

# Je Plane



Décembre 2016

# Je Plane

Décembre 2016

- Le mot du Président
- Séjour à Sotos en Espagne
- L'histoire de l'Ask 21
- Noël avant l'heure
- 50 ans de vol à voile en rose
- Épreuves année 2016
- Carnet
- Voeux

Le journal du club n'est pas un exercice de style, il est vivant grâce à vos articles.

Donc, n'hésitez pas à envoyer vos récits et photos à :

[prathelene@gmail.com](mailto:prathelene@gmail.com)

# PLANEURS PYRENEES COMMINGES



## *Le mot du Président*

Bonjour à tous et à toutes,

L'année 2016 s'achève bientôt et bien que les thermiques aient tendance à s'amenuiser, on vole encore ! On peut néanmoins déjà faire 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 2016 près de 200 jours de vol (un petit peu moins que l'an dernier, qui était un cru exceptionnel avec 225 jours de vol !).

PPC présente de nouveau une activité soutenue (les planeurs du club ont passé encore cette année la barre des 1200 heures). Je remercie tous 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 encore cette saison un bon rythme : il a réalisé 200 h de remorquage et environ 15 heures de formation (remorquage + vol libre). Un changement moteur imprévu sur le Dynamic a également eu lieu en juin mais grâce notamment au dévouement et à la disponibilité de Patrick et Samy, l'appareil a été immobilisé environ une dizaine de jours seulement. Durant les quelques jours volables à ce moment là, il a été fait appel au club voisin de SAINT-GIRONS qui nous a envoyé ponctuellement un avion remorqueur et son pilote. Merci à eux.

Côté formation de base, nous avons réalisé cette année 2 brevets planeur (deux pilotes féminines), 4 théoriques et 4 lâchés. De plus, 6 nouveaux élèves se sont inscrits en deuxième partie de saison et assurent ainsi le renouvellement naturel des membres du club. Un nouvel instructeur a obtenu sa qualification FI en août et vient ainsi renforcer l'équipe de formateurs.

Côté flotte, le planeur école G 103 TWIN a été vendu au club voisin de LUCHON au mois de mars. Il a été remplacé par le K 21, début septembre, après l'autorisation de vol anglaise tant attendue pendant plusieurs mois !

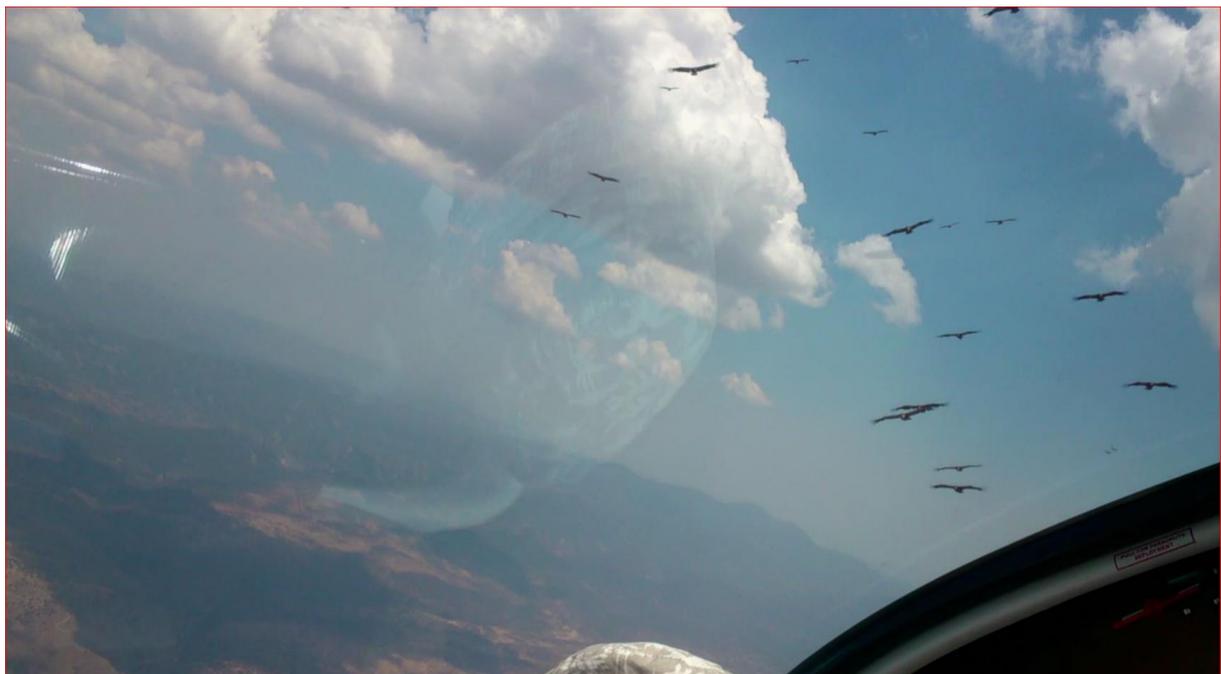
Parmi les nombreuses activités de l'année, je voudrais citer deux événements qui se sont très bien déroulés grâce à la présence de nombreuses bonnes volontés : fin septembre, une journée portes ouvertes (en collaboration avec l'Aéroclub du Comminges) a eu lieu et a permis de réaliser 24 vols d'initiation en planeur sous un très beau soleil. Pour une première, ce fut une réussite, qui nous a permis de faire découvrir notre activité au plus grand nombre. Dans la foulée, nous avons organisé le mois suivant une journée baptêmes de l'air dédiée aux

personnes handicapés. La météo fut également au rendez-vous et permit également de faire voler une dizaine de personnes, qui purent survoler les Pyrénées pour leur plus grand plaisir. J'espère que l'année qui vient sera dans la lignée de 2016 et qu'elle permettra à tous de trouver du plaisir en volant quel que soit son niveau et à voler en toute sécurité dans toutes les conditions de vol variées que l'on peut trouver dans les Pyrénées. Sur ce, je vous souhaite donc une bonne année 2017, et vous donne rendez-vous très bientôt au sein de Planeurs Pyrénées Comminges.

Sébastien Noré

# Séjour à Sotos en Espagne

L'équipe : Gil Souviron, Bruno Capelle, Philippe Bernard et moi même, Michel Bélaygue, accompagnés de Fabienne, compagne de Gil, et Josy mon épouse.



Gil vole avec Bruno dans son Taurus, Philippe un ami Suisse à Gil avec son Silent

Targa et moi avec mon Apis, on est parti pour découvrir une bonne partie de l'est de l'Espagne depuis Sotos !

Gil m'avait dit : "tu vas voir dès que la première barbule apparaît il faut décoller car dans le quart d'heure c'est en place et le plafond monte très vite ..."

Décollage à 10h50, à 11h20 on a déjà 2900m de plafond .... premier jour vol de 371 kms, deuxième jour 486kms et troisième jours 564kms, je suis sur une autre planète !



Sotos se situe entre Madrid et Valence au nord de Cuenca. Sotos si ce n'est pas le paradis du vol à voile, ça y ressemble.



- Un très bon accueil. Francesco Podavano et son fils font vivre cette plateforme avec très peu de moyens et font tout pour attirer les vélivoles étrangers.
- Une plateforme avec une piste en dur de 900m et un treuil. Malheureusement pas de remorqueur, c'est bien là le seul gros point faible, mais est-ce un gros problème quand on voit que l'anglais avec son K6 à fait son 600 bornes comme prévu après avoir été treuillé une demi-heure après notre décollage !
- Des appartements à louer à Sotos, à moins d'un kilomètre de l'aérodrome, pour 20€ par personne et par jour, avec tout le confort.
- Un climat agréable, nous sommes à 1000m, pas de canicule et en juin une petite polaire en fin de soirée après le barbecue.
- A un quart d'heure Cuenca, ville touristique où l'on trouve aussi tous les commerces....
- Et surtout un terrain de jeu superbe qui devient carrément géant quand la convergence se met en place. Nous ne l'avons vu vraiment qu'une fois mais c'est 4000m de plafond et à fond ! Le reste du temps pratiquement tous les jours ont été volables avec des plafonds entre 2700m et 3600m et un potentiel de vol pour nos planeurs ULM de 500 à 700 kms.

Bon je ne connais pas encore le paradis et je ne sais pas si je le mérite mais en tout cas un paradis comme Sotos ça me va bien .... ce qui veut dire quand même que tout ne coule pas de source et qu'il y a plusieurs choses à savoir. D'abord à l'ouest il y a la TMA de Madrid et il faut éviter d'y mettre ses ailes, ça tombe bien c'est pas là que c'est le meilleur. Nous sommes au pied de la sierra de Cuenca et au nord c'est hostile, vaut mieux pas se trouver bas, un plafond de 3000m permet de passer serein et il y a quelques terrains vachables. A l'est encore la sierra de Cuenca mais moins de kms hostiles. Au sud les quelques 20 kms avant Cuenca ne sont pas posables, sauf un champ vachable, mais après c'est la plaine.... un boulevard. En résumé, on décolle tôt, le plafond monte et souvent on file au sud, si le plafond est haut tout est permis, les kms défilent et s'il y a convergence c'est open bar et le soir il faut bien se poser.... parfois à plus de 21h.

Tous ça est bien fatigant au bout de trois jours Philippe et moi sommes lessivés après 28h de vol alors que Gil et Bruno en redemandent, à deux c'est plus reposant ! Non c'est pas ça, ces deux là sont des boulimiques.

Nous en profitons pour faire du tourisme, il y a de quoi faire et il y a en a pour tous les goûts, vieilles pierres à nature sauvage.



D'en bas c'est beau mais d'en haut c'est merveilleux : Plaine orange, vergers en étage , vallées profondes en lacets, canyons verdoyants, éoliennes sur les crêtes, Lacs turquoise et rives ocre, étendus blancs parsemés des cercles verts des irrigations..... des paysages à faire loucher le thermique !



Parlons en du thermique. Ce qui nous a un peu surpris c'est qu'il y a de magnifiques cumulus mais que les ascendances ne sont pas toujours faciles à trouver et qu'elles ne sont pas aussi large que ça. Vu les plafonds on peut être difficile avant de choisir la bonne pompe bien puissante mais parfois les transitions sont longues et cela nous a valu de voir la

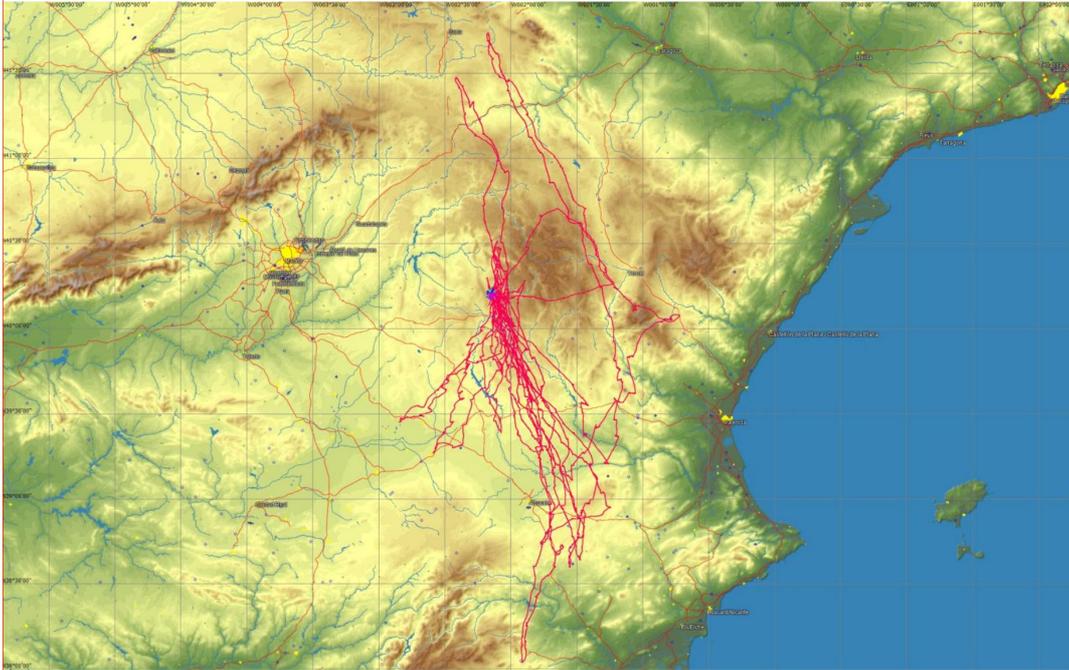
Mancha de très bas. Après un temps d'adaptation il est possible d'optimiser et avec nos machines à performances limitées les plus de 500kms deviennent presque facile et les plus de 700kms sont possibles comme Gil a pu le faire au moins une fois.

En fait les possibilités en Espagne se résument par des lignes d'ascendances qui se forment suivant le schéma ci-dessous et qui souvent se transforme en convergence. On voit bien que Sotos est bien placé et la plupart du temps à l'abri des orages qui se développent sur les sierras en fin de journée.



Illustration avec les vols de Gil depuis Sotos

Expédition de Sotos 5 au 17 Juin: Détail des vols (68 heures de vol - 4500 km)



Bon vous l'avez compris on a aimé et on y retournera.

# L'HISTOIRE DE L'ASK 21

L' ASK 21 (G-DELE) vole et vole bien ! Mais avant d'en arriver là, il a fallu de nombreuses heures de travail et de tracasseries administratives ! Ces quelques lignes vont essayer de retracer les derniers 18 mois de cette épopée épique !

Tout d'abord, comment en est on arrivés à changer notre bon vieux planeur école, le TWIN YC ? Ce dernier est par ailleurs toujours dans la région, car il a été vendu au club voisin de LUCHON en mars 2016. L'histoire commence en 2014 (fin septembre), lorsque le K 21 départemental (loué pour la saison afin de remplacer le TWIN en visite 6000 H en atelier à FUMEL) est accidenté lors de l'atterrissage d'un élève en solo. Cet incident se déroula sous les yeux d'un pilote du club, Bandar, pilote saoudien qui vient voler régulièrement dans les Pyrénées. Quelle ne fut pas sa réaction de nous voir gênés d'avoir abîmé notre machine de remplacement ! D'être par là même privés de notre principal planeur école le temps de la réparation. Et là, tout simplement il dit : "pourquoi ne prenez-vous pas un autre planeur pour remplacer le k21 accidenté ? En effet, pour Bandar tout est simple matériellement ! Malheureusement, nous n'avons pas les moyens à l'heure actuelle d'acheter un autre K21 pour l'école ; nous devons attendre que le K21 accidenté soit réparé ; nous n'avons pas d'autre choix !!! Et là, Bandar prononça une phrase qui retint tout de suite notre attention : "j'en ai un moi, un K21 qui ne me sert pas ! Il est en Arabie Saoudite, dans un hangar, et je n'en fais rien ! Vous le voulez ?". Nous avons tout d'abord cru à une plaisanterie, mais c'était une phrase on ne peut plus sérieuse : il était prêt à nous céder son K21 pour rendre service au club, tout simplement....Bien évidemment nous acceptâmes son offre alléchante et aussitôt dit, aussitôt fait : en rentrant chez lui, Bandar s'occupa de toutes les formalités (administratives et financières liées au transport) et il nous fit envoyer "la bête" directement sur l'aérodrome de SAINT-GAUDENS.

Début février 2015 arriva un semi-remorque avec une remorque et le planeur à l'intérieur (après avoir été envoyé en container depuis l'Arabie Saoudite et un transit par Marseille). Ce planeur (encore immatriculé anglais) était en Arabie depuis 9 ans et n'y a même pas volé !



Il avait environ 13000 heures de vol au compteur (et plus de 50 000 atterrissages!). Il avait donc besoin d'une grande révision générale et d'une mise à jour administrative avant de pouvoir voler à nouveau et de connaître les cieux pyrénéens. Patrick, notre chef mécanicien, prit magistralement la révision générale à bras le corps, et aidé de quelques rares bonnes volontés, entreprit de réviser totalement l'appareil.



En effet, le stockage sommaire de l'appareil dans un hangar en Arabie Saoudite ne préserva pas l'appareil du

sable ; celui-ci était présent dans la remorque ainsi que dans chaque recoin du planeur. Patrick entreprit de démonter TOUT le planeur pièce par pièce et de tout inspecter. Cet énorme travail lui prit plus de 270 heures (démontage, décapage, peinture de toutes les pièces mécaniques, réfection gelcoat, réfection des 2





tableaux de bord, changement de tous les instruments aux normes françaises, changement silentblocs, changement pneumatiques, contrôle étanchéité des circuits pneumatiques, ponçage des immatriculations d'origine, câblage électrique entièrement refaits, changement ceintures, réfection coussins, polishage complet de l'appareil, résine, gelcoat et recollage verrières, réfection de toutes les étanchéités, pose scotch anticollision construction d'un carter de roue durant le stage plastiques à SAINT-AUBAN, réalisation totale d'un trolley adapté) durant le printemps 2015 et l'hiver suivant. A l'issue de ce long et minutieux travail sur l'appareil, se rajouta une mise à jour administrative assez conséquente des CN et BS du constructeur faits sur l'appareil. Carl, fraîchement reconverti dans la maintenance aéronautique, se chargea de cette minutieuse vérification (avec l'administration anglaise et le constructeur Allemand Schleicher.

Sébastien demanda donc à Carl de participer à l'aspect administratif, sachant qu'il avait acheté son planeur en 2009 sous immatriculation anglaise, dont il avait obtenu la francisation après avoir effectué 2 renouvellements de CEN chez les anglais. Il devait lui rester quelques contacts et procédures pour traiter une importation. Dû à ses obligations militaires et à son très récent projet de reconversion, il n'intervient qu'en fin d'année alors que les travaux de mécanique et de nettoyage-polishage sont très avancés. Il est alors grand temps de s'atteler à la tâche !



Il prend note pour la première fois de l'ensemble du travail à accomplir fin décembre 2015, alors que nous renouvelons plusieurs CEN. Il vient de terminer sa formation théorique pour travailler dans la qualité aéronautique. Carl s'aperçoit que ce sera ardu : la machine n'a plus volé depuis 11 ans, mais surtout il n'y a pas d'immatriculation, seulement un numéro d'enregistrement du BGA (British Gliding Club) correspondant au système d'immatriculation appliqué jusqu'à fin 2007 en Angleterre, hors système EASA ! Comment faire ? La réservation d'immatriculation a déjà été effectuée en France. Tout début 2016, après avoir réétudié les documents concernant les procédures de classification, selon les différents cas, Carl tente sa chance en contactant le responsable local de l'OSAC. Notre K21 ne rentre à ce moment là dans aucune case. L'administration française est claire : ce qui n'est pas EASA ou en provenance d'un pays européen avec CDN EASA doit passer par une classification qui sera extrêmement longue. Il est conseillé de retourner dans le pays d'origine : l'Angleterre, afin que le K21 puisse obtenir pour la 1<sup>ère</sup> fois un CDN EASA !

Sorti d'usine en 1981, le planeur a 13000 heures, volant 700 heures par an sur le terrain de Long Mynd (lieu de l'escapade de Carl en 2012 en Nord 2000), plus à jour des AD/TN/CN depuis longtemps, sans immatriculation. Et malgré un premier aspect paraissant officiel concernant le programme d'extension de vie au delà des 12000 heures validé début 2005 en Angleterre, Carl eut un gros doute sur l'officialisation du dossier chez le constructeur ! Points positifs : un regelcoatage a été fait en Pologne en 2002. Également en 2005, le changement des pièces structures nécessaire à la « 12000 heures » a été effectué. Carl recontacte un mécanicien anglais basé à Jaca, qui lui a permis le dernier renouvellement de son DG600 en 2011 sous registre anglais. Sa proximité géographique et sa participation semblent être la meilleure manière de faire revoler ce planeur. Dans un premier temps, Carl a la confirmation de sa participation. Seulement, les termes du « contrat » ne sont pas vraiment clairs... Début mars 2016, après de nombreux mails pour confirmer le projet de travailler ensemble dans des conditions acceptables, il annonce qu'il demande 45 euros l'heure de travail sur planeur, hors TVA ! Et, il ne commencera qu'après avoir entièrement terminé les visites du parc de planeurs de Jaca ! Gros moments de doutes... pourra-t-on venir à bout de cette aventure ? Carl se tourne vers Robert qui pense tout de suite à solliciter John Bally, inspecteur BGA et surtout ayant la connaissance de la vie de ce planeur, tout du moins durant les 12 dernières années. John fait une 1<sup>ère</sup> visite, validant la plupart des rubriques d'une visite annuelle, prouvant que la machine est saine, mais aussi la qualité du travail accompli par Patrick. Il nous oriente ensuite vers Ken Ballington, un autre inspecteur BGA que Carl connaissait parce qu'il l'avait fait venir en 2010 au club pour effectuer le 1<sup>er</sup> renouvellement du CEN de son planeur. Encore quelques mails pour lui exposer clairement la situation, jauger sa volonté de participer à ce difficile travail, et savoir comment on devra procéder.

Les choses s'accélérent enfin : il semble adhérer au projet, ne cachant aucune difficulté mais sans vouloir une prise en charge financière digne de l'intervention d'un professionnel ! Il donne la procédure à suivre : entamer une transition vers le système EASA, connu par les anglais car appliqué assez récemment chez eux, au travers du BGA. Seul difficulté majeure : la CAA (aviation civile anglaise) voudra certainement voir ce planeur sorti du circuit pendant ces quelques années, en effectuant une visite de la machine (physique et administrative) ! Nous sommes en avril, Ken a prévu de passer vers la mi-mai pour effectuer le renouvellement de deux planeurs anglais basés en France. Il prévoit d'effectuer un crochet par Saint Gaudens... et propose de ramener le biplace sur le terrain de Saltsby où il officie ! Il nous reste 1 mois ½ afin de réaliser tout le travail nécessaire pour que la machine soit acceptée à la fois par la CAA et le BGA ! Carl liste les actions à faire en fonction des AD à mettre à jour et du travail de mécanique restant à effectuer: la bielle de profondeur n'est plus conforme ; les flexibles de frein, liquide, joints, maître cylindre sont changés ; les harnais avaient déjà été remplacés ; les instruments français trouvés à Gap par un de ses contacts à Vinon à un super prix, passés en révision chez Falgayras ; la verrière avant recollée sur son cadre ; tous les jeux sur commandes, ailes et les axes, profondeur évalués ; les connections l'Hottelier, sensibles au temps sont mesurées avec précision ; réglage des ailerons refait ; débattements des commandes mesurés ; pesée refaite ; l'oscillation auto-entretenu des ailes dont le rythme est évalué pour détecter tout problème sur la structure... Ce K21 est mieux conservé que beaucoup d'autres ayant bien moins d'heures. Nous sommes agréablement surpris au bout du travail accompli ! Reste à poser les immatriculations anglaises et trigraph, conformément à la réglementation que le BGA fait appliquer pour l'obtention du précieux sésame : le CEN EASA ! Mais pour l'heure, ce n'est pas encore gagné !

Une autre petite mésaventure apparaît, comme si tous les obstacles franchis n'étaient pas encore suffisant : nous voyons partir le twin YC vers Luchon, Carl trouve ce départ vraiment trop prématuré ne sachant pas encore si nous allons pouvoir arriver au bout de cette histoire. Alors que sa date d'arrivée est maintenant confirmée, Ken demande le document d'acceptation du programme d'extension de vie au delà de 12000 heures provenant du constructeur. Une des premières craintes se réveille : Carl lui envoie ce qu'il a, mais pour lui nous n'avons que le document signé par le BGA de l'époque, ne fonctionnant pas dans le giron de l'EASA mais plutôt en « vase clos ». Ken nous renvoie vers le constructeur pour qu'il nous produise ce document. Ayant sollicité Wolf pour la traduction de certaines vieilles AD uniquement écrites en allemand, Carl lui demande de prendre contact avec Schleicher... qui sait, dans leur langue d'origine, le problème sera certainement mieux amené qu'en anglais ! La réponse de Schleicher confirme nos craintes : l'extension de vie de notre K21 n'a jamais été enregistrée ni validée ! C'est resté au sein du BGA ! Carl leur envoie le compte-rendu entier rédigé à l'époque. Ce n'est pas la bonne version. Celle-ci doit être actualisée. Nous



commandons la bonne mise à jour. Cependant, Ken est déjà en route pour la France, nous sommes mi-mai et nous attendons l'arrivée du bon programme ! Nous continuons la préparation comme si tout allait bien, faisant une tentative de montage d'une première radio AR4201 issue d'une station sol qui ne marchera pas ! Une 2<sup>ème</sup> radio sera montée, une AR3201 d'un des pégases qui fera l'affaire. Sur la fin, les choses sont faites un peu dans l'urgence, quelques tensions apparaissent et traduisent une lassitude du fait de la longueur de la tâche. Et nous n'avons pas encore toutes les garanties que ça marche ! Les marquages manquant sont collés à la hâte dans le cockpit, la remorque du comité départemental est arrivée à temps la veille du départ. Nous accueillons Ken non sans un soulagement, mais pressé que ça se termine. Il fait une première petite visite informelle et nous confie être agréablement surpris !

Deux ou trois jours après son passage, nous recevons le nouveau programme à appliquer. Même après son départ le tri entre ce qui a été vu en 2005, tracé sur l'ancienne version du programme et entre ce que Patrick et Carl ont traité doit être poursuivi. Carl le met en forme sur les 25 pages de la nouvelle version et indique à Ken ce qu'il doit vérifier, plus quelques points sur lesquels il a un doute. Là, son apprentissage de la qualité aéro toute récente et celle de l'application du « Tout vu sauf » cher à Airbus prend toute son application. Il doit faire face à une nouvelle mésaventure : alors qu'il remplit les rubriques concernant le poids et l'équilibrage des gouvernes, il s'aperçoit que le poids de la gouverne de profondeur est hors tolérance. De 4,4 kg relevés pour 4,1 kg max permis ! Ken a

effectué la mesure. Carl commence à se renseigner sur une méthode pour faire « maigrir » la gouverne : du sable s'est amalgamé à l'intérieur ? Un étuvage à 50°C pendant 24 heures ? Une gouverne neuve chez un revendeur ? Finalement Ken lui fait l'heureuse surprise d'envoyer une photo de la balance à 4,04 kg au lieu de 4,4 kg... certainement une simple erreur d'écriture des polonais lors de leur relevé de poids !

De nombreux allers-retours de mails avec scan, de morceaux de programme, permettront de pouvoir constituer un dossier complet à présenter à Schleicher. Nous obtenons une première victoire depuis le début de l'aventure par la lettre d'acceptation du constructeur jusqu'à 15000 heures. Nous sommes début juillet, le planeur est parti depuis 1 mois et ½. Ken nous demande maintenant de patienter, il a fini tout le travail de visite/validation des parties manquantes du programme. Le dossier de demande de CEN, certificat d'immatriculation... est parti vers la CAA, nous attendons qu'ils veuillent bien passer à Saltsby pour valider l'ensemble de notre travail... Et c'est maintenant la période des vacances même pour l'Angleterre ! 3 semaines plus tard, début août, Ken annonce que la validation toute récente du constructeur lui même de notre programme d'inspection fait que la CAA n'estime pas nécessaire d'évaluer le planeur. Fin août, le précieux sésame (l'autorisation de vol) est délivré par la CAA sans aucun souci, preuve du sérieux de l'énorme travail réalisé par Patrick et Carl.. Carl envoie dans la foulée le dernier papier manquant : la preuve d'assurance RC pour pouvoir obtenir les précieux papiers. Un dernier malentendu engendre un retard de 2 semaines sur la réception de tous ces papiers et déclenche le départ fulgurant début septembre, de notre équipe de choc totalement anglophile (Sébastien, Michel et Louis), vers Saltsby pour la récupération en 2 jours et 2800 km de notre K21....



Promptement remonté et vérifié, il effectue son premier vol de contrôle à Saint-Gaudens, le 9 septembre 2016, avec comme équipage Robert et Patrick, enchantés par le comportement de notre nouveau planeur école. Quant à Carl, il a retrouvé avec joie le K21 officiellement apte à voler sous régime anglais. Plaisir d'autant plus grand que les retours des pilotes et élèves pilotes sur la qualité de vol du G-DELE sont excellents. Tout le monde le trouve très agréable aux commandes et apprécie l'énorme travail réalisé par nos excellents mécaniciens.

Il restera durant la période hivernale à demander à l'administration de tutelle française, la francisation de l'immatriculation anglaise, ce qui devrait ne pas prendre trop de temps nous l'espérons.

Malgré les risques pris, oser l'aventure en valait la chandelle, d'autant plus que le coût de revient semble être à la hauteur des efforts consentis. Ce K21 peut encore voler 5000 heures ! Prenons-en soin !



Aussi, maintenant profitons-en, volons avec, histoire « d'amortir » tous ces efforts et de se faire plaisir ! Ce sera alors la fin d'une aventure assez aventureuse et peu banale de plus de 2 ans celle de notre nouveau planeur école, dont l'immatriculation française devrait être : F-CPPC, bien entendu !

Sébastien & Carl.

Lexique :

- BS : Bulletin Service. CEN : Certificat d'examen de navigabilité. CN : Consigne de navigabilité. CDN : Certificat de navigabilité. AD : Consigne de navigabilité. TN : Note technique. RC : Responsabilité civile.



## Journée Handi

Pour accueillir nos amis handis samedi 29 octobre, le soleil était au rendez-vous....

A cette occasion, nous avons pu faire voler 9 personnes. Deux passagers étaient en fauteuil : Cassandra et Serge Soueix, les autres passagers étaient mirauds volants.

Merci aux Bénévoles qui ont contribué à faire de cette journée une réussite.

À la recherche de nouvelles plumes, j'étais intéressée par une approche un peu différente : celle du passager, pas forcément pour une description technique, mais plutôt pour l'émotion qu'elle dégage. La description de passagers handis est particulièrement intéressante, car ils apportent un regard et une sensibilité différente, voire plus forte.

Serge Soueix a gentiment accepté de nous écrire le récit qui suit, illustré par les photos de sa compagne Karine. Quant à Cassandra, elle nous a adressés un montage photos en mémoire de cette journée.

Merci à eux.

### **Noël avant l'heure...**

C'était une toute fin d'après-midi d'octobre ensoleillée et pourtant, ce soir-là tenait davantage de Noël que de l'été indien à mes yeux...

En effet, quelques semaines auparavant, Patrick et Sébastien m'avaient fait savoir qu'une « journée handi » devait avoir lieu à la fin du mois au club Planeurs Pyrénées Comminges de Clarac. Pour moi, ce n'est pas rien une « journée handi », c'est une journée pas ordinaire au cours de laquelle les personnes malmobiles (ou plus conventionnellement parlant en situation de handicap), ont la possibilité de voler. Ce genre d'événement est très rare, du coup c'est un moment précieux que l'on se doit de ne pas laisser s'envoler (^-^).

C'est certainement difficile à imaginer pour la plupart des « bipèdes », mais croyez-moi sur parole, quitter son fauteuil roulant pour grimper dans un des magnifiques oiseaux blancs du club relève davantage de la magie que de l'aéronautique pour certains. Lorsqu'on voit le sol s'éloigner au moment du décollage, on ressent une « émotion physique » de liberté, de légèreté, c'est un peu comme si la lourdeur de nos corps immobiles était restée sur le tarmac avec le fauteuil roulant à attendre notre retour. Quelque chose de fabuleux...

Moi je suis un vrai veinard car cette sensation magique j'ai eu la chance de la vivre à plusieurs reprises ces dix dernières années. En effet j'ai eu le grand plaisir de voler avec plusieurs pilotes du club commingeois. Avec Fred la première fois, celui que tout le monde appelle affectueusement « le Corse », puis avec Robert au-dessus de ces montagnes que je vois depuis toujours de loin sans vraiment les connaître, avec Florian, Sébastien aussi et Patrick une première fois, des moments que je n'oublierai jamais. Mais cette fois c'était différent...

Ce soir du 29 octobre, la joyeuse équipe du club s'est une nouvelle fois mise en quatre pour me faire grimper à l'arrière du Juliette Kilo comme ils l'appellent tous, (moi je l'appelle « mon mien » car je n'ai presque exclusivement volé qu'à son bord), et ce jour-là le pilote c'était Patrick, mon frère...

Sous le regard bienveillant de Sébastien, Louis nous a remorqué jusqu'au Mourtis. C'était le dernier vol de cette magnifique journée d'automne, à l'horizon le soleil commençait à toucher les crêtes comme pour nous offrir un paysage unique, fait d'un jeu d'ombre et de lumière extraordinaire. Dans ce décor sublime, mon frangin m'a permis de grimper en haut du pic du Gar, faire un petit coucou à la croix du Cagire en passant, d'apercevoir le soleil se coucher avec la brèche de Roland en ombre chinoise et sur le chemin du retour, voir les villages s'illuminer sous nos ailes, dans l'ombre et la brume du fond des vallons...

Ce vol était merveilleux et je crois qu'il restera très longtemps dans nos mémoires à tous les deux, il y restera probablement pour toujours car c'était un moment féérique. Pour nous ce soir-là, ce fût Noël avant l'heure...

Merci à tous ceux qui nous ont permis de vivre ce moment et à plus haut... Serge



## 50 ans de Vol à Voile en rose

Les titulaires d'une jolie licence française et rose de pilote de planeur sont invités à l'échanger contre un bout de carton, ne comportant même pas de photo, conforme aux nouvelles règles européennes et appelé SPL en anglais dans le texte.

Les licences roses ayant été déployées à partir de 1966, c'est pour certains (pas les plus jeunes, certes!) une compagne de 50 ans, des bons et mauvais jours, qui est ainsi remerciée dans les locaux d'une administration impitoyable.

Le jubilé de la licence rose appelle de ses détenteurs un hommage qui se fondera sur son histoire que l'on tâchera de retracer ici.

### Le Brevet type « C »

Aux débuts du vol sans moteur et des années trente, différents brevets avaient été définis par les instances sportives: brevets A et B sanctionnant de courts planés et brevet C obtenu après un vol de 5 minutes, chacun donnant droit à un insigne comportant une à trois mouettes. Plus tard, les brevets D et E correspondaient aux insignes de performance « Argent » et « Or » que nous connaissons encore.

Par l'arrêté du 14 août 1935 réglementant la pratique du « *vol sans moteur* », il est créé quatre catégories de brevets de pilotes de planeurs . En pompant allègrement dans le Bulletin de la Navigation Aérienne d'octobre 1935 les dispositions délicieusement surannées de cet arrêté, on décèle : le brevet de pilote de planeur type B, le brevet de pilote de planeur type C, le brevet de pilote-moniteur adjoint de planeurs et enfin le brevet de pilote-moniteur de planeurs. Le premier « *sera accordé aux candidats ayant effectué, seul à bord d'un planeur, un vol contrôlé d'une durée d'une minute, avec deux courbes en forme de S, suivi d'un atterrissage normal* ». Le second « *sera accordé aux candidats ayant effectué, seul à bord d'un planeur, un vol contrôlé d'une durée de cinq minutes au minimum, à une altitude au moins égale à celle du point de départ, suivi d'un atterrissage normal* ». Le brevet de pilote-moniteur-adjoint sera accordé aux titulaires du brevet C qui auront satisfait aux épreuves pratiques : « *Exercice de conduite d'un groupement, lancement au sandow, lancement au treuil, tenue des feuilles de vols. Exercice de centrage d'un planeur. Exercice de montage, démontage, réglage d'un planeur-école. Contrôle de réparation et vérification d'entretien d'un planeur-école* » et à des épreuves théoriques . Le brevet de pilote-moniteur de planeurs sera délivré aux titulaires du brevet C « *qui auront effectué en outre, seul à bord d'un*

*planeur, une heure de vol correct (en deux vols au plus), à une altitude au moins égale à celle du départ.* » De plus, ils devront avoir satisfait aux mêmes épreuves pratiques que celles fixées pour les moniteurs-adjoints en y ajoutant : « *Exercice de conduite de groupement avec planeur susceptible d'effectuer du vol à voile. Exercice sur pente. Exercice de départ au treuil. Exercice de montage, démontage et réglage d'un appareil de demi-performance ou de performance. Vérification des pièces d'après dessins.* » et à des épreuves théoriques parmi lesquelles on trouvera : « *Construction des planeurs. Lecture et critique d'un dossier de planeur. ... Appareils de sondage. .. Règles douanières. ... Transports interdits. En outre, les candidats seront interrogés sur les qualités d'un terrain d'après sa topographie en ce qui concerne son utilisation pour le vol à voile.* »

La définition d'un atterrissage normal n'est pas précisée ! Pas plus que celle du vol correct !

L'article 9 précise : « Les brevets prévus ci-dessus sont délivrés par le ministre de l'Air qui délègue ses pouvoirs à l'Aéro-Club de France habilité à cet effet par le présent arrêté. La remise en est faite après avis du Centre médical principal du Bourget, sur le vu des pièces d'identité et des références du candidat et, s'il y a lieu, des procès-verbaux délivrés par la Commission d'examen et justifiant que celui-ci a satisfait aux épreuves théoriques et pratiques imposées. Pour se présenter au brevet de pilote de planeur C, ainsi qu'aux brevets de moniteur et de moniteur-adjoint, les candidats devront avoir satisfait au préalable à un examen médical d'aptitude. Les conditions d'aptitude seront les mêmes que celles qui sont imposées pour les candidats au brevet de pilote de tourisme. Toutefois, cet examen médical sera passé devant un médecin dont le choix sera laissé au candidat. Ce médecin devra répondre à un questionnaire dont le modèle fait l'objet de l'annexe du présent arrêté. Le questionnaire sera envoyé par le médecin au centre médical principal du Bourget qui donnera son avis. La durée de validité du certificat médical sera d'une année. »

Seuls les moniteurs et adjoint auront une licence renouvelable et voient leurs privilèges spécifiés. Pour les vols, « Nul ne peut s'entraîner à la conduite d'un planeur s'il n'est placé sous la surveillance d'un moniteur ou d'un moniteur-adjoint. Cette surveillance n'est pas nécessaire pour les pilotes-moniteurs, les moniteurs-adjoints et les pilotes d'avions titulaires du brevet C de pilotes de planeurs. »

L'article 16 est particulièrement rassurant : « A titre transitoire et en attendant les résultats de la première session d'examens des candidats au brevet de moniteurs et de moniteurs-adjoints, l'Aéro-Club de France désignera nominativement les personnes titulaires du brevet C qui feront fonction provisoirement de moniteurs et de moniteurs-adjoints. »

Enfin, les visionnaires de l'époque ont concocté l'article 17 : « Tant qu'un brevet d'aptitude au vol sans moteur remorqué n'aura pas été créé, le vol sans moteur remorqué ne pourra être pratiqué qu'avec une autorisation ministérielle nominative spéciale accordée pour un mois et strictement limitée aux titulaires d'un brevet de pilote d'avion. »

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS

---

SERVICE DE L'AVIATION LÉGÈRE ET SPORTIVE

---

CARNET DE VOL A VOILE  
INDIVIDUEL

appartenant à M. CAMELIN  
Jean-Pierre

---

AÉRO-CLUB DES Deux Sèvres  
CENTRE DE NIORT

---

N° 52001. — Berger-Levrault, Nancy

Un arrêté du 6 février 1936 renforçait le brevet B et il fallait avoir effectué 2 vols d'au moins 45 secondes avant celui d'une minute prévu en 1935.

Enfin l'arrêté du 26 mai 1939, abrogeant celui de 1935, créait au dessus du C un « *brevet de pilote de planeur de tourisme* » nécessitant 5h de vol et 30 atterrissages seul à bord avec le privilège d'emmener un passager. Cet intitulé a quand même beaucoup plus de charme qu'une « SPL Part FCL » ! Ce brevet est accompagné d'une licence valable un an. Ce même texte précise les conditions à remplir par les pilotes pour effectuer des remorqués.

Ce dernier texte a vraisemblablement dû être abrogé et l'on en entendra plus parler. Il est vrai qu'il y a eu pas mal de perturbations à l'époque et c'est donc sur la base de l'arrêté d'août 1935 que des brevets C continueront à être délivrés **jusqu'en 1965** par l'Aéro-Club de France à des individus que l'on ne reconnaissait pas encore à leur bob. A la fin, on ne choisissait son médecin que parmi des praticiens agréés et les assurances exigeaient, pour l'emport de passager, la détention du « D ». Les lancements s'effectuaient essentiellement par remorqué par des biplans essouffés et les bons jours par des monoplans de plus de 200cv. A signaler, les premiers vols des Rallye Commodore auxquels le vol à voile devra beaucoup.

Les carnets de vol, qui ne dataient pas de 1935, précisaient le temps de remorqué souvent très proche du temps de vol libre (Le parc étant constitué de « briques » et de broc) et le numéro de série du planeur figurait en lieu et place de l'immatriculation.

### La gestation du brevet et de la licence de pilote de planeur

Pendant ces 30 ans de vol à voile en bleu (couleur du brevet C) les lecteurs attentifs du Journal Officiel auront retenu de l'édition du 13 avril 1952 un arrêté structurant l'ensemble des brevets et licences pour toutes les disciplines tant pour les pilotes privés que professionnels.

Pour notre activité, il y est défini, au delà d'une carte de stagiaire, un brevet et une licence élémentaires ( valables pour le seul survol du territoire français, sans emport de passagers et retour au point de départ) et un brevet et une licence de pilote de planeur, les deux tout à fait analogues à ce qui est prévu pour les « pilotes privés d'avion » ( devenus pilotes privés « Avion »!). Si les brevets existent toujours, le principe de licences soumises à des conditions de renouvellement (aptitude médicale, expérience) apparaît pour les non moniteurs. Des qualifications de radiotéléphonie sont prévues au delà de la détention d'un certificat délivré par l'administration des PTT.

Il est également prévu une qualification d'instructeur pour le brevet et la licence de pilote de planeur. Les candidats doivent avoir 100 heures de vol comme commandant de bord et suivre un stage homologué.

QUALIFICATIONS	DE TYPES
<p>CATÉGORIE A : Planeurs monoplaces non dotés de dispositifs spéciaux autres que les aérofreins.</p>	<p>Observations :</p> <p>Date et Visa : 12 Octobre 1966 AÉRO-CLUB DE FRANCE</p>
<p>CATÉGORIE B : Tous types de planeurs monoplaces dotés d'un ou de plusieurs dispositifs spéciaux autres que les aérofreins.</p> <p>PLANEURS</p>	<p>Observations :</p> <p>Date et Visa : 29 JAN. 1974 CONTROLE PAR AEROPORT MARGNANE</p>
<p>CATÉGORIE C : Tous types de planeurs bi-places non dotés de dispositifs spéciaux autres que les aérofreins.</p> <p>Qualification "C" Sur M200 FCDHC.</p>	<p>Observations :</p> <p>Date et Visa : GÉNÉRAL DE LA ROCHELLE - LAURE Renouvellement - Licences - Qualifications 29-7-70 G07A AÉRO-CLUB DE FRANCE La Rochelle Laure</p>



souplesse de passer son contrôle pendant un mois. En 1978, l'aptitude médicale et les conditions de renouvellement ont été assouplies : la licence pouvait être valable 2 ans pour les moins de 40 ans. De plus, l'épreuve théorique écrite du BPP, toujours en QCM, se déroule sous la responsabilité d'un instructeur.

La première grande vague de simplification vint avec l'arrêté du 31 juillet 1981 qui abrogeait tous les textes issus de celui de 1952. Il supprimait la licence élémentaire et en rapprochait le BPP (8h DC, 2h solo, 20 atterrissages dont 10 en solo) pour lequel les vols de performance étaient réduits à un vol de une heure et renvoyait à des mentions sur le carnet de vol l'autorisation campagne et l'emport de passagers après complément de formation et contrôle d'aptitude en vol.

La qualification radio et les qualifications de classe et de type sont supprimées. Le carnet de vol définitif est ouvert dès le début de la formation.

**A exigences et privilèges réduits, format réduit pour les pièces roses qui devenaient plastifiées et brillaient de tous leurs feux.**

Fin décembre 1992, la carte de stagiaire est supprimée.

En mai 2008, la visite médicale peut être valable 5 ans pour les moins de 40 ans et, en juillet, les exigences de renouvellement sont remplacées par des exigences de maintien des compétences liquidant d'un coup d'un seul l'ère des coups de tampon, des déplacements et envoyant les encreurs au musée. La licence se fige et le carnet de vol trace la vie du pilote.

En 2011, les épreuves théoriques s'informatisent.

Mais pendant que certains spiralaient tranquillement, des élucubrations prenaient forme sous l'égide de différentes instances européennes et cela dès la fin du précédent millénaire. Certaines d'entre elles ont affecté l'arrêté de 1981 avant qu'avec le Règlement Aircrew un « package » européen soit mis en œuvre.

## **Demain**

La phase de transition et d'échange des licences s'achèvera en 2018.

Il faudra désormais faire voler les instructeurs plus souvent ce qui ne change rien pour nous, l'EASA ayant adopté la règle de notre club !

Nous planerons en emportant une pièce d'identité avec photo et, les brevets ayant disparu, les débutants devront attendre l'obtention de la Couronne d'argent pour avoir un joli diplôme à mettre dans un cadre au dessus du buffet de la cuisine.

Arrêté le présent papier au total général de ...lignes dont ...comme commandant de bord dans les six dernières heures.

Jean-Pierre Camelin

## Épreuves réalisées depuis le début 2016.

- **Épreuve des 500 km FAI :**

- Michel Belaygue, le 03/04/16. 2 diamants.

- **Épreuve des 300 km BF :**

- Michel Coulange, le 01/05/16. 2 diamants.

- Thomas Viguier, le 01/05/16. Or.

- **Épreuve des 3000 m :**

- Patrick Soueix, le 30/03/16.

- Anne le Quellec, le 15/04/16.

- **Épreuve des 1000 m :**

- Wolf von Drachenfels, le 27/03/16.

- Alexis Gonzalez, le 10/04/16.

- Adrien Auger, le 15/07/16.

- **Épreuve des 5 heures :**

- Matthieu Gilly, le 17/07/16.

- Adrien Auger, le 30/08/16.

- Wolf von Drachenfels, le 10/09/16.

- **Examen théorique :**

- Delphine Szecel, Louis Bouvin et Hadrien Guépet.

- **Brevets :**

- Delphine Szecel, Christine Delrieux.

- **Lâchés :**

- Hélène Flamme et Francesca Popescu, Olivier Berdezy, Louis Bouvin.

- **Brevet E :** David AYMA.

Félicitations à toutes et tous !

# Carnet

- Samedi 29 octobre, Julie et Ludovic WARIN se sont unis à Soissons. Nous leurs présentons tous nos vœux de bonheur.



- Bienvenue à Mahault, née le 1er novembre et troisième fille de la famille Viguier. Félicitations aux heureux parents

- Bienvenue à Margaux née le 16 novembre, elle est en pleine forme. Félicitations aux heureux parents : Elodie (Masnard) et Romáin Moreno





Nous vous souhaitons de très bonnes fêtes et une excellente année 2017. Que cette dernière vous apporte joies et santé, ainsi qu'à vos proches.

Que 2017 vous permette de faire de beaux vols et que cette nouvelle année soit aussi l'occasion de se rencontrer pour échanger, partager nos expériences et des moments de convivialité.

A bientôt.

Le Comité Directeur.