

Les cumulus se suivent mais ne se ressemblent pas

(ou, comment Zébulon inventa la SAT aux oreilles)



Je suis a bloc. Accéléré a fond dans les remous, rien a cirer de fermer, de toute façon il me reste du gaz a brûler avant la ligne d'arrivée et un bon vrac c'est encore ce qui me fera descendre le plus facilement. Blindé le Zébulon... alors que il y a une vingtaine de minutes a peine, j'évitais soigneusement les dégueulantes, bridais ma voile pour qu'elle ne quitte surtout pas sa position a ma verticale, levais le pied au moindre fléchissement du bord d'attaque, et enroulais tout ce qui pouvait m'éviter de descendre en-dessous de mon niveau de croisière que j'avais fixé a mi-chemin entre l'inversion et les barbules !

La manche avait pourtant bien commencé, même si beaucoup d'entre nous étaient encore cloué au sol par le vent arrière au déco lorsque le start ouvrait et que les premiers, satellisés depuis longtemps, prenaient le départ alors que d'autres, trop pressés de décoller, devaient maudire leur impatience a l'atterrissage.

Malgré le retard pris pour décoller, le plaf fut atteint rapidement et les balises s'enchaînaient sans difficulté particulière, collé aux barbules sous les rues de nuages, cheminant aussi vite que ma petite Dune voulait bien. De temps en temps, les oreilles accélérées m'évitaient les nuages un peu trop affectueux, et après deux heures de vol, la base des nuages était montée de quelques centaines de mètres, aux environs de deux mille six, me permettant d'engranger assez de gaz pour les transitions.

La dernière, de l'arpille vers la ferrière, traversait un grand morceau de ciel bleu, mais sur la montagne du thorenc les cums m'attendaient, j'eus même assez de gaz pour passer directement au-dessus du relief vers le bois brûlé, plutôt qu'essayer de me battre dans les basses couches contre le venturi du col de bleyne.

Un doux thermique m'accueille vers dix huit cent mètres, et j'entame ma remontée vers la base, quelques deux cent mètres plus haut. Plus qu'une balise, et je boucle, et vu le cum qui m'attend devant, je ne devrais pas avoir de problème pour rester en l'air. Il est bien sombre... mais faire le tour, a la vitesse ou je vais, ça va me prendre deux plombes, il prend toute la vallée ce machin !

La base s'approche, je rentre les oreilles et appuie sur le barreau pour forcer le passage sans rentrer dans le gris, c'est cool, j'ai largement de quoi faire la balise maintenant. Mais ça monte toujours, il tire bien celui-la, je vois encore le sol mais la visibilité horizontale commence a disparaître – allez, un petit trois-six aux oreilles, ça devrait suffire comme pour les précédents, puis ça me permet de moduler le taux de chute pour ne pas trop perdre quand même, c'est pas encore le moment de poser.

Et ça monte toujours, le sol commence a disparaître et le vario s'affole en sentant la poussée de fièvre du nuage au-dessus. Je me penche a fond dans ma sellette, qu'est-ce que c'est long pour faire tourner sans les commandes ! Un coup de butoir, j'évite le twist de justesse en me cramponnant aux élévateurs, le temps de me réjouir d'avoir la ventrale bien ouverte les secousses s'intensifient, le vario hurle, je n'arriverai pas a descendre ici, faut que j'essaye de prendre un cap et sortir d'ici !

Le GPS pointe sur la prochaine balise, mais la flèche n'arrête pas de bouger – et merde, c'est vrai, je suis en train de tourner ! Je me rends compte que je suis bien écrasé dans ma sellette, je dois être en position couchée puisque je vois ma voile juste au-dessus de moi, les oreilles battant furieusement l'air – les élévateurs tendus, raides comme des piquets, les bouts d'aile jouant a cache-cache entre les suspentes extérieures. J'observe le manège un instant, presque détaché, en me demandant si ça va cravater ou non. Mais finalement ça m'est bien égal, je suis assez surpris de ne pas avoir peur, mais bon, c'est pas tout ça, si je veux prendre un cap faut que j'arrête la rotation, allez, c'est parti mon kiki...

A mon grand étonnement, le contre sellette ne marche pas, mais alors pas du tout ! Je suis toujours autant écrasé, la flèche du GPS tourne, le vario siffle, les stabilos claquent au vent... je dois être en train de tourner, mais comme a part la voile devant moi je n'y vois rien, je n'ai même pas le tournis ! Par contre, je commence a ne plus savoir ou se trouve le haut et le bas, ça, c'est quand même curieux, je croyais que ça n'arrivait qu'en avion !

Bon voyons, j'ai quand même fait quelques SIV, et j'ai toujours réussi a sortir d'une autorot a la sellette, pourquoi pas maintenant ? Ça tourne trop vite ? J'en suis ou d'ailleurs coté altitude ? Deux mille cinq, selon le vario, et ça continue a monter fort – j'ai encore de la marge avant l'hypoxie et le froid, mais l'histoire du norvégien dans son cunimbe me revient a l'esprit, et je n'ai pas vraiment envie de faire pareil... Contrer a la commande ? Mais c'est laquelle, l'extérieure, je ne sais même plus dans quel sens je tourne ! Et puis, ça va m'ouvrir une oreille, je vais partir en vrac a tous les coups ! Quoi que, je le suis déjà, non ? Non non, un bon coup de frein symétrique, ça devrait aller mieux.

Les commandes, d'habitude légères comme des plumes, semblent coincées, je prends un tour et tire progressivement, guettant le ralentissement, mais ça ne vient pas – j'insiste, tire fort en espérant que les noeuds et les suspentes tiendront, et voilà, la voile est en boule devant moi, c'est malin, j'ai fini par décrocher. Quoi que, au moins ça je connais, mais bon, reste a savoir ou est le haut et le bas !

La boule de chiffon disparaît de mon champ de vision, je lève les mains, et la voila qui ressurgit a la vitesse grand V, toute ouverte jusqu'au bout des stabs – je stoppe net l'abattée, et me retrouve illico presto en trois-six, la voile a nouveau devant moi, mais maintenant le vario ne moufte plus. Bon c'est cool, je suppose que ça descend ? Un rapide coup d'oeil me le confirme, l'afficheur

analogique est tout blanc, le numérique est négatif et a deux chiffres... cool. Je dois être bien engagé, mais comme je n'y vois rien, que je ne suis pas plus écrasé par les G que pendant la montée, je laisse faire, l'impression de vitesse et le peu de secousses après la lessiveuse de la montée, c'est assez grisant...

Tout en regardant l'altitude diminuer, je réfléchis à la suite des événements. Je suis bien installé dans ma descente, à mon grand étonnement, physiquement tout va bien (je n'ai jamais vraiment osé engager les trois-six de peur de tomber dans les vapes, à part une fois en SIV où je le avais bien envoyés), mais je vois trois soucis potentiels qu'il me faudra résoudre bientôt: que je ne sache pas sortir de la spirale, que je tombe sur un autre pilote, ou que le nuage soit descendu jusqu'au relief. La base était vers deux mille, le relief culmine à tout casser à seize cent, ça devrait aller de ce côté-là. J'ai même encore un peu de marge pour essayer de sortir proprement, et si je n'y arrive pas, ce sera l'occasion de tester le secours – mais pas trop haut, pas envie de remonter ! Le pire qui puisse arriver, c'est une collision, et pour ça, pas de solution miracle, ce sera secours si on n'est pas sonnés...

Je ne devrais pas tarder à voir le sol, on s'approche des deux mille... ça y est, deux mille, mais toujours rien, je commence à m'inquiéter... ah, le voilà ! Soulagement intense, la sortie de la spirale est une formalité quoi que très aérienne, exécutée d'instinct et sans réfléchir, en direction du ciel bleu à l'opposé de la balise à atteindre... et voilà que ça remonte, je n'ai plus envie de tourner, les B feront l'affaire. Ça part en sucettes à gauche au bout d'un instant, je relâche pour les refaire aussitôt, attendant d'être bien en-dessous de la base du nuage pour repartir en direction de la balise. Deux fois je fais demi-tour en commençant à monter trop fort, le troisième essai est le bon, ça passe !

Je ne lâche plus l'accélérateur, tourne la balise et fonce vers la ligne d'arrivée, insensible aux remous, comparé aux turbulences que je viens d'encaisser, c'est de la rigolade, je suis étanche... et surtout, surtout, je n'ai qu'une envie : descendre ! Je n'enroule plus rien, traverse du +5 sans ralentir, espérant presque qu'une bonne frontale me fasse perdre un peu d'altitude, et finis par franchir la ligne d'arrivée avec cinq cent mètres de gaz.

Je boucle. Une fois posé, j'ai les jambes en coton et le cerveau en ébullition, chacun raconte son vol, un autre pilote s'est fait avoir à peu près au même endroit et a dû descendre fort, arrêtant les trois-six plusieurs fois pour ne pas tomber dans les vapes. Nos traces respectives révéleront que nous nous sommes croisés plusieurs fois, à une centaine de mètres près, pendant la petite quinzaine de minutes que nous avons passé ensemble dans le congestus...

On a eu du bol, sur ce coup. C'est vrai qu'on aurait dû se méfier de ce nuage, dont la base était quand même bien sombre, bien large, et bien plus basse que les autres, mais vu que c'était passé comme une lettre à la poste sous tous les cumus précédents, on y a cru. La veille, on avait même pris des gouttes sous des engins semblables, mais ça ne tirait pas de la sorte ! Leçon retenue, on ne m'y prendra plus !

Les cumulus se suivent mais ne se ressemblent pas...

//Marc