



Je Plane

Janvier 2016

Sommaire

Le mot du Président

Les vœux 2016

Une superbe balade

Compte-rendu championnat de France junior 2015 à Tours

A Saint-Gaudens on vole toute l'année !

Saint-Gaudens, le vent en poupe....

En couverture, Vol du premier janvier 2016, photo R. Prat et J. Barthet.



PLANEURS PYRENEES COMMINGES

Le mot du Président

Bonjour à tous et à toutes,

L'année 2015 s'est achevée récemment et on peut afficher dès à présent les premiers bilans : cette année écoulée aura vu une activité quasi permanente (on a eu un automne très clément et l'activité a pu se dérouler sans interruption longue cause météo défavorable). Nous avons pu comptabiliser en 2015 225 jours de vol ! C'est une première au club depuis sa création (nous tournions en moyenne les années précédentes aux alentours de 175 jours volés).

Forcément les résultats s'en ressentent : PPC a de nouveau eu une activité soutenue (environ 15 % d'activité en plus pour les planeurs clubs). Je remercie tous(tes) ceux qui ont pris part à cette réussite (je cite les remorqueurs, les instructeurs, les mécaniciens, les tondeurs de piste, et toutes les bonnes volontés qui ont œuvré pour que l'association fonctionne).

Notre remorqueur ULM a atteint cette saison son rythme de croisière : il a réalisé 230 h de remorquage et quasiment 60 heures de formation ou de vol libre. La fiabilité de cette machine est dorénavant prouvée et c'est n'est pas un hasard si de nombreux clubs se tournent désormais en ULM remorqueur et particulièrement en Dynamic (à ce jour, 24 sont en service en France).

Côté formation de base, nous avons pu réaliser cette année 7 brevets planeur (une première pour le club), 9 théoriques et 9 lâchés. Je remercie les instructeurs et les remorqueurs qui se sont impliqués fortement dans cette activité consommatrice de temps mais ô combien nécessaire si nous voulons renouveler le nombre de nos pilotes et assurer la relève.

Côté flotte, un nouvel appareil a fait son apparition en début d'année (un K21 d'occasion que Bandar a gracieusement offert au club). Notre mécanicien Patrick, aidé de bonnes volontés a entrepris dès lors de le réviser totalement de A à Z avant sa remise en service espérée ce printemps ! Si tout se passe comme prévu, il remplacera notre TWIN (que nous vendrons alors au club de LUCHON).

Côté sécurité, point positif cette année, aucun accident ni incident n'est à déplorer ; je tiens à remercier à ce sujet Robert, notre chef-pilote, qui a eu à coeur d'assurer quotidiennement une sécurité maximale tant au niveau des vols en planeurs qu'avec le Dynamic.

J'espère que l'année 2016 sera dans la lignée de 2015 et qu'elle permettra à tous de trouver du plaisir en volant quel que soit son niveau et à voler en toute sécurité. Sur ce, je vous souhaite donc une bonne année 2016, et vous donne rendez-vous dès maintenant pour nous retrouver au sein de Planeurs Pyrénées Comminges afin de vous faire plaisir en vol.

Sébastien Noré.

Meilleurs voeux !



Recevez nos vœux les meilleurs pour la nouvelle année. Que 2016 vous apporte joies et santé ainsi qu'à vos proches. Qu'elle vous permette également de faire de beaux vols en toute sécurité.

Voler c'est aussi rêver et faire rêver... Aussi, que vous soyez pilote confirmé ou débutant n'hésitez pas à partager vos expériences grâce journal. Vos récits, photos, dessins etc. sont les bienvenus et témoignent de la vie de notre association. N'oubliez pas de les adresser à :

prathelene@gmail.com

Avec nos remerciements.

Hélène

Une superbe balade....

Puisque dans les Pyrénées, le temps est pourri, je m'expatrie cette semaine dans les Alpes !
J'ai un vieux rêve, un trajet qui me trotte dans la tête depuis pas mal de temps !

Et ce matin, justement, tout semble coller...

Le réveil n'a pas été trop brutal. En ouvrant les fenêtres, le ciel est bleu et le soleil commence tout juste à éclairer le Relai du Chat... et j'ai une journée de libre, pour une fois.

Rapide contrôle de la météo sur internet... ça paraît bon !

Coup de téléphone au club : La bête est libre !

Alors, vite, un solide petit déjeuné, de l'argent (c'est souvent utile), mes papiers d'identité, et mon vieux cartable d'écolier avec les cartes, la balise Spot, le manuel de vol, la planchette, le chrono, le GPS-PDA (que je me suis offert récemment). J'y tiens à ce cartable, ça fait un peu guimauve comme attachement, mais j'y tiens ! Un peu fétichiste, peut-être ?

Ah, et puis des vêtements bien chauds (vraiment bien chaud) parce que là-haut, ça pèle !

Tout est prêt rapidement. Je prends la moto (la circulation, vous comprenez !) et je vais au terrain. Encore peu de monde, mais le hangar et la buvette sont déjà ouverts.

Pour une mi-novembre, le temps est doux, et l'herbe pousse encore autour des taxiways et des parkings. L'aérodrome de Chambéry Aix-les-Bains est encore calme.

Au club la secrétaire est au travail et la jolie-mignonne-monitrice est plongée dans les cartes météo. Ça tombe bien, j'ai justement besoin de faire un point météo et c'est fou le nombre de choses que j'ai toujours à lui demander, à cette monitrice !

Le baromètre est tout gentil et ne fait pas mine de vouloir se remuer. Une dépression scotchée sur la Corse nous donne un vent du 120 établi à 15 noeuds, et ça devrait rester stable pour la journée sur toute la région. Là, c'est tout bon !

Je dépose mon plan de vol LFLB - LSGS (merci à l'espace Shengen) et je fonce au hangar où m'attend une merveille, un petit bijou d'ASG 29 qui ronfle encore doucement ! Je le réveille en douceur, et je commence la routine de préparation:

Bichonner sa verrière, charger la bouteille d'oxygène, contrôle de la batterie, rapide aller-retour à la buvette pour acheter deux sandwiches (préparés à l'espagnole : pain aillé, tomate, huile d'olive, sel, poivre et jambon de pays).

Mon cartable derrière le siège les cartes à portée de main, le PDA dans son support et branché au circuit électrique... tout baigne et c'est vite fait.

Les jeunes commencent à arriver, et les planeurs sont sortis un à un et amenés sur la piste. Le câble est tendu, le treuil mis en marche, essais de sécurité, rappel des consignes, et la journée de vol à voile peut commencer.

J'aide les autres à amener les planeurs sur la 18 L... À charge de revanche !

Un rapide pipi derrière un buisson accueillant et je fais ma prévol. Les charnières, les bielles, les gouvernes, la fixation des ailes, les AF, la pression du pneu... tout est correct. Dans la cabine, pas de truc ou de machin qui traîne. Le siège est solidement arrimé et les sangles aussi. Test des gouvernes... Tout fonctionne dans le bon sens.

Je m'installe, j'allume la batterie, le FLARM, le PDA, je vérifie la liberté des commandes, aérofreins rentrés, volets sur le troisième cran, les instruments fonctionnent et l'Altimètre est bien sur le QNH : 1.750 pieds.

Les instruments sont au top, vous savez. Un vario analogique et digital, un vario d'énergie totale, un radio altimètre, et un fantastique module Zander SDI, que je ne vous dis que ça !
C'est bon. On me pousse en piste. Câble attaché, essais de largage, puis contact radio avec le treuil... je suis prêt et le câble est tendu !

Et paf ! Ça démarre et ça grimpe dur. Le décollage au treuil... c'est quelque chose. À 750 pieds du sol, largage automatique, train rentré, et virage à droite vers le Mont du Chat, au plus court, car l'altitude ne permet pas de fioritures.

Arrivé près de la pente, virage au Sud, en rasant la colline pour profiter de l'ascendance.

Pfiouuu ! c'est pas gagné ! Bien doux sur les commandes, l'aile près des cailloux, j'ai un petit + 0,5, + 1, qu'il faut recueillir avec délicatesse. C'est une des grandes injustices du vol de pente : Plus on est haut sur la pente et plus c'est facile. Donc plus on est bas, et plus c'est coton !

Il ne faut pas être trop gourmand, tenir la vitesse, et la dérive. J'amorce mon premier virage au vent et commence une longue série de huit qui me font progresser lentement, mais régulièrement. Je caresse la fosse Est du Mont du Chat dans toute sa longueur, du Sud au Nord, puis retour, puis du Sud au Nord à nouveau...

Le jeu est payant, en 20 minutes je frôle de mon aile le relais du Mont du Chat, et je vois enfin le lac d'Aiguebelette, de l'autre côté de la crête. J'ai gagné 5 000 pieds.

C'est maintenant que la partie devient intéressante, cap au Sud, le long de la crête, sans me faire déporter par le vent jusqu'au Mont Grelle, puis plein d'espoir, je saute la vallée pour gagner le massif de la Dent de Crolles. Je contourne le Nord du massif de la Chartreuse et gagne encore quelques centaines de pieds sur la face Nord de la "Dent". Cette formation calcaire est vraiment impressionnante. Je reste vigilant parce que c'est un spot de parapente et la chasse n'est pas ouverte... mais il n'y a personne.

Assez tergiversé, il faut me lancer... Je dois traverser la vallée de Grenoble et c'est là que j'apprécie vraiment mon planeur. Manche en avant, volets au deuxième cran, badin à 160, je suis confiant. La pente de descente est de moins de 1,5 degré, et j'ai "de l'eau sous la quille". Mon ASG 29 peut le faire... il peut le faire... il va le faire... il le fait !

Cap au Nord-Est dans la vallée d'Albertville. Tout son versant Nord est sous le vent, et j'espère y trouver là aussi de bonnes ascendances de vol de pente. Attention en rentrant dans ce circuit, car les copains de Challes les Eaux sont sur leur fief et occupent souvent le terrain. Mais aujourd'hui, personne sur la pente. Ça y est, le vario redevient positif. Volet 3, badin à 110, et je fais le point. J'ai perdu 500 pieds et la reprise d'une vitesse plus calme me fait presque tout reprendre ! Je l'aime mon planeur.

Déjà la Dent d'Arcluse. J'ai de la marge, et le vario m'est favorable, alors pas de temps à perdre, j'enfile toute la vallée jusqu'à sa bifurcation vers Moutiers. Mais moi, je continue plein Nord-Est vers Megèves et le Mont d'Arbois.

De nouveau je me concentre, car le passage du Massif des Houches, après Megève va demander de l'altitude et de l'attention. Il faut pouvoir passer et il ne faut pas se tromper de vallée. Je monte, je monte, je m'applique et j'arrive presque à 12 000 pieds. J'ai gagné 10 000 pieds depuis mon départ. Il fait vraiment froid, et l'oxygène est soigneusement contrôlé (un peu, mais pas trop... c'est un système un peu ancien, et le débit doit être soigneusement adapté... ce n'est pas le moment de me soûler !)

Je laisse le Mont Blanc au Sud et survole Chamonix, je passe le col et m'approche enfin du Lac de Barberine. Je tiens le bon bout ! Je commence à voir au loin la vallée du Rhône.

Petit coup d'oeil dédaigneux aux télécabines des Marecottes que je survole de haut, puis je traverse la vallée du Rhône, "fingers in the nose"... La pente donne bien, mon planeur ne me lâche pas, et me mène vaillamment au Massif de Fully. Je vois maintenant au Nord le Cirque des Diablerets, et c'est de haut que je le laisse sur ma gauche. Mon calculateur m'a assuré que j'avais largement assez de marge pour foncer directement à ma destination.

Mon PDA me renseigne sur mon approche*: 15 Nautiques, puis 12, puis 10... Sion se précise dans le fond de la vallée, et j'ai effectivement "de la marge". 6 000 pieds de trop pour faire une prise de terrain "classique".

Bon ! Les Suisses sont des gens accueillants et compréhensifs. Je fais un 360° de sécurité, puis je lâche les chevaux. Manche en avant dans l'axe de la vallée, volets 1, badin à 180, puis ressource "douce, mais ferme", et je tourne une boucle dans le grand ciel bleu, puis une deuxième. Oups ! l'Oxygène était trop ouvert... voilà l'origine de mon euphorie ! Je corrige le débit, et m'offre encore deux ou trois huit "paresseux" pour me remettre les idées en place et me réchauffer un peu.

3 000 pieds QNH, vertical terrain pour un passage de reconnaissance. La piste en herbe est au nord, et avec ce vent du 120 c'est la 07 L qui est en service. Le vent est toujours de 15 noeuds et bien de travers... Il va falloir soigner les manoeuvres pour faire bonne impression à la Tour de Contrôle qui m'a accepté dans le circuit.

Un virage de perte d'altitude et de sécurité (pas d'autre vélivole dans le secteur), puis intégration de la vent arrière. Diable, le déport à droite est net et je dois corriger la dérive. Volets pleins sortis, train sorti, contrôle de vide des ballasts (on ne sait jamais), coups d'yeux fréquents sur le point d'aboutissement. Je rentre en base. Aérofreins sortis, pratiquement face au vent. Ça n'avance pas vite, d'où le danger : Ne pas anticiper le dernier virage. Contrôle du taux de chute aux aérofreins, maintiens de la vitesse et finale avec un angle de huit degrés pour corriger la dérive. Arrondi bien doux, au ras du sol. Pour le plaisir, je rends un peu de manche en rentrant doucement les aérofreins et je m'offre un dernier plané au ras des pâquerettes.

Posé, aile au sol, pas cassé... Je me désangle et sort de mon siège avec quelques crampes qui ne viennent pas ternir le plaisir de cette merveilleuse balade.

J'éteins le PDA, la batterie, referme la verrière et je quitte mon simulateur de vol en me disant que j'ai bien de la chance de posséder un tel logiciel !

....

Je ne sais pas, vous, mais moi, quand la météo est moche et les planeurs dans le hangar, je me mets devant mon ordi, je lance mon simulateur et je me fais de sympathiques balades dans tous les coins de France...

Bonne journée à toutes et à tous,

Jean Barthet.

Les explications:

J'ai volé dans la classe Standard - 15m. La différence avec la classe club réside dans la possibilité d'utiliser les water-ballasts: C'est une réserve d'eau contenue dans les ailes du planeur qui sert à l'alourdir (capacité de 120 litres). Plus le planeur est lourd plus il peut aller vite, tout en gardant la même finesse (pente de descente: 40 pour mon planeur, ce qui signifie qu'à 1000m de haut, je peux théoriquement planer 40km). Toutefois, si les ascendances sont faibles, j'aurais tout intérêt à larguer l'eau pour mieux monter dans celles-ci. Cela ajoute donc un côté stratégique à la course et permet de voler globalement plus vite.



Le concours

Je suis arrivé dans la nuit de mardi à mercredi au Louroux. Mercredi, montage du planeur, pesée réglementaire, beaucoup d'administratif dont une visite médicale de non contre-indication à la pratique du sport (alors que l'on passe aussi une visite médicale aéronautique bien plus contraignante...). Le soir nous avons tous démonté les planeurs car des orages étaient prévus. Dans ce cas, on ne prend pas de risque à cause du vent fort et de la grêle. La météo pour jeudi et vendredi ne permettra pas de voler, ça sera l'occasion de peaufiner tous les détails techniques et administratifs.



Samedi pour la première épreuve, un AAT de 2h, c'est à dire qu'en 2h il fallait faire le plus de km sur des secteurs imposés. La météo était très bonne, avec des ascendances alignées. J'ai fait un bon vol sauf avant l'arrivée où me trouvant un peu trop bas j'ai

perdu du temps à trouver une bonne ascendance, afin de ne pas risquer de me vacher (atterrir dans un champ). Je termine 11e. Malgré ce résultat c'est la première fois que je boucle un circuit à plus de 100 km/h de moyenne.

Dimanche, un circuit de 400km était prévu: Tours, Vierzon, Herbault (est de Blois), St Florent sur Cher (ouest de Bourges) et retour à Tours. J'ai commis une erreur après le départ en me retrouvant bas, j'ai perdu

du temps dans des ascendances faibles pour remonter. Ensuite dur de se remettre dans le bain. La Sologne offrait de belles ascendances. Au retour, un voile nuageux empêchait le développement d'ascendances. J'ai préféré assurer en restant haut et en prenant des ascendances faibles pour ne pas me retrouver trop



bas où il aurait été difficile de remonter. Je tourne le circuit à 84 km/h de moyenne ce qui est moins bien que les 90 minimum que j'espérais. Je termine malheureusement dernier de l'épreuve. C'est quand même la première fois que je réalise 400km « comme prévu »

Le lundi, la classe club est annulée et on envoie ma classe (standard 15m) pour un AAT de 2h45. C'est assez bizarre car la météo n'est pas prévue très bonne. En générale dans ces cas-là on nous envoie sur une petite épreuve d'1h30. La première branche se passe bien (135km/h de moyenne). Ensuite, un gros voile bloque toutes les ascendances. Je me retrouve avec un autre concurrent à chercher des ascendances en vain, nous nous posons à Loudun



Devant c'est tout noir: pas une ascendance...

et un avion est venu nous remorquer vers Tours. Certains concurrents ont été plus loin au départ et ont pu garder des conditions convenables plus longtemps, et ont pu virer tous les secteurs en

faisant de grands détours. Il fallait être au bon endroit et au bon moment à cause de la météo, ce qui n'a pas été mon cas.



L'épreuve du mardi 18 était un AAT de 2h. Les conditions météo étaient encore très bonnes. Je suis content de mon vol, avec une seule erreur de choix de cheminement, car je voulais prendre des marges pour éviter des zones aériennes interdites. Je finis 10ème en volant à 100km/h de moyenne. Nous avons survolé Chenonceau sur la dernière branche, mais en étant trop haut pour faire une photo correcte.



Le 19 nous avons eu à faire un circuit de 500km. Il fallait aller virer 2 points du côté d'Auxerre et Gien, puis vers Châtelleraut. La météo était très bonne à l'aller mais un voile nuageux bloquant les ascendances est arrivé en fin d'après-midi. Avec mon planeur moins performant je n'ai pas pu aller vers le dernier point et ai dû atterrir dans un champ. A cause du voile nuageux et de l'horaire tardif de décollage c'était quasiment sur que le vol se termine comme cela. Heureusement que j'avais prévu la

ligne de pêche pour attendre la remorque !

Le 20 août, nous avons eu une épreuve de type AAT de 3h30. Les cumulus (nuages matérialisant les ascendances) ont disparu, et ce jusqu'à la fin de semaine. C'est donc plus dur de trouver les ascendances. Je tourne à 80 km/h de moyenne et finis 8ème. C'est un vol satisfaisant car les autres concurrents ont volé moins vite dans ces conditions. J'ai donc pu essayer de les rattraper parfois avec succès.

Le 21, nous avions 250km à faire, toujours dans le « bleu », sans cumulus. Il a fait chaud sous la verrière du planeur. J'espérais rattraper d'autres concurrents mais ils sont partis plus tard que moi. J'ai bien volé mais ai voulu assurer la rentrée au terrain en prenant des ascendances faibles en fin de



journée.

Le 22, la dernière épreuve a été annulée, compte-tenu des ascendances faibles, de la fatigue des pilotes et de la soirée de clôture qui s'est tenue le soir même.

Je termine donc ce championnat 11ème sur 13. Ce n'est bien sûr pas satisfaisant, mais je tire beaucoup de positif de cette expérience. Le principal facteur pénalisant était le type de planeur. J'utilisais un planeur club ballasté, face à des « vrais » planeurs standards plus performants, surtout par bonne météo, ce qui a été le cas. Il était donc très difficile de les suivre en vol et au score. Le coefficient plus faible n'était pas très adapté.

Standard - 15m

#	CN	Contestant	Club	Glider	Total	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
HC	SB	Björn GINTZEL	Aeroclub Bonn-Hangelar	LS 8	5,648	HC (507)	HC (924)	HC (912)	HC (578)	HC (996)	HC (1,000)	HC (731)
1	E8	Julien DUBOC	ANEG - CONDOM	LS 8	5,347	8 (499)	7 (792)	2 (961)	6 (538)	4 (962)	9 (804)	3 (791)
2	EQ	Valentin LELEU-LAMBOUR	PLANEUR CLUB MONTAIGU	Ventus 2 ax	5,320	1 (567)	1 (1,000)	6 (553)	2 (566)	6 (946)	7 (878)	1 (810)
3	LK	Alexandre BOILLOT	GRENOBLE VV	LS 8	5,303	4 (515)	8 (783)	3 (909)	7 (525)	8 (815)	1 (974)	4 (782)
4	OA	Valentin GRIT	CPS Yonnais	LS 8	5,238	5 (510)	2 (920)	9 (502)	4 (555)	2 (983)	2 (963)	2 (805)
5	3A	Maximilien SEIS	AAA BORDEAUX	LS6	4,980	2 (547)	3 (909)	10 (499)	9 (509)	5 (953)	10 (791)	5 (772)
6	J	Yann EHRSTROM	CVVM PIC ST LOUP	LS 8	4,880	12 (187)	5 (869)	4 (618)	5 (551)	1 (1,000)	3 (951)	9 (704)
7	BO	Thomas FOISSARD	AC SOLOGNE	Discus 2	4,546	13 (0)	4 (892)	8 (503)	3 (557)	3 (981)	5 (881)	7 (732)
8	D14	Thibault ALASNIER	PLANEURS ORLÉANS	Discus	4,388	7 (500)	11 (674)	7 (508)	8 (511)	9 (654)	6 (879)	10 (662)
9	AO	Nicolas HENRY	CVV CHARTRES	LS 8	4,318	3 (524)	12 (597)	5 (600)	12 (107)	7 (852)	4 (928)	8 (710)
HC	HW	Arnaud HEFTER	GERMANY	LS 8	4,288	HC (408)	HC (692)	HC (969)	HC (517)	HC (303)	HC (698)	HC (701)
10	LS	Benoit GIRARDET	PCM MOULINS	LS 8	4,206	6 (502)	9 (779)	12 (386)	1 (571)	10 (450)	11 (780)	6 (738)
11	SG	Renaud BUNEL	PPC ST GAUDENS	Pegase	3,689	10 (453)	13 (501)	11 (400)	10 (459)	12 (414)	8 (827)	11 (635)
12	22	Sylvain NEGRI	CVVE BAILLEAU	LS 8	3,634	9 (471)	10 (713)	1 (971)	11 (185)	10 (450)	12 (602)	12 (242)
13	X15	Méric MOREL	BOP/ARCACHON	LS8	1,248	11 (441)	6 (807)	13 (0)	13 (0)	13 (0)	13 (0)	13 (0)

Les points positifs : J'ai appris à voler plus vite grâce à des météos excellentes pour le vol à voile. Les circuits étaient plus grands qu'en classe « club », c'est stimulant. De plus, les autres concurrents de ma catégorie ont quasiment déjà tous participé à des compétitions de haut niveau voire internationales. C'est très intéressant de voler « contre » et « avec » des gens plus expérimentés.



L'aérodrome de Tours - Le Louroux et les planeurs alignés avant le décollage

Merci à tous ceux qui m'ont soutenu, au club et ailleurs. Merci pour le prêt du planeur. Et à l'année prochaine pour de nouvelles aventures !

Renaud

A Saint-Gaudens, on vole toute l'année !



Photo Prise par Jean-Jacques Bernard, le 16 Janvier 2016

Avant Notre AG, une superbe traine avec 1700m de Plafond a permis de voler, de s'amuser et de profiter du froid vivifiant.

En effet, voler c'est possible même quand les travaux d'hiver battent leur plein, car l'organisation de l'atelier fait en sorte que des machines restent disponibles. L'atelier est encadré par Patrick secondé principalement par Jeannot, Louis, Sébastien, sans oublier les volontaires qui lorsqu'ils le peuvent donnent de leur temps. Aussi, merci pour leur implication.

Il reste encore à faire et vous pouvez participer. L'atelier est ouvert chaque après-midi de la semaine. Pour faciliter l'organisation signalez votre présence la veille en téléphonant au club ou en mettant un mot sur Click and Glide.

Hélène

Saint-Gaudens, le vent en poupe....

Les résultats de la Net coupe 2015 sont sans appels.... Robert Prat a de nouveau gagné la Net coupe et ce pour la neuvième fois. On ne peut que s'incliner devant de tels résultats, aussi Monsieur Prat chapeau bas....

En regardant le Top 5 du classement individuel national, deux pilotes de Saint-Gaudens font partie des cinq premiers. Robert est donc en tête et Carl Audissou arrive en quatrième position. Félicitations à tous les deux.

Saint-Gaudens est classé treizième au général avec 94954 km parcourus et huitième à l'indice.

Également, le classement des cinq premiers pilotes au sein de PPC est le suivant :

- Robert Prat
- Carl Audissou
- Ludovic WARIN
- Pierre de Broqueville
- Louis FOURMENT.

Bravo à tous !

Enfin, voici le Chevelu 2015, où l'on voit très nettement les axes nord-sud et Est-Ouest que l'on emprunte fréquemment depuis Saint-Gaudens.

