

## Narration du vol du 8 janvier 2008.

L'analyse de la météo nous invite à éviter le sud pour cause de vents très forts, prévus de 50 à 70 kt de 5.000 à 7.000m, avec probabilité d'augmentation de la nébulosité en soirée. Je prévois donc un trois points de 2.000km contenant un aller et retour de 1.000km en première partie afin de tenter ce record en premier lieu, quitte à abandonner le 2.000km si la moyenne ne le permet pas.

Je me prépare dans le Ventus 2CT D-KHCF prêté par Philippe Martin, mise en piste aidé par Ghislaine Facon, Michel Fache et Pierre-Alain Desmeules, remorquage par Pancho Hobich, largage devant le rotor et montée sans problème. Pierre-Alain (Stemme HB2241) et Michel (Nimbus 4DM D-KJMM) décollent en autonome sur un parcours similaire.

J'effectue trois passages de ligne par sécurité et pars sans m'arrêter pour monter. Le cheminement est assez mou, le ciel difficile à interpréter (pas de nuages hauts, juste 1/8 de Cu) et je décide de passer par Chapelco, qui ne donne rien de bon. Je choisis de privilégier la sécurité sur la vitesse et fais le détour par le ressaut du Lanin qui résulte difficile et très turbulent, j'accroche très bas à 3.000m et laisse à 7.700m avec la clairance d'Ezeiza, la tour de Chapelco étant encore fermée. Le reste du vol sera toujours sous contact radio avec Ezeiza ainsi qu'avec les deux autres planeurs.

La traversée de la plaine d'Alumine et de la chaîne de Catan Lil se fait sur une couche totalement fermée, sans souci car j'ai la certitude d'arriver travers Zapala (ciel clair) avec plus de 1.000m de marge sur la couche. A 11h34 et 4.700m, reprise du contact avec le ressaut de Catan Lil, puis cheminement classique jusqu'à la Cordillera del Viento dont la traversée me coûte 3.500m et un coup de chaleur, j'avais sous estimé la hauteur des crêtes. Le vent est du secteur ouest de l'ordre de 100-120 km/h mais le fait de rester dans la zone de meilleure Vz fait que la composante horizontale est inférieure d'environ 30-40 km/h.

Une petite matérialisation au centre de la vallée me réconforte et je la quitte à plus de 7.000m dans le bleu. Plus aucun nuage jusqu'au point de virage situé à 70km, les ressauts sont mal définis, mon cheminement n'est pas bon, suis contraint de rentrer par les pentes et retrouve le ressaut de l'aller (aujourd'hui unique), que je quitte à 8.100m, bien décidé à ne pas me faire prendre comme à l'aller, et choisis le cheminement dans le deuxième ressaut de la chaîne principale des Andes sur 2/8 de Cu plats, qui se démontre être le bon choix. Rien de particulier jusqu'à la ligne d'arrivée où je découvre un sud en train de se boucher. Les Allemands en reviennent après avoir abandonné pour nébulosité et vent fort, mon choix était donc le bon. Passage de ligne dans les normes d'un aller et retour déclaré et retour vers le nord après une lente remontée à 6.000m car avec 5-6/8 de Cu, il faut être au moins 2.000m au-dessus des nuages pour pouvoir « lire » la route à suivre. Un petit calcul me dit que le 2.000km ne passe pas avec la moyenne actuelle (env. 125 km/h), le nord a totalement changé d'aspect et est passé de 1/8 à 5/8 pendant que Bariloche annonce 5/8 de Sc à 3000ft en aggravation avec pluie en vue. Demi-tour au km 200, pas envie de dormir dehors, d'autant que n'ayant pas de décollage autonome, un remorqué de Zapala me coûterait une fortune. Verticale Bariloche, je pousse un peu vers le sud pour sonder mais ne trouve pas de passage sain, lorsque sonne l'alarme d'oxygène. Bouteille vide. Il doit y avoir une fuite. Il faut donc rentrer, j'en profite pour tourner le point qui aurait dû être l'arrivée du 2.000, pour m'entraîner, et puis avec tous ces nouveaux règlements, on ne sait jamais...

Le Stemme est déjà rentré ainsi que Michel Fache qui m'attend au sol et ramène le planeur au parking. Nous sortons les enregistreurs de vol et procéderons ensuite au déchargement des fichiers, dont il reçoit une copie.

Bariloche, le 15 janvier 2008,  
Certifié conforme à la réalité des faits,

Le pilote,

Jean-Marie Clément