



# Vent Sud

**REDACTION** : Ghislaine FACON - **Participation** : Vol à Voile Pyrénées

**Bulletin d'information des pilotes de planeurs du grand Sud Ouest**

N'hésitez pas à envoyer vos news, vos textes, vos annonces avant le 15 du mois.

Email: [ghislaine.facon@cnes.fr](mailto:ghislaine.facon@cnes.fr) ou 06.16.98.68.73 Merci.

## Envoyons nos états des kilomètres club à Mr Coloubie

Les décisions de la FFVV pour la Coupe Fédérale d'effectuer deux classements dans et hors territoire et la suppression du coefficient de réussite sont maintenus. A l'A.G à Angers, le sujet n'a pas pris plus de cinq minutes dans les débats. La suppression des coefficients de réussite subsiste donc contre l'avis quasi unanime des pilotes, des instructeurs, des dirigeants de clubs et ... de la commission sportive!!!!

Plusieurs grands clubs de la région parisienne ou du Sud Est ont suivi les clubs du Sud Ouest en prenant la décision de ne pas s'inscrire à la Coupe Fédérale.

Heureusement dans notre région, la Coupe Régionale du Sud Ouest fonctionne toujours, avec les règles habituelles comme l'an passé. Nos kilomètres y sont enregistrés normalement. Envoyons donc, comme d'habitude, nos compte-rendu d'états des kilomètres parcourus de nos clubs à Mr Coloubie chaque fin de mois.

## Bleu "azoul": Démonstration du treuil d'Aire sur l'Adour

A l'issue des deux mois d'expérimentation, tous les planeurs mono et bi du club sont treuillés indifféremment. Le beau bijou bleu "azoul" les propulse en l'air à 3-500

mètres sol grâce aux impressionnants 1 000-1 200 mètres de câble et aux 340 chevaux de la bête. La piste est l'objet de tous les soins des aturins pour ne pas y laisser s'enfoncer les six tonnes du treuil ou la tonne et demi du tracteur des deux câbles, dans les zones les plus humides de la piste en herbe. La cohabitation avec la piste en dur toute proche est l'objet de toute les attentions visuelles et auditives sur la fréquence. L'organisation étant apparemment acquise, c'est maintenant le temps des réglages fins et des perfectionnements.

La démonstration:

- déroulement des câbles avec le tracteur: Le choix de la bande de roulement dépend de l'état d'humidité estimé de la piste, une zone marécageuse se trouvant à proximité du dernier tiers de la piste. Si la surveillance fine du sol lors du premier déroulement est satisfaisant, le balisage réalisé servira de référence aux prochains déroulements de la journée. Le retour est effectué par la prévol de l'état des câbles.

- l'installation du treuil: La remorque portant le treuil est accrochée au tracteur pour la mise en piste. L'emplacement du treuil est judicieusement repéré au sol par un désherbage "suivant le trait".

Plusieurs vastes coffres permettent d'y loger les accessoires classiques genre cisailles, mais aussi les éléments de balisage du périmètre

de sécurité pour les piétons, arrivant des routes toutes proches à chaque extrémité de piste. Il semble préférable de placer des plaques métalliques de roulement avant que les pneus du treuil ne s'encrent trop intimement dans le sol trop souple. L'utilité de la petite manche à air fait l'unanimité de tous. Le gyrophare orange prévient des opérations en cours.

L'installation du treillard est confortable grâce à une vaste cabine très aérée et bien pourvue de baies vitrées. Latéralement sur sa droite, les deux tambours largement dimensionnés enroulent les câbles soigneusement guidés par les rouleaux d'entrée articulés. Les câbles sont de section "agricole": 6.5 mm!

Le système hydraulique associé à la bonne réserve de puissance permet des treuillées souples. Dès le largage, l'enroulement est effectué bien plus rapidement que la vitesse normale de descente du câble, mais vite ralentie à l'approche du parachute au sol. Un peu de fumée s'échappe des rouleaux de guidage. C'était quelques dizaines de secondes un peu bruyantes, mais avec le spectacle de l'envol d'un beau cerf volant.

La casse de câble, oui, cela arrive bien sûr quand on s'y attend le moins. Mais la démonstration arrive justement à l'appui. Coté treuil, la vigilance du treillard permet d'enrouler rapidement le câble avant

qu'il ne s'entortille sur lui même, le parachute n'assurant plus sa fonction de régulation de la descente. Le repérage visuel de l'endroit de chute du parachute permet sa récupération rapide en vue de la réparation. Le planeur quant à lui applique la manoeuvre appropriée. C'était simplement une treuillée écourtée.

L'équipe d'Aire s'est dotée d'un très bel outil, qui revigorifie les envies de voler, bien avant que le besoin d'en fasse ressentir.

### **Une expérience « intéressante » : réduction de la cotisation club**

Le club de Nogaro a décidé en début d'année de réduire les cotisations de manière drastique à 200 F pour les -25 ans et 400 F pour les +25 ans. Le but est d'améliorer l'accueil en évitant le coup de massue, avant même d'avoir volé. Il est espéré de pouvoir toucher les indécis qui ne prendront ainsi que bien peu de risque, si jamais, ils ne poursuivaient pas leur activité.

- C'est une mesure résolument incitatrice qui démontre une certaine confiance du bureau sur la faculté de séduction que les vols pourront exercer sur les futurs membres.

- C'est aussi s'aligner sur les cotisations exercées par diverses activités sportives et culturelles de nos agglomérations. Par là même, c'est se réintégrer à la vie locale.

- C'est accueillir les vélivoles pratiquants d'ici et d'ailleurs favorisant les échanges et enrichissant la vie du club.

- C'est résoudre l'accueil des passagers de quelques jours sans problème d'étique ou administratif.

Un coût de fonctionnement s'explique et se comprend, un coup de massue s'évite! Finalement, l'isolement de nos plates-formes, ne l'avons-nous pas nous même construit peu à peu en laissant littéralement flamber nos cotis au fil des années?

Rendez-vous en fin d'exercice, pour le premier bilan de cette expérience.

### **Un club atypique: La Llagonne**

*Pas du sud ouest vous diront les administrations. En effet, ce club est rattaché à la région Languedoc-Roussillon. Mais, Monsieur Salvetat nous apporte toujours sa grande expérience aux réunions vélivoles du Sud Ouest.*

*La plate-forme de La Llagonne se situant à 1700 mètres dans l'extrémité orientale des Pyrénées vous offre un paysage curieusement jurassien avec les pentes de mélèzes parallèles à la piste. Le tapis de sol est une solide herbe de montagne très agréable pour la mise en piste des planeurs avec toute la flore de montagne à coté des zones de roulement. Les habitués vous ramèneront les meilleurs champignons du cru pour accompagner l'omelette du soir. Quelques caravanes et un petit clubhouse à coté des deux hangars accueillent les familles des vélivoles. Puisqu'ici, il s'agit de vol à voile en famille. Aux quelques planeurs du club s'ajoutent quelques irréductibles habitués d'Andorre. Le décollage, comme l'atterrissage, est parfois sportif puisque le dénivelé de la piste est d'une dizaine de mètres entre ses extrémités et que les changements de vent sont d'autant plus soudains que la piste se trouve sur un col. Un Ponie récemment acquis, a sérieusement amélioré les opérations.*

*Une autorisation suite à une formation en planeur, comme en avion, est justement requise. Et les histoires d'avion qui se sont posés sans pouvoir redécoller, ne manquent pas. Le cadre de villégiature est revivifiant à cette altitude vous dotant de quelques globules rouges supplémentaires. Des sources chaudes tout près. En vol, le cadre est grandiose avec le Capcir et le Carlit, la vallée de la Cerdagne au sud ouest et le massif du Canigou au sud est. Un peu orageux en été avec la Méditerranée toute proche pour alimenter en trombes d'eau! Le club entretient*

*son parc l'hiver pour une activité centrée essentiellement l'été de juin à septembre. La migration du matériel qui est révisé à Bourg St Bernard s'étend tout le long du printemps et l'automne au rythme de l'état de la piste et de la météo. Le célèbre Carcanet, un voile venant sur le Capcir pouvant recouvrir instantanément la piste à l'arrivée ou juste avant le décollage d'un convoiage!*

*Là-haut, il faut tout apporter jusqu'aux bidons d'essence et réparer les dégâts et parfois les vandalismes de l'hiver avant la saison. Bref, un club de pilotes passionnés méritant, réussissant la gageure de voler dans ce cadre rude et enchanteur, et de former leurs enfants au fil des années.*

*Si cela vous chantait d'essayer le petit coin de paradis pyrénéen, contacter son président, Gilbert Bottega, ou son chef pilote, Henri Salvetat, qui se feront un plaisir de vous renseigner. Bijave, Marianne et Pégaze au club vous y attendent.*

*Saison : 1 juin au 30 septembre (aucun vol possible lors du déneigement de la piste pendant tout le printemps)*

*Planeurs : quelques bois et toile, 2/3 Marianne, K6 et Pégaze*

*Le contact : Henri Salvetat 05.61.48.82.02*

### **Bêtisier**

***Ce n'est pas une bêtise à proprement parlé, mais ...***

***Après une belle journée de vol où tout le monde est passé en onde en fin d'après-midi dans les paillages de rêve des Pyrénées, on se retrouve pour le dîner. A table, les cuillères à soupe trônent en bonne place au grand bonheur des convives. Mais, surprise, surprise, lorsque qu'arrivent les assiettes pleines à raz bord de ... lentilles!!!***

***Vraiment quel humour à la cuisine...***

***Délicieuses, on en voudrait tous les jours. Devinez lesquelles....***

### Revue de presse

Sailplane and Gliding: Rapport édifiant sur le foudrolement d'un ASK 21 en vol: les pilotes s'en sont sortis grâce à leurs parachutes. L'analyse sur l'épave suppose le passage des décharges électriques du foudrolement d'un aileron à l'autre, le métal de la commande ayant fondu alors que la commande d'AF toute proche est restée entière. Cette triste aventure dont ont échappé par chance les pilotes, mais qui a quand même détruit le planeur, reste à méditer et à garder en mémoire pour le jour où vous trouverez prêt d'un système orageux. A taquiner avec beaucoup de prudence donc.

### La grenouille du mois passé

**La grande nouveauté du mois: On y croyait plus même si l'on guettaait encore! L'onde de SW s'est enfin réveillée sur les Pyrénées les 2, 14 et 25 avril. Plusieurs grands vols de 700 à 900 km ont pu être réalisés depuis Nogaro, Oloron, Saint Gaudens, Tarbes par les habitués dont Moreau, Giraumaillet, Part, Langiez. Dumortier et G. Facon se sont fauflés depuis Jaca pour récupérer le système coté français le 25.**

**En thermique, quelques jours de traîne ont permis de faire des circuits dans la région dans la continuité du mois de mars.**

### Nouvelles des clubs:

**Aire:** les winglets équipent maintenant les extrémités d'ailes du LS7. Et tout va bien puisque, les papiers officiels étant à peine arrivés, le premier treuillage a pu être effectué.

**Bourg:** le club s'est doté d'un nouvel ASW 20 F immatriculé F-CFFA avec possibilité de monter des rallonges à 16.60m. Les actions administratives sont en cours.

Le concours voltige s'est bien déroulé permettant de réaliser sept

épreuves grâce à la clémence de la météo.

**Dax:** Un jeune ITP a rejoint le club. Le stage à Burgos est donc programmé pour cet été. Bons vols à tous.

**Nogaro:** Départ du chef pilote Lionel Virely, Il exerce maintenant dans un gros club de la région parisienne. Gilles Aurensan assure avec les autres instructeurs bénévoles du club l'encadrement des vols et l'instruction.

Arrivée du nouvel ASW27 F-CJZV, superbe de visu et aux commandes. Il aurait pu s'appeler VZ, positives bien sûr!

**Jaca:** activité jusqu'à fin octobre 2000 avec 2 duo discus + twin 3 acro + LS3 + Discus 2a. Amélioration de l'accueil des pilotes et accompagnateurs grâce à l'accroissement de la plage horaire d'ouverture du club house-bar-cantine. Possibilité de repas copieux le soir après les vols. Organisation mieux rodée avec des bulletins météo journaliers largement commentés par Serge Leclerc. Mais attention, en avril, le hangar était déjà plein! Le concours sera réorganisé cette année, fin aout voir calendrier ci dessous...

### Du nouveau coté Internet

- **site de Bourg Saint Bernard:**  
<http://www.planeur.com/avat>  
tout neuf, en rodage. Plein d'humour ce site avec entre autres, beaucoup de photos en montagne, un ASH 25 aux vaches... Peut-être y aura-t-il bientôt des photos de planeur au dessus de champs de pastel sur les collines lauragaises? Vous y trouverez toutes les infos classiques sur la plate-forme, le parc de planeurs, les tarifs et aussi sur la vie et les activités prévues du club.

- **site de Saint Girons:**  
<http://antichan.decollage.org/>  
beaucoup d'informations et de textes agrémentés de quelques jolies photos locales à lire tranquillement après impression. Vous y trouverez également toutes les infos classiques sur la plate-forme, le parc de planeurs, les tarifs.

### Notez sur vos agendas vélivoles:

- \*28-5/06/2000 Bordeaux Régional Aquitaine Midi-Pyrénées
- \*10-12/06/2000 Nogaro Amical
- \*10-12/06/2000 Arcachon Amical
- \*19-23/06/2000 Jaca Réactualisation ITV
- \*3-7/07/2000 Nogaro Stage Campagne
- \*17-21/07/2000 Toulouse Stage Campagne
- \*24-30/07/2000 Graulhet Interrégional Jeunes
- \*7/2000s/réserve Angoulême
- Rencontre estivale de planeurs anciens
- \*18-27 août 2000 Jaca Copa de los Pirineos amical international
- \*Automne Toulouse AD cours météo de JP Fièque
- \*Automne AD Séminaire féminines

### Petites annonces:

Janus CE 3000h LX 5000 rem Cobra dispo oct 2000 à ACBA Nogaro T.05.62.09.09.69

### ANNEXE:

**Vol d'onde  
du Dimanche  
2 avril**

Lionel Moreau  
Aéro-club du Bas Armagnac Nogaro

Cette journée exceptionnelle n'aurait pas pu être exploitée sans les modèles de prévision de Météo France ainsi que l'aide de Dominique, notre prévisionniste habituel.

Je surveillais la situation depuis le jeudi et la fin d'échéance me semblait intéressante, restait donc la confirmation qui est tombée 2 jours avant le jour J. Hélas, à Nogaro, j'étais le seul réellement motivé, le nimbus aurait dû voler avec Ghislaine Facon et Christophe Delort mais l'une malade, a renoncé et l'autre n'a pas ouvert le bon oeil aux premières lueurs du jour...

Finalement, ce dimanche 2 avril 2000, je décolle en ASW24 à 8h23. La barre morcelée mais bien

présente au lever du jour à l'air prometteuse. Pourtant le doute s'installe durant le remorqué en observant les flammèches pendantes sous le lenticulaire. Il n'en est rien et moins de 5 minutes après le largage, je trouve du 4m/s. Après un départ à l'Aubisque, mais anormalement turbulent même au-dessus de 5000m, le vent serait-il plus sud que prévu ? Il me conduira à Villafranca de Oria. Demitour, puis après un petit point bas à 3500m et un premier arrêt conseillé vers Santesteban, je chemine exactement dans mes traces jusqu'à mon point de départ, après c'est de la découverte.

Heureusement, cela chemine très bien jusqu'au Pic du Midi. Le travers nord du pic est assez mou aujourd'hui, allons voir l'Arbizon : C'est beaucoup mieux et les autostores se succèdent. Il y a beaucoup de neige et les récentes chutes limitent la convection, cela fait mon affaire. Après Luchon, le Val d'Aran, Guzet puis Aulus donnent entière satisfaction en ligne droite jusqu'à mon point de virage au travers sud de Tarascon, mon deuxième et dernier arrêt de la journée, seulement pour repasser au-dessus de 5000m et attaquer la seconde branche vent de face avec plus de confort... Toujours -20°C dans la cabine mais cette fois-ci au soleil ! Sauf les pieds et les genoux que je ne sens plus d'ailleurs... Cheminement toujours identique sauf pour le Val d'Aran et je rejoins directement Superbagnères puis Peyresourde.

L'écoulement de l'air est devenu plus calme et tout semble marcher comme dans le livre (celui d'Alain Blanchard naturellement) ; une occasion de peaufiner le cheminement jusqu'à l'Aubisque, après quoi la nébulosité grandissante ne m'inspire plus beaucoup ; une mer de nuage recouvrant tout l'ouest des Pyrénées depuis le travers sud de Saint-Jean Pied de Port jusqu'à perte de vue, le tout surplombé toutefois de

cheminement classique vers la vallée d'Aspe où je trouve plus de 8m/s sur le Layens durant quelques secondes (l'enregistrement montrera 7,1m/s) mais inutile de s'arrêter, je suis déjà bien assez haut (plus de 5000m) et le thermomètre a passé les -20°C brrr, magnifiques piles d'assiettes : Encourageant !

L'aventure peut pourtant se poursuivre, les traces enregistrées le matin deviennent alors très précieuses et me permettent d'avancer au-dessus de cette mer inquiétante du moment que je garde le local des terrains et que je puisse dégager au nord en vue du sol en cas de forte chute. C'est ainsi que la ligne droite avec un vario positif (0,5 à 1,5m/s) se poursuit vers ce que je juge être Baztan. Au fil des minutes, le doute m'envahit finalement lorsque l'aiguille passe sous le 0. La chute reste lente et permet de poursuivre... Combien de temps encore ? Plus de 40km parcourus en de telles circonstances, cela ne repose pas les nerfs pas plus que ça ne remplit la bouteille d'oxygène, il fait maintenant -25°C dans la cabine à près de 6000m.

Cette sensation curieuse d'avancer sans voir le sol à la verticale devient pesante et m'appêtant enfin à virer l'ultime point de virage, le vario sonore m'interpelle brusquement en repassant positif. Un changement d'échelle de la carte du GPS me montrera que j'approchai d'un ressaut exploité le matin même..., une erreur évitée de justesse ! Un peu d'oxygène me rendra plus prévoyant, un tel survol peut sembler inquiétant à bien des égards pourtant le local des nombreux terrains environnants était assuré de même que la vue du sol en bordure de la couche qu'il eut été rapide de rejoindre en profitant du vent arrière.

Sans s'être arrêté depuis mon dernier point de virage, je vire

ménageons-nous et la bouteille d'oxygène de même ! Rien d'inquiétant encore si ce n'est l'ombre empêchant ce réchauffement de la peau si agréable. Le cheminement est archi habituel,

alors travers nord des éoliennes de Saldias au km165 de Nogaro puis reprends la même «trace» en direction du col frontière d'Ispéguay et non le cap direct pour éviter les surprises. En réalité, arrivé au col, je n'ai d'autre choix que de continuer tout droit car l'espace entre les rotors et les lenticulaires a complètement fondu et une masse nuageuse énorme me barre la route pour rejoindre le terrain. Après un passage par la bordure ouest d'Oloron Sainte-Marie, je suis forcé de faire un nouveau détour par la gauche pour accéder au travers nord de Pau en ciel clair et enfin apercevoir Aire sur Adour puis Nogaro. Le vent arrière me propulse alors à plus de 200km/h de Vs, puis je passe la bordure ouest du terrain à près de 3000m en direction de celui de Condom où je clôture à 1800m. Je me pose enfin à 16h21, de manière assez sportive dans les rabattants des arbres longeant la 14 avec 15 nœuds de vent d'Autan, la bouteille d'oxygène est vide.

Après le dégel de mes 2 pieds..., le déchargement du calculateur et l'exploitation rapide de l'enregistrement avec Coutraci, j'aurai parcouru 944km en moins de 7h00 soit 137km/h de moyenne, conséquence de ne s'être arrêté que 2 fois. Les statistiques du lx révéleront un vario de 0,7m/s à peine durant 1% du temps.

Pour l'anecdote, j'ai aussi perdu 2,5kg durant ce vol : encore un pas vers la sveltesse !