

# JE PLANE

Planeurs  
Pyrénées  
Comminges

février 2015

# ASSOCIATION VELIVOLE COMMINGEOISE

*Devenant en 2015 :*

## Planeurs Pyrénées Comminges

### SOMMAIRE :

- ❖ LE MOT DU PRESIDENT
- ❖ A PROPOS DES 1000 KM
- ❖ A OUARZAZATE MON BADGE FAI DES 1000 KM
- ❖ A L'ATELIER CET HIVER
- ❖ « DEUX ROIS » ELUS POUR L'AN 2015

Photo de couverture, Wolf le lâché solo.

Le journal est vivant grâce à vos articles, infos, photos et récits.

Aussi, n'hésitez pas à les envoyer à : [prathelene@gmail.com](mailto:prathelene@gmail.com)

Egalement, pensez, s'il-vous-plait, à réduire vos photos, avant d'adresser vos articles.

# Planeurs Pyrénées Comminges



## Le mot du Président

Bonjour à tous et à toutes,

L'année 2014 s'achève et voici venu le temps des premiers bilans de cette année riche en événements. Malgré une météo passable (mais quand même un très bel automne où nous avons volé sans discontinuer, phénomène assez rare en automne), l'AVC a de nouveau eu une activité soutenue. Malgré l'absence du planeur école (YC) pour cause de visite 6000 heures, remplacé pendant ce laps de temps par la location du AS K21 départemental, les heures de vol sont reparties à la hausse, + 17 % pour les appareils clubs. Je remercie tous(tes) ceux qui ont pris part à cette réussite, particulièrement les pilotes remorqueurs, les instructeurs, les mécaniciens, et toutes les bonnes volontés qui ont œuvré pour l'association.

2014 terminée nous permet de faire les premiers bilans de l'utilisation de notre Dynamique WT9 remorqueur ULM : cet appareil a réalisé près de 200 h de remorquage (196 très exactement) et 76 heures de formation ou de vol d'entraînement. Acheté fin 2013, pour remplacer en 2014 notre vieux rallye "TF" dont l'entretien devenait de plus en plus onéreux, il a parfaitement joué son rôle et a été très fiable avec une seule panne mineure en un an d'utilisation remorquage !

A ce jour, nous avons 6 pilotes remorqueurs ULM formés, et plusieurs pilotes lâchés ou Brevetés sur la machine, merci Robert pour tout le temps consacré à cette formation,. De plus, la consommation réduite de carburant de cet appareil a permis une baisse significative du prix du remorqué (d'environ 25 %) ce qui a entraîné entre autre une redynamisation de l'activité par une augmentation des remorqués, notamment en montagne. Au total, + 100 % d'heures en remorqués par rapport à 2014.

Côté mécanique, le tandem Florian/Patrick a très bien fonctionné : ils se sont admirablement complétés pour que la flotte de nos appareils soit au maximum en état de vol. Patrick et Carl ont également pu bénéficier de stages de formation pour l'obtention de la licence mécanicien planeur. Licence obtenue récemment pour Patrick; celle de Carl est en instance de validation !

Petite ombre à ce tableau idyllique qui gâche un peu le bilan de fin de saison : deux accidents légers (un en début de saison, un à la fin) sur le K21 qui l'ont rendu inutilisable pendant près de 3 mois !

Nous avons également eu le renfort pour le dernier trimestre du DG 1000 du comité régional qui a été unanimement apprécié grâce à ses qualités de vol indéniables. Bref, beaucoup d'activités diverses et variées qui ont permis à nos membres d'être occupés tant au sol qu'en vol.

J'espère que l'année 2015 sera dans la lignée de 2014 au niveau dynamique (sans jeu de mots!) avec une météo plus favorable espérons-le, et que tous nos pilotes prendront plaisir à voler en toute sécurité et à faire partager les joies du vol à voile au plus grand nombre !

Sur ce, je vous souhaite donc une bonne année 2015, une bonne santé et surtout de bons vols dans nos chères Pyrénées au sein de Planeurs Pyrénées Comminges, nouveau nom de l'AVC.

Sébastien Noré



## *A propos des « mille km FAI » de Pierre*

Page suivante, Pierre de Broqueville avec son enthousiasme habituel, nous fait le récit, de son vol d'épreuve FAI de 1000 km réalisée à Ouarzazate le 9 juin 2014. à bord de l'ArcusM PR que nous avons déplacé, ainsi que les Binder EB28 de John et EB 29 de Bandar entre l'Atlas et le Sahara pour un peu moins de trois semaines. Comme membres de St Gaudens présents, il y avait : Bandar, John, Hélène, Robert, Pierre, Matthias, Membres de la Cerdagne, Joan Anton, Miquel, Lutti. Plus un groupe Germano Britannique organisé par Bernd Dolba avec quelques planeurs à louer. (récit du séjour dans « Je Plane », précédent)



*Le « Taxi » de Bandar et l'Arcus PR*

Pendant ce séjour, la situation météo a été assez variable avec des épisodes de vent de Sud Est, le Chergui, chargé en sable et poussières réduisant la visibilité à moins de 8 km, alors qu'elle est habituellement, supérieure à 100 km,. Heureusement, il y a eu quelques journées plus classiques qui ont permis à Joan Anton Font, notre ami pilote de la Cerdagne, de réaliser son 1000 km FAI à bord de son DG800 ; Et bien sur, une autre journée favorable dont a profité Pierre pendant son court stage de 5 jours.

Je dois préciser que Pierre est un pilote très expérimenté, compétiteur de haut niveau international, spécialisé dans la classe « Open » où il s'est distingué aux commandes de son Binder EB28 biplace accompagné par son fidèle neveu Arnaud.

Ainsi il est très accoutumé au vol en planeur biplace de très grande performance, 28 m d'envergure et plus de 60 de finesse, avec un copilote bien choisi, apte à le soutenir par un efficace travail en équipage.

Cette fois à OZZ, il lui fallait utiliser l'Arcus, un « petit » planeur de 20 m d'envergure et seulement 50 de finesse, mais compétitif avec les grands Binder lors des transitions rapides à plus de 180 kmh, comme on doit le faire quand les ascendances moyennes dépassent les 2,5 ms.

Et surtout il fallait voler en solo, le pilote arrière étant remplacé par 90 litres de ballast supplémentaire. Impossible de partager ses impressions et de préparer les nombreuses décisions tactiques en dialoguant avec un siège arrière vide. Connaissant bien mon ami Pierre, là était son vrai challenge, et je n'étais pas sûr qu'il le remporte.

En fait, il a brillamment relevé le défi, 1030 km et 9 h de vol en tête à tête avec lui-même. Bravo Pierre.

Certes, il y a bien eu des échanges radio avec Bandar et John, mais ces coquins se sont faits de plus en plus discrets, peu enclins à la discussion pendant qu'ils essayaient de rester en tête du parcours avec un « petit » Arcus qui les talonnait. Le lendemain, dans un restaurant Berbère, ce fut une grande fête surprise pour les 60 ans de Pierre.



Cette année, malgré une météo capricieuse, j'ai eu le plaisir de soutenir ou d'accompagner la réussite de trois épreuves FAI de 1000 km :

Carl Audissou en onde sur les Pyrénées le 1<sup>er</sup> avril, puis Joan Anton et Pierre à Ouarzazate.

Remarquez que le 1000 km FAI se fait aussi au décollage de St Gaudens sans avoir nécessairement à aller s'établir au pied de l'Atlas ou en Afrique du sud.

A partir de St gaudens ou en stage extérieur, neuf de nos pilotes ont réalisé le badge FAI de 750 km, et maintenant, six celui de 1000 km.

Oui, notre région a acquis une renommée internationale grâce aux performances réalisées sur les Pyrénées et diffusées via internet par la NetCoupe et l'OLC (On Line Contest ).

Thermiques, confluences, pente, onde de sud, onde d'Ouest, onde de Nord ...

Profitez de votre chance d'être dans une région aussi favorable, pour progresser avec sagesse avec l'aide des instructeurs expérimentés.

Des vols splendides seront à votre portée, premières performances, 300 km, 500 km, 750 km . réalisables en sécurité dans la mesure de l'évolution de vos compétences .

Une évolution qui n'est jamais terminée car en planeur, même après 13 000 heures de vol, on découvre toujours avec plaisir, de nouvelles situations et perspectives,.

Robert Prat

## A Ouarzazate, mon Badge FAI des 1000 km,

Il est vrai que ce 1000 là est spécial ! Pourquoi ? D'abord du fait que des mille j'ai déjà eu la chance d'en faire déjà quelques un, en Namibie, et au Maroc, aux commandes d'un Binder avec un copilote.

Mais ce 9 juin 2014, sous la bonne influence de Robert, je le fis seul à bord de l'Arcus PR, comme cela est obligatoire pour réaliser des épreuves de badges FAI !

Mille c'est quoi ? C'est long ... mais sous ces latitudes c'est tout de même plus rapide, comparé à chez nous. Mille, reste une grande distance malgré tout. Quand on y pense, c'est Saint-Gaudens – Amsterdam, sans escale, entre huit et onze heures de vol... Mille dans l'Atlas, ce sont aussi des conditions météo extrêmes dans une nature souvent propice au vol à voile, mais très hostile en cas d'erreur. Donc le réussir est une source de joie, un grand bonheur réalisé la veille de mes soixante ans.

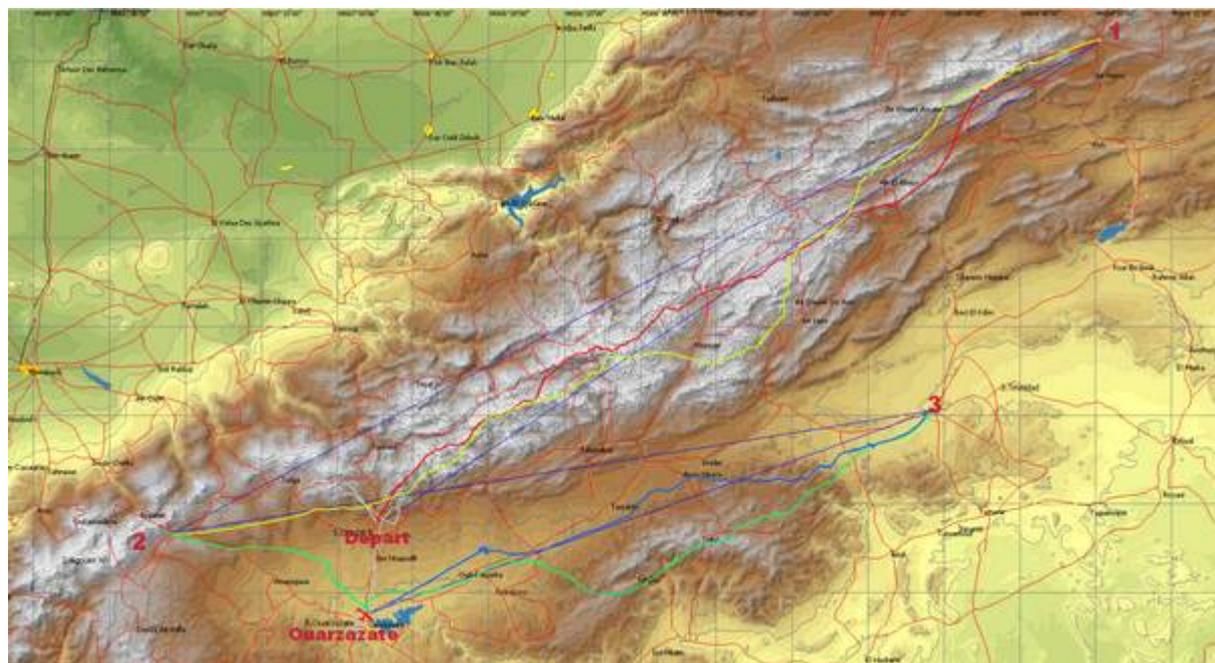
Ce mille là, il fallait le préparer, car les critères à respecter pour l'homologation sont strictes. Logger approuvé igc, déclaration des points de départ, de virages, et d'arrivée enregistrés avant le décollage, contrôle par un observateur officiel, etc ...

C'est le travail de toute une équipe, et là Robert est le roi !

Il m'a aidé pour le choix des points de virages, la préparation du planeur, oxygène, batteries, carburant, le ballastage avec 150 litres d'eau, le plan de vol, la mise en piste, et j'en passe.

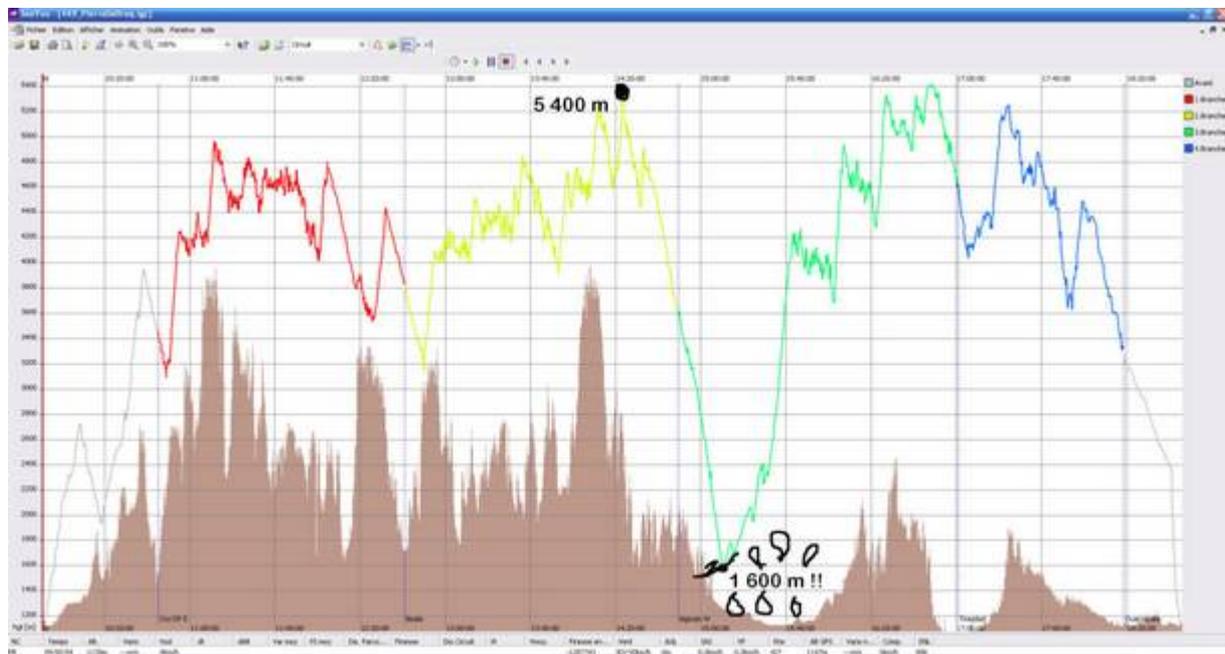
Mais surtout il était là avec Hélène pour me dire :

« Allez, Pierre, vas-y ! » Merci à eux.



Je fus le premier à décoller, et si le début n'était pas « top » pour accéder au point de départ, en bordure sud des reliefs, par contre, la première branche, le long de l'Atlas vers le Nord Est, passa très vite, avec en point de mire les deux grands planeurs Binder de John et Bandar. Heureusement, j'étais chargé d'eau comme un Canadair, et du coup, j'avais comme un Spoutnik.

Puis, trente bornes avant le premier point de virage, le grand bleu, et plus d'ascendances. Il fallait faire le plein et espérer revenir assez haut pour rejoindre le relief. Ouf ! à cent mètres près, c'était gagné, et j'attaquais la deuxième branche avec des conditions exceptionnelles. Seul hic au bout de la deuxième branche, à nouveau une entrée d'air pourri, et un trou de soixante kilomètres au point de virage. Revenir dans le relief paraissait impossible, car je n'étais plus assez haut pour atteindre les hauts reliefs de l'Atlas. Seule solution, cap au Sud Est et rejoindre la confluence dans la pseudo plaine quasi désertique, vers Ouarzazate !



La « plaine » j'y arrivai très bas (trois cent mètres sol), et les premières ascendances étaient tout sauf fortes. De 0,20 à 0,40 m/s... Il faisait chaud dans le cockpit, au sens propre comme au figuré ! En vidant les ballasts, je monterais sûrement mieux, mais alors le vol serait fichu, puisqu'il restait encore environ quatre cent kilomètres, et vu l'heure il fallait gazer (foncer).



Heureusement, avec patience, tout doucement je repris de la hauteur, et la brise me rapprocha des cumulus. Puis soudainement, les 0,50 ou 1 m/s moyens, laissèrent place à du 4m/s intégré, jusqu'à quatre mille mètres, je me retrouvai au paradis... C'était reparti à fond les manettes, le long du Jbel Sahro, j'étais plus au sud que Bandar et John, et le cheminement était d'enfer, mais les nuages se développèrent très vite, me forçant sans cesse à faire des détours.

Je crus abandonner, mais heureusement j'insistai, et je virai mon troisième point, rattrapant même les deux Binder placés plus du nord.

Une fois ce dernier point de virage tourné, et les derniers grains évités, ma vitesse sol fut effrayante, de l'ordre de trois cent kilomètres par heure pendant cent bornes. Approchant de Ouarzazate le



ciel était tout dégagé, le contrôleur nous demanda de se mettre en holding (attente), car trois jets privés allaient atterrir. Qu'importe, je profitais du paysage et je me relaxais avant l'atterrissage.

Ce fut chaud, fantastique, j'étais heureux. J'atterris trente minutes plus tard, avec encore une vitesse moyenne sur mille kilomètres supérieure à cent trente kilomètres par heure.

Robert et Hélène étaient là pour m'accueillir et heureux pour moi, j'avais chaud au cœur ! Quelle joie, quel beau souvenir, encore merci à toute l'équipe.

Pierre de Broqueville.



## A l'atelier, cet hiver

Depuis début décembre, l'atelier est en fonction. Les « réguliers » comme Jeannot, Sébastien, Louis, Jean Barthet, Anne, Frédéric Colonna, participent souvent. Gérard Larrey, Renaud, Pierre-Jean, et d'autres encore sont aussi venus donner de leur temps.

L'atelier organisé par Patrick Soueix, qui a fraîchement obtenu sa Licence Nationale De Maintenance Aéronaf (LNMA), et supervisé par Florian Breuil, a pour objectif de préparer les machines, de les rendre opérationnelles pour l'année. L'entretien, la vérification, et l'inspection minutieuse des



planeurs sont les maîtres mots. La difficulté est de ne pas oublier de voir des points importants.

Lors de cet entretien, et sur tous les planeurs les raccordements électriques par dominos sont remplacés par des connections soudées. L'intérêt est d'éviter des pannes dues aux vibrations pouvant desserrer des vis.

Le Pégase SU, est maintenant équipé de ballasts flambant neufs, permettant entre autre aux compétiteurs de ne pas craindre des fuites d'eau éventuelles, et de partir en championnat avec une certaine tranquillité d'esprit.

Concernant le DG 500, Patrick a entamé le siège arrière afin de permettre un débattement maximal de ce dernier. Ainsi, les pilotes de petite à moyenne taille éviteront de transporter des piles de coussin...

L'entretien c'est aussi polir, regelcoater à droite à gauche, graisser tout ce qui doit être graissé, etc.

Une machine à la fois passée à l'atelier, permet de maintenir le parc en état de vol, sans immobiliser un nombre important de nos planeurs. Ainsi, on allie sécurité, possibilité de voler, et rentrées de trésorerie.

Quant au remorqueur Dynamic, lui aussi a eu droit à son check up. Vidange, changement de pneus, sortie du parachute pour la vérification périodique.

Egalement, cette période est mise à profit pour vérifier l'état des remorques, entretenir les batteries, et mettre à jour les Flarms avec la nouvelle version 16.0. Il est difficile de travailler en trop grand nombre à l'atelier, car on risque plus de se gêner que d'être efficace. Cependant, il y a toujours de quoi faire dans une association, et on ne vous laissera pas désœuvré. Entre les remorques, le rangement, le balayage du hangar, et bien d'autres choses encore, vous ne vous ennuierez pas. L'après-midi se clôturant souvent autour d'une galette, ou de crêpes, et d'une ambiance amicale, ce n'est pas désagréable....



Patrick, toujours en quête de perfection, veille par le sérieux de son travail à la sécurité et au confort des pilotes.

Un grand merci à lui et à tous ceux qui contribuent à l'aider.

Enfin, félicitations à Patrick, pour l'obtention de la licence LNMA.

Hélène Prat.

## « Deux rois » élus pour l'an 2015.

Fêter ce début d'année, certes, mais autour d'une galette. Deux Jeunes gens ont eu l'immense privilège d'être élus rois de notre association. A cette occasion, Carl, accompagné de son épouse et de David, leur fils ainé, étaient venus nous présenter le petit dernier, Florent., né en octobre 2014.

Félicitations aux heureux parents !

Félicitations à David, lâché ce jour vélo, sans petites roues...

