

Janvier 2006



Notre DG 505 ORION JK en onde avec le Nimbus PS Décembre 2005

Le bulletin d'information du vélivole commingeois.

SOMMAIRE

- Le mot du président –P 1-
- A la découverte de la Cerdagne –P 2-
- Derniers lâchers et dernières épreuves de l'année –P 3-
- Onde de nord –P 4-
- Et onde de sud avec Jean-Claude –P 5-
- Réponse de l'instructeur –P 8-
- Premier vol de l'année –P 10-
- Travaux d'hiver et pliage des parachutes –P 11-
- Contacts –P 11-

Le mot du Président

L'année 2005 vient de se terminer et déjà vient l'heure des premiers bilans. Les heures de vol sont en légère progression par rapport à l'année dernière et nous comptons parmi nous 4 nouveaux pilotes fraîchement brevetés !

2006 s'annonce déjà sous de bons auspices : la révision du parc est pratiquement achevée, sous la direction du GO Pierrot et de quelques bonnes âmes qui l'ont aidé, la clôture côté Nord de la piste est pratiquement achevée, grâce à l'aide du club avion qui a donné un coup de collier significatif. Tout est prêt pour le remontage des planeurs le week-end prochain. Espérons que la neige qui recouvre la piste aura disparu !!! il a en effet neigé plus de 20 cm ce week-end.

Nous accueillerons à Clarac à la fin de février des pilotes belges et Espagnols qui sur l'initiative de Pierre de Broqueville et Robert Prat viennent s'entraîner sur les Pyrénées pour les prochains championnats du monde en Suède. Je compte sur vous pour leur réserver un accueil chaleureux et vous donne rendez-vous pour recommencer l'activité dès que les premiers cumulus pointeront leur nez.

Sébastien Noré

A la découverte de la Cerdagne

Du 12 au 18 septembre dernier, une partie du club a posé ses valises pour la semaine à Alp. Je n'en dirai pas plus, et laisse la place à Jean afin qu'il fasse le récit de notre voyage...

Cette année, Jaca n'a pas attiré ni inspiré les pilotes de l'AVC, il a donc été décidé de faire un séjour à Alp, en Cerdagne afin de découvrir le Sud Est des Pyrénées.

Dix pilotes étaient du voyage, accompagnés de leurs épouses. La météo a été on ne peut plus favorable, et nous avons pu voler tous les jours. Si de très grands circuits n'ont pas été réalisés, par contre de superbes paysages ont été découverts.

L'accueil des Catalans a été excellent, avec en prime un bâtiment tout neuf avec cuisine et salle de réunion, hangars environnants et piste en dur de 1200 m, le

tout en parfait état, nos politiques pourraient en prendre de la graine.

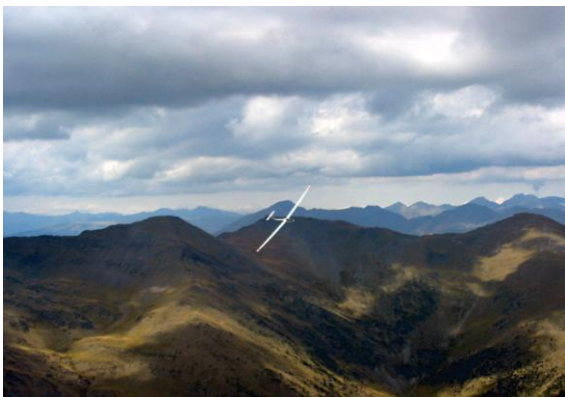


Nous étions logés dans un gîte au bout de la piste, où la table et l'accueil étaient également parfaits.

Mais nous étions là bas pour voler, la chanson dit : « Oh que vous êtes belles cimes du Canigou, l'or de vos fleurs nouvelles brille comme un bijou ».

Mais ce vendredi 16 septembre, le bijou que j'aurais voulu m'offrir ne sera pas pour moi ayant décollé, à bord du DG600 D14,

45 minutes après Jacques et Sébastien, qui seuls verront le Canigou. Quant à moi, j'ai du faire demi tour à 15 km du but, car l'air marin arrivait verticale la Llagonne. J'ai donc attendu en compagnie d'Hélène, le passage du vaisseau Orion, avec lequel nous faisons route vers l'ouest. Yvon se joint à nous, et l'escadrille met le cap sur le Puymorens. Les plafonds montent à 3400 m sur l'Andorre, Yvon prend une autre route, Hélène suit encore un peu et abandonne. Quant à moi, je m'accroche au bombardier. Arrivé à San Mauricio, je laisse partir mon guide qui ira virer 25 km plus loin. Je refais le plein en attendant Robert et Jean-Claude qui étrennent le DG 1000, puis demi tour, cap à l'est. Pas facile de suivre l'oiseau, le temps de manger deux abricots et de boire un coup, je le perds de vue. Je me colle sous la rue de nuage, je serre les bretelles, je fonce pour



le rattraper, et je le double sans le voir. J'en suis le premier surpris quand Robert me l'annonce. Après 35 Km de « branlette », je retrouve sur Mont Louis le calme de la confluence. Le Canigou a mis son voile, et j'en profite pour admirer le paysage. Les constructions poussent de partout : terrains de golf, stations de ski, maisons magnifiques... On sent que la Catalogne est riche. Je mets le cap sur Séo de Urgel, et à 20 km du but, je croise Hélène qui rentre au « bercail ». Je continue un peu plus, et nouvelle séance de machine à laver, demi tour vers le terrain où je me pose à 18 heures. 270 km réalisés, peu importe la distance, je suis heureux d'avoir fait un beau vol, je

m'en suis mis plein les yeux, et comme à chaque vol j'ai appris un petit quelque chose.

Merci à Jacques et à Robert qui m'ont entraîné, et sans lesquels je n'aurais peut-être pas fait le même parcours, merci au vol à voile qui me procure un plaisir sans cesse renouvelé, et merci également aux accompagnatrices pour leurs talents culinaires, et leurs cadeaux originaux.

Jean VILLEPINTE.

DERNIERS LÂCHÉS ET DERNIÈRES ÉPREUVES DE L'ANNÉE

Ont été lâchés:

- Jean RODON
- Manuel HUYNH
- Christophe DOUMERGUE

Ont terminé leur brevet :

- Anne LE QUELLEC
- Christophe GUERBER

Insigne d'or :

- ✚ Après avoir réalisé en 2004 l'épreuve de distance de 300 km, le 30 octobre dernier, lors d'un vol d'onde, en Pégase, Jean-Claude Agostini a réalisé le gain d'altitude de 3000 m et ainsi terminé son insigne d'or, badge E de la FAI.

ONDE DE NORD.



Le 23 novembre 2005, Robert et moi-même, nous apprêtons à décoller de St Gaudens avec le Nimbus 4 DM de Pierre de Broqueville. Grâce à la précieuse aide de Jean, qui était venu nous aider par ce matin glacial, nous étions fin prêt à mettre en piste en 07. Mais le vent tournant Nord ouest à la dernière minute, nous avons du emmener le Nimbus en 25, avec la golfette qui patinait sur la piste givrée. En raison du risque accru de givrage des ailes avant le décollage, nous avons enlevé les housses juste avant de monter à bord.

Enfin à dix heures nous décollons, et croisons peu après notre envol, l'une des deux cigognes de Clarac, partie faire sa promenade du matin. C'est au Nord Ouest du pic de Maubermé que nous pouvons couper le moteur. Nous commençons par un peu de pente sur la face nord du Crabère qui porte, mais n'étant pas encore sûrs du vent, nous nous laissons monter au dessus de la crête ,2800 m, pour assurer le début de notre vol libre.

Nous cheminons ensuite sur les faces nord par effet de pente pour atteindre le Valier à un peu plus de 3000m. Nous espérons trouver l'onde sous le vent au sud du Valier, car il y a quelques barbules rotoriformes. Nous nous battons sur les pentes au nord ouest de Baqueira, dans un sous ondulatoire irrégulier, et restons entre 2800 m et 3000 m. Comme nous perdons du temps, nous décidons de sauter par le

col de Salau pour atteindre la face nord du mont Rouch. Nous cheminons ainsi sur les faces nord des crêtes frontières jusqu'au nord du pic d'Estats, atteint à 3400m. Puis toujours en pente sur les faces nord de la frontière, nous rejoignons le Nord du Carlit à 3200 m, pour le quitter à 3400m.

Un superbe alignement de lenticulaires et rotors, est situé dans la vallée de la Cerdagne au sud de Mont Louis ; par un cheminement direct vers cette vision de rêve nous la transformons en réalité en accrochant cet alignement à 2900 m sans une spirale. Sous son axe, nous cheminons vers le Nord Est, jusqu'à 4700m avec des variors atteignant +5ms. Puis demi tour, car les matérialisations disparaissent à l'Est, de plus il est temps de penser au retour, car ici à l'approche du golf du Lion le fort vent de Nord Est souffle à plus de 100 km/h.

Nous montons à 5000m, et nous accélérons pour limiter l'altitude et le froid, car là haut il fait - 27 °c. Autant dire que nous sommes aussi congelés que nos victuailles... De plus il faut garder l'aération ouverte pour limiter la formation de givre à l'intérieur de la verrière. Heureusement il y a la beauté du paysage avec plus de la moitié des Pyrénées devant nous... La montagne enneigée est encore plus majestueuse qu'à son habitude. Est-ce l'éclairage, ou la pureté du ciel, qui rendent l'instant magique ?

Quoique il en soit il faut partir, et nous nous dirigeons vers l'immense lenticulaire qui part du Sud d'Ax les Thermes, jusqu'au Valier. Nous zigzaguons pour reprendre les faces Nord des crêtes frontières ; A partir du Sud de Luchon nous cheminons à 3600 m pour limiter le froid. Nous glissons par Piau Engaly, pour nous jeter ensuite sur les faces Nord du Mont Perdu et du Taillon, vers 3200 m. Vision de privilégiés sur les cascades de glace du cirque de Gavarnie, et enfin, voici le retour du soleil. Il fait tellement froid que ce n'est pas du luxe.

Nous effectuons un cheminement mi pente mi onde sur les faces Nord de la Tendenera et de la Colorada, ce qui n'est pas courant .Et c'est au Nord du Bisaurin que nous faisons demi-tour.

Retour sensiblement par la même route. Nous faisons en pente les faces Nord de l'Aneto, puis val d'Aran et col de la Bonaigue, pour repartir plein Est. Nous repassons au Nord du mont Rouch, et faisons demi-tour à l'Ouest d'Ax les Thermes à 3300 m.

Sur cette branche vers l'est, malgré le vent de nord est, notre vitesse moyenne a été de 104 km/h

Mais notre grande surprise, après avoir viré cap au nord ouest, nous constatons que notre vitesse sol n'est plus que de 70 km /h. Aussi, il nous faut accélérer et ruser pour cheminer, tout en maintenant une vitesse suffisante pour atteindre le local, sans oublier l'heure du coucher du

soleil qui approche. Heureusement, les pentes de la Bellongue nous ont été salutaires, et nous ont aidées à retourner au « bercail ».

Il est intéressant de préciser que ce vol de 623 km a été effectué, en gardant toujours le local de Saint-Gaudens, sinon celui de plusieurs aérodromes.

Nous pouvons dire que nous avons eu très froid, mais c'est un des plus beaux vols que j'ai effectué. Non seulement parce que j'accompagnais ma moitié, mais aussi grâce aux jeux de lumières avec la montagne qui dégagent une ambiance très particulière, presque irréelle. C'est pour moi un vol inoubliable.

Hélène Prat.

Et onde de sud avec Jean Claude

Ce 30 octobre 2005, je n'y croyais pas trop, car en partant de Toulouse le temps était mauvais, même si il y avait du vent d'autan. Je sais ce que certains vont penser, il ne faut pas se fier au temps de Toulouse, il faut toujours aller voir sur place. Arrivé vers 10 heures au terrain, j'assiste aux derniers préparatifs de l'Orion avec à son bord Robert et Yvon. Comme je disais que je n'étais pas convaincu, je commence par me faire gentiment remonter les bretelles, et on m'enjoint de préparer un planeur. Hélène est déjà partie avec le Sierra Hôtel.

J'assiste au départ de l'Orion, remorqué par Jean, un peu plus tard à celui de Jacques dans le DG 600 et enfin celui de Pierre de Broqueville accompagné par son neveu, dans son Nimbus 4D, avec lequel un mois plus tard il me proposera aimablement de faire un autre vol magnifique.



Je me prépare, avec l'oxygène et le régulateur prêtés par Robert, on ne sait jamais, si j'ai la chance d'accrocher l'onde... Je prends le Sierra Papa, je l'aime bien, j'y suis habitué, et j'ai déjà fait de beaux vols avec lui. Et puis, comme on me recommande aussi de faire une vache un jour, si ça doit arriver, il sera plus facile à démonter...

Hélène se pose : mauvais signe. Par radio Robert nous conseille d'attendre. Pas de nouvelles de Jacques qui ne répond pas : soit il est déjà très très loin, et n'entend pas, soit il n'est pas content... Si ça ne marche pas, je pourrai toujours

planter des piquets le long du terrain, j'étais aussi venu pour ça.

Les nouvelles étant meilleures, je décide de décoller à 12 heures 05, toujours remorqué par Jean. Au bout de 10 minutes, il me largue au nord ouest du Touroc, vers 2100-2200 mètres, et pile au bon endroit, car après avoir perdu un peu d'altitude, je commence à monter régulièrement et dans un air assez calme. Un peu plus au sud, et au dessus de moi, l'Orion a déjà pris de l'altitude et Robert me suggère de le suivre. Je sens que je suis arrivé au bon moment. Là, je monte tranquillement jusqu'à 2700 mètres, retourne vers le point de largage. Montée régulière, j'ouvre l'oxygène à 3500 mètres, tant que c'est assez calme, on ne sait jamais ce qui peut se passer plus tard ; j'arrive à 4600 mètres, et plafonne. J'avance alors vers un autre ressaut au sud ouest, bien matérialisé, en ne perdant que 200 mètres, et monte à 5000 mètres. Je perds 700 mètres pour aller vers un autre ressaut au cap 200°, et plafonne alors à 5200 mètres. Un peu juste pour assurer mon gain de 3000 mètres, je me dirige vers le Pic du Midi sur les conseils de Robert, car il vient d'y passer et est bien monté. C'est un bon plan, car je monte à 5600 mètres, et virtuellement je débouche une bouteille de champagne, c'est gagné !!! J'ai du mal à repérer le Pic, je le crois dans les nuages, car j'ai plus l'habitude de le voir par en dessous, quelques fois quand même à son niveau ou un peu plus haut, mais je finis par le trouver. De cette altitude, il perd de sa majesté, et paraît tout petit au milieu des autres montagnes. Allons, soyons modeste, il reste impressionnant, quand même, c'est l'hypoxie qui me fait divaguer, c'est un magnifique repère, en l'air ou au sol.

Je vais jusqu'au sud de Lourdes, puis demi-tour. Et là, tout devient fantastique, je vole le long de ce grand lenticulaire qui s'étend à perte de vue et qui sera plus tard emprunté par l'Orion et le Nimbus, et à part un petit crochet du

côté du Pic du Midi toujours, où je retrouve une bonne ascendance, je fais un vol quasiment rectiligne avec un cap de 120 degrés. C'est de l'ivresse pure, vol entre 5300 et 5800 mètres, à une vitesse/sol comprise entre 200 et 260 kms/heure. Je calme ma respiration, vérifie le pouls qui est normal, et j'avoue que je tiens une bonne partie du trajet le manche à deux mains. Je m'efforce aussi de ne pas dépasser le plafond réglementaire de 5900 mètres car si je veux que mon gain de 3000 mètres soit validé, il ne faut pas faire de gaffes avec le règlement pour les officiels. Enfin, c'est ce que je pense, car il paraît qu'ils s'en fichent ! A un moment, je me suis mis à monter avec une VZ de 4 ou 5, et j'ai dû sortir les aérofreins. Quel gâchis !

C'est extraordinaire, je suis comme un surfeur sur sa planche qui vogue le long d'une vague virtuelle créée par le vent. On avance tout seul, je dis « on », car j'ai vraiment à ce moment l'impression de faire corps avec le planeur, bercé par le sifflement de l'air, le tintement rassurant du régulateur d'oxygène, les bips joyeux du vario qui veut monter, le bavardage charmant de Pierre, et les réponses laconiques de Robert ! Quel pied, mes aïeux, ça ne va jamais s'arrêter ! Tout le massif s'est couvert au sud-ouest et j'ai du mal à me situer. J'ai passé Luchon qui est sous les nuages, et au nord-est, ce n'est pas mieux, car tout est dans l'ombre sous cet énorme nuage lenticulaire, il y a de la brume et je ne vois presque rien. Heureusement dans cette euphorie je garde ma lucidité, et finis de me repérer au GPS. J'en emporte toujours deux, ce qui me vaut régulièrement les moqueries d'un certain pilote, mais j'ai bien fait car l'un des deux est en panne de batteries, et j'aurais eu l'air malin sans aide ! Je sais où je suis par rapport à Luchon, Saint-Girons, et le terrain. Je fais demi-tour à l'est de Baqueira, espérant retourner à Lourdes ou plus loin.

Au retour, pour éviter des nuages qui me gênent, sur ma gauche, je passe

sous ce grand lenticulaire qui est maintenant à ma droite, et là, l'erreur : la lessiveuse se met en route. Je me fais tabasser comme jamais, si peut-être une fois dans l'onde déjà (ou sous l'onde) avec l'Astir. Je sors les aérofreins pour ralentir. J'ai le malheur de regarder mes ailes, et voyant leur mouvement, je me dis que ça va casser, mais c'est finalement solide un planeur. Je repère quand même les manettes pour larguer la verrière, on ne sait jamais. Et là, se pose toute seule une question angoissante : si je dois sauter de cette altitude, vaut-il mieux ouvrir tout de suite, mais risquer le manque d'oxygène ? Car pas question bien sûr d'emmener avec soi la bouteille, peut-être que le régulateur suivra, lui, avec la tuyauterie, mais tout seul il sera inefficace, je pourrai juste le sauver. Ou attendre et ouvrir plus bas, mais est-ce que le parachute est assez solide pour se déployer à grande vitesse ? Il faudra que je pose la question aux autorités : question ouverte, d'ailleurs, car j'ai oublié de le demander.

J'essaie de retourner dans l'onde, ça secoue, n'y arrive pas. Alors je tente les autres ressauts, à l'envers du chemin de l'aller. Mais les conditions de tout à l'heure ont dû changer, je n'y arrive pas. Je commence à avoir froid, aussi, je ne suis peut-être pas assez équipé, je l'ai dit je n'étais pas venu pour ça... Je ne remonte pas, et me dirige vers le terrain, en me

baladant, mais c'est toujours turbulent, je continue à me faire secouer. Je ressens les effets du vent du sud jusqu'à l'étape de base, puis plus rien, c'est marrant, juste un tout petit vent du nord est pour l'atterrissage. Je me pose à 15 heures 55 content, bien accueilli par ceux qui sont restés au sol, et heureux de ma joie partagée. Robert avec Yvon, et Pierre se poseront bien plus tard.

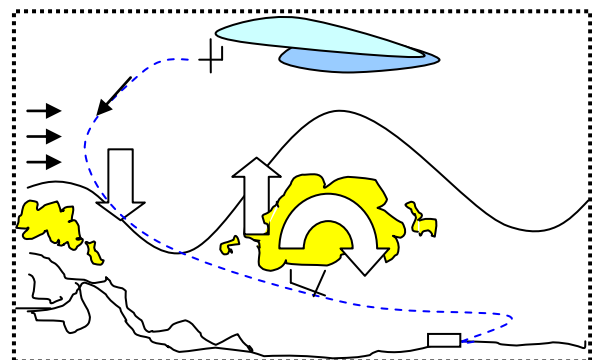
J'avais déjà volé en onde, en double et seul, mais là, j'ai découvert ce que c'était vraiment, et cette fantastique sensation d'avancer sans effort, à haute altitude. Je n'ai pas fait une grande distance, 228 kms, car je me suis fait bêtement éjecter de l'onde, mais j'ai pu assurer le gain de 3000 mètres, et j'ai hâte de recommencer. J'ai l'impression d'avoir fait un saut, d'avoir progressé, et j'ai le souvenir d'avoir ensuite plané dans ma tête pendant trois bonnes semaines au moins. L'onde, c'est l'ouverture sur un autre monde.

Merci à ceux qui m'ont aidé particulièrement ce jour là, Jean, tu m'as largué au bon endroit, Robert pour ton sens de la persuasion, l'oxygène et tes conseils.

Jean Claude Agostini

Réponses de l'Instructeur :

Pour descendre rapidement, parfois sans même sortir les aérofreins il suffit de se décaler face au vent et d'aller se placer dans la zone de chute laminaire qui précède TOUJOURS la zone de montée. Arrivé à la limite du laminaire et du sous ondulatoire en s'aidant des aérofreins on poursuit la descente généralement vent arrière pour passer sous ou à côté des rotors et rejoindre la plaine.



Turbulences : Les planeurs sont très solides, ils résistent sans problème à des facteurs de charge de l'ordre de +5g et

-2g à la vitesse maxi autorisée en turbulence , en essais la rupture de l'aile intervient à des valeurs bien supérieures. Mais il faut éviter de cumuler vitesse trop forte, turbulence, et actions du pilotes.

En pratique en forte turbulence il faut maintenir une vitesse entre 120 et 140 km/h et les paramètres de vols moyens, assiette visuelle et inclinaison sans sur corriger car le plus souvent une rafale inverse vient ensuite et corrige la précédente .L'action correctrice du pilote venant avec un certain retard s'ajoute aux rafales, entraînant une augmentation de la charge sur le planeur et du stress du pilote.

Parachute et altitude : Il est toujours préférable d'ouvrir le parachute au plus tôt, mais bien sur après les trois secondes suivant l'évacuation afin d'être bien dégagé du planeur .

C'est l'assurance d'être assez conscient pour le faire même si le manque d'oxygène entraîne ensuite une perte de connaissance, le parachute fera son travail et le pilote pourra récupérer plus bas.

A haute altitude l'air est moins dense et pour un même poids la vitesse propre de stabilisation est plus forte mais la résistance de l'air étant plus faible ceci soumet le parachute aux mêmes forces qu'à plus basse altitude, il n'y a donc pas plus de risques de déchirer la voile.

En cas de perte de contrôle du pilotage ou perte de visibilité. Nous rappelons qu'il est impossible de piloter un planeur sans visibilité, particulièrement dans une couche nuageuse , vouloir piloter sans références visuelle est le plus sûr moyen d'arriver à une casse en vol par dépassement des limites de vitesse et surtout de facteur de charge.

La solution consiste à sortir totalement les aérofreins avant d'avoir atteint une vitesse excessive, puis régler le compensateur un peu plus à piquer que la position moyenne et lâcher totalement le manche, on peut maintenir le palonnier au neutre puis attendre de retrouver une

visibilité suffisante, le planeur va légèrement osciller puis se stabiliser tout seul en descente, souvent en virage mais sans jamais être en position dangereuse.

Par contre si l'on sait que l'on se trouve au dessus d'un relief coiffé par le nuage, il faut d'abord s'en être écarté sinon il ne reste plus qu'à sauter en parachute .On voit tout l'intérêt qu'il y a de garder un dégagement sous le vent coté plaine là ou le sol est dégagé ;

A propos de l'oxygène : Les systèmes d'alimentation en O2 « Mountain High » EDS de plus en plus utilisés délivrent une impulsion d'O2 avec l'allumage d'une diode verte seulement au début de chaque inspiration La durée de cette impulsion est **augmentée automatiquement avec l'altitude** pour maintenir la concentration correcte d'O2 dans le sang.

Le positionnement NORMAL du régulateur sur D12 entraîne la mise en fonction automatique du système au dessus de 12000 pieds soit environ 3600m .

A partir de cette altitude, si le pilote ne respire pas dans son inhalateur pendant plus de 45 s, il y a alarme sonore et visuelle, de même si le débit d'O2 est entravé ou si le système est bloqué.

Il y a aussi alarmes si la batterie interne de 9 v faiblit avant quelle soit inopérante. Faire une descente rapide à un niveau ou l'on se passe du système.

Pour protéger le pilote contre les risques d'hyperventilation (respiration très rapide) conduisant à des malaises, le système EDS ne délivre pas d'O2 si le rythme respiratoire dépasse 25 inspirations par minute. Il est important de respirer régulièrement et assez profondément environ toutes les 3 à 4 s.

Le réglage sur F10 augmente la pulsation d'O2 comme si l'on se trouvait 1000 pieds plus haut, même principe pour F15 F20... c'est un moyen d'enrichir sa dose d'oxygène en fonction de besoins particuliers

La position R/M assure un débit maximum quelque soit l'altitude réelle, soit presque 100% d'O₂. C'est une solution de SECOURS en cas de malaise ou de fatigue, penser que la consommation est fortement augmentée.

Une bouteille de 2l à la pression de 100bars donne 200 l d'O₂, à 6000 m cela fera environ 2h d'autonomie avec un EDS positionné sur normal.5

PREMIER VOL DE L'ANNEE.

Le 8 janvier dernier, j'ai accompagné Robert pour le premier vol de l'année à Saint Gaudens. Nous voici repartis avec le Nimbus 4 DM de Pierre de Broqueville. Comme je suis étourdie, j'avais oublié mes bottes, heureusement que Robert en avait une deuxième paire en réserve, taille 45 fillette... Mais c'est toujours mieux que d'avoir les pieds gelés.

Décollage un peu tardif, car il est déjà 15 heures, nous allons jusqu'au sud du Gar, où le moteur est coupé aux alentours de 2000 m. Après un passage sur la pente sud qui porte légèrement, nous nous dirigeons en direction de Luchon, en s'appuyant sur la rive Est de la vallée de la Pique, + 2ms dans un pseudo thermique sur la pointe du « Trou de Madame » (il paraît que c'est le nom officiel) Nous continuons vers le Portillon, et en mettant le nez dans le col, « hou ! qu'est ce que ça dégueule » car le vent de Sud Est se renforce en se glissant dans le passage... Mais arrivés côté val d'Aran, le vario remonte à + 3, permettant ainsi de faire quelques allers- retours sur les pentes à l'Ouest de Bossos. Assez pour sauter la crête située entre le val d'Aran et l'Hospice de France et rejoindre quelques petits rotors, générés par une accélération du vent qui saute le col de Benasque. Il y a du + 2 qui permet d'atteindre une altitude de 2400 m. Le paysage est très beau, et cette immensité blanche à portée de main ne cesse de m'impressionner.

En cas de panne d'O₂ à 6000 m on ne dispose que d'à peine 3 minutes de conscience, il faut de suite sortir tous les aérofreins et procéder comme pour une perte de visibilité.

Pensez à étudier la documentation de votre matériel , et... bons vols.

Nous quittons l'Hospice de France, sans atteindre le laminaire, et cheminons jusqu'à Viella, pour spiraler un peu avant de nous décaler au Sud de la ville, sur l'entrée du tunnel. Là, situé sous le vent, du Port de Viella, qui joue à plein son rôle de venturi, le premier ressaut d'onde nous attend. A 3500 m, c'est le passage en laminaire avec + 5 au vario, et le grand calme, que c'est bon !

Nous passons au dessus de Baqueira à 3370 m, et voyons les skieurs qui reprennent déjà leurs autos après la dernière descente. Pour nous les pistes sont toujours ouvertes et nous sautons à l'Est du col de Salau, sans que l'on contrôle nos badges ou nos forfaits .

Il est déjà 16 h 40, le coucher du soleil est dans à peine une heure, il faut penser à rentrer. Nous spiralons une dernière fois, au Nord Est du col de Salau, ce qui nous permet de mieux admirer la neige qui vole en effleurant les cimes, telle une poussière d'argent.

Nous cheminons ensuite jusqu'à Saint-Gaudens, en passant par le col de la Core, et la Bellongue. Vertical terrain, il reste encore 400 m à perdre avant d'entamer le tour de piste, alors nous partons perdre de l'altitude au Nord Ouest du terrain. Surprise : il y a des plages de 0 sur la plaine, probablement liées à une petite confluence entre les restes de vent d'Autant, et un peu de vent de Sud Ouest.

Seulement, 158 km pour le premier vol de l'année, mais le plaisir d'avoir pu piloter une « grande plume », pour reprendre l'expression de Pierre de Broqueville. Ce

planeur est magnifique, mais il n'est pas évident à manoeuvrer pour un bout de femme comme moi, car avec ses 27 m et ses 820 kg, il a de l'inertie et un bon lacet inverse. Aussi, faut-il mettre du pied (grâce aux chaussures que Robert m'avait prêtées, ça allait), et bien anticiper ses gestes. En revanche, compte tenu de sa finesse de 60, avec une pression sur le manche une infime variation d'assiette à piquer suffit,

pour se retrouve en air calme avec 150 km /h pour à peine -1 ms !

Il ne faisait pas chaud, quoique cela n'avait rien à voir avec le froid de l'onde de nord, mais de nouveau c'était un très bon vol, qui permettait de bien commencer l'année. Un grand merci à Pierre de Broqueville.

Hélène et Robert Prat.

TRAVAUX D'HIVER ET PLIAGE DES PARACHUTES

Les travaux d'hiver, commencés le 17 décembre dernier, ont durés 5 semaines. Comme à l'habitude, l'activité a commencé par le démontage des planeurs et leur rangement dans les remorques, suivi de la préparation de l'atelier.

Pierre Arroyo, s'est occupé de l'organisation des travaux, et de la gestion des bénévoles présents, disponibles selon leur emploi du temps mais aussi leur bone volonté. Nous adressons une pensée particulière aux membres qui sont venus de Toulouse, à savoir, Jean-Claude Agostini, Fred Colonna et Laurent Guerlou.

Cette année, aucune GV n'était au programme, il s'agissait de visites annuelles

L'ensemble des travaux s'est bien passé, mais il aurait été bon, d'avoir plus de main d'œuvre pour effectuer les tâches de nettoyage.

Nous finissons dans les temps, et le remontage est prévu pour le dernier

week-end de janvier, suivi d'une finition du nettoyage. Dès lors, les premiers vols de l'année pourront commencer.

Dans le même temps, une autre équipe s'est occupée du pliage des parachutes. Sur deux journées, Cyril Robin, et Jérôme Sarda, aidés de Jean Clérici et de Mr Catus, du centre de pliage du club de Bourg St Bernard, se sont occupés de refaire « une beauté », à nos parachutes.

Un grand merci à tous les bénévoles qui ont participé

