



Figure 27. Le Spirit 100 freiné par une bouse qui éclabousse.



Figure 28. Ultime barrière de sécurité. Tout autour, ce délicieux trèfle alpin à l'odeur si suave.

Y a qu'un moyen: faut les déloger vite fait. On brandit un bâton et on court vers elles en poussant une gueulante agressive. Ca marche toujours. Attention de continuer à leur faire face pendant qu'elles s'éloignent. Il m'est arrivé cette année de me faire charger quand j'ai eu le dos tourné. A ce moment, si on refait face en gueulant derechef et en fouettant l'air avec un bâton, n'importe quelle vache se taille en courant. A défaut d'un bâton, j'ai une fois utilisé le fuselage de l'Ellipse 2 de Thierry Gras. Il m'en a voulu mais je jure que je n'aurais pas frappé avec.

Evidemment, lorsque les vaches sont parties, il reste quelques bouses (beaucoup en fait). J'ai pu ainsi faire l'expérience d'un atterrissage avec le Spirit 100 freiné par une belle et vraie bouse. Comme elle était très liquide, elle s'est insinuée à l'intérieur du fuselage par la fente du crochet de remorquage. Il sent encore.

Dernière expérience mémorable, un vol par vent de force 9.

Ce 17 juillet, le vent soufflait fort en plaine, plein sud. Au seuil de la pente de la Borne 504, j'ai hésité. J'ai monté le planeur et puis ma femme s'est approchée de la pente pour le lancer. Elle ne parvenait pas à le tenir et j'ai dû l'aider.

Impossible de se parler tant le vent était tonitruant. Il fallait se hurler directement dans l'oreille. Une fois lancé, le planeur a bien fonctionné. Je pense que le Fitness était dans ses limites. Le vent était incroyable et j'ai été déséquilibré plusieurs fois. J'ai atterri après un quart d'heure, vidé. La zone était envahie par les vaches que ma femme n'est pas parvenue à déloger. Heureusement, grâce aux AF, j'ai pu me poser assez court dans la petite zone restée libre. Finalement, ces AF sont vraiment indispensables pour tenir compte de tous les avatars qui peuvent survenir à l'atterro. Une fois au sol, j'ai sorti l'anémomètre: vent de force 8 (70km/h) avec des pointes à force 9 (82km/h comme pic). Je n'ai pas osé le relancer.

Quel plaisir me direz-vous de voler dans un environnement aussi difficile? Justement, la difficulté est déjà un sacré aiguillon. Mais, on est là dans un paysage fabuleux, dans une nature magnifique. Les conditions aérologiques sont fantastiques, dépassant tout ce qu'on peut imaginer. On peut d'ailleurs tenter des choses inimaginables ailleurs: la vrille ascendante, par exemple. On se met en vrille, manches dans les coins, dans la pente, et le planeur monte à toute vitesse ainsi. Tout est possible à la Borne 504.

Le site est-il fort fréquenté? La réponse est NON. Depuis 7 ans que j'y vais, je n'y ai rencontré les seuls amis qui m'accompagnaient Dany, Bruno, Thierry, bref, les planeuristes du club de Nivelles, avec leur famille.



Figure 29. Au lancer, le Sun de Dany Ghellynck. Au sol, vous remarquez mon Spirit 100 couvert par mon kit-bag pour éviter qu'il s'envole.



Figure 30. Le Sun de Dany à l'atterro après une heure de vol.

Quels planeurs pour un tel site? Pour résumer, il faudrait les qualités suivantes: légers, très solide, très rapide, très gratteur, facile à réparer, pas cher... Bref, le truc impossible.

Voici les planeurs que l'on a essayés

- "Ptit-Louis" (Bruno)
- Chacal (Dany)
- Cindy (Pierre)
- Condor Multiplex (Bruno)
- Ellipse II (Thierry)
- Ellipse IV (Thierry)
- Falco (Thierry)
- Fitness Airtech (Pierre)
- Milan Multiplex (Dany)
- Orca F3i (Bruno)
- Quincy Robbe (planeur de début très très modifié) (Pierre)
- Sagitta Simprop (Pierre)
- Spirit 100 (Pierre)
- Sun Airtech (Dany)
- voltige (sans nom) de Thierry

Par conditions légères, on a eu le plus de plaisir avec les planeurs les plus petits et agiles: Milan, Falco, "Ptit-Louis", Quincy. En particulier, on peut les poser sans risque.



Figure 31. L'Ellipse II de Thierry Gras. Un planeur merveilleux à la pente.



Figure 32. Dany lance l'Ellipse II de Thierry.



Figure 33. Thierry vient de ramasser son Ellipse après l'atterro. Il porte une réparation au bord d'attaque après une rencontre avec un des cailloux égarés sous une bouse. Les ailes creuses ne sont pas facile à réparer.

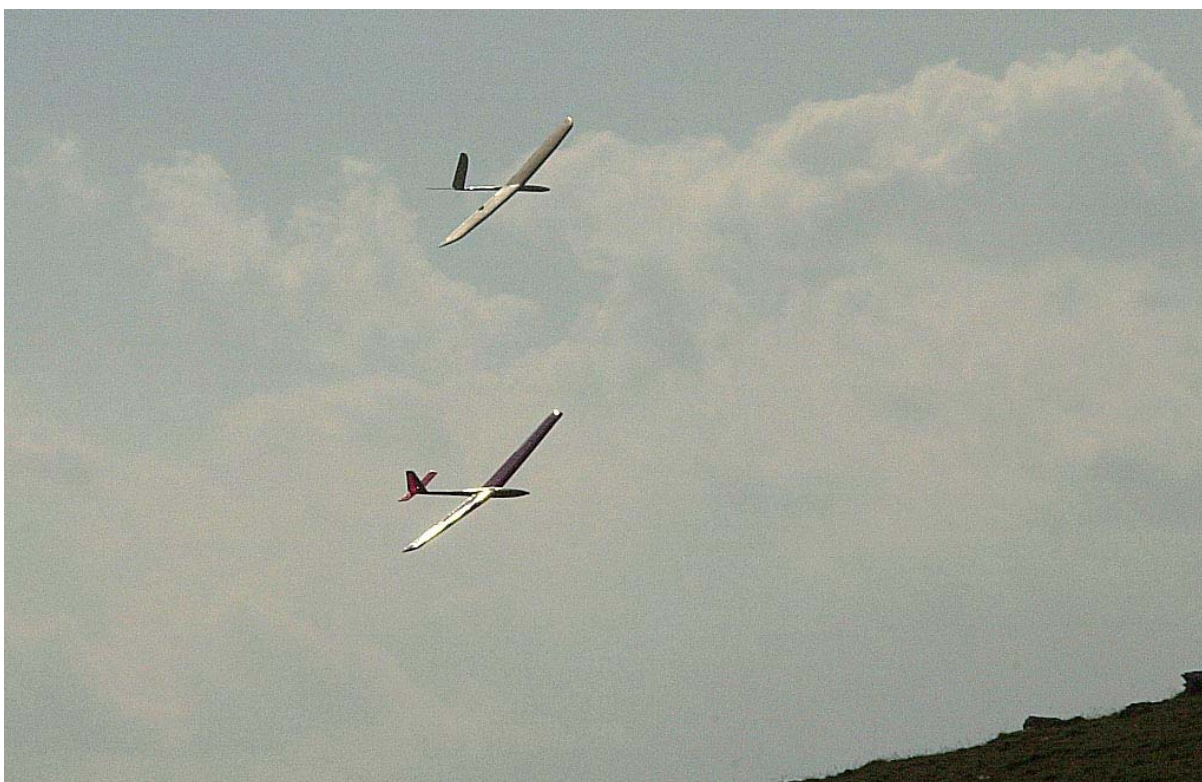


Figure 34. Un grand plaisir seulement possible avec de petits planeurs: un vol en escadrille dans les derniers souffles de la pompe avant le coucher du soleil.



Figure 35. Le lancer du Condor réclame un bon élan car il est lourd, grand, tandis que le vent souffle. Ici Thierry fait le lancer.



Figure 36. L'atterro très sportif du Condor. Il y a des volets de courbure ET des lames et malgré tout on a encore l'impression qu'il ne s'arrêtera jamais.



Figure 37. L'Orcal est un planeur "style F3i" mais ses AF à lames sont très bien adaptés aux conditions difficiles de l'atterro à la Borne 504.

Les grands planeurs (Ellipse IV, Sun, Orcal et surtout Condor) sont magnifiques mais ils sont difficiles à poser en sécurité. Dans le cas du Condor, c'était même un sacré gymkhana.

Le Sagitta Simprop est utilisé par Pierre Lecuy au Cap Gris Nez. Il y vole à merveille. Mais ici, à 2200 m, il est trop lourd. Le nombre de Reynolds est nettement plus bas qu'au niveau de la mer et ça se sent terriblement. Dany a eu la même impression avec le Chacal: trop lourd pour la montagne.



Figure 38. Le Sagitta, parfait pour les falaises en bord de mer, est trop lourd pour cette altitude. Il faut sans cesse le mener à grande vitesse et, malgré la grandeur du site, la place manque pour la voltige.



Figure 39. Le Sagitta, porté ici par Thierry Gras.

Finale­ment, je suis tombé sur l'annonce du Fitness d'Airtech qui m'a sem­blé le bon com­promis. Et je le confirme. Il est léger, rapide, très rapide et très agile. C'est un vrai plaisir à la voltige et au "dogfight" avec les faucons. Airtech a beaucoup renforcé le fuselage par rapport aux essais parus dans la presse. Il y a en particulier des rubans de kevlar le long du fuseau et des renforts en carbone autour des ancrages de l'aile. L'aile est maintenant attachée par 4 vis M4. J'ai juste rajouté une mèche de carbone à l'intérieur du bord d'attaque de la dérive fixe. Pour les ailes, j'ai installé des flaps. Ceci peut paraître superflu pour un planeur de 2 m mais le profil est le S7012. C'est un profil merveilleux de vitesse et il tient bien sur le dos avec un cran de volets en négatif. Mais il a un gros défaut: on ne sait pas le ralentir en relevant les seuls ailerons. Au contraire, il accélère alors. Pour le ralentir, il faudrait plutôt abaisser les ailerons mais alors, il gratte beaucoup et on ne parvient pas à l'amener au sol. Bref, avec des flaps et le mixage butterfly, ces défauts disparaissent. Et, en effet, avec ses petits flaps, le Fitness ralentit très fort et se pose avec une grande précision. Vous avez vu que c'est utile pour éviter les vaches. Et en général, partout en montagne où les zones d'atterrissages sont toujours étroites. Dans les ailes, j'ai mis quatre servos Hitec HS65 MG. Dans le fuselage, j'ai mis deux Hitec HS85BB.

J'ai trouvé un gros défaut, qui est une conséquence de la qualité de fabrication. Les ailes sont coffrées d'un bois fort dur, de l'okoumé, je pense. En tout cas, ce bois est nettement plus dense et meilleur conducteur de la chaleur que le balsa ou que le samba. Résultat, lorsque j'ai tendu l'entoilage au fer à repasser, position "laine", le bois a délaminé par endroits. C'est pas beau et ça doit pas faire du bien au profil. Cela n'arrive jamais avec le balsa qui ne transmet pas du tout la chaleur du fer.

Je recommande donc de faire une finition à froid. Soit en utilisant le vinyle (ce qui est recommandé par Airtech), soit en peignant directement le bois (très dur comme j'ai dit), soit avec une fibre 20g/m².

Lorsque j'ai terminé le Fitness, il fallait mettre 80 g dans le nez pour obtenir un centrage arrière. Comme on vole longtemps en montagne, j'ai décidé de faire une double alimentation. Deux accus de 5 éléments NiMh 800mA/h, un tout petit circuit de bascule d'accus avec un buzzer. Je préfère ce circuit à celui qui décharge les deux accus en parallèle. En effet, je suis ainsi averti par le buzzer lorsque le premier accu est vide. Ceci arrive après 2:30 de vol.



Figure 40. Quand il y a canicule dans la plaine, les 2200 m de la Borne 504 sont un vrai plaisir. Camille, Anne Rasmont et Caroline Steelandt.



Figure 41. Quand tous les accus sont vidés, il reste le plaisir de jouir du merveilleux paysage dans l'après-midi qui s'achève. Dany et Béatrice Ghellynck, Anne Rasmont.

Tout achevé, mon Fitness "spécial Borne 504" pèse 1050 g, avec ses flaps et sa double alim. Il n'y a que 20 g dans le nez comme centrage.

Pour conclure, il y a dans les Pyrénées-Orientales des pentes extraordinaires. Dans la petite région de Cerdagne, les pentes de Llo et d'Osséja sont magiques. En particulier la Borne 504 donne des sensations uniques à qui peut en affronter les difficultés.

Les planeurs moyens gratteurs, rapides et agiles sont les plus appropriés à un tel site. Le Fitness d'Airtech est un parfait exemple.

Pierre Rasmont
25 juillet 2007

- (1) Les isards sont des chamois des Pyrénées, à robe fauve.
- (2) Erich Hartmann: pilote de Me109 durant la 2ème guerre mondiale, 350 victoires, record absolu pour un pilote de chasse)