

Grands vols

Le vol à voile extrême tel qu'on peut le pratiquer en Patagonie est-il vraiment réservé à une certaine élite? C'en est pas forcément ce que pense Jean-Marie Clément, le vélivole français le plus expérimenté en cette lointaine contrée. Explications et synthèse.

Mais pourquoi diable aller si loin pour y pratiquer notre sport favori? C'est la question que l'on me pose souvent. Je laisserai les réponses, parce qu'il n'y en a pas qu'une, aux participants, qu'ils aient 17 ou 77 ans. Du genre « *J'ai fait plus d'heures en deux semaines qu'en un an dans mon club, ça n'a pas coûté beaucoup plus cher et c'étaient de vraies vacances. Je reviendrai le plus souvent possible* », « *J'ai plus appris en ce vol de 15 heures qu'en 15 ans* », « *On dit qu'une photo vaut mille mots, mes mille photos ne suffisent pas à exprimer ce que nous avons vécu* », « *À 70 ans, je n'avais jamais volé en onde je voulais savoir ce que c'est : contrat rempli et des vacances inoubliables!* », « *Je n'ai trouvé qu'un mot : c'est « fantastique »* ». Bref, comme vous le voyez, il ne s'agit pas que de vol à voile, même si le « moteur » est effectivement l'activité vélivole.

La réputation de la Cordillère des Andes pour le vol d'onde n'étant plus à faire, il me restait à résoudre une autre équation : pouvoir y revenir plus souvent sans dépenser une fortune, comme le font Steve Fossett ou d'autres retraités en or, ni faire du vol à voile professionnel, que je laisse bien volontiers à Klaus, n'ayant pas sa « pêche » – j'ai dix ans de plus que lui – ni le courage d'abandonner mon entreprise qui m'a permis de voler pendant près de 50 ans pour mon seul plaisir et au plus haut niveau.

Chaque année, de nouveaux moyens

J'ai réussi à motiver tant en France qu'à Bariloche un petit réseau d'amoureux de ce pays et de ce sport, lesquels ont, au cours de ces cinq expéditions, su et pu

L'automne en Patagonie rendre cette expédition

Un ciel de record du monde...

thésauriser leur savoir-faire et s'investir dans l'espoir de pérenniser cette activité au sein du *Club de Planeadores* sur l'aéroport Nahuel-Huapi. C'est ainsi qu'après l'inconfort d'un hangar froid et lugubre de 2002, ouvert aux quatre vents, nous avons ensuite disposé d'un conteneur équipé et fermé, et cette année, notre hôte Orlando nous a installé des toilettes et une « salle de briefing ». Et si je précise, pour ceux qui ne le sauraient pas encore, que l'Argentine produit les viandes et les vins parmi les meilleurs du monde, au prix de l'eau minérale en Europe, vous comprendrez que si nous n'avons effectué que quatre décollages à l'aube en deux mois, ce

n'est pas seulement pour cause météo. Nous avons découvert que la qualité de la vie prime sur la « recordite ».

Du côté français, Michel Fache et Fabrice Pérocheau ont fait l'immense effort de passer deux mois, le premier en clôturant l'expédition et le second en l'ouvrant, ce qui n'est pas simple, croyez-moi. Mettre un Stemme, un *Nimbus 4 D*, deux DG et 21 caisses dans une boîte de deux mètres de large, nous a fait brûler quelques neurones et couler beaucoup de sueur, sans compter les séances de kiné pour remettre les lombaires à leur juste place. Bref, je crois avoir transmis le savoir-faire à deux autres Français, il n'y a plus d'excuse pour ne pas continuer !

t agonie, é rience accessible



Chaque année, nous croyons avoir connu le pire en matière de tracasseries et d'humiliations administratives, et chaque année, c'est pire. C'était d'ailleurs assez cocasse : les 15 pilotes propriétaires des quatre équipes étaient présents le même jour dans ce même endroit sordide et kafkaïen qu'est l'immense terminal maritime intercontinental passagers (jamais vu aucun passager) de Buenos-Aires. Ces équipes étaient composées de :

- Steve Fossett avec Terry Delore comme pilote, six assistants, deux ASH-25, basés à Chos-Mallal, 420 km au nord de Bariloche, au pied de la Cordillera del Viento, générant le ressaut le plus extraordinaire

connu au monde à ce jour. Le *Citation X* attendait sur un aéroport proche ;

- Klaus Ohlmann avec deux *Nimbus 4 DM*, un *Stemme* et un *DG-400*, à Zapala, 260 km au nord de Bariloche, une piste en dur au milieu de la pampa, à 30 km sous le vent de l'excellente et très longue chaîne de *Catan Lil* ;

- Diether Memmert (*Ventus 2 CM*), Jean-Marc Perrin (*DG-400*), Manfred Albrecht (*ASH-25*) et Karl Rabeder (*Nimbus 4 DM*) à San-Martinde-Los-Andes (aéroport Chapelco), une merveilleuse petite villégiature sur un aéroport contrôlé au pied des superbes volcans Chapelco et Lanin, à 120 km au nord de Bariloche ;

- Pour notre équipe, Michel Fache, Fabrice

Pérocheau et moi-même volions sur mon *Nimbus 4 DM* et un *DG-600 M*, Pierre-Alain Desmeules en *Stemme*, et Bert de Wijs en *DG-808 B*, basés à San-Carlos-de-Bariloche, la plus grande station de montagne été-hiver de l'Amérique du sud, considérée comme le Saint-Moritz austral.

San-Carlos-de-Bariloche : le choix de la qualité de vie

Lorsque j'y ai débarqué en 2001 juste pour y faire du tourisme, mon épouse et moi-même avons été immédiatement séduits par l'immensité et la beauté des paysages, la chaude sympathie qui se dégage des Argentins locaux (en majorité des européens de deuxième ou troisième génération, avec même un bon nombre d'européens expatriés), et surtout par la qualité de la vie. Il est vrai qu'il y fait bon vivre, la nature est reine partout, on y trouve absolument tout dans un mouchoir de poche. Imaginez le Mont-Blanc se terminant sur les plages du lac Léman avec la plaine d'Issoudun à 10 km où se trouvent nos deux aéroports, un international qui vous met à 1 heure 30 de Buenos-Aires (250 € l'aller et retour), à 1 heure de Santiago-du-Chili, et l'aéro-club pour les vélivoles où est installé le seul atelier certifié aviation dans un rayon de 1 000 km. Les planeurs parqués totalement à l'abri du vent, même pas piquetés, alors qu'en piste, à deux cents mètres de là, on a couramment 30 à 40 Kt.

L'installation des pilotes dans les machines au parking devant le conteneur, totalement à l'abri du vent, permet une mise en piste par tractage automobile dans la plus absolue tranquillité, même dans les pires bourrasques. La présence d'un avion remorqueur sur lequel Fabrice et moi-même avons été formés et lâchés, nous permettant de faire voler le *Nimbus* sans moteur pendant les deux semaines de panne d'embrayage ainsi que le *DG* lorsqu'il était ballasté au maximum.

Une météo sous le signe du réchauffement global

Jamais le mot « réchauffement global » n'a pris autant son sens. Du premier au dernier jour, de novembre à janvier, la lettre H écrite à gauche et à droite de la Patagonie, voire même parfois au centre, aura gouverné

Grands vols



Malgré les moyens mis en œuvre, Steve Fossett et Terry Delore ont été malchanceux cette année, en raison de la météo.



Bariloche centre.



Le conteneur en configuration transatlantique.

tous les vols de toutes les équipes. La carte montre une situation typique un jour de record. Où il fallait se faufiler entre deux fronts dans un flux fortement catabatique avec un vent de 80 kt au FL 240 (7 300 m). Nous n'avons jamais eu froid, au contraire. A mi-décembre, la température à 7 000 m avoisinait -10°C et il fallait passer au-dessus de 8 500 m pour voir le thermomètre passer sous les -20°C , valeur habituelle vers 5 000/6 000 m les années précédentes où nous flirtions avec les -35°C à 8 000 m. Cette ligne de blocage permanente a donc obligé les fronts froids circulant à intervalles réguliers dans le système des vortex polaires (qui lui a régulièrement fonctionné), à circuler beaucoup plus au sud avec pour conséquences :

- au nord du 42° parallèle (soit 200 km au sud de Bariloche), des vents parfois très forts (observé plusieurs fois 160 km/h à 6 000 m)

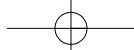


et orientés très nord (donc chauds et catabatiques), couramment $300/320^{\circ}$, très peu compatibles avec les orientations des crêtes, pour lesquelles l'idéal se situe dans le secteur $250/270^{\circ}$;

- lors des poussées anticycloniques, des cycles sans vent de plusieurs jours, voire de plusieurs semaines, et de très mauvais thermiques purs ou plafond bas, ne permettant pas de s'éloigner en sécurité. De plus les brises sont inversées par rapport à nous : ce sont les versants nord qui chauffent et l'après-midi la pampa chauffe plus que la montagne ce qui provoque une brise d'ouest globalement descendante, soufflant vers la plaine. Cette anomalie a contribué à l'accident qui a coûté la vie à deux pilotes autrichiens partis de Zapala ;
- lors des poussées cycloniques, des phénomènes très intenses mais limités en temps et en étendue. Nous n'avons jamais

eu deux journées successives exploitables au départ du même aéroport, ni n'avons jamais pu nous éloigner de plus de 500 km du point de départ, et cela pour les quatre expéditions qui s'étaient sur 400 km à environ 100/150km l'une de l'autre. Lors de ces passages de front, de nombreux « sauts de Bidone » se sont formés, dont un a permis à Klaus de tourner 500 km à 306 km/h, pendant que les autres équipes jouaient aux cartes sous le déluge ;

- au sud du 42° parallèle, des précipitations et nébulosités très fortes limitaient la zone exploitable à environ 400 km au sud de Bariloche. Personne n'a réussi l'aller et retour « mythique » de 1 000 km vers le sud, qui nous emmène au splendide lac Buenos-Aires ;
- pour l'équipe de Steve Fossett, une année pour rien, lui qui au départ avait placé ses deux ASH-25 à Chos-Mallal, l'aéroport le



International

L'aérodrome. Au fond à droite, l'aéroport international.

plus au nord et malheureusement le plus proche des deux anticyclones, puis en a déplacé un 500 km plus au sud à Esquel, en partie par la route tant la situation « thermique » était pauvre, à un moment où la haute pression a envahi aussi le sud. Résultat : aucun vol en un mois. Il ne repartira cependant pas les mains vides, puisqu'il aura amélioré, avec Einar Enevoldson et un troisième planeur, le record du monde d'altitude en le portant à 15 447 m, le précédent appartenant à Robert Harris en 1986 sur *Astir Club* (14 938 m).

Les résultats sportifs : toujours plus vite mais pas beaucoup plus loin

Mis à part l'aller simple de Jean-Marc Perrin de San-Martin à El-Calafate (1 100 km au sud) et sa tentative de retour, la plupart



Confortable mise en piste, installés dans le planeur, derrière la voiture. Sur la piste, le vent souffle à 45 Kt.



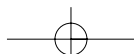
Embarquement pour Fabrice et Lucien le 22 décembre, pour une aventure qui ne se terminera que le lendemain après-midi !

des vols se sont déroulés dans un périmètre de 1 000 km, comme on peut le voir sur la carte, moitié de celui des années précédentes. Chaque groupe a glané sa part de records du monde, tout le monde devrait être content.

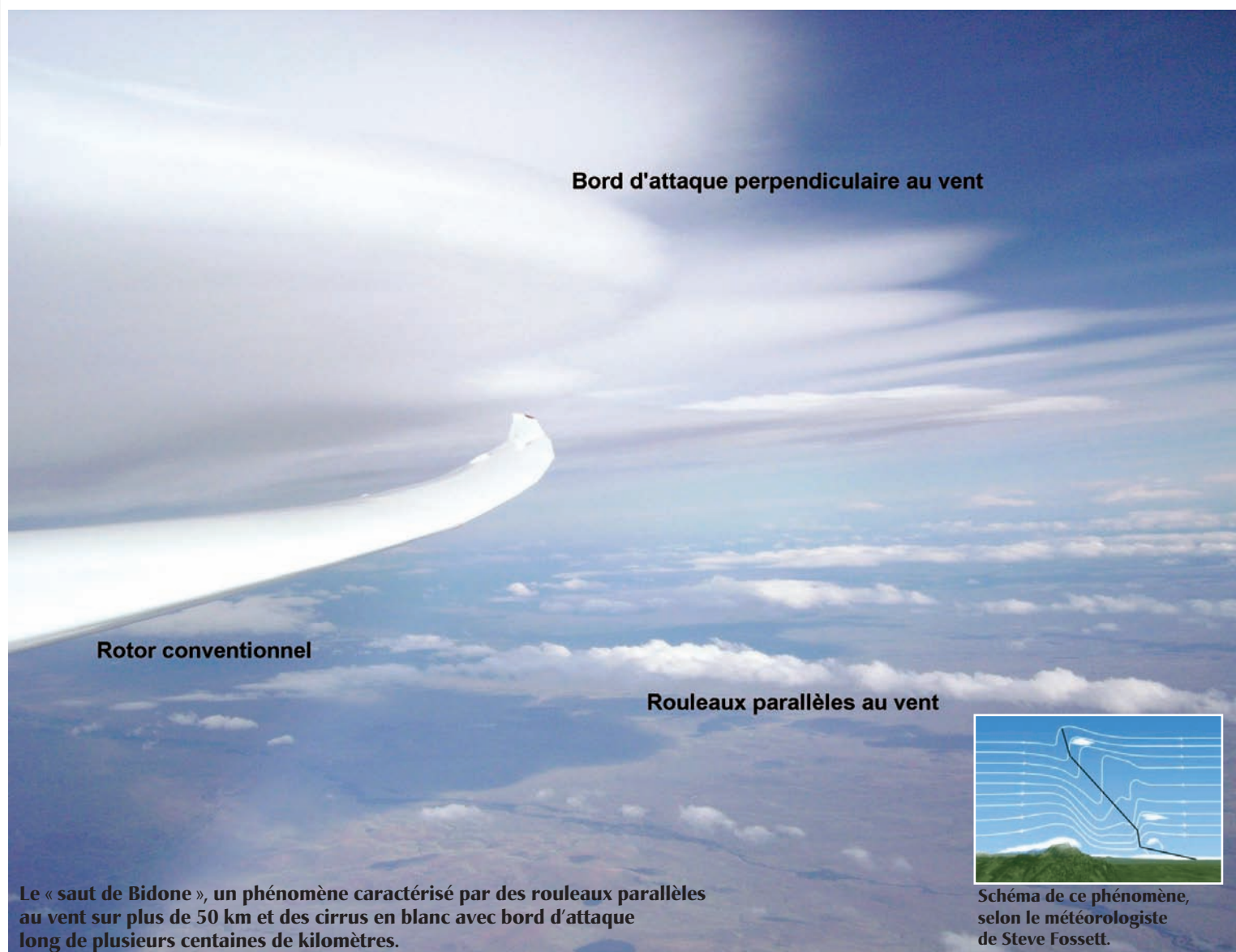
En classe libre, la distance sur triangle passe de 1 502 km (Delore/Fossett) à 1 556 km (Ohlman/Pirker), celle libre sur triangle de 1 508 km (Delore/Fossett) à 1 583 km (Ohlmann/Guckenberger), celle sur trois points

passé de 2 193 km (Memmert en *Ventus 15m*) à 2 232 km (Albrecht et Mme en *ASH-25*) puis 2 412 km (Ohlmann/Eguchi). Rien d'éclatant donc, on améliore par petits pas, compte tenu des « piètres » conditions météo.

Du point de vue vitesse, le triangle de 100 km passe de 249 km/h (Horacio Miranda sur *Jantar standard*) à 289 km/h (Ohlmann/Fechino en *Nimbus 4 DM*), celle sur triangle de 750 km passe de 171 km/h (Fossett, en thermique) à 176 km/h (Ohlmann/Fechino + Jansen).



Grands vols



Sur aller et retour de 500 km, la vitesse passe de 247 km/h (Jim Payne) à 275 (Ohlmann/Jansen), puis à 306 km/h (Ohlmann/Mazzaro). Celle sur aller et retour de 1 000 km passe de 199 km/h (Ghiorzo/Woetzel) à 203 km/h (Clément/Fua) et celle sur aller et retour de 1 500 km passe de 177 km/h (Ohlmann) à 179 km/h (Albrecht et Mme).

En classe 15 m, Jean-Marc Perrin porte la distance sur triangle à 1 376 km en DG-400, battant de 3 km Klaus Ohlmann le même jour (très belle performance, j'estime que Jean-Marc est le pilote le plus courageux de tous, il mériterait autre chose qu'un morceau de papier), Klaus revendiquant toutefois 2 km de plus en distance libre sur le même triangle. On se bat vraiment pour peu de chose !

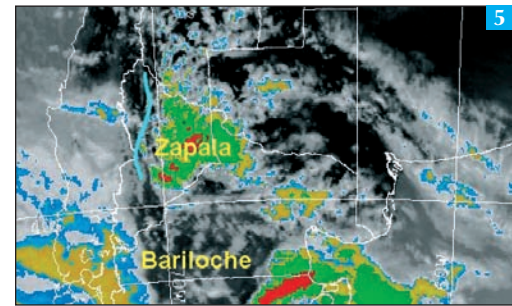
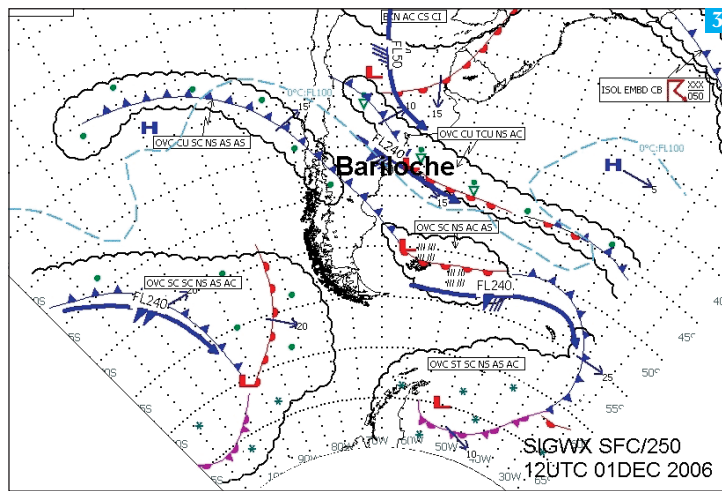
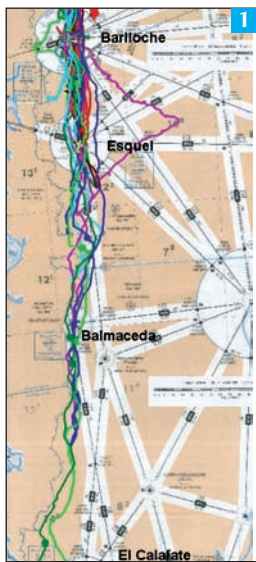
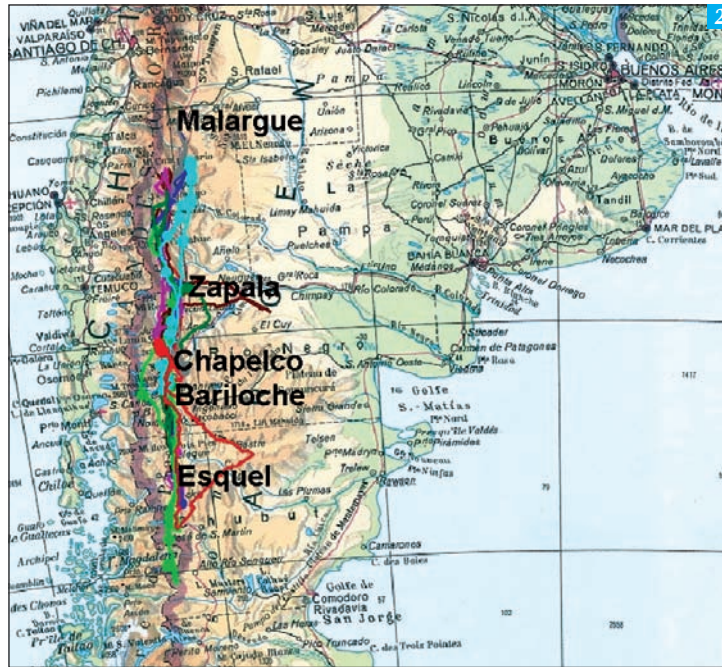
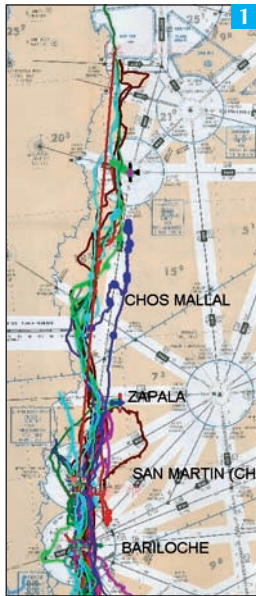
Klaus porte la vitesse sur triangle de 1 250 km à 110 km/h et David Jansen celle sur aller et retour de 500 km à 212 km/h.

Tous ces records sont, bien entendu, sujets à homologation.

En ce qui me concerne, outre le record du monde de vitesse sur aller et retour de 1 000 km qui passe la barrière des 200 km/h, vol « école » sans problème particulier du 21 décembre (récit et fichier sur Netcoupe), il m'a été beaucoup plus difficile d'établir le 1^{er} décembre le premier aller et retour (national) de 1 000 km en 15 m avec un DG-600 ballasté à seulement 40 kg, un jour où le vent soufflait jusqu'à 160 km/h à 8 000 m. Ce jour-là, personne n'a décollé de San-Martin et le groupe de Zapala (Klaus Ohlmann et Ghislaine Facon) n'a pas réussi à sortir du local. Ce vol d'une durée de 14 heures fut extrêmement complexe et sauvé par récupération en pente sur un volcan au km 400 en local de Chos-Mallal (voir la Netcoupe). Michel et Fabrice qui me suivaient avec

mon *Nimbus* ont préféré faire demi-tour à mi-chemin travers Zapala. Il y avait plus de 15 ans que je n'avais pas volé sur ces planeurs « sans aile » et dont l'habitacle ressemble à une boîte de sardines, et je dois avouer que l'avantage des grands biplaces en termes de rendement du pilote et de sécurité est considérable. À un point tel que personne n'a jamais voulu voler en monoplace, tant le biplace était confortable et sécurisant, et nous en avions deux, un *Nimbus* et un *Stemme*.

Ce qui ne fait que renforcer mon admiration pour Jean-Marc Perrin qui n'a pas hésité à partir seul en DG-400/15 m plein ballast, sans assistance ni valise, à El-Calfate soit 1 100 km au sud, dans le seul but de tenter la distance pure vers le nord. Et de s'y trouver cloué au sol pour cause de mauvais temps pendant près de deux semaines. Admiration encore plus grande



- ▶ - Les vols et l'espace aérien au nord et au sud de Bariloche.
- ▶ 2- Carte récapitulative de la plupart des circuits réalisés par les diverses équipes lors de la campagne 2006-2007.
- ▶ 3- Carte Tamsi du 1^{er} décembre. Les deux H fixes pendant deux mois, les L s'enfilent difficilement, des vents en altitude toujours forts au sur du 42^e parallèle.
- ▶ 4- Vue du « saut de Bidone » du 1^{er} décembre 2006, par satellite.
- ▶ 5- « Saut de Bidone » exploité par Klaus Ohlmann lors de son vol à 306 km/h.

si je vous dis que lors de sa tentative de retour vers le nord, il a réussi à traverser le lac Buenos-Aires alors que je renonçais dans l'autre sens en DG-600/15 m une heure plus tard (et bien m'en a pris car il a plu pendant une semaine) et s'il n'avait pas fait une erreur alors qu'il était devant moi, il aurait le record en poche. Ce qui lui a coûté deux jours sous la pluie à El-Maiten pendant que je rentrais sur la pointe des pieds avec 90 km/h de vent de face par les collines et les confluences, sans jamais avoir la certitude d'arriver. Merci encore à la contrôleuse de Bariloche qui m'a libéré l'axe de piste pendant l'heure d'agonie qu'a été cette arrivée. Il apparaît que le choix pour Klaus Ohlmann de se déplacer à Zapala est bon quand les conditions sont très bonnes, il se trouve à seulement 200 km de la Cordillera del Viento, actuellement le meilleur endroit au

monde pour tenter les records de vitesse sur 100 et 500 km, alors que depuis Bariloche, nous devons faire 400 km avant d'arriver au point de départ. Ce choix est nettement moins attrayant lorsque les conditions sont moyennes car, se trouvant au milieu du désert, il n'y a aucun appui orographique (relief) à moins de 50 km, soit 30 minutes de moteur sans vent.

L'espace aérien, toujours le même problème

Grâce à quelques amis vélivoles haut placés dans la Fuerza Aerea (il n'y a pas d'aviation civile), il a été décrété par NOTAM n° A4679/06 que les planeurs pourront utiliser l'espace aérien contrôlé du sol jusqu'au FL 300 du 28^e au 55^e parallèle, toutes les TMA et les AWY inférieures et supérieures, soit 3 000 km le long de la Cordillère, jus-

qu'à Ushuaïa, à condition de maintenir le contact avec l'ATC compétent et maintenir le transpondeur activé, et ce tous les jours du 21 novembre 2006 au 31 janvier 2007. L'application a été un peu moins simple que ce NOTAM. Le commandement de la région aérienne a d'abord contraint toutes les équipes à se rendre le 15 novembre à une réunion d'information sur l'aéroport de San-Martin (Chapelco), au cours de laquelle ce NOTAM nous a été illustré et chaque pilote a dû signer un protocole de quatre pages dans lequel il reconnaissait :

- devoir déposer un plan de vol pour tout vol en espace aérien contrôlé, et ne pas pénétrer dans cet espace tant que ce FPL n'est pas approuvé (heureusement Buenos-Aires dispose de relais qui permettent de communiquer relativement bien aux altitudes habituelles) ;
- d'être capable de parler correctement

Grands vols

l'anglais aéronautique ou l'espagnol, sous peine d'interdiction de vol (seuls les contrôleurs de la TMA de Bariloche parlaient anglais, ainsi que les ATC des FIR) ;

- de posséder les cartes des espaces aériens concernés (inférieur et supérieur) ;
- de connaître les règles de navigation IFR et de s'y conformer ;
- toute déviation à ces règles sera sanctionnée par une infraction officielle et le pilote sera suspendu.

Mais le calvaire ne devait pas s'arrêter là car le contrôleur de Chapelco a interdit à l'équipe en place de quitter sa TMA tant que Buenos-Aires n'avait pas contresigné le protocole, et notre chef d'aérodrome a exigé, le 24 novembre, une inspection surprise de tous les planeurs de mon groupe afin de vérifier la présence des cartes et des moyens de navigation, avec vol de vérification. Mais il n'y eut aucune infraction, même si nous n'avons pas toujours été parfaits.

La navigation, l'espace aérien et la séparation du trafic

Ont été notre souci principal, et notre ami et ancien participant Andrej Kolar a travaillé jour et nuit afin de mettre au point la dernière version de *SeeYou Mobile* spécialement conçue pour le vol d'onde et qui nous donnait les radiales VOR et distances en miles dans toutes les pages, afin d'être toujours prêts à répondre au contrôleur dès qu'un avion de ligne pointait son nez. Ce qui m'a permis de mettre en évidence une grave lacune de tous les éditeurs de logiciels pour PDA : les radiales VOR sont données en valeur géographique (vraie), alors que tous les avions travaillent en valeur magnétique. Aucun problème en Europe (déclinaison voisine de zéro), mais très dangereux en Patagonie où la déclinaison est proche de 10 degrés, valeur proche de la séparation (15 °) demandée par les contrôleurs lorsqu'ils ne peuvent faire une séparation par l'altitude. Ce qui nous a valu quelques soucis et l'obligation pour tous de retrancher 10 ° des valeurs lues sur les *iPaq*, alors que celles lues sur Zander étaient déjà compensées. Et de préciser par radio « Radiale magnétique VOR » par différence avec « Radiale vraie GPS ».



Entraînement des pompiers volants sur PZL Dromader, devant le parking.

Pour le reste, il faut reconnaître que la dernière version de *SeeYou Mobile* est un produit maintenant mûr et exempt de bogue, nous l'avons installé sur tous les PDA de toutes les machines avec la même base de données, et avons éliminé tout problème de navigation. À condition toutefois de bien lire les manuels et de s'entraîner avec le simulateur !

Les temps forts

- l'exploitation par deux fois de magnifiques « sauts de Bidone », ce système mono-resaut dont j'ai pu caractériser la présence non seulement par la formation d'un banc de cirrus se formant le long d'un bord d'attaque de plusieurs centaines de kilomètres de longueur et s'étendant sous le vent sur la même distance, mais également, et en Patagonie seulement, par la présence fréquente de rouleaux parallèles au vent s'étendant sur une distance allant de 50 à 80 km le long de laquelle il n'existe aucun mouvement ascendant, au contraire. Le front ascendant se formant là où les rouleaux se terminent, et « remonte » au vent jusqu'à la tropopause pour se retrouver très en amont de la ligne de crête. La photo met bien en évidence toutes ces matérialisations exploitées exactement comme décrit ci-dessus : très longue vent arrière, raccrochage au niveau des rotors et remontée en avançant vers les crêtes, laissées à 8 500 m pour cause de sécurité oxygène (Lucien s'endormait). Le schéma est bien décrit par le météorologue de Steve Fossett. La photo satellite met en évidence le banc de cirrus que nous avons exploité du sud au nord ;

- l'atterrissage de nuit de Michel sur l'aéroport international : suite à une erreur de choix de trajectoire au km 100 sur le retour, il perd 2 000 m en 30 km et se retrouve sous

les crêtes au km 70 à 15 minutes du coucher du soleil avec 100 km/h de vent, en local de rien du tout. Le contrôleur perd les pédales et lui ordonne un « posez-vous immédiatement », j'entends Michel prononcer le mot « moteur » et commence à m'inquiéter très sérieusement. Mais il réagit bien, se jette sous le vent et ça remonte. Sauf que l'horloge tourne et le contrôleur s'énerve, car Bariloche n'accepte pas les 20 minutes après le crépuscule civil. Michel part finalement à

3 800 m au km 54 dans la minute du coucher du soleil. Au sol on retient son souffle, un peu inquiets car si la machine est équipée pour le vol de nuit, l'équipage ne l'est pas. 3 000 m pour faire 54 km avec ce vent, ça n'est pas gagné, et plus aucune alternative d'atterrissage. On se sent mieux lorsqu'il annonce une longue finale, mais nouvelle panique car il annonce « finale 30 », qui est le QFU du club, alors que l'aéroport est au QFU 29. Heureusement le contrôleur voit les lumières du *Nimbus* et corrige. Au club, on souffle ! Posé par nuit noire tous feux, planeur et piste, allumés, il réussit à dégager par le taxiway pour libérer, mais le MD-80 qui attendait pour décoller n'est pas content car il prétend ne pas avoir la distance réglementaire entre le *Nimbus* et la piste, autre stress, Michel dégagera tout seul le planeur. Passons sur l'arrivée de la joyeuse et bruyante équipe sur l'aéroport international avec les housses et les accessoires, le personnel de sécurité débordé, toute la bande sur le tarmac en pleine nuit avec 40 kt de vent pour arrimer le *Nimbus* entre un Navajo et un Global Express, pas racontable ! Trop heureux de revoir nos copains !

- mon *Nimbus* bloqué à Chapelco (110 km au nord) parce que Fabrice, ne possédait pas d'autorisation écrite de ma part. Le contrôleur, que je connais depuis quatre ans, reste insensible à mon appel téléphonique, il veut un fax, mais son fax est en panne. Simple, il suffit de l'envoyer à Bariloche ! Mais le central téléphonique de Bariloche est aussi en panne. Par les portables, je fais intervenir en vain tous les gradés, rien à faire. Ce contrôleur qui gère deux avions de ligne par semaine veut montrer qu'il est le plus fort. Fabrice ne pourra décoller qu'à midi, lorsque la ligne téléphonique sera rétablie. Bien évidemment,

le fax sauveteur aurait pu être écrit par n'importe qui. Kafka ou Vaudeville ?

- une collision évitée parce que ça n'était pas notre jour. Un plan de vol déposé pour deux planeurs « ensemble » en aller et retour de 500 km vers le sud, je suis dans le DG-600 et fait la route. Michel, dans mon *Nimbus*, me contrôle 200/300m au-dessus et moins de 1 km derrière, je fais la radio, transpondeur activé seulement sur le DG pour éviter les interférences. Un avion de ligne provenant du sud en descente s'annonce entrant dans la TMA sur la radiale 180, exactement la nôtre. La contrôleuse me demande si je peux tourner à droite et je lui réponds négativement (nuages). Elle demande à l'avion de ligne « *Pouvez-vous prendre la radiale 140 ?* » lequel répond « *Bien sûr madame, aucun problème* ». Puis silence radio. Quelques minutes plus tard, le *Nimbus* me perdra de vue car je serai masqué par l'avion de ligne qui passera juste entre nous deux, de face, dans les 280 m qui nous séparaient. Silence radio, il n'y a rien à dire, personne ne parle. Pas d'Airprox, le cahier du contrôle restera blanc. Le débriefing se fera calmement à la tour...

- une panne d'oxygène avec un EDS tout neuf, en monoplace à 200 km de Bariloche. Par chance, la vanne était restée bloquée ouverte et en pilotant avec une main j'ai réussi à pincer le tube avec l'autre main et simuler les giclées pendant les deux heures nécessaires pour rentrer au terrain. Moralité : avoir un EDS de secours avec soi !

Un bilan ?

- une dizaine de pilotes sont passés du statut de « poussin » à celui de « condor » ;
 - plus de 100 vols et plus de 300 heures avec quatre planeurs, sans le moindre incident ;
 - consommé deux FLARM (et un l'an passé) : à ce niveau de non fiabilité, le constructeur devrait réagir ;
 - le logiciel *SeeYou Mobile* est finalement au point, il n'y a plus qu'à payer la licence, après que l'éditeur ait ajouté la radiale magnétique. Et passer des nuits à apprendre à s'en servir...
 - une bande d'une vingtaine de joyeux personnages de tous âges faisant sans cesse la fête, dans les restos ou en privé, tous les jours pendant deux mois ;
 - et il y a déjà des réservations pour cet automne ! N'attendez pas !

Jean-Marie CLEMENT

Photos collection de l'auteur



Un Mirage, souvenir de la guerre des Malouines de 1982.

Les liens utiles

► *Tourisme* :

www.partir.com/Argentine/Patagonie.html

www.bariloche.com

www.internationalliving.com/issues/2007/2007_article.html

► *Météo* :

Cartes TEMSI

www.meteofa.mil.ar/mostran.php?var=../dpd/tiepre/cpi/V1_SW100.gif

www.meteofa.mil.ar/mostran.php?var=../dpd/tiepre/cpi/v1_sw112.gif

► *Vents* :

www.meteofa.mil.ar/?mod=pronos&id=4

► *Images satellite* :

www.meteofa.mil.ar/?mod=satelite&id=1

► *Nefoanalysis Goes-E* :

www.meteofa.mil.ar/mostran.php?var=pronos/imagenes/nefo3.jpg

► *Zone Bariloche et Météogrammes Patagonie* :

www.meteofa.mil.ar/?mod=pronos&id=10

► *Autres* :

www.tutiempo.net/en/Climate/datos.php?stn=877650

en.allmetsat.com/metar-taf/argentina.php?icao=SAZS HYPERLINK

weather.cnn.com/weather/forecast.jsp?locCode=SAZS

www.bariloche.com.ar/clima.shtml

www.wunderground.com/global/stations/87765.html

weather.herald.com/auto/miamiherald/global/stations/87765.html

www.worldweather.org/050/c00858.htm

www.ripioturismo.com.ar/ebrcclimate.htm

sg.weather.yahoo.com/ARRN/ARRN0081/index_c.html

espanol.weather.com/weather/local/ARRN0116

www.qwikcast.com/cgi-bin/forecast.cgi?zip=Bariloche,AR

my.myway.com/weather/obs.jsp?id=ARRN0116

www.weatherbase.com/weather/weather.php3?s=056778

► *L'expédition, album photos, fichiers IGC, narrations* :

www.topfly.aero

► *Le Blog de la famille Fua (mon copilote du record du monde)* :

cvlab.epfl.ch/~fua/perso/glide/06/bari/

► *Le record d'altitude de Steve Fossett* :

www.technologyevangelist.com/2006/09/steve_fossett_does_i.html