

Je Plane



Janvier 2010



ASSOCIATION VELIVOLE COMMINGEOISE

Le mot du Président

Bonjour à tous et à toutes,

La saison 2009 se termine et voilà l'heure des premiers bilans.

Malgré une météo en demi-teinte (il y a eu effectivement moins de jours volés que l'an dernier) 2009 restera comme une année de progression ; tout d'abord, l'activité générale sur la plate-forme ne cesse de croître (augmentation des heures de planeur du club de 15% environ).

Nous avons de nouveau accueilli de jeunes stagiaires (titulaires du BIA) du lycée Rive gauche avec qui nous avons passé une convention : ces jeunes sont venus principalement sur des périodes bloquées pour s'initier au vol à voile. Je remercie toutes les personnes (moniteurs, remorqueurs et logistique au sol) qui ont contribué au bon déroulement de ces stages d'apprentissage entre avril et octobre : fin décembre, 2 avaient été lâchés et 1 breveté. Nous renouvellerons de nouveau l'expérience en 2010, car cette formule de stage est très intéressante et motivante pour les élèves qui progressent plus vite, Ce mode de fonctionnement permet le renouvellement par le bas de la pyramide des âges.

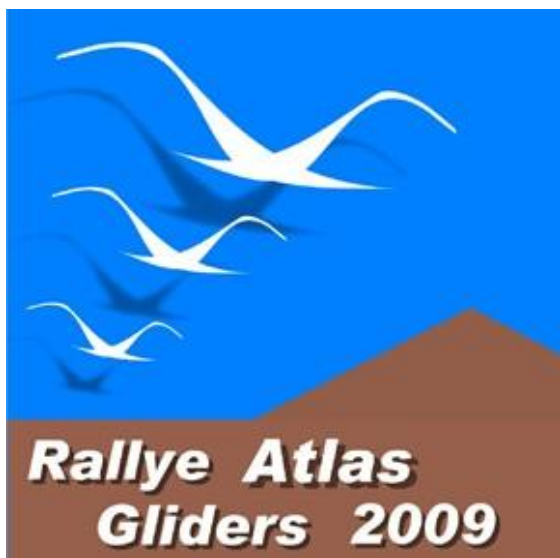
2009 a vu aussi une évolution pour l'équipement des planeurs : en effet, un transpondeur équipe désormais le DG 500, des variomètres électriques plus modernes équipent l'Astir et le SP et des équipements oxygène supplémentaires pour les vols d'onde ont été achetés.

L'aérodrome a accueilli également deux planeurs monoplaces supplémentaires (un DG 400 M et un DG 600) ; nous souhaitons aux heureux propriétaires de beaux vols en toute sécurité; de plus, deux nouveaux pilotes sont arrivés à l'AVC, souhaitons leur bienvenue !!

Sur ces quelques paroles, je vous renouvelle mes vœux de santé, bonheur et réussite pour 2010. Et surtout une bonne saison au sein de notre association,

A bientôt à l'AVC.

Sébastien NORE



CARNET DE VOYAGE

St Gaudens, 25 mai, nous pouvions enfin partir... Nous attendions ce moment depuis 3 jours. Toute l'équipe était dans les starting blocks, avec l'espoir d'une météo enfin favorable à notre départ. Nous partions avec cinq machines (3 ASH 25 EB 28, 1 ASH 26, le brave et vaillant JF DG 500 M, plus le DG 808, planeur D'Alvaro, que nous prenions au passage à Jeres. Nous comptons 7 pilotes : Bandar, Robert, John, Pierre, Alvaro, Denis et Hélène, 2 copilotes : Frédérick et Arnaud. Une vaillante équipe au sol composée de : Pierrot, David, Trevor, Ludo, Egon, Mike et Charly, ainsi qu'une accompagnatrice : Virginie.

Ces maudits stratus allaient-ils enfin s'en aller ??? Notre expert météo, Denis Flament, surveillait de près l'évolution. Quant à nos amis qui faisaient le voyage par la route, avec les remorques et le matériel nécessaire à l'assistance au sol, sans oublier les bagages, ils avaient déjà mis le cap au sud...

En fin de matinée, Bandar allait nous chercher des pizzas car nous commençons à avoir faim. Au moment de manger, « scramble » le signal du départ était donné, car une mince ouverture s'offrait à nous, laissant enfin l'espoir de traverser les Pyrénées. Autant dire que les morceaux de pizza ont été expédiés, pressés par la voix mélodieuse de Pierre, soutenu par Robert qui nous répétaient sans cesse de nous dépêcher... Comme service rien de princier : les pizzas étaient déchirées à même les cartons posés sur l'herbe, et englouties au plus vite, comme il ne fallait pas traîner... La pression était à son comble. Peu de temps pour beaucoup de choses encore à faire, mais cela en valait vraiment la peine...



Enfin, nous avons décollés, le JF en tête suivi de près par les 3 Binder. Denis allait nous rejoindre plus tard par avion, en raison d'un problème technique sur son planeur. Nous passons les Pyrénées, et heureusement que Robert et Pierre nous avaient « boostés » pour saisir cette opportunité de courte durée, ensuite St Gaudens était sous une

pluie battante pour plusieurs jours. Pendant ce temps, le PC 12 décollait de Tarbes avec ses passagers (Virginie, Egon), et mettait le cap sur Jequena (ouest de Valence), qui était le point de ralliement de cette première étape.



Nous avons atteint Jequena en fin d'après midi, après avoir ramé à Lerida, mais surtout après avoir longé une magnifique confluence, sur près de 200 km. Les 4 planeurs, et le PC 12 posés, ne restaient plus que les voitures à attendre, car pour elles aussi la route était longue, surtout après avoir été immobilisées par la Guardia Civile pour un problème administratif. Après une bonne soirée, et une bonne nuit, nous repartions pour notre seconde étape : Jerez, au nord ouest de Gibraltar.

Cette étape a commencé par un décollage retardé par des manœuvres militaires sur l'aérodrome de Requena, pendant notre attente nous pouvions voir les splendides cumulus se développer entre Valence et nous (photo ci-dessous) beau début de vol sous ces superbes cum, puis les conditions varient avec les

masses d'air différentes qui se mélangent sur les sierras entre Albacete et Granada.

Nous faisons tous des points bas avant de détecter l'emplacement peu évident de la confluence entre brise de mer et air continental.

Ensuite les cumulus disparaissent et c'est en thermique pur qu'il faut passer en bordure nord des TMA de Granada et Malaga. L'étape s'est terminée par un long plané face au soleil couchant vers l'aéroport de Jerez où nous attendait Alvaro de Orléans Borbon et son DG808.

Ce dernier, nous a beaucoup aidé sur le plan administratif, le lendemain pour l'étape prévue Jerez Fez, il a même réussi à négocier pour nous un décollage au départ d'un taxiway transversal afin de nous éviter de décoller avec un fort vent de travers (environ 25 Kt), qui aurait cloué au sol les Binder. . Pour avoir plus de longueur nous avons reculé les avions garés en bordure du taxiway. Intrigant d'entendre le contrôleur annoncer : « JF take off at your discretion », au lieu de la formule normale « JF clear take off ». En fait il voulait nous inviter à décoller sans vouloir vraiment le dire. OK compris, on met les gaz,

mais on a décollé après avoir évité une voiture qui traversait la bretelle, ceci malgré l'aéroport très contrôlé. Puis mise de cap en direction du point de report où nous devons attendre les autres planeurs. C'est également là qu'on nous a appris que nous devons obligatoirement nous poser à Tanger, pour le contrôle douanier maintenant obligatoire, lorsque l'on vient de l'Europe. Heureusement, Mr Loqman, attaché à l'ambassade d'Arabie Saoudite a négocié pour nous en temps réel, une autorisation de poursuivre notre vol direct vers Fez en survolant le détroit de Gibraltar... Lors de la traversée, le rocher est resté caché, à la radio, le silence régnait, on entendait seulement l'écoulement de l'air. Pour l'équipe au sol, la traversée par la mer ne fut pas des plus calmes, il fallait avoir le pied marin et l'estomac bien accroché. Depuis le ciel, on pouvait voir les fortes vagues et l'écume, c'était le pâle reflet de ce qui nous attendait par la suite... Il y avait un fort vent d'Est qui soufflait dans le détroit provoquant un effet d'onde, et surtout de rotors. En arrivant sous le vent des premiers reliefs marocains, les nuages de rotors vers lesquels nous nous sommes précipités, ne donnaient que de très fortes turbulences, sans jamais de laminaire. Autant dire qu'il fallait être bien accroché, et même Pierre, un abonné de la « machine à secouer » Pyrénéenne que peut parfois être l'Hospice de France, dira par la suite qu'il n'avait jamais rencontré pareilles turbulences... Après les turbulences, et le Rif ce fut la « dégueulante », qui nous a obligée à descendre une vallée aboutissant sur un lac aux eaux

bleu lagon.



Nous avons bien failli remettre le moteur, heureusement, Alvaro et Pierre, nous ont balisé au milieu du lac une étrange pompe très calme, qui nous a permis de rejoindre quelques thermiques purs suffisants pour nous faufiler jusqu'à Fez, où nous sommes arrivés en radada sur la colline au Nord Est de la ville. Trois soucis, notre altitude un peu basse à laquelle s'ajoutait un fort vent d'est qui nous éloignait de l'aérodrome, et d'autre part nous avions du mal à voir la piste, en raison de notre hauteur et du vent de sable. Nous avons patienté en essayant de nous refaire une santé au dessus des anciennes tanneries, mais notre gain n'étant pas flagrant, nous avons mis le cap vers l'aéroport et nous nous sommes posés dans la foulée. Ensuite, il a fallu arrimer au plus vite les machines et les housser. Nous étions tous fatigués, heureux d'aller à l'hôtel pour nous reposer. Quant au reste de l'équipage, la route était encore longue pour eux, et c'est tard dans la soirée qu'ils nous rejoignaient enfin sans encombres, sans avoir pu partager avec nous un excellent dîner dans un restaurant de la Médina ancienne résidence du Maréchal Lyautey. Le lendemain matin, j'étais prévenu du décès de ma

grand-mère, il me fallait trouver une solution pour rentrer en France. Dans la matinée, nous sommes repartis à l'aéroport pour la poursuite du voyage sur Ouarzazate, mais le vent n'avait pas cessé, il faisait chaud, et les cumulonimbus se formaient sur l'Atlas. La décision de repousser le départ au lendemain fut donc prise. En attendant, nous avons déhousés les planeurs pour les équiper de leur tenues anti-grêle, au cas où... Le 29 mai, les planeurs et les voitures arrivaient à Ouarzazate. Le lendemain fut réservé au repos, et à la préparation des vols à venir.



Le 31 juin, premier jour de vol à partir de OZZ et d'ailleurs les meilleures conditions du séjour : 5 vols de 1082 km à but fixé ont été réalisés. Dès le début de la

journee, les thermiques étaient puissants, avec des plafonds à 5200m, et de longues confluences. A cette occasion, Bandar et Pierre ont réalisé leur premier 1000km.

Le 1^{er} juin Alvaro rentrait en Espagne, il effectua le voyage d'une seule traite. Bandar et Pierre, chacun dans les Binder, s'envolaient pour un 500 km. Au sol, l'équipe avait toujours de l'activité, qu'il s'agisse d'accompagner et de venir chercher les pilotes à l'aérodrome, de préparer et nettoyer les machines, de faire de la mécanique, les pleins d'oxygène...Le tout sous une chaleur exténuante. On peut comprendre pourquoi Pierrot attendait avec impatience ses brochettes le midi... A ce propos, lors des soirées grillades, Dave, Trevor et Ludo, jetaient eux aussi un sort au buffet.

Le 2 juin, la météo n'était pas à la hauteur de nos espérances. L'objectif fixé : 1250 km pour les 4 planeurs. Dans les 3 Binder : Bandar et Trevor, John et Dave, Pierre et Denis, Robert et Hélène dans le JF. Le but fixé a été abandonné. Dans l'après midi, le JF s'est traîné sur le Jebel Sarrho, il faisait chaud, j'entendais Robert qui soufflait et qui a fini par me dire : « on rentre j'en ai marre, je veux aller au bord de la piscine ». C'est dire... Il est vrai que l'atmosphère était suffocante, de plus nous étions tous un peu barbouillés, aussi le repos fut bienvenu.

Le 3 juin Bandar et Robert effectuaient un vol de 843 km. Le 4 juin, le JF, réalisa 757 km comme prévu. Bandar et Denis, John accompagné de son ami Reitze, Pierre et Ludo, avaient pour

objectif 1007 km à but fixé. Le vol s'est finalement effectué en libre. C'était aussi le dernier jour pour Bandar. Afin de le remercier de son aide et de sa présence, nous avons passé la soirée dans une oasis Oued Tiguirt, où nous avons eu le plaisir de dîner sous les étoiles.



Deux jours plus tard, nous avons eu le plaisir d'être accueillis par la « famille adoptive » de Denis à Boumalne Dades. Comme à chaque fois que nous y allons, nous avons été reçus comme des rois. Leur accueil est des plus touchants et la cuisine succulente. Nous nous sommes régalez entre pâtisseries savoureuses et moelleuses, méchoui à volonté pour les amateurs de viande, et poulets rôtis à faire rougir les plus grands rôisseurs... A cette occasion, nous nous sommes promenés pour visiter leur « Casba hôtel » en construction. Dans la vallée, entre potagers, palmiers et roseaux, nous avons apprécié la quasi fraîcheur apportée par le cours d'eau. Pierre est resté à Ouarzazate, car c'était le premier jour de vol pour son neveu Arnaud, avec 757 km comme prévu. Le lendemain était une bonne journée véli-vole. John effectua 1000 km comme prévu FAI, Robert et Denis, 1008 km comme prévu, Pierre et Arnaud tentaient à nouveau le record de vitesse, mais

ils ont du sortir le moteur pour rentrer à temps avant le coucher du soleil. Ce même jour, en solo avec le vaillant JF, j'ai pu effectuer mes 750 km comme prévu du badge FAI.

Le 8 juin, fut jour de repos, sauf pour Pierre et Arnaud, qui toujours déterminés tentaient à nouveau leur épreuve de vitesse. Cette fois-ci le record de Belgique était dans la poche. Ils auront réalisés un aller-retour de 750 km à plus de 134 km/h.

Le lendemain, fut le dernier jour de vol. Pierre et Arnaud, Robert, John et Denis ont prévu 1007 km, mais des cirrus les ont obligés à partir sur un circuit libre. Ils réaliseront tout de même des vols de plus de 1000 km chacun.

Le 10 juin, a été le jour des préparatifs. Il fallait démonter un des Binder qui est rentré par la route. Les 2 autres accompagnés du JF, ont fait le trajet retour en vol. D'autre part, un nouvel incident s'est produit sur les réservoirs souples de l'un des Binder. Il y en aura eu 4 depuis le départ de Saint-Gaudens. Ce fut une journée de stress, de plus Pierre a égaré sa montre et a eu des problèmes avec sa voiture. Le 11 juin, l'activité a repris dès 6 heures du matin, car il a fallu changer les réservoirs du Binder de Pierre.



En milieu de matinée, les voitures pouvaient enfin prendre la route direction Tanger, via le Tichka, Marrakech et Rabat. Ils arrivaient

à Algésiras, à 3 heures le lendemain matin. Quelle aventure... Quant aux planeurs, ils ont eu 5000m sur l'Atlas, puis 4500 m sur le moyen Atlas. Sur l'Espagne s'était plus « molasson » et l'arrivée sur Grenade s'est faite en partie au moteur. Le JF posé, on a remarqué des traces bleuâtres sur l'hélice, les trappes moteur et l'arrière du fuselage. On réalisa qu'il s'agissait de liquide de refroidissement car le réservoir était quasi vide, et l'on pensa que le problème venait de la température extérieure qui était extrêmement chaude, ainsi que de la remise en route du moteur dans des espaces de temps rapprochés ce qui était à l'origine d'une surchauffe. Ce soir là, la fatigue commençait à se faire sentir pour tout le monde, et l'équipe au sol était toujours sur la route.

Le lendemain matin, après avoir été assisté par nos amis au sol,

nous quitions Grenade pour rentrer à la maison. Nous avons pu évoluer en vol à voile, plafonds parfois plus de 4000m, presque jusqu'au pied des Pyrénées, que nous atteignons en début de soirée, rien de trop pour traverser les montagnes. Après un petit coup de moteur au pied des Pyrénées, les deux Binder rentrèrent au bercail. Quant au JF, nous avons du remettre le moteur après la traversée de Zaragosse, mais l'engin est vite passé en surchauffe, nous avons dû l'arrêter d'urgence, et seule une petite ascendance trouvée in extremis en local d'un chaume nous a permis de passer, de justesse, en local de l'aéroport de Huesca. Il y avait réellement un sérieux problème avec le circuit de refroidissement. Formalités, taxi, puis soirée et nuit improvisées mais agréables à Huesca.



Le lendemain, très bon accueil du club vélivole local « Nimbus » qui nous a remorqué jusqu'à la Sierra de Guara afin de poursuivre en vol à voile pur vers l'autre côté de la grande barrière des Pyrénées. En sautant sur les faces nord, nous

Beaucoup de responsabilités pour les organisateurs, et de travail en amont, mais l'enjeu en valait la peine. Merci à tous ceux qui ont participé à cette aventure, et qui par leurs actions, leur courage, et leur bonne



étions surpris par le contraste entre les paysages arides et ocre dans lesquels nous avons vécu pendant une dizaine de jours, et l'abondance de verdure que nous retrouvions.

A l'arrivée à St Gaudens, pile au moment où nous faisons un petit passage sur la piste, nous avons vu deux attelages de remorques filant parallèlement à nous sur la nationale 117 vers notre aérodrome préféré, c'étaient nos vaillants dépanneurs qui, signe du ciel, clôturaient ce grand périple exactement au même instant que nous. Tout le monde était bien rentré, l'aventure se terminait sans incidents mais avec, déjà, un brin de nostalgie.

humeur ont contribué à en faire une réussite...

Vous pouvez retrouver, ces aventures en récit et en images, sur le super blog animé par Ludo : rallyeatlasgliders2009.blogspot.com

Et bientôt un film sur DVD réalisé à la demande de Bandar par Mike et Charly

Hélène Prat.

Mes 750 km sur l'Atlas

Ouarzazate, le 7 juin 2009 au matin, branle bas le combat dans la chambre... j'ai veillé à ne rien oublier, mes « réserves à noisettes » sous le bras, le collier réfrigérant que m'a offert John, pour lutter contre la chaleur, et c'était parti pour le petit déjeuner rapidement avalé, car il fallait partir à l'aérodrome finir de se préparer puis décoller.

de m'avoir suggéré d'enlever ma grosse veste polaire sinon j'aurais étouffée, et heureusement qu'il m'a aidé pour m'installer, car entre les fils de toute part, casque radio, oxygène, PDA, Camel bag, les cartes, les provisions, les coussins dans le dos vrillés, et la balise de détresse qui me faisait comme un poids sur l'estomac, j'étais un tantinet oppressée...

J'ai pu enfin décoller, et cap au nord, vers mon point de départ



Les équipage : Pierre et Arnaud, Robert et Denis, dans les Binder, quant à moi notre bon JF.

Robert, me proposa un polygone à 3 points de 767 km. Je l'ai regardé un peu dubitative, puis me dit que de toutes les façons, je n'avais rien à perdre, alors j'allais tenter... Deux jours auparavant, j'avais fait un circuit similaire avec lui, aussi j'essayais de me remémorer le tout avant de partir. Robert et Denis décollèrent avec le Binder BF, et je finis de me préparer. Merci à Ludo

situé à environ 40 km de Ouarzazate. Pendant 25 Nm, nous devions rester sur la fréquence de la tour. Durant ce trajet, c'était le calme plat à part le contrôleur qui me demandait régulièrement ma position, et je regardais le paysage aride, coloré de dégradés d'ocre. J'approchais du départ et je n'avais pas senti d'ascendances, sauf quelques petits soubresauts. Quelques kilomètres avant la ligne de départ, je suis passée sur notre fréquence vol à voile. Robert

m'a informé que je pouvais trouver une ascendance sur le point de départ. J'y ai foncé, et là, vario + 3 ms. Arrivée à 2730 m, j'ai coupé le moteur avant de passer mon point de départ, une bonne chose de faite... Le vent était sud, favorable pour les pentes. J'ai mis le cap plus au nord, et suis montée à 3100m. Mon objectif était de rejoindre la crête principale qui menait au mont M'Goun. C'était turbulent, et j'entendais le moteur claquer dans son logement. J'ai placé le sélecteur sur « avionique + engine » et j'ai vu clignoter le témoin indiquant que le moteur n'était pas correctement à sa place, aussi je l'ai sorti en totalité, et ai eu quelques difficultés à le ranger, l'hélice est passée 2 fois devant son compartiment, heureusement qu'il y a un frein manuel. La montagne formait un cirque et cela brassait, le vent sud me faisait dériver, alors je me suis échappée sur une crête située plus au Sud Est. J'ai pris à nouveau des thermiques, et j'espérais cette fois-ci monter les marches d' « escalier ». Robert m'avait montré le passage, mais je me suis trompée de montagne et suis allée en réalité une crête plus au sud... Alors, j'ai ramé, je suis partie en pente cap à l'Est et mon altitude oscillait entre 3300, et 3600m. Je me suis retrouvée sur les contreforts du M'goun(4071m), au lieu d'être sur la crête. Je n'ai pu rejoindre celle-ci que sur la partie Est.

J'entendais Pierre à la radio, il avait décollé après moi et m'avait déjà rattrapée. Je devais maintenant décider si je basculais sur une ligne de crête parallèle plus au nord. La vallée à traverser pour y arriver me paraissait immense. Je savais qu'elle portait

au milieu, mais j'hésitais, car j'avais peur de me tromper et de me trouver enfermée. Je tentai de joindre Robert et Denis qui étaient déjà loin devant, pas de réponse. En fait, Robert m'a dit de traverser, mais ma radio avait quelques problèmes et je ne les ai pas reçus. Pierre qui lui m'entendait, me conseilla de ne pas y aller. Je dois avouer que j'étais presque contente de sa réponse, mais j'allais perdre du temps, car cela signifiait tout contourner en pente, jusqu'à la vallée du Dades, que j'allais devoir remonter. Tant pis c'était parti. Je continuai sur les pentes à l'Est, puis réussie à repartir plus au nord, à l'ouest des gorges du Dades.



Les paysages magnifiques, dépourvus de végétation, reflétaient la dureté du climat. Quant à moi, je commençais enfin à respirer, les ascendances devenaient plus régulières, et je faisais le plafond. Enfin, j'allais pouvoir voler plus tranquillement. Je poursuivis mon chemin, sur les

crêtes et les grands plateaux de l'Atlas, passant à côté d'un lac caractéristique, « la Mousmée des Fiancées », et ne tardai pas à rencontrer un imposant oiseau blanc piloté par Pierre et Arnaud. J'étais contente de voir et d'entendre quelqu'un, car là c'était la véritable solitude, seule en compagnie du JF, et du moteur qui claquait dans son compartiment. Pendant ce vol, j'ai dû le sortir et le rentrer (sans le démarrer) au moins quatre fois. A cet instant, je me suis dit que j'avais peut-être mes chances de boucler le circuit, car Pierre devait virer encore plus à l'Est. Nous avons fait un petit bout de chemin ensemble, puis il disparut. Je m'approchais du premier point de virage, mais j'allais devoir m'appliquer car les conditions étaient un peu moins bonnes, les cumulus étaient plus espacés. J'ai fait le plein, je me suis élancée et ai viré le Jbel Ayachi (3737m). J'étais à 273 Km de mon deuxième point, situé au sud de Ouarzazate. Il fallait à nouveau s'appliquer, et j'entendais dans ma tête la voix de Robert me répéter : « on ne prête qu'aux riches »....En progressant à l'ouest, la confluence Europe/Sahara s'établissait, et le cheminement devenait plus facile. Je voyais à nouveau avec plaisir « La Mousmée des Fiancées », puis je devinais au loin, les pentes enneigées du mont M'goun. Cette fois-ci, je n'avais pas besoin de passer en pente, et pouvais rester sans difficultés au nord du M'goun. Erreur de ma part, après le sommet, j'aurais dû poursuivre plus à l'ouest sur les crêtes, car j'aurais pu mieux cheminer, mais j'ai opté pour un passage direct en plaine, ce qui m'a forcé à spiraler, et m'a fait perdre

du temps. Malgré tout, j'ai viré mon second point. Il était 16h44 TU, j'étais à 3400m d'altitude. C'était encore jouable, mais j'allais devoir mettre le « turbo »... je devais encore faire 120 Km, avant d'atteindre le troisième point Imiter Sud.



J'essayais de faire au plus vite. Je m'appuyai en partie sur le Jbel Sarho, puis au fur et à mesure que je m'approchais du point, je trouvais le cheminement meilleur sur la plaine. J'aperçus au nord de la vallée, la ville de Boumalne, puis sur ma route, la grande mine d'argent à ciel ouvert, encore quelques kilomètres, et je virais le dernier point prévu. Cette branche aura été la plus rapide, avec une moyenne d'un peu plus de 110 Km/h. La journée était bien entamée, il était 17h50 TU, j'étais presque à 3600m, mais le soleil allait commencer à décliner et les ascendances avec. Il restait 125 km à faire, et je devais économiser mon altitude, à cause de la réserve de 1000m à préserver. De plus je commençais à fatiguer, j'avais mal aux jambes. A la radio, j'entendis à nouveau Robert, nous étions dans le même secteur, mais il était plus haut. Cette fois-ci les cheminements étaient bien décalés sur la plaine. Nous poursuivîmes un moment ensemble, puis Robert

et Denis (Binder oblige) partirent devant .Ils m'annonçaient une bonne nouvelle, malgré la disparition des cumulus, cela cheminait plutôt bien, mais surtout, je devais me dépêcher à cause du coucher du soleil. Je voyais le lac de Ouarzazate, l'air était de plus en plus calme, la marge d'altitude allait me permettre d'arriver réglementairement, sans descendre au delà de 1000m sous mon altitude de départ d'épreuve. J'ai pu encore accélérer survoler rapidement la piste, puis AF, tour de piste rapide, et atterrissage dans la foulée quelques secondes avant le coucher du soleil. Ouf... Suivie par les deux géants Binder. Après plus de 9 h de vol passées aux commandes entre 2500 et 5300 m, j'ai peiné à m'extraire du cockpit, tant mes muscles étaient tétanisés par l'effort, épuisée, mais tellement heureuse...

Je remercie du fond du cœur, Robert, mon époux et instructeur pour sa patience et les connaissances qu'il me transmet, sans lesquelles je n'aurais pas pu faire ce vol..

D'autre part, je dédie cette performance à ma belle-mère Mamy, et ma grand-mère, toutes deux récemment disparues.



Hélène Prat.

Mes 5 Heures...

Lundi 6 Juillet 2009, dernière semaine avant les congés, je regarde la prévis météo pour vendredi, qui sera mon premier jour de vacances... La météo devrait être pas mal... Alors pourquoi ne pas tenter les 5 Heures ce jour là !

Me voilà donc le vendredi 10 Juillet 2009, levé à 8H, j'ouvre la porte pour voir le ciel ...Et là, contrairement au beau temps annoncé en début de semaine : le ciel gris, pas top pour le vol à voile ...Flûte, c'est râpé pour cette fois ci.

Tant pis, je vais aller au terrain dire bonjour et on verra bien...Entre temps, le ciel gris a laissé place à un ciel de plus en plus agréable, et on commence à voir les cumulus se dessiner !!!

Petit briefing de Robert qui annonce une météo propice au vol à voile et qui me dit : « Alors, les 5h c'est pour aujourd'hui ? ...Ben écoute, on va essayer de voler le maximum possible, et on verra bien ! »

Ca y'est la météo semble vraiment pas mal, et je retourne chez moi m'habiller, prendre de l'eau, le bob, la licence....

Pour cette troisième tentative, je vais prendre Mike Tango (ASTIR)....Bon j'ai pas trop le choix, car je ne suis lâché que sur Astir... Mais il me plaît bien, et d'ailleurs, je commence à l'avoir bien en mains.

Donc on y est, Tango Fox (le remorqueur) s'aligne en 07 et décollage impeccable à 11H40 ...soit quasiment 2 heures avant Midi au soleil.

Même si je sens que ça bouge, je décide de larguer à 1000m QNH, et commence à enrrouler...Bof, pas terrible, 0,5-1m.....Bizarre, mais ça va , ça tient et je ne chute pas...Enfin, pas trop...

Dur dur ce début, où je n'arrive pas à trouver une bonne pompe...Tant pis, je dégage de cette pompe « merdique » et décide d'aller ailleurs....Et là, pas grand-

chose...900m.....850m...800m...10 minutes que j'ai commencé le vol...Non, je ne peux pas me poser encore !!! ...Et puis, voila enfin le vario qui commence à gémir !!!tuttt tuuuuttt, +1, +2 ...

Ca y'est je passe enfin sur 122.65 signe que je dépasse les 1000m, et enrroule la pompe jusqu'à arriver à la base des nuages, soit 1400m....Ah enfin !!! ouffff ça fait du bien de voir les toits des maison petits !....Bon comme il faut que je tiene 5H, je vais essayer d'exploiter ce cumulus jusqu'au maximum...Et rester donc bien en dessous à la base...



Je dérive tranquillement avec le nuage, jusqu'à arriver à St Gaudens...De temps en temps, je joue avec les AF pour ne pas me faire absorber par cette masse sombre, et je maintiens comme ça l'altitude pendant de longues minutes....

Le ciel est toujours chargé de beaux cumulus et donc tout va bien !...Le plafond augmente petit à petit, et j'atteints bientôt les quinze cents mètres !

Commençant à m'éloigner de plus en plus du terrain, je décide d'adopter la même stratégie, en m'en rapprochant. Trouver un beau cumulus, arriver à la base et me laisser porter, jusqu'à arriver après St Gaudens, et revenir...Et ça marche !! Car je tiens comme ça pendant presque 3H !

Puis pour changer un peu de coin, je décide de prendre direction Montréjeau ... Entre temps les gros cumulus deviennent de moins en moins épais et de plus en plus distants les uns des autres....Et me voilà en douce descente....-1, -2m.....Je vois un beau

Un 750 km très agité

Au briefing du 20 juillet 2009, Robert est plutôt optimiste ; la seule incertitude est l'arrivée d'une perturbation orageuse en fin d'après midi : si elle ne se déplace pas trop vite, j'aurais mes chances de boucler le 750 classique (W Crabère-La Llagone aéro-Ochagavia-Lanous lac-Anères). Inch 'Allah !! Vent de secteur SSW 30/35 km/h



Bernard Mengin

Passage du départ à 12h30, le début du vol est moyen. A partir du Mont Rouch, des nuages ont l'air de baliser une confluence 10 km au nord de la frontière en direction du Madres. Leur aspect n'est pas terrible et passer sous le vent de la crête frontalière ne m'emballé que très moyennement. Va pour les versants sud donc, jusqu'au Carlit qui ne donne rien et passage de La Llagonne dans du bleu calme. Pour cheminer vers l'ouest, je prends la confluence balisée au nord des crêtes et qui donne assez

irrégulièrement. Retour versant espagnol en utilisant un petit ressaut sous le vent du Pic d'Estat. Ensuite, c'est tout bon. Le nuage de service n'est pas présent à Ochagavia, mais cela passe très bien en finesse. Le KK (mauvais temps) arrive à toute vitesse à cause de l'effet « ciseau » et le retour vers l'Est est une belle course de vitesse. A partir de l'Aneto, j'ai un peu plus de marge, je suis dans les temps et j'ai bon espoir. Cela se gâte après le virage du Lac de Lannous et le mauvais temps remplit peu à peu tout le pare-brise. A la radio, Jacques m'annonce un peu de pluie sur St Gaudens et l'arrivée d'un petit grain. Longue hésitation, puis « assemblée générale » des neurones : le retour sur St Gaudens est très tentant mais ne semble pas gagné. En cas de problème en cours de route, je serai en local de St Girons, mais je crains fort de ne trouver personne sur ce terrain si je m'y posais et il me faudrait laisser le planeur dormir dehors ; et avec le mauvais temps qui arrive ??? De plus les plafonds sur ma route ont l'air d'avoir sacrément baissés. Je préfère finalement faire demi-tour vers Puivert afin de mettre le maximum de distance entre mon planeur et les orages. La clé des installations de Puivert est restée dans ma voiture à St Gaudens. Fatal error....., mais le répondeur de météo France me dit que le département est en vigilance verte. Bonne nouvelle !!!!. J'arrime donc le planeur, monte la tente, glande un

peu et marche ensuite une demi heure jusqu'à la guinguette du lac : « mousse » très attendue et grosse barquette de frites au goût délicieux. Glandage au bord du lac en attendant que la nuit tombe complètement puis retour à la tente et dodo. Alors que le sommeil commence à m'entraîner au paradis des vélivoles heureux, j'aperçois au travers de la « tente cercueil » des.....éclaircs, oui Monsieur !!! ..., qui teintent l'ouest d'une lueur peu sympathique. Dans ces cas là, la tactique naturelle c'est l'ignorance (pas le mépris, il ne faut pas exagérer quand même !!) qui permettrait de sombrer définitivement dans les bras de Morphée puisque Monsieur météo France a dit que.....Mais les éclaircs insistent vraiment et on dirait qu'ils se rapprochent. Bon, c'est fichu pour le sommeil, il va falloir voir à voir....Au début, rien de dramatique, mais peu à peu, le vent monte, la dérive bat de temps à autre, le planeur dont je n'ai pu fixer qu'une seule aile commence à bien s'agiter. Pas de doute, il faut y aller. En slip et chemisette, quel spectacle !!!!, je change un peu l'orientation du planeur et essaie de consolider l'arrimage mais bientôt rien ne va plus et il faut m'allonger sur le bout d'aile car le vent continue à monter et les éclaircs se rapprochent. Toujours en slip et chemisette....., Je tiens un quart d'heure et puis le froid commence à me gagner sérieusement. Il faut être réaliste

et, avant que cela ne se gâte trop, prévoir les ennuis sur une longue période : j'assure l'aile du mieux que je peux et fonce à la tente qui résiste vaille que vaille aux rafales de vent afin d'enfiler à toute vitesse un pantalon, des chaussures, une polaire et un Kway. Retour à la position du vélivole couché sur son aile, mais cette fois avec un confort très nettement amélioré !! Les rafales doivent atteindre 60/70 km/h mais on s'habitue à tout et je finis par somnoler sur mon aile. Il me semble même avoir un peu dormi après la fin des hostilités. Les orages sont passés un peu à l'ouest, pas de grêle, tout baigne et, sous ma tente cette fois, je plonge dans un sommeil bien mérité (mais un peu court). Problème au réveil : j'ai oublié de mettre du PQ dans mes affaires de camping..... Gasp !!!!...Pas de panique : marche d'une demi heure jusqu'au village, petit déjeuner au bistrot avec croissants, pain au raisins, palmier et annexe très confortable. La belle vie quoi !!!
Retour au planeur, embarquement du bazar puis coup de fil à Robert pour avoir la MTO et son avis sur la journée de vol à voile qui s'annonce : bon avec toujours du vent de SSW pour 30/35 km/h et arrivée d'une perturbation par le SW en fin d'après midi. Intéressant mais c'est une situation que je ne connais pas à Puivert et le premier problème est de trouver un bon point de départ. Après réflexion, je finis par estimer qu'il risque d'y avoir un peu d'onde de

sud et opte pour un départ à Vicdessos (loin de Puivert, mais quand on aime, on ne compte pas !!!!.....). Ensuite, grosse bagarre avec mon PDA pour concocter un circuit de 750km au départ de Vicdessos et arrivée du côté de St Gaudens. Cela m'a pris du temps, mais j'y suis arrivé : Vicdessos-Kakaoueta (gorges au NW de Isaba)-Estanyo-Visaurin-St Girons Est.



Décollage peu après 11h, puis 40mn de moteur avant de passer la porte suivis de 3 quarts d'heure pour me sortir la tête du trou de Vicdessos : je n'ai pas trouvé d'onde exploitable mais il y en avait assez pour déphaser les pentes. Petit ressaut très mou à 2800m pour transiter sous le vent du Montcalm. RAS jusqu'au Mont Perdu que je ne passe pas très haut. Début de la Tendenera meridique sur les reliefs de moyenne altitude. Ensuite, cela devient très bon et les 2ème et 3ème branches se passent sans soucis particulier sur des cheminements classiques sauf au passage des Posets où je suis passé au nord par le Perdiguère : c'est plus long que par le sud mais, lorsque c'est bon, on peut cheminer très vite et j'ai un petit faible pour le cirque du Portillon. On ne se refait pas..... Encouragements réguliers de Robert me disant que j'étais dans le bon

timing et de ne pas prendre de risque.

Sur la dernière branche, gros souci parce que le mauvais temps m'avait presque rattrapé au Visaurin et qu'il ne m'a pas lâché avant l'Aneto (toujours l'effet « ciseaux »), tout le sud du Mont Perdu et des Posets ayant été très rapidement envahis par des nuages peu sympathiques. Heureusement, les conditions étaient vraiment fumantes :130 km entre le Visaurin et l'Aneto avec seulement 3 tours de spirale à Punta Suelza pour assurer le coup (mais pas indispensables) et 170 km/h de moyenne !!!! La suite sans souci. Entre la tension des 2 jours de vol et la très mauvaise nuit d'orage, j'étais un peu cassé à l'arrivée, mais Hélène avait mis le champagne au frais et préparé un repas génial. Ouahhhhh !!!!! Si bien qu'après le repas j'étais suffisamment en forme pour discuter tardivement avec Robert (avec peut être quelques petites absences ?? car il est sacrément plus résistant) et commencer à préparer le dossier avec lui. Très beau souvenir.

Merci infiniment.

Bernard Mengin.



Malgré une météo en demi teinte, notre club aligne des résultats élogieux dans tous les domaines de notre sport, de la formation de début jusqu'aux compétitions de niveau international :

Brevets et diplômes :

- Deux lâchers et un brevet de pilotes
- P Debusschere, 5h, 300 km, 500km
- Bandar Faisal, 1000 m, 5h, 50 km, 3000m, 300 km, 500 km, en un seul vol, un « record »
- Ludo Warin, 500km, 3000m,
- J Michel Dufaur, 5h
- J Baptiste Ricaud, 5 h
- Thibaud Febvre, 5 h, 1000 m,
- Michel Coulange, 5 h
- J Jacques Bernard, 300 km AR
- Cyril Robin, 500 km,
- Bob Armitage, 300 km AR
- John Bally, 1000 km
- Hélène Prat 750 km

Records :

- R Prat, record de France, distance sur 3 points prévus, 1004 km, 140 kmh, DG500M
- John Bally , record GB, triangle 1000 km EB28, Namibie

Compétitions :

- Pierre et Arnaud de Broqueville, remportent le concours international de Rieti (nord de Rome) EB28.
- Ludovic Warin, Champion de France Junior, Angers, à bord du vaillant Pégase SP !

Net Coupe :

- AVC premier club de Midi Pyrénées
- Robert Prat, vainqueur classement France et International, Open.
- Hélène Prat première, classement féminin.
- John Bally second classement International, open.

Et ... la superbe aventure du RALLYE ATLAS GLIDER 2009.

Mentions spéciales :

Benoit, fidèle pilote
Remorqueur



Et quelques uns des
travailleurs de l'hiver



Merci

