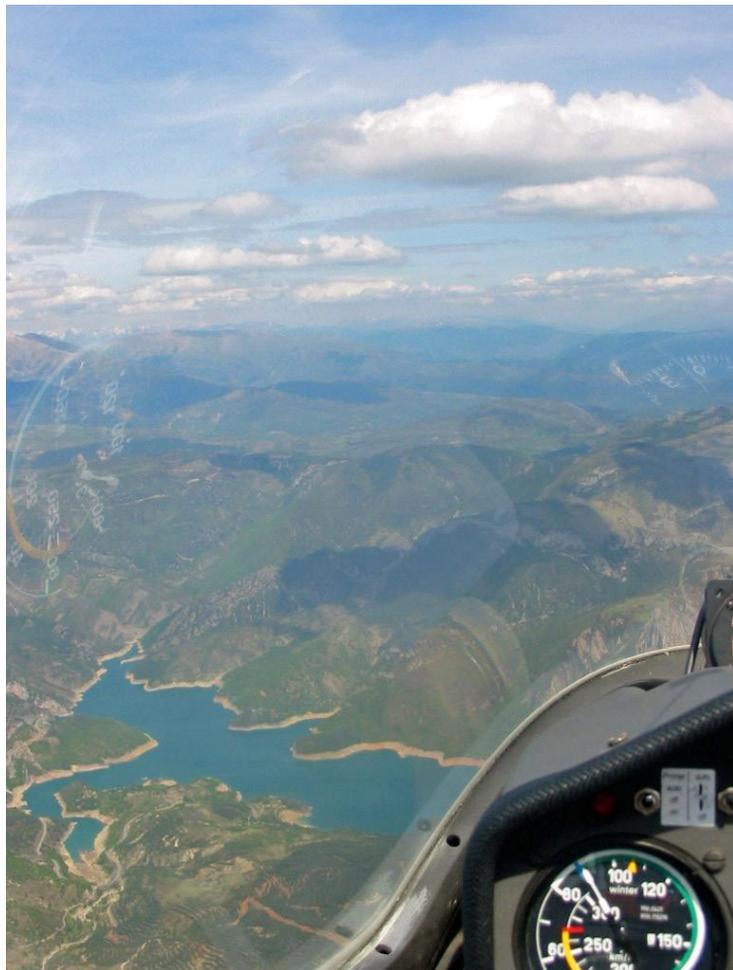


JE PLANE

Edition SEPTEMBRE 2005



sierra San Gervas au sud des Pyrénées

*Le bulletin
d'information du
vélivole commingeois.*

SOMMAIRE

Le mot du président **P 1**
Concours de Nogaro **P 2**
Week-end en Cerdagne **P 4**
Maroc 2005 **P 5**
Peinture et nettoyage d'été **P 9**
Coin des instructeurs **P 9**
Les épreuves et les vols de l'été **P 11**
Vache collective **P 11**
Le vol de Fleurette **P12**
Visite des 50 h du remorqueur **P 12**
Les premiers 300 km de l'Astir et de
Cyril **P 13**
Bienvenu aux nouveaux membres du
club **P 15**
L'année des cigognes **P 15**
Contacts **P 17**



ASSOCIATION VELIVOLE COMMINGEOISE

Le mot du Président

L'été se termine tout doucement et les cumulus commencent un peu à s'estomper..... mais pas à disparaître !!! Ne vous fiez pas aux temps d'ensoleillement qui diminuent : on peut faire encore de beaux vols en septembre, même après. Il est temps de tirer un premier bilan de la saison 2005 même si elle n'est pas terminée :

- au niveau école de base nous avons 5 élèves en cours de formation, 4 autres qui ont été lâchés et 2 brevetés (un troisième devant passer le test très prochainement). Le club a fait appel cette année à l'école fédérale de Saint-Girons. Nous avons en effet, accueilli trois stagiaires pendant trois semaines au mois d'août. Ils ont été encadrés les deux premières semaines par les instructeurs du club et la semaine suivante par l'instructeur de l'école fédérale. Cette expérience a été très bénéfique puisque les deux jeunes de moins de 25 ans qui composaient le stage ont décidé de poursuivre le vol à voile à l'AVC!

- au niveau vols sur la campagne de nombreux vols ont été réalisés (plusieurs 500 km en libre et même en but fixé ont été réalisés) ; la distance de 300 km devient « monnaie courante » en circuit. Seules quelques rares vaches sont venues égayer ces circuits toujours palpitants.

Le seuil des 1000 heures de vol sur les machines du club a été dépassé courant août. Nous espérons, si la météo est clémente avec nous jusqu'à la fin de l'année, dépasser le nombre d'heures de l'année 2004. Aussi je vous encourage à venir encore régulièrement voler et vous faire plaisir dans les cieux. Je vous souhaite une bonne lecture de ce numéro et vous dis à très bientôt.

Sébastien Noré.

CONCOURS DE NOGARO.



Vendredi 29 avril, certains d'entre nous ont pris possession du gîte magnifique

dans lequel nous avons été hébergés pour la durée du concours.

Samedi 30 au matin, tous les participants aux concours (44 au total) sont sur le pied de guerre sur le terrain de Nogaro. Les membres de Saint-Gaudens sont en force. En effet, nous sommes venus avec 7 planeurs. En tous cas ce matin c'est l'agitation. Dédé cours après ses ouailles et donne des consignes, les concurrents montent leurs planeurs et les apprêtent afin d'être à l'heure pour le premier briefing... Après le déjeuner rendez-vous dans le hangar qui nous sert de salle de briefing. L'épreuve du jour est une épreuve d'entraînement : épreuve de vitesse sur circuit par zone (AAT) à 2 zones au départ de Nogaro (Condom ville et Captieux). Résultat : beaucoup de planeurs « vachés » après le km 20, dont Louis qui a fait sa première vache de l'année...

Après un bon dîné à l'auberge d'Eauze et un sommeil réparateur **le premier mai** marque le début des épreuves. Mais la météo n'est pas au rendez-vous... Après le décollage, l'annonce de l'ouverture de la porte est décalée toute les dix minutes jusqu'à 17 heures où l'épreuve est annulée pour la classe « open »... Quant à la classe club, elle n'a même pas décollée compte tenue du plafond à 500m... La soirée à l'humeur joyeuse, s'est terminée autour d'un plat de spaghettis...

Lundi 2mai les conditions météos n'étaient guère faciles avec un plafond aux alentours de 700 m. Le type d'épreuve (de vitesse) était un circuit par zone (AAT) à 3 zones : Geaune, Fleurance, Plaisance et arrivée Nogaro. Personne n'a pu boucler son circuit et tous les participants sont allés « aux vaches » ou se sont posés à Nogaro lors du passage sur le terrain au cours de la deuxième branche.

Mardi 3 mai, il s'agit d'un circuit à handicap pour les deux classes :

- en libre, Nogaro, Hagetmau (départ à 45 km), Lavit, Plaisance, Nogaro (arrivée à 3 km)
- en club, Nogaro, Samadet (départ à 37 km), Lectoure aéro, Plaisance, Nogaro, (arrivée à 3km).

Avec 2/8ème de cumulus, mais un vent assez fort (30 km w dans les basses couches). Les épreuves des 2 classes sont réussies 85km/h en club et 78km/h en libre. Jean et Patrick dépannent Louis « vaché » en direction d'Aire/Adour. Et après le meilleur moment de la journée...



Elle est pas belle la vie...

Mercredi 4 mai, la météo n'est pas au rendez-vous et l'épreuve est finalement annulée. Aussi, nous avons eu la chance d'être invités par Pierre de Broqueville dans son superbe château XVIIème qu'il nous a fait gentiment visiter en compagnie de son épouse. A cette occasion, nous avons bénéficié d'une initiation au golf qui nous a beaucoup amusée et qui marque peut-être chez certains la révélation de nouveaux talents...

Jeudi de l'ascension, n'a pas vraiment porté son nom. Les éclaircies ont néanmoins permis de lancer la classe club pour une épreuve de distance vers Ste-Foy (rayon de 100km), Auch (30km) et Houeilles (30 km). La suite, grains étalements et plafond ne dépassant pas 1200m sol, n'ont pas permis de faire décoller la classe libre. De plus, avec

l'accident de Cécile Bon en piste, l'épreuve a été annulée.

Vendredi 6 mai, les cumulus sont enfin au rendez-vous. L'épreuve du jour est une épreuve de distance vers Captieux (secteur rayon 40 km), Saramon (SE d'Auch, R 50 km) et Ste Foy (R 100 km), avec une heure minimum de fin d'épreuve fixée à 18 h 00. Une masse d'air très bonne avec 1400 m QFE, mais un étalement vers Condom A l'origine de plusieurs vaches.

Samedi 7 mai est le dernier jour d'épreuves. La masse d'air s'est un peu affaïssée, mais des cumulus sont prévus. Les épreuves sont des circuits à handicap vers La Romieu et Le poteau en libre, Condom et Labastide d'Armagnac en club. La classe libre décolle à 15 heures avec des thermiques à 600 et 700 m. Une heure plus tard l'évolution étant incertaine, la classe club est annulée. Jacques est aux « vaches » en toute fin de soirée, Jean et Stéphane le dépannent à Bourriot la gare. Ils arrivent à temps pour le dîner qui marque la fin des épreuves.



Félicitations aux vainqueurs !!!

Dimanche 8 mai, Jean réveille tout ce petit monde grâce au doux ronron de l'aspirateur, un peu trop tôt au goût de Stéphane et Mathieu qui n'ont pas beaucoup dormis. Cette journée est marquée par la remise des prix effectuée par Dédé et son imitateur

préféré (Matthieu Ranque), mais aussi par la fin du séjour qui semble avoir été apprécié de tous. C'était une belle occasion de se retrouver et de passer un peu plus de temps ensemble, notamment en soirée, autour d'un bon repas. A cette occasion, un grand merci aux personnes qui ont participé à l'intendance et à la confection des repas.

Ce séjour a été également marqué par de bons moments de « rigolade » et d'amitié. Ici le Sieur Jeannot en pleine béatitude dans son lit...

On se demande à quoi il peut penser !!!



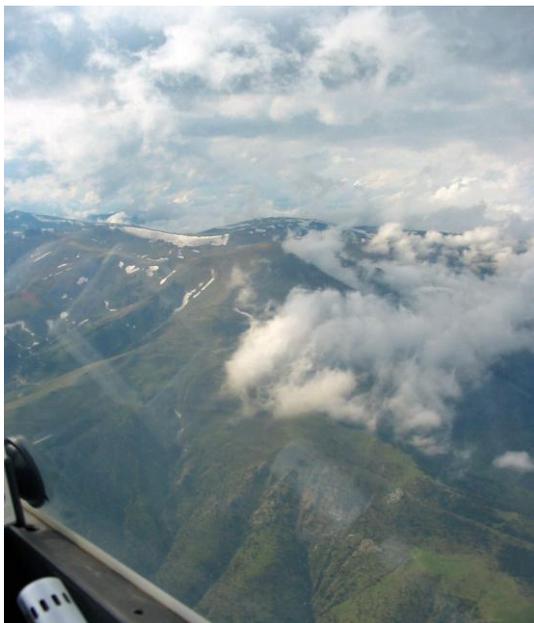
WEEK-END EN CERDAGNE

Du 14 au 18 mai, les couples Agostini, NeuveEglise et Prat sont allées prendre le frais côté espagnol, à Alp en Cerdagne. Jean-Claude et Madeleine ont convoyé un Pégase (SP), par la route, et Michel et Marie-Claire l'ASH26E. Le DG 500 M (JF), s'y est rendu par les airs avec Robert et Hélène, après un départ par le Val d'Aran, puis point de virage au classique Isaba au N W de Jaca.

Le lendemain, après montage des planeurs SP et MC, et a avoir écouté avec assiduité le briefing expliquant les particularités de ce terrain de montagne, nous avons pu

décoller. Jean-Claude, avec le SP en a profité pour faire un beau tour d'horizon et une belle balade en survolant les terrains des alentours, à savoir Sainte Léocadie, le plus proche à 10 km à l'E de la Sardania, la Llagonne située à 1800 m d'altitude et qui compte tenu du fort enneigement de cet hiver était encore bien boueux, puis Séo de Urgell terrain situé au S d'Andorre qui n'est pas facile d'accès par vent de NW. Quant à JF, MC, et JV (Alex Nielles), ils ont tenté d'aller à Isaba, mais une perturbation entrant, les a forcé à virer au S du Mont perdu, avant de retourner à l'est. Là une superbe confluence au S de la sierra de Cadi nous a conduit au SE du Canigou. Le beau temps n'a pas été au rendez-vous malheureusement les deux jours qui suivirent, aussi nous nous sommes occupés comme nous avons pu : étude de carte, shopping à Andorre...

Quant au retour, il n'a pas non plus été des plus facile pour le JF. Après s'être battus pendant un certain temps en local de Séo de Urgell, nous avons pu trouver un cheminement et même de l'onde de NO pour rentrer à la maison.



Confluence nous menant vers le Canigou

MAROC 2005.



Cette année, Raymonde et Louis Fourment se sont joints à nous.

Yvon a quitté la France le **04 juin**. Quant au reste du groupe, il est parti le lendemain en raison de la météo. En effet, Raymonde et Hélène parties en voiture, ont attendues dans la vallée de la Garonne entre Saint Bétat et Lès, afin d'informer Robert et Louis de l'évolution météo, car les nuages bas accrochés au flanc des montagnes rendaient le passage difficile. Enfin vers 11 heures, le ciel était dégagé, ce qui a permis à nos deux pilotes de s'envoler, ainsi qu'à Raymonde et Hélène de prendre la route jusqu'à Grenade où nous nous sommes retrouvés le soir pour passer la nuit.

Le 06 au matin nous changions d'équipage, Louis rejoignait sa moitié pour poursuivre la route, quant à Hélène elle retrouvait la sienne pour le voyage en planeur. Nous décollions en fin de matinée sous un soleil de plomb. Le problème majeur, un exercice de l'OTAN au détroit de Gibraltar, qui ne facilitait pas les affaires. Nous avons beaucoup utilisé le moteur, entre le peu d'ascendances et les niveaux d'altitudes à respecter. Notre objectif dormir à Fès, mais le temps

orageux et les informations météo peu précises nous laissaient le doute... Finalement, nous y atterrissons en fin d'après-midi sous un ciel de plomb. De son côté, Yvon arrivait à Ouarzazate, quant à Raymonde et Louis, ils ont été accueillis au Maroc par la douane à Tanger, qui leur a causé quelques difficultés...

Le 07, après avoir déposé notre plan de vol pour Ouarzazate, craignant les orages, nous quittons Fès au plus vite. En approchant de l'Atlas nous distinguons déjà les enclumes. En local de Beni Mellal, nous trouvons le passage, entre les cb, puis via la vallée du Dades, avons rejoint, la pseudo plaine où des varios à + 6 ms jalonnent la route de Ouarzazate. Nous y avons retrouvé, Raymonde, Louis et Yvon.

Le 08 juin, le temps était à l'orage, aussi nous en avons profité pour nous reposer.

Le 09, Robert et Yvon ont décollé en fin de matinée. Cap au S W vers le Jbel Siroua, car les cumulus assez importants, risquaient de se transformer en Cunimb. Ensuite, ils ont contourné le Siroua et sont montés à plus de 4000 m, en jonglant entre les grains et un peu de grêle pour revenir vers le Tichka. En raison de gros paquets de Cunimb vers le Mgoun, ils ont contourné ce dernier par le S, pour traverser la vallée du Dadès à l'E de Skoura et cheminer côté N du Jbel Sarhro. Ils ont ensuite fait demi-tour au travers de Tinerhir, pour retourner par le Jbel Sarhro jusqu'à la verticale Ouarzazate, aller enfin à l'W du Tichka et revenir par le lac de Ouarzazate.



Le 10, Louis accompagnait Robert. Décollage en fin de matinée, pour se rendre dans un premier temps au NW du Tichka en thermiques purs. Au pied de l'Atlas ils sont montés progressivement vers 3000 m, en direction du Mgoun inaccessible. Ils ont ensuite traversé la vallée du Dadès, pour retourner par le Jbel Sarhro et les gorges du Drâa. Ils sont allés jusqu'à Tasla pour revenir devant un cunimb. Au NW de la piste 30, un vent de sable les attendait, aussi ont-ils dû se poser en 12. Il y avait des tourbillons de poussière et le vent tournait, aussi se sont ils retrouvés avec du vent arrière en finale. Au sol ils se sont mis en attente face au vent devant la tour. Plus aucune visibilité. Robert dans le planeur et Louis au bout de l'aile en attendant que le personnel au sol vienne les aider....



L'orage arrive sur le terrain...

Le 11, le temps restait à l'orage, aussi personne n'a volé. En milieu d'après-midi, l'orage devenant de plus en plus menaçant, Robert et Louis sont partis au terrain pour

finir de houer le planeur qu'ils avaient soigneusement lavé le matin. Le planeur était prêt et arrimé, mais l'orage d'une violence exceptionnelle est arrivé ; Pluie, grêle et vent à plus de 50 Kts, arracheront la boucle d'arrimage, Le JF, à la dérive, est parti en arrière jusque dans un fossé qui a heureusement arrêté sa course. Les pompiers et les gendarmes sont venus porter secours à Robert et Louis qui se battaient contre une nature déchaînée. Lorsque la pluie et le vent se sont faits moins violents, ils sont arrivés à sortir ce pauvre planeur du trou où il s'était logé, en constatant que la gouverne de direction était cassée mais qu'elle était provisoirement réparable. Robert et Louis sont revenus à l'hôtel trempés, glacés et le dos grêlé .

Le 12, Journée des travaux. La gouverne de direction a été démontée et c'est Yvon qui a opéré avec les moyens du bord : nettoyage, limage, collage à l'araldite, puis étuvage de la réparation au soleil dans un sac poubelle noir. Pendant ce temps, Robert et Louis, ont inspecté la machine pour constater malheureusement qu'elle était en grande partie grêlée, et s'assurer qu'il n'y ait pas d'autre dégâts...La météo prévoyant d'autres orages (ceux de la veille), les bouts d'ailes ont été démontés afin que le planeur soit hébergé chez les pompiers qui l'ont gentiment accueilli, dans leur petit hangar, vestige de l'époque de St-Exupéry.

Le 13, après remontage des bouts d'ailes et de la gouverne de direction pansée au scotch alu, Louis et Robert, décollaient pour un vol d'essai. Ils sont partis pour 400 km, tout s'est bien passé.

Le 14, Hélène et Robert ont décollé en fin de matinée. La météo s'améliorant, nous sommes allés au SE du Jbel Ayachi, puis sommes partis à l'W en passant au S du Mgoun, pour repartir au SE de Boumalne et rentrer par le Jbel Sarhro, un vol de 750 km .



Le 15, Louis et Robert ont fait un vol de 663 km, en partant d'abord à Tinerhir, puis aux portes du désert à Zagora, pour se retrouver ensuite à l'W du Toubkal et finir par le Jbel Sarhro au SE de Ouarzazate. Ce vol s'est effectué sous petits cumulus et barbules, avec un temps brumeux et un plafond maximum de 5000 m. Ce jour là la confluence était absente.

Le 16, j'ai fait mon premier vol local en solo et ai pu réaliser mon gain de 3000m.

Le 17, Louis et Robert ont fait un circuit prévu de 800 km, à une vitesse moyenne de 131 km/h en et une finesse de 104. De bonnes conditions et une bonne confluence leur ont permis d'aller à l'Est de l'Ayachi, Nzala, puis au N de Ouarzazate à Tagrara, suivi du Jbel Sarhro et retour.



Le 18, Yvon et Robert, se sont rendus au nord de Rich, puis sont rentrés à Ouarzazate, en raison d'un problème de

démoustiqueurs. Ils ont fait un vol de 570 km.

Le 19, Louis m'a courageusement accompagné, pour une tentative de 500 km prévus. Après un faux départ, car j'avais oublié de mettre le zander et le GPS en marche ce qui nous a valu de nous reposer, nous avons pris le vrai départ à proximité du terrain, nous avons fait un premier point de virage au N E de Boumalne, au Jbel Adrar Mkorn. Nous avons ensuite fait un deuxième point sur le Jbel Anrhommer, plein nord de Ouarzazate, sur l'Atlas, et un troisième point à l'W de la mine située au S E de Boumalne. Robert nous a contactés alors que nous étions à une dizaine de kilomètres du dernier point prévu, pour nous demander de rentrer car la météo se dégradait. Nous sommes donc rentrés à Ouarzazate, après 5h20 de vol, et une vitesse de 97 km / h, en ayant fait malgré tout nos 500 km, mais non prévus.

Le 20, repos et dernier jour pour Yvon, Louis et raymonde.

Le 21, je suis partie au M'Goun et l'après-midi, Robert a fait des baptêmes.

Le 22, nouveau repli stratégique du planeur chez les pompiers en prévision des orages...



Le 23, après les manœuvres épiques pour sortir le planeur du hangar, j'ai tenté de refaire seule le vol que nous avons fait

Louis et moi. Mais après un début difficile où je ne trouvais pas d'ascendances à proximité du terrain, j'ai dû remettre le moteur pour rejoindre les premiers contreforts de la montagne, où enfin j'ai pu commencer mon vol qui devra s'achever 10 km avant le deuxième point de virage (le Jbel Adrar Mkorn), car Robert m'a demandé de revenir au terrain, des orages approchaient. En arrivant à proximité du terrain je voyais les premiers tourbillons de sable, j'ai donc décidé de me poser, et pour perdre de l'altitude, j'ai sorti mes aérofreins en vent arrière et je me suis retrouvée avec la commande cassée dans la main gauche. J'avais l'impression d'halluciner...J'ai appelé Robert à la tour pour lui demander que faire, mais tout s'est passé si rapidement : le temps que je lui explique, qu'il me localise, et entre temps les AF étaient complètement sortis. Autant dire que je tombais comme un caillou, et que j'ai dû faire une étape de base et un dernier virage dans la foulée. Ouf ! Enfin j'étais posée...

Le 24, était le jour de notre départ, et après l'émotion de la veille et des autres jours, nous étions presque contents de partir et de faire une partie du voyage en compagnie de nos amis italiens Aldo Cernezzi, et Aymar à bord de leur Stemme, sauf qu'à l'aéroport, les autorités locales nous ont confisqué nos passeports en raison d'une autorisation de vol qu'ils n'avaient pas reçue, et ils refusaient de nous laisser partir. Aussi nous avons passé la journée à l'aéroport en attendant une autorisation qui n'arrivait pas... La cerise sur le gâteau était que nous étions vendredi, et qu'il nous restait très peu de temps pour agir car les administrations fermaient sous peu. Aussi, en dernier recours, nous avons décidé de faire intervenir les ambassades de France et d'Italie pour nous tirer d'affaire. Nous avons eu la chance de rencontrer la représentante du consulat d'Italie à Ouarzazate qui nous a aidés à obtenir une autorisation de décollage pour le lendemain.

Le 25, nous pouvions enfin partir, et le soir nous étions à Granada. La traversée de l'Atlas s'est bien passée, et un bon vent arrière nous a permis de faire le voyage en deux jours. Aussi, le 26 nous étions à Saint Gaudens après un voyage retour sans encombre...

Malgré les difficultés météo, et administratives, sans parler des dégâts sur le DG 500, ces vacances nous ont permis de rencontrer des gens généreux et qui nous ont aidé lorsque nous étions en difficulté, je pense notamment au commandant de gendarmerie (en photo ci dessous), à l'un de ses confrères, ainsi qu'aux pompiers que nous pouvons remercier pour leur aide.



PEINTURE ET NETTOYAGE D'ETE .

Le débroussaillage de l'aire à signaux et du tour du hangar ont été réalisés avec Roger comme maître d'œuvre. Egalement, portes et fenêtres de tout le hangar ont été rénovées et enrobées de couleurs lumineuses...A signaler qu'il s'agit de la première remise en beauté du hangar depuis vingt ans.

Merci aux participants : Roger, Yvon, Fernand, Jean et Louis.

Coin des instructeurs

Incidents au décollage.

Contrairement à ce que l'on pense, le décollage est une phase de vol parfois plus délicate que l'atterrissage.

Entre le début du roulage et une hauteur d'environ 100 m le planeur est vulnérable car il dispose de très peu d'énergie potentielle (hauteur), pour faire face à d'éventuels problèmes alors que le pilote redécouvre le pilotage de son planeur

Les ennuis peuvent provenir de :

1. **visite pré vol ou CRIS mal réalisés**, exemple :

Verrière mal fermée, palonniers mal réglés, compensateur trop à piquer ou à cabrer, trolley sur la queue, aérofreins sortant pendant le décollage , objet gênant les commandes ...

2. pilotage en défaut, exemple :

Mauvaise tenue d'inclinaison et d'axe, décollage prématuré, montée trop haut derrière le remorqueur encore au sol, et surtout oscillations en assiette par mauvais contrôle de la profondeur (sur corrections) Par vent de travers, absence de suivi d'axe de piste en correction de dérive dans

l'attente du décollage du remorqueur, puis après son décollage, absence de positionnement dans l'axe du remorqueur alors que les deux doivent suivre la même trajectoire air, ces mauvais positionnement peuvent empêcher le remorqueur de maîtriser sa direction.

Lors de la mise en montée du remorqueur après son décollage, retard du planeur qui avec un étagement trop bas se trouve « turbulent » dans le sillage de l'avion.

3. casse du câble de remorquage,

Revoir phase 9 du « livre bleu » et retenir la nécessité de tirer sur la manette de largage câble pour éviter d'en garder une longueur accrochée au nez, adapter la trajectoire en fonction de sa hauteur et des obstacles.

LE REMORQUEUR DOIT CONTINUER SON DECOLLAGE ET LIBERER LA ZONE DEVANT LE PLANEUR.

En dessous de 80 m atterrissage plus ou moins devant soi en évitant les gros obstacles.

Avec une hauteur d'au moins 80m, puis en adoptant de suite une vitesse et une inclinaison correspondantes à celles d'un dernier virage, on peut se permettre un demi tour et un atterrissage à contre QFU . A remarquer qu'au décollage en 07, l'habitude du remorqueur de s'écarter à gauche après décollage facilitera un demi tour par la droite se terminant plus aisément dans l'axe de piste 25.

Attention : l'altimètre n'est pas assez précis pour indiquer la marge de hauteur, il faut progressivement éduquer votre coup d'œil pour l'évaluer à vue .

4. panne du remorqueur

Plus gênante que la casse de câble, car la perte de traction est souvent progressive entraînant une perte de vitesse avant que la décision de larguer soit prise par l'avion et ou le planeur. Le pilote de l'avion peut ne pas avoir la possibilité de battre des ailes pour signaler son problème.

De plus le planeur plus fin va rattraper l'avion .

Il faut larguer, puis comme en cas de casse de câble adapter sa trajectoire pour un atterrissage d'urgence en fonction de sa position et de sa hauteur. Le planeur aura plus de possibilités que l'avion.

Si la panne survient alors que l'on se trouve encore sur la piste avec une longueur suffisante pour s'y poser, chacun va freiner pour s'arrêter dans les limites. L'avion s'arrêtant plus court il y a de gros risques que le planeur le percute par l'arrière, transformant un incident sans gravité en accident.

Pour éviter cela il faut appliquer une règle pour notre aérodrome:

En cas de panne de l'avion remorqueur sur la piste, il dégage coté sud (hangars) . Le planeur , largue , freine et dégage coté nord (autoroute)

Cette règle s'applique aussi à la cohabitation forcée avec un avion qui aurait ignoré la priorité du planeur lors d'un atterrissage normal.

Fort heureusement les casses de câble et les pannes sont très rares, mais elles ne préviennent pas.

Pour réduire l'effet de surprise, le stress, et prendre tout de suite la bonne décision, à chaque décollage préparez vous à cette éventualité en fonction de votre hauteur et de votre position dites- vous :

« maintenant, si panne ou casse... je peux faire ceci ou cela ... »

Autre facteur de sécurité au décollage, l'attitude des accompagnants en piste :

C'est aussi contribuer à la sécurité des vols que de se contenter d'aider, au besoin, le pilote à s'installer. Puis s'écarter pour le laisser en paix se concentrer et préparer son décollage. A distance l'aide pourra toujours détecter et signaler une anomalie éventuelle sur le planeur.

Bons décollages

LES EPREUVES ET LES VOLS DE L'ÉTÉ



Bravo Anne !!!

En mai fait ce qu'il te plaît, et c'est le 21 qu'*Anne Le Quellec* a été lâchée.

En juin, les conditions météo générales ont été moyennes, malgré tout Fernand a pu faire quelques beaux vols sur la montagne. Le 23 juin *Laurent Cerdan* a été lâché. Laurent est un transfuge de l'avion et c'est en quelques heures seulement qu'il a été lâché. Peut-être aurons nous un futur pilote remorqueur ...

En ce qui concerne le mois de *juillet*, *Christophe Guerber* a été lâché, et le 24, il a fait son heure de vol.

Le 14 juillet, *Grégory Soulier* a passé son brevet, et le 22 juillet, il a été lâché G 102, et a réalisé sa première épreuve du brevet D (gain de 1000 m).

Quant à *Anne Le Quellec*, le 20 juillet, elle a réalisé son heure pour le BPP.

En juillet, il y a eu de très bonnes conditions de vols du 9 au 13, avec des plafonds exceptionnels, et notre président souligne que malgré tout, des planeurs sont restés sans pilotes.

Et pour terminer l'été, notre club a accueilli trois stagiaires du 15 août au 3 septembre, et le 2 septembre a été marqué par le lâché du jeune *Maxime*.

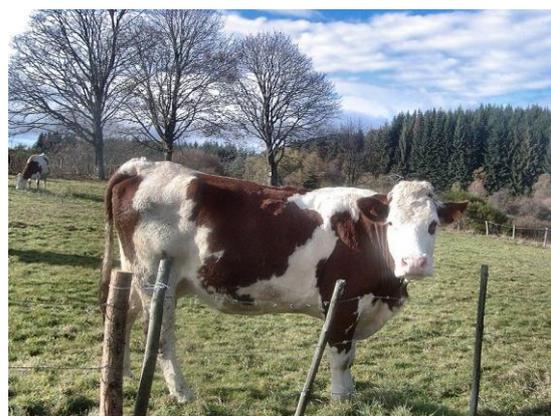
Le 21 septembre *Anne Le Quellec* a brillamment réussi son théorique, puisqu'elle n'a effectué aucune faute. Félicitations à tous...

VACHE COLLECTIVE

LE xxx août, un retour difficile d'un vol de plaine (les pompes devenant rares et finalement inexistantes), s'est terminé par une vache collective près de Fleurance...

Dans un même champ se sont vachés Robert et Alex Nielles dans le JK (première vache pour l'Orion), ainsi que Xavier dans le D 14. Michel Neuve Eglise a remis le moteur de son ASH 26 au dessus de ce même champ, pour rentrer au terrain afin de participer au dépannage. Quant à Yvon dans son LS6, RY, il s'est vaché plus à l'ouest.

Mathieu Ranque, a convoyé la remorque du DG entre St Giron et St Gaudens, quant au reste du dépannage, il s'est effectué avec la bonne volonté habituelle des piliers de l'AVC.



LE VOL DE FLEURETTE.



Maman s'est allongée à 13 h 30 comme d'habitude pour faire sa sieste, pensais-je. Contre toute attente, le silence a été interrompu par une voix venant de devant. « Tango Fox, je m'aligne en 25 », je n'ai pas trop compris de quoi il s'agissait. Rapidement, la phrase fut suivie d'un claquement, et il m'a semblé que l'on roulait comme avec la voiture, mais ça n'a pas duré longtemps, car on s'est élevé dans un silence aérien vers je ne sais quelle destination. On s'élevait à l'infini, on s'inclinait à gauche et à droite. Aussi, je sentais les avant bras de maman qui semblaient vouloir me retenir.

J'ai entendu dans un environnement immédiat : « Ca pompe, prends la ! », ou bien encore : « Ca dégueule ! »... Je les ai même entendu dire qu'ils se mettaient en local d'un champ vachable. Décidément je ne comprenais pas tout...

Ensuite, j'ai senti que l'on montait encore, j'ai entendu parler d'un point de virage dit : « Le Poteau », dans Les Landes.

Ces sensations que je n'avais jamais connues précédemment, ne m'étaient pourtant pas étrangères, car j'avais entendu Maman les décrire et les ressentir...

J'ai ainsi compris que Maman ne dormait pas.

On a continué comme cela jusqu'au point de virage suivant nommé : Le Céciré, près de Luchon.

Subitement une voix très familière s'est élevée de l'avant, pour s'exclamer : « Je me vache à Aiguillon », c'était Papa. Je n'ai bien entendu pas compris, mais cela a changé le cours de la sieste qui m'aura laissé un souvenir intransmissible...

La sieste a été en effet plus longue que d'habitude, car elle a duré 5 h 15, le 10 juillet lors d'un vol en Orion effectué par Jacques et Sophie qui attendait la petite Fleurette. Fleurette a désormais vu le jour et s'appelle en fait : Juliette.

Jacques PAILLAS.



VISITE DES 50 HEURES DU REMORQUEUR.

Pierrot a fait plusieurs visites du remorqueur : Une cinquante heures, une cent heures, et une annuelle avec les mécaniciens de l'atelier de Nogaro. La dernière visite des cinquante heures, en date du 19 août a été effectuée seule par Pierrot à Nogaro, sous la responsabilité de Gilles Aurenas, chef de l'atelier. Par la suite, ce dernier l'a habilité à réaliser la visite des cinquante heures de notre remorqueur, et à effectuer quelques petites interventions sur ce dernier.

Félicitations à Pierrot.



LES PREMIERS 300 KMS DE L'ASTIR / ET . . . DE CYRIL



Ce matin du Dimanche 10 juillet 2005, il est 10H et le réveil est difficile. En effet le samedi fut long, j'avais fait deux beaux baptêmes de 1 heure à des amis qui avaient beaucoup appréciés leur vol. Ensuite j'étais, invité chez des amis originaires de Fleurance dans le Gers, le dîner était copieux et la soirée assez longue Le menu fut bien évidemment Gersois, un régal.

Mais le ciel toulousain commence à bourgeonner et la météo semble annoncer de beaux nuages pour la journée, alors debout je me prépare à partir en direction de Clarac en espérant faire mon premier vrai circuit de campagne de l'année (j'avais fait un 185km en montagne au mois de mars, mais j'étais toujours en local du terrain de Clarac, plafonds de 4000m oblige ! !).

J'arrive au club sur le coup de 12H, tous les planeurs sont déjà sortis, il me reste l'Astir. La météo s'annonce vraiment superbe, je me décide à tenter un circuit. Je feuillette le livret de circuits à la recherche d'un 300km, au pire si je ne le réussis pas cela fera tout de même un beau vol. Et puis qui ne tente rien n'a rien. Mais comme je ne me sens pas encore assez préparé psychologiquement à me retrouver à Cancon à 150km de la base et à une heure certainement avancée de l'après midi, je me trouve un « petit 300 » (311.6km exactement) qui permet de ne pas trop

s'éloigner de la base. De plus il reste dans une zone que je connais bien, Auch et Lectoure, pour y avoir réalisé deux 200km l'année dernière.

Je remplis alors la fiche de déclaration de circuit : St Gaudens aéro – Lectoure – Castelnau – Fleurance – St gaudens aéro. Xavier avec le DG 600 à prévus de faire le même circuit, je me dis qu'il pourra me donner des infos sur ce qui ce passe devant. D'autres prévoient aussi d'aller vers le Nord.

On emmène tous les planeurs en 25, car il y a un petit vent de Nord Ouest.



Il est 13H30, tout le monde a décollé, et c'est enfin mon tour, C'est parti, largage à 900m dans une pompe qui me monte à "seulement" 1200m, d'après les autres, décollés en

avant, il y a 1500m. Ce n'est pas grave, j'avance vers le Nord, et puis finalement je fais le plafond juste sur les collines au nord du terrain.

Arrivé à Boulogne, je suis vers 1000m et je commence à m'impatisier de ne pas refaire le plafond alors je zérote un moment. Il faut dire que pour moi d'habitude à 1000m j'ai le terrain à portée de vu. Puis au lac d'Astarac, je refais enfin le plafond de 1500m. Je peux avancer vers Auch, un endroit que j'aime bien car le sol descend, du coup je vole plus haut, psychologiquement cela me rassure et m'aide à avancer.

Je passe Auch les doigts dans le nez, comme les autres fois ou je j'y suis passé, il y a de bonnes pompes bien nettes qui montent haut.

Je me laisse glisser jusqu'à 1100m au travers de Fleurance ou une bonne pompe me grimpe au plafond pour prendre quelques photos de la ville et ses environs. Mes amis d'origine du coin chez qui j'ai dîné la veille y retrouveront par la suite leurs maisons d'enfance.

Je me laisse ensuite planer vers mon premier point de virage Lectoure.

J'y arrive à 900m avec le terrain d'ULM bien en vu. Je fais le plafond, tourne le point puis direction plein sud.

Entre temps, le plafond est monté à 1700/1800m, de quoi me permettre de tirer de belles lignes droites en toute tranquillité.

En passant Auch, je rejoins un biplace genre Duodiscus qui tourne à la verticale de la ville sans vouloir s'en éloigner, probablement un vol école.

J'atteints mon second point de virage, Castelnau Magnoac, en deux coups grâce à une pompe de 2000m au milieu du trajet suivie d'un plané de 25km.

Je vais tourner mon second point en prenant de la marge, ça serait trop bête de rater le circuit pour un point tourné trop juste ! En plus les parachutages de la journée sont arrêtés. En fait, il s'avérera par la suite que je l'ai tourné très juste, je suis passé moins de 10s dans l'éventail du

point, comme quoi on n'est jamais trop prudent! La prochaine fois je rentrerai les points dans mon GPS !

Bon il est déjà 17H et j'ai encore une petite moitié du circuit à faire. Je regarde du coté de Boulogne, j'ai l'impression que les nuages commencent à se faire rares, je sais que souvent cette zone devient creuse en fin de journée. C'est à ce moment là que je commence à sérieusement douter.

Mais en voyant les beaux nuages au Nord, je me dis "Allez, je tente mais il ne faut pas que je perde de temps et que j'accélère bien dans les transitions, on verra bien !" Finalement le plafond est monté vers 2000m, j'arrive facilement à mon dernier virage Fleurance où je prends encore des photos sous un angle différent.

Il est 18H, il faudrait penser à rentrer. Le GPS indique St Gaudens à environ 80km. En voyant encore de beaux nuages jusqu'à Auch, ça devrait être possible si le trou de Boulogne n'est pas trop gros.

Passant Auch les nuages se raréfient, mais je me souviens que l'on m'avait dit d'appuyer plus à l'Est en cas de trou dans ce coin.

Je prends donc la direction du Sud Est lorsque j'aperçois un énorme nuage solitaire bien haut. Il me monte à plus de 2100m, je suis au kilomètre 40 et il n'y a plus un seul nuage au sud. Ca me fait une finesse 28 (avec 300m de tour de piste), je sais par mes précédentes expériences que l'Astir tire 30 en air calme, alors je tente le coup sachant que de toute façon il y a Castelnau entre les deux.

Finalement au Km 30 une barbulle attire mon attention droit devant et me permet de conforter mon arrivée en gagnant 150m. Je me retrouve alors à finesse 25, je commence à me détendre en sentant que c'est gagné.

Au km 5 voyant ma marge, j'accélère progressivement jusqu'à 170 km/h pour passer à 900m à la verticale du terrain. Il

n'y a plus qu'à faire 2 ou 3 zigzags sur la Garonne et hop en vent arrière 25.

Voilà un 311km comme prévu tourné en 5h30 . Pffff je ne ferais pas cela tous les jours... Quoique... Si c'était possible...

Cyril Robin.

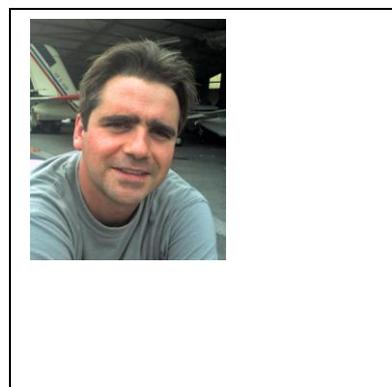
Jean Valière père de Maxime



BIENVENU AUX NOUVEAUX MEMBRES DU CLUB.

Christophe et Jean, père de Maxime, ont rejoints notre club, mais aussi...

L'ANNEE DES CIGOGNES.



David
Ayma
Jérôme
Baron



Barthélemy Bruyère
Instructeur
et Maxime,
son très
jeune
élève, lâché



Lors de leur passage dans la région les cigognes généreuses ont livré deux superbes « cigogneaux » à deux chanceux couples vélivoles de notre club...

Constance, a vu le jour le 26 mai, pour le plus grand bonheur de ses parents Sandrine et Xavier.

Quant à Juliette, alias la « petite Fleurette », elle a montré le bout de son nez, le 25 août dernier à ses parents émerveillés, Sophie Burgevin et Richard Fontaine.

Félicitations aux heureux parents, et plein de joies à venir...



Melle Constance



Juliette à l'heure du bain...

CONTACTS :

AVC SAINT-GAUDENS Aérodrome Clarac 31210 MONTREJEAU
Tél : 05.61.95.37.87. / E. mail : avc31@wanadoo.fr