

Volez!
l'aéropiralique

GAHIER vol à voile

Supplément bimestriel n° 54 - juillet 2006

MAIS POURQUOI DONC
ALLER VOLER EN

PATAGONIE ?

Depuis cinq ans, Jean-Marie Clément organise d'extraordinaires expéditions en Patagonie, permettant la pratique d'un vol à voile de rêve dans un pays très attachant. Même si le site s'offre merveilleusement à la réalisation de multiples records du Monde par des pilotes de haut niveau, le vélivole «de base» y trouve aussi bonheur et satisfaction.

Contact

TOPFLY,
JEAN-MARIE CLÉMENT,
Via delle Forze Armate, 26
20147 Milano (Italie).
Tél. : +39-02-48705377,
fax : +39-02-48705352
Mobile : +39-335-6049302

Le vol à voile est, de par sa nature, l'expression même de la liberté en trois dimensions. Pour ceux qui, comme moi, ont eu la chance de pratiquer ce sport dans les années 50-60, ce parfum de liberté aux effluves qui vous font tourner la tête, cette sorte de drogue qui faisait qu'un week-end pourri vous rendait malade toute la semaine, en manque, ne serait-ce que pour un tour de treuil de trois

minutes (mon premier carnet de vol ne comporte que cela sur toutes les pages et j'en suis fier), toutes ces sensations ont pratiquement disparu pour cause de restrictions de l'espace aérien, et ce n'est pas fini ! Dans les années 70, j'ai cru un moment pouvoir récupérer cette liberté avec l'apparition du vol libre (qui à l'époque se limitait au deltaplane) et me suis investi corps (c'est le cas de le dire, vu le nombre de casses

Pour info

Les narrations des vols de toutes les expéditions, les fichiers IGC, photos et films peuvent être téléchargés sur le site <www.topfly.aero>.

DOSSIER : MAIS POURQUOI DONC VOLER EN PATAGONIE ?

Volez!

Mais pourquoi donc aller voler en Patagonie ?

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le sujet... **Jean-Marie Clément** vous donne des informations détaillées et pratiques.



Sur cette carte de Patagonie sont tracés les vols les plus importants de Klaus Ohlmann (trait bleu, 2 000 km en ligne droite le 23 novembre 2003) et Jean-Marie Clément (trait rouge : vol sur A/R le même jour, et trait marron : vol de 2 430 km le 24 décembre 2004). Leur terrain de jeu va du 52^{ème} parallèle (quasi le Détroit de Magellan) au 32^{ème} parallèle, au nord de Mendoza et Santiago du Chili, pour une distance de 2 200 km équivalente à un vol de Vinon à Stockholm...

corporelles) et âme (en fondant la Fédération italienne de vol libre). Ce rêve ne dura que cinq ans, le temps de faire passer la finesse de 3 à 10, avant de revenir au vol à voile et propriétaire à 50 % d'un bon vieux Nimbus 2 dans le club italien symbole de liberté par excellence, j'ai nommé Varèse

Calcinata. Ce rêve-là dura vingt ans, jusqu'à l'arrivée du nouvel aéroport de Malpensa et au changement de l'équipe dirigeante, plus intéressée à la rénovation de la piscine, du bar et des parasols qu'au vol à voile découverte.

C'est alors que je rencontre tout à fait par hasard celui qui va déclencher le phénomène patagonien. Aimar Mattanò est un ancien compagnon de ligne de Jean de Medrano, pilote chez Aerolineas Argentina à l'époque héroïque des moteurs à pistons. A écouter ses récits épiques d'atterrissages avec 50 kt de vent à Ushuaïa et Mendoza, à la relecture de quelques bons vieux livres de Saint-Exupéry, c'en était trop pour un amoureux du vent et de la liberté : il fallait que je connaisse la Patagonie.

Nous sommes alors en été 2001 et je décide donc d'acheter une remorque pour mon Nimbus 4DM (uniquement pour aller en Argentine, j'avais pu m'en passer pendant trois ans). Les événements de septembre 2001 m'obligent à modifier mon projet et je pars sans planeur cette première année, en profitant de l'accueil des Mattanò à Buenos Aires. Nous louons un Cherokee de 140 ch pour partir à la découverte du pays et de ses cieux.

Premier contact avec Ushuaïa où nous découvrons un aéro-club riche parce que subventionné et d'utilité publique. Par chance, le vent ce jour-là n'est que de 30 kt car la piste du club, c'est-à-dire l'ancienne piste de l'aéroport d'origine, est tout simplement perpendiculaire au vent dominant. C'est dans ces conditions que je négocie mon premier atterrissage «sportif» dans ce lieu considéré comme un des plus grands cimetières d'avions et de bateaux du monde. Pour la petite histoire, Ushuaïa fut créé en 1901 autour d'un pénitencier d'où personne n'a jamais pu s'évader. Cette fameuse prison se trouve juste à la verticale de l'étape de base.

Après une visite rapprochée avec les lions de

mer, le deuxième contact sera avec Bariloche. Il nous est facile de convaincre le jeune et très sympathique chef-pilote du coin, Javier Adem, de prendre sa brosse à dents et de partir à la découverte des volcans pour deux jours. Le vent est plutôt faible, presque calme, seulement 15 kt, mais pour faire monter notre 140 chevaux à pleine charge je trouve que passer en ondes est beaucoup plus simple et efficace. Et me voici rapidement, et par le plus grand des hasards, face au seul planeur en vol dans toute la Patagonie ce jour-là, un Stemme avec Klaus Ohlmann à son bord. Rapide salut sur la fréquence et nous convenons de nous retrouver le soir chez lui à Saint-Martin. Nous allons donc visiter les volcans Lanin et Copahué avec un atterrissage sur la piste du village à 1 500 mètres d'altitude ; puis promenade à pied dans une forêt d'aurocaris qui prospère magnifiquement sur ce terrain de lave tellement acide que rien d'autre ne pousse et que le lac naturel est biologiquement mort. Autre surprise, la remontée mécanique qui porte au sommet provient d'une station pyrénéenne. La montée ne nous engage guère car le volcan est actif, il crache de la fumée et le village est régulièrement englouti sous les cendres ; j'aimerais ramener l'avion entier et mon épouse avec ! Retour tranquille à Saint-Martin où nous faisons connaissance avec Klaus Ohlmann et la fameuse Claudia qui nous héberge. Puis Buenos Aires qui nous laisse des images plein les yeux et une envie indescriptible de revenir froter mes ailes sur ces volcans, mais sans moteur, c'est tellement plus sûr !

Nous en profitons pour passer une journée à l'aéro-club Albatros de San Andres de Giles, à une heure de Buenos Aires, où se nouent des rapports amicaux qui se révéleront précieux dans les années suivantes. Et, en prime, un vol sur un magnifique Boeing Steerman flambant neuf.

2002 : première expédition. Elle est organisée en décembre 2002, avec transport de la remorque jusqu'à Buenos Aires par bateau dans un conteneur ; Fernando Repicky, un ami argentin de l'aéro-club Albatros, accompagné de son épouse Irène, fait le chemin jusqu'à Bariloche (soit 1 600 km !), personne dans mon groupe (et moi, moins que personne, souffrant d'un problème de vertèbres) n'osant s'aventurer seul sur les pistes de la pampa. Il sait les choses à faire (le plein de carburant et d'eau avant les traversées du désert, bien remercier par des pourboires généreux ceux qui vous aident) et à ne pas faire (stationner sur des parkings non gardés, choisir des hôtels économiques). C'est Vivian Laperrière qui se

Vrai faux record...

Le vol de 2432 km réalisé le 24 décembre 2002 avec Diego Volpi à bord d'un Nimbus 4DM n'a pas pu être homologué comme record de France et du Monde car notre pays était et reste le seul à ne pas appliquer le règlement international FAI : il exige que le passager soit français, résident depuis plus de cinq ans sur notre territoire, et possède la licence de la Fédération française, toutes clauses abusives permettant aux quelques «seigneurs» titulaires des records effectués en classe libre monoplace de s'assurer une protection «bureaucratique» purement artificielle. Protection d'ailleurs inutile puisque je suis parvenu à tous les battre depuis, même avec ces règles insensées à l'heure de l'Europe (mon passager était italien). Le plus cocasse dans cette histoire est que Klaus Ohlmann a lui aussi battu ces mêmes records du Monde en compagnie de passagers argentin, autrichien, puis français ! De même, Steve Fossett (américain) a, lui aussi, battu d'autres records du Monde en compagnie de Terry Delore (néo-zélandais).

Dossier

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le sujet... **Volez !** vous donne des informations détaillées et pratiques.

Quel niveau ?

Aucun niveau particulier mais une bonne raison : aimer le vol à voile découverte et le vent. Que vous ayez 50 heures ou 5 000, que vous ayez 20 ans ou 75 (nous avons eu les 4 cas de figure) vous rentrerez sereins et guéris de vos appréhensions, tout en ayant appris à vivre en symbiose avec elles. Nous avons même connu des participants qui n'avaient pas encore ou n'avaient plus le brevet de pilote ! Certes, si vous avez 50 heures, vous volerez la première année en double, et, si vous le souhaitez, en place avant du Nimbus4DM. Avec quelques centaines d'heures et une expérience précédente sur plastique, vous volerez sur monoplace de course (LS8, Discus, DG ou Ventus) en compagnie d'un guide, jusqu'au jour où vous partirez seul sur la pampa, le cœur serré et le vario à fond.

chargera du retour, avec un petit incident : que faire quand l'attelage s'arrête et que vous voyez une roue de la remorque qui double la voiture ? Eh bien, vous sortez le téléphone satellite, vous appelez Jean-Marie qui est rentré à Milan et organise un dépannage par le club le plus proche (300 km). En trois jours, un mécano débrouillard vous construit un faux moyeu (malheureusement sans frein, mais ça roule) qui vous permet de terminer les 1 000 km qui manquent... Bravo Vivian !

Lors de cette première expédition, nous avons pu prendre la mesure de cet immense espace désertique et démesuré de l'Amérique du Sud, où le vent fort et constant (30 à 50 kt) nous enveloppe de son implacable furie et anime en constante métamorphose les nuages lenticulaires qui s'empilent monstrueusement en nous gratifiant de leurs puissantes ascendances (couramment de 5 à 10 m/s soit 1 000 à 2 000 ft/min) mais également de l'extrême variabilité qui fait qu'une couche de plusieurs milliers de mètres d'épaisseur peut se souder en un quart d'heure et se réouvrir quelques heures plus tard, sans aucune possibilité de prévision fiable. Donc prudence et patience sont deux principes intangibles. Nous avons appris (nous le savions déjà) à respecter la nature dans ses caprices les plus invraisemblables, à commencer par

maintenir le local d'un aéroport en toutes conditions, sachant qu'avec 100 km/h de vent arrière la finesse de notre machine dépasse allègrement 100, soit une autonomie de 300 à 400 km sur la pampa vers la côte Atlantique, donc en ciel clair. Nous avons eu par deux fois l'occasion d'appliquer cette règle, et bien nous en a pris.

Notre plus grande surprise a été que notre premier grand vol, sur un terrain totalement inconnu, se soit soldé par un record du monde égalé et par une rencontre totalement fortuite avec... les deux planeurs de Klaus Ohlmann, à 900 km de notre point de départ ! Ce qui signifiait que notre approche du problème était correcte, puisque Klaus comptait déjà 2 000 heures de vol en Patagonie et nous zéro, et que nous avons obtenu exactement le même résultat...

Mais le fait qui restera gravé dans ma mémoire à tout jamais est ce vol du 24 décembre, commençant par un décollage en marche arrière à partir de quelques mètres du sol (vent de 50 kt), suivi par un départ raté, une tentative de remise en route à la verticale de la piste pour découvrir que le moteur est en panne, le temps de le remettre dans sa boîte et se jeter sur la pente de service : nous tournons ce jour-là 2 432 km sans moteur, avec une récupération *in extremis* sur la pente du volcan Domuyo pour trouver 9 m/s jusqu'à 8 000 m sous le vent du cratère (éligible en tant que record du Monde mais que la France refusera d'homologuer, voir encadré de marge en page 24).

Cette première expédition a confirmé la nécessité d'améliorer l'équipement du planeur et de bien préparer les équipages sur un certain nombre de points (voir encadré ci-contre).

Du point de vue climatologie, nous avons été impressionnés par l'arrêt total du vent le jour de Noël, comme si l'on avait mis l'interrupteur sur «off» après trois semaines d'une intensité minimale de 30 kt. Il sera remis sur «on» quelques jours à la mi-janvier, et cette situation se répètera dans toutes les expéditions successives ; en conclusion, pour ceux dont les vacances sont limitées, mieux vaut choisir une période allant de

Who's who ?

• **VIVIAN LAPERRIÈRE**
Mon premier compagnon de la première d'aventure, 25 ans tout juste, l'encre du tampon «instructeur» encore fraîche sur son brevet. Aujourd'hui chef pilote à Barcelonnette et prêt à repartir !

• **DIEGO VOLPI**
Une grande compétence derrière son éternel sourire. S'embarque pour le Népal à la sortie du lycée et, à 40 ans, instructeur et 3 000 heures de vol, s'embarque avec moi et en place avant pour 2 430 km. Bref, le parfait aventurier, qui ne demande qu'à repartir dans ce pays aux espaces infinis, «mille fois les Alpes», comme il dit !

Particularités du vol en Patagonie

RÉSOLURE DES PROBLÈMES D'OXYGÈNE. Il faut garantir 15 heures d'autonomie pour deux personnes à 6 000 mètres, soit une capacité de plus du double de celle habituelle en Europe.

AUGMENTER LA DISPONIBILITÉ D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE. Les quatre panneaux solaires donnant au mieux 1,5 A, plus les 39 AH disponibles sur 2 batteries étaient à peine suffisants pour assurer 15 heures entre -20° et 0°C.

FAIRE DE LA GYMNASTIQUE EN VOL. Régulièrement, les pilotes doivent faire quelques minutes de gymnastique spécifique afin de faire circuler le sang des pieds chauffés par les semelles électriques et éviter les

ankyloses et les risques de phlébite.

S'HYDRATER. Il faut répartir sa ration d'eau potable en plusieurs petites bouteilles que le pilote maintient contre son corps sous sa combinaison car les grandes bouteilles stockées dans le coffre à bagages ne sont plus qu'un bloc de glace au bout de quelques heures.

SE NOURRIR. Il faut emporter des aliments équilibrés en sucres lents et protéines, ne durcissant pas au froid : barres énergétiques du commerce ciblées sur l'effort continu mais non violent (30% protéines, 40% hydrates de carbone), pâtes d'amande et de fruits, pain d'épices...

ELIMINER. Il faut bien s'entraîner à satisfaire ses

petits besoins physiologiques selon la solution choisie, sacs à congeler ou poches à urine reliées à un système de type Penilex.

ASSURER UNE COMMUNICATION AVEC LA BASE tant en vol que lors d'un éventuel atterrissage sur une piste dans le désert, possible uniquement par un téléphone satellitaire puisque le réseau GSM est inexistant hors des villages (un tous les 100 à 300 km).

GARANTIR UNE SOLUTION DE SECOURS pour tous les systèmes de navigation et de communication sans exception : radio, balise de détresse, gyroscopes, enregistreurs de vol, écrans de navigation, régulation électronique de l'oxygène, etc.



En haut. Etape de base sur le pénitencier d'Ushuaïa (au premier plan), avec toute la ville devant.

En bas. Le lac Caviahué, biologiquement mort...

Mais pourquoi donc aller voler en Patagonie ?

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le sujet... **Jean-Marie Clément** vous donne des informations détaillées et pratiques.



Rêvez !

Vous aimerez l'absence totale de turbulence, qu'il y ait 20 ou 120 km/h de vent, la constance dans sa force et sa direction sur plusieurs centaines de km, en général l'absence de pièges, de vallées tordues, pour la simple raison que tout le vol se déroule en plaine. Eh oui, l'onde la meilleure n'est pas dans la Cordillère, mais de 10 à 100 km sous le vent, sur la pampa. Vous aimerez la visibilité infinie, au moins 100 km les mauvais jours, ces couleurs indescriptibles de la terre, des lacs et du ciel, ces contrastes éblouissants où la neige et le feu, l'eau et le désert se côtoient dans un équilibre surréel.

Vous aimerez - j'espère - croire aux chiffres de votre calculateur qui vous obligera à voler en local finesse 10 avec 1 000 m de sécurité des terrains de secours vent de face, et en local finesse 100 de ceux sous le vent.

début novembre à mi-décembre. Plus tard, les conditions évoluent vers un régime de thermiques classiques comme on en rencontre sous nos latitudes, et l'on peut aussi emporter son maillot de bain !

Nous avons pu également juger de l'absolue nécessité de disposer d'un support météorologique à distance, l'activité frénétique liée à ces grands vols ne permettant pas d'analyser la situation météo avec le recul nécessaire. Cette assistance fondamentale nous a été offerte par Epson Météo, Centre de Milan, avec 1/4 de ses ressources de calcul et une prévisionniste à disposition H24 - qu'ils en soient remerciés.

2003 et 2004 : records et pannes.

La deuxième expédition (2003) fut celle de tous les records, en particulier du premier aller-retour de 2 000 km de l'histoire de l'aviation sans moteur. L'organisation était similaire à celle de l'année précédente : un planeur dans sa remorque, Fabrice Pérocheau aux commandes du *pick-up* ; seul l'hôtel fut amélioré, notre quartier général étant établi dans un hôtel plus proche de l'aéroport, et la bonne communication avec les patronnes italiennes permettant de résoudre très facilement tous les problèmes.

En 2004, la troisième expédition fut celle de toutes les pannes et des moments de gloire pour les membre suisses de l'équipe. A peine avions-nous accroché la remorque que le Land-Rover Discovery qu'on nous avait loué soi-disant «comme neuf» était déjà en panne, en plein port de Buenos Aires ! L'assistance a bien fait son travail et, le soir même, Pierre Lang, Fabrice Pérocheau, mon épouse Anne-Marie et notre amie Martha Mattanò partaient pour la grande vadrouille. Cette «petite merveille» nous lâcha encore par deux fois dont une, épique, en plein milieu de la pampa au «Paso de los Indios», à

200 km de la première ville mais heureusement à 5 km d'une station-service-pueblo. Cela m'a permis de coucher dans la voiture de secours en attendant le camion-grue comme quand j'avais 20 ans, et d'admirer un magnifique lever de soleil à cinq heures sur le désert, spectacle

inoubliable ! Il faut préciser qu'il n'y avait plus de place pour dormir ni à l'hôpital ni à la prison... ! C'est le Nimbus 4DM qui nous a offert la perle de toutes les pannes, avec la rupture d'un segment de piston lors du décollage, le jour où nous avions décidé de transférer notre expédition 200 km plus au sud pour raisons météo. Alors que toutes les voitures étaient chargées et que le moteur refusait de démarrer, nous avons vidé les véhicules sur la piste pour essayer de dépanner, juste pour nous rendre compte que

En haut. Avant les premières lueurs, check-list à la lampe frontale. **En bas.** Altitude 7 700 m, vitesse réelle 280 km/h soit la Vne, vario 9,2 m/s (1 840 ft/min)...



La vie en Argentine

Bariloche est la plus importante station de montagne, été comme hiver, de toute l'Amérique du Sud. Nous y avons été très agréablement surpris par la qualité de la restauration et de l'hôtellerie. Grâce à la dévaluation du peso de 300% en 2001, les prix sont devenus très attractifs, puisqu'un bon hôtel vend la chambre double à 30 €, un excellent repas bien arrosé revient à 5 ou 8 €, un appartement meublé pour loger trois personnes coûtant environ 300 €/mois. Son aéroport international, qui n'est qu'à 10 km de l'aéro-club et de la ville, reçoit en pointe jusqu'à 80 avions par jour

en hiver et une trentaine en été. Les Argentins sont des gens absolument charmants, d'une grande amabilité. Ce sont d'ailleurs des Européens ayant débarqué au début du siècle, composés pour 1/3 d'Italiens, 1/5 de Français, 1/3 d'Espagnols et le reste d'Irlandais ou d'autres pays d'Europe. Ce qui surprend le plus est le très faible nombre d'indigènes (les colonisateurs du XIXème siècle les ont exterminés quasi jusqu'au dernier...). Les quelques Indiens que l'on peut trouver dans les rues sont le témoignage malheureux d'une grande misère et sont essentiellement d'origine

chilienne. Le vrai problème de l'Argentine c'est son système, où la corruption dépasse tout ce qu'un Européen est capable d'imaginer. C'est particulièrement frappant depuis la dévaluation en 2001, où une grande partie de la population s'est retrouvée sans un sou puisque le gouvernement a décidé du jour au lendemain que le dollar US ne valait plus un peso mais trois. Ajoutez à cela le change de l'euro qui passe de 0,8 US\$ à 1,3 US\$, cela porte aujourd'hui le change à quatre pesos par euro contre un en 2001. Bref pour les Européens, la vie est belle, pourvu que ça dure !

Dossier

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le sujet... **Volez !** vous donne des informations détaillées et pratiques.

Who's who ?

• MARTHA MATTANO

Grande sœur d'Airar (70 ans passés), parlant parfaitement l'italien, notre guide et hôtesse à Buenos Aires et compagne de traversée du désert, partante pour toutes les aventures pourvu qu'elles soient terrestres.

• FABRICE PÉROCHEAU

Rencontré par hasard, Fabrice est devenu un pilier incontournable avec déjà trois expéditions, deux traversées du désert, la première à 29 ans. Chef pilote vol à voile à Colmar et 3 000 heures, il est devenu un pro de l'enseignement de la distance en onde et son optimisme débordant éclaire les aubes blafardes des départs de records.

Quand le conteneur n'est plus utile au transport des planeurs, il devient un «lieu de vie» très apprécié sur le terrain !



la situation était irréversible. Grâce à Pierre Lang et notre mécanicien fétiche Orlando Dominguez, le moteur était tombé avant la nuit. Afin que notre seule participante féminine Natalie puisse voler, nous avons scotché les trappes et l'appareil, utilisé en «planeur pur», fut remis en piste le lendemain derrière le remorqueur. Pendant ce temps je réussis à trouver à Buenos Aires un piston de moteur d'un autre type mais ayant exactement les mêmes diamètre et poids. Grâce au transporteur DHL, Pierre et moi passons notre week-end à jouer les mécanos. Au total, quatre jours d'arrêt pour un piston sans avoir la pièce de rechange, il ne faut pas se plaindre ! Lors de l'expédition précédente, suite une panne le 24 décembre, le moteur n'a plus jamais été utilisable...

2005 : folle météo. Pour la quatrième expédition en 2005, j'ai cru bien faire en achetant un conteneur, en l'équipant pour y mettre quatre planeurs, en louant un monoplace «équipé Patagonie», dans le but de faire voler plus de pilotes et de réduire les coûts. Ce ne fut pas une réussite car, d'une part nous avons eu la pire météo depuis 100 ans en termes de pluie, neige et absence de vent, et d'autre part les pilotes n'ont pas apprécié l'absence de moteur du LS8 et ont très peu volé avec cette merveille. Ils ont eu tort car, moteur ou pas, de toutes façons on ne vole qu'en local d'un aéroport et, comme nous disposions d'un avion remorqueur, il n'y aurait pas eu de problème pour les dépannages. Mis à part le gouffre financier qu'a représenté l'aménagement du conteneur et son transport aller-retour de Buenos Aires à Bariloche (3 000 US\$), il a été malgré tout très apprécié car, une fois vide, il devient une magnifique cuisine, salle d'habillage, atelier, tour de contrôle, etc. L'idée est donc bonne : je la maintiendrai pour les expéditions à venir.

Par chance, le nouveau moteur Solo monté en

remplacement du Rotax sur le Nimbus a parfaitement fonctionné, et le seul pépin, qui n'a coûté qu'un jour d'arrêt (mais quelle journée, celle des seuls records du monde de distance de la saison !) a été une crevaison en piste. Cela a été l'occasion de découvrir que lorsqu'on n'a qu'une roue et qu'elle est à plat, la machine est inamovible ! Il a fallu amener la grue en piste et changer la roue sur place. Heureusement, nous avions le pneu de rechange !

Pour ce qui est des vols, si je ne devais retenir qu'une leçon de la folle météo patagonienne, c'est que lorsqu'une situation s'aggrave, la réalité peut se révéler pire que la pire des hypothèses, et il faut toujours avoir une solution de secours même si c'est apparemment impensable. C'est ainsi qu'au cours d'un vol, alors que tous les aérodromes de la Cordillère, dans un rayon de 500 km, étaient devenus inaccessibles pour cause d'arrivée d'un front de neige, j'avais le choix entre une piste de secours face au vent (allant à la rencontre du front) à 30 km avec 4 000 mètres d'altitude, et une autre 100 km sous le vent, dans le sens du front. La première solution nous aurait conduit directement au crash si je n'avais pas fait demi-tour à 15 km ; nous nous sommes rabattus sur la seconde solution et avons fait connaissance avec la piste du barrage de Piedra del Aguila (4 turbines de 356 MW, soit l'équivalent d'une centrale atomique), située à 20 km du point marqué sur la carte (dans ce pays où tout est possible, il ne faut s'étonner de rien), dont l'approche est sans aucun doute la plus périlleuse de toutes celles que j'ai pu connaître : une base à la verticale des lignes à 200 000 volts, le trou de la digue en entrée de piste (falaise de 120 m) et le lac en bout de piste, le tout avec 30 kt de vent 30° de droite vous déportant dans le lac. Mais heureusement, en n'ayant qu'une roue, on arrive toujours à se débrouiller. Le réel problème ne m'apparut qu'après l'atterrissage : la piste ne fait que 20 m de large et mes 27 mètres d'ailes débordent sur les arbustes, ce qui rend le décollage impossible car quand les ailes ne portent pas encore, elles tombent et touchent les buissons... Pourtant, incroyable mais vrai : le barrage appartient à Total et je tombe sur un Français de la direction générale de Pau me connaissant, et se trouvant là par hasard de passage, en vacances ! Miracle : le lendemain à midi, la piste était élargie de quatre mètres et nous pouvions décoller. Décollage sportif tout de même, aérofreins sortis et volets plein négatif afin de transférer la portance aux extrémités des ailes et les faire se soulever, évitant de toucher les arbustes, tout en essayant de maintenir l'axe de piste, évidemment

Who's who ?

• PIERRE LANG

Le doyen en âge (70 ans à la première expédition), en sagesse mais surtout en compétences mécaniques. Sans lui, jamais je ne me serais lancé dans le remplacement d'un piston, une opération qui ressemblait à une intervention à cœur ouvert sous une tente au Vietnam dans le plus pur style de «Mash» !

• ORLANDO DOMINGUEZ

Le seul mécanicien avion et planeur (et de quelle compétence !) dans un rayon de 2 000 km, d'un enthousiasme débordant, toujours prêt à la pire des combines pourvu que ça vous permette de voler. Steve Fossett, entre autres, lui doit un grand merci ! Quand il n'est pas à son atelier «en bas» (notre terrain), il est «en haut» sur l'aéroport international, chef mécanicien des B737 et Airbus de deux lignes aériennes.

Dossier

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le sujet... **Jean-Marie Clément** vous donne des informations détaillées et pratiques.



Le barrage de Piedra del Aguila et, sur la droite, la piste de secours...

non matérialisé sur le sable. Le Stemme n'aura pas cette chance quelques semaines plus tard car il touchera et sortira de piste, endommageant l'hélice, nécessitant l'affrètement d'un camion avec remorque-plateau pour ramener le tout dans le

conteneur à Bariloche (une nuit de voyage), toujours avec l'aide de Total et de la grue du barrage. Bien sympathiques, ces Argentins ! Le côté positif de cette folle météo est que nous avons appris à monter à cheval, à partager la dure vie des *gauchos* dans les vastes «fermes villages» que sont les *estancias*, à pêcher à la mouche, à nous perfectionner à la voile et à découvrir un monde totalement différent à seulement 100 km de Bariloche : le Chili, vert, fleuri, fertile, tout l'opposé de notre pampa sous le vent. Sans compter quelques excursions strictement interdites (donc d'autant plus exquises) sur les volcans chiliens dont l'extraordinaire Osorno...

2006 : pourquoi pas vous ? Pour la cinquième édition qui se déroulera de novembre à janvier prochains à San Carlos de Bariloche, j'envisage toujours de m'équiper du conteneur

avec, au minimum, deux biplaces et, j'espère, au moins un monoplace motorisé. Les pilotes de tous niveaux et leurs familles sont invités à nous rejoindre, le but étant de pratiquer le vol d'onde dans des conditions idéales et en toute liberté. Ceci tout en découvrant les merveilles naturelles du monde austral, allant des glaciers du sud se jetant dans la mer au milieu des phoques et des lions de mer, aux cascades sub-tropicales du nord en passant par les balades en mer au milieu des baleines allaitant leurs petits ou frayant leur chemin entre quelques milliers de pingouins. Sans oublier les volcans locaux, aussi extraordinaires vus du sol qu'en vol.

Les participants seront entourés d'experts du vol d'onde comme Michel Fache, Fabrice Pérocheau et votre serviteur, qui les accompagneront en Nimbus 4 et en monoplace en leur faisant vivre ces fabuleux moments que sont les tentatives de records (trois records du Monde et neuf records de France réalisés lors des expéditions précédentes). Les dates des séjours sont à programmer en fonction des souhaits des pilotes et de la disponibilité des planeurs, la durée étant libre. La nouveauté de cette année : comme le groupe disposera d'un conteneur, il sera donc possible, pour toute personne intéressée, de venir avec sa propre machine, même non motorisée, car le seul remorqueur de toute la Patagonie est justement basé à San Carlos de Bariloche ! 

Signature

JEAN-MARIE CLÉMENT s'est pris de passion pour le vol à voile lorsque ses parents quittent le centre ville de Nancy pour la campagne, au pied du Plateau de Malzéville. A Pâques 1959, premier vol en école puis solo à 15 ans sur Emouchet. 1962 le voit acquérir le brevet «E» et le brevet avion, 1964 la qualification instructeur. Ses études aux Arts et Métiers de Châlons (spécialisation en hydraulique et aérodynamique) puis au Polytechnique de Grenoble le conduisent en Italie pour son premier emploi dans la papeterie, pays et métier qu'il ne quittera plus. En 1975 il abandonne le vol à voile pour le vol libre et fonde la Fédération italienne de vol libre.

Il revient au vol à voile de compétition en 1982, remportant la médaille d'or à Vinon avec un Nimbus 2A et réalisant la même année le premier vol de 1 000 km dans les Alpes. Las de voler en championnat, il décide de s'attaquer à l'autre face de la médaille FAI, les records, à partir de 2000. A ce jour, possède 15 records de France et 3 records du Monde.



Le volcan chilien Osorno, sur fond de Pacifique.

Quel budget ?

- Billet d'avion : 1 200 € ; hôtel chambre double : de 30 à 40 € avec copieux petit-déjeuner, de 20 à 25 € la chambre simple ; restauration : 10 €/jour, maximum.
- Au total, comptez environ 2 000 € pour deux semaines.
- Pour les vols comptez de 2 500 à 3 000 € pour deux semaines, en volant un jour sur deux pour une cinquantaine d'heures selon la météo.
- Inscriptions et tarifs sur le site : <www.topfly.aero>.



WWW.PLANEUR.NET
WWW.NETCOUPE.NET

[ACTUALITÉ - FORUMS - NETCOUPE - ACHAT/VENTE]