

JE PLANE



À ST GAUDENS

Janvier 2014

ASSOCIATION VELIVOLE COMMINGEOISE



SOMMAIRE :

- ❖ LE MOT DU PRESIDENT
- ❖ MEILLEURS VOEUX
- ❖ LES BONNES SURPRISES D'AUTOMNE
- ❖ DOBRY DEN PRIEVIDZA. L'AVENTURE DYNAMIC.
- ❖ BILANS 2013
- ❖ LE COIN DES INSTRUCTEURS

Le journal est vivant grâce à vos articles, infos, récits.
Aussi, n'hésitez pas à les envoyer à : prathelene@gmail.com
Egalement, pensez, s'il-vous-plait, à réduire vos photos, avant d'adresser vos articles.

Le mot du Président

Bonjour à tous et à toutes,

L'année 2013 s'achève et voici venu le temps des premiers bilans de cette année riche en évènements. Malgré une météo tout juste passable et les mois de juin et novembre particulièrement pluvieux, l'AVC est de nouveau sur une pente ascendante. En effet, bien que nous ayons eu un appareil absent pendant plus de 6 mois (le pégase SF pour cause de réparation), les heures de vol sont reparties à la hausse (+ 20 % pour les appareils clubs). Je remercie tous(tes) ceux qui ont pris part à cette réussite (je cite les remorqueurs, les instructeurs, les mécaniciens, notre hôtesse d'accueil Elodie, et toutes les bonnes volontés qui ont œuvré pour l'association).

Cette année aura aussi vu un sacré tournant dans l'association : l'arrivée courant septembre de notre futur remorqueur, l'ULM Dynamic « GW ». Ce projet, mûrement réfléchi depuis deux ans déjà, a enfin pu se concrétiser. Cet appareil d'occasion (il est de 2008 et avait 130 heures de vol à l'achat) a été acheté pour remplacer en 2014 notre vieux rallye TF dont l'entretien devient de plus en plus onéreux. A ce jour, toutes les démarches pour avoir le droit de remorquer par ULM ont été réalisées et nous attendons maintenant l'approbation du manuel de remorquage par la DGAC. Notre chef-pilote Robert PRAT, a également passé sa qualification instructeur ULM et sa qualification pilote remorqueur sur ULM. L'instruction au brevet ULM et post brevet a donc officiellement commencé à l'AVC le 1^{er} décembre 2013 et plus d'une trentaine d'heures a été réalisée ce mois ! Nous sommes donc dans les temps pour avoir en début de saison 2014 le GW et les pilotes remorqueurs opérationnels. L'utilisation du GW en remorquage permettra une baisse significative du prix du remorqué (environ 25 %) et une baisse du bruit occasionné par le remorqueur. En effet, la tranquillité des riverains de l'aérodrome est maintenant devenue une nécessité à prendre en compte impérativement.

Côté mécanique, notre responsable maintenance Pierrot a décidé de passer la main, après des années de bons et loyaux services (il a droit à une deuxième retraite !!). Pierrot, merci encore pour le travail accompli durant ces années et pour la disponibilité du parc assurée. Florian Breuil, prendra la relève, aidé par Patrick Soueix et d'autres bonnes volontés.

Sur ces dernières nouvelles, je vous souhaite donc une bonne année 2014, une bonne santé et surtout de bons vols dans nos Pyrénées.

Sébastien Noré





MEILLEURS VOEUX !

Bonne année 2014. Que cette dernière soit source de joies, de santé pour vous et vos proches. Mais aussi, l'occasion de faire de beaux vols, de se retrouver de temps à autre pour partager nos expériences, et tout simplement construire l'amitié.
A bientôt.

Hélène.



Les bonnes surprises d'automne.



N'ayant pas pu participer aux quelques belles journées du printemps et, suite à une météo d'été bien en dessous de ce que l'on espérait, j'avais perdu espoir de faire un vrai beau vol en thermique lors de cette saison 2013. Les activités professionnelles du mois de septembre me laissent en général peu de temps pour les loisirs mais, cette année, la dernière semaine n'était pas trop chargée. Le lundi 23 septembre au matin, avec Topmeteo sur un écran de mon PC et le calendrier des réunions sur un autre, je fini par décider que le être ma journée de plaisir vol à voile.

Quelques heures plus tard, les réunions du 25 sont déplacées et, dès mon retour à la maison, le matériel passé en revue et les batteries mises en charge. Rien que d'y penser, le moral était déjà en hausse.



Le 25 septembre !

Avant de quitter la maison, une dernière vérification en ligne : Topmeteo confirme des conditions plutôt bonnes pour la saisi l'est de la chaine (plafond à 3500m) mais de l'instabilité et des étalements sur l'ouest de l'Aneto qui se développent dès le début de la convection.

Sur la route, j'essaye de contacter Robert sans succès. Sébastien m'explique qu'il est occupé à préparer son voyage avec le Dynamic qui doit retrouver son lieu de naissance en Slovaquie pour être équipé du crochet de remorquage.

Arrivée au club vers 11 :00, je suis en retard par rapport à ce que j'avais prévu mais je décide de prendre mon temps et de ne pas me mettre la pression car l'objectif est avant tout de se faire plaisir.



Déjeuner rapide après le montage du planeur. Un dernier regard vers les crêtes me permet de vérifier que, comme prévu par la météo, cela gonfle rapidement coté Ouest et, même s'il semble y avoir quelques barbules vers l'Est, il y a aussi des alto cumulus un peu bizarres plein sud.

La décision est prise pour un but fixé avec un départ au Crabère, un premier point de virage au sommet du Carlit, un second point au Col de Vielha, pour enfin tourner le Lac de Lanous (pied du Carlit) et une arrivée sur la Demi Lune (près de Lannemezan).

Etant donnée la physionomie des développements sur l'Aneto, je ne voulais pas prendre le risque de pousser au-delà de Vielha vers le cirque de Gavarnie ou les sierras pour le second point. De même le Carlit en troisième point aurait été risqué d'après les prévisions de Topmeteo qui annonçait une diminution des plafonds dans l'après midi. Je ne voulais pas prendre le risque d'avoir à faire le tour du sommet pour le virer ; on est quand même fin septembre !

Décollage sans problème avec une montée tranquille et très calme vers le Crabère. La température est stable et reste supérieure à 20°C pratiquement jusqu'au Mourtis. Je commence un peu à m'inquiéter sur ce que va donner la masse d'air !

J'arrive sur les crêtes au Nord Ouest du sommet du Crabère vers 2300m et, comme il y a quelques bulles et que cela bouge un peu, je rentre le moteur.

Cela tient en l'air mais j'ai soudain l'impression de me retrouver dans les conditions typiques de cet été 2013 où il fallait faire une offrande au dieu du vol à voile en astiquant les pentes du Crabère ou du mont Ludo, pendant une heure, avant d'avoir le droit de basculer dans le Val d'Aran...

Heureusement, il n'en est rien et, même si le premier passage le long des pentes du Crabère est infructueux, au bout d'un quart d'heure de grattage au pied de la pente nord du sommet, une petite bulle commence à me hisser au dessus de 2400m et se transforme, petit à petit, en bon thermique (2 m/s) pour atteindre un confortable 3000m.

Que c'est beau les Pyrénées ! Surtout en cette saison où la lumière plus douce permet d'en apprécier reliefs, vallées, végétation, lacs et torrents.

Après quelques instants de béatitude, le départ est pris vers 13 :30 pour 417 km. Il faut quand même se mettre au travail car, si Topmeteo a raison, ça va être compliqué de finir comme prévu.

J'avance vers ces nuages qui ressemblent à des alto cumulus et se trouvent un peu au sud et à l'Est du Crabère. Plus loin, on voit de jolis cumulus qui couvrent une zone entre les crêtes frontières et un axe Monteixo/Andorre la Vieille

Je m'aventure donc sous ces premiers nuages bizarres mais je ne trouve que 3100m, même s'ils sont beaucoup plus hauts. Je n'insiste pas car mon ascendance vient probablement d'une bulle qui n'a rien à voir avec ces nuages et elle commence à faiblir.

Cap vers les reliefs à l'Est de la station de Baqueira qui, en général, déclenchent bien sauf qu'aujourd'hui, même si ça chemine un peu, ça ne monte pas. C'est finalement sur la crête au nord d'Esteri que je trouve mon bonheur avec 3900m dans du 3m/s intégré !



Plus je m'approche des cumulus qui couvrent la crête frontière et l'Andorre et plus ils semblent beaux. Le plafond donne également l'impression d'être plus élevé à proximité de la frontière Française.

Je me lance sur un axe qui m'amène vers le nord de l'Andorre. Ça chemine, c'est facile, c'est beau, c'est du pur bonheur...

J'arrive sur la crête au nord de Soldeu vers 3200m et là, c'est l'explosion ! Une entrée en pompe qui me rappelle les belles journées sur les Landes, avec un vario qui n'en finit pas de monter. J'enroule, le nez en l'air avec à peine 80 km/h au badin et, je continue à sentir la poussée aux fesses. Le vario reste en butée pendant plusieurs tours et malgré le manque de concentration, car je ne peux m'empêcher de profiter de cette sensation unique et du paysage magnifique qui s'offre à moi, le Ventus se trouve satellisé à 4200m en quelques minutes.



De ce promontoire, je vois le Carlit, bas sur l'horizon, que je décide de rejoindre en passant par le sud de l'axe qui semble proposer un beau cheminement, via Porté-Puymorens et le long de la crête qui rejoint le sommet par le Sud Ouest.

Ça marche bien et le Carlit est viré vers 3700m. Je prends à nouveau la direction de la frontière entre l'Andorre et la France, mais cette fois sur un axe un peu plus au nord, qui est moins bien pavé en cumulus mais avec des bases de nuages plus élevées. Je finis par retrouver ma pompe « américaine » sans avoir perdu un seul mètre depuis le Carlit ! C'est à nouveau la folie avec 4200m dans du 4 m/s intégré.

Direction le col de Vielha toujours en s'appuyant au Nord car je peux voir au loin les étalements qui s'agrandissent plus au Sud du côté de l'Aneto.

Je chemine sur cet axe pour atteindre le Val d'Aran, où je remonte à 4000m dans un piètre 2,5 m/s intégré un peu au nord de Beret (c'est dur de se contenter de 2,5 m/s quand on sort d'un 4 m/s).

Il commence à y avoir un peu d'activité sur 122,65 et je fais quelques tours de spirales avec un Pégase de Luchon qui évolue dans le local.

Cette ascendance est à la limite Est de la bonne zone de vol mais le point de virage est à l'ombre de l'étalement qui s'est formé sur l'Aneto.

Je vire le point en finesse pour revenir rapidement dans le coin de Baqueira en passant sous un alignement très sombre qui ne devrait pas tarder à s'étaler. Mais à nouveau, je remonte vers 3700m avec un vario exceptionnel supérieur à 4 m/s intégré.

Je vois un planeur devant moi que j'ai du mal à identifier. De loin, le fuselage large fait penser à un Calif mais j'ai du mal à le rattraper en transition et, sauf si j'ai oublié de desserrer le frein à main du Ventus, cela ne peut pas être un vieux Caproni. Ayant réussi à me rapprocher de lui, je me rends compte que c'est un Stemme. Il fini par passer sur 122,65 pour confirmer que c'est l'ER basé à Pamiers. On fait un bout de route ensemble qui permet de confirmer que le Stemme transite presque comme le Ventus.

Il est 15 :30 et malgré le départ tardif le circuit, comme prévu, devrait passer si les conditions ne s'effondrent pas trop vite.

Même si elles deviennent un peu plus molles, puisque je dois maintenant me contenter de 2,5 m/s intégrés (héhé ☺), le Lac de Lanous et viré sans aucune difficulté.

C'est maintenant le retour vers la maison en prenant un cheminement toujours Nord qui est décidément plus beau et plus haut. Je passe donc juste au sud du pic de Rulhe où je trouve un bon thermique qui me remonte à 4200m.



On est à 120 km de l'arrivée, mais ça doit passer en cheminant un peu avec un calage en dessous de 2 m/s.

Je choisis donc de rentrer pépère en volant aux alentours de 130-140 km/h, jusqu'à ce que j'arrive à la pointe d'Estats ou je prends un nouveau coup de pied aux fesses et ne peux résister à une autre belle ascendance qui me catapulte à nouveau à 4200m.

Maintenant, c'est de la ligne droite avec une vitesse sol (GPS) qui descend rarement en dessous de 200 km/h.

Tout le val d'Aran est étalé et j'ai même droit à quelques gouttes d'eau au passage du Crabère.

Demi lune est viré un peu au dessus de 1300m et il n'y a plus qu'à continuer à pousser sur le manche pour un petit passage rapide en 07 et se poser tranquillement en 25 avec un sourire jusqu'aux oreilles.

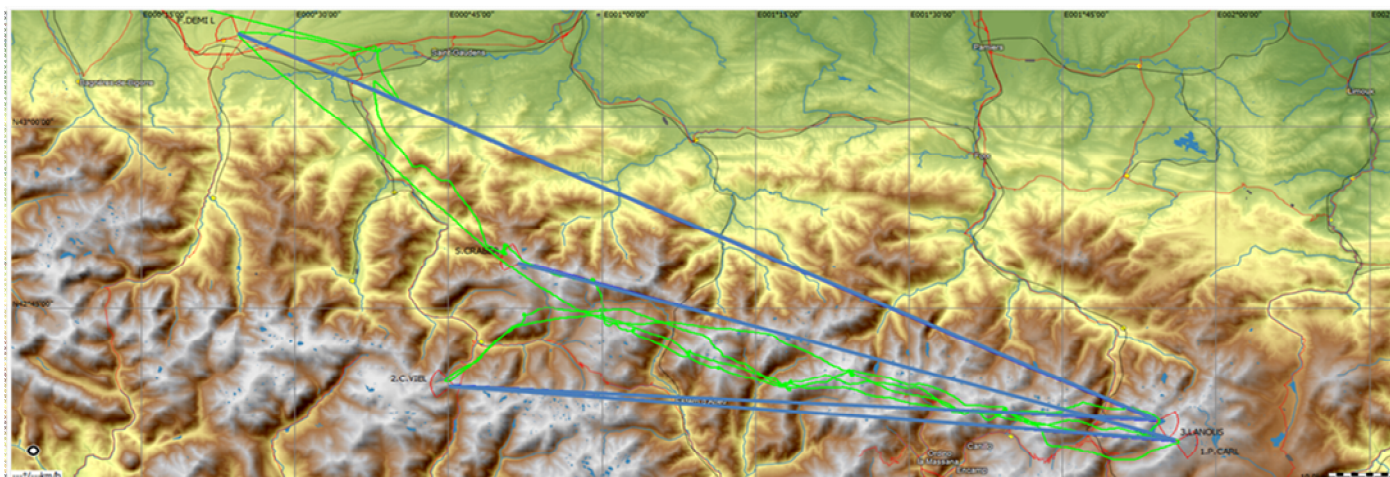


Je finis de rouler et m'arrête devant le hangar de Robert, que je retrouve afféré sur le petit bijou de Dynamic car le départ est dans deux jours !

Le terrain de jeux était un peu réduit, mais c'était vraiment une journée exceptionnelle pour un début d'Automne. Sans même chercher à voler vite, le 417km est tourné à 123 km/h sans aucune difficulté et en se donnant le temps d'apprécier les paysages.

Comme un certain Robert nous le répète souvent : « Il faut venir voler car c'est bon toute l'année à Saint Gaudens !!!

Jean-Luc Derouineau.



DOBRY DEN PRIEVIDZA !

Le voyage du « Dynamic » sur son lieu de naissance.

Robert & Hélène Prat.

Fin septembre 2013, l'automne se manifeste, il est grand temps de convoier la nouvelle machine du club, l'ULM Dynamic GW, chez son fabricant Aérospool. Pour remplacer notre bon vieux Rallye, notre Dynamic, acheté à un particulier, même s'il est comme neuf, il doit être équipé d'un crochet de remorquage et des renforts annexes.

Mais l'usine de naissance est en Slovaquie, à Prievidza, petite ville située à deux heures de route environ des frontières polonaises et ukrainiennes.

En vol, à partir de St Gaudens, cela fera plus de 1600 km en contournant les Alpes et l'Autriche par le nord.

Une belle navigation à préparer soigneusement, elle devrait pouvoir se réaliser en trois étapes, soit quatre jours prévus pour laisser place aux aléas.

Le Dynamic est encore équipé de son hélice d'origine à grand pas bien adaptée au vol de croisière pour une vitesse choisie de 210 kmh compromis entre vitesse et consommation de 15 l/h. De même il a toujours son GPS aéronautique intégré, seul le pilote automatique a été démonté avant le départ. Ce sera le rôle de Hélène de le remplacer.

Le 27 septembre, nous décollons de Saint-Gaudens, cap au Nord Est, avec au programme stress et retard sur l'horaire. C'est souvent ainsi les débuts de voyage, après 10 minutes, à peine survolons-nous le lac d'Astarac, que nous sommes déjà contraints de faire demi-tour. Un problème lié aux casques radio empêche toute bonne communication avec les contrôleurs. Heureusement, les casques de notre VL3 feront l'affaire. Sébastien, Louis, Jeannot, nous aident pour compléter rapidement les pleins, puis on décolle à nouveau.

Nous partons pour environ quatre heures de vol. Notre première escale est prévue en famille à Montbéliard.

Le vol se passe bien, le Dynamic file à 210 kmh en croisière économique, la météo est favorable, nous survolons le Massif Central. A l'Est de Clermont ferrand, aux environs de Montbrison, Robert me fait « le coup de la panne », mais cette fois-ci, ça ne me fait pas rire. En effet, la jauge du réservoir droit indique 10 litres, puis 5 litres. Le témoin rouge de bas niveau s'allume. Même en changeant de réservoir, le niveau continu à descendre. Erreur de la jauge, ou pire l'idée d'une fuite, traverse notre esprit. On prévoit un dégagement sur chaque terrain de la route. Finalement, avec le vent arrière et une réduction du régime moteur, on atterrit en sécurité, comme prévu à Montbéliard. Heureusement, après investigation, il n'y a pas de fuite, c'est probablement un mauvais étalonnage de la jauge.

Le lendemain, on prévoit d'atteindre Kirchdorf, situé au SE de la Bavière.

Mais une descente d'air froid provoque la formation de stratus. De plus les nuages en altitude empêchent la convection. Résultat des courses, à Montbéliard, une éclaircie très relative en fin de journée, d'autant plus qu'à l'est la nuit tombe plus vite. Aussi, nous restons cloués au sol.

Nous essayons malgré tout de profiter de la famille entre deux prévisions météo.

Nous préparons notre vol du lendemain. Le sud de la Bavière n'est plus

envisageable. Reste le nord de la CTR de Munich, mais un front ondulant rend les prévisions difficiles.

Dimanche 29 septembre au matin, il y a de l'agitation dans l'air, on ne sait toujours pas si l'on va pouvoir partir.

A Montbéliard, du mauvais temps est attendu l'après-midi. A Bale, c'est la purée de poix. Entre Bale et Strasbourg, aucune information météo sur la pourtant très large vallée du Rhin. Pour agrémenter le tout, les nuages en altitude empêchent de voir sur la photo satellite ce qui nous attend en basse couche. Robert, révise les itinéraires pour la énième fois. Je joue au mécano avec son petit fils. Finalement, on part à l'aérodrome, afin d'être prêt si une occasion de décoller se présente. Le temps s'améliore, on dépose un plan de vol, et on décolle. Il était temps, car le lendemain nous sommes attendus chez Aérospool, le fabricant de la machine. Direction l'Est de Colmar, on longe le Rhin, puis à Strasbourg, on rejoint l'Allemagne. Une route, nord, nord-est, vers Karlsruhe, Baden-Baden, le VOR de Berghausen. Suivi d'une route Est, Sud-Est, en direction de Ludwigsburg, au nord de Stuttgart, puis plein Est en direction de Deggendorf, (Bavière) destination initiale de l'étape, devenant au final Straubing, pour des raisons d'intendance (hôtel directement sur l'aérodrome), situé 40 NM plus au nord-ouest.



Après un bon diner, et une nuit de sommeil bien méritée, les pleins de carburant, nous sommes fin prêt pour quitter la Bavière, direction Prievidza (Slovaquie). Nous contournons l'Autriche par la Tchéquie, avec

un vent d'est, de face, et pas mal de turbulences. Nous arrivons à l'usine en début d'après-midi, accueil rapide, et la machine est immédiatement prise en main par les techniciens.

Le lendemain, nous passons faire un tour chez Aérospool et voir l'avancée des travaux. La pièce sur laquelle sera fixé le crochet est déjà mise en place, isolée sous un plastic, elle sèche grâce à une soufflerie. La verrière est renforcée pour recevoir le rétroviseur. Les ateliers sont très propres, le travail est net, et soigné. La machine doit encore rester immobilisée 8 jours avant de pouvoir reprendre son envol.

Nous profitons de cette semaine pour faire un peu de tourisme. Nous traversons la Slovaquie jusqu'à Bratislava en train, du plus moderne, à la plus vétuste micheline. La capitale est en pleine expansion, jeune et dynamique. Plus rien à voir avec la Slovaquie d'il y a quinze ans.

L'aéroport flambant neuf, est un concurrent direct de celui de Wien, situé à peine à trente minutes par la route. De Bratislava, nous rejoignons l'Autriche et sa capitale en voiture de location.



Pour Robert, c'est une première, je le sens ému à l'idée de partir sur les traces de l'Impératrice Elisabeth d'Autriche, Sissi... Plus sérieusement, bien emmitoufflés, car le froid est inlassablement pinçant, nous nous imprégnons de l'ambiance de la ville, de son architecture, de la place donnée aux arts, de la délicate villa Aurora, où nous pouvons déguster de délicieuses Wiener Schnitzel

(escalopes viennoises, ou cordon bleu) etc, sans oublier le Sturm : le vin nouveau dont c'est la pleine période, dégusté ici ou là, et notamment au Naschmarkt, le grand marché le plus populaire de Vienne.

Nous ne manquons pas de surveiller la météo, car surtout nous pensons à bien terminer notre mission. Mais la météo prévue jusqu'à présent excellente, en raison d'un puissant anticyclone qui nous protégeait, change radicalement.

A tel point, que le dimanche 6 octobre, nous téléphonons à Jozeph, chargé de la machine chez Aérospool, pour l'informer du problème, et savoir s'il est possible d'accélérer les choses, en vue d'une éventuelle fenêtre, pour un départ anticipé le 8 octobre fin de matinée.



Le mardi 8 octobre au matin, nous sommes à 9 heures à l'usine, pour les dernières vérifications. La machine est déjà prête en parfait état, du beau travail, et en plus, les pleins sont faits. Nous devons attendre pour notre départ, car à l'ouest subsistent des bancs de brouillard et autres nuages. Nous sommes confrontés aux problèmes de réactualisation de la météo. Plusieurs itinéraires

sont étudiés, pour assurer la meilleure sécurité. Après un dernier point météo, nous décidons de partir.

Nous contactons Prievidza, avant le roulage, mais pas d'émission radio !!! Nous arrêtons le moteur, et appelons un électricien. Il investigate, mais ne trouve rien. Il inverse alors les prises des deux casques. Tout remarque, tant mieux.

Il est 14h45, on décolle. Pour la première partie du voyage, on suit sensiblement la même trace qu'à l'aller. On rejoint l'Allemagne par la Tchéquie, en longeant le nord de la frontière autrichienne, via des terrains de dégagement, comme Budejovice (Tchéquie), nord de Linz (Autriche).

Tout va bien, même si le soleil dans le ciel laiteux est éblouissant. Notre prochaine escale, est prévue à Aalen, en bordure Est de la TMA de Stuttgart, pour rejoindre la

France le lendemain et éviter le front météo de jeudi. Mais peu après la chaîne de montagnes qui marque la frontière Allemande, nous remarquons sur notre route des nuages bas, type stratus. Le nord n'est guère plus engageant, d'autant plus qu'il y a du relief. A l'est de Deggendorf (NE de Munich), nous décidons de dégager au sud, et de nous poser à Vilshofen, non loin de la frontière Autrichienne, entre Salzburg et Linz.

Le terrain est à quelques dizaines de mètres de la rive du Danube, nous aurons le temps de l'admirer le beau « Danube bleu », car nous resterons là cinq jours...

Les Dieux ne sont pas avec nous. Les fronts météo se succèdent, nous les prenons sur la tête. Robert nuit et jour étudie la météo. De stress, il est au bord de la crise de



nerf... dans sa carrière de pilote, il n'est jamais resté bloqué aussi longtemps pour cause météo. Mais l'objectif reste le retour de la machine, et de son équipage sains et saufs. Donc pas de place à une prise de risques inconsidérés. Contrairement à la Slovaquie, le wifi dans cette contrée n'est pas monnaie courante dans les lieux publics. Ça ne facilite pas la tâche pour obtenir les cartes météo, et maintenir un lien avec le club et les proches.

Heureusement, nous avons trouvé un point d'ancrage, un resto italien sympathique, où le patron nous laisse l'accès à son wifi perso. Cet endroit semble être le seul vrai lieu de vie de la ville. Jeunes et moins jeunes s'y retrouvent, on finit par créer des liens. Heidi et ses fils nous tiennent compagnie. Les pâtes fraîches sont délicieuses, ce qui ne gâche rien.

Le 12 octobre, nous espérons partir, une

fois de plus c'est à l'eau, ou plutôt au Danube.

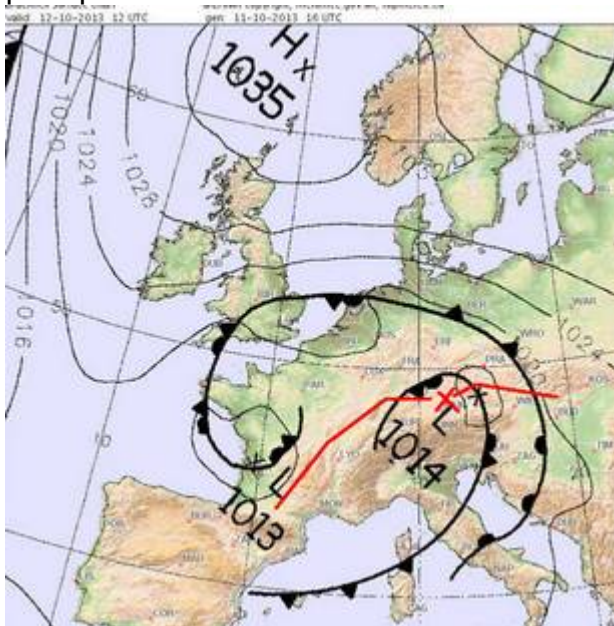
Pour nous changer les idées, nous prenons le train direction Munich, et nous passons l'après-midi dans la jolie ville Baroque de Passau. Nous remarquons en longeant les bords du Danube, que la Bavière, au printemps dernier, a été elle aussi touchée par des crues sans précédent ou presque, en découvrant les marques tracées par l'homme sur les façades des maisons (la plus importante depuis 5 siècles), et les traces d'humidité persistantes.

Le 13 au matin, la météo est enfin favorable à notre départ. Dès que les brumes se dissipent on s'envole, cap au sud ouest.

On quitte la TMA de Munich en VFR contrôlé. Facile, le parler clair, rythmé tel un métronome, le respect de la phraséologie et le comportement serviable des contrôleurs allemands, pourraient servir de référence internationale en la matière, tant il est appréciable, lorsque l'on est pilote.

On s'approche de la frontière Suisse, on passe avec les contrôleurs de Zurich. Pour la première fois de mon existence, de soulagement, je trouve leur accent suisse-

allemand mélodieux. On aperçoit au loin le Bodensee, puis on survole la source officielle du Danube (Donaueschingen). Après Zürich Info, c'est au tour de Fribourg. On prend de l'altitude pour traverser la Forêt noire. On sent monter l'émotion, à l'image du retour de l'enfant prodigue. Le Dynamic est en forme, il avale les NM. On déboule sur Fribourg, et ne tardons pas à être en contact avec les contrôleurs de Bâle-Mulhouse. C'est la première fois que nous parlons français, depuis presque trois semaines. On arrive à Belfort, Montbéliard. Nous passons à l'est de Besançon, et survolons ensuite les Salines royales d'Arc et Senans. Nous approchons de Dôle, Robert envoie un sms à sa fille (étape de déroutement envisagée selon météo), lui disant que nous pouvons poursuivre notre route. A l'est de Châlon-sur Saône, les contrôleurs de Clermont prennent le relai, le cap direct est mis sur Roanne. Un ami et ancien élève de Robert nous attend pour mettre la machine dans un hangar et mettre sa voiture à notre disposition. Nous sommes un peu fatigués mais heureux d'être presque à la maison.



Le 14 au matin, nous ne traînons pas. Après le petit déjeuner, nous remplissons les réservoirs de Super 98 pour ajuster « les pleins », et partir. Les dernières actualisations météo montrent toujours des pluies et orages sur Limoges. On prévoit alors deux itinéraires, l'un direct via le Massif central, l'autre par la Vallée du Rhône. Après le décollage, la pluie ne se fait pas attendre. On met le cap sur Saint-Etienne. On demande les dernières météo de Saint-Etienne et du Puy, la pluie est battante, on doit décider si l'on peut poursuivre. Enfin, travers ouest Saint-Etienne, une éclaircie va en

s'élargissant, le plus dur est fait. Cap alors vers le Puy, Saint-Flour, Rodez, le terrain de Caylus. On aperçoit plus au sud-ouest les fumées de Golfech, ça sent l'écurie. On passe travers Montauban, le VOR d'Agen. On entend même la douce voix de Michel Belaygue dans son Apis SS, sur la fréquence radioToulouse Info.

Le 14 octobre en début d'après-midi, le Dynamic est de retour à Saint-Gaudens, équipé de son crochet de remorquage, accueillis par Sébastien, Louis tout pétillant, et d'autres amis du club. Le voyage nous laissera de beaux souvenirs, et nous pourrons même rire de notre « exil » Bavarois.

Quant à l'aventure Dynamic, elle ne fait que commencer...

Hélène Prat.

P.S : « *Dobry den* », signifie bonjour en slovaque.

BILANS 2013

- NOUVEAUX INSCRITS

Ont rejoints notre club :

- Jean Barthet
- Jean-Paul Famin
- Boris Généau (réinscription)

Nous leurs souhaitons la bienvenue, ainsi que de très beaux vols.

- NOUVEAUX LACHES :

- Adrien Auger
- Kevin Dos Santos
- Romain Lebredonchel

- THEORIQUES :

- Adrien Auger
- Inès de Perthuis

- EPREUVES FAI :

- Michel Belaygue : Gain de 3000m (en cours d'homologation).

- EPREUVES DIVERSES :

- Une heure de vol solo : Hugo Guerlou.
- Emport passagers : Anne Le Quellec.
- Qualification instructeur ITP : Richard Fontaine.

- QUALIFICATIONS INSTRUCTEURS :

- Qualifications instructeur ITV : Robert Senty, et renouvellement pour Sébastien Noré.
- Qualification instructeur ULM : Robert Prat.

Félicitations à toutes et à tous.

JEANNOT, 85 ANS ... ET HOP LA !

Le 11 janvier dernier, après plusieurs semaines d'organisation, et coordination clandestines, Jeannot est entraîné par Sébastien jusqu'à la salle des Fêtes de Taillebourg, pour assister aux vœux du maire, qui ont en fait lieu à Ponlat, le village voisin... Nous n'en sommes plus à un mensonge près, mais c'est pour la bonne cause.

Nous sommes 47 convives à l'attendre pour la fête, dont Raymonde Paillas, l'épouse de Jacques.

Jeannot piégé, n'y a vu que du feu, ému, il découvre le poteau à son arrivée. Comme il y a cinq ans, nous avons organisé une chorale pour l'occasion, avec en nec plus ultra : deux guitaristes, Michel Coulange, et Florian Breuil pour nous accompagner, et une représentation de danse de salon en fin de soirée par Marie-Claire, et Michel Neuve Eglise.

Un grand merci à toutes et à tous pour votre participation et implication, pour la dynamique et la bonne ambiance générées, pour la fête en l'honneur de notre doyen.

Très cher Jeannot,

C'est un immense plaisir pour nous ce soir, et beaucoup d'émotion, d'être à tes côtés.

Le temps passe sur toi, comme glisse l'eau sur les plumes des oiseaux.

Ton dynamisme, ta joie de vivre, ne peuvent que nous encourager à poursuivre notre envol, avec beaucoup d'optimisme.

Comme une onde, tu montes et glisses, entraînant ainsi ceux que tu croises dans ton mouvement.

Aussi, pour te remercier de ton élan, nous t'invitons à glisser encore et encore...

Pour tes 85 ans, un autre massif, celui de la Vallée Blanche, t'attend.

Aussi, nous t'offrons la traversée, accompagnée d'un guide particulier.

Nous te souhaitons beaucoup de plaisir à vivre cette aventure.

Hélène.



Un grand moment d'amitié et la révélation de talents artistiques parmi nos membres, guitaristes, chanteurs, danseurs, merci à tous.

- PARTICIPATIONS AUX CHAMPIONNATS :

- ✚ Championnats féminins :

- Championnats du Monde Féminin, classe club : Sophie Burgevin, 17ème.
 - Championnat de France féminin : Eva Mensan 5^{ème}, Sophie Burgevin 8^{ème}.

- ✚ Championnats :

- FAI European Gliding Championships, Ostrow (Pologne), classe biplace 20m : Pierre et Arnaud de Broqueville, 3^{ème} place, Médaille de bronze.
 - Championnats de Suisse, Amlikon, classe biplace 18m : Robert Prat, 7^{ème} place.
 - Championnats d'Espagne, en Cerdagne, classe open biplace : Robert Prat, 1^{er}, Médaille d'or.
 - Championnats de France La Roche sur Yon : Renaud Bunel, 17^{ème}, Eva Mensan 19ème.
 - Championnat de France, classe club : Eva Mensan 10^{ème}.
 - Championnat Interrégional Junior Aquitaine Midi-Pyrénées, Ste-Foy La Grande : Renaud Bunel, 8^{ème}.

- NETCOUPE :

- Classement Individuel France : Robert Prat, 1^{er}. Il remporte la Netcoupe France, pour la 7^{ème} fois.
 - Classement Général Club : Saint-Gaudens, 13^{ème}.
 - Classement Club à l'indice : Saint-Gaudens, 9^{ème}.

Félicitations à nos champions et championnes.

- DYNAMIC :

Ont été lâchés et ou brevetés ULM sur la machine :

Sébastien Noré,

Louis Fourment.

Félicitations à tous les deux, d'autres sont en préparation.



LE COIN DES INSTRUCTEURS

2014 a déjà très bien débuté pour notre club, dès le 1^{er} janvier vol d'onde suivi d'autres journées à situations favorables. C'est bien la preuve que la saison est permanente avec des conditions variées et parfois splendides.

Notre flotte de planeurs est presque entièrement opérationnelle grâce au travail de maintenance réalisé principalement par Patrick soutenu par Jeannot et quelques autres de passage. Merci à eux, cependant il reste des travaux divers de nettoyage, rangement à la portée de tous à effectuer, vous êtes les bienvenus dans **votre** club c'est souvent aussi l'occasion de faire des petits cours ou briefings sur des sujets à la carte.

Profitez dès maintenant des beaux jours à saisir même en cette saison, thermiques, pente et onde sont possibles et au minimum vous pouvez entretenir votre entraînement et vos compétences en vol local .

En cette saison on révisé les machines mais aussi les pilotes. Comme tous les ans un vol de « contrôle » annuel est à réaliser par tous les pilotes, c'est l'occasion de se remettre en selle et de revoir des manœuvres ou procédures peu pratiquées.

Revoir les documents ou manuels de vol, les notices, le maniement de certains instruments, radio, variors, transpondeurs , oxygène, etc .

Vous serez ainsi pleinement opérationnels pour le printemps et l'été et vous aurez découvert d'autres possibilités de vol.

A bientôt

