CHAPITRE 1 ALTITUDE 250 : AERODROME DE FAYENCE

Chris conduit vite. Il vient de passer le village de Caillans et il est déjà 8h 45. Il lui faut rattraper les 10 minutes qu’il a perdues dans la traversée de Grasse derrière un camion. Chris, furieux est en train de se dire que cette ville est un véritable cauchemar pour tous les vélivoles qui viennent de Nice. Mais c’est un passage obligé car il n’y a pas d’autre itinéraire, mis à part l’autoroute qui fait un crochet beaucoup plus au sud et rallonge.

Ca y est, enfin. Chris arrive presque à l’aérodrome de Fayence et il oublie vite les difficultés de la traversée de Grasse. Il n’aime pas arriver en retard au briefing car il risque de ne pas avoir de planeur. D’autant plus que, pour cette belle journée de décembre, la météo a prévu un bon mistral. Il pourra faire du vol d’onde et tenter son gain de 5000 mètres d’altitude. Il a à peine le temps de garer sa voiture, quand il entend le chef pilote François qui annonce :

— Briefing !  Briefing !

Il est juste 9h. La vingtaine de vélivoles entre dans la salle de briefing et François commence par l’exposé de la situation météo.

— La dépression située sur le golfe de Gènes avec un fort gradient des isobares va donner un régime de mistral soufflant du secteur 340° à 50 nœuds à 3000 mètres. Il tournera ensuite au 270° à 6000 mètres et pourra atteindre 60 nœuds. Le sondage de Saint-Auban nous donne une masse d’air stable à partir de 2500 mètres. En dessous, la masse d’air sera à convection négative, et donc favorable à des ascendances thermiques qui déphaseront les mouvements d’onde dus au mistral. Donc, les gars attention, il faudra vous battre dans le hachoir, jusqu’à ce que vous passiez les nuages du rotor. Ceux-ci seront faiblement matérialisés par des barbules vers 2500 mètres.  François ajoute :

— Une fois le rotor franchi, vous serez dans l’ascenseur à « couillon » avec un taux de montée de 1 à 2 mètres/s, et vous pourrez réaliser votre gain d’altitude.

Chris est ravi, les conditions sont encore meilleures que celles qu’il espérait, pourvu qu’il ait le Nimbus III. Cette machine en fibre de carbone a une finesse de 60, et permet de parcourir 60 km avec une perte d’altitude de seulement 1000 mètres en air calme, de plus elle offre un grand confort de pilotage avec tous ses instruments et ses calculateurs d’assistance au pilotage. François demande, maintenant, à chaque pilote quelles sont leurs intentions de vol. Quand Chris annonce un gain de 5000 mètres, François lui accorde le planeur Nimbus III Hôtel Québec (HQ), c’était justement la bête de course que Chris attendait tant.

A présent il est 9h 30. Il faut sortir les machines des hangars et les emmener en piste après les avoir astiquées. Tout ce travail prend deux bonnes heures. Le pilote de vol à voile est un être sociable tant qu’il est au sol. Il a en effet, encore besoin des autres pilotes, au moins pour la sortie de son planeur. Il faut avoir assisté à la sortie des machines des hangars, pour comprendre le degré de difficulté que comportent les savantes manœuvres. Celles-ci sont accomplies par une dizaine d’individus que dirige l’expert du jour licencié en « sortie de hangar ». En général c’est un ancien militaire, il a donc le sens du commandement. Représentez-vous un enchevêtrement, a priori inextricable, d’ailes de 14 à 18 mètres d’envergure. Il faut baisser celle-ci pour la faire passer sous celle-là. Il faut la relever ensuite et la baisser de nouveau sous l’œil attentif de l’expert qui hurle dès qu’il prévoit un conflit d’occupation de l’espace entre l’un ou l’autre de ces magnifiques oiseaux géants. Il faut dire que la moindre éraflure peut dégrader la performance de ces machines qui sont très onéreuses. Il faut ensuite acheminer les planeurs en piste. Pour ce faire, ils sont tirés deux par deux à l’aide d’un tracteur et deux vélivoles, qui les tiennent chacun par une aile. Une fois tout ce travail accompli, chaque pilote redevient l’individualiste qu’il est jusqu’au plus profond de lui-même. Il se consacre alors au nettoyage de son planeur, puis aux derniers préparatifs du vol. Il guette ensuite l’évolution du ciel, pour se mettre dans la bonne position de la file et se faire remorquer par l’avion au bon moment.

Chris rassemble son équipement avec l’aide d’un nouvel adhérent du club toujours accroché à ses basques, Tanzi. Il a bien le masque à oxygène, le remplissage de la bouteille d’oxygène a été effectué, le barographe, les cartes, l’appareil photo, la trousse de survie, la trousse à outils, le bidon d’eau et les chaufferettes de poche à catalyse, tout est bien là. Il enfile sa combinaison de vol isotherme car à 10.000 mètres, la température extérieure sera de - 55 °C. Il est enfin prêt et installe son planeur dans la file d’attente, en dernière position, car il veut attendre les meilleures conditions qui ne se réaliseront pas avant 14 heures. En attendant le remorqueur, il fait des exercices de concentration mentale. Il vérifie une dernière fois l’état des commandes et l’équipement de bord : radio, balise de détresse, conservateur automatique de cap et d’assiette. Il sait par expérience que la phase du vol la plus pénible et la plus dangereuse est le remorquage. Il n’a plus le temps d’y penser. Le Morane Saunier 893 se place une vingtaine de mètres devant son planeur, et l’aide de piste vient accrocher le câble au crochet situé dans le nez du fuselage. L’aide pose le pied sur le saumon de l’aile droite pour retenir l’appareil, pendant que l’avion avance doucement pour tendre le câble. Chris fait une dernière check-list et lève son pouce vers l’aide lorsqu’il est prêt. Ce dernier soulève alors, l’aile du planeur. Le pilote du remorqueur met plein gaz et après une course d’une vingtaine de mètres, l’aide lâche l’aile en courant. Encore une cinquantaine de mètres et la vitesse atteint 90 km/h. Chris décolle alors le planeur à un mètre du sol pour permettre au remorqueur d’accélérer. La vitesse est maintenant de 120 km/h, et l’attelage s’élève à 2 mètres/s, cap à l’Ouest. Il se dirige maintenant vers Mons après un virage de 135°.

Tout à coup, le remorqueur s’élève brutalement devant le planeur. Il vient de rencontrer une ascendance brutale de 10 mètres/s. Chris sait que ça ne va pas durer et il est en position basse. Il sent le planeur vibrer dans le souffle de l’hélice du remorqueur. Il tire sur le manche pour rejoindre l’altitude de ce dernier. Maintenant, l’inverse se produit, l’avion tracteur plonge brutalement vers le sol. Chris se trouve en position haute. Cela est très dangereux pour l’attelage car le pilote de l’avion ne peut pas redresser son assiette tant que le planeur tire son empennage vers le haut. Chris le sait. Il sort les aérofreins et pousse rapidement sur le manche. Ca y est, il a rejoint l’altitude du remorqueur sans détendre le câble. Détendre le câble est aussi très dangereux, car celui-ci pourrait s’enrouler autour d’une des ailes du planeur et la couper en se retendant.

Après un âpre combat de 15 minutes comportant l’enchainement des mêmes phénomènes et des mêmes manœuvres, l’attelage arrive à l’altitude de 1500 mètres. Chris décèle une ascendance et libère le remorqueur en tirant sur la poignée de largage. Celui-ci, soulagé, fait un bond et plonge aussitôt vers le terrain. Chris a largué sous un rotor, l’ascendance est cisaillée, étroite et très brutale, 15 mètres/s. Pour rester dans l’ascendance Chris doit effectuer des virages très serrés. L’inclinaison du planeur par rapport à l’horizon est de 60 ° à 80°. Ceci lui fait subir des variations de facteur de charge de 2 à 6 g[[1]](#footnote-1). Ces conditions de vol sont très éprouvantes pour les pilotes qui sentent leurs machines souffrir sous les efforts antagonistes des courants aériens. Ils appellent ces conditions, le hachoir. Chris se bat ainsi pendant 20 minutes. Il réussit enfin, à franchir le rotor et bien que ce ne soit pas la première fois, il est surpris par le calme qui règne soudain. Il est dans l’onde, dans la masse d’air stable que les vélivoles appellent « ascenseur à couillon ». Son altitude est de 2800 mètres et il est 14 h 35. Il prend un cap de 340° pour se mettre face au vent, et affiche une vitesse de 90 km/h pour ne pas se laisser reculer. Il s’agit de ne pas sortir de la zone d’onde ascendante. Il monte à 1,5m/s, soit 900 mètres en 10 minutes. Chris fait un rapide calcul. Il a largué à 1500 mètres. En comptant 500 mètres de sécurité, il lui faudra monter jusqu’à 7000 mètres pour assurer l’homologation de son gain de 5000 mètres, soit 5500 mètres à gagner. Ceci lui prendra environ 45 minutes. Il devra utiliser le masque à oxygène à partir de 4000 mètres pour éviter l’ivresse des cimes, soit pendant 35 minutes environ. La bouteille ayant une autonomie de 45 minutes, Il lui restera donc 10 minutes de réserve pour descendre de 7000 à 4000 mètres, ce qui est largement suffisant.

Il est 15 h 20, Chris a atteint son objectif de 7000 mètres d’altitude, son épreuve est assurée. Normalement, il devrait commencer à descendre, mais de là haut, tout est si beau qu’il décide de prolonger son vol, et il continue son ascendance. La visibilité est exceptionnelle. Chris est fasciné par le blanc immaculé des manteaux neigeux desquels émergent des barres rocheuses qui se découpent dans un bleu d’une pureté céleste. Il écoute le diffuseur météo local à la radio. La voix synthétique annonce un vent faiblissant soufflant du secteur 270° à 30 nœuds et des conditions Cavok[[2]](#footnote-2) Chris constate que la plage de l’onde de ressaut est maintenant orientée au 45°. Il décide de suivre ce cap. Il a le nez vers le Nord de l’Italie, en regardant à ses onze heures il voit le parc naturel du Mercantour et le mont Mounier. Il est à la verticale de la montagne Audibergue. A ses deux heures le Cheiron lui montre son adret abrupt de calcaire blanc cassé. Il regarde de nouveau vers le Mont Mounier et aperçoit maintenant au loin, le massif du Mont-Blanc. A ses quatre heures, il distingue la Corse et le Monte Cinto enneigé. Effectivement, le mistral a bien fléchi. Cela permet à Chris de suivre ce cap sans quitter l’onde de ressaut. Chris voit s’éloigner la montagne de l’Audibergue derrière lui et il continue son ascension en se dirigeant vers le Mercantour. Il a réglé le conservateur de cap et d’assiette et se laisse aller à contempler le spectacle grandiose des Alpes sous la neige généreuse et précoce de cette année.

Il est 16 heures, Chris arrive à l’altitude de 8000 mètres, privé d’oxygène. Il s’est endormi, victime de l’ivresse des cimes. Le planeur poursuit sa route et continue son ascension. A moins d’un miracle, Chris est perdu. L’ivresse des cimes produit des effets proches de certains états comateux et les barrières du domaine inconscient se lèvent peu à peu. Des pans entiers de souvenirs enfouis émergent et défilent comme un film dans la pensée de Chris.

1. g correspond à l’accélération de la pesanteur terrestre, et vaut 9,80665 ms/s à l’équateur. A 6g le pilote pèse 6 fois son propre poids sur son siège [↑](#footnote-ref-1)
2. Cavok *Ceiling and visibility OK* (**CAVOK**) est un terme météorologique utilisé en aéronautique signifiant : visibilité ≥ 10 km, pas de nuage au-dessous de la plus élevée des altitudes ou hauteurs suivantes : l’altitude minimale de secteur[1](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ceiling_and_visibility_OK#cite_note-1) la plus élevée, hauteur de 5000 ft (1 500 m) par rapport à l'aérodrome, pas de "phénomène significatif", pas de Cumulonimbus, ni de Tower Cumulus [↑](#footnote-ref-2)