

Feria de planeurs

Chaque année, pour le week-end du 15 août, Eauze propose un rassemblement de grands planeurs à ne pas manquer. Ne voyez toutefois pas dans le qualificatif de "grands" un quelconque élitisme : ici, tout le monde est bienvenu, petits et grands se côtoyant dans le même esprit de camaraderie.

Texte Vincent BESANCON - Photos Joëlle BESANCON

C'est l'ami Bador, singulier personnage, qui contribue largement au succès de cette rencontre qu'il organise. Pour le reconnaître sur le terrain, c'est simple : vous repérez un gaillard qui dépasse de la foule, avec un bérêt vissé sur la tête, puis vous tendez l'oreille. Si vous avez 90 décibels avec l'accident méridional, c'est Michel ! Curieusement, je n'avais jusqu'à présent pas eu l'occasion de mettre les pieds, ou plutôt les ailes, à Eauze. La chose est désormais réparée, mais sachez que quand on y a goûté, on ne souhaite qu'y retourner...

Loin des nationales et autoroutes encombrées, l'hippodrome d'Eauze

est situé en plein milieu de champs de maïs, dans la France profonde. Ici, les routes ont gardé leur charme des années 60 avec de vraies bornes et panneaux en pierre. Le club Eluza bénéficie des infrastructures exceptionnelles de l'hippodrome de la Bergeyre : eau, électricité, bar, réfrigérateur, sanitaires, espaces ombragés sous des pins centenaires. La seule contrainte, bien légitime, est de laisser la place aux courses de chevaux cinq jours par an. Eh oui, c'est quand même leur hippodrome. L'immensité du site permet d'accueillir les planeurs les plus grands, le standard actuel tendant vers l'échelle 1/3 voire 1/2, mais je le répète, les petits planeurs étaient aussi les bienvenus.



Vue, très partielle, du parc des planeurs : pas moins de 60 pilotes et près d'une centaine de machines - toutes superbres - voleront durant deux jours.

Près de 100 maquettes

Dès le vendredi les premiers aficionados arrivent. On s'installe sous les pins. Caravanes, camping-car, tentes... un campement improvisé se déploie, accueilli par quelques timides cigales de fin d'été. Pour les uns, c'est l'occasion de se retrouver comme chaque année, pour d'autres, c'est la continuité d'une saison déjà bien entamée. C'est d'ailleurs la retrouvaille de copains qui m'a décidé à aller à Eauze, comme quoi on ne vient pas toujours que pour voler. On notera une participation espagnole et belge, des habitués à cette rencontre, les autres planeuristes venant des quatre coins de la France.

Au total, une soixantaine de pilotes et près d'une centaine de planeurs se sont retrouvés en terre gersoise. Un parc de 17 remorqueurs assura plus de 300 remorquages sur le week-end : ces gars-là n'ont pas chômé, pratiquement toujours à deux en vol. Ajoutons une régie radio efficace, et voilà la garantie du bon fonctionnement de remorqueurs planeurs à gogo. Les pilotes doivent également être disciplinés et

rapporter leurs émetteurs immédiatement après leur vol, ce qui a été respecté.

L'hippodrome possède une piste en dur pour le décollage de l'attelage et l'atterrissage du remorqueur, le pilote planeur se déplaçant ensuite de quelques mètres pour rejoindre une piste en herbe parallèle sur laquelle il atterrit.

Deux types de remorqueurs se côtoient. Il y a les utilitaires genre Super Bison, TUG, sans fioriture, rien que de l'efficace, de type bidérive, avec train solide et amorti, motorisés par des 60 à 120 cm³. Et il y a une nouvelle tendance qui se développe : les maquettes d'avions remorqueurs, une catégorie qui défend avec ferveur André Lambert, puriste dans l'esprit, qui aimerait à terme, surtout pour les championnats, que le remorqueur soit à l'échelle du planeur. Ces remorqueurs sont beaucoup moins violents et le réalisme est totalement différent des montées verticales que subissent certaines machines.

Que dire enfin de la météo : pas grand-chose, on est dans le sud, et ici on ne s'étonne pas du beau



Passage plein badin d'un Ventus C... c'est ça l'ambiance d'Eauze pour le week-end du 15 août.



Sous le baret, l'homme de la situation : Michel Bador en plein briefing. Une "gueule" de cinéma et un calme à toute épreuve.



L'extraordinaire SZD8 Jaskolka de Jacques André à l'échelle 1/4 (4 m et 7 kg) : une taille raisonnable permettant de se faire plaisir en terme d'initiation. Cette maquette d'un planeur polonais fourmillait donc de détails : trappes, tab, feux, poignées, verrière coulissante, AF, volets à fente, énormes karmans, aménagement complet du cockpit. Du très haut niveau !



Joël Salon, qui fait partie de la trop petite équipe organisatrice, arrivera néanmoins à faire un vol avec son Ka6 de 5 mètres (ailes tout structure).



UNE MAQUETTE HORS DU COMMUN !

Un modèle m'a marqué, pourtant pas rétro : le Stemme S10. Un projet fou de travail en équipe, une mécanique extraordinaire sur vérin, des couples usinés en dural, un intérieur truffé d'électronique pour gérer la sortie des trains et du cône ! En effet, comme sur le grandeur, le cône se dégage du fuselage, le moteur démarre, l'hélice en deux parties se déploie, tous ces mouvements ayant besoin d'une synchronisation sans faille. Gérard Bon nous en parle rapidement...

"Ce projet a vu le jour en 1998, en commençant par un reportage photos à la SCAP (importateur Stemme en France). J'ai travaillé sur un petit plan 3-vues au format A3 qui ne venait même pas de chez Stemme, la maison mère n'ayant pas daigné répondre à mes demandes de renseignements. Il s'agit ensuite d'un travail collectif regroupant plusieurs compétences.

André Lambert a réalisé le moule du fuselage, puis les fuselages eux-mêmes ainsi que les pales d'hélice. Jean-Yves Rousseau a conçu, réalisé et mis au point la carte électronique de commande du moteur et du nez (environ

200 heures de travail). J'ai fait l'étude, la réalisation et la mise au point du reste de l'appareil :

- ailes complètes en noyau polystyrène, longerons carbone à semelles, renforts en tissu de verre, revêtement balsa, entoilage au tissu de verre, peinture polie.
 - même chose pour le plan fixe horizontal.
 - mécanique moteur/nez rentrant. Le moteur est un Ultra 3500-8 à charbons afin d'utiliser ses pas magnétiques pour l'indexage de l'hélice.
 - déploiement de l'hélice, dont le rappel à ressort est inspiré du rappel d'un dérailleur de vélo.
 - mécanique du train réalisée en tube titane.
 - vérins pneumatiques pour le nez et le train.
- Les caractéristiques ci-dessous correspondent au premier vol du "mulet". Celui-ci a ensuite subi une cure d'allègement de 500 grammes dans la structure et de 1000 grammes en utilisant 10 éléments LIPO, ce qui a réduit le poids à 10,1 kg. C'est ce mulet allégé qui a volé à Eauze. Une version maquette est en cours de réalisation (sortie prévue en 2006),

dont le poids devrait avoisiner les 10 kg grâce à un fuselage en kevlar plus léger de 500 g, en partie compensé par un habillage de 400 g.

La maquette sera équipée d'une nouvelle carte électronique en composants CMS et intégrant la sécurité LIPO. Cette carte a été essayée à Eauze 2005. La maquette sera également équipée du dispositif VAM 300 de transmission de paramètres au sol. Le VAM 300 utilisé à Eauze a montré qu'il faudra travailler le refroidissement des LIPO. Encore du pain sur la planche."

Principales caractéristiques du Stemme S10

Echelle	1/4
Envergure	5,75 m
Masse	11,4 kg
Clé d'ailes	flottante en tube carbone
Moteur	Ultra 3500-8
Hélice	460 mm de diamètre
Accu de propulsion	32 éléments Ni-MH 3300 mA/h



Gérard Bon et son Stemme 10 : une réalisation qui force le respect !

Gros plan sur le vérin de sortie du cône d'hélice, le moteur et la platine d'électronique pour la gestion des fonctions.

La maquette en approche pour l'atterrissage, train sorti.

temps. C'est "livré avec". Le samedi, les conditions étaient particulièrement fumantes, avec un tout petit vent de nord-ouest et des cumulus énormes qui aspiraient littéralement les planeurs. Je n'avais d'ailleurs jamais volé aussi longtemps et aussi haut avec mon Singsby qui est pourtant un gros piège à trainée, obligé de voler tous AF sortis pour ne pas le perdre de vue. Même les 8 mètres n'étaient parfois pas plus grands qu'une tête d'épingle : il ne s'agit pas de les lâcher des yeux pour discuter avec les copains...

Au pays du foie gras !

La rencontre d'Eauze s'est fondée une réputation au niveau gastronomique... n'oubliez pas que nous sommes dans le Gers, pays du foie gras. Samedi soir, après une rude journée de vols, on suit donc avec gourmandise les petits panneaux fluo mis en place, puis un dédale de routes plus étroites les unes que les autres, et l'on arrive au bout du monde : une salle des fêtes, un lampadaire, pas de doute, c'est là que ça se passe. Au menu, soupe locale puis copieuse salade avec gésiers de canards et belle tranche de foie gras, et encore magrets de canards, délicieuse croustade aux pommes, les plus résistants finissant la soirée à l'armagnac...

Après cet intermède gastronomique, revenons à nos planeurs. Sur les centaines de vols, un seul crash sera à déplorer, plus un planeur disparu et un survivant pour Eric Bahier qui a non seulement perdu son Pilatus dans les maïs samedi (eh oui, quand on discute avec les copains tout en pilotant...) mais aussi perché son ASH 25 de 8 mètres en haut d'un énorme pin. La machine sera récupérée le mardi avec l'aide d'une nacelle. Par contre, malgré des recherches en hélicoptère, pas moyen de retrouver le Pilatus... c'est l'agriculteur qui va être content quand il va tomber sur la clé d'ailes en



L'énorme ASW 27 de Didier Matherbe : pas moins de 7 mètres et 20 kg !



Frédéric Remy installe le pilote à bord de son ASW 15 de 6 mètres et 18 kg.

acier avec sa faucheuse. Un conseil donc : en 2006, évitez de manger du maïs. Si l'on avait dû décerner la palme de la malchance, Eric l'aurait, hélas pour lui, remportée !

La plupart reviendront...

Le dimanche soir, la plupart des participants regagneront leurs contrées, la tête pleine de souvenirs, les appareils photos remplis, des projets pour l'hiver, avec une motivation qu'il faudra conserver. Quelques-uns continueront la fête le lundi, dont les organisateurs qui, soulagés de toute contrainte, pourront enfin voler.

Un dernier mot : merci au club Eluza, à Michel, Joël et aux équipiers, à la région... bref merci pour l'accueil, et à l'année prochaine !



Du côté des remorqueurs... au premier plan, le Cmelok 237 de Didier Matherbe. Cette maquette d'un avion tchécoslovaque à vocation agricole, de 3,60 m et 23 kg, est équipée d'un 200 cm3. Il s'agit d'un kit tout fibre de chez Airworld Modellbau.

Les sponsors

- Domaine de Maubert : famille Fontan Jean-Claude
- Domaine SAM de Guilhem : Lalanne Alain
- Domaine du Tarniquet : famille Grassa Yves
- Domaine de Lariguet : Lacave Francis
- Domaine de Pajot : Barrau Damien
- Domaine de Persenade : Marou Christian
- Mairie d'Eauze : pour l'aide technique
- Société Hippique : pour le prêt de toutes les installations



Le superbe Castel C255 d'André Gaborit : une construction tout bois, entoilage Diaco, d'après le plan au 1/3 de Pierre Delnue (5,30 m et 14 kg). Le grandeur se trouve au GPPA.