

JE PLANE

Edition NOVEMBRE
2006



Le bulletin d'information du vélivole commingeois.

SOMMAIRE

Le mot du président –P 2-
Entraînement pour les championnats du monde en Suède –P3 -
Anniversaire de Robert –P 3-4-
Rencontre amicale de l'ascension –P 4-5-
DG 1000 T : D-KHYL –P 5-6-
Bienvenue à Adrien –P 6-
Le coin des instructeurs –P 7--
La bonne nouvelle –P 8-
Contacts –P 8-

LES PREUVES DE LA VACHE

C'était un lundi et j'avais rendez-vous avec ma première vache, mais ça, j'étais loin de le soupçonner. Lors de mon décollage un peu avant quatorze heures ; le temps était au beau malgré l'absence de cumulus, trois planeurs étaient déjà en l'air, les autres n'allaient pas tarder.

Je largue vers 1000 m à la verticale des méandres de la Garonne qui jouxtent notre terrain et, trouve rapidement un petit thermique qui me fait grimper doucement. Je suis très vite rejoint par Robert qui a décollé juste après moi. Nous spiralons ensemble quelques tours, puis Robert met le cap au sud sans tarder ; moi j'essaye encore de gagner quelques mètres. Un appel radio de sa part m'informe qu'au pied Est du Bazère ça « pompe » également. Etant à cet instant à 1300m, je me lance à mon tour vers le sud, mais arrivé au bas du thermique que Robert allait bientôt quitter par le haut, il ne donne plus grand chose, alors je cherche mieux en mettant le cap vers Montréjeau. Je ne tarde pas à trouver un bon thermique, j'accroche vers 950 m, il était temps. Il me monte jusqu'à 1650m, tout en me décalant vers le sud. Je poursuis en transitant à la recherche d'une autre ascendance qui pourrait me faire grimper toujours plus haut. A entendre les différents messages radio échangés entre les autres vélivoles du club, je dois pouvoir y arriver : 2000 à l'approche des montagnes pour celui-ci, 2400 au Mourtis pour celui-là etc... Je prends confiance ; je poursuis toujours ma transition, je frôle Barbazan que je laisse sur ma gauche, toujours cap au sud. J'accroche une nouvelle bulle à Izaourt. De mieux en mieux, celle-ci me permet de passer les 1800m. Ca marche ! Je continue, je conserve le cap au sud aidé par un petit vent de Nord qui me pousse jusqu'à la hauteur de Fronsac, mais côté Ouest de la vallée. Là, je me refais une petite santé et

regagne les 1800m. 1800, mais pas plus ! Il me faut monter plus haut pour pouvoir m'éloigner encore. Hé oui, n'étant pas lâché campagne, je dois conserver mon local de Clarac. Et là, je me trouve coincé dans l'extrémité supérieure du cône du local, en faisant un calcul à finesse 20, ce qui est déjà une gageure en sois avec l'Astir. Me voilà donc condamné à grimper ou à me rapprocher du terrain. Je décide alors de piquer plein Est vers le pic du Gar. Mauvaise pioche, la traversée de la vallée me fait perdre 250m, à l'approche du Gar je vire au Nord, mais les choses ne s'arrangent pas, je suis toujours dans du moins 2 en moyenne. Je décide de me rapprocher du relief, je repique à l'Est vers le Gar à nouveau, rien n'y fait, le vario ne décolle pas du moins 2 et entre 120 et 140 km/h en Astir c'est l'altimètre qui donne le tournis. J'arrive sur la paroi, il me faut prendre une décision, gauche ou droite... ce sera droite. Fatale erreur. Me revoilà à longer le Gar en direction du Sud. Je suis contraint de conserver, voire d'augmenter mon badin, car les conditions ne s'améliorent pas, au contraire elles empirent. Je n'ai à ce moment qu'une idée en tête : fuir cette zone de m... Pour éviter de repasser dans l'une de ces « dégueulantes », il ne me reste qu'un échappatoire, passer les crêtes et plonger vers St Béat. Les turbulences se calment et le vario retrouve un peu le moral, mais me voilà piégé entre des sommets et des crêtes que je dois regarder en levant les yeux. Aspect positif de la situation, je suis en terrain connu pour y avoir ramé une heure au moins quelques jours auparavant en biplace avec Robert. Chose qui a dû inconsciemment peser dans mon choix de virer à droite lorsque, quelques minutes plus tôt, j'étais face au Gar. Malgré ce réconfort, ne me voilà plus qu'à 500m sol, je sillonne la zone et j'essaie d'exploiter

quelques bullettes ; je suis même rejoint par une buse. Mais celle-ci devait être plus curieuse qu'intéressée par les hautes altitudes car au final, même si j'ai repris 30 m par ici ou 50m par-là, ils sont si tôt reperdus et mon altitude ne cesse de chuter. Le quart d'heure passé à batailler m'a permis de repérer LE champ « vachable » de la zone sous toutes les coutures et de contrôler à plusieurs reprises la position des obstacles et de me préparer à un éventuel tour de « piste ». Mais je ne peux m'y résoudre, je dois trouver une ascendance et me refaire. Je continue à lutter 5 minutes, mais rien n'y fait, cette fois, je dois me résoudre à préparer une prise de terrain. Je passe à proximité du champ qui est un champ d'orge, ce qui permet de faire un dernier contrôle ; aucun obstacle nouveau à signaler, pas de clôture basse à l'entrée du champ. Seule une rangée d'arbres à passer en final 200m environ avant l'arrondi et une ligne électrique à l'autre extrémité du champ ; mais là, si les choses se passent bien, je devrais être arrêté depuis longtemps. Je m'éloigne en fond de vallée pour faire mon étape de base et m'aligner en final. C'est vraiment la mort dans l'âme et sans vraiment y croire que je sors les AF, la finale est relativement facile avec peu de dérive à corriger. Mon plan est fort pour ne pas être gêné par la rangée d'arbres. Je m'applique à garder ma vitesse et mon point d'aboutissement à l'entrée du champ. J'arrondi et je freine aussi fort que possible. L'orge me saute littéralement à la figure, le planeur décélère fortement et fini sa course en léger travers puis s'immobilise ; il n'y a plus aucun bruit. Dans les premiers instants je ne vois presque rien à l'extérieur, avant que le vent éloigne le nuage de poussière provoqué par cette arrivée improbable. Je sors de mon habitacle un peu comme un aventurier venant de découvrir une nouvelle terre. Je contrôle d'abord l'état de mon appareil : il ne me paraît pas avoir subi de dommage. Puis, je me lance dans une reconnaissance rapide des lieux avant d'appeler le QG

pour faire part de ma mésaventure. Mon salut viendra de Pierrot et son 4x4 rutilant qui viendront à mon secours en fin d'après-midi.

C'était ma première vache, c'était un lundi, ce qui n'a aucune importance en soi, mais qui me donne néanmoins un début d'explication : en effet ce n'était pas le lundi de l'ascension... !

Grégory.

HE HOP ! 500 KM...

Cela faisait déjà de nombreux mois que Robert me poussait, m'incitait, me préparait, me motivait et même m'entraînait à effectuer mon vol 500 km FAI et jusqu'aujourd'hui, soit je n'avais pu me libérer de mes occupations familiales, soit je m'étais attaché à transmettre mes quelques connaissances à d'autres pilotes et profiter ainsi de ma qualification d'instructeur toute neuve. Depuis juillet, Sandrine allait pouvoir s'occuper de notre adorable Constance, et moi j'allais pouvoir venir voler...C'était sans compter des travaux à effectuer à la maison !

Au début du mois d'août tombe une alerte météo, me laissant entrevoir la possibilité d'un joli vol entre le jeudi 03 et le dimanche 06. La situation s'avérera décevante jeudi et vendredi puisqu'Hélène, également à la recherche de ces fameux 500 FAI, butera sur des cirrus et étalements au nord, avortant ainsi sa tentative. Le week-end s'annonce meilleur. Je vais donc essayer d'en profiter samedi.

Je prépare donc mes affaires, prépare le circuit qui sera vraisemblablement St Gaudens-Belves-Masseube-Astaffort-St Gaudens, c'est à la mode en ce moment. J'aurais préféré un 500 aller-retour, mais l'avantage du yo-yo permet de ne pas s'éloigner trop au nord et garder une situation météo homogène. J'ajoute aussi avoir volé sur ce parcours en entraînement sur le JF au mois de mai.

Donc, préparation de la documentation, carte aéro, terrain de dégagement, cartes VAC, notam. Une petite relecture du manuel de vol ne peut pas me faire de mal non plus, puisque je n'ai pas encore volé sur le D14 cette année (honte à moi...).

Samedi matin, j'arrive à l'AVC vers 09h30 en espérant m'attribuer le DG600. Il n'y a personne. C'est étonnant pour un week-end avec une alerte météo ! Il n'y a pas si longtemps, cela se passait différemment à l'AVC : Arriver vers 10h et c'était voler sur le BK ou alors voler en deuxième tour...Donc, j'attends patiemment que quelqu'un arrive, en profite pour aller voir les travaux du nouveau hangar, remarque une remorque avec un PIK20.

Vers 10h, arrive Robert. On va pouvoir sortir les machines et étudier la météo. Et bien sur, lavage extérieur complet du planeur pour essayer de grappiller quelques points de finesse. A noter que c'est une fâcheuse habitude à l'AVC de ne nettoyer que les bords d'attaque de la voilure : Et le reste, il n'en n'a pas besoin ?

Le circuit affiché est bien celui pressenti. Mise en piste en 25 assisté par notre fidèle Jeannot pour un décollage vers 12h15. Le plafond n'est pas bien haut mais il y a beaucoup de cumulus. JF affiche le même circuit.

Je décolle en premier, cela me permettra de reprendre un peu le planeur en main. Largage à 900m sur les collines au nord du terrain. De suite, je peste : « C'est quoi ce vario ! La compensation est vraiment nulle (Message aux pilotes du club amateurs du D14 : Cela ne vous gêne pas de voler comme ça ? Que de temps perdu basé sur ces fausses indications !). Maintenant, c'est trop tard pour faire quelque chose, on fera avec, mais c'est dommage.

Le plafond est à 1200m sur le Bazert avec 0.6 m/s moyen. Cela va s'améliorer, confiance. Je rejoins le JF qui est au nord du terrain en montée. Je suis plus haut. Je

fais attention à bien prendre le départ. Première transition, première remontée à 1300m maintenant. Il y a 25km/h de vent du 280. Vers Larroque, je vois un cheminement un peu plus à l'ouest de la route et qui me plait bien. J'essaie. Rappel à l'ordre du JF « Perte de temps ». Retour dans le droit chemin. J'ai maintenant un planeur en ligne de mire, à moi d'essayer de garder le contact. Je ne dépasse pas 1100m avec petits vz jusqu'à Masseube, où l'on remonte à 1300 dans du 1.8 moy, cela semble s'améliorer, et bien non, on se traîne entre 700m et 1200m jusqu'au nord de Fumel. Il nous faudra même contourner Golfech pour éviter d'être en infraction. La vitesse moyenne depuis le départ est à 68km/h... 519km, cela va être long mais le moral est bon, j'ai toujours le contact avec le JF. Point bas relatif à 600m sol, on essaie sous le cumulus, bof 0.6m/s moy. On continue. Si le suivant ne donne pas, il faudra envisager de dégager dans la vallée à gauche, aux champs bien plus accueillants, mais on n'en aura pas besoin, remontée à 1550m dans du 1.9 moy. On note un changement des conditions, les plafonds sont plus hauts maintenant et, surtout les vz s'améliorent. Avant le premier point de virage Belves, je rate l'accrochage d'une ascendance signalée par JF. Jusqu'à présent, j'avais gardé le contact sans difficulté, allant même jusqu'à gratter le DG500M en montée (euphorie dans le cockpit lors de ces moments là, mais retour à la réalité, je n'ai pas 43kg/m² à monter, je vole à vide, mais satisfaction quand même). Dorénavant, je volerai plus bas et serai à la traîne. Je compte bien refaire mon retard plus tard, comptant sur la finesse max supérieure de mon planeur. Belves est tourné à 15h30, plus que 331 km et c'est dans la poche...D'autant plus qu'on va maintenant bénéficier d'une composante vent arrière à la descente. Les transitions s'allongent, les vz s'améliorent, les plafonds montent. On fait une fois 2000m dans du 2 m/s moyen, près de Masseube, juste avant de virer.

2^{ème} branche à 95km/h de moy., encore 178km à faire. Il est un peu plus de 17h. On garde le rythme, les vz sont bonnes (2.3m/s moy sur cette branche). Tiens, on croise un JK scotché au plafond qui rentre vers le sud. Merci Jean pour ton message d'encouragement Le 3^{ème} et dernier point est viré sans difficulté à 17h50. Il ne reste plus qu'à rentrer et c'est gagné ! Maintenant, il y a nettement moins de cumulus, cela risque d'être un peu plus délicat. J'ai toujours le contact visuel avec le JF, qui bien sûr est toujours devant. Vers Auch, je refais un peu plus de 1600m, ça devient bon, je commence à y croire. Calage Mc Ready à 0. Je ne vole pas trop vite. Dernière montée à 1700 au km 50. Théoriquement, je suis en local St Gaudens. Attention à la dernière transition, d'autant plus que devant, il n'y a plus rien de matérialisé et qu'il est 18h30 passé. 1300m au km 30. Puis 1000m au km 20, vers Boulogne, toujours en local théorique, mais cela va être chaud. Encore 3 km à faire pour passer les 500km. C'est maintenant dans la poche, reste plus qu'à assurer le retour. J'ai le local Castelnau, sans soucis d'espace aérien, puisque largement en dessous. J'ai le moral, pas trop fatigué mais surtout, je compte bien rentrer. Au nord de Larroque, j'essaie d'exploiter un tout petit vario mais sans résultat. Je passe 700m, toujours en descente. JF est toujours dans les parages mais vu sa charge alaire, il va avoir du mal à exploiter les très faibles conditions. C'est dans ces moments que j'aimerais une variométrie au top. Ca y est, j'ai un 0.3 moyen que j'exploite pendant 10 minutes. Attention au vent qui dans les basses couches passe franchement à l'ouest, pour 22 km/h. Je quitte mon ascendance salvatrice à 950m et me mets en arrivée. JF doit se vacher (moteur), je crois qu'il m'a trop attendu et qu'il aurait pu tenter une arrivée directe. Je salue Jacques, en veille radio, et change de fréquence pour 123.50. Pas de trafic. Au moins pas de problème si arrivée basse. Arrivée sur le terrain à 600m. Passage de la ligne et tour de piste

en 25, sans problème. On reste malgré tout concentré jusqu'au bout.

Et voilà, mon premier 500km prévu, bouclé en 6h40 à 77km/h avec 1.3m/s moyen. Je n'ai pas ressenti de difficulté majeure sur ce vol. Merci à Robert de m'avoir guidé.

Facile, non ? A qui le tour ?

UN BEAU VOL

Le 11 août dernier, une semaine après que Xavier ait réussi ses 500 km, Sophie et moi-même partions tenter notre chance... Par un beau matin ensoleillé, nous étions affairées à préparer nos planeurs respectifs : D 14 pour Sophie, et le JF pour moi. Sophie aidée de Richard et soutenue par son meilleur sponsor : JUJU, remplissait les ballasts, quant à moi, je veillais avec Robert à ce que tout soit en ordre pour ne pas avoir de mauvaise surprise, style verrière arrière ouverte après le décollage.

Vers midi nous décollions enfin dans l'espoir de boucler un polygone à 3 points : Cancon, Aurignac, Astafort, retour St-Gaudens. Sophie est partie en éclairneur. Je monte au maximum (1300 m) passe la ligne de départ et mets le cap au nord. Comme bien souvent le plafond descend vers Castelnau (1100m), il faut être prudent. Entre temps, on entend à la radio que Robert a décollé avec le DG 1000 d'Yvon. A Auch les conditions s'améliorent (1500m), je rejoins Sophie et nous contournons la ville par l'ouest. Nous suivons ensuite la route traditionnelle via Lectoure (1200 m), et Astafort où le plafond remonte à 1600m. Avec Sophie nous échangeons des informations et nous poursuivons notre petit « bonhomme de chemin » pour traverser la Garonne à Agen sans serrer les... avec 1400 m de plafond et

des vz de 3, 4 m ;

Cependant, plus au nord le plafond diminue et nous nous trouvons à 1000 m au SW de Villeneuve sur Lot. Heureusement, nous retrouvons des varios positifs qui nous rapprochent de Cancon.

Après avoir virée Cancon, je monte au plafond (1400m) et pars en éclairneur. Il ne faut pas traîner car la route est encore longue...

Je mets le cap au SE et trouve un plafond entre 11 et 14. Je me rapproche d'Agen et, il me semble que la traversée de la Garonne se présente moins bien qu'à l'aller. Je croise Robert dans le secteur et l'entend dire à la radio qu'il trouve difficilement de bons varios. J'ai la chance d'être plus à l'est de sa position. Je passe au SE de la ville et monte à 1400m. Avec Sophie nous continuons à échanger nos informations.



Le sponsor JUJU scrutant l'état du ciel

Après la traversée de la Garonne, je m'écarte à l'ouest de la route directe par crainte de « manger » la TMA de Toulouse. Je vois Lectoure et Auch sur ma droite, le moins que l'on puisse dire c'est que je n'ai pas pris de risque, mais j'ai « rallongé la sauce ». Sophie, quant à elle suivra un axe plus direct qui fait que l'on ne se verra plus avant notre 2^{ème} point de virage. Sur cette branche j'oscillerai entre 900 et 1500m. A Aurignac, on se retrouve Sophie et moi, un

superbe cumulus nous tend les bras, on fait un plafond (1600m), on vire et on s'en va. Il est 16h 30 j'ai un coup de barre, c'est « l'heure de l'entracte » et je n'ai presque plus rien à manger, et pourtant j'avais chargé en munitions. Mais il faut tenir coûte que coûte, car c'est jouable. C'est là que l'on retrouve Robert qui ne virera pas son point pour venir avec nous, à croire que l'on avait « le vent en poupe », mais surtout que Robert était bien inspiré... Le problème est que l'on ne sait pas trop ce que l'on va trouver au nord. Nous mettons direct le cap sur Astafort où un voile de cirrus nous attend. Aux alentours de 17 heures, nous passons à l'est d'Auch où nous montons à 1800 m, qui sera mon dernier bon vario avant les ennuis.

Dans le secteur nous retrouvons Fernand et son Ventus. Sophie, Fernand, Robert et moi-même cheminons ensemble, un cheminement moins bon en ce qui me concerne, une « pompe » moins bien centrée me mettront à la « traîne ». Le trio reste au plafond (1700m), quant à moi je descends gentiment pour me retrouver à 900 m à Lectoure. Je m'inquiète car cela devient sombre à cause d'un gros voile de cirrus. J'ai du mal à suivre la cadence. Je vois les amis spiraler, j'arrive, je cours et surtout je vole tant bien que mal pour les rejoindre. Je remonte à 1500 m, mais le reste de l'équipe est 300 m plus haut que moi, c'est cette distance qui fait la différence et finie par me « larguer ». Aussi, Sophie, Robert et Fernand partent ensemble. Le troisième point est maintenant proche pour eux, et moi je m'imagine bien aller aux « vaches ». Malgré tout je m'accroche, j'essaie de trouver des petits varicos qui me maintiennent entre 900 et 1000m, et qui me permettent de virer Astafort. Sophie et Fernand ont mis el cap au sud. Robert les accompagne jusqu'à Lectoure, où ils sont suffisamment hauts pour être en local d'Auch et, peut-être plus. Quant à moi, je suis au plus sombre, dans tous les sens du terme, je remets malgré tout le cap vers le

terrain, après tout je n'ai plus rien à perdre. Sophie m'indique qu'ils ont trouvé quelque chose le long de la route qui mène à Lectoure, aussi je suis ses conseils.

Au nord de la ville, je trouve Robert qui vient à ma rencontre, et là, c'est la « cata », on ne trouve plus rien. Pourtant quelques rayons de soleil commencent à percer, mais j'ai peur que ce soit trop tard, même si nous volons côte à côte pour ratisser. Nous continuons à descendre : 800, 700, 600, puis 505 m. Là, il faut se rendre à l'évidence et remettre le moteur en route. Robert me dit de me préparer, je dois avouer que c'est déjà fait depuis un certain temps... Et là, miracle, on retrouve un petit quelque chose qui nous mène à 1100m, puis en se décalant à l'ouest, 1700m (dérive importante). Après la « descente aux enfers », c'est presque le 7^{ème} ciel, si je puis m'exprimer ainsi. Ce n'est malgré tout pas forcément gagné, mais au moins on pourra être en local d'Auch sans difficulté. On attend Auch à 1400 m, on avance petit à petit et prudemment. Sophie et Fernand, se rapprochent de la « maison », mais prennent des options différentes : Sophie prend la direction de Castelnaud, et Fernand celle de Boulogne. Au SE d'Auch, nous faisons un plafond à 1970m qui sera pour moi le plus haut de la journée. Je me dit que maintenant j'ai peut-être une chance de finir mon circuit, en cheminant correctement. Il est 19 h, il faut s'appliquer, l'important n'est plus d'aller vite mais de rentrer, aussi, prend on ce que l'on trouve. On s'approche du plateau, et bien sûre les ascendances sont rares pour ne pas dire nulles. On descend gentiment à l'w de Ciadoux (1100m). Nous passons le plateau, il n'y a rien de trop. Nous traversons la piste et nous mettons direction vent arrière