



Figure 13. Un petit coup de zoom sur les isards curieux.



Figure 14. Vers la droite, le Fitness explore une des deux pompes de services.  
On explore la pente vers la droite. A 400 m à droite, ça déclenche. A 300 m à gauche, il y a une petite bosse herbeuse parsemée de gros blocs, bien chauffée par le soleil. Les isards (1) y viennent chaque jour pour se bronzer. Là-dessus, la pompe est monstrueuse. C'est cette pompe qui sera votre ultime secours lorsque tout s'arrêtera. Si vous revenez devant vous, vous pouvez avancer vers la vallée. Avancez et votre planeur part vers le haut à une vitesse incroyable. Plus vous avancez au loin, plus il monte. La zone de vol est incroyablement étendue.



Figure 15. Le Fitness à l'assaut du ciel.

Il faut dire que le dénivelé qui l'engendre est énorme: pas moins de 600 m de dénivelé jusqu'à la route là-bas, toute petite. On n'y distingue même pas la couleur des voitures. La pente est parsemée de gros blocs de granit, plus ou moins cachés par les genêts. En cas de descente au trou, un seul espoir: un replat en pelouse 300 m plus bas, sur lequel paissent quelques vaches. Plus loin, il n'y a rien que de la forêt et cette toute petite route au loin. Faut même pas y penser. En fait, il faut se mettre ça en tête: il n'y a pas de trou.



Figure 16. Le Condor de Bruno Steelandt à l'assaut du trou: de la forêt et une route au loin en Espagne qui paraît incroyablement petite (elle est fortement agrandie ici par le téléobjectif).

Pour atterrir, on a 2 hectares entre le seuil du goulot et la clôture qui marque la frontière. L'atterro est impressionnant car il faut piquer vers la pente à gauche de soi puis incliner-tirer sèchement et se faire face. Si on n'a pas d'AF, on continue, on se survole et on repart à la pente. Il est pratiquement impossible de se poser sans AF. Donc, on se fait face, on se

visé entre les deux yeux et on sort les AF, délicatement car il faut impérativement garder de la défense. Si tout va bien, vous posez à une dizaine de m de vous.



Figure 17. Le Sagitta à l'atterro, tout sorti.

En fait, la pente de la Borne 504 résulte d'un allumage par la surchauffe du sol par le soleil. Le matin, il n'y a rien. J'y suis déjà allé avec Dany et nos épouses. On a pique-niqué sur le plateau sommital dans une très légère brise du nord bien rafraîchissante. Vers 13:30, un nuage est apparu au-dessus de nous et soudainement, la pente s'est allumée, d'un coup, avec puissance.

Vers la fin de l'après-midi (17-18h), les conditions changent. Les restitutions faiblissent. De nouveau, il faut surveiller le brin de laine de l'antenne. Parfois, le vent s'arrête tout à fait, d'un seul coup. Dans ce cas, il faut partir tout de suite vers la gauche plus bas que l'horizon, et aller chercher la pompe de la bosse aux isards. On attend, le temps passe, on se voit au trou et puis, d'un coup, elle repart et votre planeur est propulsé 200-300 m plus haut en quelques secondes.

Il m'est arrivé le gag suivant, le vent soufflait 6-7, je fais mon tour d'approche avec le Sagitta (lourdement chargé donc), je me vise entre les deux yeux, je sors les AF et je remonte le vent tout doucement en piquant pour me poser aux pieds. Tout d'un coup, le vent stoppe, mon planeur fait un bond en avant, je rentre les AF, je parviens à le faire passer à côté de moi, je racle le sol sur plusieurs mètres puis, je repars vers la pente. J'ai fait un long touch-and-go, sans le vouloir. Un touriste planeuriste grandeur, à côté de moi, qui jusque là me regardait avec un peu de condescendance, me fait des commentaires admiratifs: "je ne croyais pas ça possible avec un planeur". A vrai dire, moi non plus, j'ai été le premier surpris.

La Borne 504 attire aussi les oiseaux. Les vautours fauves sont une banalité. Mon épouse a pu faire de nombreuses photos des planeurs en vol de concert avec eux. Bruno Steelandt a pu voler un court instant avec son Orcal et un gypaète, ce qui est tout à fait exceptionnel. Le plus extraordinaire est de voir que lorsque le vautour se met à accélérer, le F3i ne parvient pas à le suivre. Plus agile et rapide encore est le gypaète.



Figure 18. Le petit planeur de voltige de Thierry Gras en plein dans la pompe de service, sur la bosse aux isards. Très chouette modèle pour se remuer mais il lui faut beaucoup de dynamique car les profils symétrique ne portent pas beaucoup à cette altitude.



Figure 19. Un vautour fauve arrive à la pente. Il en vient en général une bonne dizaine dans l'après-midi.



Figure 20. Le vautour est un gros animal (envergure 2,4m) comparé au petit Falco de Thierry Gras (1,5m)

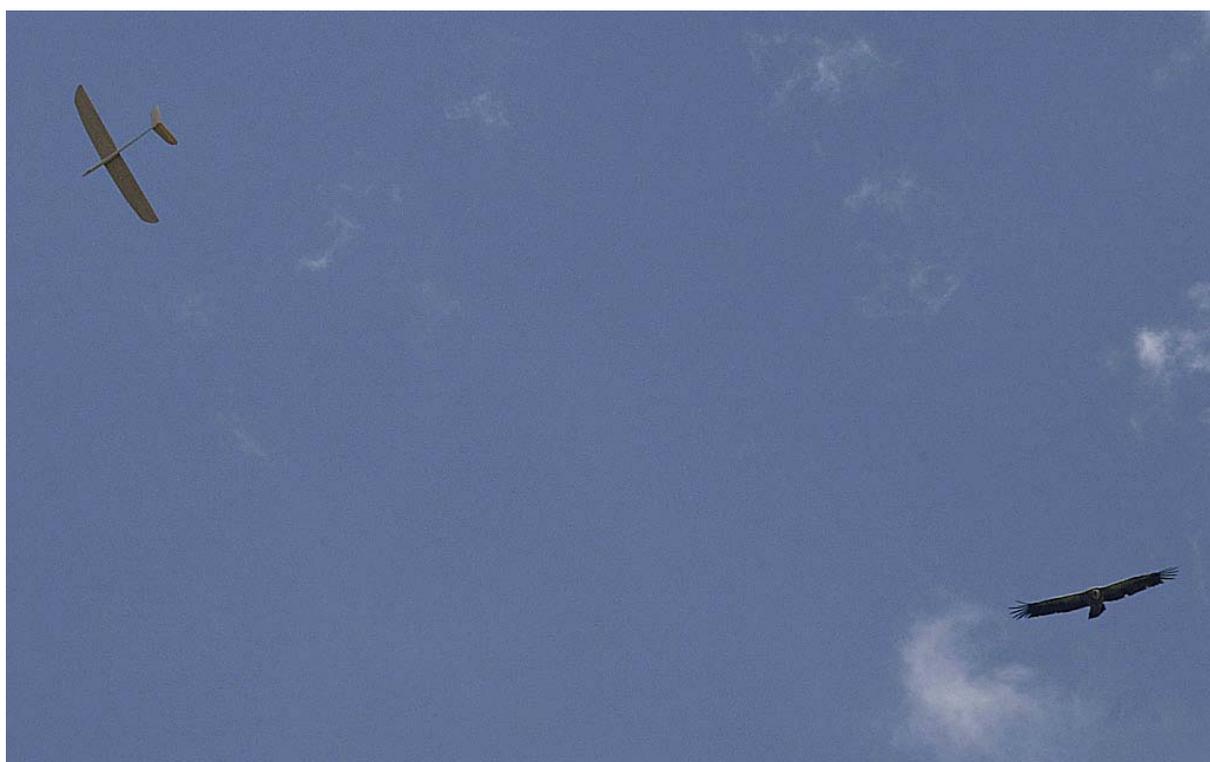


Figure 21. Le vautour et le Falco enroutent la même pompe.



Figure 22. "Ca y est" dit Dany Ghellynck à Thierry Gras, "tu as réussi à accrocher sa pompe".



Figure 23. Le "Ptit-Louis" de Bruno Steelandt vole avec le plus rare de tous les rapaces d'Europe, le Gypaète. Cela n'est arrivé qu'une seule fois.

Souvent, on est attaqué par les faucons pèlerins. Là, il faut un minimum d'agilité car ceux-ci, décidément, vous agressent. On entreprend alors un véritable dog-fight. En général, les oiseaux ne pratiquent pas la looping, aussi, après deux ou trois loopings vous vous retrouvez derrière le faucon et celui-ci, découragé, finit par dégager.

Cette année, à mon dernier vol avec le Fitness (je vais y venir), un faucon pèlerin m'a attaqué. C'était un vieux renard, une sorte d'Erich Hartmann aviaire(2). Celui-là, il n'a pas suffi de 2-3 loopings pour m'en débarrasser. Il me collait au c... Régulièrement, il regagnait les pompes afin de reprendre de l'altitude pour pouvoir m'attaquer en piqué. Heureusement, j'avais fait de la voltige tout l'après-midi, j'étais en forme. Le truc souverain est de garder le max d'altitude, ainsi, il ne peut pas faire un piqué trop rapide. Lorsqu'il commence son "hit-and-run", on commence par le laisser suivre en piqué (pas trop longtemps, car il est imbattable), puis on fait un looping très serré, pas propre, un peu vrillé, et on se retrouve derrière lui. D'habitude, ça marche, mais pas avec mon faucon-Hartmann. Celui-ci fait aussi des loopings. A un moment, on s'est retrouvé dans une figure très étonnante, une espèce de virage relatif en looping, le genre de trucs que les "Tricolori" faisaient avant la catastrophe de Rammstein. Je pense l'avoir battu grâce à la gratte. En effet, le Fitness gratte bien, il est rapide il est voltigeur, il est solide mais aussi, il gratte. Et donc, à plusieurs reprises, j'ai réussi à garder ma hauteur par rapport à lui en fin d'évolution. Et donc, brutalement, Pélerin-Hartmann est parti en piqué à 60° vers le trou, comme un missile. A première, il a piqué beaucoup plus vite que ne peuvent le faire les F3i les plus rapides (Jean-Yves Leguillanton, Julien Gourdet, Olivier Chenoz). A vue de nez, il a atteint ou dépassé le double de la vitesse d'un F3i "à donf". Il devait donc frôler ou dépasser les 300km/h. Je n'ai jamais vu un être vivant à cette vitesse.



Figure 24. Mon Fitness et un faucon pèlerin très agressif dans un dog-fight très dur. Les qualités de gratteur du Fitness ne permettent pas au faucon de prendre trop d'avantage, en tout cas, j'ai la prétention de le croire. Il finit par m'enlever toute illusion car il rompt le combat dans un piqué vertigineux à une vitesse proche de 300km/h. Il a peut-être seulement voulu jouer avec moi. Ou alors, mon grand oiseau rouge et blanc a simplement titillé sa curiosité.

Vous me direz "qu'est-ce qu'on risque d'une attaque de faucon?". Les serres d'un faucon sont aiguisées comme des scalpels. Un faucon pèlerin tue d'un coup net un lièvre de 10kg en pleine course. S'il est difficile d'imaginer qu'il puisse détruire un fuselage en fibre de verre et carbone, il peut démantibuler les ailerons et surtout, comme le stab est toujours légèrement bâti, il peut aisément foutre en l'air les empennages.

Conflits de voisinage. La Borne 504 a d'autres locataires, je vous ai déjà parlé des chevaux, des isards, des vautours, des gypaètes, des faucons. Il reste... les vaches. La zone d'atterrissage leur plaît visiblement beaucoup. Il y fait frais et rien n'est plus agréable après une longue matinée à brouter que de venir y ruminer.



Figure 25. L'aire d'atterrissage est fréquenté par les vaches. Faut faire avec. Votre serviteur avec le Fitness.



Figure 26. Le Spirit 100 en approche entre les vaches.