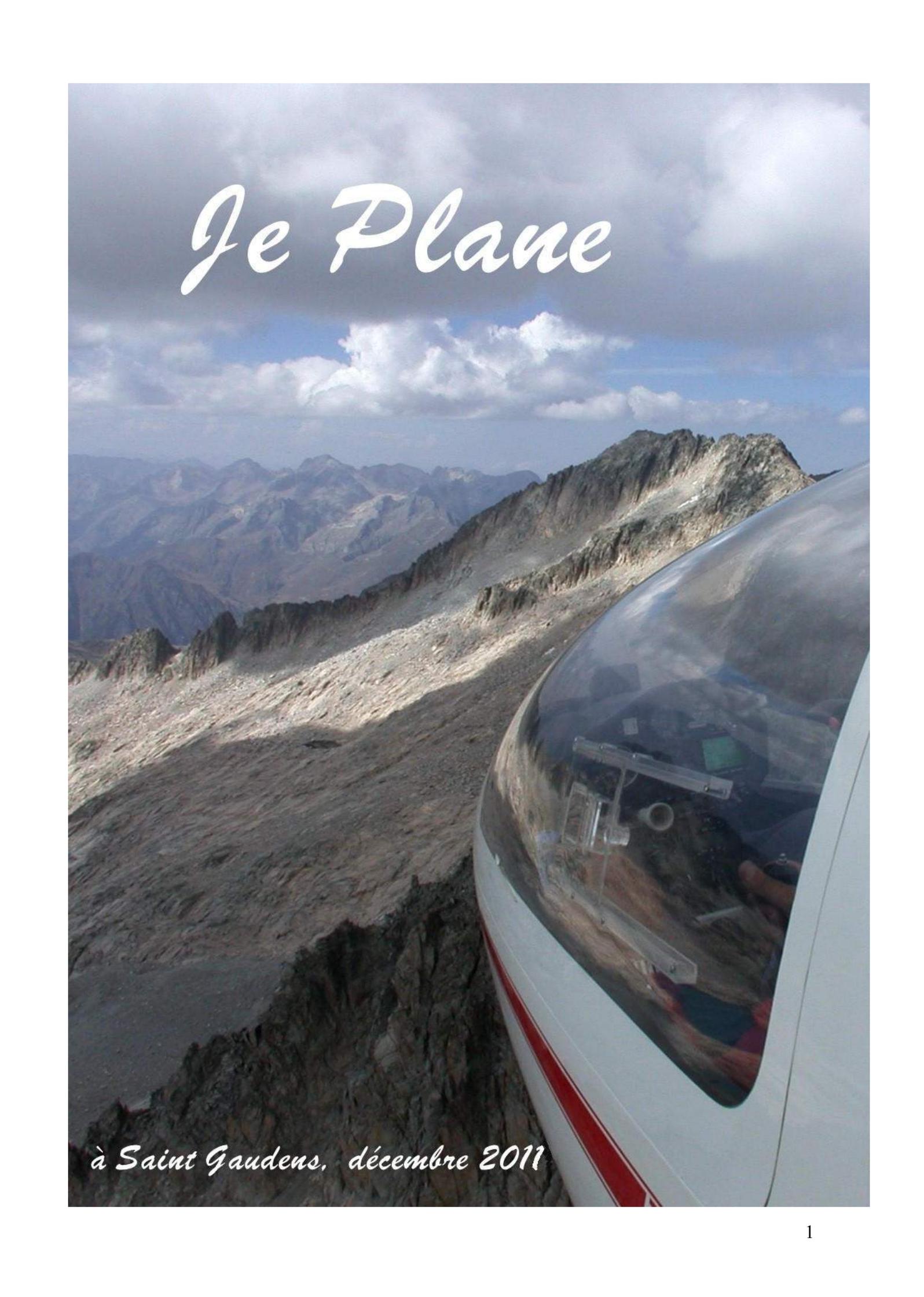


Je Plane



à Saint Gaudens, décembre 2011

Photo de couverture, face sud Pic Aneto par Ludo Warin

Sommaire

1. Le mot du Président
2. Yvon
3. Championnat du monde 2010, Médaille de Bronze : Pierre et Arnaud de Broqueville
4. Onde d'octobre par Florian Breuil
5. Le coin des instructeurs
6. Quizz
7. Nouvelle carte VAC LFIM

Le précédent « Je Plane » date de décembre 2010, malgré nos sollicitations afin d'obtenir des contributions de la part de nos membres, il a fallu attendre ce mois ci pour compléter une nouvelle édition.

Nous espérons que vous comprendrez l'intérêt de participer pour faire vivre une œuvre collective destinée à nous rapprocher et faire partager nos expériences, quelles soient grandioses ou modestes , chacune a sa place .

Le bilan de l'année 2011 devrait justifier un autre « je plane » avant la fin de cette année si vous nous apportez vos contributions.

A St Gaudens l'année vélivole va jusqu'au 31 décembre puisque nous avons la chance de pouvoir bénéficier de conditions météo favorables même en hiver avec le vol d'onde et les pentes mais aussi de bons thermiques lors du passage de petites traines ou du brassage de la masse d'air sur le piémont quand se présente un petit vent de secteur sud.

Photos :

Louis Fourment, Robert Prat, Cyril Robin, Patrick Soueix, P de Broqueville, Florian Breuil.

Le mot du Président

Bonjour à tous et à toutes,

La saison 2011 va se terminer, et voilà l'heure des premiers bilans.

Malgré une météo en demi teinte (il y a eu effectivement moins de jours volés que l'an dernier) 2011 restera comme une année de progression ; tout d'abord, l'activité générale de la plate forme ;

Nous avons de nouveau accueilli de jeunes stagiaires (titulaires du BIA) du Lycée Rive gauche avec qui nous avons passé une convention : ces jeunes sont venus principalement sur des périodes bloquées pour s'initier au vol à voile. Je remercie toutes les personnes (remorqueurs, moniteurs et logistique au sol) qui ont contribué au bon déroulement de ces stages d'apprentissage entre avril et octobre. Nous renouvelerons de nouveau l'expérience en 2012 ;

Nous avons eu trois brevets de plus : Patrick Soueix, Michel Belaygue, Samy Dadalt.

Un grand merci aux instructeurs.

Pierre Arroyo

Yvon

Yvon Laignel nous a quitté tragiquement le 31 octobre dernier avec le crash de son planeur ULM « Taurus » dans le val d'Aran.



Actuellement nous ne connaissons pas encore les circonstances exactes de cet accident .

Yvon était membre de l'AVC presque depuis la fondation de notre association, pilote privé avion et pilote de planeur il a, pendant des années, mis ses talents manuels et ses idées d'entrepreneur au service de l'amélioration de nos infrastructures ou pour faire de la mécanique, des réparations sur bois ou stratifiés, domaines où il excellait. Passionné d'aviation, très volontaire et opiniâtre, en parallèle de ses entreprises de vente de matériaux et de

construction de maison individuelles, il a mené à bien la construction de deux avions légers en matériaux composites dont un modèle original de sa conception « l'Oryx » très bel avion fort réussi mais arrivé en avance sur les ULM performants actuels.

C'est lui qui a créé « Je plane » puis passé le flambeau à Tristan, rédaction reprise par Hélène après le départ de notre instructeur pro.

Avec une vie professionnelle très réussie mais une vie privée éprouvée par des coups durs, il trouvait son bonheur en vol, et plus particulièrement en planeur.

La encore, opiniâtre et volontaire, il ne craignait pas d'élargir son horizon en participant à des compétitions, en volant en Espagne et en étant parmi les premiers à exploiter les possibilités du sud Marocain . C'est là , en 2005, au départ de Ouarzazate, qu'il a atteint le sommet de sa progression de pilote en obtenant le badge FAI des 1000 km aux commandes de son DG800.

Homme au caractère très affirmé, malgré quelques coups de semonces et les avertissements de ses amis, il ne voulait pas admettre le déclin de ses capacités, qui devaient avoir pour conséquence la réduction de ses ambitions tout en gardant la possibilité de voler.



Refusant de se plier au cadre que nous étions obligé de lui fixer, il a choisi de quitter notre association et d'acquérir un appareil totalement autonome à la fois matériellement et administrativement, pour échapper aux sages restrictions que ses amis voulaient lui imposer à défaut de les lui faire admettre.



Yvon, malgré ton fichu caractère, ton honnêteté, ton courage, ta discrète mais sûre amitié nous manquent, c'est avec une grande émotion que nous penserons à toi, chaque fois que nous survolerons les Pyrénées.



DG 1000 T YL sur la Tendenera

Introduction aux compétitions de haut niveau

L'article suivant, rédigé par Arnaud de Broqueville copilote de son oncle Pierre, mérite quelques explications préalables afin que les non familiarisés avec la compétition en planeur puissent apprécier leur magnifique performance. Il relate leur participation au plus haut sommet de la compétition véliplane, le Championnat du Monde qui se déroule tous les deux ans avec des planeurs répartis en plusieurs classes :

- Mondial ,petits planeurs monotypes Piwi
- Club, anciens planeurs de la classe du Pégase
- Standard, envergure limitée à 15 m sans volets de courbure
- 15 m, envergure limitée à 15 m avec volets de courbure
- 18 m, seule limitation 18 m d'envergure
- Open, classe libre sans autre limitation que la masse maximale 800 kg

Pierre et son neveu Arnaud sont de nationalité Belge, en dehors des compétitions, Pierre a choisi St Gaudens comme étant la meilleure place pour ses vols d'agrément et d'entraînement.

Avec Arnaud, ils courent depuis plusieurs années en classe libre à bord de biplaces, d'abord en Nimbus 4D, puis Binder EB28, et maintenant avec la dernière version EB28 Edition qui possède une aile de près de 29m totalement nouvelle avec la possibilité de réduire (au sol) son envergure à 25m pour s'adapter aux fortes conditions.

Ces appareils de classe libre ont une finesse max d'environ 65, et leur pilotage demande une expertise certaine pour en exploiter le potentiel.

En compétition, Arnaud est le fidèle copilote de Pierre, toujours prêt à lui signaler les indices révélateurs ou la position de concurrents intéressants. Il excelle aussi à tempérer les poussées de pessimisme ou d'optimisme de Pierre et il le conforte dans ses décisions, à un certain niveau l'aspect psychologique est primordial.

Normalement un planeur biplace est légèrement pénalisé par les dimensions et le poids de son fuselage, mais la relation de confiance et l'efficacité de leur couple compensent en grande partie.

En compétition, les épreuves journalières consistent en :

- Course de vitesse autour de points de virage définis par l'organisation, le moment du départ se fait au choix du pilote dans une plage horaire définie permettant à tous de faire un ou plusieurs départs le dernier étant pris en compte pour le calcul de la vitesse moyenne. Selon les conditions météo, les vitesses moyennes vont de 90 à 160 kmh
- AAT :Course de Vitesse avec points de virages choisis par le pilote dans de larges secteurs choisis par l'organisation , le parcours doit être réalisé dans un temps minimum imposé (2 à 4h) si le parcours est réalisé dans un temps plus court,(mauvais choix des PV) le temps mini est appliqué ce qui réduit la vitesse moyenne et les points obtenus. Si le temps mini est dépassé cela ne pénalise pas sauf si le trajet choisi a fait baisser la vitesse moyenne.

• *WGC SZEGED 2010* *Avec Pierre et Arnaud de Broqueville*



Suite à un trajet d'une vingtaine d'heures, nous voilà enfin arrivés en Hongrie à l'aérodrome de Szeged; un tout grand merci à Olivier pour le convoyage de la remorque !

À cause de nombreux travaux sur les routes Allemandes, le trajet n'a malheureusement pas été de tout repos... Vu notre état de fatigue avancé, les premières impressions sont mitigées : d'un côté, la joie de retrouver nos amis venus de trente-quatre pays de par le monde ; d'un autre côté, la déception de découvrir un camping petit, sale, bondé et mal situé le long de la route.

Après concertation avec Pierre, et vu notre bon résultat à Hanwheide, nous avons décidé, contrairement à nos habitudes, de faire une semaine d'entraînements « light » afin de démarrer la compétition parfaitement reposés. Nous n'avons volé que deux jours pendant la semaine, ce qui n'a pas empêché les péripéties : lors du deuxième vol, nous avons eu une casse-moteur qui nous a obligés à nous vacher à une septantaine de kilomètres du terrain. Mettre un Binder de plus de vingt-huit mètres dans un champ n'est pas une mince affaire, surtout que la dernière vache de Pierre remontait à plus de vingt ans... Un tout grand merci à la dream team belge qui a envoyé Jérôme et Arnaud pour nous dépanner ! À cause de nos moteurs, nous oublions souvent que se vacher fait partie intégrante de notre beau sport ! Cet incident restera finalement un très bon souvenir car synonyme de rencontre avec les gens du cru.

Entrons maintenant dans le vif du sujet. Après une cérémonie d'ouverture en ville assez minimaliste à l'image de l'organisation qui s'est avérée toujours très limite tant au niveau de la sécurité qu'au niveau du task settings...

1^{re} épreuve

La journée ne s'annonce pas des plus simples : au moment des décollages, le plafond est bas, il pleut déjà sur toute une partie du circuit et nous voyons dès le début du vol qu'il va falloir faire de nombreux détours.

La première épreuve d'une grande compétition est toujours très importante. À la radio, une légère tension dans les échanges est palpable. Quelques minutes après l'ouverture de la porte, voyant un énorme rideau de pluie arriver vers la ligne de départ, nous décidons logiquement de lancer les hostilités avec une quinzaine de planeurs.

La première partie du vol se fait entre 750 et 900 mètres son oncle . À l'arrivée dans la première zone, le ciel est déjà complètement lessivé, nous obligeant à faire demi-tour et même revenir en arrière pour contourner la pluie dans le but d'atteindre la deuxième zone. Après plusieurs points bas, et en ayant essayé d'exploiter au mieux une rue de nuages en train de mourir, nous arrivons enfin à toucher la deuxième zone, déjà sous la pluie. S'ensuit un des grands moments de cette

compétition : nous voilà à une quinzaine de planeurs (les Allemands, les Anglais, les Français, les Italiens et nous) entre 100 et 200 mètres sol sous de vieux cumulus défaits, qui ne donnent rien de mieux qu'un petit zéro positif. Personne dans le groupe ne s'en sortira. Nous avons lancé la procédure moteur à quatre-vingt-cinq mètres sol et celui-ci a démarré à seulement trente-cinq mètres au-dessus d'un magnifique champ labouré. D'autres n'ont pas eu notre chance et se sont posés dans le champ, sous nos yeux médusés.

Résultat des courses : 10^e à l'épreuve.

2^e épreuve

Bonne nouvelle, la météo est enfin plus clémente ! Le plafond est à 1600 mètres, ce qui nous change des autres jours.

Lors de ce vol, tout s'est joué en une bonne décision sur la première branche. Après une analyse du ciel et une discussion dans le cockpit, nous décidons de passer au sud du track et non pas au nord comme le reste du groupe. Au premier point de virage, nous rejoignons une grande partie de nos concurrents directs alors qu'à la radio, Brigitte nous informe que nous sommes partis trois à six minutes derrière eux. Suite à cette très bonne nouvelle, nous décidons de continuer le vol avec les autres, sans prendre de risques et en restant vigilants pour ne pas commettre d'erreurs.

Décision payante vu que nous gagnons l'épreuve à 106,2km de moyenne. Voilà donc un de nos objectifs de départ atteint, à savoir la victoire d'une épreuve. Notre joie est de courte durée car quelques minutes après notre atterrissage, nous assistons, en direct, à l'accident tragique entre le planeur d'un pilote Australien et un camion sortant de la ville.

3^e épreuve

C'est malheureusement le retour de la météo capricieuse.

Le début du vol n'est pas simple. Heureusement, nous ne sommes pas seuls, ce qui est très utile car les ascendances sont faibles et peu nombreuses.

Pendant le vol, le vent se lève, n'arrangeant rien à la situation. Au milieu de la troisième branche, nous sommes face à un choix qui s'avèrera crucial : soit continuer tout droit vers de petits cumulus assez lointains soit virer à 90 degrés de la route vers de petits cumulus sur un village. Nous avons raccroché sur le village à 350 mètres dans une ascendance faible et hachée à cause du vent. Suite à cette bonne décision, il nous a été possible de faire la jonction avec de vrais cumulus, de retrouver un grand nombre de planeurs de la classe quinze mètres dont Jean-Luc et Manu. Ce fut le moment le plus agréable du vol : nous avons fait 2000 mètres sol avant de partir pour un long plané vers le terrain. Malheureusement, la distance à parcourir était trop grande, il nous fallait donc encore impérativement trouver une ou deux ascendances sur notre retour ! C'est à ce moment-là que nous avons vu au loin un feu de chaume et décidé de saisir notre chance car c'était, à nos yeux, notre dernière possibilité de survie. Il est certain que pour gagner il faut provoquer la chance !

Nous sommes arrivés au dessus de ce champ en feu à 700 mètres sol et orbité pendant de longues minutes qui nous ont semblées interminables, puis oh miracle, cela s'est mis à monter, et nous nous sommes retrouvés en compagnie de Michael Sommer et deux trois autres concurrents. Réalisant qu'il s'agissait là de la dernière ascendance du jour et vu qu'il y avait un orage gigantesque sur le point de report, nous avons décidé de prendre une grande marge de sécurité au niveau de notre altitude. Cette prise de sécurité fut une grande idée : en passant sous l'orage nous avons perdu, à cause d'un down draft (forte descendance) de -6,5

mètres par secondes, tout ce que nous avions en réserve, et avons pu atteindre le terrain de justesse.

La bonne nouvelle du jour : nous terminons 4^e à l'épreuve et nous voilà 1^{er} au classement général ! ☺



4^e épreuve

Journée très délicate dès le départ. Il est clairement visible que le ciel n'est pas beau du tout dans la première zone, la visibilité est très mauvaise et le plafond a tendance à descendre...

Nous prenons le départ vers 1200 mètres avec les deux Anglais mais, à cause de la mauvaise visibilité, nous les perdons très rapidement. Nous arrivons dans la première zone à 650 mètres, ce qui ne nous laisse pas grand-chose comme marge de manœuvre ; nous touchons donc la zone pour en ressortir aussi vite ! S'ensuit la période la plus délicate de la compétition pendant presque trente minutes : nous volons entre 200 et 400 mètres sol en compagnie de Janus Cenka, nous allons de champs en champs car, à tout moment, le vol peut se terminer par une vache. En analysant le ciel, nous constatons que la seule issue pour s'en sortir est de revenir sur nos pas et de retourner en direction du terrain. La tension dans le cockpit est grande et nous sommes intimement persuadés d'avoir tout perdu !

Au même moment sans que nous le sachions, tout le groupe est heureusement pour nous bloqué par la pluie au Nord, Nord-Est ; notre retour en arrière nous a donc sauvés. La deuxième et troisième zone seront passées sans le moindre problème.

Nous terminons 25^e à l'épreuve en limitant la casse au vu de la première partie du vol très difficile ; nous sommes 3^e au classement général.

5° épreuve

Nous passons la porte de départ au bon moment, notre début de vol est vraiment excellent et après quarante kilomètres, nous rejoignons un groupe de planeurs. Malheureusement, très rapidement, la météo passe au thermique pur. Suite à cela, le rythme du vol diminue très fortement et nous volons avec une trentaine de planeurs. Cette situation n'est pas du tout intéressante et parfois même dangereuse. Jan Andersen fait une véritable démonstration et quitte le groupe à chaque ascendance pour partir seul devant dans le bleu. C'est très risqué dans ce genre de météo mais finalement cela sera payant pour lui... Chapeau bas !

En fin de vol, nous décidons, alors que la masse d'air est pratiquement morte, de faire un off-track de 45° vers le Nord pour chercher la chaleur sur une ville afin de peut-être trouver une ascendance en restitution. Ce n'est malheureusement pas la bonne décision : cela nous coûte plus ou moins vingt kilomètres de distance et la place de vice-champion du monde.

6° épreuve

Nous prenons le départ avec les Français, les Anglais, les Argentins et l'autre équipage Belge. Le rythme du début de vol de cet AAT est très élevé sur la première branche du circuit malheureusement nous décidons probablement de faire demi-tour dix kilomètres trop loin dans le premier secteur. En effet, en fin de vol, la météo passe au thermique pur, ce qui rend le retour en compagnie de Laurent et Sylvain très délicat. Comme bien souvent, une AAT n'est vraiment pas simple à gérer !

Nous terminons 19° à l'épreuve et sommes 5° au classement général.

7° épreuve

C'est le vol le plus frustrant de la compétition ; la météo est excellente, malheureusement pour nous, à cause de la chaleur sur le tarmac, le tape (ruban adhésif) qui retient l'eau du ballast de queue se décolle au moment du décollage. Nous volons donc avec un planeur très mal centré qui ne monte plus et vibre pendant toute la durée de l'épreuve.

C'est une journée à oublier au plus vite car, à aucun moment, nous n'arrivons à suivre le rythme très élevé imposé par les autres concurrents ! Nous sommes très déçu et tristes de ce mauvais coup du sort au moment du décollage.

Malgré une vitesse moyenne de 115 kilomètres heure, nous terminons 18° à l'épreuve en ayant l'impression d'avoir été en dehors du coup pendant tout le vol.

8° et dernière épreuve

La fin de la compétition se rapproche : il reste théoriquement deux épreuves mais nous savons tous qu'au vu de la mauvaise météo qui arrive celle d'aujourd'hui pourrait bien être la dernière.

L'attente en vol avant de prendre le départ est longue, il y a pas mal de nervosité dans le cockpit et nous faisons même un point bas qui aurait pu nous coûter très cher ! Par chance, juste avant de passer la porte de départ, nous croisons les trois Allemands et décidons de ne plus les lâcher... Nous prenons le départ en même temps qu'eux et nous accrochons à eux durant tout le vol. Ils avancent à une allure incroyable faisant une véritable démonstration du début jusqu'à la fin ; il s'agit pour nous d'un vol de référence tant au niveau de la gestion du timing dans une AAT qu'au niveau de la gestion du rythme pendant le vol. Ils attaquent tant et plus pour toujours aller chercher les meilleurs varios même lorsque nous sommes bas. Nous nous battons pendant tout le vol comme des acharnés ; il s'agit pour nous d'un véritable sprint mais sur la distance d'un marathon. Jamais auparavant nous n'avons connu une telle intensité dans un vol pendant trois heures trente.

Nous nous sommes véritablement dépassés, nous voilà 3^e à l'épreuve et de retour sur la 3^e marche du podium !!!

La matinée suivante nous semble interminable. La météo est très mitigée : on nous annonce qu'il pleut déjà à Budapest... Vont-ils nous faire voler oui ou non ? En fin de matinée, c'est la délivrance absolue, la dernière épreuve est annulée, nous l'avons ce fameux podium.

Merci à toute l'équipe Belge pour son soutien et en particulier à Tijn et Bert pour les échanges d'informations pendant les vols ! Vivement les prochains Championnats du Monde à Uvalde, Texas en aout 2012 pour de nouvelles aventures...



En onde le 3 novembre 2011

Décollage depuis St Gaudens avec Eva dans le DG505 du club. Encouragé par la carte des vents, nous restons vigilants quant à l'humidité.

Après un largage / accrochage dans le secteur d'Aspet, nous partons cap à l'ouest vers Oloron, espérant aller jusqu'à Santesteban. Le parcours jusqu'à Oloron se fera sans trop de souci : Il y a des rotors et le cheminement est bien marqué, mais comme vous pouvez le constater, c'est nuageux ... :-/

Du côté de Lannemezan, le ciel est plus clair et le paysage plus joli :



Nous arriverons à Oloron mais n'irons pas plus loin, il pleut fort sur l'entrée de la vallée d'Aspe et nous prendrons quelques gouttes à la verticale du terrain. Le vent soufflant par ailleurs fort, nous dérivons avec une ascendance vers Lasseube et donc la TMA de pyrénées contrôle.

Sous contact avec les contrôleurs, commence alors un improbable parcours : jamais je n'aurai volé, en onde, autant au nord que cela : après Pau, ce sera Arressy, le nord de la plaine de Nay, le nord de Soumoulou, le nord du plateau de Ger, et une arrivée sur Tarbes presque par la limite sud du lac de Bazet !!! Partis de 3000m à Lasseube, nous arrivons à Tarbes à 2000m QNH : nous avons volé le long de formation toutes à égales distance du relief, le tout dans du 0, parfois positif. Regardez cette photo, vous reconnaîtrez les coteaux du sud du gers. Nous sommes à ce moment là dans le nord est du plateau du gers ...



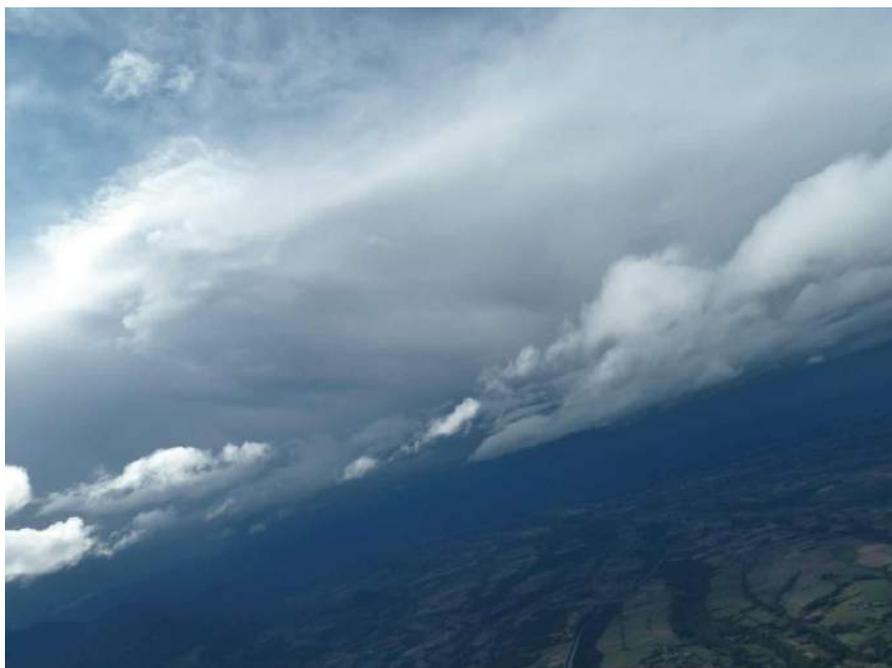
Par contre, entre Tarbes et Laloubère, les choses vont changer et il faudra 800m pour joindre les deux villes. Nous arrivons à Laloubère à 1600m QNH et presque 40 minutes nous serons nécessaires pour retrouver quelque chose qui marche. Après être remonté à 2600m QNH, nous repartons vers les rotors à l'est, en assurant notre local de Laloubère, et de St Gaudens ou je ne me voyais rentré à peine une heure avant !

Du côté de St gaudens, nous repartons vers le point de départ du matin, et après un petit passage en sous ondulatoire, les choses redeviennent plus confortables :



Mais attention, ça reste très humide. Le laminaire ré atteint nous permet d'aller virer à Tarascon sur Ariège. Nous Faisons demi tour, ici sous contrôle de Toulouse informationet envisageons d'aller virer Bagnères de Bigorre.

Mais le mauvais temps redouté arrive ... nous nous arrêtons à Lannemezan.



Le ciel est bien noir ! Nous irons faire la verticale de la ville de St Gaudens avant d'aller nous poser.

Le contrôle aérien ne nous a plus jamais lâché dès lors que nous les avons contacté. Durant ce vol nous avons tapé la TMA pyrénées 1, la CTR de Lourdes, la TMA pyrénées 6, l'airway A29, la SCTA 5 de toulouse et il est probable que j'en oublie ... il a fallu parler en pieds, en nautiques, en niveaux de vol ... Si ce planeur n'avait pas eu de transpondeur, je serai en prison !!!

Lien vers la cartographie du vol :

<http://cunimb.net/igc2map.php?lien=http://prod.netcoupe.net/Download/DownloadIGC.aspx?FileID=35699>

<http://www.netcoupe.net/Results/FlightDetail.aspx?FlightID=30131&HasPrevious=undefined>

A bientôt à tous !

Florian

Le coin des Instructeurs

Le 14 juillet 2011, j'ai fait parvenir à tous les pilotes de l'AVC dont j'avais l'adresse un mel concernant la parution d'un manuel consacré à « la sécurité du vol en montagne », et le lien internet permettant de le télécharger. De plus en octobre il a été mis directement un grand nombre d'exemplaires papiers de ce manuel à la disposition de nos pilotes dans le bureau de l'AVC.

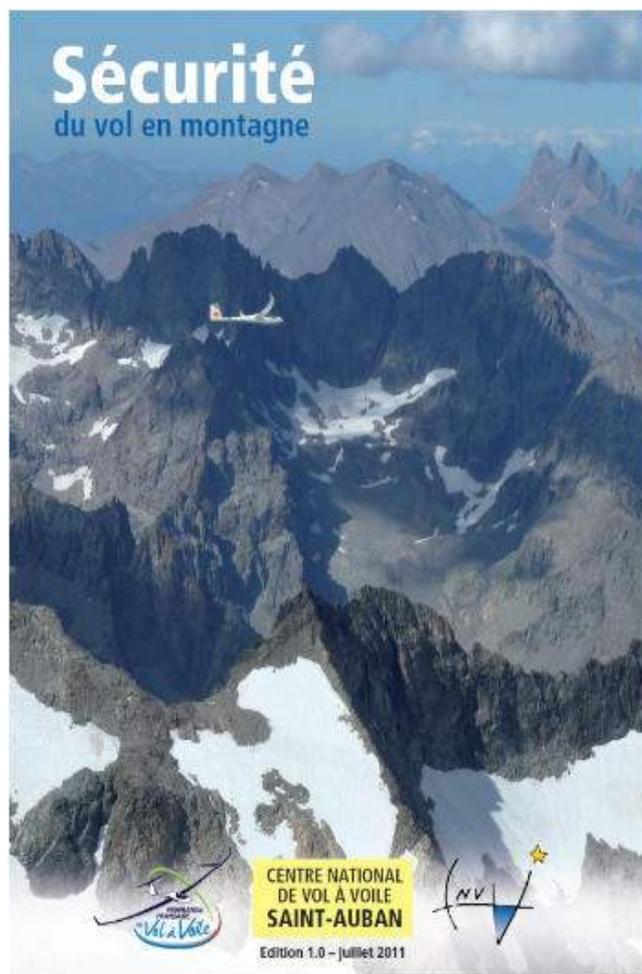
Le message de juillet 2011 précisait :

"Je vous recommande très vivement de le télécharger et de le lire. Vous y apprendrez ou confirmerez de nombreuses connaissances techniques ou humaines sur ce type de vol. Vous y lirez entre autre que les briefings et débriefings sont essentiels pour la sécurité et l'efficacité des vols (plaine ou montagne) , combinés avec la formation en DC et l'entrainement en solo qui doivent être organisés et suivi, ... De même, on insiste sur le fait que les risque potentiels concernent aussi les individualistes avec ou sans moteur et l'importance des vacations radio.

Depuis plusieurs années, avec d'autres instructeurs bénévoles, nous avons essayé d'organiser la formation et l'encadrement, notamment en organisant un briefing destiné à tous les pilotes les WE et jours fériés. Cela a plutôt bien fonctionné avec de bons résultats sur le plan de la sécurité, du volume d'activité et des performances réalisées.

Malheureusement depuis environ un an, l'individualisme et parfois même l'opportunisme ont gagné du terrain, ceci conjugué avec des conflits d'autorité et de compétences mal placés a dégradé l'ambiance et la convivialité dans notre association , les règles de fonctionnement sont de plus en plus contournées avec des conséquences sur la sécurité des vols.... »

Et depuis, tout récemment, en moins de deux semaines, deux graves accidents de planeur en montagne nous ont touchés.



Le premier a entraîné la tragique disparition de Yvon, qui nous a profondément ému et attristé même s'il s'est produit en dehors du cadre de notre association. Ne connaissant pas les causes et les circonstances exactes de cet accident nous ne ferons pas de commentaires.

Le second accident a eu, par chance, très peu de conséquences physiques sur le pilote, par contre le Pégase SP est fortement endommagé. Comme nous avons eu des éléments, des témoignages et des précisions de la part du pilote, nous allons en tirer des enseignements, tout en sachant qu'un renforcement de la formation, de l'encadrement et du suivi des pilotes devrait se mettre en place prochainement.

Résumé des faits :

Temps ensoleillé, petit vent (25 kmh) de sud ouest en altitude, petits effets de pente et de thermiques sur les faces sud.

Le Pégase SP est largué au dessus du Pic du Gar à la suite des deux autres SF et SH, il évolue pendant près d'une heure le long des faces sud Gar /Cagire, entre 1750 et 2000m. Sur la fin, il suit les crêtes en direction du NE (vol vent arrière) pour rejoindre la face sud du sommet du Cagire, après un demi tour il reprend la route inverse vers le sud ouest, (**face au vent et face au soleil**) en comptant ne pas perdre plus d'altitude qu'il n'en a perdu sur l'aller. Cette trajectoire devrait le faire passer au dessus d'une **crête sensiblement perpendiculaire à sa route**, le Pic de l'Escalette **1856 m**, Il s'en rapproche directement, et 12 secondes avant l'accident, il en est à 250 m de distance volant avec une vitesse sol de **83 kmh**, et à une altitude décroissante de **1827 m**. Avec cette absence de marge d'altitude et de vitesse le passage de la crête était impossible, mais il y avait encore à ce moment la possibilité de dégager rapidement à gauche vers la vallée. A priori gêné par le soleil de face et inconscient de ce danger immédiat le pilote maintient sa trajectoire et il ne réagit en tentant un virage à gauche qu'en voyant une masse sombre face à lui et à son niveau, il est bien trop tard, le planeur touche de l'aile gauche, pivote heurte le sol heureusement avec une vitesse réduite et glisse en évitant par bonheur les gros rochers avant de s'arrêter dans des buissons.

Le pilote concerné, est réputé sérieux et prudent avec une expérience du vol sur la campagne et des bases du vol en montagne. Cependant il s'est laissé piéger en se présentant face à une crête, et face au vent, trop bas et trop lentement, erreur de vision et de détection de la situation, absence de solution de dégagement préparée assez tôt ...

Nous le remercions de nous avoir communiqué en toute franchise les éléments en sa possession ainsi que son vécu de cette éprouvante expérience.

Nous espérons le revoir bientôt en vol après une petite remise en forme et en confiance.

Comparons les faits avec certaines des recommandations du manuel

« sécurité du vol en montagne » :

-Éviter de se présenter face à la paroi et de virer au dernier moment. Une mauvaise évaluation de la vitesse sol obligerait à serrer le virage avec tous les risques que cela comporte.

-Le premier passage sur une pente se fait toujours avec une **bonne marge de vitesse** et d'écartement.

-Maintenir une hauteur sol en fonction de la pente du terrain. Se méfier des faux-plats. (cf dessin ci-dessous)

-Voler d'autant plus vite que l'on vole près du relief.

-L'évitement de petits redans (arrête + / - perpendiculaire au relief principal) doit être effectué par contournement du côté de la vallée, jamais en tirant sur le manche.

-Suivre la ligne générale du relief, en étant suffisamment écarté, sans vouloir à tout prix épouser tous les mouvements de terrain.

-Hauteur minimum 60 m au-dessus du sol

- Ne jamais voler à la vitesse minimum !** Garder 1,45 Vs (Velocity stall) : vitesse de finesse max ou un peu plus.
Cette réserve d'énergie permet de se dégager rapidement et sans décrocher en cas de descendance soudaine ou de fort cisaillement de vent.
- Certaines pentes, de par leurs formes, peuvent être spécialement dangereuses à cause des tourbillons créés par des escarpements ou des terrasses.
Les bordures latérales peuvent également présenter ces risques.
- Le vol soleil de face, à proximité du relief, est extrêmement dangereux.** S'écarter davantage de la pente.
- Des pilotes effectuent des variations fréquentes d'assiette, avec diminution de vitesse nez en l'air face à la montagne. Attitude aux conséquences fatales. Tous ces problèmes sont liés à une **mauvaise visualisation extérieure.**
- Le pilote **doit se fabriquer un horizon de substitution** (avoir la tête et le regard très mobiles, prendre en compte vallées et montagnes, observer la ligne de limite de la forêt ou de la neige... être à l'écoute des bruits aérodynamiques du planeur, ne pas se fixer sur le bout d'aile en virage).
- Ne jamais aborder une crête ou un col à la perpendiculaire** pour les franchir. Disposer d'une bonne marge de vitesse et de hauteur
- Traverser les zones de chute en augmentant la vitesse, les zones de montée en la réduisant, mais en modérant les variations d'assiette et tout en conservant une marge par rapport au décrochage. ;
- Regarder dehors au moins 95 % de son temps.** S'entraîner en hiver, au sol, à manipuler calculateur, GPS, PDA ;
- Porter une bonne paire de lunettes et éviter une casquette à visière ;
- Installer compas et PDA de manière à ne pas limiter le champ de vision ;
- Limiter les causes de reflets sur la verrière** (documents sur le dessus du tableau de bord, pictogrammes blancs, pantalon clair, bob blanc en place avant d'un biplace, etc.) ;
- Disposer d'une verrière propre.**

Processus décisionnel

La décision est au centre de l'activité de pilote.

Les décisions humaines sont à la fois extraordinairement efficaces, et terriblement fragiles. Aucune décision n'est vraiment sans importance

en vol. Il suffit parfois d'un rien pour entrer dans une spirale fatale.

Il faut s'entraîner et s'obliger à respecter un processus de décision ordonné, structuré et sérieux.

Se souvenir qu'aucune décision complexe n'est possible sous une forte contrainte de temps.

Alors, là encore, un seul conseil :

ANTICIPEZ, préparez vos vols, soyez toujours en avance sur votre planeur. (manuel de l'élève pilote)

Évaluer vos propres aptitudes et compétences vélivoles par une (auto) analyse critique :

-Expérience générale du vol de montagne ;

-Connaissance de la région survolée

et de son aérologie ;

-Entraînement récent ;

-Objectif de vol et météo du jour ;

Attitudes dangereuses :

Vouloir réussir à tout prix

Ne pas vouloir faire demi-tour

Vouloir finir plus vite, plus bas, plus près du relief que les autres pilotes

Dépasser ses limites

Suivre absolument un autre pilote sans en avoir le niveau de savoir-faire ni les connaissances

Décoller sans être prêt pour ne pas perdre de temps (stress supplémentaire)

Manquer de rigueur

Croire que l'on peut se passer de briefings, débriefings, et de conseils avisés.

Les pilotes expérimentés, doivent être les premiers à se méfier d'eux-mêmes. Leur grande expérience les met parfois en sur-confiance et engendre un processus décisionnel incomplet.

La non prise en compte d'un ou plusieurs paramètres bénins, la solution réputée connue d'un problème, sans réflexion appropriée, la fatigue engendrée par les grands vols et le vieillissement peuvent conduire à l'accident.

Les statistiques sont là pour le montrer.

Une bonne solution est parfois, de renoncer à voler seul. Lorsque l'on vole à deux pilotes, le commandant de bord doit être clairement identifié.

La participation aux briefings quotidiens, aux remarques et propositions sécuritaires du club est indispensable.

Un planeur à puissance embarquée, moteur sorti et arrêté devient un très mauvais planeur.

Les manoeuvres de sortie, de mise en route, d'arrêt et de rentrée du moteur doivent être effectuées en bonnes conditions de local.

Les variations de centrage inhérentes à ces opérations et leur complexité demandent un pilotage précis et une bonne connaissance de la procédure.

Un entraînement à la verticale du terrain est nécessaire. En biplace, les rôles de chacun doivent être bien définis.

Le motoplaner demande un entretien et une pratique d'une extrême rigueur.

Encadrement des vols

L'encadrement en vol par des instructeurs en vol de montagne est un facteur important de sécurité.

Les vacations radio indiquant position et intentions permettent aux pilotes d'être suivis, de recevoir des conseils et d'être aidés dans leurs décisions en cas de difficultés.

Le positionnement régulier restreint la zone de recherche en cas de non-retour.

Le club, la société, le groupe se préoccuperont de l'absence d'un planeur le soir ; l'individualiste aura moins de chance d'être secouru.

L'adhésion à une communauté de pilotes, en plus de rendre le vol à voile sympathique au sol comme en vol, fait diminuer le risque d'expériences risquées.

Les pilotes confirmés ont tendance à limiter leurs vacations. Ce faisant, ils perdent une chance d'assistance, alors que leur nombre est important dans les statistiques d'accidents. Ils ont besoin comme chacun d'entraînement et de préparation.

Les extraits ci-dessus devraient aussi prouver que les interventions et les consignes prodiguées par les instructeurs de l'AVC ne sont pas des inventions locales mais sont en phase avec tous les problèmes posés, entre autre, par le vol en montagne.

Une « conférence sécurité » réunissant les pilotes de l'AVC, basée sur le manuel cité serait à organiser dès que possible. Cependant nous ne devons pas nous concentrer seulement sur le cas de l'accident récent qui nous a touché, mais nous préoccuper de l'ensemble des problèmes de sécurité qui peuvent concerner tout pilote quel que soit son expérience.

Nous pouvons planer avec bonheur et plaisir avec des risques très réduits et maîtrisés, si nous faisons preuve d'un minimum de rigueur et acceptons de nous remettre en cause autant que nécessaire, et sans hésiter à faire appel aux compétences des instructeurs.

Bons vols à tous.

Robert Prat

QUIZZ

A St Gaudens :

- 1 – Vous effectuez la visite pré vol de votre planeur :
 - A- Quand le planeur est aligné sur la piste dans l'axe décollage.
 - B- Soit dans le hangar soit sur la piste ;
 - C- En dehors de la piste,

- 2 - En cas de panne de l'avion remorqueur pendant le décollage , en étant encore sur la piste 07 ou 25 :
 - A- Vous larguez, freinez et vous écartez vers la bordure nord.
 - B- Vous passer par-dessus l'avion pour l'éviter
 - C- Vous suivez l'avion qui va dégager vers les hangars.

- 3- En vent arrière sur un planeur à train escamotable vous annoncez à la radio :
 - A- St Gaudens, XX, vent arrière 07 , train sorti verrouillé vérifié certifié.
 - B- St Gaudens, XX, vent arrière 07 , train sorti
 - C- St Gaudens, planeur XX, vent arrière 07, train vert.

- 4-Pour une vacation radio correcte, vous devez annoncez spontanément :
 - A- St Gaudens, XX, verticale la ferme du Père François, c'est bon.
 - B- St Gaudens, XX, 12km au sud ouest du terrain, altitude 1500 m, vario +1, j'ai l'intention d'aller vers le nord.
 - C- St Gaudens, XX, 1000 m, au nord, tout va bien.

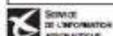
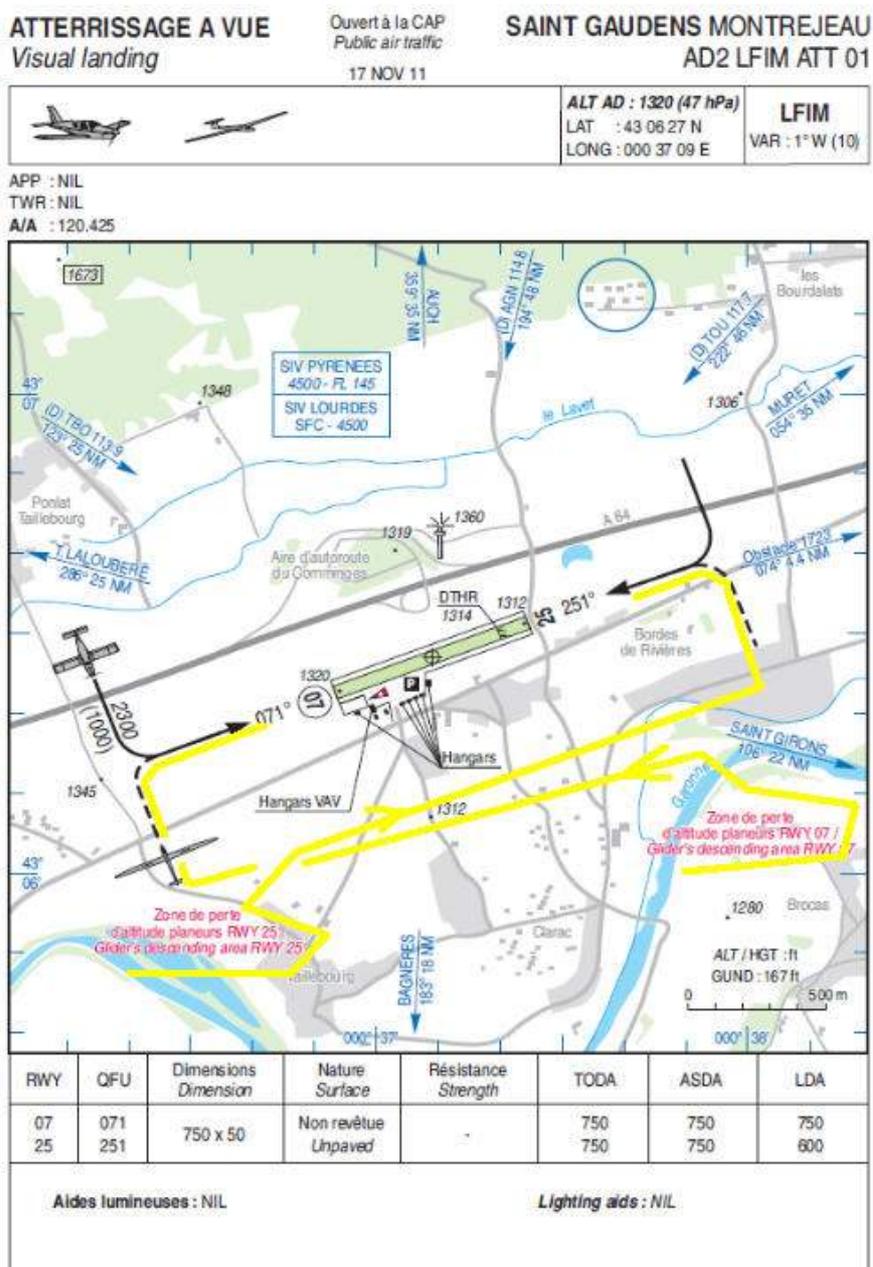
- 5- Au dessus de l'aérodrome de St Gaudens, l'espace aérien est :
 - A- de classe B au dessous de 1200 m et sous contrôle de LFIM sur 120.425
 - B- de classe E à partir du FL 65 avec clairance à obtenir de Toulouse info sur 121.15
 - C- de classe D au dessus du FL 75 avec clairance à obtenir de Pyrénées info sur 126.52

- 6- Le couloir de vol militaire basse altitude (RTBA) zone R46 F3, situé au nord de Castelnau Magnoac est à :
 - A- Pénétration interdite entre 08h/10h TU et 12h/14h TU les lundi et mardi, entre 08h/10h TU les mercredi, jeudi, et vendredi.
 - B- Peut être actif selon des créneaux publiés par NOTAM -AZBA
 - C- Activité connue en contactant l'aérodrome de Castelnau sur 123,50. et en le traversant en dessous de 800m QNH

Nouvelle carte VAC St Gaudens LFIM

La nouvelle carte VAC est enfin effective à compter du 17 novembre 2011. Elle sépare les circuits de piste avion au nord et planeurs au sud. Les zones de perte d'altitude planeur avant le passage vent arrière n'interféreront plus avec les tours de piste avions.

Un planeur venant du nord, après s'être annoncé sur la fréquence 120.425, croisera les circuits avion normalement par le dessus (plus de 800m QNH) pour rejoindre le circuit de tour de piste planeur situé au sud de la piste. Dans le cas exceptionnel où un planeur serait trop bas pour faire cette intégration venant du nord vers le circuit planeur, il pourra emprunter le côté avion en signalant clairement son intention sur la fréquence.



AMD13/11 CHG: VAR, FREQ A/A, circuit et zones perte ALT planeurs, largeur RWY.

© SIA

La séparation des circuits vent arrière avion et planeur ne supprime pas le risque de voir, en finale convergeant vers le même point du seuil de piste, un avion et un planeur superposés sans se voir. En cas de doute sur la présence d'un autre appareil refaire un message radio .

L'emploi obligatoire de la radio et la vigilance visuelle sur l'axe de finale sont toujours d'actualité.

AD2 LFIM TXT 01
17 NOV 2011

AIP FRANCE

SAINT GAUDENS MONTREJEAU

Consignes particulières / *Special Instructions*

Conditions générales d'utilisation de l'AD

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Utilisation simultanée de la piste, par les avions et les planeurs, interdite.

Zone d'alignement créée au QFU 251 (dans les 20 premiers mètres à partir de l'extrémité de la bande). La présence de planeurs dans cette zone d'alignement protégée par le seuil décalé, n'interdit pas l'utilisation de la piste

Procédures et consignes particulières

QFU 071 préférentiel cause environnement et LDA maximale.

TWY Nord utilisé prioritairement par les planeurs et les avions de servitudes pour le dégagement de la piste et l'attente prévol.

General AD operating conditions

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Simultaneous use of RWY, by both ACFT and gliders, prohibited.

Line-up area created on QFU 251 (in the first 20 meters, from the far end of the strip). Presence of gliders in this line-up area protected by DTHR, doesn't make RWY unusable.

Procedures and special instructions

Preferred QFU : 071 due to environment and maximum LDA.

North TWY used in priority by gliders and operating ACFT, for RWY vacating and preflight holding.

Nouveau aussi :

L'alignement de planeurs au seuil de la piste 25, grâce au seuil décalé, n'interdit plus l'atterrissage d'un autre appareil. Cependant n'aligner que des planeurs qui seront rapidement prêts au décollage.

Taxiway nord à utiliser prioritairement pour le dégagement ou l'attente des appareils de l'activité vol à voile .

QUIZZ *Bonnes réponses:*

- 1- C
- 2- A
- 3- C
- 4- B
- 5- C
- 6- B

Pour vos d'articles : Hélène Prat, prathelene@gmail.com