mai 2000. A cette époque, je n'avais pas encore reçu le DG 800 B en commande, et, en prenant le risque de ne pas être livré dans les délais, je contactai Didier Chevalier pour m'inscrire à ce stage.

En 1994, lors d'un voyage touristique dans cette région du Maroc, j'avais pu admirer des cumulus sur l'Atlas à plus de 4000m, et je me souviens d'avoir rêvé qu'un jour peut être ?,,,

Le départ pour Ouarzazat ayant été programmé pour le 3 Mai, j'ai un peu bousculé le fournisseur du DG 800 pour être livré à temps, ce qui fut fait le 15 avril.

Départ le 3 au matin de St Gaudens (club situé aux pieds des Pyrénées qui vous accueillera bien chaleureusement, si vous voulez découvrir la montagne), je me suis arrêté à Biarritz pour

récupérer Didier et Henry Josse qui venaient de Paris en train. Nous avons fait une étape le soir à Ocania à 50 kms au sud de Madrid, et le lendemain à 8h nous avons repris la route pour Algéiras. Henry Gabet avec son épouse nous rejoignent, et nous embarquons sur le ferry: 4 heures de traversée, et débarquement à Tanger où nous avons quelques craintes pour les formalités administratives avec les autorités Marocaines (police, douane etc.) en fin de compte, ça ne c'est pas trop mal passé, les autorisations demandées par Didier étaient au goût de l'administration, quelques Dirhams pour les services et route plein sud.

Le soir nous ferons une pause bienvenue à la « Felouque » hôtel tenu par un membre du club de VaV de Beni-Mellal (au nord de l'Atlas et à 200kms au SE de Casablanca). Situé à Témara à cinquante kms de Rabat sur la route de Casablanca, c'est un endroit bien placé pour une étape (outre le fait que l'endroit est agréable, l'accueil charmant, et la table bonne), et de pouvoir reprendre la route de Ouarzazat le lendemain pour être sur le terrain en fin d'après midi après la traversée du col du « Tichka » impressionnant de beauté, mais aussi de virages serrés, bordés de ravins vertigineux. Nous avons laissé au passage de Tamara, Didier qui doit convoier le TWIN du club de Beni-Mellal sur Ouarzazat.

Arrivés donc le 5 en fin d'après midi à Ouarzazate, il fait beau et chaud la différence de climat de ce coté du col est flagrante, à nous les cumulus ! Pour se loger pas de problème, les hôtels ne manquent pas, et les prix vont de 150fr à 350fr en demie pension, c'est aussi à négocier !

Le 6 au matin, les planeurs seront vite montés, Didier est arrivé la veille au soir en vol avec le TWIN avec le remorqueur piloté par Jacques Pouet, paraît-il que le passage a été laborieux...

Décollage vers 14h locale (16h de France), pour un « petit » vol de reconnaissance des lieux : 361kms en 3h12 de vol, les ascendances sont fortes et brutales de 5 à 7 ms. Les jours

suivants, je ballasterai avec 60 litres qui calmeront le DG 800 B, c'est plus confortable et ça avance.

Ci-dessous, un tableau de ce que j'ai réalisé sur 11 vols, pour moi. Vélole moyen, je me suis régalé, j'ai tenté un mille kms plusieurs fois, j'ai échoué par le manque d'expérience dans le choix des points de virage, et puis, il y a eu des jours de mauvais temps, mais surtout un fort vent de sud ouest qui se renforçait en début d'après midi, ce vent était en travers l'axe de piste: ce qui nous a beaucoup gêné pour les atterrissages et les décollages, et plus ennuyeux, les vols d'initiation n'ont pas pu avoir lieu .

Denis Flament arrivé 5 jours après nous et reparti une semaine plus tard, par son expérience du vol à voile et sa dextérité, a réalisé de supers vols. Les conditions climatiques de sa dernière semaine ont été excellentes: il vous racontera lui même ses exploits.

Didier avec Henry Josse nous ont fait une démonstration de ce que l'on peut faire avec un Twin et de bonnes ascendances : plus de 700kms en AR. Il y a eu quelques vaches et des attéros sur un terrain désaffecté, un dépannage folklorique, 3 jours de suspension des autorisations de vol par les autorités Marocaines; l'armée de l'air n'avait sans doute jamais vu de planeurs voler aussi haut et aussi loin, mais cela c'est très vite solutionné. C'est tout le charme de ces expéditions.

Dans l'ensemble, les pilotes ont été très heureux de leur séjour. Pour ma part, je ne regrette qu'une chose, c'est que la très belle piste de 2500m goudronnée ne soit pas adaptée au vol à voile (vent de travers, balises proéminentes, trafic vols internationaux). Si à l'avenir il était possible de s'approcher de l'Atlas sur une surface d'où l'on peut décoller ou atterrir avec le vent dans l'axe, ça serait formidable.

Que dire des Marocains? Ce sont des personnes très accueillantes, très heureuses de constater que le développement de cette activité aérienne peut

être une source bénéfique pour le tourisme à Ouarzazat. Si leurs administrations sont encore un peu pesantes pour nous Européen, c'est le temps qui aplanira ces petits problèmes. Les paysages sont superbes, nous avons fait quelques balades vers Zagora et sur la route de

Boumaine, partout les Oasis sont un rafraîchissement dans ce sable et terre ocre ou rouge.

J'ignore encore si l'année prochaine, je participerai à ce stage de Ouarzazat, la route est un peu longue et les années se font sentir. Mais si une plateforme adaptée est mise en

œuvre, d'ici l'année prochaine, le démon reviendra bien aussi virulent que cette saison.

A tous ceux qui envisagent ce séjour, je leur garantis des souvenirs impérissables.

date	H/vol	cir/prévu	cir/réal/kms	kms/parcour	Vi/cir/kmh	Vi/crois/kmh	VZ/moy	finesse/max
06-mai	3h12	libre	300,5	361	97	112	1,98	45,9
07-mai	3h31	libre	343,2	399	103	113	1,88	54,5
08-mai	6h52	750	733	865	109	126	2,36	56,5
09-mai	3h40	libre	336	407	98	114	2,06	49
10-mai	8h04	750	743	872	97	112	1,7	56
13-mai	7h55	792	792	976	100	123	2,06	59
14-mai	3h40	libre	260	296	104	110	1,92	41,6
15-mai	6h58	1020	720	833	102	118	2,07	54,2
17-mai	7h38	1030	696	864	94	117	1,86	62
18-mai	3h43	libre	304	401	85	112	1,12	73
22-mai	8h35	libre	630	836	79	99	1,27	64,2
	H/vol/totale		total/kms/cir	tot/kms/parc			moy/vz	moy/finesse
	63h28		5857,7	7110			1,84	55,99

ANNEXE2:

OUARZAZATE

selon Denis Flament

Après une dizaine d'années de séjours véliques en Espagne, la péninsule commence à paraître un peu étroite, et j'ai comme Yvon sauté sur l'occasion à l'annonce sur feu le forum internet Edelweb d'une expédition au sud de l'Atlas. Comme lui j'étais alors sans planeur, mon ASH 26 E « DF » attendait encore son moteur révisé, perdu quelque part entre MidWest son fabricant anglais et Poppenhausen en Allemagne où il venait de recevoir les panneaux solaires indispensables pour son autonomie complète.

In extremis et grâce à l'obligeance de Christian Stuck de « Finesse max », importateur des Schleicher en France, qui le récupéra à temps et me l'avança jusqu'à Verdun, je pus partir à la date prévue, le lundi 8 mai au soir, pour 2700 km de route sans histoire (si ce n'est une journée entière perdue à Algeiras en formalités de transit douanier aussi inutiles qu'inattendues de ce côté-ci

du détroit...). J'arrivai à Ouarzazate le jeudi 11 à 13 h, pour assister à un spectacle inattendu d'un Astir porté à bout de bras par une douzaine de bonnes volontés au-dessus du muret clôturant le terrain après sa première chamelle (les vaches sont rares dans le coin...)

Le lendemain, je suis le seul à voler car des cirrus sont lents à se dégager vers l'Est, et les premiers arrivés sont déjà blasés, mais je me dis que c'est l'occasion de découvrir tranquillement le site. Je vais donc admirer les neiges du Toubkal puis la confluence sur l'anti-Atlas au sud-ouest, les cumulus ne sont qu'à 4000m, par endroits 4800 m, je me pose au bout de 6 h ½ et près de 800 km ; avec le recul, c'est vrai que ce n'était pas terrible (ici, par ce temps là, on se repose !)

Samedi 13, découverte de l'Atlas jusqu'au djbel Ayachi, dernier haut sommet 250 km à l'E-NE, en thermique pur avec quelques barbules de confluence côté nord de la chaîne, qui s'avèreront présentes quasiment tous les jours. Le thermique pur ne gêne pas Yvon qui en bon montagnard choisit de voler en bas des pentes et qui réussit son épreuve de 750 km comme prévu... je me contenterai de 567.

Dimanche 14, décollage toujours tardif (12h30 TU), je suis la même confluence vers l'ouest-nord-ouest jusqu'en vue de l'océan (ou plutôt des stratus qui le cachent) 50 km au NE d'Agadir. Au retour, les nuées au sud de l'Atlas et en plaine me paraissent bien hautes : je gratte pour atteindre le plafond : 5900 m ! 730 km aujourd'hui.

Lundi 15, il est temps de voler sérieusement, le 26 est ballasté, décollage à 9h30, alors que les cumulus sont présents sur les sommets depuis plus d'une heure et que la convection démarre déjà en plaine. La masse d'air est très bonne mais des cirrus épais vers les hauts plateaux qui prolongent l'Atlas à l'est forcent au demi-tour à plus de 400 km du terrain. Retour avec 50 km/h de face, il faut contourner quelques grains qui s'étalent depuis les sommets par le sud, mais ce n'est pas un problème avec des cumulus vers 4500 m et du 4 à 5 m/s partout (même une fois 7,2 m/s sur 1000 m, maxi 8,2 m/s...), par contre un nouveau voile, d'Ac celui-là, arrive par l'ouest et dessous cela devient de la survie, il faut se battre pour aller chercher un dernier point de virage histoire de faire plus de 1000 bornes... 1019 exactement.

Mardi 16 repos et tourisme, mais tout à fait volable avec thermiques purs et confluence habituelle.

Mercredi 17, temps assez turbulent, à nouveau du vent de sud-ouest assez fort, je m'enfarine dans la haute vallée du Dadès (c'est incroyable comme on se sent bas à 3000 par ici...), de l'instabilité qui traverse la zone d'ouest en est, une masse d'air plus calme sur l'antialtas, 870 km

Jeudi 18, à nouveau thermique pur et vent très fort de travers au sol dès le début de la convection, je reste au sol.

Vendredi, arrivée de la perturbation que nous prévoyions depuis quelques jours depuis le cybercafé, il pleut le soir et le lendemain sur toute la région (pour la première fois depuis deux ans paraît-il...). Tempête dans le même temps chez les autorités locales mises en alerte par les militaires : ceux-ci auraient aperçu des planeurs survolant une zone sensible (on a trouvé du pétrole récemment par là) ou s'approchant « trop près » de la frontière de l'Algérie (avec qui le Maroc est toujours théoriquement en état de guerre déclarée) ; personne ne saura nous dire en dessous de quelle distance on est « trop près », d'ailleurs la frontière, trop incertaine, ne figure même pas sur la carte ! On en profite pour visiter les kasbahs et marchander des tapis, et dimanche, alors que le mauvais temps s'évacue et que la traîne arrive, pousser jusqu'aux dunes du bout de la route après les palmeraies de la vallée du Draa et Zagora...

Lundi 22, thermiques purs puis quelques barbules, à nouveau très turbulent sur les cailloux, de l'ondulette avec un vent de SW de plus de 60 kt au-dessus, du bon dynamique sur les crêtes l'après-midi ; 836 km.

Mardi 23, matin très brumeux, sorte d'entrée maritime avec des cumulus très tôt mais très bas, à 10 h une ligne d'averse balaie le terrain mais une masse d'air plus favorable arrive derrière par le sudouest. C'est l'occasion d'aller virer au sud ouest, très vite en thermique pur, mais le cheminement est très bon le long des petits reliefs qui bordent le Sahara, à

peine à 1200 m d'altitude (la plaine étant ici vers 300 à 500m), mais rectilignes sur des centaines de km à peine interrompues ça et là par quelques oueds. La face nord-ouest a un profil idéal, le thermique sur ces falaises est renforcé par un léger dynamique, aussi je me risque à descendre au niveau des crêtes pour un vol de pente « à donf » ! Il faut bien économiser un peu l'oxygène, pour une fois... Arrivant à Assa, au km 350, la pente se perd dans un plateau, je dois passer en plaine, un point bas à 700 m QNH (Ouarzazate est à 1140m...) me décide à faire demi-tour ; le retour par les pentes puis la confluence de service est rapide, à l'est du terrain je retrouve des averses et le relief est accroché au nord, preuve qu'un front est bien passé et que le flux de nord-ouest s'est installé ; 860 km.

Mercredi 24 : nuages de chapeau sur l'Atlas le matin, mais ni rotors ni onde, le vent n'est pas assez fort. Les cumulus apparaissent en plaine à 8h, mais très bas. Décollage à 9h30, il y n'y a guère plus de 1000 m sol, mais ça montera à 2000 m (3000 m QNH) par la suite, je prend la pluie dès le M'Goun à l'aller. Sur le plateau au NE de Midelt il y a 6/8 de Cu tout étalés, on se croirait en France... au retour, je passe en front d'orage le terrain d'Er Rachidia, l'Atlas semble bouché, mais plus au sud sur le djbel Ougnat j'aperçois de loin du sable qui vole sous des nuages douteux. Monte-t-il ? Il faut bien aller voir pour en avoir le cœur net, de toute façon, au cas où, j'ai un moteur dans le sac à dos. En fait toute la zone a été lavée par un orage et le sable, qui a dû être aspiré par lui, est en train de retomber... A 200 m sol, 3mn de moteur me permettront de rejoindre des mauvais thermiques sur les collines qui rechauffent doucement au sud. Je me traîne péniblement entre les Cb et restes de Cb jusqu'à une confluence 60 km au NE d'Ouarzazate, qui me remonte à 4700 m ; le relief semble plus dégagé maintenant, je prends un thermique à peine un peu turbulent sur les faces sud, puis m'avance au nord-ouest du cumulus (on ne sait jamais...) et soudain c'est le laminaire, avec 60 km/h du 300° à 330°, il est tard mais j'ai le temps d'aller virer 30 km à

l'ouest du Toubkal, sur près de 150 km le ressaut est quasi continu, avec des plages de 6 à 7 m/s en ligne droite, entre 4000 et plus de 6000 m, m'accordant 260 km de plus en 1h30. Je me pose au coucher du soleil (19h25), les pieds gelés (décidément il fait froid dans ce pays, qui l'eût cru ?) et après 980 km.

Jeudi 25, décollage tardif (13h15), des barbules à 4000 m sur les crêtes je décide d'aller visiter, en finesse, Beni-Mellal... où comme prévu je trouve de beaux champs verts, de l'air moite, des thermiques de 0,5 m/s ne dépassant pas les premières collines vers 1900 m QNH... je parviens tant bien que mal et au bout de 2 heures pendant lesquelles je n'ai fait que 40 km à rejoindre les premières barbules, dans la vallée à l'est du lac de Ben-el-Ouidane, toutes aussi molles ; de là le saut vers les gorges qui mènent au Haut-Atlas serait tout juste possible, il y a de belles falaises et de vrais cumulus dessus, mais il est très tard, 17h30, et en vol à voile le retour avant la nuit n'est guère possible, de plus le coin est trop inhospitalier pour s'y aventurer sans reconnaissance préalable. Aussi je remets le moteur pour me remettre du bon côté de la chaîne... le passage en vol à voile est possible, Claude Calleja l'a déjà fait, mais il faudrait s'y prendre plus tôt ! Seulement 210 km en vol à voile aujourd'hui, mais une expérience intéressante...

Vendredi 26, la masse d'air se réchauffe doucement, départ à 10 h pour ce qui devient classique : première branche vers l'est, le long de l'Atlas, retour plus au sud pour contourner les grains qui se sont formés, retour au point de départ pour au total 923 km dont un AR libre de 852 km.

Samedi 27, je m'accorde une journée de repos avant le sprint final, Stéphane Blondé en Stemme rencontrera des conditions au moins aussi bonnes, malgré quelques orages, et les cumulus gagnent la plaine à perte de vue l'après-midi... J'en profite pour repérer un site possible pour un terrain au pied des pentes, à côté d'une palmeraie étonnante de fraîcheur d'où émerge un petit village et de magnifiques

kasbahs, certes en ruines, mais qui un peu retapées pourraient servir d'hébergement on ne peut plus typique... et de tour de contrôle !

Dimanche 28, j'affiche un triangle FAI de 1080 km avec départ en milieu de branche vers le NE (Midelt), le SE (Tagounite) et le SW (Tagmoute). Décollage à 9h, je perds du temps sur les pentes avant d'arriver à monter, départ sous la confluence du matin sous laquelle se pressent tous les moustiques de la région, j'ai vite les bords d'attaque tout noirs, point bas à 3500 m (ici le sol est à 3000 m et tout est pratiquement plat !), j'accumule tous les mauvais cheminements et erreurs possibles, le premier point est trop loin en plaine dans le bleu, je ne remonte que difficilement, j'hésite à longer les orages au nord ou à prendre des barbules sur le trait, finalement je me retrouve trop bas à la traversée vers le djbel Sahro et dois rebrousser chemin pour dégager vers la plaine avant de raccrocher ; vers Zagora la masse d'air devient plus brumeuse, il y a de magnifiques cumulus sous lesquels je ne trouve rien, je continue ne zigzagant et en perdant du temps. Le deuxième point est quand même atteint, sur le désert les pompes sont plus faciles à trouver avec les tornades de sable en bas et de petites barbules en haut ; heureusement car sinon à 1200 m QNH je me serais fait du souci... un petit trou bleu est vite passé avant la magnifique rue de nuages sur l'Anti-atlas sous laquelle j'erre sans trouver ni Vz ni cheminement à la hauteur de son apparence et du plafond (4500 m), point bas après le dernier point, je me décide à prendre mon temps et à rentrer prudemment ; malgré un petit grain avant Ouarzazate, le point de départ est atteint à nouveau un peu avant 19 h, le triangle est bouclé à 113,6 km/h, mais j'ai rarement aussi mal volé : on doit pouvoir mieux faire !

Lundi 29, j'affiche pour changer un aller-retour de 1000 km vers Tendirara. Décollage à 8h40, 5 mn après la première barbule apparaît sur le M'Goun ; point de départ à 9 h, les conditions sont similaires à la veille, mais je tire profit des erreurs passées et ça marche mieux. A 11h30 j'ai parcouru près de 350 km, mais c'est

tout bleu devant... je m'avance cependant encore un peu, les barbules se formant juste devant moi au fur et à mesure... au km 420 cependant elles d'arrêtent pour de bon, je vire à Fejakkbira et revient en direction de l'Atlas sous 3/8 de cumulus bien développés maintenant, sur une bande de 10 km de large dans le prolongement de la chaîne. Sur le Djbel Ayachi l'orage est déjà là, ça chemine bien en bordure sud mais assez vite il faut zigzaguer pour éviter des rideaux de pluie. J'arrive sans doute une 1/2 heure trop tard. A l'ouest des gorges du Dadès il n'y a plus de grains, une confluence bien marquée sur les crêtes mais sans varios exceptionnels donne 4500 m au nord, 5500 m au sud ; sur la plaine 4/8 à 5000 m, avec 5m/s sous chaque Cu ; la confluence de l'Anti-atlas est là mais son aspect est peu engageant, il y a un rideau de neige tout le long sous la base et le sable soulevé rend le tout très brumeux. Je poursuis plus au nord sous des cumulus isolés, vire au km 150, et finalement suis obligé de revenir plus au sud sous la confluence qui n'est pas si mauvaise... Vers le terrain il y a des averses un peu partout, à l'est c'est bouché, je ne pourrai pas faire mon troisième point de virage très loin par là ; je poursuis sur la pointe des pieds jusqu'à une cinquantaine de km à l'est, puis remets le cap vers Ouarzazate ; il est plus de 19 h, le soleil est presque couché, cependant sous la rue qui comme souvent persiste au sud du lac, je retrouve un bon 4 m/s qui me permet d'aller clôturer le circuit au km 47 à l'ouest à 19h30 et encore à 3500 m, alors que le soleil se couche derrière l'Atlas ; moins de 10 mn après je suis posé (ici il ne faut pas traîner, la nuit tombe vite...) ; au bilan 1290 km en distance libre (3 pts de virage) à 124 km/h, 1337 km si on y rajoute la dernière branche, et 10h55 de vol.

Mardi 30 mai : c'est le dernier jour de vol... comme il se doit je prévois un petit circuit histoire de ne pas rentrer trop tard ; ce sera un 1002 km en triangle FAI, le plus plat possible, la première branche faisant donc 450 km pour constituer aussi un aller-retour de 900 km, vers Matarka (au NE) et Merzouga (les célèbres dunes

de sable au Sud d'Er Rachidia). Je pars plus tard et plus haut pour essayer de soigner la vitesse moyenne : décollage à 10h, et après une première tentative avortée départ à 10 h 46 à 3600 m. C'est sans doute un peu trop tard : les Vz sont bonnes mais les cheminements moins bons, les cumulus ne sont plus alignés selon l'axe de la chaîne, et les grains se développent déjà. Mais j'ai pris beaucoup moins de mouchérons que les deux derniers jours, ils doivent être déjà noyés... Le premier point est atteint sous de gros congestus, qui au retour se sont transformés en front d'orage impressionnant ; le suivre fait faire un détour mais c'est rentable et nécessaire pour éviter la frontière. Sur la plaine, entre Er Rachidia et Boudenib, je retrouve 3/8 de gros cumulus bourgeonnants mais isolés, 5 m/s et 4500 m de plafond. Quelques grains se forment cependant dont un qu'il me faut contourner pour faire le deuxième point de virage ; j'hésite un moment, car le retour ne s'annonce pas facile et il ne s'agit pas de perdre trop de temps pour rentrer au bercail avant la nuit (même au moteur, car dans ce cas je ne vais qu'à 130 km/h donc moins vite qu'avec de bonnes conditions de vol à voile, et en outre je n'ai pas refait le plein depuis plusieurs jours et je n'ai plus qu'une petite demi-heure d'autonomie, je risque de devoir me dérouter sur Zagora...). Mais je refais un bon plafond ce qui me permet de virer Merzouga et de raccrocher sans trop de problème. De gros Cb sont maintenant sur les djbels Ougnat et Sahro, qui me font de l'ombre (le soleil étant passé au nord-ouest) il me faut cheminer en bordure sud, où il y a encore un peu de soleil. Au km 120 du terrain ça devient tout noir, et une ligne de grains continue semble barrer inexorablement la route, seul le lac d'Ouarzazate à contrejour brille sous le rideau de neige et de pluie. Je m'en approche avec précaution, il y a quand même plus de 5000 m de plafond, mais ici ça tombe vite parfois... En visant l'endroit le plus clair, je commence à rencontrer la neige, en petits grains puis en gros flocons. Surprise, ça continue à zéroter avec même du positif de temps en temps... la visi est réduite mais on voit toujours le sol.

Enfin je retrouve un 2m/s, finalement je vais pouvoir boucler le circuit alors que j'en avais perdu tout espoir (il me faut retourner au point de départ, 35 km au nord du terrain, moins de 1000 m en-dessous de l'altitude de départ, soit 2600 m QNH). J'ai au moins 1000 m de rab, je pousse sur le manche... et soudain alors que je suis en ciel clair, c'est la méga-dégueulante : pour un peu je vais rater l'arrivée ! Finalement il me restera 300 m de marge, le circuit est bouclé en 7 h 32 soit 133,1 km/h de moyenne, contrat rempli ! Je me pose à 18h 30, pour la dernière fois cette année, mais je pense que je

reviendrai - inch allah comme on dit ici !

Au bilan de ces trois derniers jours, 5 records de France (sous réserve d'homologation !) :

Distance sur triangle 1080 km
 Distance sur aller-retour 900 km
 Distance sur aller-retour libre 900 km
 Distance libre 1290 km
 Vitesse sur triangle de 1000 km : 133 km/h

Le retour sera plus pénible que l'aller, malgré un passage de douane cette fois sans aucun problème : 5 ou 6 barrages de gendarmerie royale, une montre volée, un pneu fraîchement réparé qu'il faudra

regonfler à chaque station, une demi douzaine de bombes anti-crevaillon vidées, une borne de station-service accrochée avec la remorque, gendarmes et constats à l'avenant, une nuit à rouler au ralenti dans les côtes pour cause de surchauffe, un ventilateur à remplacer, un pneu à réparer, un PV de la Guardia Civil pour absence de plaque « véhicule long » à l'arrière de la remorque avec paiement comptant de 15 500 ptas, le brouillard et la pluie des Cantabriques, deux autres pneus à changer à Bordeaux... je pense que la prochaine fois le trajet se fera en vol !

Bilan des vols

Date	Décollage	Atterr.	H. vol	Distance	Moyenne	Plafond	Observations	
12-mai	12:10	18:44	06:34	793 km	123 km/h	4800 m	distance libre 3pts 694 km	
13-mai	12:19	17:59	05:40	567 km	101 km/h	4400 m	distance libre	
14-mai	12:34	19:06	06:32	729 km	113 km/h	5900 m	distance libre	
15-mai	09:37	18:52	09:15	1019 km	115 km/h	4800 m	distance libre	
16-mai	pas de vol							
17-mai	09:50	18:49	08:59	869 km	100 km/h	5000 m	distance libre	
18-mai	pas de vol							
19-mai	pas volable							
20-mai	pas volable							
21-mai	pas de vol							
22-mai	10:23	18:14	07:51	836 km	109 km/h	5200 m	distance libre	
23-mai	11:14	19:18	08:04	861 km	110 km/h	4200 m	distance libre	
24-mai	09:34	19:26	09:52	980 km	102 km/h	6300 m	distance libre	
25-mai	13:15	18:54	05:39	210 km	50 km/h	4400 m	distance libre	
26-mai	10:05	19:24	09:19	923 km	102 km/h	4400 m	AR libre 852 km, 3pts 923 km	
27-mai	pas de vol							
28-mai	09:05	19:08	10:03	1080 km	114 km/h	4700 m	triangle 1080 km	
29-mai	08:43	19:38	10:55	1337 km	124 km/h	5400 m	distance libre 3pts 1291 km	
30-mai	09:59	18:33	08:34	1002 km	133 km/h	5200 m	triangle 134 km/h, AR 900 km	
Total 12 vols (hors 25 mai)					10996 km	112 km/h	5025 m	moyenne 916 km

Sur 19 jours de présence :

17 jours volables, 13 vols, 107 h, 11206 km

Si on excepte le vol à Beni Mellal du 25 mai :

12 vols, 11000 km, 916 km de moyenne, 112 km/h, plafond max moyen 5000 m (3900 m QFE)...

ANNEXE3: (volontairement isolée sur page suivante pour faciliter le détachement)

AIRE SUR L'ADOUR	AA	118.975	130.125
AGEN	TWR	121.300	/
ALBI	AFIS	119.300	/
ANGOULEME	AFIS	118.200	129.975
ARCACHON	AFIS	119.350	122.650
AUCH	AA	123.000	123.050

AURILLAC	AFIS	118.325	/
BERGERAC	TWR	120.500	/
BIARRITZ	TWR	118.700	/
BISCARROSSE	TWR	122.300	/
BDX MERIGNAC	TWR	118.300	/
SAUCATS	AA	119.000	129.975
YVRAC	AA	119.950	/
BRIVE	AFIS	120.400	129.975
CAHORS	AFIS	119.400	130.125
CARCASSONNE	TWR	121.000	/
CASTELNAUDARY	AA	118.900	/
CASTEL MOISSAC	AA	121.050	122.650
CASTRES	AFIS	118.500	/
COGNAC	TWR	122.550	122.650
COUHE VERAC	AA	119.350	122.650
DAX	TWR	120.200	129.975
GAILLAC	AA	119.950	/
GRAULHET	AA	119.650	123.050
JONZAC	AA	118.150	/
LA MONTAG NOIRE	AA	123.625	123.050
LIBOURNE	AA	120.650	/
LIMOGES	TWR	118.700	123.050
MARMANDE	AA	120.050	123.050
MILLAU	AFIS	120.800	/
MIMIZAN	AA	118.900	/
MONTAUBAN	AA	118.450	/
MURET LHERM	TWR	123.200	/
NIORT	AFIS	119.100	123.050
PAMIEERS	AFIS	119.000	122.650
PAU	TWR	121.400	/
PERIGUEUX	AFIS	120.700	130.125
PEYRESSOURDE	AA	118.750	/
POITIERS	TWR	118.500	130.125
RODEZ	TWR	118.550	123.050
ROMORANTIN	TWR	118.625	122.650
SAINTES	TWR	123.175	122.650
	AA	122.400	122.650
SANIT GIRONS	AA	118.250	123.050
SARLAT	AA	118.150	/
TARBES OSSUN	TWR	119.050	/
LALOUBERE	AA	122.600	129.975
TLSE BLAGNAC	TWR	118.100	/
BOURG ST BERN	AA	123.450	129.975
LASBORDES	TWR	122.700	/
VILLENEUVE/LOT	AA	123.600	/
AUTRES PISTES	AA	123.500	
CENTRES PARA	AA	123.350	
VOL A VOILE		122.500	
DETRESSE		121.500	
ATIS BDX MERIGNAC			131.150
TLS BLAGNAC		118.025	
PAU		128.475	
TARBES		125.950	
AA	AUTO INFORMATION		
AFIS	TRANSMISSION DE PARAMETRES		
	INFORMATION DE TRAFIC		
TWR	TERRAIN CONTROLE		
ATIS	PARAMETRES DU TERRAIN MTO		

Transmettez nous les adresses internet des personnes susceptibles d'être intéressées par la diffusion de Vent Sud !

MERCI.