

JANVIER 2007

JE PLANE



Bulletin d'information du vélivole Commingeois.

SOMMAIRE

Le mot du président	p 2
« On s'envole, on se lâche »	p 3
Le retour de l'onde	p 4
Une première année à Saint-Gaudens	p 6
Un nouvel instructeur	p 7
Premiers vols de l'année 2007	p 8
Les travaux d'hiver,	p 10

Photo ci dessus : Michel Neuve Eglise et son ASH26E le 3 janvier 2007



Le mot du Président

Je tiens tout d'abord par ces quelques lignes à vous souhaiter une bonne année, une bonne santé pour vous et vos familles et surtout que vous passiez une agréable saison 2007 de vol à voile au sein de notre association.

L'année commence à peine que déjà les jours rallongent et les premiers cumulus pointent le bout de leur nez. Bien que le parc des aéronefs soit en révision depuis mi-décembre, sachez qu'il est déjà possible de revoler et de faire votre vol de contrôle de début de saison : en effet, un biplace reste disponible au vol en permanence. Les appareils ne nécessitent cette année que des visites annuelles, pas de grande visite. Déjà 3 visites ont été effectuées sous la direction de Pierrot. La fin du mois devrait voir rapidement la remise en état de vol de tout le parc. Il reste quand même du travail pour tout le monde : la fin de la clôture de l'aérodrome (côté est de la piste) est à achever par la pose de 200 mètres de grillage ; toutes les bonnes volontés sont acceptées (ce labeur est à partager avec le club avion) !!! Aussi, n'hésitez pas à venir, vous trouverez toujours une occupation sur l'aérodrome et vous pourrez en profiter pour reprendre l'activité.

A bientôt à l'AVC.

Sébastien Noré.

« ON S'ENVOLE , ON SE LACHE »

Tel était le titre de la journée de vols en avion et planeurs organisée le dimanche 15 octobre dernier.

Nous avons réservé la plate-forme de l'aérodrome de Clarac à l'accueil des personnes handicapées. La journée était orchestrée par Monsieur Clément, responsable adjoint du Téléthon secteur Comminges. Cette action avait entre autre r objectif de récolter des fonds pour le téléthon qui a eu lieu les 8 et 9 décembre dernier, bénéfice reversé à l'AFM (*Association Française de lutte contre les Myopathies*). Mais également, cette initiative a permis de faire découvrir gratuitement des sports aériens en vol avions, et planeurs, à des personnes handicapées, les personnes valides étaient aussi les bienvenues, mais payaient une participation pour les VI.

Nous avons eu la chance d'avoir une belle journée ensoleillée, avec des conditions idéales pour effectuer des baptêmes. De plus, il y avait des animations extérieures. Un hélicoptère de l'Armée de terre en statique, était présent. Les enfants ont été autorisés à y monter pour leur plus grand bonheur. De très belles représentations d'aéromodélisme ont rythmé la journée. On pouvait aussi se promener à travers la brocante (les exposants payaient leur emplacement pour l'AFM), et participer à d'autres animations bénévoles, telles que le Karaoké, sans oublier « Les Bielles Commingeoises) qui exposaient leurs voitures anciennes...

En ce qui nous concerne, nous avons accueilli les futurs passagers à partir de 10 heures, et pour une question de fluidité, effectué jusqu'en fin de matinée les premiers baptêmes avec les passagers valides qui se présentaient. Après le déjeuner, nous avons repris les vols, avec en prime un baptême à un Commingeois âgé de **101 ans** et ... plus vieux conducteur automobile de France.

Tout s'est bien passé, personne n'a été malade, les passagers semblaient heureux de leur journée et de leur expérience en planeur. Parmi eux, des non voyants , décrivaient très bien les sensations éprouvées lors du vol.

Grâce à cette expérience plutôt positive , il est envisagé de renouveler la manifestation l'an prochain. C'est l'occasion de donner un peu de rêve, d'oublier la différence, mais aussi de partager et d'échanger des émotions. En définitive, c'est pour tous un enrichissement...

Un grand merci aux bénévoles, qui ont donné de leur temps, et sans qui la journée n'aurait pu avoir lieu, avec entre autre :

1. Les 15 pompiers chargés d'assister, de déplacer les passagers handicapés pour leur installation dans les planeurs...
2. Les bénévoles du club avion, mais aussi de notre club avec :
 - *Jean Villepinte, et Laurent Guerlou* (pilotes remorqueurs).
 - *Sébastien Noré, Jacques Paillas, Michel Neuve Eglise, Cyril Robin, Frédéric Colonna et Richard Fontaine*, pilotes planeurs des baptêmes .
 - *Yvon Laignel et Robert Prat* pilotes , qui ont contribué à l'opération aux commandes de leurs machines.
 - *Michel Noré, Pierre Arroyo, Martine et Michel Mercier, Sophie Burgevin, Bob Armitage, Philippe Baqué, Stéphane Radi*. assistants au sol.

LE RETOUR DE L'onde...

Le 17 octobre dernier, j'accompagne Robert pour mon premier vol d'onde de la saison d'hiver, à bord bien évidemment de notre vaillant JF. Après un décollage un peu tardif à 12h30, mise de cap vers le Gar dans le sud duquel nous apercevons quelques nuages de rotor.



Nous coupons le moteur à 2500 m sur la Garonne entre Fos et St Béat, à ce niveau le vent et la turbulence sont très faibles, pour accrocher le laminaire nous faisons des S en nous guidant sur notre trace GPS pour rester dans la petite plage positive. Ainsi il nous faut 1 heure avant de prendre notre point de départ sur le Mourtis . Enfin , à 3000m , nous partons plus au sud, on change de ressaut et hop 4200m toujours sur la Garonne, puis encore au sud vers un endroit que Pierre de Broqueville semble affectionner tout particulièrement : la vallée de l'Hospice de France. Là, toujours en faisant des S, nous atteignons 5140 m avec un vent de sud ouest qui s'est renforcé avec l'altitude. Pierre nous rejoint. Et cap à l'ouest, en patrouille avec Pierre et sa nouvelle superbe machine de 28 m l'ASH 25 E BINDER. Nous trouvons un magnifique cheminement sur le premier ressaut en bordure du lenticulaire principal, qui nous monte en ligne droite à 5600m,

mais nous restons en général entre 4900m et 5200m à une Vi de 200 kmh , pour ne pas monter au dessus du FL 195 réglementaire, Pierre se retrouve à la VNE de son planeur avec encore un vario positif , seule solution pour éviter de sortir les AF, il s'écarte au vent coté sud pour se dégager de la zone de monté. Nous poursuivons ainsi jusqu'à 10 km dans le SO de Mauléon Lichart au Pays Basque, là les

conditions semblent changer. Pierre, devant nous, a déjà fait demi-tour. Nous mettons le cap à l'est, dans l'espoir de retrouver le superbe lenticulaire qui semble être moins net. En effet, la 2^{ème} branche est plus difficile, nous cheminons sur le 2^{ème} ressaut, moins évident, en faisant des baïonnettes. Nous passons au N du Pic du midi, mais entre la vallée d'Aure et Luchon, nous coupons pour rejoindre le premier ressaut, qui donne du + 4m/s à 5000. L'ascenseur du Portillon nous mène à 5600m. Ensuite, c'est avec une baïonnette pour nous décaler au nord de la frontière que nous rejoignons le ressaut du Valier. Vers Guzet, le relief change, une nouvelle baïonnette nous ramène plus au sud sous le vent du Pic d'Estat. Nous filons alors vers le Canigou, notre altitude moyenne est de 5600m, et notre vitesse de 185km/h ,SE du Carlit. Les conditions se dégradent en se rapprochant du Canigou, aussi nous faisons demi-tour à 4970m, à 11

km à l'ouest de Prades. Changeant alors de ressaut, nous passons par le N du Roc Blanc, et la Dent d'Orlu, où une nouvelle baïonnette nous décale au Sud à 4974 m et ensuite au N d'Ax les Thermes à 4000m, puis obliquons en direction du plateau de Beille (4223m), pour retomber à 3900m. Un autre changement de ressaut, nous fait faire quelques S au sud est de Vic de Sos passage délicat aujourd'hui. On s'enfuit alors au N du pic d'Estat pour reprendre de l'altitude et s'envoler à 4940m, ouf !!!

Ensuite, c'est au tour de Guzet, Conflens, et le N du Valier, que nous survolons à 5400m. Nous prenons la route vers le 3^{ème} et dernier point réglementaire de virage, à l'ouest.

Passage par le N du Mont Né, et le col d'Aspin. En suivant l'évolution du trou de Föhn, nous passons plus au N que notre première branche à l'ouest et faisons demi-tour au Nord ouest du Col d'Aubisque, pour revenir approximativement sur nos pas. Nous fonçons jusqu'au sud de Vic de Sos. Mais là, pour le retour de 80 km, le vent de face ayant forcé, nous sommes obligés d'économiser notre altitude pour assurer un retour en plané qui ne comptera pas dans la distance totale de notre circuit

Ce beau vol nous aura permis de réaliser un circuit libre de 831km, avec une vitesse moyenne de 135,84 km/h, et une finesse moyenne de 329,4, le tout en 6h30, c'était on peut le dire, comme dans un rêve...

Hélène Prat.

L'onde appartient à ceux qui se lèvent tôt ...

La saison d'onde a commencée fin septembre et s'est poursuivie jusqu'à la fin 2006 pour les situations de vent de sud et ouest.

A partir de janvier se trouvent surtout des situations avec vents de nord, nord est, voir ci après le récit de Michel Neuve Eglise.

Les conditions de vol ont été rarement très bonnes car le vent était généralement un peu trop ouest avec des passages très

chargés en humidité et des effets de Foehn réduits sur l'ouest des Pyrénées .

Ou bien un vent assez faible en altitude entraînait une propagation limitée en altitude vers 4000 ou 5000 m, il fallait parfois spiraler à 4500 m, ce qui n'est pas très orthodoxe mais efficace.

Cependant, une vingtaine de journées sur trois mois ont été exploitables en onde dont quinze utilisées.

Mes alertes météo n'ont eu que peu d'efficacité pour réveiller les pilotes de l'AVC. Alors que des vélivoles de Oloron, Alp et même un ami Britannique de Bob Armitage se sont déplacés pour décoller de St Gaudens et tout de même de très beaux et de grands vols réalisés car on apprend à s'adapter et à utiliser avec bonheur, et en sécurité, les prodigieuses possibilités des Pyrénées. Bravo à Pierre Debusschère et Cyril Robin pour leurs gains de 3000m. Mais pourquoi le DG600 n'a-t-il volé qu'une seule fois en onde ?

Il y a quelques années on attendait de voir des lenticulaires et des rotors « comme dans les livres » pour aller tâter l'onde, maintenant on sait que même sans nuages typés et avec un vent de 35 km/h les Pyrénées nous offrent de belles ouvertures. Une dizaine de décollages se sont fait avec préparation avant l'aube dans le hangar, puis mise en piste avec les housses pour lutter contre le dépôt de buée ou de givre sur les ailes et verrières. Et quelquefois une course de vitesse pour partir avant l'établissement de brouillard mince.

Ensuite, la récompense, le fabuleux spectacle du lever de soleil sur les sommets alors que l'on survole la vallée de la Garonne endormie.

Ainsi, de nombreuses fois l'accrochage de l'onde s'est fait verticale de la Garonne entre St Béat et Fos au dessus de 2000m avec un vent de sud ouest de 25 km/h, quasiment sans turbulences, dans un petit ressaut qui se renforçait doucement en montant.

D'autres fois un vent plus marqué en basses couches, mais plus turbulent, permettait l'accrochage vers Touroc ou au

nord du Gar Cagire et même sur l'aérodrome .

Ma première année à St Gaudens

Je voudrais d'abord vous dire que c'est chaque fois un grand moment de plaisir quand je me rends au Saint-Gaudens. J'ai le même frémissement alors que j'approche du terrain et que le ciel laisse mon esprit imaginer un vol grandiose. C'est le même frisson qu'à mon premier vol solo il y a déjà plus de 30ans.

Voler, planer, reste un moyen de me ressourcer et si cette année fut spécialement douloureuse avec le départ d'Isabelle, je ne pus être parmi vous que tard dans la saison et la magie s'opéra à nouveau me permettant de mieux traverser cette épreuve...

J'effectuai une série de vols magnifiques, à croire que les cieux m'avaient attendu patiemment et que ce lieu unique en toute saison me donnait des moments de grand bonheur, moi qui en avait tant besoin.

Robert, mon cher ami, merci de m'avoir guidé pas à pas dans ce paradis, merci à tous les amis de Saint Gaudens pour leur gentillesse et leur aide si précieuse.

Mais revenons à nos moutons :Hélène m'a demandé un article sur le vol à voile et moi je vous ennuie avec mes états d'âmes...

Les beaux vol ne sont pas toujours les plus longs, car ce qui est magnifique ici, c'est que tous les vols sont uniques puisque nous avons la chance d'évoluer dans des courants tellement variés, onde, thermique, pente, mais que nous avons aussi la plaine, quelle aubaine tout ça.

Il est certain que le vol qui m'a le plus marqué cette année ce sera ce vol que Jean et moi avons effectué en septembre , ce fut le premier long vol de plus de 870 km en trois points de virages au départ du terrain ,et en OLC, (la Net coupe Allemande et internationale) quatre points, il manquait 30 bornes pour le mille, l'onde était magnifique, Jean et moi-même, une fois

de plus, y prirent un plaisir incroyable, malheureusement le mauvais temps nous a barré la route à l'ouest, nous sommes passés en sous ondulateur et nous nous sommes entraînés encore pendant plus de 100 bornes, ouf ! le nimbus a bien résisté , et on s'est fait « branler » dans tous les sens. Heureusement que Jean a l'estomac bien accroché...le retour au terrain se fit sans problème et la joie fut des plus grande.



Ce vol sera le début d'une incroyable série de parcours effectués par Robert, tous aussi longs les uns que les autres : 1002 , 870, 958, etc... et qui couronnèrent Robert comme champion absolu à la Net Coupe 2006, et dans le même temps grâce aux circuits de tous, , nous devenions premier club au classement à l'indice.

J'eu la chance d'effectuer d'autres très beaux vols. Novice dans les Pyrénées je fis encore des erreurs qui me ferons perdre de précieux km, mais malgré tout, j'effectuai des vol de plus de 700km à des moyenne de 150 km/h , le tout en automne alors que la plus part des clubs en sont déjà aux révisions d'hiver..

Ces vols sont souvent mélangés de nombreux contrastes où l'on passe successivement de l'euphorie, « à fond les manettes » dans cette vague où les lenticulaires semblent s'étendre à l'infini, à l'inquiétude du sous ondulateur ou l'on en prend tellement plein la « gueule »,

qu'on regarde constamment les ailes pour voir si elle sont toujours entières...mais voilà, heureusement elles sont plus solides que nos estomacs .

La montagne est surprenante et chaque vol en soi est une découverte car les vents et les conditions météo ne sont jamais vraiment identiques, il faut être très humble et accepter les règles de la montagne et elles seules nous permettent d'y évoluer. Y déroger serait se mettre en danger car de toutes les façons, elle est reine , et se croire supérieur serait la mauvaise voie, il faut l'apprivoiser et si cela échoue réagir vite et bien .

Durant un de mes vols j'ai cru être plus fort qu'elle et j'ai mal analysé la situation, moralité, je dus descendre dans le dernier trou de fœhn qui restait sous le vent du pic du Midi ,et ouf, le retour à la base fut plus calme.

Ce jour là, d'autres furent également surpris , heureusement, hormis quelque frayeur aucun incident n'est à déplorer... Pendant cette fin de saison j'ai savouré chaque vol ,et je me réjouis d'en effectuer de nombreux autres.

Je suis certain que si nous nous y mettons tous on peut en 2007 encore évoluer dans la net coupe , circuiter avec encore plus de pilotes et de plus beaux vols et, peut être nous atteindrons aussi des vols de plus de 1500km.Le rêve existe toujours, et à St Gaudens, il y a une grande place non seulement pour les rêves mais surtout pour leurs réalisations.

Bonne saison 2007 à tous et que nous puissions chacun à notre façon réaliser nos souhaits les plus chers.

Pierre de Broqueville.

Un nouvel instructeur

En décembre Laurent Guerlou a terminé son stage de formation au centre régional de St giron et obtenu sa qualification d'instructeur ITP .

Rappelons qu'un ITP assure la formation jusqu'au brevet et qu'un ITV peut dispenser, en plus, la formation vélivole, complémentaire pour le vol sur la campagne ainsi que les contrôles de renouvellement ou de délivrance de brevet

Notre équipe se retrouve ainsi avec :

3 ITV : Sébastien Noré , Jacques Paillas, et Robert Prat

2 ITP : Laurent Guerlou , et Xavier Liebart

En 2006 les excellents résultats de l'AVC avec nos premières places en individuel et en classement club à la Net Coupe, plus toutes les perfos réalisées sur la campagne (une trentaine de vols de plus de 500km) ne doivent pas masquer notre gros déficit en formation de début. Un gros manque dans le renouvellement et le rajeunissement de notre population de pilotes. Le rôle de chacun pour l'accueil et faciliter l'intégration des nouveaux membres est primordial pour la survie de l'AVC.

Avec nos deux « jeunes » ITP notre potentiel de formation est renforcé, mais il reste à s'organiser , pour former les nouveaux que chaque membre doit s'efforcer de détecter et amener .

La formation et le perfectionnement des pilotes brevetés, particulièrement pour l'obtention de l'autorisation de vol sur la campagne, et le vol en montagne va se poursuivre .

A ce sujet , nous avons plaisir de noter le retour d'un ancien jeune pilote, Guillaume Ollé qui poursuit ses études d'officier de marine civile à Nantes .



Nous connaissons l'hiver le plus doux depuis plus d'un siècle et, ce mercredi 3 janvier 2007, le temps est toujours aussi clément. De plus, alors que des perturbations se succèdent sur presque toute la France, c'est un beau temps sec qui reste établi sur les Pyrénées.

Un petit coup de fil de Robert Prat pour me signaler qu'au Pic du Midi le vent souffle du nord-est à plus de 40 Km/h. Les pentes devraient donner et il y a peut-être de l'onde à exploiter. Alors, allons-y pour le premier vol de l'année.

J'arrive au terrain à midi. Robert est déjà sur place. Nous préparons puis sortons son DG500M et mon ASH26E. Quel changement depuis que nous avons mis en service notre nouveau hangar. L'ASH26 n'est pas une machine facile à monter avec ses grandes ailes d'une seule pièce, même avec le chariot support d'aile car le sol derrière le hangar club n'est pas un modèle de planéité. Combien de fois ai-je renoncé à venir voler à la pensée de devoir monter mon planeur le matin pour le démonter le soir ! Ce ne sera plus le cas désormais. C'est un bonheur auquel j'aspirais depuis plusieurs années. Profitons-en.

Bien qu'il n'ait pas tourné depuis le 5 décembre, le moteur rotatif de l'ASH démarre sans problème. Un petit bijou de fiabilité ! Décollage en 07 à 13h10 et montée dans un air de calme absolu. A peine quelques remous en passant le Pic du Gar. Il n'y a que très peu de neige sur la station du Mourtis. Heureusement que les vacanciers de Noël ont le soleil pour se consoler.

Pas plus de réaction en arrivant vers 2500m sur la crête à l'ouest du Crabère. Je continue au moteur jusqu'à 2700 m. La pente ne donne pas non plus sur le flanc nord du Crabère. La prospection n'est pas facile quand on vient juste d'arrêter le moteur. Sur l'ASH26, il faut attendre avant de rentrer le pylône et de fermer les trappes car la température dans le compartiment moteur serait trop élevée et risquerait d'endommager l'hélice. On garde donc le pylône et l'hélice partiellement sortis pendant plusieurs minutes. Pendant tout ce temps, la variométrie est fortement perturbée, ce qui ne pose pas trop de problème quand on spirale dans un bon thermique, mais c'est plus difficile pour différencier un zéro + d'un zéro - dans un air trop calme.

Enfin je peux rentrer le moteur. Je suis à l'est du Pic de Maubermé, et toujours rien sur les pentes. Sur mon PDA, WinPilot me le confirme : le vent a beaucoup faibli depuis ce matin : à 2600 m il ne souffle plus qu'à 16 Km/h du 340. Je poursuis vers l'est et j'arrive face nord du Valier, à 2100m. toujours rien. Quelques tressautements au nord-est du sommet me poussent à poursuivre plus au sud, dans la combe sous le vent du relief. Bonne idée, car je finis par trouver une étroite zone ascendante que j'exploite en enchaînant des 8. Dans ce puit d'onde très localisé, je remonte à 2700 m.

Pendant ce temps, sa passagère et copilote Lucia étant arrivée, Robert a décollé et signale que le vent est sensiblement plus fort au fond de la vallée de Luchon. Comme nous avons évoqué la possibilité de faire quelques vidéos et photos de l'ASH26, j'envisage de le rejoindre. Je quitte la zone du Valier vers l'ouest en suivant la ligne de crête. Passage au nord du Crabère puis traversée vers le Mont Lude et le Portillon que je passe à 2100 m. Ce n'est qu'au sud du col du Portillon que je ressens quelques frémissements. Mais je suis trop bas et le vent est trop faible à cette altitude pour pouvoir exploiter le sous ondulatoire.

Par radio, Robert, qui est maintenant établi dans l'onde, m'indique qu'il a dû monter jusqu'à 2800 – 2900 m avant de couper son moteur. Si je veux le rejoindre, il n'y a pas d'autre solution. Ouverture des trappes et sortie de l'hélice. Injection de carburant et démarrage au quart de tour. Dans ces situations, un planeur motorisé est un must ! Je coupe le moteur vers 2800 m au sud de Superbagnères, sur la face nord du Perdiguere. Quelques tours pendant que le moteur refroidit et me voilà établi dans le laminaire. Petit vario, mais cela monte régulièrement. J'ai maintenant visuel sur le DG500, plus haut. Je le rattrape progressivement et nous nous retrouvons plafonnant vers 3500 m.

Premières prises de vue contre les pentes pas très enneigées de l'Aneto. Puis nouvelle série de photos cap au Nord, avec la station de Superbagnères en toile de fond. Robert assure simultanément le pilotage de son DG en patrouille rapprochée et les prises de vue par la fenêtre de verrière. Pas facile de tout mener de front. Il réalise néanmoins quelques très bons clichés, dont ceux qui illustrent ce récit. Retour à 3100 m sur la face nord-ouest de l'Aneto et remontée à 3500 m pour une dernière prise de vue.

Tandis que Robert poursuit dans le ressaut vers les Posets et plus à l'ouest, je rentre me poser à 17 h 30 après un large détour par Saint Lary, très heureux d'avoir volé en ce troisième jour de la nouvelle année. Et, cerise sur le gâteau, mon album s'est enrichi de quelques magnifiques photos de mon planeur sur fond de Pyrénées. Merci Robert pour ce joli cadeau de Nouvel An.

Michel Neuve Eglise.



Dernièrement samedi 27 janvier, avec le DG500 JF en compagnie de Louis Fourment nous avons fait un vol un peu analogue mais avec un vent plus marqué de NE 50 kmh, pente et onde douces, 4700m et superbes vues sur les sommets avec la neige balayée par le vent.

Entre l'Aneto et le Vignemal en passant par Mont Perdu, Gavarnie, Posets nous avons ramenés de belles photos dont celle ci dessus : sur Gavarnie, la région de Jaca en arrière plan Oui à St Gaudens on peut voler en toutes saisons!



27 janvier: crête de l'Aneto avec le souffle de neige enflammé par le soleil couchant .

LES TRAVAUX D'HIVER

Les Travaux d'hiver, orchestrés par Pierrot, ont comme à leur habitude, débutés mi-décembre et doivent se terminer à la mi-janvier environ. Jusqu'à ce jour, l'entretien s'est déroulé sans encombre. 4 planeurs ont déjà eu leur visite annuelle : l'Alliance, les 2 Pégases, et l'Astir.

Pierrot, et les membres du club qui ont participé, ont remarqué que les planeurs étaient particulièrement sales cette année (surtout l'Alliance). Dans l'ensemble, il y a eu quelques petites réparations de gelcoat à faire (bords d'attaque et bords de fuite des ailes).

Ainsi on remarque que les pilotes sont trop négligents quant au nettoyage, complet, des planeurs qui leur sont confiés.

Les parachutes sont contrôlés et repliés chaque hiver par Jérôme Sarda et Cyril Robin .

Egalement une journée passée à planter la continuité de la clôture du terrain coté sud est.

Un grand merci aux participants, qui donnent de leur énergie, le rapport qualité prix, et les relations au sein de notre association dépendent de la participation bénévole de chacun .