

Je Plane

An aerial photograph taken from the perspective of a glider pilot. The view is from the cockpit, looking out over a vast, patchwork landscape of green and brown fields. In the distance, another glider is visible, flying towards the right. The sky is a clear, deep blue with a few wispy clouds near the horizon. The title 'Je Plane' is written in a yellow, cursive font in the upper left corner. The text 'AVC St gaudens Juin 2012' is written in a smaller, yellow, cursive font in the lower right corner.

AVC St gaudens Juin 2012



ASSOCIATION VELIVOLE COMMINGEOISE

SOMMAIRE

I Journée d'entraînement Pâques 2012

II Que voici : Vol, vache, et... McDo no ! nocturne...

III Bienvenue à Jean-Paul

IV Elle s'entraîne, Eva, vélivoler

V A propos des compétitions 2012

VI On s'envole, on se lâche...2012

VII Quizz ??

VIII Infos pratiques : Mon compte pilote sur internet

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

prathelene@gmail.com

Photo de couverture : deux de nos Pégase au point de virage Auch aéro .

Journée d'entraînement Pâques 2012

par Sebastien Semblat

Cool une petite journée d'entraînement organisée par Robert, ça paraît prometteur !

Le soleil et le ciel bleu sont au rendez-vous. A son arrivé vers 9h, je charrie un peu Max en lui disant que c'est une journée où il faut ballaster, en sachant très bien que ça n'a aucun intérêt pour lui puisque les championnats de France Jeunes suivent les règles de la classe club où le ballastage est interdit !

On discute un peu en bas de chez moi, il dépose quelques affaires dans mon appartement. «Aujourd'hui je m'entraîne donc je vais essayer de ne pas trop te suivre et prendre la tête» me dit Max. Je lui réponds: «Pas de soucis, ça me reposera, et je ferai des photos en vol par la même occasion» et on va rejoindre Yannick au point de ralliement avant le départ pour Saint-Gaudens.

A l'arrivée au club, le ciel a toujours l'air assez engageant. On sort les machines et on commence à préparer nos 3 pégases.

Je teste une fois de plus mon GPS, un MIO P550 dont le GPS a rendu l'âme au mois de mars. Malheureusement, toujours aucun signe de vie du GPS lorsque je lance Winpilot donc je me rabats sur un volslogger du club.

Pierrot m'averti qu'un des pégases à un problème de prise d'alimentation pour le logger et qu'il faut donc que j'essaye avec une batterie supplémentaire. Manque de pot, l'alimentation par la batterie ne fonctionne pas mieux. Je propose donc à David d'échanger nos pégases après avoir testé le logger sur son pégase. Problème résolu !

Je mange vite fait des pâtes et un yaourt tout en préparant ce que je vais emmener en vol pour manger et boire :

- Remplissage de la gourde : OK
- Ravitaillement en barre de céréales : OK
- Sacs congélation : OK

Je finis mon plat de pâtes en écoutant le briefing de Robert, le plafond ne sera pas très haut mais les ascensions seront largement suffisantes pour aujourd'hui !

Circuit prévu, un petit 170km Saint-Gau - Cazères - Auch - Saint-Gau.

On emmène les planeurs en piste et je suis le premier à décoller avec le remorqueur. Ma première pompe n'est pas extraordinaire, mais me permet

d'atteindre une altitude confortable qui me permet de rejoindre un autre planeur qui me balise un bon 2.5m/s intégré, ça s'améliore ! Les pompes suivantes sont très bonnes si mes souvenirs sont bons, j'ai du enrayer presque 3m/s intégré sur plusieurs tours avant le départ.

Du coup, je patiente tranquillement pour que tout le monde monte au plaf'. J'ai tout mon temps, les pompes sont excellentes, le plafond n'est pas très haut mais les premiers cheminement sont déjà visibles en direction de Cazères. Ça devrait tourner vite. 170km à 80km/h de moyenne ça doit nous donner dans les deux heures de vol ce sera sans soucis il est tôt, il faut être en arrivée vers 18h, pas de précipitation, je vais voir vers l'Est ce que ça donne et j'attends tranquillement que tout le monde parte.

Les premiers sont partis: Max et l'Orion. Je croise un Arcus et un Binder, je remonte dans une pompe pas excellente après mon petit tour vers l'Est. Et j'entends petit à petit tout le monde partir, le deuxième pégase, l'Arcus, le Binder, le Ventus... Bon cette fois-ci j'atteins le plafond et je me lance!

Premier cheminement finalement pas terrible, je passe au nord du trait ce qui n'est pas bon du tout. Au bout de la moitié de la branche, je me retrouve dans un cul de sac. Les cumulus droit devant ne sont pas très jolis et je ne suis plus très haut. Tant pis je fais un écart de 60° vers le sud en direction d'un très beau cumulus. J'y trouve une pompe honorable certainement dans la moyenne haute de ce début d'après midi qui me remonte jusqu'au plaf' qui est toujours à 1200m!

Et là c'est le drame... Longue traversée du désert pour aller rejoindre Cazères. Les minutes passent, l'altimètre descend et toujours pas une pompe correcte à essayer... Les cumulus ne sont pas beaux et c'est confirmé par le vario! Pas la peine de s'attarder, je tourne le point de virage et je me dirige vers le Pégase et l'Orion qui spiralent au dessus du terrain de Cazères. Un coup d'oeil sur la carte pour prendre connaissance de la fréquence radio du terrain «au cas où». Je croise les doigts pour l'Orion qui n'est vraiment pas haut.

Bon, la pompe de l'Orion n'est vraiment pas terrible, les pauvres j'espère qu'ils vont réussir à remonter. Je me retrouve un peu plus à l'ouest avec Max. On essaie de s'en sortir tout les deux mais pas moyen quand ça ne veut pas, ça ne veut pas ! Robert a annoncé un bon vario sur la carrière à l'ouest. Je regarde les champs qui pourraient m'accueillir au cas où elle ne donne plus rien. Allez, pas la peine de rester ici on s'enfonce et on s'agace. Il y a des champs vachables en local de cette carrière mais je ne vais pas avoir beaucoup de marge si elle ne me fait pas remonter. Je vois Max est un peu plus bas, j'espère qu'il ne va pas me suivre car pour lui j'ai l'impression que ça pourrait être limite...



J'arrive sur la carrière, j'ai un peu de mal à trouver le noyau. Max m'a suivi et on se retrouve vite à la même altitude et en montée! Ouf je crois que cette fois c'est bon on n'ira pas visiter Cazères aujourd'hui!

On remonte bien, et à la pompe suivante on croise un Ventus 2c qui va nous baliser les pompes sur cette partie de la branche. Merci! Je suis avec Max à la même altitude du coup j'en profite pour faire quelques photos. C'est là qu'il me dit à la radio: «On est partis?» et je lui réponds «Quand tu veux, je prends des photos donc je n'ai ni l'œil sur le vario ni sur l'alti!». Eh, il m'a dit qu'il s'entraînait et qu'il ne fallait pas que je lui montre le chemin alors j'en profite un peu!

Plus on s'approche de Auch plus les pompes deviennent faibles et espacées. Ça ne sent pas bon du tout! Arrivés tous les deux à cinq ou dix km au sud de la ville de Auch, j'hésite même à aller tourner le point tellement je crains de ne pas pouvoir rentrer. Bon on est arrivé jusque là, ce n'est pas le moment de flancher, Max part tourner le point de virage, j'essaie de me maintenir dans la pompe pour la lui baliser à son retour mais elle disparaît petit à petit. (photo de couverture)

Tant pis je vais tourner aussi et je me retrouve pas très loin derrière Max. Il nous trouve d'ailleurs un très bon vario qui fait revenir l'Arcus en dessous de nous. Et ce sera le dernier «pétard» que l'on prendra.

J'essaie de maintenir au maximum la vitesse de finesse max du Pégase et je dis à Max "Ralenti". Malheureusement j'aurais dû être plus précis et lui dire: "Maintien 95 km/h". Ça aurait peut-être pu le sauver d'une vache!

Par la suite il se retrouve une centaine de mètres devant moi et pendant une transition il fait un écart vers l'ouest et se retrouve un peu plus bas. C'est la dernière fois que je vais l'avoir en visuel. Quelques minutes plus tard il s'annonce en vent arrière sur son champ et nous rappelle une fois posé.

La suite du vol est une succession de tout petits varicos en grande partie balisés par un Arcus qui avance vite devant et que j'essaie de garder en visuel tant bien que mal. Robert continue à me guider et à m'annoncer l'évolution des

varios. Je suis l'Arcus du mieux que je peux malgré la distance qui grandit entre nous.

Tiens, Max essaie de me contacter: «Tu peux noter mes coordonnées GPS? Mon Iphone ne capte pas et je n'ai plus beaucoup de batterie». Euh, comment lui dire poliment que je suis encore à essayer de me maintenir en l'air, à calculer ma finesse de tête et à garder le visuel sur l'Arcus qui m'échappe presque: «Tu vas devoir trouver un téléphone fixe et je n'ai rien pour noter.»



Robert continue de m'annoncer les varios qu'il trouve et me dit également qu'il était trop juste et qu'il a remis le moteur. Aïe, aïe! C'est vraiment si pourris que ça devant? En plus la dernière bonne dizaine de km avant le terrain n'est pas tellement vachable alors il va falloir prendre un plan d'arrivée confortable. C'est vraiment pas gagné vu le calme de plus en plus oppressant de la masse d'air. A chaque transition, j'essaie de maintenir du mieux que je peux la vitesse de finesse max du Pèg', et je fais bien attention à la moindre poussée qui pourrait m'indiquer la petite bulle salvatrice. Il ne faut surtout plus rien louper, je n'ai plus rien pour me baliser les pompes et il ne semble pas en rester beaucoup! A partir de maintenant, je prends tout ce qui est suffisamment stable pour me monter même si c'est du zéro positif!

Ces quelques tout petits varios me font finalement passer d'une finesse de 40 sans sécurité à une finesse d'à peine plus de 20 avec mes 250m de tour de piste. Ouf c'est gagné, je l'annonce à Robert qui doit certainement être soulagé d'entendre qu'il n'y aura qu'une seule vache aujourd'hui!

Après l'atterrissage, je me renseigne pour savoir si on a besoin de quelqu'un pour aller chercher Max. La voiture de Robert est déjà pleine avec Florian et Hélène. Florian ramènera Max chez moi donc on va pouvoir ranger les machines et l'attendre à Toulouse. Tient, c'est justement lui qui m'appelle sur le mobile « Je suis posé sur la gauche de la route ??? en direction de ??? », «OK, je fais passer le message à tes dépanneurs qui attellent la remorque. Tout va bien?» «Bof je vais me faire engueuler par mes parents, j'ai juste eu le temps de leur dire que j'étais vaché mais pas que tout allait bien!».

Tout le monde range le matériel et je rentre avec Yannick qui me dépose chez moi. Plus qu'à attendre Max pour qu'il nous raconte l'histoire de sa vache!

Que voici :

VOL, VACHE, et... McDo no ! nocturne...

Lundi de Pâques, 9 avril 2012.

Voilà une semaine que je trépigne, avec seulement 5h de vol à Saint-Gaudens depuis début novembre, on m'avait parlé des conditions extraordinaires en hiver à Saint-Gaudens, je pense qu'on m'avait un peu vendu du rêve ;-).

Non, arrêtons de faire les mauvaises langues, c'est un peu de ma faute et celle du bac en fin d'année. La semaine précédente, 3400m de plafond sur les sommets, mais pour moi impossible de faire un remorqué au Crabère, j'ai du me contenter de grenouiller en local avec Renaud en Pégase et Sébastien en K21. Un peu téméraire, j'ai quand même pu faire un A/R Saint-Girons tout seul, en conditions plus que pourries, puisque il s'en est soldé d'une moyenne à 24km/h.

Voilà pour le bilan de l'hiver, alors quand Robert m'a parlé d'entraînement compétition, le lundi suivant, avec des conditions qui s'annonçaient plutôt sympathiques, j'ai bien évidemment sauté sur l'occasion, après un accord parental bien négocié.

9h, je passe chercher Sébastien chez lui, avec Yannick.

9h02, " Aujourd'hui Max, on vole ensemble, mais j'en ai rien à faire, tu mets de la flotte" Dit Seb, alors qu'il sait très bien que je m'entraîne pour des compétitions en classe club, donc sans eau (au Ricard pur quoi ;-). Tout ça pour dire à quel point on est enthousiastes, tout comme le dit la prévi de topmeteo.

10h00, on arrive au terrain, tout le monde à l'air en forme, la météo s'annonce sympa, le soleil est au rendez-vous, à peine un petit souffle de vent nous rafraichit et nous rappelle que nous sommes quand-même début avril, et on connaît tous l'adage !

11H20, les machines sont sorties, toutes belles toutes propres, prêtes à décoller, comme nous. Robert nous dit de manger et nous donne rendez-vous à 12H00 pour un briefing

12h05, oui je sais, on est en retard au Briefing. La journée s'annonce pas mal, des cumulus, un peu de plafond, et les copains avec nous pour nous amuser. C'est donc un 170km avec Cazère et Auch pour les petits comme moi, et Lectoure pour les vrais . On a donc un Binder, un Arcus, un Ventus, trois pégases et l'Orion dans la partie.

13h30: premiers décollages, avec les Pégase (Sebastien, David et Moi) et l'Orion (Yanick et Florian) après les dernières recommandations de Robert, qui voulait surtout nous dire qu'on était pas en compet' et qu'on volait ensemble, et pas les uns contre les autres comme on le ferait en compet' certaines journées.

14h15 David prend le départ, on a environ 1200m de plafond sous des beaux cumulus, je décide d'attendre un peu, pour bien sentir la masse d'air.

14h30 Je prends à mon tour le départ, je suis en 3ème position, David et l'équipe Orion sont devant moi me semble-t-il, je ne le sais pas encore, mais ils passent franchement au nord de la route, alors que la PRAT TEAM qui prend le départ 2 minutes après moi passent largement au sud, mais je les vois. Je ne sais pas où en est le Binder de Pierre.

Les premiers Km sont avalés à une vitesse plutôt impressionnante, avec des beaux cumulus, quelques varicos, en 2 spirales me voilà déjà dépassant le péage de Lestelle.

15h10: Arrivée à 2km du premier point de virage, Cazères-SNCF pour être précis, et comme à son habitude, la ville a chassé les cumulus, je prend un peu d'altitude avant d'aller tourner le point de virage, dans le bleu, alors que je dépasse David et l'Orion, en bout d'aile gauche.

15h12, Demi-tour, et je ne sais pas si ma stupéfaction a été plus grande au moment de voir que le cumulus d'où je venais et que j'espérais récupérer ensuite avait totalement disparu, où de voir un Binder à fond les ballons, passer le point et faire demi tour, de voir Robert suivi d'un pégase (David) en spirale par terre sur une colline. Le Binder prend la solution d'une autre colline, je le suis, il passe cette crête, pas moi (hé hé, normal aussi ;-) Je m'accroche comme je peux, je change d'optique, à 400m sol, je regarde la piste de Cazères, je me dis que c'est pas pour aujourd'hui, je gratouille, je fouine, je galère, j'arrive à avancer centaines de mètres par centaines de mètres vers les collines Ouest, mais le passage de la Garonne est tellement dur ! Robert annonce un bon thermique sur la carrière, il le quitte à plus de 1100m, avec David dans son aile. L'Orion est en

perdition vertical de l'aérodrome, et je me retrouve à enrouler la même bulle que Sébastien. Il a l'air d'avoir la même idée que moi, la carrière, mais elle est encore un peu loin pour garder le local de la piste. Tant pis, il fonce sur le thermique, je le suis après un ou deux tours. Il est arrivé plus haut que moi, juste au dessus de la colline, alors que je suis juste en dessous. Je dois m'appliquer, le thermique est très turbulent, je suis très près du flan de colline, c'est pas le moment de faire n'importe quoi. Mètres après mètres, je remonte, je rattrape Seb qui avait 30 mètres de plus, on s'applique jusqu'à arriver à la base d'un cumulus tout moche, tout déchiré, comme ses voisins d'ailleurs. L'heure n'est plus à la fête comme tout à l'heure, mais je peux quand même me permettre une pause gâteaux bien méritée.

Le thermique est quitté quelques mètres en dessous de la base du cumulus, ce n'est pas le moment de gaspiller de l'altitude. La transition vers les cumulus suivants se passe bien, jusqu'au moment où nous comprenons que les cumulus n'ont plus rien à voir avec les thermiques, à partir de maintenant, il faut les oublier et se concentrer sur une tactique de vol en thermique pur.

Jusqu'au travers de Masseube, on avance à petit pas, avec des thermiques moyens et surtout un plafond pas beau du tout : entre 800 et 900 selon les thermiques.

16h00 Petit à petit on aperçoit Auch, puis on prend un très bon thermiques (pour la journée) qui nous propulse à 1100m avec une vz moyenne d'environ 1m/s
Sur la transition suivante, on croise David qui nous dit qu'il a tourné Auch, et que le Binder n'est pas loin derrière. Il nous prévient que ça commence à devenir pourri et qu'il rentre au plus vite.

16h47 Auch-Lamothe est tourné, Moi d'abord, et Seb juste après, et là, petite frayeur quand on regarde l'alti qui commence à dégringoler. Un Cirrus semble spiraler juste à la bordure Est du terrain, on y va, RIEN (encore une règle de PR qui se vérifie, celle du Zéro et des planeurs près d'Auch). Et voilà un Arcus qui passe à fond les ballons, du nord vers le sud. Ah Robert, si tu savais comme c'est rassurant de voir les potes quand ils sont dans la mouise.

16h52 Seb et moi avons gardé en tête le thermiques qui partait doucement au nord est de la ville. Sans trop d'espoir, on y va, en se disant que c'est le thermiques de la dernière chance.

Un coup d'œil sur la piste, un autre sur l'Arcus. Ils ont déjà traversé la ville, et enroulent un petit thermique au sud Ouest.

16h53: Ca pousse très fort à gauche, Seb qui était aussi sur ma gauche crie à la radio 1.5m/s et il enroule à gauche. Le temps de se centrer à peu près, on annonce à Robert que c'est là que ça se passé. Puis 5 ou 6 tours et on est déjà au

plafond, 1200m, 3,8m/s moyen, et Robert qui après un demi tour, commence juste à prendre le thermique en dessous.

17h00 On part cap au sud, pour rentrer à la maison. Robert nous met une petite ronflée à la radio disant qu'on aurait pu prévenir un peu plus tôt.

17h10 Depuis le Thermique de Auch, on a rien trouvé de folichon, obligé de se tanquer sur la petite marche du plateau, à l'Est du Gers. Ma bouteille est vide, et à cause d'un faux contact dans ma batterie externe, je n'ai plus de PDA. Les vrais ennuis commencent.

17h13: Robert nous à rattrapé, mais déjà, à force d'essayer des petits thermiques, l'écart se creuse, 30, 50 puis 70m entre SEB/Robert et moi. Ils sont déjà pas très haut.

17h20, j'essaye un dernier tour dans une petite poussée en bordure du plateau, alors qu'on vient de passer Masseube. J'ai déjà depuis longtemps des vues sur mon champ.

17h21 : Je passe en vent arrière, après le Verdo et le TVBRC, message à Seb et Robert pour dire que je me vache, un dernier coup d'œil vers eux, ils ne semblent pas haut non-plus.

17h22 Posé pas cassé, un peu long à cause de ce que je pensais être un câble téléphonique, qui s'est avéré être seulement un poteau et un arbre quelques dizaines de mètres plus loin, Mais après coup, la précaution et l'esprit dont j'ai fait preuve avec ce doute me rassurent.

Le champs c'est du maïs a peine semé, pas encore sorti. Bref, parfait pour une vache (à peine un peu meuble), beaucoup moins parfait pour l'agriculteur.

18h00 J'ai eu Pierrot et Florian au téléphone. Je n'ai presque plus de batterie sur mon téléphone, j'essaye de la conserver

Je pars en quête de vie humaine

18h10, je tombe sur un paysan, ami du propriétaire du champ, qui avait vu que je m'étais posé là.

Il est assez sympathique. Il appelle son ami habitant de Castelnau-Magnoac.

18h20, il s'en va, j'en profite pour aller à la première ferme venue, pour demander un peu d'eau.

18h25 Je tombe sur un couple en pleine chasse aux taupes. Je sympathise avec ces gens, ils m'offrent même le gouter. Pas de souci à se faire, depuis leur jardin j'ai une vue parfait sur le Pégase au milieu du champs.

18h35, alors que je reviens vers le planeur, le propriétaire du champ débarque, après avoir à peine pu me présenter, il m'incendie, et m'explique que la trace de la roue vas lui pourrir sa récolte. Bref, j'aurais mieux fait de tomber dans un autre champ.

19h40 Arrivée de mes sauveurs, Hélène, Florian et Robert.

19h45, un fermier du coin nous propose son tracteur pour nous aider à sortir la machine tout en roulant entre les semis, heureusement, parce que sans lui on était pas rendu.

20h15: Démontage, il faut se dépêcher la nuit arrive.

20h30 : Il fait nuit, on n'arrive pas à caler le planeur dans la remorque, les supports sont cassés. La fatigue se fait ressentir, les esprits s'échauffent. Tout le monde en a clairement marre.

Vers 22h, on arrive enfin à s'extirper, et à se mettre en route.

23h15, on pose la remorque et le planeur au club.

23h31: Et là je suis formel sur l'heure, on arrive au McDonald's de Saint-Gaudens, des gens mangent à l'intérieur, on va enfin pouvoir décompresser.

Et bien non, la responsable nous explique que le restaurant ferme à 23h30, et qu'il est trop tard pour manger en salle, on ne pourra manger qu'au Drive. Bon allez ce n'est pas grave, on y va, à pied on fait le tour du McDo . Arrivés au guichet, la même co***asse nous explique qu'il faut une voiture pour passer dans le drive, même dans les meilleurs sketches des meilleurs humoristes on n'avait jamais vu ça. Bref, on va chercher une voiture, on commande (c'est Presque comme si on lui volait son BigMac tellement elle est désagréable)

23h35, on est enfin à table, et ben ça fait du bien, hein...

1h00 j'arrive à Toulouse, je décide d'aller boire une bière chez Seb, parce que là, j'ai besoin de faire baisser la pression un peu. On rigole bien, je me fais éclater au téléphone par ma copine (et oui, la journée continue à être pourrie).

2h00: je suis enfin chez moi, j'ai de la chance, mes parents dorment déjà, j'aurais droit au sermon le lendemain

Conclusion: Pour voler, il ne faut pas compter.

par Maxime Raynaud.

Bienvenue à Jean-Paul.



Jean-Paul Guglielmacci, notre nouveau pilote remorqueur depuis mi-mai, nous accompagnera pendant la saison d'été.

Passionné d'aviation, il compte déjà, malgré ses 24 ans, de nombreuses expériences professionnelles, il a entre autre travaillé pour Lufthansa Technik, et Swiss, où il a pu mettre en pratique ses compétences, sachant qu'il possède à la base une Licence Professionnelle en Maintenance Aéronautique, et qu'il est polyglotte, français, anglais, allemand.

Déjà pilote professionnel, il vise une place dans une compagnie aérienne.

Nous lui souhaitons une bonne saison parmi nous, ainsi qu'une belle réussite professionnelle.

Elle s'entraîne Eva vélivoler !



Quel printemps compliqué... Le mois de mars a été bon, mais j'étais encore sur les skis. Je comptais donc sur le mois d'avril pour m'entraîner un peu, mais la grisaille et la pluie ont eu le dessus.

Début avril je suis partie une semaine à Saint Auban avec l'équipe Espoir. L'avantage quand on est en stage, c'est qu'on est là que pour voler, donc quoi qu'il arrive on se met en l'air et on essaye ! J'ai commencé par des vols en Duo avec Eric Napoléon, toujours très instructifs.

En fin de semaine, mise en application en monoplace (lâché Cirrus), et ça a plutôt bien marché ! Seulement 200km « comme prévu » mais vu les conditions et le résultat par rapport aux autres c'était pas mal.

A la fin du mois, j'étais invitée à m'entraîner avec le pôle espoir à Issoudun. A cause des prévisions météo le stage a eu lieu au CNVV. J'y suis allée avec le Pégase du club SU. Encore des météos moyennes, mais des vols très bons pour l'entraînement par petit temps !

De retour à Saint-Gaudens, j'ai un peu volé, mais souvent les conditions n'étaient pas à la hauteur des prévis. Des vols en grand local, du combat pour rester en l'air, du thermique pur, un atterrissage à Auch...

Je n'ai malheureusement pas pu voler avec Sophie qui s'était blessée.

Après tout ça, je ne me sentais pas capable de participer sérieusement au championnat de France Féminin en espérant me classer correctement.

J'ai donc décidé, comme entraînement, de participer au National Air. C'est un championnat organisé par le Centre de Vol à Voile de l'Armée de l'Air à Romorantin en juin. C'est pas loin d'Issoudun, donc idéal pour la préparation. Pour éviter de solliciter encore le club, je prends le Pégase de la Boutique.Aéro, et c'est ma mère qui me dépannera.

Les choses sérieuses commencent bientôt

Le Championnat de France Féminin aura lieu du 7 au 14 Juillet. Sophie y sera aussi avec son DG300 BW.

Eva

A propos des compétitions 2012

Déjà des participations de nôtre club et de bons résultats :

Championnat de France Bi-places et libre à Buno début mai:

Pierre de Broqueville EB28, 3ème en classe libre

Dimitri Brosse et l'équipeENAC DG1000 CRVVMpy , 13ème/26

Overseas Ocana (sud Madrid) fin mai

Robert et Hélène Prat Arcus M , 6ème /32 classe mixte à handicap

Régional Aquitaine/Midi Pyrénées à Saucats fin mai

Florian Breuil Pégase, termine au milieu du tableau et se félicite de cette nouvelle expérience

National Air Romorantin, début juin

Eva Mensan, Pégase 10^{ème}/23 avec une mto pourrie.

A venir :

CF Féminin à Issoudun 7/14 juillet :

Sophie Burgevin DG300 et Eva Mensan Pégase

CF juniors à Cambrai 21 juillet

Maxime Raynaud Pégase

Championnat du Monde Uvalde Texas, aout, classe libre (open)

Pierre et Arnaud de Broqueville EB28

A remarquer, pendant leur stage à Ouarzazate, de fin mai début juin, au Maroc avec les Binder EB28 et EB29. basés à St Gaudens, nos amis Bandar et John ont réalisé une dizaine de vols de plus de 1000 km dont 3 dépassants les 1200 km !



On s'envole, on se lâche... 2012

Les 4 et 5 août 2012 aura lieu sur notre aérodrome de Clarac une manifestation aérienne sans précédent dans le Comminges.

En effet, l'association « *Rêve + Fort* » organise une nouvelle fois sa manifestation « *On s'envole, on se lâche...* ». Comme vous le savez, cette association, en partenariat très étroit avec l'Association Vélivole Commingeoise et l'Aéro-Club du Comminges, œuvre au profit des personnes en situation de handicap, notamment en leur permettant de réaliser des baptêmes de l'air, mais cette 7ème édition sera un grand cru. Cet été, le programme concocté par le président *Frédéric Clément* et ses complices devrait être exceptionnel avec le samedi, comme de coutume, des baptêmes de l'air en avion, ULM, hélicoptère, montgolfière et bien sûr en planeur.

Le dimanche devrait voir notre plate-forme devenir le théâtre d'un meeting aérien d'exception avec notamment la présence d'engins volants prestigieux (*Morane Saunier 733, Bucker Jungmeister, Yak 52, Bréguet 14, ULM Zenner, Pitts SP, Stampe, NC 858, etc.*).

Il y aura aussi des exhibitions de voltige aérienne en avions (*CAP 230, DR 400 de la patrouille de Muret etc.*), en planeur avec la participation de notre « national de l'étape » *Robert Prat* pour une démonstration de voltige en musique, et une présentation de l'*Arcus aux ailes de rapace*. L'[EVAA](#) (École de Voltige de l'Armée de l'Air) évoluera au-dessus de nos installations avec son *Extra 330 SC* et nous aurons, une nouvelle fois, la visite de l'*Airbus A380*. Le clou de la journée sera un des spectacles aériens les plus époustouflants au monde avec la venue exceptionnelle à Clarac cette année des *AlphaJet* de la *Patrouille de France*.

Serge Soueix.



Pour les personnes qui ne le connaissent pas, Serge Soueix est le frère de Patrick Soueix.



Serge, est tout comme Patrick passionné d'aviation...et dévoué !!!

Il est membre de l'association « Rêve plus fort », dont le Président est Frédéric Clément. Son rôle est celui de Conseiller technique au niveau du handicap. Il amène un regard des plus objectifs, car on parle toujours mieux de ce que l'on connaît.

Quant à la manifestation, il fait partie de l'équipe communication, il s'investit énormément, et effectue un travail d'infographie, en réalisant tracts et affiches. IL travaille avec le Directeur des vols, Pierre Boissonade, qui est entre autre chargé de l'élaboration du Programme.

Nous vous rappelons l'importance de cette manifestation, l'investissement sans relâche de ceux et celles qui font en sorte que ce projet de grande ampleur soit une réussite, et le besoin de bénévoles. Si vous souhaitez participer, n'hésitez pas à vous inscrire au club. Toutes les bonnes volontés seront les bienvenues.

QUIZZ ??

Ces questions portent principalement sur le vol en montagne et l'importance de la vision et de l'attention portée à l'extérieur, élément primordial de la sécurité des vols.



1- Lors du premier passage sur une pente montagneuse avec une hauteur proche ou inférieure au niveau de la crête :

- A. Vous surveillez attentivement l'extrémité de votre aile coté montagne, pour maintenir un écart suffisant, ceci tout en volant à la vitesse de taux de chute mini de votre planeur .
- B. Ne connaissant pas encore les conditions aérologiques sur la pente, vous l'explorez avec une marge de vitesse au dessus de la vitesse de finesse maxi. Vous portez votre regard essentiellement en avant, sur les références « capot » et latéralement à moins de 45° coté relief.
- C. Vous concentrez votre attention sur les indications de l'anémomètre pour éviter un décrochage et jetez régulièrement un coup d'œil à votre extrémité d'aile.

2- En montagne, en spirale, pour maintenir la stabilité du virage :

- A- on porte l'essentiel de son attention sur la vision des mouvements et position du « repère capot » par rapport à une référence horizontale de substitution ; les indications instrumentales servant seulement de confirmation.
- B- On concentre son attention sur les indications visuelles de l'anémomètre et du vario, et on corrige avec le manche selon les valeurs instrumentales.
- C- On porte surtout son regard sur l'aile basse intérieure au virage pour surveiller l'assiette et le taux de virage, tout en maîtrisant l'inclinaison selon la visualisation de la trajectoire décrite par le bout d'aile.

3-Pour voler, particulièrement en montagne, on s'équipe et l'on porte des vêtements :

- A- De couleur claire afin de réduire les effets du rayonnement solaire et l'échauffement. Les jambes et les bras nus aident à supporter les grosses chaleurs des basses couches.
- B- De couleur sombre, mais adapté aux variations de température, pour éviter les reflets qui réduisent dangereusement la visibilité vers l'extérieur. Les bras et jambes couverts réduisent aussi les reflets et sont protégés des frottements, des variations de température et des brûlures solaires.
- C- Imperméables et bien ajustés au corps pour réduire les déperditions par transpiration ainsi qu'un chapeau à larges bords pour se protéger du rayonnement. Si possible bras nus pour améliorer notre bronzage.

4- En haute montagne, si l'on ne trouve pas d'ascendances au dessus de reliefs d'environ 2500 m,

- A- On poursuit la recherche en descendant sous la crête le long de la pente au soleil jusqu'à trouver le thermodynamique qui doit partir plus bas que notre altitude d'origine. A défaut, on se prépare à un atterrissage au pied du relief, au fond de la vallée.
- B- On fait le tour du sommet en descendant, pour voir si un autre côté serait plus favorable, comme cela est forcément le cas.
- C- On se déplace vers des reliefs, des pentes, des pointes situées plus bas de manière à être un peu plus haut que ces crêtes et avoir plus de facilité et sécurité pour trouver et centrer un thermique. Ceci tout en dégagant la vallée progressivement vers la zone atterrissable correspondante.

Réponses page suivante ...

INFOS PRATIQUES

Mon compte pilote AVC sur internet

Comment j'ai accès à mon compte pilote ?

- Facile ! Tu te connectes sur le site internet du club <http://www.planeurs-saintgaudens.fr/>
- Dans le menu à gauche tout en bas tu cliques sur GIVAV (Gestion Informatique Vol A Voile), puis sur compte pilote... et là tu saisis ton nom, prénom et mot de passe.

Oui, mais on m'a pas donné de mot de passe ! Ou plus bête, j'ai pommé le mot de passe ...

- Pas de panique, il suffit de saisir ton nom et prénom et cliquer sur connexion en laissant vide le mot de passe.
- Il apparaîtra "Cliquez ici si vous ne connaissez pas ou vous avez oublié votre mot de passe". Tu cliques dessus et dans les 24h tu recevras ton mot de passe sur ta messagerie (si tu as bien rempli ta fiche d'inscription au club avec l'adresse mail que tu utilises à ce jour, évidemment)

Ça y et je suis connecté, c'est super ?

- Je peux voir mes heures de vols et tous mes sous qui sont parti dans les airs,
- Tiens je peux aussi voir toutes les planches de vols du club... non finalement je ne préfère pas regarder, les conditions étaient top le WE dernier et j'étais coincé à ce repas ...
- Flûte ! Louis* ou Michel* m'a compté un remorqué à 134€, ils sont malades ! Hop je clique sur contact et je leur fait un petit mot pour leur demander une explication... non finalement je vais attendre de les voir au terrain.
- Hou là ! Il y a plein d'autres trucs mais c'est tout vide.... Trombinoscope, planning, progression...
- Mot de l'auteur de cet article : on se calme, on ne va pas mettre tout en place comme ça du premier coup. Tiens tu pourrais commencer à m'envoyer une photo comme ça je pourrais mettre à jour le trombinoscope du club et ça fera aussi plaisir à David** qui s'occupe du site internet du club.

*Louis Fourment et Michel Bélaygue, les petites mains de GIVAV.

** David Ayma le webmaster du site internet du Club AVC.

Michel Bélaygue. Secrétaire de l'AVC

Réponses au QUIZZ :

1/B 2/A 3/B 4/C

Revoyez l'article « coin des instructeurs » dans Je Plane de décembre 2011. Retenez que la qualité et la stabilité du pilotage par rapport aux références visuelles sont essentielles.

En montagne on ne descend pas sur place, on dégage progressivement en descendant les marches et se rapprochant du ou des terrains de dégagement.