



Je Plane

à Saint-Gaudens
Janvier 2013

ASSOCIATION VELIVOLE COMMINGEOISE



SOMMAIRE :

- **Le mot du Président**
- **Meilleurs vœux**
- **Vainqueur Net coupe 2012, homologation record de France**
- **Le 17 octobre 2012 : Réveil 6h, pour une longue et belle journée.**
- **Les Jeux Olympiques de Wenlock, ou le rêve olympique vélivole.**
- **L'onde c'est beau.**
- **L'onde de Noël.**

***Le journal est vivant grâce à vos articles, infos, récits.
Aussi, n'hésitez pas à les envoyer à : prathelene@gmail.com***

ASSOCIATION VELIVOLE COMMINGEOISE



Le mot du Président

Bonjour à tous et à toutes,

La saison 2012 s'achève et ne restera pas comme une année formidable dans les pages du vol à voile en Comminges. En effet, la météo fut très médiocre et malheureusement souvent les week-end. Cette année aura également vu la disparition d'un des « grands crevards » du club : je veux parler bien évidemment de notre ami Jacques Paillas, un des instructeurs piliers de l'AVC. Je veux par ces quelques mots lui rendre un hommage appuyé. Jacques, nous aurons toujours une pensée pour toi quand nous survolerons les Pyrénées.

Je tiens également à remercier mon prédécesseur Pierrot (qui m'a succédé en 2010 au poste de Président) pour avoir assuré cette charge pendant plus de deux ans en plus de son poste de responsable technique du parc. Cette tâche de dirigeant bénévole d'association est souvent très prenante et souvent ingrate; je le remercie au nom de tous pour le travail accompli durant cette période, travail assuré en plus de l'entretien permanent des aéronefs.

Etant revenu définitivement dans la région, je désire me réinvestir pleinement au sein de l'AVC et je remercie Pierrot de me repasser le flambeau. Les principaux sujets qui me tiennent à cœur pour 2013 sont tout d'abord le remplacement de notre avion remorqueur TF par un ULM remorqueur, l'amélioration de l'accueil, une meilleure gestion des plannings et des prévisions de vol, et cela bien évidemment dans le respect de la sécurité permanente et du respect de la réglementation.

Je souhaite que chacun vienne se faire plaisir en venant à l'AVC et reparte avec l'envie de revenir souvent. Je compte donc sur tout le monde pour faire que notre association soit accueillante : c'est l'affaire de tous et toutes.

En attendant les premiers thermiques, je vous rappelle que le parc des planeurs est en cours de révision annuelle sous la supervision de Pierrot et que toutes les bonnes volontés sont acceptées pour faire avancer les travaux plus rapidement; alors n'hésitez pas à vous manifester pour donner un coup de main!!! En vous disant donc à très bientôt à l'AVC, je vous renouvelle mes vœux de santé, de bonheur et réussite pour 2013. Et surtout une bonne saison de vols.

Sébastien NORE

MEILLEURS VOEUX



*Recevez mes vœux les meilleurs pour l'année 2013.
Je vous souhaite de faire de très beaux vols en toute sécurité.
Que cette année soit l'occasion de se rencontrer et de partager nos expériences.
A bientôt.
Hélène*

Net coupe 2012

Après les contrôles officiels, Robert Prat est pour la sixième fois vainqueur de la Net Coupe, avec des grands vols, tous réalisés au départ de Saint-Gaudens.

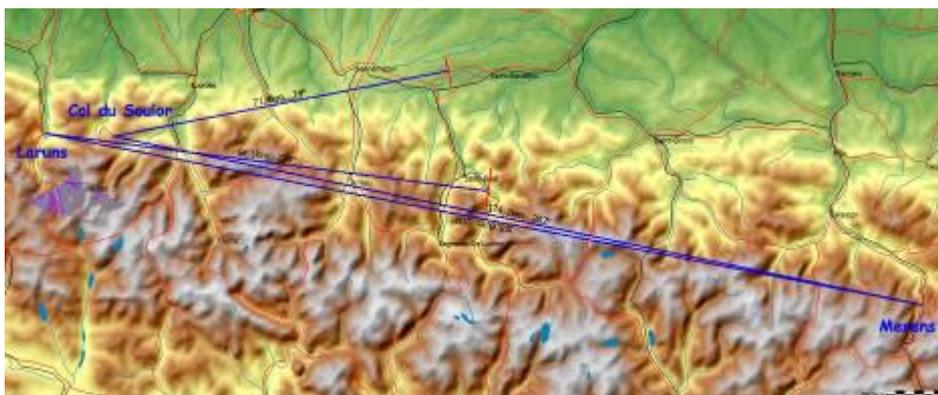
Record de France

Egalement, Robert Prat, a homologué un record de France classe libre distance sur trois points de virage prévus, 1127 km, réalisés au départ de Saint-Gaudens, le 17 octobre 2012, en Arcus.

Le 17 octobre 2012
Réveil 6h pour une longue et belle journée...



Ça commence bien par la rencontre avec Klaus Ohlmann qui vient visiter nos petites montagnes ! L'onde des Pyrénées attire du beau monde, ça fait plaisir ! Je pars sur un circuit de 500km, avec comme points de virage Laruns, Mérens et le col du Soulor. C'est la première fois que je vais voler en onde en monoplace. Tout est prêt, mais Robert m'a prévenu qu'en général, on ne réussit pas son 500 à la première tentative. Je pars donc sur ce circuit, mais très décontractée puisque ça serait « normal » que je ne le tourne pas.



Patrick est là pour m'aider à sortir les machines, mettre en piste, déhouser au dernier moment pour éviter que l'humidité ne se mette sur les ailes, essuyer la verrière, et me tenir l'aile.



8h50 : Décollage... embué !

Robert et Klaus sont déjà en l'air et ils accrochent à Canejan à 2700m. Après un remorqué plutôt calme, je trouve facilement un 3m/s qui me permet de bien monter, et de passer rapidement en laminaire. Je vais ensuite chercher le premier ressaut et je commence à avancer vers l'ouest en cheminant au sud de Luchon et du Peyresourdes. Il y a des lenticulaires très hauts, mais pas de rotors, donc pas grand-chose pour aider.



Passage dans le ressaut de l'Arbizon, je reprends un peu d'altitude au nord-est du pic du midi. Je ne chemine pas très bien ensuite (trop près du relief) et je

redescends à 3200m. Je trouve finalement un très bon ressaut qui m'amène à Laruns. Je tourne mon premier point à 4500m.

Sur la deuxième branche, je passe à côté du ressaut du pic du midi. J'attaque la traversée de la vallée d'Aure (réputée pour être un mauvais passage) à moins de 4000m... Ce n'est pas la meilleure idée que j'ai eu ! Je rate des varios à cause d'une mauvaise gestion du vent arrière.

Je dois dégager au nord, et me retrouve à Touroc à 2100m !

A la radio j'entends les Luchonnais qui abandonnent, ils n'arrivent pas à monter. Heureusement Robert m'encourage. Les varios sont irréguliers, la dérive importante, mais je remonte doucement. 1h plus tard j'arrive à 3500m, et décide d'avancer vers Fos où ça marchait le matin. Je fais 4500, puis attirée par l'apparition d'un rotor, je mets le cap au sud. 3500m à Viella. Cet écart me coûte cher, alors que j'aurais pu rester *sur le même axe, plus direct au nord de la frontière*, dans le ressaut du Crabère/Valier. Je continue en suivant le Val d'Aran, jusqu'à la Bonaigua, puis je vais récupérer le ressaut plus au nord, *passant par Guzet Neige à la vallée de l'Ariège*. Une véritable autoroute qui me conduit jusqu'à Mérens !



Je fais demi-tour à 5700m et je prends le même chemin pour repartir vers l'ouest. Je suis obligée de patienter, et finalement descendre sous le FL145 pour traverser l'Airway A29. Cette histoire me fait perdre 30 minutes, et 2000m...

Le passage au nord de la vallée de Luchon et de la vallée d'Aure me pose encore problème. Je me laisse trop dériver au nord, face au vent le pégase tire 10 de finesse, je ne trouve pas les zones ascendantes...

Encore un point bas, 2600m au nord d'Arreau.

Le sous ondulatoire est très violent, j'ai des gros varicos, mais inexploitable. Comme je ne monte pas, Robert me propose de dégager au nord, mais j'insiste, ça doit pouvoir remonter !

La fin du circuit a l'air facile, il y a même des rotors qui se forment. Je m'annonce à la radio un peu désespérée, car à 3800m ça tape encore beaucoup. Je commence à fatiguer dans ce sous ondulatoire difficile. Il me reste du temps pour finir le circuit donc je continue de me battre. 1h plus tard j'ai enfin retrouvé le laminaire !

Le cheminement jusqu'au col du Soulor est balisé, je tourne à 4800m, « go to Saint Gaudens » !

Le retour vent arrière va vite, et après 9h40 de vol, je me pose enfin.



L'objectif des 500km est atteint, et je me suis vraiment fait plaisir.

J'ai trouvé que les conditions n'étaient pas faciles (c'est plus simple en Arcus avec Robert...), et je ne suis pas très fière de ma moyenne. J'ai fait des grosses erreurs qui m'ont mises en difficulté, mais je me console en me disant que j'ai réussi à m'en sortir à chaque fois, c'est déjà pas mal.

L'objectif pour le prochain circuit sera d'accélérer !

Un grand merci à Patrick pour son aide lors de la préparation du planeur la veille, sa présence matinale, et les photos !

Merci à Jean-Paul pour le remorquage.

Et enfin merci beaucoup à Robert pour son aide et son soutien à la radio, mais aussi pour l'avant et l'après vol.

Vivement les prochaines journées d'onde pour de nouveau essayer, rater, réussir, mais surtout apprendre et progresser !

A bientôt sur nos belles Pyrénées !

Eva.

LES JEUX OLYMPIQUES DE WENLOCK OU LE REVE OLYMPIQUE VELIVOLE

Deux ans auparavant, Bernard Gabolde président fondateur de l'APPARAT (cf encadré) se met en tête de participer à un évènement que personne dans le milieu du vol à voile n'oserait penser jusqu'alors : les Jeux Olympiques en planeur ! Comment est-ce possible ? Quelle mouche a bien pu le piquer ? Ayant eu l'information que le Vintage Glider Club souhaitait monter un tel évènement, sous l'impulsion d'un pilote allemand passionné par l'histoire du planeur olympique de Hans Jacobs, Bernard a prospecté dans son association d'éventuels fous prêt à se donner corps et âme dans l'aventure. Me trouvant dans les parages à ce moment là, au retour d'un stage annuel au Chanet, l'idée m'avait séduit parce qu'elle sortait des sentiers battus : allier une compétition dont le niveau attendu pouvait être relevé, avec un planeur qui n'était plus utilisé en compétition depuis près de cinquante ans. Et j'aurais peut-être cette occasion unique de vivre ces récits héroïques de nos vieux pilotes, qui n'hésitaient pas à l'époque à partir vent dans le dos pour établir des records démentiels!

Mais cette aventure promettait d'être très exigeante et nos moments d'indécision furent nombreux. Cependant, c'était sans compter sur une équipe de volontaires tous un peu fou dans leur genre mais ayant des compétences et un état d'esprit à porter à bout de bras un tel projet !

BREF RAPPEL HISTORIQUE

En 1938, à la conférence du Caire, le Vol à voile a été accepté, pour la première fois, par le Comité International Olympique (CIO), comme discipline participante en vue des jeux de 1940.

Le CIO demanda à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de définir un planeur monotype pour ces épreuves qui ne devaient tenir compte que des performances individuelles des pilotes. Un cahier des charges précis fut établi et c'est l'Olympia Meise allemand de Jacobs Hans qui fut sélectionné après des essais en vol effectués à Sezze, près de Rome, en 1939. Eric Nessler (futur champion du monde au centre de la Montagne Noire en juin 1942) faisait partie des pilotes d'essais. Les plans du Meise ont été communiqués aux pays souhaitant le construire.

Les jeux de 1940 devaient avoir lieu au Japon qui déclara forfait à cause de la guerre Sino-japonaise. La Finlande fut désignée, mais la guerre en Europe provoqua l'annulation de ces jeux qui ne reprirent qu'en 1948. Après ces bouleversements, le vol à voile n'a jamais été une discipline olympique !

En 2012, les Jeux se déroulèrent en Angleterre et les vélivoles britanniques, passionnés de patrimoine, décidèrent à cette occasion, d'offrir au Meise les jeux olympiques pour lesquels il avait été conçu et qu'il n'avait jamais pu faire ! Ils ont obtenu de la Wenlock Olympian Society l'inscription de six jours de compétition en planeur du 15 au 21 juillet 2012.

Une centaine de planeurs (Nord 2000) ont été construits en France par la Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord en 1947. L'APPARAT (association pour la

préservation du patrimoine aéronautique, cf encadré), propriétaire du seul Nord 2000 en état de vol en France, a décidé de représenter notre pays.



LOGISTIQUE – PREPARATION

Même si l'APPARAT était inscrit deux ans auparavant, le premier contretemps eut lieu lorsque Bernard s'aperçut que le site Internet dédié à la compétition n'était plus disponible. Il fallut donc batailler pour confirmer notre inscription qui ne put être finalisée qu'à la fin du mois de janvier 2012. Ainsi tout le planning « normal » de préparation correspondant à un tel événement était déjà extrêmement pressant : acheter et aménager une remorque permettant le transport et l'abris d'un planeur de collection sur une si longue distance et avec une météo qui pouvait promettre d'être peu conciliante ; aménager le Nord 2000 en installant l'électricité, une radio, 2 batteries et un logger ; se faire connaître afin d'obtenir des aides financières pour conduire notre projet dans les meilleures conditions possibles ; s'entraîner en vol le plus possible ; anticiper la logistique sur place, prévoir le logement, les déplacements et donc les véhicules utilisés. Mais avec un brin d'inconscience et de courage, la fabuleuse équipe a pris en compte toutes ces tâches une par une, avec des hauts et des bas mais toujours en ayant la ligne d'arrivée en point de mire !

La remorque fut choisit assez vite :se situant à St Affrique, la remorque construite pour le Breguet 901 de son propriétaire décédé fut achetée en mars 2012. Le planeur, qui sera certainement restauré plus tard pour agrémenter le parc de l'APPARAT d'un planeur ancien supplémentaire, est pour le moment mis de côté dans le vaste hangar historique. Même si la profondeur de l'aile du Breguet est déjà conséquente, les premières mesures montreront qu'il en manque encore un peu pour faire rentrer les 1,47m de profondeur de l'emplanture du Nord 2000. Qu'à cela ne tienne, une solution est imaginée entre Bernard et Christophe Benac, notre monsieur technique, qui sera là jusqu'au dernier jour de notre départ pour trouver et fabriquer les meilleures solutions techniques possibles, avec une contrainte de temps que l'on pourra qualifier de préoccupant.

Dans le même temps, une place est choisie pour la radio et une jolie plaque est fixée qui prolonge le tableau de bord existant. L'électricité est installée en partant de l'ancienne « boîte à baro » qui accueillera 2 batteries dont une LI-PO pour le logger. Cette installation sera fastidieuse à réaliser car cet unique Nord 2000 en état de vol en France mérite qu'on prenne toutes les précautions nécessaires. Nous nous apercevons très vite que la structure est similaire à de la dentelle : des cadres et plaques de compartiment en contreplaqués remplis de vide, volonté du constructeur de l'époque de faire performant et léger ! Tout perçage devient compliqué, toute place ou cheminement de câble électrique prend du temps, beaucoup de temps ! Malgré tout, le planeur est prêt assez vite et il permet par des séries de montages-démontages de tester l'aménagement intérieur de la remorque type crocodile: le positionnement sur le toit de la remorque des chapeaux en inox permettant une « rallonge » pour la profondeur des ailes, la transformation des chariots d'ailes existants avec ajout de pions de centrage en bakélite complétés d'un système de fixation par vis qui nous garantit d'immobiliser les grandes ailes sans les vriller, la fixation du fuselage par 2 chaines et tendeurs, solution la moins mauvaise vu le temps restant avant le départ prévu le 8 juillet. Jusqu'à la veille du départ, la remorque n'était pas finie et il fallut aménager une place au plafond de la remorque pour la profondeur à la manière des remorques COBRA. Après bien des soirées tardives malgré des emplois du temps professionnels bien remplis et un certain nombre de doutes, nous sommes partis le jour prévu !



Et comme tout ceci ne suffisait pas, nous nous devons de trouver une place pour la communication, indispensable à la réussite de notre projet. L'assemblée générale de l'APPARAT a été la première occasion d'en parler localement, Bernard Gabolde exposant aux élus locaux la teneur de cet événement olympique. Le week-end suivant, nous faisons le déplacement en vol pour les Journées Portes Ouvertes de l'aéroclub de Bourg Saint Bernard derrière notre remorqueur d'époque le NC856, restauré également grâce aux talents de quelques membres. C'était véritablement l'occasion d'exposer notre projet au niveau

régional : le Comité Régional Olympique et Sportif, le Comité Régional de Vol à Voile Midi-Pyrénées, la Direction Régionale de la Jeunesse et des Sports les élus locaux et maires du bassin toulousain, autant d'occasions de partager notre « folie olympique ». Malgré le retard avéré dans le calendrier de préparation, et sachant qu'il était globalement trop tard pour être intégré dans des aides financières dont le vote est décidé normalement en fin d'année pour l'année suivante, nous avons obtenus quelques possibilités ou promesses d'aides notamment la DGAC, AIRBUS, la FFVV, le RSA, et peut-être d'autres partenaires viendront où confirmeront leur participation même si l'événement est maintenant terminé.



Olivier Guitton, également personne importante de l'équipe et certainement celui dont les compétences en langue anglaise sont les meilleures de nous tous, a pris en charge la partie réservation d'hébergement, prises de contact pour choisir le bon gîte, la réservation du tunnel de l'équipe de dépannage qui arrivera une semaine après les compétiteurs, à temps pour la première épreuve.

L'APPARAT pouvant compter sur l'appui de ces membres, un minibus a été loué pour l'occasion et financé par un généreux donateur de l'association. C'était la seule solution pour acheminer une équipe plus que motivée, indispensable à la réalisation de cette compétition qui demande du monde pour manutentionner un planeur d'un autre âge, et créer une ambiance excellente. L'équipe des frenchies n'avait donc rien à envier aux autres !

Pour terminer ce paragraphe déjà bien rempli, l'épisode du véhicule à trouver pour tracter la remorque jusqu'en Angleterre nous a fait pousser quelques cheveux blancs supplémentaires : après l'acquisition de la remorque, je visionnais la carte grise de la remorque. A la case « PTAC » était inscrit 1300kg ! Cette remorque dédiée à l'origine au transport d'un Breguet 901 a été faite assez grande pour contenir ce planeur. Evidemment elle ne pourrait être comparée à une remorque d'un monoplace plastique moderne, dont les dimensions ont évoluées vers des profondeurs, largeurs et maîtres-couples « amaigris ». Regardant avec inquiétude la carte grise de ma voiture, j'y ai trouvé 1290kg ! L'obligation réglementaire exigeait d'avoir le permis E. A ce programme déjà très chargé, il fallait trouver du temps et de l'argent pour cela. Je préférais chercher une voiture plus grosse. Nous l'obtiendrons de Pierre,

un autre membre de l'APPARAT, le week-end avant de partir pour les quinze jours de notre voyage.

Avec cette préparation tumultueuse, j'ai réussi hormis l'aller-retour pour les JPO de Bourg Saint Bernard à effectuer deux vols d'entraînement courant juin, au mieux en grand local de la Montagne Noire qui m'ont rassuré sur les sensations de vols notamment en montée dans les thermiques. Mais ce qu'il m'a manqué, c'est d'avoir l'occasion de partir en circuit avec la machine. Mais de toute manière, nous ne pouvions faire autrement, il fallait terminer le reste pour pouvoir concourir !

LE SITE DE LONG MYND ET LES ENVIRONS

Je ne m'attarderai pas sur le voyage : dimanche 8 juillet il nous a fallu 14 heures pour relier Calais, puis après une demi-heure d'Eurotunnel le lendemain 7 heures nous séparaient encore de Long Mynd avec une météo pourrie. A l'arrivée, un anglais nous dira avec humour : « I think It's very wet ! » La fin terminera de nous achever en passant par la meilleure route du coin indiquée dans la documentation de Long Mynd : de la départementale très peu large, encadrée par des haies très compactes et hautes de deux mètres environs. Avec des virages en épingles, tout véhicule en sens inverse est vu au dernier moment mais de toute manière il n'y a souvent pas la place pour un croisement. Il s'en suit une marche arrière interminable jusqu'à un endroit « élargis », et ça repart ! C'est assez long... De plus, le relief assez bas du Shropshire fait penser étrangement au Pays Basque, assez bas mais très pentu avec des pourcentages de pentes records allant jusqu'à 25% pour la petite route d'accès de Long Mynd que nous empruntons tous les matins. Mais nous nous l'interdisions avec une remorque !



C'est un site très joli, à l'écart de l'urbanisme et des Motorways. Les randonneurs y sont nombreux ainsi que les libéristes. L'équitation, sport favoris en Angleterre y est pratiqué pour son côté sauvage. Les champs sont globalement plus petit que chez nous. Encadré de grandes haies, il faut composer avec les obstacles. L'élevage bovin et ovin est présent un peu partout mais il m'a parut que ça pouvait garantir les champs les plus praticables pour des planeurs à

patin comme le Nord 2000, évitant ainsi s'il le fallait la majeure partie des champs à culture haute.

Le site de l'aérodrome est très protégé et réglementé. Des panneaux d'avertissement renseignent les visiteurs sur l'activité intense du centre. C'est une vélisurface essentiellement occupée par un treuil très performant, avec un système de treuil secondaire placé à côté des planeurs à décoller qui retend le câble sur la piste après chaque treuillée. D'après le chef pilote, ce système permet de faire décoller 30 planeurs à l'heure. Pour ceux qui ne seraient pas équipés d'un crochet treuil, peu nombreux ici, un Pawnee permet des remorqués courts. Un SF25 assure quant à lui quelques baptêmes et école. Mais la spécialité du site reste ce que nous avons abandonné depuis longtemps en France, même à la Montagne Noire : le « bungey » (traduisez sandow), moyen de décollage le plus écologique du monde, permettant de faire décoller n'importe quel planeur du monoplace bois et toile au Duo-Discus, face à la pente à partir de 20kt (15kt pour un monoplace). Des renseignements ont été pris sur place pour essayer de « réintroduire » ce procédé chez nous après l'avoir essayer avec notre Nord 2000. La plus grosse contrainte, qu'ont connue nos anciens, est de renouveler assez souvent les équipes de traction.





Un K21 et un K13 sont utilisés intensément pour former les élèves, un K8, un K23, un Astir et un Discus sont les 4 monoplaces du club. Un T21 d'un autre âge permet les vols d'agrément, la tête en l'air en configuration côte à côte. Comme la majeure partie des clubs anglais, un nombre important de remorque siège à l'année à proximité des hangars dans lesquelles des planeurs privés très éclectiques (vieux planeurs- planeurs plastiques- quelques JS1...) attendent leurs propriétaires le week-end. Les anglais étant très conscients de leur météo, ils savent accueillir leurs pilotes et les familles en soignant les infrastructures : une salle de restauration servant de 9h à 21 heures, un vrai club house avec comptoir ambiance « bar des pilotes », 2 salles de projection, un billard, 8 chambres et un bloc sanitaire complet. Un camping bien aménagé agrmente le tout.

Parti une semaine avant la compétition pour pouvoir s'imprégner au mieux du site, je demande un vol de contrôle le lendemain de notre arrivée : le chef pilote m'emmène en K21 au treuil. Trois ans se sont écoulés depuis mon dernier décollage au treuil à Villacastin, mais ça ne s'oublie pas. 900ft d'une treuillée courte et nous sommes sur la pente : rapidement il me montre qu'elle fonctionne très bien en allant faire des reco de champs vachables au pied de la pente. Le vent ne traversant pas la pente, la magie s'exerce à chaque fois ! Il est indéniable qu'il peut y avoir des mini-courses aux pylônes d'enfer !! Mais attendons ce qu'ils voudront bien nous réserver... Je refais un vol avec lui en K13 pour tester le sandow, histoire de ne pas le faire directement en monoplace, puis vient le tour en Nord 2000 : une certaine pression s'exerce en moi, comme à chaque saut en parachute. On sait que ça marche, mais si... J'applique les consignes de David le chef pilote charismatique, à la lettre : on attend que le sandow soit tendu au max, ses repères rouges sont immobiles... et le planeur avance tout seul, de toute manière personne ne peut le retenir maintenant : en action simultanée on rentre les AF et on remet le manche au neutre, attention au couple éventuel à cabrer, on passe les deux équipes de traction et juste avant on largue le sandow, au cas où. C'est souple, sans à-coup, le vent relatif prend en charge le planeur qui décolle quasiment sur place : c'est magique ! Des sensations de parapentiste. Me voilà en solo sur la pente à tester les 8km de « ridges » axées nord-sud, sans soucis. Un peu de thermique me permet d'aller voir un peu plus loin que les extrémités, avec des sensations connues de soaring sur des petites collines comme au Chanet. Peut-être que ça me servira dans les prochains jours...

Le lendemain, la météo n'est pas engageante. Des épisodes pluvieux trop long n'offrent que peu d'accalmies : c'est décidé, nous partons visiter le musée de la Royal Air Force de Cosford, à une heure et demi de route vers Birmingham. Le reste de la semaine sera qualifié de very wet (très humide) et ne laissera qu'une autre journée de vol sans espoir de partir en circuit. De plus, l'indisponibilité d'un pilote remorqueur ajoute aux difficultés de la météo. Le premier jour de compétition est demain, et il faudra découvrir le Nord 2000 en circuit.

LES EPREUVES

D'abord un petit mot des concurrents : venus des 4 coins de l'Angleterre (of course !) mais également de Hollande, d'Allemagne, de Suisse, nous étions deux équipages de français : un dans chaque classe. 19 olies représentaient la classe « olympique » et 21 Ka6 étaient également prêt à en découdre. Mais ne croyez pas que ces vieux planeurs étaient venus là pour la figuration ! Quasiment tous étaient équipés de PDA, de loggers et pratiquaient la compétition avec des planeurs plastiques. Johannes, notre allemand au magnifique oly était également propriétaire du Nimbus 2 ayant appartenu à Klaus Holigauss. Et 72 ans nous séparent de la dernière occasion pour le vol à voile de participer aux Jeux Olympiques ! Certains en rêvent depuis longtemps !



Dimanche 15 juillet : Le premier jour promet une météo qualifiée au briefing de meilleure journée de la semaine. Ca met en confiance ! Le matin nous arrivons à 8h00 à la remorque avec notre équipe de dépanneurs de choc. Il nous fallait 3h00 dans le hangar de l'APPARAT pour monter le Nord 2000, plus qu'une heure et demi Bernard et moi plus un ou deux volontaires durant la première semaine. Parti sur cette base, il ne faudra pas une heure à notre équipe motivée ! Le Nord 2000 n'était pas conçu pour être monté et démonté tous les jours : branchements avec axes et goupilles, axes secondaires pour solidariser les ailes au bâti du fuselage, axes principaux coniques pour solidariser les deux ailes entrant grâce au serrage d'écrous freinés par goupilles ou enlevés par « arraches axes » en y entrant une longue vis en

sens inverse équipé d'un écrou massif pour extraire l'axe par serrage de ce dernier... Je sais, ça paraît compliqué, mais c'est comme tout avec de l'entraînement on devient bon ! Et la profondeur, c'est également tout une histoire : présenté sous 45° par rapport à l'axe du fuselage, le jeu consiste à passer le branchement de la profondeur à l'arrière du longeron de la profondeur fixée sur le fuselage. Lorsque c'est passé, on la remet dans l'axe pour faire correspondre le long tunnel correspondant au longeronnet et fixation définitive par vis freinée au fil à freiner. Encore un quart d'heure à une main experte pour brancher la commande de profondeur freinée par fil à freiner ainsi que le compensateur, chacun avec sa trappe de visite respective ne permettant pas à deux mains de passer !

Ayant fini à 9h00, nous étions en avance pour le briefing de 10h00. L'occasion de tout vérifier, de voir la grille de départ, etc...

Un circuit de 96km est donné aux « olies » (surnom donnée aux Olympias-Meises) en circuit A. Les Ka6 partent pour 137kms. Mis en piste en premiers, et décollant au remorqueur car le Nord 2000 n'est pas équipé par conception de crochet treuil, je suis mis en l'air à 11h00. Le remorqué est extrêmement court : décollant face à l'ouest, le vent est établi à 20-25kts. Je largue à 100 mètres au dessus de la piste à l'aplomb du ridge, et me mets à monter tranquillement. La vue de la grille au sol est magnifique. On peut voir des planeurs de toutes les couleurs, blancs, jaunes, rouges, bleus, verts... certains ont peint les 5 anneaux olympiques sur leurs beaux planeurs. Des medias et quelques caméras sont en pistes, bien surveillés par les « crews members » et commencent leur travail d'information. Le remorqueur redécollé avec un magnifique HABISH allemand, encore un planeur de Hans Jacobs de 1937 avec des ailes en mouette et des motifs avec bandes en flèches rouges et jaunes à la manière des avions de voltige de l'époque. Il part au dessus de Much Wenlock, lieu central et historique des Jeux Olympiques de Wenlock qui inspirèrent De Coubertin, pour faire une démonstration de voltige pour l'inauguration de la compétition. Parti tôt, j'aurai le loisir de voir une partie de sa démonstration avec fumigènes.

Parlons un peu de l'épreuve : ayant décollé à 11h00, et les thermiques démarrant, je me retrouve au plafond à 1200 m QNH, le terrain étant à une altitude moyenne de 400 mètres. Le départ est un cercle de 2km autour de Church Stretton, 3 kms sous le vent du relief de Long Mynd. Il me semble que je suis sur un bon créneau, car la météo particulière de l'Angleterre « vit » à son rythme, démarrant correctement puis s'étalant assez vite, elle reprend de plus belle et reforme à souhaits des étalements... Tout est donc affaire de patience, d'autant plus avec un Nord 2000. Je parts donc passer la ligne au plafond, derrière d'autres olies avec vent dans le dos. Cette configuration me donne un peu de confiance. Mais assez vite, je me rends bien compte que la tâche ne sera pas si aisée ! Arrivé assez vite à proximité du premier point et rendant compte à Bernard sur notre fréquence, le vent est vraiment fort. Bernard m'annonce qu'il a déjà augmenté à 25 - 30kts, des étalements sont là et des olies galèrent en basse couche. Je passe sur Much Wenlock au dessus du champ du Habish ayant terminé sa démonstration et continue pas très haut sous du 8/8^{ème}. Après quelques thermiques pris pour se maintenir en l'air, et poussé vers mon premier point, je fais demi-tour face au vent. Là commence le travail de galérien : les thermiques ne sont pas fort, et même si le soleil revient les basses couches sont « ramollies » par plusieurs jours de pluies. Je galère avec un Ka6 à 300 mètres sol de retour sur Much Wenlock, et nous montons autant que nous reculons. Une ascendance un peu plus forte me fait monter au dessus du Ka6 qui reste en bas, et me fait reprendre un plan un peu plus vertical. Etant remonté pas tout à fait au plafond mais à 1100 mètres QNH tout de même, je manque un peu de patience et j'applique mes vieux réflexes de pilote de planeur plastique : ce sera mieux devant ! Mais avec une telle machine en Angleterre, il vaut mieux rester en l'air et attendre un cycle meilleur. Je l'apprendrai à mes dépens : avançant tant bien que mal face au vent, je perds irrémédiablement de l'altitude sous des cumulus qui se désagrègent les uns après les autres. Je vise une colline qui me

paraissait bien exposée mais c'était sans compter les performances modestes de mon vieux planeur. Un magnifique champ à vaches bien face au vent m'accueillit. Je l'avais repéré depuis longtemps au milieu d'autres petits champs à cultures hautes. Pas de doute pour moi, la machine ne devrait pas souffrir ici !

Après un contact avec le paysan anglais du coin, je m'aperçois que mon anglais s'améliore un peu, mais qu'il y a encore du boulot ! Un appel au PC course pour donner mes coordonnées qui les retransmettront à mon équipe de choc, et les voilà renseignés sur la meilleure route à suivre pour me retrouver. Un démontage tout aussi rapide, et l'on vit dans le Shropshire un fuselage de Nord 2000 en lévitation au dessus de la clôture, porté par 6 ou 7 personnes.



Le retour fut presque sans soucis, car arrivée dans le village de Much Wenlock en direction de Long Mynd, nous nous sommes confrontés au 20% de montée nous séparant de l'aérodrome. Mais notre véhicule refusa l'obstacle et nous appelons nos dépanneurs pour un deuxième dépannage. En effet, arrivé à Long Mynd, ils continuèrent vers notre direction pour nous prêter main forte. La remorque fut dételée dans la pente avec beaucoup de précaution, et nous firent demi-tour vers l'itinéraire le moins pentu, celui de notre arrivée. Mais cette distraction nous donna 3/4 d'heure de plus de trajet. Pour le classement, nous verrons bien, mais demain la pluie est attendue, donc pas de quoi s'énerver ! Et puis le PC course semble avoir ce soir beaucoup de boulot, seul un oly est rentré. Alors tout est encore permis.

Comme prévu la météo est mauvaise le lendemain, mêmes les moutons habitués à cette météo préfèrent se mettre à l'abri sous les remorques ! Malgré cela, et ça ne m'étonne pas, l'organisation nous garde sous pression avec une épreuve en onde. Il est vrai que les photos satellites montrent des ondulations au dessus de la couche, plus visibles vers l'ouest vers l'Irlande qui semble plus sec. Nous attendrons donc le briefing de 14h00 pour prendre une décision. Entre temps, les résultats de la veille m'annoncent 4^{ème} de l'épreuve d'hier, tout est donc possible. En attendant le Nord 2000 restera au sec dans sa remorque et nous irons nous

protéger dans la chaleur du magnifique et spacieux club-house, l'occasion de communiquer avec le monde grâce à un wifi plus que performant ! L'amélioration n'arrivera jamais, on verra demain.



Le lendemain, même combat. Au briefing de 10h00, une épreuve d'onde est trouvée et nous avons un rendez vous à 14h00 : certes la météo s'améliore mais pas suffisamment pour lancer une épreuve. Un briefing « bungey » est improvisé par David le chef pilote et tout le monde pourra l'essayer. Mais pour le moment le vent est trop orienté sud. L'occasion de sortir le treuil et de lancer Olivier en Nord 2000 avec le Pawnee. En cours d'après-midi le vent passe bien à l'ouest et forçit mais nous préférons démonter le planeur pour ne pas risquer de casser la machine. Excès de prudence ou pas, nous avons apporté notre aide aux décollages au sandow et fait un peu de sport. Avec peu de plafond (200 mètres ?), tous les volontaires en profitent y compris Bernard en compagnie d'une hollandaise dans un K13. « Méfions-nous, il va lui faire le coup de la panne » disaient certaines mauvaises langues dont je faisais parti ! Le lendemain, une certaine lassitude est ressentie au briefing. La réponse au « Good morning every body !! » de David au briefing n'est pas aussi franche. L'anticyclone monte vers la France et commence à la protéger. Mais l'Angleterre devient un boulevard au chapelet de dépressions qui s'étirent de Saint Pierre et Miquelon jusqu'à nous. Même les anglais commencent à douter ! Certains disent qu'il n'y aura plus d'épreuve de la semaine et nous sommes mercredi. Même David n'a pas d'épreuve à nous donner et la journée est déclarée annulée. Bernard et moi, nous décidons de laisser l'équipe pour la journée : ils en profiteront pour visiter le musée de la RAF que nous avons visités au début de notre séjour.

Jeudi 19 juillet: les choses s'améliorent même si nous sommes à proximité d'une occlusion. Au briefing, une épreuve très simple est donnée : un premier cercle de 8km de rayon centré au nord et atteignable dès le km 5,6 ; un deuxième cercle de 8km de rayon centré au sud et atteignable dès le km 4,1. Le plafond est bas et entièrement couvert mais le vent sur la pente est établi autour de 20kts. Quelquefois de la bruine diminue la visibilité. C'est une épreuve de distance : le seul but est d'aller le plus loin possible dans les deux cercles. Je trouve ce jeu là

intéressant et avec ces journées précédentes j'ai vraiment envi de voler. Un décollage à 12h00 derrière les Ka6, et me voilà déjà parti vers le premier cercle. Mon premier vol de la semaine précédente me servira aujourd'hui. La pente principale de Long Mynd s'arrête à moins de 3 kms, donc pas de quoi rentrer dans le premier cercle. Et avec 400 mètres de plafonds, il n'y a pas de quoi aller directement dans le premier cercle et en revenir. De plus un petit col obstrue le cheminement. Mais la pluie apporte de petits soulèvements thermiques qui s'arrêtent assez brutalement. Il faut ensuite faire le relais avec une plage de 0 alignée sous le vent d'une petite pente secondaire, un sous-ondulatoire du relief plus à l'ouest ? Peut-être. En tout cas c'est ce qui me permit une première fois de rentrer dans le secteur juste après le décollage. Au retour, je m'aperçois arrivé à proximité du terrain que je n'ai pas allumé le logger, situé dans la boîte à baro. Donc inaccessible de ma place de pilote. Je confirme avec l'organisation si l'enregistrement du PDA sera pris en compte, pas de problème. Alors continuons ! Dans le 2^{ème} secteur, il n'y a pas de difficulté pour l'atteindre puisque le début se situe sur la pente principale. Il faut donc continuer et trouver des solutions pour faire la différence. J'avais remarqué que les petites collines au sud donnaient un 0. Le but est de continuer tout en étant en local de la pente principale. De toute façon elle marche en bas ! Et les 250 mètres de dénivelé peuvent être exploitées. Une deuxième colline décalée au sud de la première donne un thermique que je prends avec un autre oly. Et des bases bien noires semblent alimentées par des tâches de soleil assez lointaines à l'ouest. Le 2^{ème} oly part en direction du centre du secteur plein sud : il tombera dans le trou et sera vaché dans les 10 minutes ! Je décide de partir face au vent sous cet alignement noir pour revenir ensuite à l'ouest du centre du secteur. Plus loin, ça descend et c'est à l'ombre, il n'y a plus de formes sombres. Le plafond est de 500 mètres mais il faut revenir ! Le retour se fait par le dessous du terrain de Long Mynd et je refais une autre tentative dans le 1^{er} secteur. Cette fois-ci l'activité thermique est un peu plus importante. J'arrive à monter un peu plus haut que tout à l'heure et je prolonge mon cheminement sous-ondulatoire, arrivant presque au bout de la pente secondaire qui est en discontinuité avec celle de Long Mynd. Le retour est impressionnant, je ne vois plus Long Mynd car je suis trop bas derrière ledit petit col, et des olies et Ka6 se vachent dans un champ en contrebas ! Ils doivent se faire descendre par le sous-ondulatoire et ils sont coincés par ce col. L'ayant en ligne de mire, je vise sa forme d'entonnoir étant en limite de le passer. L'effet dynamique est là et me permet de le passer en sécurité. Continuant sur la pente de Long Mynd par le bas, je sais que j'ai marqué des points ! Mais la journée n'est pas finie, et toute amélioration est permise. Je reste donc en l'air toute la journée, en attendant un éventuel changement, un signe d'onde, un trou bleu. Mais aucun changement ne survint et je n'arrivais pas à améliorer mes distances. A 19h00, la plupart des planeurs sont posés et je suis le mouvement.



Vendredi 20 juillet, dernier jour de compétition. Dans l'absolu, la compétition est validée par 2 jours d'épreuves. Au briefing, les résultats de la veille sont annoncés et je gagne l'épreuve de peu : 38kms validés, le 2^{ème} 36kms... donc pas assez pour faire la différence. Et je reste 4^{ème}. La météo annonce que le vent tombe complètement, donc on ne pourra plus bénéficier de la pente. En revanche, on annonce du thermique...sous de gros étalement ! L'équipe de choc de la Montagne Noire n'a que faire des éléments... nous sommes en piste à l'heure et nous attendons le passage des altocus et étalements responsables de cet air frais. Un pique-nique plus tard, et voilà que peut-être une lueur inhabituelle s'approche : un K13 « sniffer » est envoyé (oui c'est le terme anglais) une fois, deux fois, trois fois et commence à tenir en l'air. Les Ka6 sont envoyés, mais la plupart retombent assez vite. Antoine, le fils de l'équipage français en Ka6, tient un peu plus que les autres, puis se pose. On verra même un Ka6 qui avait l'occasion de venir se poser, mais qui tarda un peu trop et passa sous le niveau du terrain ! Pour lui l'épreuve s'arrêta avant d'avoir commencé ! Sa vache en directe suscita une curiosité même parmi les pilotes concurrents, et montra aux visiteurs les « risques » du vol à voile. Un autre se trouvant dans les mêmes conditions que le précédent, fit une belle démonstration de ténacité et remonta sur la pente qui n'était pas alimentée, mais qui « chauffait » un peu plus à ce moment là. Quoiqu'il en soit, les olies furent mis en l'air et je faisais parti du voyage. Un brin de thermique permit aux olies de tenir un peu et même de monter. De quoi faire le circuit prévu de 53kms ? Peut-être pas ! Avec patience, je suis monté à 750 mètres au dessus du terrain. Je n'étais pas seul, mais qui oserait partir à 17h00 en circuit ? Le premier point se situe à 12km au sud. Mais une belle ligne se dessine vers l'ouest, matérialisant une séparation entre la zone couverte où nous étions, et un ciel clair à l'ouest... de là à parler de confluence ? Je décide de partir vers cette ligne, avec un écart de cap de 45° par rapport à mon premier point. Mais cette ligne est finalement morcelée en plusieurs parties et pas active à l'endroit où je l'ai coupée. Malgré tout, ça chemine assez bien et je vire le premier point pas très haut, à 300 mètres /sol. Je fais demi-tour vers la seule tâche de soleil existante et arrive au dessus d'un champ déjà occupé par un Ka6, à 150 mètres/sol.

Un timide frémissement finit par se faire sentir, et patiemment je gagne 10 mètres par 10 mètres avec l'idée qu'un km gagné serait du bonus. Ayant prévenu par radio Bernard qu'une fin possible pouvait être proche, il m'assure sans problème son soutien. Finalement, rejoint à la même hauteur par le pilote suisse qui a terminé le circuit du 1^{er} jour, nous poursuivons notre remontée lente. Arrivé à 1100 mètres quasiment à la verticale du point que nous devons virer, nous visons cette confluence qui est mieux marqué que tout à l'heure. Et les choses deviennent meilleures ! Même si je sais que je suis avec le premier et qu'il sera difficile de le distancer, le vol est agréable : ça monte en ligne droite, le cumul d'altitude affiché sur le PDA pour l'arrivée diminue très vite. Le pilote suisse décide de continuer tout droit en s'écartant un peu trop du cap pour le 2^{ème} point, et je décide de tenter la différence en coupant sur le cap. Je vire en premier et retrouve la ligne de confluence avant lui. Je remonte de 200 mètres pour assurer la rentrée et finit à 125km/h sur la ligne. Au posé, je suis accueilli par Bernard, Olivier, Alain, Jacques, Christine, Isabelle et Christophe. Une idée m'envahit : c'est déjà fini ! Et le podium ? Après réflexion, j'ai vu 4 olies sur le circuit aujourd'hui. Un seul n'a pu être identifié car il était bien plus haut que nous au premier point. Et avec mes 35km/h de vitesse moyenne, quel sera le classement ? Rien ne sortira avant le lendemain lors de la remise des prix.





Un dernier briefing à 10h00 le lendemain m'annonce premier de l'épreuve d'hier, à 12 secondes devant le suisse. Donc pas suffisant pour faire la différence, il restera premier. Mais les autres : le pilote classé deuxième n'a pas terminé le circuit et laisse donc une place sur le podium. Je passe 3^{ème}. Ce fut une joie pour toute l'équipe. Plusieurs mois à galérer avec de nombreux problèmes de préparation qui disparaissent en un seul coup. Bernard, très fier d'avoir pu mener à bout ce projet appelle tout le monde en France, y compris Victoria qui, même si elle n'est pas vélivole, s'est attachée à notre projet en le relayant dans son journal local. C'était la fête de l'équipe toute entière ! Une belle aventure se termine !



La remise des prix a été médiatisée et relayée par la chaîne CBC avec un petit reportage de 4 minutes sur les Jeux Olympiques de Wenlock. Le restant de la journée n'était pas une manifestation aérienne, mais une succession de petites démonstrations magnifiques : la démonstration de voltige du Habish, les deux décollages de la copie anglaise du SG38 au treuil et derrière le Tiger Mouth, très impressionnant à voir car il se trouve être proche de l'origine du vol à voile. Cette poutre volante était utilisée dans les premiers centres de vol à voile pour apprendre à voler. Vu les performances de la machine, on comprend pourquoi les vols étaient chronométrés ! On pouvait voir également un Rhonsperber avec son aile en mouette transparente. Ce jour là, il fallait rester au sol et regarder la physionomie de la piste. On ne savait plus exactement dans quelle époque se situer !









Tour à tour, certains membres de l'équipe ont pu prendre place dans un K13, T21 ou T51, ce biplace côte à côte de 30 de finesse avec verrière fermée dont la place par pilote est immense : un planeur de papis pour aller faire des ronds en l'air avec un pique-nique pour la journée ! En fin d'après-midi le président du Vintage Glider Club me propose d'essayer son Mucha Standard SZD22, un monospace dont la cellule ressemble au Bocian, ce biplace qui aurait pu concurrencer en France l'arrivée du Bijave. Après un court briefing, j'effectue un décollage derrière le Tiger Moth aux couleurs chaleureuses jaune et rouge et exploite quelques thermiques de fin de journée. J'ai trouvé qu'il avait beaucoup d'efficacité en roulis, donnant une impression de petit chasseur ! Au même titre que le Nord 2000, le Mucha était utilisé pour la voltige.

Cette fin de journée fut parfaite, la soirée pouvait commencer avec son lot d'intronisation au Cardinal Paf, une de nos traditions les plus anciennes. Pascal nous offrit son eau de vie, qui ne manqua pas d'apporter des sensations insoupçonnées à notre gaillard de David et à ses camarades anglais ! Quelques photos pour immortaliser cette dernière soirée chez nos hôtes et nous partîmes nous reposer pour assurer le retour au pays.

ET APRES, L'OUVERTURE AUX JO ?

Déjà, la Wenlock Olympian Society a réussi son challenge : produire une épreuve dédiée à ce planeur olympique. Mais après ! Un tel concours a réussi à faire parler de lui. Les visiteurs étaient intéressés par le principe. Les médias ont été présents et les journalistes ont été emmenés en planeur pour suivre les épreuves.

Pour toucher le CIO une deuxième fois, parions sur des valeurs simples : le monotype et l'aspect abordable, la valeur sportive des pilotes doit avant toute chose être mise en avant, des règles simples, des moyens de décollage simples et spectaculaires, des planeurs qui passent sur la pente à hauteur de randonneurs. Le sandow, pourquoi pas ! C'est simple, ça peut être légèrement mécanisé pour éviter que des équipes passent la journée à tirer sur le bungee !

Un critère majeur est de pouvoir toucher une population mondiale suffisamment importante, et qu'un certain nombre de pays puisse être représenté. D'autre part, limiter l'aspect mécanique. La voile fait bien parti des JO, n'aurait-on pas notre place ?

Cette compétition m'a donné de l'espoir, d'abord parce que les anglais nous ont montré que même par mauvaises conditions, on peut voler et faire de belles choses. Et d'autre part, si jamais les conditions économiques devenaient désastreuses, il suffit d'un planeur modeste, d'une pente et d'un sandow...

L'APPARAT

L'APPARAT, Association pour la Préservation du Patrimoine Aéronautique et la Restauration d'Avions Typiques, a été créée à Revel le 4 avril 1974, présidée par Bernard Gabolde.

En 1980, le Centre national de vol à voile de la Montagne Noire ferme ses portes et le Musée de l'APPARAT s'installe sur le site qui est classé Monument historique en 2009.

Aujourd'hui, le Musée expose dix-sept avions légers de 1932 à 1960, vingt-cinq planeurs de 1932 à 1975 et dix moteurs de 1920 à nos jours. Egalement deux treuils Ford, un fourgon Citroën HY, une importante documentation historique et technique avec photothèque, les Livres d'Or du Centre et, dans la cantine, si célèbre, la collection unique au monde des 150 panneaux de stages du centre national. Enfin une bibliothèque de livres rares ou réédités par notre maison d'édition.

90% de la flotte est la propriété de l'APPARAT, grâce aux dons de ses membres, véritables mécènes du patrimoine. Une dizaine d'avions et planeurs sont maintenus en vol.

L'APPARAT et son musée sont reconnus et encouragés par :

- La Communauté de Communes Lauragais, Revel et Sorézois
- La Direction Générale de l'Aviation Civile
- Les fédérations FFVV et RSA
- La région Languedoc-Roussillon
- Airbus

APPARAT - Centre de vol à voile de la Montagne Noire
31250 Revel

<http://a.p.p.a.r.a.t.free.fr/>

LES LIENS

- <http://www.jactiv.ouest-france.fr/ils-sactivent/sport/antoine-pascal-neveux-aux-jo-londres-planeur-7096>: l'équipage français en Ka6
- <http://www.ladepeche.fr/article/2012/07/01/1391442-ils-s-envolent-pour-les-jeux-olympiques.html>: article de la dépêche
- http://a.p.p.a.r.a.t.free.fr/wenlock_olympian_gliding_310.htm: explication sur les JO en planeur

<http://apparat-news.blogspot.fr/>: le journal de bord tenu par Olivier Guitton

<http://www.cbc.ca/player/News/TV+Shows/The+National/ID/2263057588/> reportage de 4 minutes sur CBC news

http://www.ouest-france.fr/sport/une_sport_detail_-JO-2012.-Premiere-journee-les-coulisses-des-Jeux_3638-2100251_actu.Htm dépêche de l'AFP concernant le vol à voile aux JO

LE NORD 2000 copie française de l'Olympia Meise de Hans Jacobs

Fabricant : Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord

Envergure : 15,06 m

Poids à vide : 170 kg

Poids maxi : 300 kg

Taux de chute minimum : 0.80 m/s à 60 km/h

Finesse maximum : 22 à 70 km/h

VNE : 200 km/h ramenée à 140 km/h

Vitesse limite en air agité : 100 km/h

Vitesse de décrochage : inférieure à 50 km/h

Modèle de l'APPARAT utilisé pour la compétition n°60 construit en 1947 F-CAOP

Quelques records effectués en Nord 2000 :

20/07/1944 253 kms Beynes – Bruxelles Marcelle Choisnet

01/01/1948 19h50 effectués par Marcelle Choisnet à Romanin

06/04/1948 gain d'altitude de 5300 mètres en cumulonimbus au dessus de St Auban par Elisabeth Boselli

30/05/1948 Jean Noirtin relie la Montagne Noire jusqu'à Sète en 4h45 et se pose en mer.

13/03/1949 Guy Marchant reste 40h51 en vol à Romanin établissant un record mondial

30/06/1949 Robert Delhoume relie la Montagne Noire à Figueras en 2h40

21/01/1951 Yvonne Gaudry fait un gain d'altitude de 8334 mètres en onde à St Auban

20/08/1953 Félicien Noin relie St Auban à Cuneo en Italie en 3h25 établissant la première traversée des Alpes en planeur

Carl Audissou

L'ONDE C'EST BEAU

Ah, l'accrochage de l'onde à St Gaudens ... St Gaudens, terrain situé à 15 km du pic du Gar et de la montagne de Tourroc, ou l'on trouve parfois les premiers ressauts secondaires, rarement les ressauts principaux, et souvent, rien ou presque. Il faut alors pousser plus loin la ballade derrière l'avion remorqueur, ou si l'on possède une Malagutti deux temps dans le fuselage, tirer profit de cet avantage pour prospecter le secteur de Fronsac, Fos, St Béat, le Mourtis, Le Portillon, l'Hospice de France ... et on se trouve alors à pas loin de 40km du terrain.

Ma modeste expérience de vélivole pyrénéen m'a amené à tenter l'accrochage de l'onde Commingeoise à neuf reprises :

- Une première fois alors que je volais encore à Oloron, et qu'en période de dépression palombière, Pierre Benoît et moi-même nous étions rendus à St Gaudens dans l'espoir de ne rien louper. Cela s'était soldé par une pelle, après un remorqué à 2300m. J'avais prospecté tout le secteur Gar, Tourroque, St Béat, rien de rien.
- Une seconde fois, il y a deux ans, avec Samy, avec le DG505 du club de St Gau, et nous avons fait 500 km. Nous avons accroché facilement à Cierp à 2100m.
- Une troisième fois, avec Michel Belaygue dans le twin de St Gau, et nous avons pris une pelle en cherchant dans l'entrée de la vallée pendant deux heures, sans jamais pouvoir beaucoup monter, après un remorqué à 2200m,
- Une quatrième fois, en Pégase, le même jour (dés fois que ...) et j'avais repris une pelle, en allant plus haut et plus loin ... quand on est têtù
- Une cinquième fois, en Orion, ou lors d'un vol de contrôle annuel, j'avais accidentellement trouvé un rotor d'une étroitesse inouïe. Une spirale débutée à moins de 2000m qui s'était achevée à environ 3000m dans le laminaire, à Tourroc. David Ayma avait levé les bras deux fois dans la cabine ...
- Une sixième fois, en Pégase, avec un accrochage simple mais quand même à St Bertrand de Comminges et à 2500m ...
- Une septième fois, avec Eva, ou nous avons accroché à moins de 2000m dans de grosses conditions de vent et d'humidité au nord du Cagire, et avons parcouru 400km au cours d'un circuit dont je me souviendrais longtemps pour son tracé très au nord, et Eva pour un point bas à Oloron sous la pluie suivi d'un autre point bas à Laloubère, mais au sec celui-là.
- Une huitième fois ou lors d'un vol en gros thermique, une accélération du vent en altitude en juin 2012 m'avait permis d'aller en onde jusqu'au pic d'Orhy et de revenir à St Gaudens en passant par les pentes des faces sud.
- Une neuvième fois en septembre dernier : après un remorqué à 2300m vers le Mourtis et Fos, j'avais poussé la ballade vers Luchon, ou je m'étais posé, précédé d'un autre planeur de St Gaudens au même endroit.
- Une dixième fois, samedi dernier, ou après un remorqué à Tourroc à 2500m, le même scénario a bien se reproduire.

Cela fait un total de six pelles pour quatre réussites (et c'est pas du billard, ou l'on différencie chance et réussite ... quoique ???) alors qu'à Oloron, en 15 années de vol dans ce secteur, je ne me souviens que de trois loupés en accrochage en onde, une fois en libelle, une fois en SF28 et une fois en Janus. J'ai un peu de mal à tirer des conclusions des quatre ratés à St Gaudens, mais il y a sans doute un parallèle intéressant à faire entre les deux dernières fois, la numéro 9 et la numéro 10 et aussi certaines anecdotes auxquelles j'ai assisté depuis le sol.

Pour la tentative numéro 9, je le dis tout de suite, j'avais prévu un circuit de 1004 km : Fos, Tolosa, Vic Dessos, Santesteban et fin à St Girons. Vu la durée des journées au mois de septembre, vues les perfos du DG600 face au vent, et vu la connaissance de tous ces points de virage, il n'y avait rien de délirant dans tout ça. La carte des vents était encourageante, j'avais un remorqueur prêt de bonne heure. La réalité maintenant : je laisse Robert Prat décoller avant moi, ainsi que Jean Luc Derouineau tous deux en motoplaneurs autonomes. Suivant leurs indications, je me fais remorquer vers le Mourtis et Fos, et me largue à 2300m. On trouvait là des varios positifs, mais rien ne passait au dessus de 2400m. En entendant Robert annoncer une montée vers le Portillon, j'avais donc gardé le local de Luchon et essayé de trouver l'ascendance ... sans succès. Robert avait coupé le moteur à 2500m. Impossible de passer 2400m, et après deux heures de local Luchonnais, même Jean Luc dans son Ventus 2 CM s'était posé à Luchon, 15 minutes avant moi. Le vent faiblissait, il devenait de plus en plus dur de rester en vol (et son motoplaneur était en panne). J'en avais conclu que la prochaine fois que je me ferai remorquer au niveau de Fos, je ne lésinerai pas sur les centièmes de remorqué, tant pis. Deux cent mètres de plus auraient été nécessaires au largage. Ce jour là, Pierre s'était posé à Laloubère, et Robert avait souffert du côté de Larrau en envisageant même le posé à Oloron ...

Pour la tentative numéro 10, je n'avais pas prévu un 1000, mais un 750, car en novembre, les journées se finissent à 5h, même si Benoit a fait ses mille un 22 novembre, en 2003. Cette fois ci je choisis le secteur de Tourroc, dans son léger sud, pour 2500, après avoir traversé plusieurs ressauts tertiaires, quaternaires ... dans la plaine, ou je me dis que je pourrai toujours me rattraper en cas de loupé. La ballade se termine à 2500, ou je largue dans un bon 2m. Mais là encore, comme dans la tentative numéro 9, cela ne monte pas plus. Je prospecte le secteur St Bertrand de Comminges, Gar, Fos, Cierp ... et c'est pareil, ça ne monte pas. Mais je ne suis pas seul. Ont décollé avant moi Robert et Matthias, dans l'Arcus M de Matthias. Celui de Robert est au SAV de Schemp Hirth (Deutsche Qualität). Robert et Matthias ont trouvé, cette fois encore, la montée salvatrice au Col du Portillon. Ils m'encouragent à patienter à l'entrée de la vallée et à monter autant que je le peux afin d'attendre une amélioration. Mais je suis têtu, et en local de Luchon je me dis que si je ne trouve rien au Portillon, je pourrai toujours m'y poser. Cette fois ci, mon transit vers le Portillon se fera avec un point de départ environ 200m plus haut que la dernière fois ... et ça fait toute la différence. Arrivé à 2100m au portillon, contre 1900m lors de la tentative numéro 9, je trouve ici un ressaut que je travaille patiemment et qui me monte à 4000m. Mine de rien, depuis le décollage jusqu'ici, l'histoire a duré deux heures. Et je me souviens d'un certain Twin HH, un jour, qui a douloureusement essayé de raccrocher au même endroit en pente au portillon, déphasée par le rotor qui le surplombait ... avant de se poser à St Gaudens (le récit est sur le site).

Mais la tartine tombe toujours du côté du chocolat : le moment où j'arrive à 4600m correspond à l'arrivée d'une perturbation et d'une rotation du vent. J'entends à l'ouest Pierre annoncer qu'il ne parvient pas à monter et qu'il rentre se poser (son élève est malade). A St Gaudens, Robert rentre également, son copi est lui aussi malade. Le temps se gâte encore, et je finis le vol dans les ressauts secondaires à l'entrée de la vallée de la Garonne, depuis laquelle j'entends Vivien et Bertrand souffrir aux Issarbes. Je ne sais pas ce qu'à fait Vivien, mais je sais que Bertrand a pris deux pelles ce jour là ! Quand à Pierre, il décollera à nouveau, et pourra trouver le moyen de faire 300km dans l'ouest : sur le trajet en voiture direction Pau en deuxième partie d'après midi,

je constate en effet que le ciel s'est ré ouvert dans l'ouest. Il restera en revanche couvert et gris à l'est de Tarbes.

Bref, pour essayer de trouver quelques conclusions à tout ça ... les deux cent mètres de plus de ce dixième remorqué en onde ont fait la grosse différence, permettant d'attraper une masse d'air plus vive un local plus fort sur le col du portillon, ou j'arriverai plus haut. Un vol en onde, surtout un gros circuit, et bien c'est un investissement dans l'activité. Le raté de la neuvième tentative aura apporté en plus de la frustration de ne pas avoir fait d'onde, le fait de devoir faire un dépannage air, qui m'a coûté bien plus cher que si j'étais resté quelques centièmes de plus derrière l'avion remorqueur !

Allez, c'est vrai, je n'ai pas encore fait le 750, malgré l'agrément grandissant d'un DG600.

Mais dans un planeur DG, on a pas froid aux pieds et la verrière panoramique permet de profiter du paysage magnifique environnant l'Aneto ...







L'onde, c'est beau !

Florian Breuil.

L'ONDE DE NOEL

C'est Noël ! le 24 décembre 2012, nous avons la chance de recevoir un petit coup de vent du sud ouest. Une carte de vent optimiste qui me décide à me lever de bonne heure pour aller profiter de festivités de fin d'année en avance. Pas de remorqueur disponible à St Gaudens pour organiser l'affaire ... depuis la plage d'Hossegor où il fait 23°C le 23 décembre, où les surfeurs profitent d'une houle superbe et que la gente féminine a ressorti la garde-robe printanière, quelques coups de fils à mes amis d'Oloron me permettent de trouver une possibilité de vol pour le lendemain. Ouf ...

Et c'est donc au petit matin que j'ai le plaisir de refaire cette route qui traverse vertes plaines et forêts épaisses, coteaux abondamment plantés d'un vignoble doux et sucré, la route du Béarn ! En Béarn les Pyrénées sont plus basses qu'en haute Garonne ? Oui. Mais elles sont plus hautes que dans le massif central, et toc ! je médite pendant la route à mon vol que je pense effectuer en pégase, mais j'aurais la surprise de trouver Emmanuel au terrain, qui a déjà ouvert le hangar à la lumière des phares de sa voiture. Ce sera donc en janus que se déroulera l'affaire. Pierre au téléphone me rafraichit la mémoire sur l'EDS biplace de notre janus : il ne fonctionne pas sur des piles mais sur les batteries du planeur. Mais en plus de l'inter général du planeur et du sélecteur de batterie, il faut retrouver l'inter propre à l'EDS ! tout ce petit monde, agrémenté du FLARM est naturellement accompagné de sa LED dont le clignotement témoigne du bon fonctionnement de l'installation. Bref on est le jour de Noël, et le Janus est illuminé ! J'adore. Vivien arrive quelques minutes plus tard, sa crainte d'un vent fort au sol sera effacée lorsqu'il constatera que le vent souffle dans l'axe de la piste. Néanmoins il n'a pas tort de craindre le vent : le hangar est situé face au sud, si le vent change de direction, même avec 40 ou 50 « petits » km/h, il peut se passer des choses dans le hangar où sont suspendus au plafond deux planeurs surplombant 6 autres.

Le ciel est décoré d'un superbe bord d'attaque et semble fidèle à la prévi des modèles, mettant à notre portée un 750 km tricoté la veille dans le GPS. Bertrand arrive quelques minutes plus tard et prépare un pégase aidé de la famille Labarthe qui nous remorquera et nous tiendra les ailes au décollage.

Quelques minutes avant de prendre l'air, encore au téléphone pour démarrer le LX20 historique du planeur, Pierre me dit, parlant d'Emmanuel : « Apprends lui la patience à ce garçon. »

Il devait avoir une boule de crystal sur son bureau.

Une photo prise avant de décoller avec une GOPRO : j'espérais filmer le remorqué, qui aurait été très parlant.



Dès que les roues de l'attelage ont quitté le sol, une danse assez hardcore a débuté, nous amenant à nous demander parfois, derrière l'avion, si nous n'étions pas plutôt en train de faire un retour sol qu'une montée ... turbulences et autres noms d'oiseaux dans le sous ondulatoires ont violemment secoué le planeur, l'avion et les pilotes. Succession de variation d'assiettes, d'oscillation en lacet ... main sur les AF que je sortirai à deux reprises pour ne pas rattraper l'avion dans des rafales, j'écourte la souffrance vers 1700m QNH, au dessus d'un village qui s'appelle Ance, et qui est célèbre pour ses pentes de modèles réduits.



Mais l'accrochage ne se fera pas sans mal. Alors que l'avion redescend chercher ASW20 et pégase, je donne quelques indications de montée entre Ance et Arrette, mais en réalité nous ne faisons que faire le yoyo entre 1700 et 2100m. Le second remorqué sera l'occasion pour Michel et Vivien de passer plus au nord et de bénéficier peut être d'un secteur plus calme avant d'amener l'ASW20 à Arette, à 1900m. Ici Vivien trouvera de quoi monter jusqu'à 2500m, et partira rejoindre la crêtes des Issarbes où l'on trouve généralement le premier ressaut, ce qui sera encore une fois le cas ce jour là. Vivien aux issarbes, nous cheminons dans des varios globalement positifs jusqu'à Arrette et trouvons de quoi monter en sécurité jusqu'à 2600m, avant d'avancer face au vent pour rejoindre Vivien. Pendant ce temps, Bertrand se fait remorquer, et il semble qu'il bénéficie pour sa part d'un air encore plus calme. Tant mieux ! Cela facilitera son accrochage et lui permettra de ne pas trop dépenser de ressource pour la suite, car nous en aurons tous très grand besoin ...

Enfin en laminaire aux Issarbes, nous survolons les gorges de Kakouetta :



Mais tout ça ne monte pas bien haut, ni très fort. Tout ça pour ça ? Alors qu'après le largage nous avons rencontré des shoots à plus de cinq mètres, rien à faire, le laminaire est faiblissime, le ressaut est étroit et si 1h40 seront nécessaires pour gagner le laminaire et le premier ressaut, nous passerons de longues heures (au moins 3h30) avant de réussir à passer 4000m et qu'une amélioration certaine permette de tenter de s'aventurer plus à l'ouest et plus à l'est. Vivien s'y essaiera à deux fois en partant de 3600m, et devra tout reprendre à presque zéro depuis 2600m aux Issarbes. Mais l'award de la

patience du jour revient à Bertrand, qui, largué à Arrette, n'en partira pas avant d'avoir atteint, dans du parfois à peine plus que zéro, 3000m confortables qui lui permettront de nous rejoindre jouer avec nous.

La suite et fin du vol se fera parfois à deux planeurs, parfois à trois, ou nous profiterons du panorama sublime.



L'asw20 ci pas loin au dessus de nos têtes.



Le premier pic enneigé, presque au centre de la photo est le pic d'Anie. Autour de lui et notamment en son nord ouest, la station de ski de la Pierre St Martin. Derrière, les sommets délimitant vallée d'Aspe et vallée d'Osseau. Son point le plus haut et le plus enneigé est le Sesque. Notez les formations lenticulaires dans le nord est : elles n'apparaîtront que vers 15h. Avec un coucher de soleil à

17h30, cela ne laissera que peu de temps pour en profiter ... et puis c'est le soir du réveillon, aujourd'hui le sera de bon ton de ne pas rentrer trop tard. Alors le 750 km ? et bien le père Noël m'a apporté un joli coup de vent, une place dans un planeur et des amis en vol pour en profiter en blaguant et en nous encourageant dans ce qui aura été un bel exercice de patience pour tout le monde. Vivien aura parcouru 240km, pour ma part 190, et les planeurs de Tarbes eux aussi feront dans les 250. Il semble que l'ASW22BLE de St Girons aie volé et fait plus de distance.

Vivien et Emmanuel ont eux aussi pris de très belles photos, j'espère que nous aurons tout loisir de les voir en ligne sur le site prochainement.

Très bonnes fêtes de fin d'année à tous.



Ah mais j'oubliais, avant de laisser Vivien dire que la vie est belle ... Le soir, sur le parking, nous aurons droit à une demande de service sympathique. Une jeune fille plutôt pas mal d'ailleurs monte sur le bitume un stand avec tréteaux et ballons gonflés à l'hélium. Le jour de Noël, elle s'apprête à demander son copain en mariage et nous demande de surveiller les ballons le temps d'aller le chercher. Nous fermerons donc les portes du hangar sur fond de lâché de ballons !

Florian Breuil.