

# Le premier 1000 italien en aller et retour



Fig. 7. Après plus de deux heures de vol, nous sautons sous le vent de l'Ortles, dans l'espoir d'y trouver le plus beau ressaut des Alpes italiennes...

Voilà, c'est l'histoire de la première distance de 1000 kilomètres couverte en aller et retour au départ d'Italie, par moi-même, Jean-Marie Clément, et Giuliano Laurenti. Par la même occasion, ce vol, effectué le 4 juin 2001 à bord de mon Nimbus

4 DM, est un record de France sur aller et retour libre.

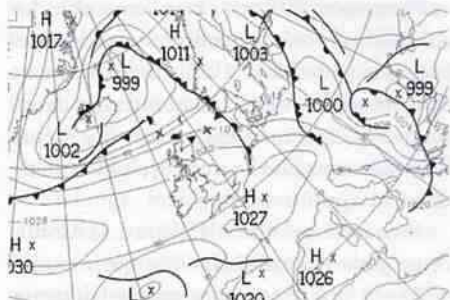
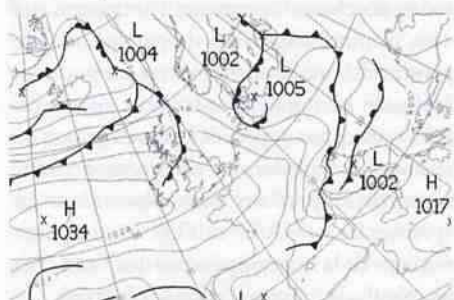
Aujourd'hui, la météo ne promet rien de bien bon, mais on y va quand même...

Si je ne sais toujours pas bien utiliser mon Zander au bout de deux ans, la raison en est

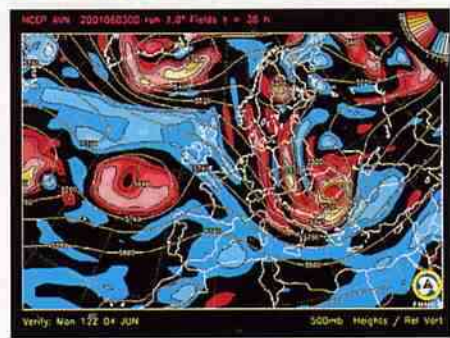
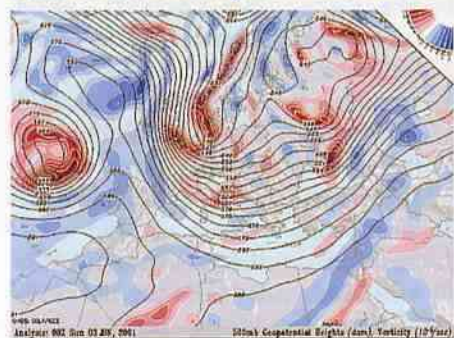
toute simple : je n'ai que deux circuits en mémoire, et avec seulement un point de virage chacun : deux allers et retours de 1000 km, Caunes-Minervois vers l'ouest et Timmersdorf vers l'est. Le premier aurait bien pu « passer », le 15 juillet 2000, sans cette couche 8/8<sup>e</sup> entre 3500 et 2000 m, longue de seulement 40 km entre Alès et le Pic-Saint-Loup, que l'équipage, à l'unanimité, a préféré ne pas traverser, même si nous étions bien équipés et sous contrôle radar.

Je profite donc de ce dimanche de Pentecôte pour prendre un peu d'air au club, convalescent d'une grippe qui m'a bloqué toute la sphère ORL pendant quinze jours. Pourquoi pas un petit vol local, histoire de faire un check de mes tympanes, vu que le Mistral souffle? Les antibiotiques ont l'air d'avoir fonctionné car bien que faisant des bruits abominables, mon oreille droite ne me fait pas souffrir, et je me permets le luxe d'un saut à 5000 mètres dans des conditions de turbulence effroyables, même et surtout 2000 m au-dessus des nuages. Surprenant, typique de ces vents catabatiques qui descendent le long des Alpes en « roulant », créant des rotors migratoires caractéristiques accompagnés de systèmes ondulatoires vagues et peu fiables.

Bref, tout ça me donne des idées pour le lendemain. Recherche d'un compagnon lors du dîner, une main se lève, un inconnu qui se présente, Giuliano Laurenti, « monsieur météo » du championnat national classe 18 m en cours sur notre terrain (mais aussi instructeur vol à voile à Belluno). Mais qui fera la météo demain? « Qu'ils se débrouillent, ils ont les cartes, et d'ailleurs je les quitte demain soir »



A gauche, Fig. 1, analyse du 3 juin. Courant de NE dans les couches inférieures avec retour d'est sur l'Autriche, avec occlusion. Vent fort secteur NNE jusqu'aux Cévennes. A droite, Fig. 2, prévision pour le 4 juin : clairement anticyclonique par NE, avec retour d'est sur l'Autriche. Le front occlus intéresse toujours l'est de l'Autriche. Plus de vent sur la France



A gauche, Fig. 3, analyse à 500 hPa, le 3 juin. Le courant de NW est bien marqué, et court le long de la dorsale, qui se renforce. A droite, Fig. 4, prévi à 500 hPa du 3 pour le 4 juin, à 14 heures locales : plus d'espoir de vent dans le Minervois, l'Autriche est encore dans le front, mais le vent de NW est significatif



répond Giuliano! Une tentative de 1 000 km avec moi lui semble être une occasion à ne perdre à aucun prix. Rendez-vous est donc pris à 5 heures pour un décollage à 6 heures.

Retour du resto à minuit et comme je n'ai aucune idée de la météo, séance d'Internet et coucher à 1 heure avec réveil à 4 heures pour re-Internet.

La situation n'a rien d'extraordinaire (Fig. 1 et 2). Il n'y a aucun des ingrédients classiques pour l'onde, pas de basses pressions alignées nord-sud. Au contraire, un courant de nord-est fortement anticyclonique dans les basses couches et un courant de nord-ouest lui aussi anticyclonique à 500 hPa (Fig. 3 et 4). Le matin à 4 heures, Montpellier me donne un vent du NE, avec un TAF qui passe à l'est. La carte est claire : il n'y a aucune chance côté Cévennes (Fig. 5). Côté Autriche, c'est assez bouché (Fig. 6), mais la masse devrait se déplacer vers l'est, sauf retour d'est assez fréquent. Espérons que d'ici à notre arrivée... Je mettrai donc Timmersdorf dans ma déclaration. Il est trop tôt pour téléphoner à Giorgio Galetto à Bolzano. On y va quand même.

## Des débuts difficiles

Comme toujours, même en ayant tout préparé la veille, un grain de sable bloque la machine : mon parachute s'ouvre dans la cabine, et comme le club est fermé, il me faut trouver et « emprunter » un parachute dans un planeur privé, obligatoirement du même type, car on ne peut pas prendre de risque « confort » pour un vol de 12 heures. Nous décollons finalement à 6 h 50, sous les regards curieux de Luciano Avanzini et Corrado Costa qui se préparent pour une tentative de 850 km en aller-retour sur le même axe. J'apprendrai le lendemain que Leonardo Briigliadori, bien qu'averti par ses conseillers météo, a renoncé à décoller, jugeant la situation non digne d'intérêt.

Au début, l'important n'est pas d'aller vite, mais simplement de rester en l'air en avançant sur la pointe des pieds.

Aucun témoin de vent dans le ciel, qui est d'un bleu grisâtre peu engageant mais la bonne surprise, un petit laminaire à 500 mètres, ne durera que quelques minutes. Le petit vent de nord-ouest (25 km/h) passe à l'est-nord-est pour 30 à 40 km/h au point de départ, parallèle à la crête qui ne fonctionne donc pas. Descente dans les arbres pour vérifier que les feuilles sont immobiles, et retour forcé à la case départ, re-moteur et cette fois le point de départ (altitude 1 534 m) est passé à 2 500 m, une heure après le premier décollage, ce qui nous laisse une vingtaine de minutes pour chercher une autre solution. Intéressant, mais nous ne le saurons que le lendemain. Avanzini et Costa ont subi le même sort que nous sur un autre point de départ, avec redécollage, mais leur deuxième tentative échouera, leur point de départ ne leur permettant pas de sau-

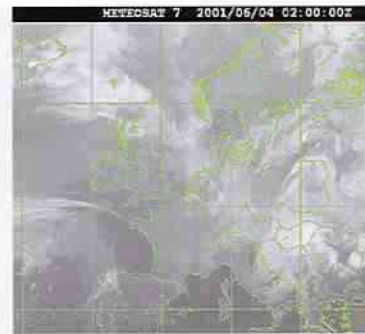
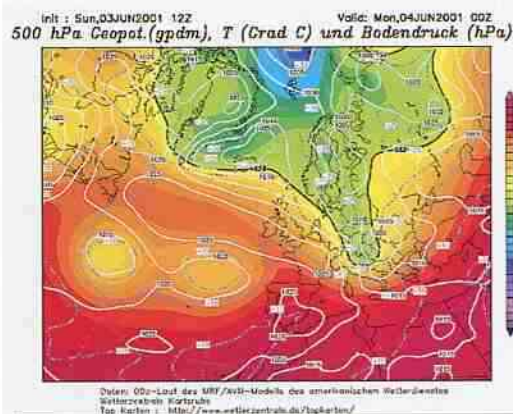


Fig. 5. Prévi à 500 hPa pour le 4 juin; Fig. 6. Image satellite à 3 heures locale

ter sur une autre ligne de crête. Notre solution de rechange ne fonctionne pas malgré un vent de NW pour 40 à 50 km/h.

Pas de temps à perdre, nous continuons vers la pente de l'aéroport de Locarno qui ne donne rien non plus, même si le drapeau suisse du Tamaro est horizontal, mais la suivante, sur Bellinzona, nous remonte de 1 600 m à la crête vers 2 400, et sans perdre de temps à monter, nous avançons sur la pointe des pieds dans l'espoir de sauter dans la vallée de Chiavenna où, s'il existe un seul ressaut dans les Alpes lombardes, il devrait être là. Le vent est toujours du NW pour 50-60 km/h et nous passons au ras du col côté lac de Côme à 2 500 m sur la pente du Mont Ledù, avec une ondine en phase (finalement!) qui nous remonte à 3 400 m. Le trou de Chiavenna est devant nous à quelques kilomètres, l'heure de vérité approche. Nous avons parcouru 62 km en deux heures... Mais au moins, nous sommes toujours en vol! On y va. Le vario s'écroule en butée négative, l'alti tourne à l'envers à la vitesse de la trotteuse des secondes, mais je suis heureux! C'est gagné! Comme pour tous mes

grands vols alpins, le départ aura toujours été extrêmement délicat, question d'heures pour quelques dizaines de kilomètres, la clé de l'épreuve. Quel contraste par rapport aux Pyrénées!

Après le moins, le plus, et c'est parti. Appel à Zurich Delta pour dépasser 4 500 m (classe D limité au FL150 les jours de fête), mais un répondeur informe que pour absence de trafic, le contrôle est fermé et en cas d'urgence, appeler Zurich Radar, qui évidemment ne nous reçoit pas. Donc, pas de clairance, pas de dépassement du FL150. Ce qui ne me chagrine pas outre mesure, car le vario est inférieur à 1 m/s et ne vaut pas la peine d'être exploité. Par contre, nous maintenons notre altitude en remontant la vallée de l'Engadine par Saint-Moritz avec un œil sur le netto et un autre sur la position par rapport aux crêtes, le tout dans une tempête de ciel bleu et un vent de nord-nord-ouest de 50-60 km/h, les deux autres yeux assurant la sécurité, d'où l'intérêt du biplace.

Nous nous laissons donc glisser en surfant dans de petits zéros netto positifs (n'oublions pas que 0,2 m/s positif masse d'air porte la



Devant nous, Fig. 8, une situation classique avec rotors bien marqués. Nous ne redescendrons jamais plus sous leurs sommets.

Ceux-ci constituent le premier ressaut qui va du Gran Pilaastro à la Val Aurin. Il est 10 h 50, nous y arriverons à 3 800 m, et les quitteront 40 kilomètres à 5 300 m sans nous arrêter.

A leur gauche, la couche, totalement soudée, nous rejoindra dans peu de temps





*Quatre heures de surf (Fig. 9) sans jamais s'arrêter sur les ondes matérialisées par les sommets d'une couche 7 à 8/8<sup>e</sup>, premier ressaut exploitable en sécurité, navigation électronique aidant*

finesse à 100!) jusqu'à la pente de l'Ortles exposée au vent, où apparaît le premier nuage, qui ne sera pas un rotor, mais un mélange de condensations de thermique et de confluences, et nous remonte tout doucement (moyenne 1 m/s) de 3400 à 4000 m, juste de quoi sauter sous le vent (Fig. 7) et tenter le meilleur ressaut de l'Italie du Nord, en un lieu de la Val Martella appelé à juste titre «le paradis de Cevedale», qui fonctionne à merveille jusqu'à 5000 (moyenne 3,8 m/s) que je quitte à 1 m/s. Il est 10h20, nous sommes en vol depuis trois heures et demi, avons parcouru 150 km, sommes définitivement passés en onde et le panorama qui s'offre à nous, 4/8<sup>e</sup> de cumulus, rotors à perte de vue, nous remplit d'une grande joie. A bord, le climat est excellent, on sert le premier service, petit déjeuner avec biscuits fins, relax, toilettes. Bref, le moral est au top.

### Au-dessus de la couche

Joie mitigée par un contact radio avec Giorgio Galetto qui rentre se poser car «pas en

forme» et nous annonce une situation vers l'Autriche fortement chargée. Qui vivra verra... Pour l'heure, j'applique au mot les concepts que j'enseigne, et navigue donc au gré du premier ressaut, celui le plus au nord, qui me porte à Vipiteno, au pied du col du Brenner (invisible dans la couche) puis dans la Val Aurina en plein cœur du Sud-Tyrol (Fig. 8), souvenir d'une magnifique médaille d'or en championnat national de vol libre il y a plus de vingt ans. Passage en Autriche et surprise... tout se soude. L'enchantement n'aura duré qu'une heure et 140 km. Un gros caillou sort de la couche, ce doit être le Grossglockner qui culmine vers 3700 m. La ville de Lienz, qui n'est pourtant que 10 kilomètres au sud, n'est pas visible, mais je reconnais l'environnement d'altitude. Le GPS confirme, tout va bien, sauf que nous arrivons maintenant dans une région totalement inconnue et la visibilité directe en dessous est toujours nulle, et le restera jusqu'à notre retour dans quatre heures.

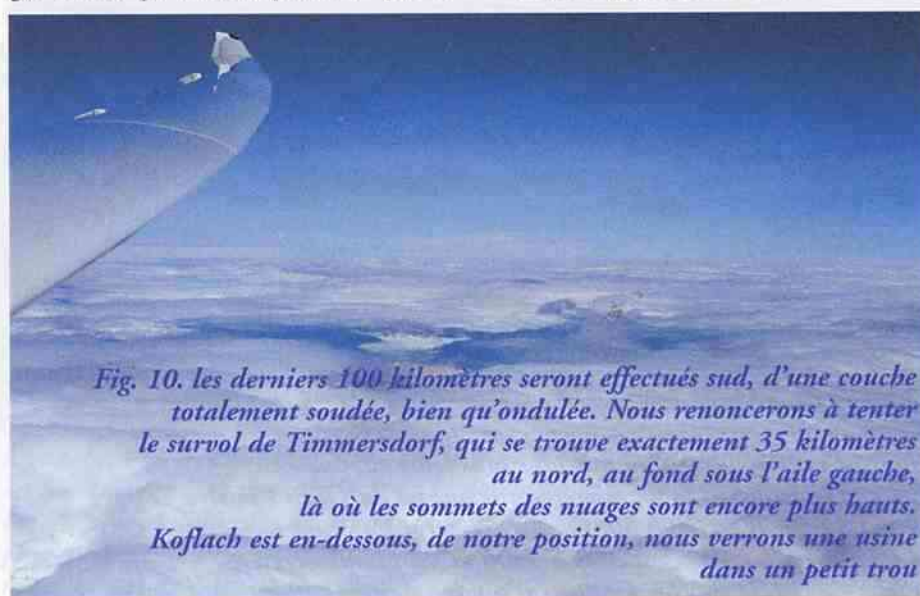
A une vingtaine de bornes au Sud de notre

position, qui est toujours le premier ressaut visible et exploitable, nous distinguons la ville de Spittal puis les lacs de la région de Villach. Il faut donc rester haut pour voir loin et bien identifier les «reliefs» des sommets des nuages qui ne sont autres que la matérialisation des ressauts. Nous réussissons à sauter de trou en trou (un tous les 30 à 50 kilomètres, témoin d'un ressaut plus puissant que les autres) quitte à s'y arrêter quelques minutes pour recoller à notre niveau idéal de croisière, entre 5000 et 5500 m. Ces trous sont trop petits pour pouvoir identifier le paysage, du reste inconnu. Nous volons plutôt lentement, avec un calage de l'ordre de 1 m/s et peu respecté, variable selon la distance qui nous sépare du prochain ressaut probable, car dans ces conditions, il est hors de question d'arriver à moins de 500 m (mieux 1000) du sommet de la couche (Fig. 9). En effet, en cas de problème d'oxygène, de santé, ou d'absence de d'ascendance, il faudrait immédiatement mettre le cap vent dans le dos vers les trous situés 20-30 km plus au sud, et prendre le temps de stabiliser les gyros, soit au moins une minute. Ce qui ne m'empêche pas de les mettre en route de temps en temps, lorsqu'un doute s'installe... La vitesse/sol est toutefois excellente pour cause d'altitude et du vent 3/4 arrière, secteur nord-ouest pour 50, plus ou moins 10 km/h à 5000 m, ce qui inhabituellement faible.

Voilà deux heures que nous naviguons en ligne presque droite en surfant sur les sommets des nuages entre 5000 et 5500 m, et une décision fondamentale s'impose. Timmersdorf n'est plus qu'à 100 km, mais «au vent», sous une couche absolument soudée, bien que fortement ondulée (et donc tentante), témoignage de puissants ressauts, et dont les sommets remontent, estimés vers 4500 à 5000 m, soit 1000 m de plus que sur notre axe, situé 30 km à 30° vers le sud de la route idéale. Tenter de remonter les ressauts en collant le niveau 195 ou plus si clearance accordée? Et en cas de problème quelconque, il nous faudrait parcourir au moins 50 km avant de trouver un trou, et à ces altitudes (-15°C à 5000 m), le givrage sera certain... Aucun de nous deux ne connaît la région, aucune idée de ce qu'il y a en dessous, aucune référence de sommets ou de terrains de secours dans la base de données du GPS. Décision est donc prise à l'unanimité de continuer sur un axe le plus nord possible, compatible avec notre sécurité en cas de problème, soit au maximum à 30 km vent dans le dos d'un trou identifié et que l'on peut normalement atteindre sans entrer dans la couche.

### Surf sur les nuages

Cette technique nous porte ainsi jusqu'à Koflach, fameuse marque de chaussures de montagne, et nous supposerons que les bâtiments visibles dans un trou sont justement cette usine. Nous ne verrons pas la ville, mais le GPS a déjà passé l'indication fatidique des 500 km



*Fig. 10. les derniers 100 kilomètres seront effectués sud, d'une couche totalement soudée, bien qu'ondulée. Nous renoncerons à tenter le survol de Timmersdorf, qui se trouve exactement 35 kilomètres au nord, au fond sous l'aile gauche, là où les sommets des nuages sont encore plus hauts. Koflach est en-dessous, de notre position, nous verrons une usine dans un petit trou*



depuis le départ et s'il y avait eu du champagne à bord, il aurait pour sûr coulé! Une vigoureuse poignée de mains le remplacera! Par sécurité, nous allons jusqu'à 507 km et décidons le demi-tour. Devant nous, la couche est de plus en plus soudée, il nous faudrait contacter Graz dont la TMA est à 1 minute devant nous et l'aéroport à 28 km. C'est bien compliqué, tout çà! Allez, cela suffit pour aujourd'hui, nous reviendrons. Il est 12 h 50, nous sommes à 5 300 m avec plus de huit heures de soleil devant nous pour clore un retour de 500 km : relax total! Nous venons de parcourir 200 km en une heure trente, entièrement en navigation électronique, en nous arrêtant seulement deux fois pour un total de neuf minutes. Que voulez-vous de mieux?

Et nous apprécions immédiatement l'intérêt de l'aller et retour commencé vers l'est : après le demi-tour, nous avons toujours le soleil au-dessus ou de face, donc il fait très chaud en cabine, même parfois trop, car nous sommes vêtus pour - 30 ° et il ne fait que - 15 °C! Evidemment, de par ma position en place avant, il me faut néanmoins faire régulièrement ma gymnastique des pieds et jambes, mais pas de problème au-dessus de la ceinture. Je n'ai pas souvenir d'avoir effectué un vol aussi confortable, aucune turbulence, pratiquement pas de spirale ni de variation de vitesse et d'accélération. J'en profite pour relaxer et presque dormir...

Pour le retour, l'application de la règle du premier ressaut exploitable nous fait voler une longueur d'onde plus au nord qu'à l'aller (Fig. 12), car la pression monte et le front se dissout. Nous ne ferons aucun arrêt pour retrouver deux heures plus tard notre ressaut de la Val Aurina 240 km plus à l'ouest, qui nous remonte de 4000 à 5800 m en 12 minutes (2,5 m/s moyen). Le barogramme est joint en Fig. 13, typique du vol ondulé à basse vitesse mais sans arrêt pour monter. Nous reconnaitrons cette fois l'entrée du Tauern Tunnel, au nord d'Obervellach. Cela fait toujours plaisir... D'ailleurs la nébulosité se dissout très vite et



ce rotor sera le dernier.

Un petit nuage bas et bizarre à 13 km au nord-ouest de Vipiteno suscite ma curiosité, car le relief est bien orienté et le chrono nous permet toutes les fantaisies possibles. D'ailleurs tout vol doit être l'occasion d'expérimentation et de recherche, c'est le seul moyen de progresser. Un quart d'heure plus tard, nous sommes toujours au même endroit, mais un peu plus bas... Rien compris. Qu'importe, j'aurai au moins essayé.

En dessous, çà ne doit pas être une partie de plaisir, même si les bases des cumulus, qui sont en fait des thermiques déclenchés par l'onde, se situent autour de 3000 m et plus. Un planeur local met fin à ses souffrances et se pose sur l'aéroport militaire de Dobbiaco, à 1500 m d'altitude. Plus personne en vol... La solitude absolue dans le silence complet. Le rêve.

### Seul au monde

Les derniers 200 kilomètres sont du même style que les premiers : Sous le signe du doute.

Face à nous, le grand bleu et plein soleil, pas

question de réfléchir au futur sans avoir tenté le ressaut de la Val Martella, si généreux ce matin. D'ailleurs, une condensation bizarre se forme à notre arrivée, très fine, on dirait de la soie, une merveille de la nature. Un lenticulaire semi-transparent et changeant constamment d'aspect nous balise le ressaut tout le long de la vallée. Séance photos, car la scène en vaut la peine (Fig. 14). Ce sera d'ailleurs notre dernière rencontre avec un nuage, il est 16h20 et nous quittons 5400 m au km 170.

Attention à ne pas rater notre arrivée, qui se trouve à 1534 m d'altitude. Compte tenu du vent, toujours NW pour 60-70 km/h à 5-000 m, il nous faut encore nous rapprocher à haute altitude avant de commencer la finale. A peine tourné le dos au groupe de l'Ortles, plus rien ne fonctionne. Un petit - 0,1 à - 0,2 m/s moyen et le vent de face font tomber ma finesse/sol à 24. Ce tout petit mais très méchant négatif s'accroche à mes baskets, je cherche au vent, je cherche sous le vent, rien n'y change. Si les ressauts sont cassés par l'anticyclone et la rotation du vent à l'est à basse altitude qui l'accompagne, alors il faut

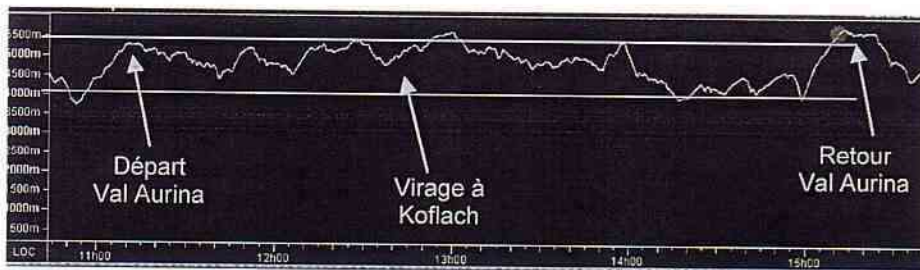


En haut, Fig. 11. Passage du fatidique 500 km, à proximité de Koflach, toujours en vol ondulé, sans nous arrêter, autour de 5000 m (l'indicateur en bas à droite est le «Sollfahrt», pas le vario). Les autres paramètres sont typiques du vol...

Ci-dessus, Fig. 12. Le retour se fera une longueur d'onde plus au nord que l'aller, la nébulosité le permettant.

L'aller et retour de la Val Aurina à Koflach, 480 kilomètres, aura pris quatre heures, dont douze minutes d'arrêt, soit 120 km/h de moyenne, avec des Vz inférieures à 1 m/s





**Fig. 13. Barogramme des quatre heures de « vol surfé » au-dessus de la couche. Le départ, à 11 heures, et l'arrivée, à 15h 10 à 5 800 m, sont au même point, le ressaut de la Val Aurina**

rester haut et avancer en pente sur les hauts reliefs encore exposés au nord-ouest. Décision est donc prise de se diriger 20° au sud vers la Bernina qui culmine à 4 000 m, où nous arrivons quelques centaines de mètres sous le sommet. Après avoir perdu 1 400 m pour faire 50 km (quelle différence par rapport à l'Autriche où nous avons parcouru 500 bornes à altitude constante), nous remontons péniblement au sommet et je joue gros en me jetant sous le vent dans l'espoir d'y trouver le ressaut... qui est inexploitable, cassé, turbulent, bref, catabatique à souhait. J'ai beau l'exploiter comme on doit le faire dans ce cas, c'est-à-dire en spirale et revenir contre le vent, il me faut rechercher le deuxième ressaut qui semble avoir un appui orographique plus sérieux. Un minable 0,3, 0,5 m/s moyen haché me convainc de chercher une solution ailleurs, que j'identifie dans un trou sur la pente du Mont Disgrazia découvert lors d'une expérience similaire il y a plus de dix ans, et entre les + 5 et les - 5, l'altimètre se décide finalement à monter et après 35 minutes de bagarre, nous gagnons les 700 mètres que j'estimais nécessaires pour parcourir les derniers 90 km. Le calculateur me dit que je rentre avec 700 m de mieux au calage + 2, j'y crois quelques minutes, mais le cirque recommence et je ralentis. Nous passerons l'arrivée avec 400 m de mieux calés à zéro.

J'avais vu juste, nous avons frôlé la catastrophe (sportive, bien entendu).

Pendant la dernière heure, nous écoutons les concurrents du championnat national 18 m pleurer sur un malheureux yo-yo de 250 km que beaucoup n'auront pas complété. Lors de l'intégration dans le circuit, je me sentais un peu gêné d'annoncer le premier aller et retour de 1 000 réalisé en Italie... Et c'est donc profil bas et sans fanfare que nous rentrons la machine après douze heures d'un vol d'un confort extrême, en pleine forme, prêts à repartir, mais encore plus tôt et pour aller encore plus loin, et, si possible, comme prévu!

### Debriefing et délogage

Les fanas de statistiques apprécieront la page SeeYou relative à l'épreuve. La finesse moyenne n'a été « que » de 351, alors qu'elle était de 2000 lors de mon dernier 1 000 km pyrénéen de décembre. Les Alpes sont autrement complexes...

Cela confirme le fait que, bien que la moyenne générale soit voisine de 100 km/h, la vitesse en ligne droite (95 % du temps) a toujours été très faible, puisque près de trois heures ont été passées sous 110 km/h, c'est-à-dire avec un cran de volet en position de « surfing lent » pendant lesquels nous avons gagné 6 149 m, plus de deux heures à la finesse max. (120 km/h) et au total sept

heures en dessous de 140 km/h.

C'est à mon avis la meilleure utilisation de cette machine, très lourde (46 kg/m<sup>2</sup> fixe), peu manœuvrière, mais extrêmement confortable et stable en ligne droite où elle offre une finesse de 60 à 160 km/h/sol à 5 000 m (qui passe à près de 100 avec + 0,2 m/s masse d'air).

Un dernier conseil à qui pratique cette technique, surtout lors des allers et retours commencés vers l'est, donc toujours face au soleil du matin au soir : couvrez-vous bien, aucune partie de votre corps ne doit recevoir les rayons du soleil, particulièrement dangereux à ces altitudes. Et si vous ne pouvez l'éviter, alors emmenez avec vous un tube de crème solaire « écran total » et renouvelez l'application régulièrement.

### Réflexions sur un thème d'actualité

Ces grands vols me portent chaque fois à réfléchir au fait qu'ils se sont déroulés dans des conditions météo qualifiées de « difficiles » ou « médiocres » par les autres pilotes, que ce soit dans les Pyrénées ou dans les Alpes, lors des quatre records réalisés ces derniers douze mois. Ou même jugées « ne valant pas la peine de prendre une journée de congé » par de grands champions.

Durant ces quatre journées, bon nombre de pilotes ont abandonné, soit au départ, soit en cours de route, certains avec atterrissage extérieur. Et je les considère personnellement comme d'un niveau au moins supérieur au mien. Que se passe-t-il? Probablement un problème d'approche, d'attitude, essentiellement conditionné par les courses FAI où le pilote ne décide rien si ce n'est la tactique pendant les quelques heures d'un vol trop court.

De notions de stratégie, de météo, de probabilités, de risques, de choix du circuit et du point de départ, rien. Le problème me semble donc résider plus dans la culture et dans la formation que dans les hommes. Il est vrai que les dirigeants de ce que nous appelons le « haut niveau » sont tous des purs produits de la machine de course FAI, où il n'est jamais bien salubre de proposer autre chose que ce qu'a décidé la hiérarchie.

Voilà dix ans que j'ai abandonné ce que j'appelle « les ronds dans le poulailler » pour aller plus loin et d'une autre façon. J'ai mis au point des méthodes (très simples, à mon humble niveau), je les enseigne dans un cycle de conférences l'hiver et les faits partager à chaque vol en saison, et la liste d'attente des candidats pour ces vols ne tient plus sur une page.

Ne serait-ce pas le moment de commencer à regarder ailleurs, dans cette direction, dans celle de Klaus Ohlmann et des milliers d'anonymes, la majorité silencieuse, qui pratiquent où aspirent à pratiquer un « autre » vol à voile,



**Fig. 14. Dernier contact avec les nuages, ce drap qui s'est tissé sur la Val Martella. En bout d'aile droite, le Tyrol autrichien, désormais bien dégagé...**



celui du plaisir de voler loin, haut, sans faire souffrir ni soi-même ni sa machine?

On nous rabâche que le vol à voile se meurt, qu'il n'y a plus de vocations, que... etc. En fait, c'est une forme de vol à voile qui se meurt, celle que je pratiquais il y quarante ans et que certains voudraient voir se maintenir, surtout pour se maintenir eux-mêmes. Une autre forme renaît, celle des grands vols en liberté où la vitesse, bien qu'absolument nécessaire, n'est plus suffisante à elle seule.

L'équation n'est pas simple, je l'admets. Les tentatives de compétitions internationales du type Open ont dû être abandonnées, celles des planeurs motorisés (n'oublions pas que la France a organisé avec succès un championnat d'Europe et un Mondial FAI de cette catégorie) étaient une belle occasion de développer ces idées, mais des idéologies caduques ont torpillé cette classe. Une solution pourrait être ces coupes « en ligne » sur Internet, ou internationales du genre Barron Hilton.

Nos fédérations pourraient fort bien transférer sur ces coupes une partie des budgets alloués aux pures courses de vitesse FAI, et récupérer cet investissement sous forme d'incrément d'activité. A ce propos, jetez un coup d'œil sur les classements de ces deux coupes, vous n'y verrez que des Allemands, des Anglais et des Américains. Pas un Fran-

Time: 05:49:27 à 2602m  
 Fin: 16:28:47 à 1945m  
 Durée: 10:39:20  
 Vitesse: 95,16km/h, XC Vitesse: 94,16km/h

Spirale:	Tempo	Vario	Alt.Guad.	Alt.Persa
Totale	00:32:58 (5%)	1,6m/s	3335m	-216m
Stria	00:12:24 (2%)	1,6m/s	1232m	-21m
Destra	00:13:46 (2%)	1,5m/s	1318m	-102m
Mista	00:06:48 (1%)	1,7m/s	785m	-93m
Tentativi (<30s)	00:19:12 (3%)	1,0m/s	1494m	-362m

Planata:	Tempo	Dist.Volata	Alt.Guad.	Alt.Persa	Vel.Media	Effic.media
	10:06:22 (95%)	1327,3m	27199m	-30975m	131km/h	351

Vario	<-0,25 0	0,5	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,25>
	1,9	1,7	4,5	6,3	5,3	4,8	2,5	2,4	1,3	0,7	0,5	0,3
	-169	3	93	370	475	605	378	431	284	185	183	164
												117
												[m/s]
												[m]

Altitudine	<1900	2200	2400	2600	2800	3000	3200	3400	3600	3800	4000	4200	4400	4600	4800	5000	5200	5400	5500>
	0,9	1,6	2,0	1,1	0,1	0,7	0,3	1,5	2,4	2,7	6,1	3,1	1,5	1,6	1,9	1,4	1,3	1,7	1,1
	1,1	1,7	1,4	0,2	-4,1	-0,1	4,0	2,7	1,7	2,1	1,7	1,2	0,8	1,1	2,6	2,1	1,7	1,5	1,4

Velocità	<110	120	140	160	180	200	210>
	174,2	134,9	129,9	90,5	43,3	28,7	15,0
	258,9	270,0	302,3	214,6	130,1	95,4	55,9
	6149	-1646	-2847	-1658	-1189	-1635	-950

La page statistique de SeeYou

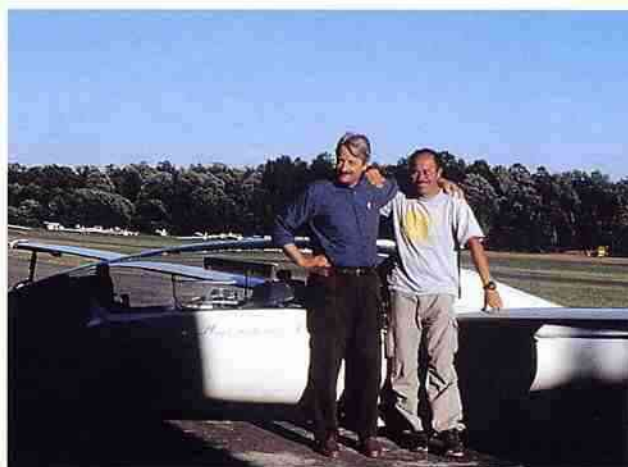
çais, aucun Italien... Justement, les deux pays où le vol à voile est le plus en crise.

Ne me dites pas que la Coupe fédérale est la solution, du moins dans sa forme actuelle : ce vol de record comptera 10% de moins que deux doubles allers-retours Vinon-Plampinet (oui, c'est admis!)

Allez, je range ma plume, laissons à d'autres le soin de continuer. Il me faut aller préparer la machine pour un vol de trente heures!

Jean-Marie CLEMENT

Photos Giuliano Laurenti



## MOTOPLANEUR-REMORQUEUR LORAVIA SFL-25R

Déjà trois associations (Besançon, Bordeaux et Alès) utilisent le SFL-25R pour le remorquage de leurs planeurs monoplaces et biplaces standards. Le SFL-25R répond à tous les besoins du vol à voile grâce à ses excellentes caractéristiques voilières et assure, de surcroît, des remorquages à moins de 40 F.

**Un remorqué à 500 m\* pour moins de 40 F, c'est possible !**

\* ses performances de remorquage sont identiques à celles du MS-893

LorAvia

REPRÉSENTANT SCHEIBE ET LIMBACH - AÉRODROME - 57970 YUTZ  
 TEL : 03 82 56 63 71 - FAX : 03 82 56 66 59