



LE PRÉMONDIAL DE PLANEURS ULTRALÉGER CLASSE 2 À ASPRES-SUR-BUËCH

PHOTOS PASCAL LANSEUR



L'année passée nous (ADPUL) avons organisé avec succès la Big Task des Alpes du Sud. Pour mémoire nous y tournions des circuits de 310 km en moyenne et cela durant cinq jours d'affilés. 2016 fut l'occasion de nous essayer dans la catégorie du dessus : un prémondial de catégorie FAI2 sous le contrôle d'un steward détaché par la FAI, en l'occurrence Louise Joselyn. Le challenge était grand, faire une compétition d'importance internationale avec un impact médiatique évident pour faire connaître la classe 2.

Le prémondial est en quelque sorte une séance d'entraînement pour tous : organisateurs, bénévoles, directeurs d'épreuves et de la sécurité, et bien entendu pour les pilotes. Une expérience humaine enrichissante avec des hauts et des bas comme dans chaque engagement d'envergure.

Nous avons privilégié la partie technique pour l'occasion, peut-être un peu trop et ce au détriment de la partie festive. Ce choix fut délibéré et nous nous mettions sur un modèle que nous appelons communément « une compète light ». Entendez « light » par sans fioritures, le minimum syndical

pour agir en priorité sur le côté sportif : faible montant d'inscription, pas de colis cadeaux, pas de navettes, pas de panier repas pilotes pour midi et pas de soirée festive. Par contre, des T-shirts ADPUL, un système de tracking gratuit pour chaque pilote (*j'y reviendrai plus tard*), une météo précise, et surtout un service de remorquage hors pair avec des pros aux commandes de leurs pendulaires.

Nous avons pu voler cinq manches sur sept, pas mal pour une compète. Chaque manche fut dimensionnée avec une grande précision par Philippe et Jacques sous la tutelle du DE/DS Jean-Louis Foglia. Les briefings météo (*Jacques*) et manches (*Michel Paté notre DE adjoint pour l'occasion*) furent précis et très complets. Les pilotes auront apprécié le charisme de Michel.

L'agenda d'une journée type se déroulait selon le même principe pour chaque manche :

- 9 h 00 montage des PUL ;
- 9 h 30 comité de course et mise en place des PUL sur la ligne de décollage ;
- 10 h 00 briefing pilotes ;
- 11 h 00 ouverture de la fenêtre et remorquage des PUL ;
- 12 h 00 départ.

Le premier jour fut un peu chaotique côté mise en place. Les remorques, les PUL, les aides aux décollages, il aura fallu la main de maître de Michel pour redresser tout cela. Le deuxième jour, ce fut parfait et ce pour le reste de la semaine. Neuf pilotes largués dans la zone de départ en 35 minutes, c'est pas mal avec trois ULM et nous convenions que la limite pour une réussite parfaite est d'un ULM pour quatre pilotes.

Les circuits furent très techniques à chaque fois, que ce soit dans les passages successifs au début dans le massif des Écrins que plus tard pour les vols vers le sud du côté de Coupe ou Beynes. Nous étions tous dotés d'un traqueur Flymaster que nous rendions obligatoire et qui faisait foi pour Brian, en charge des résultats. Plus de soucis de traces, ni de délais, le classement était transmis en direct sur Livetrack24 et les résultats nous parvenaient quelques minutes après le posé du dernier pilote. Un progrès considérable, plus besoin de calculer sur place, plus de manipulations, de déchargements de traces, etc. Vu le faible coût de cette solution je pense que nous devrions généraliser son utilisation dans le système de compétition national, le système a été testé et a fonctionné sans erreur notable



(les différents traceurs ont été testés par Jacques durant la saison et c'est le modèle Flymaster qui a été retenu : longévité de la batterie, précision, connectivité et cela même à 4000 m dans les Écrins.) Pour éviter les erreurs nous choisissons de faire installer les traceurs par nos aides de piste dans les machines de même pour le retrait après la compète. Une solution qui nous aura évité les erreurs de manipulation du genre pas allumé, mal positionné, éteint par erreur, etc.

Vous pouvez toujours visualiser les traces sur le site :
www.livetrack24.com/events/Class2

Les résultats sur le site de l'ADPUL dans la rubrique compétition :
www.ultralight-glider.fr

Côté sportif ce fut Manfred qui tira son épingle du jeu : un grand pilote, sympa et pas avare de conseils... Le classement fut quelque peu bouleversé lors de la dernière manche du fait d'une règle d'arrivée au but très pénalisante – dernier cercle de 200 m mais aussi à 200 m de hauteur pour séparer les PUL du trafic de l'aérodrome – aura provoqué des changements radicaux sur le podium. Jacques finit deuxième et c'est

bien, il aura géré cette compétition de main de maître, avec certes quelques émotions lors des coups de bourre mais tout de même bravo l'artiste !

Nous avons bien entendu beaucoup appris et nos débriefings ont détecté tous les écueils que représente une telle organisation. D'ailleurs le rapport de notre steward FAI arrive aux mêmes conclusions, il ne reste donc plus qu'à s'améliorer. Néanmoins le chemin sera long, l'effectif de bénévoles nécessaire au déroulement d'un championnat du monde doit être beaucoup plus important, et l'équation financière est très loin d'être résolue.

Personnellement j'ai beaucoup appris sur le pilotage du Swift-light en compète : ça va vite, cet aéronef plane super bien et « la vache en campagne », objet de mon angoisse, s'est en fait super bien passée. Le vol en grappe lors du départ est aussi un moment qui requiert beaucoup d'adresse avec ces engins rapides, ils sont heureusement d'un pilotage très précis. Il y a encore des progrès à faire pour ma part mais la confiance est présente reste plus qu'à voler et voler...

Au passage j'en profite pour remercier tous les bénévoles qui nous auront aidés, le CND, l'aérodrome d'Aspres-sur-Buëch, les autorités locales et spécialement Mme Pinet, maire d'Aspres-sur-Buëch et conseillère départementale, ainsi que la communauté de communes du Haut Buëch.

Salutations, Best Regards,
Freundlichen Grüßen.

Pascal Lanser 

