

Le parc des planeurs ayant participé au Concours Régional de Vol à Voile de Corbas.

LE VOL A VOILE DANS LE SUD-EST.

Ce que fut le Concours de Corbas

Une manifestation très réussie, dans une ambiance de belle camaraderie aéronautique, marquée aussi par des performances d'une réelle valeur

ORGANISER un concours de vol à voile en période actuelle n'est pas chose facile, au point de vue financier s'entend. Et quand la F.N.Aé. demanda à chaque Comité Régional de mettre sur pied une compétition « devant créer une émulation entre les pilotes de vol à voile de la Région », le Comité Régional de la 11^e Subdivision, que préside M. Burlaton, fut fort heureux, grâce à sa sage administration, d'avoir mis de côté une certaine somme d'argent. Cette dernière (on ne peut, hélas, rien sans argent) permit de faire disputer le concours du 31 mai au 6 juin sur l'aérodrome de Corbas. Quelques jours auparavant, les P.T.T. y installèrent la ligne téléphonique que nous avons tant réclamée dans ces colonnes. Les Ponts et Chaussées prêtèrent un groupe électrogène, l'Armée des lits de camp et une ambulance. Tout était alors prêt pour recevoir les quatorze pilotes engagés par sept clubs et leurs équipiers.

Ils commencèrent à arriver le lundi 30 à Corbas avec leurs longues remorques. Citons, à ce sujet, l'Aéro-Club de Valence qui amena ses deux remorques tirées simultanément par le même camion, d'où gain de temps et d'essence. Quant à l'Aéro-Club de Lyon, il avait aménagé sa remorque en wagon-lit où couchèrent chaque nuit six équipiers, certainement pas en tout confort. Gens pratiques, les Caladois transportèrent de Villefranche un matériel complet de cuisine; chaque jour, une charmante jeune fille de ce club venait en « Norécrin » à Corbas faire la vaisselle de ses camarades !...

MARDI 31 MAI

Premier jour du concours, qui commence sous de fâcheux auspices: il pleut généreusement; toute la presse lyonnaise réunie pour la circonstance patauge dans la boue en photographiant les planeurs, en interviewant les concurrents et leurs équipiers. Le Préfet Pierre Massenet arriva à Corbas avec M. Henri Lumière, le Président de l'Aéro-Club du Rhône.

M. Massenet se fait présenter les concurrents et prononce une allocution extrêmement chaleureuse. Il rappelle les débuts du vol à voile en France, le temps de l'« Avia », combien il a fallu d'incessants efforts pour arriver aux résultats que l'on enregistre aujourd'hui. Mais si les hommes et les planeurs ont changé, la boue de Corbas est la même que celle qu'il connaissait, il y a vingt ans, sur le terrain du C.A.U.

Puis un prévisionniste de Bron, M. Garnier, explique aux concurrents, à l'aide de toutes ses cartes d'isobares, d'isallobares et d'éma grammes, la situation atmosphérique présente, pourquoi il fait mauvais temps, quelle évolution on peut attendre dans les heures à venir.

Si la journée a mal commencé, les concurrents auront au moins profité de ce magistral exposé et augmenté leurs connaissances météorologiques, ce qui n'est pas rien.

Cette journée est donc neutralisée, mais les concurrents pourront essayer le terrain si la pluie cesse. D'autre part, quelques engagés n'ont jamais encore pratiqué le vol remorqué, et ils feront des tours de « double » dans un des C-800 de l'Aéro-Club du Rhône avant d'être lâchés en remorqué sur leurs propres monoplaces.

Le temps se lève peu à peu et les cumulus favorisent des vols intéressants. La petite Nicole de Montal, spécialiste de la durée, tient l'air 1 heure 49 minutes; Boyer, 49 minutes; Brézun, 1 h. 30 en s'élevant au plafond de la journée, 1.350 mètres.

MERCREDI 1^{er} JUIN

M. Garnier amène avec lui une meilleure météo: des cumulus-hu-

milis, résultats d'une forte insolation. Il semble donc que ce temps, en l'absence du vent, convienne parfaitement aux vols de distance sur un circuit aller et retour. La Direction du concours fixe l'itinéraire Corbas-Reventin (aérodrome de Vienne) et retour, soit 47 km. au total. Le chef-pilote Bornand, le grand animateur du concours, remorque alors à 500 mètres les planeurs et réussit à les mettre en l'air tous les quatorze en moins d'une heure et demie. Pour éviter des litiges, le largage se fait exactement au-dessus du terrain; mais les jours suivants, le « patron » cherchera à lâcher ses quatorze oi-

seaux dans les meilleures conditions afin de faciliter leur départ.

Six concurrents réussissent (certains deux fois, en se posant entre temps) à boucler le circuit, et le classement est le suivant:

1. Marty, deux circuits en 2 h. 15 et 1 h. 32;
2. Brézun, deux circuits en 1 h. 45 et 2 h. 32;
3. Boyer, deux circuits en 3 h. 08 et 2 h. 40;
4. Dupeley, un circuit en 1 h. 32;
5. Lizère, un circuit en 2 h. 44;
6. Borgé, un circuit en 4 h. 57.

Brézun essaie de partir pour un troisième circuit, mais il revient au terrain après 1 h. 32. Pendant la journée, il a donc volé au total 5 h. 49, tandis que Boyer — à qui il manque seulement l'épreuve des cinq heures pour terminer son « Insigne d'Argent » — le suit de près avec 5 h. 48 au total. Il était donc aisé, ce jour-là, de réaliser des épreuves de durée.

Le meilleur temps de parcours, 1 h. 32, est réalisé par Marty et Dupeley, soit une moyenne de 33 km.-h., et le temps le plus long par Borgé avec 5 heures, donc une moyenne de 10 km.-h. Une véritable course de lenteur!

A la fin d'un circuit, Dupeley, sur Nord-2.000, et Brézun, sur « Weilhe », se trouvent foncer côte à côte sur Corbas à 120 km.-h. Dupeley, voulant repartir à ce moment-là pour un second circuit, effectue un départ fulgurant, droit devant lui dès le largage du câble: il atterrit à trois kilomètres du terrain...

Au total, six concurrents se posent en campagne, au maximum à 23 kilomètres de Corbas ; la formule du circuit limite ainsi beaucoup les convoys. Il était agréable, en revenant de Vienne, de contempler les planeurs éparpillés au gré des descendance !

Un moment, Brézun se trouva en prise de terrain au-dessus d'un champ que, déjà, se partageaient deux planeurs. A 20 mètres de haut, durant son dernier virage, il se voit monter. Achevant un cercle complet, il arrive à se maintenir dans l'ascendance et repart, au grand ébahissement de ses rivaux qui s'apprétaient déjà à l'accueillir.

Pour contrôler les planeurs à leur point de virage sur l'aérodrome de Vienne-Reventin, un commissaire, équipé de puissantes jumelles, lit les numéros inscrits sous leurs ailes. Au cas où le concurrent a viré sans être vu, il peut cependant donner encore une preuve de son passage en repérant, au Sud du terrain, un panneau dont la forme et la disposition changent toutes les heures.

JEUDI 2 JUIN

Jour de « distance libre », car la météo nous offre une invasion d'air polaire instable par vent Nord-

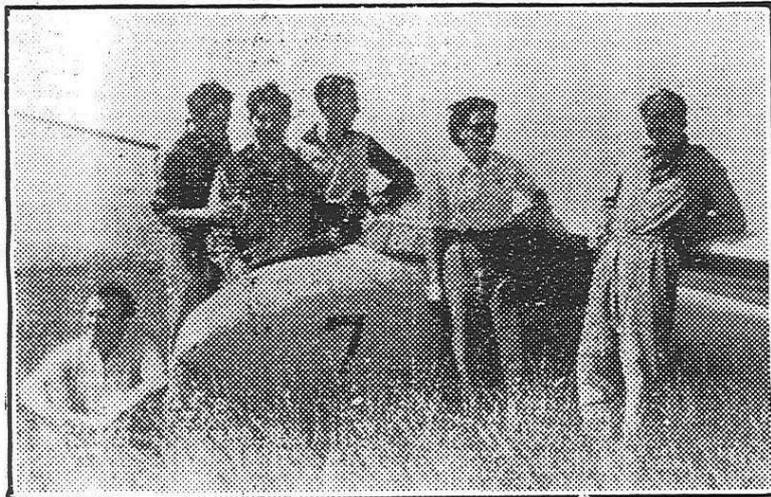
Ouest avec formation de cumulus-congestus.

Brézun, parti le second, se largue à 300 mètres, spirale, pénètre à 900 mètres dans un gros nuage à développement vertical, et s'y maintient pendant près d'une demi-heure. Il monte à raison de 10 mètres-seconde, et rencontre, à la séparation de cette ascendance et d'une descendance de même valeur absolue, une turbulence fantastique qui lui fait passer un mauvais moment dans son « Weihe ». A 2.000 mètres, il givre ; le badin ne marche plus, le bord d'attaque des plans et le capot sont recouverts de glace. Il s'élève ainsi à 2.800 mètres au-dessus du nuage, utilise un autre nuage sur Vienne, remonte à 2.000 mètres, et ces deux seuls nuages (mais quelles ascendance !) lui permettent de parcourir 60 km. en atterrissant à Erone, près de Tain-l'Hermitage. Ce vol est absolument magnifique et il confirme la très grande classe de Brézun. Les sommités du P.S.V. annonçaient qu'il fallait un entraînement et un équipement spécial pour s'attaquer aux nuages et pouvoir s'y maintenir ; or, Brézun n'a jamais pratiqué de link-trainer ou le vol sous capote, et à son premier vol réel de nuage, il obtient un gain de 2.500 mètres avec un simple indicateur électrique de virage.

Comme Brézun, Marty est aussi parti dans les premiers, mais après son départ éclair, il doit se poser à quelques kilomètres ; il revient, remonte en une demi-heure son Nord-2.000 et quitte le terrain un des derniers, dans la soirée. Un moment, il devient l'hôte d'un cumulo-nimbus qu'il quitte dans une mise en scène d'éclairs et finalement se pose à Veurey (68 km.), entre Moirans et Grenoble.

Le jeune Mourier accomplit, lui aussi, une partie de son vol dans un cumulo-nimbus où il gagne 1.500 mètres, mais il en sort sur le dos, retenu au planeur par les bretelles. Il se pose à Vienne-Reventin (23 km.) et revient en remorqué, avec une troisième place bien gagnée.

Les autres concurrents s'échelonnent avec des fortunes diverses sur des distances comprises entre 15



L'équipe de La Tour-du-Pin : à droite, Nicole de Montal et Marty.

km. et 300 mètres (!) du terrain...

Le soir, au moment de dépouiller les résultats de la journée, on s'aperçoit de l'étrangeté du règlement de la F.N.Aé. qui attribue des points aux vols de distance en appliquant la formule :

$$N = D \times 800 - 50 \\ (Dm + 500)$$

D étant la distance en km., Dm la moyenne des trois meilleures distances de la journée. Aujourd'hui, Dm représente 50 km. ; il s'ensuit donc que, ce jour-là, un vol de 34 km. ne reçoit aucun point ; au contraire, un vol inférieur donne des valeurs négatives en ôtant des points au concurrent ! Résultat absolument absurde puisqu'un tel concours se propose d'encourager les vols de distance et qu'un vol de 34 km. est très méritoire, ce mercredi-là.

Finalement, un coup de ciseaux censure le malencontreux terme -50 de la formule qui devient simplement :

$$N = D \times 800 \\ (Dm + 500)$$

La Direction du concours décide, par contre, de ne donner aucun point aux vols de distance inférieurs à 23 km., ce qui représente le parcours Corbas-aérodrome de Reventin.

Tard dans la soirée, Brézun ramène à Corbas son « Weihe », malheureusement endommagé par l'atterrissage dans un champ de blé ; les épis ont cassé l'empennage horizontal et l'arrière du fuselage. Circonstance navrante, car Brézun détient la première place au classement général. On assiste alors à la plus belle démonstration de camaraderie sportive : les concurrents de Grenoble offrent d'aller chercher l'empennage de leur propre « Weihe » pour le prêter à Brézun !

Finalement, l'empennage fut amené à Lyon et Petit-Laurent, l'un des membres les plus dévoués de l'Aéro-Club du Rhône, y travailla la nuit entière. Pendant ce temps, Brézun et Lizère, de Grenoble, se démenaient comme des gnomes sous la lumière des projecteurs, dans un hangar de Corbas, pour réparer le fuselage. Ils se couchèrent à trois heures du matin, mais le « Weihe » était prêt pour le lendemain après-midi.

VENDREDI 3 JUIN

Pluie toute la journée.

SAMEDI 4 JUIN

La « distance libre » est encore au programme. Temps mou avec seulement de petites ascendance. Mais en trouvant à 500 mètres, au-

dessus du terrain, un zéro ou un +0,10 m-seconde, on peut se laisser doucement emmener par le vent et parcourir ainsi une douzaine de kilomètres dans une ligne droite. Pour ce genre de travail, les Nord-2.000 se défendent mal et le classement du jour, tenant compte aussi du gain d'altitude, met à l'honneur les planeurs lents :

1. Brunaud (Nord-1.300), 44 km. ;
2. Borgé (Castel-310), 38 km. ;
3. Davoust (« Emouchet »), 36 km. ;
4. Boyer (Castel-310), 40 km. ;
5. Marty (Nord-2.000), 38 km. ;
6. Brézun (« Weihe »), 29 km. ;
7. Dupeley (Nord-2.000), 31 km. ;
8. Lizère (Castel-310), 27 km. ;
9. Borie (Nord-1.300), 23 km. ;
10. Auplat (« Emouchet »), 15 km.

Auplat se pose sur son terrain à Satolas ; Marty va également atterrir sur le sien, à Cessieu, en compagnie de Borgé. Tous deux reviennent à Corbas en remorquage double, non sans deux faux-départs dus à l'inexpérience du second nommé en matière de double remorque.

DIMANCHE DE PENTECOTE

Pluie dont nous gratifie le passage d'un front chaud. Pas de vols.

LUNDI 6 JUIN

Cumulus à perte de vue dans le ciel avec un bon vent de nord-est de 15 à 20 nœuds : la journée paraît rêvée pour la distance, et bien qu'il reste à effectuer la « distance à but fixé », la Direction du concours laisse libre la distance afin d'encourager de longs vols. A vrai dire, le temps est loin d'être « fumant », comme l'explique M. Bonnet, le compétent prévisionniste, en raison d'un vent Sud au-dessus de 3.000 mètres amenant des masses d'air chaud en altitude. D'ailleurs, les cumulus fondent vers midi et le ciel devient complètement clair en quelques heures. Il n'y a plus que des ascendance de « thermique pur » assez limitées. Nous garderons personnellement le souvenir d'un peu confortable voyage se déroulant entre 600 mètres et 50 mètres d'altitude. Brunaud, sur Nord-1.300, récidive sa brillante première place de la veille :

1. Brunaud, 93 km., 20 km. au Sud de Valence ;
2. Marty, 86 km., Porte de Valence ;
3. Lizère, 73 km., Voreppe ;
4. Mourier, 76 km., Pont-d'Isère ;
5. Brézun, 60 km., Erone ;
6. Dupeley, 52 km., Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs ;
7. Borge, 46 km., Aérodrome du Creux-de-la-Thine ;
8. ex-æquo : Davoust, Auplat, Nicole de Montal, 23 km., aérodrome de Vienne-Reventin.

Brézun accomplit une performance remarquable en partant le matin et allant se poser sur l'aérodrome du Creux-de-la-Thine (46 km.) en compagnie de Borgé. Le Fieseler vient aussitôt le reprendre en remorqué, le largue à 500 mètres au-dessus de Corbas, et Brézun repart en direction du Sud.

Finalement, il se pose à Erone, qu'il avait déjà atteint quelques jours avant. Il est d'ailleurs curieux de constater combien de concurrents se sont posés aux mêmes endroits. Si le propriétaire du champ était accueillant, tout allait bien ; dans l'éventualité contraire, le pilote devait trembler avant de se poser la seconde fois.

Le sympathique Lizère — dit « Lizéron » —, de Grenoble, réduisit beaucoup le convoi de retour de son Castel-310 en atteignant Voreppe, à 6 km. de Grenoble.

L'équipe grenobloise, coiffée d'extraordinaires petits chapeaux, contribua pour une bonne part à l'excellent esprit qui régna durant tout le concours.

Ses membres avaient une voiture C-6 à l'allure préhistorique avec laquelle ils allaient même dépasser des concurrents d'autres clubs.

Borie, d'Annonay, atterrit à 10 km. de Corbas. Ne pouvant téléphoner, il emprunta une bicyclette et vint lui-même à Corbas indiquer où il s'était posé !

Les fantaisies du téléphone, ce lundi de Pentecôte, jouent également un vilain tour à Dupeley : il ne peut obtenir Corbas au téléphone, mais seulement l'aérodrome de Bron. Un Piper s'envole alors immédiatement apporter le message à Corbas. Mais, en sortant du Piper, le pilote le laisse malencontreusement s'envoler dans le souffle de l'hélice, et tout le monde, à quatre pattes, cherche dans l'herbe le précieux papier. Finalement, on le retrouve et Dupeley est sauvé.

Enfin, on reçoit un coup de téléphone de Loyettes provenant d'un pilote qui s'y est posé et qui demande le « Storch » pour revenir en remorqué. Mais ce pilote a un nom inconnu et l'on ne saura jamais de qui il s'est agi...

Marty se pose à Porte-de-Valence ; il trouve sur place un commissaire de l'Aéro-Club de France pour lui signer son certificat d'atterrissage !

Le concours de vol à voile est maintenant terminé, et le mardi matin M. Burlaton en proclame les résultats généraux suivants :

1. Brézun (Aéro-Club du Rhône), 524 points.
2. Marty (Aéro-Club de La Tour-du-Pin), 490 points.
3. Boyer (Aéro-Club de Valence), 362 points.
4. Lizère (Aéro-Club du Dauphiné), 260 points.
5. Dupeley (Aéro-Club du Dauphiné), 248 points.
6. Borgé (Aéro-Club du Rhône), 243 points.
7. Brunaud (Aéro-Club de Lyon), 242 points.
8. Davoust (Aéro-Club de Lyon), 191 points.
9. Mourier (Aéro-Club du Rhône), 175 points.
10. Auplat (Aéro-Club de Lyon), 98 points.
11. Borie (Aéro-Club d'Annonay).
12. Nicole de Montal (Aéro-Club de La Tour-du-Pin).
13. Durand (Aéro-Club de Villefranche).
14. Cartaillet (Aéro-Club de Valence).

C'est l'Aéro-Club du Rhône qui enlève la coupe du journal « Le Progrès » récompensant l'équipe la mieux classée, tandis que les quatorze concurrents se partagent les 65.000 francs de prix offerts par le Comité régional.

Malgré le mauvais temps, 1.754 km. ont été parcourus sur la campagne, ce qui confirme l'habileté des concurrents engagés. Il est dommage que pas une épreuve de distance de l'Insigne d'Argent n'ait pu être passée pendant le concours ; ceux à qui elle manquait l'auraient facilement acquise avec de meilleures conditions. Mais ils ont gagné à Corbas un précieux entraînement qui leur servira grandement par la suite.

Ce concours a permis aussi aux membres des clubs régionaux de se connaître et de s'apprécier, dans une atmosphère amicale qui a réussi à faire oublier le mauvais temps. De ce côté-là, cette rencontre a été également très réussie. Elle a fait s'intéresser au vol à voile la presse régionale et, par elle, le grand public. Nous étions heureux, à la fin de chaque journée, de recevoir les appels téléphoniques ou la visite des reporters venant s'enquérir des résultats. Le lundi de Pentecôte, plusieurs centaines de voitures se rangèrent en bordure du terrain, amenant des curieux désireux d'assister aux évolutions des planeurs ou de prendre des baptêmes de l'air.

Nous pouvons donc féliciter, pour ce magnifique succès, M. Burlaton qui en fut le principal artisan, en souhaitant qu'un deuxième concours de vol à voile ait lieu, l'an prochain, à Corbas dans les mêmes conditions.

Nous pensons exprimer ainsi l'opinion de tous les autres concurrents.

Guy BERGE.