

LE VOL A VOILE DANS LE SUD-EST

DES VOLS INTERESSANTS dans la région lyonnaise

Il semble de plus en plus, qu'après une étude systématique des conditions aérologiques de cette région, on parviendra à y réaliser, par n'importe quelle direction de vent, des performances de classe

EN février, un fort vent de Sud-Ouest se mit à souffler plusieurs jours durant sur la France, causé par la profonde dépression d'Islande et un anticyclone continental au Nord-Est de notre pays. Un tel régime isobarique, « responsable » du récit qui va suivre, se rencontre rarement d'une manière aussi stable. Il est l'inverse de la situation qui occasionne le mistral (anticyclone atlantique et dépression dans le golfe de Gènes), et la vallée du Rhône joue, pour ces deux vents, le même rôle de catalyseur. Souvent, par faible gradient de pression, un courant général atténué de Nord devient, canalisé par la vallée du Rhône, un fort mistral sur le littoral méditerranéen. Dans l'autre sens, un vent de Sud faible empruntant la même vallée voit rapidement augmenter sa force quand il arrive dans la région lyonnaise. Mais quand, du fait d'un gradient élevé, ces vents sont déjà forts sur la France, l'effet de vallée les renforce considérablement. C'est ce qui arriva à Lyon du 2 au 6 février, et cette situation, très intéressante par sa rareté, permit d'établir un nouveau record régional d'altitude.

Le jeudi 2 février, premier jour de vent du Midi à Lyon, quelques vols d'onde de l'ordre de l'heure furent réussis à Corbas. Le lendemain, l'anémomètre de la station de Bron oscillait entre 60 et 95 km.-heure, tandis que de remarquables spécimens de nuages lenticulaires se répandaient dans le ciel. La journée était donc intéressante pour le vol à voile, mais peu de clubs volent le vendredi dans la région, tout au moins en planeur.

Fort vent à Lyon...

Samedi, le vent du Midi restant aussi fort (25 mètres-seconde à Bron), les moniteurs Bornand et Martinaud, de Corbas, songèrent à prospecter la nouvelle pente de Sermenaz, le long du Rhône, mais la violence de l'ouragan les en dissuada. D'autant plus que cette pente ne comporte aucun terrain de secours à un niveau inférieur, toute la place disponible étant couverte par des bois, la route de Genève, la voie ferrée Lyon-Ambérieu, le Rhône et une de ses îles. Un planeur n'y trouverait pas 100 mètres carrés innocués, et les planeurs sont tellement rares qu'il est délicat de risquer pour une entreprise hasardeuse une machine qui ferait défaut toute la saison en cas d'avaries. La décision de ne rien tenter était donc sage. Seule, une mesure anémométrique était prise à la verticale de la crête où le vent variait instantanément entre

zéro et 90 km.-heure ; sur l'aire d'atterrissage, aimablement aménagée par les Ponts-et-Chaussées et située un peu en arrière, le vent restait faible, compris entre 30 et 60 km.-heure.

...et faible à Cessieu

Ce samedi-là, j'allai à Cessieu par la route et, de nouveau, retrouvai le même phénomène de « perte de vent » à la Verpillière, près de Bourgoin. En 500 mètres, le vent passe de 75 km. à 10 km.-heure et, cette



Marcel et René Bouvard.

(Photo Borgé.)

calme brise surprend agréablement après un tel ouragan. Il est probable que l'on sort alors de la zone d'influence de la vallée du Rhône, et une étude intéressante consisterait à faire voler un planeur juste à la limite de la discontinuité pour profiter de l'ascendance qui doit logiquement y apparaître.

À Cessieu, d'ailleurs, les planeurs « râchaient » la pente, et Marty se montra désolé d'apprendre la vitesse du vent qui régnait à Lyon dont une petite partie lui aurait suffi pour obtenir de beaux gains d'altitude. Le vent tombe même complètement ; le Nord-1.300 se pose, tandis que le Nord-2.000 tient l'air par un pro-

PILOTES DE TOURISME

Portez tous l'insigne créé pour vous par

R. DANDOIS
JOAILLIER-HORLOGER

37, Bd du Temple, PARIS-3^e

Argent contrôlé. Contre remboursement de la somme de 450 francs.

N'est vendu que sur présentation du brevet ou attestation de MM. les Chefs-Pilotes ou Présidents d'Aéro-Clubs.

Indiquer le N° en vue de la gravure.

Insignes or, civils et militaires en réduction. — Prix sur demande.

fige inexplicable. Il se tient à 300 mètres environ, et le Nord-1.300, juste reparti, parvient à se maintenir en sa compagnie.

A ce moment, je reçois la mission de monter dans le hangar le second Nord-1.300, et c'est en pleine activité que Marty m'appelle pour contempler une demi-heure après un spectacle étonnant : le vent au sol a tourné au Nord, mais les deux planeurs, immobiles, face à un vent du Sud d'au moins 60 km.-heure, se trouvent à 2.000 mètres et continuent à s'élever régulièrement. Deux heures après son départ, le Nord-1.300, piloté par Marcel Bouvard, atterrit ; il est monté à 2.450 mètres. Son frère René, en Nord-2.000, est, par contre, devenu invisible et semble mystérieusement évaporé dans l'atmosphère, d'autant mieux qu'aucune ascendance n'existe plus près du sol. Je peux m'en rendre compte avec le Nord-1.300 fraîchement monté, bien que mes vols aient seulement pour but d'essayer son nouveau crochet arrière de « treuillage » ; résultat intéressant, je grimpe à 230-250 mètres avec 600 mètres de câble et vent arrière.

Le Nord-2.000 réapparaît alors, piquant pleins volets et cherchant manifestement à descendre. Après l'atterrissage, René Bouvard sort comme un diable du cockpit, criant triomphalement :

« — Je suis monté à 4.000 !... Je suis monté à 4.000 ! »

Il explique alors son vol remarquable, qui, non seulement se trouve constituer la première épreuve d'altitude réussie dans la région, mais donne un aperçu des performances possibles dans la région lyonnaise, une fois ses courants prospectés et catalogués. On trouvera plus loin le récit du vol de René Bouvard.

Marty fut très content de ce vol, qui ne dura que 2 h. 20, et il me confia sa certitude de pouvoir atteindre 5.000 mètres dans la région, toujours, naturellement, par vent du Midi. D'autant plus qu'il devait partir le lendemain chercher un « Storch » à Châteauroux, et que ce remorqueur augmenterait énormément les possibilités du terrain pour gagner sans fatiguer les couches ascendantes. Mais s'il était resté toute cette journée de dimanche à Cessieu, sa bonne humeur aurait certainement fondu devant les événements qui la marquèrent.

Notre amie « Elvire » !...

Le dimanche matin, le vent du Midi reste assez faible aussi bien à Lyon que dans la région, et c'est assez incertain sur les possibilités de voler que je me rends à Cessieu. Cependant, vers 14 h. 30, il y a une dizaine de kilomètres de vent me permettant de tenir l'air entre 300 et 500 mètres sur la pente. Vol intéressant en raison de l'existence de trois variétés d'ascendances : thermiques, pente et onde. Des cumulus passent et un Nord-1.300 peut même en sortie de treuil, se laisser emmener par l'un d'eux pour gagner la pente, accompagné de la buse « Elvire ». Cet oiseau — la première buse de l'année — est domicilié à Cessieu et, paraît-il, s'est déplacé à Saint-Etienne de Saint-Geoirs, l'an dernier, pour suivre les planeurs au camp de vol à voile.

Apparemment, Elvire ressemble à n'importe quelle autre buse, mais les

membres de l'Aéro-Club de La Tour-du-Pin se déclarent capables de la reconnaître à sa manière de voler, à l'expression de son « visage », aux manifestations de son caractère, etc. !...

En raison des thermiques, la turbulence est désagréable et le variomètre oscille à tout moment entre - 3 mètres et + 2 mètres-seconde. Impossible de naviguer à un niveau constant ; les autres pilotes et moi-même nous livrons à un jeu de balançoire, montant, baissant perpétuellement les uns par rapport aux autres. Plusieurs fois, il m'arrive de poursuivre un Nord-1.300 à l'étage en-dessous pour essayer de le photographier, sans parvenir à son niveau car, à cet instant, comme par hasard, il se met à grimper tandis que je perds 200 mètres et le retrouve au-dessus.

Le vent se déclenche

A 17 heures exactement, les conditions atmosphériques changent en l'espace de quelques secondes. Sous l'effet de je ne sais quel aiguillon, le vent du Midi se déclenche brusquement et il passe de 10 à 60 km.-heure. Correspondant assez curieusement à l'accroissement du vent, la turbulence disparaît à mon niveau et l'on se déclenche ; par un bon 1 m.-seconde, je monte à 1.400 mètres, mais la vitesse du vent s'élevant également, je dois voler de plus en plus vite. A 90 km.-heure au Badin, le Nord-2.000 recule, et je dois pousser à 100-110 pour rester sur place.

Il commence à se faire tard, et je me demande comment vont se comporter à l'atterrissage les autres planeurs, craignant surtout pour le Castel-301, délicat à poser par son absence de volets et sa lenteur. Heureusement, il est piloté par Marcel Bouvard, qui rencontre des difficultés pour la prise de terrain, mais atterrit — très bien — près du treuil. Et d'un !

Le second devait atterrir moins correctement et donner des émotions plus fortes aux spectateurs présents. Je le voyais très bas en-dessous, s'étant laissé déporter par le vent et en mauvaise posture sur la pente. Normalement, il aurait dû rester en place et se poser face au vent dans le premier champ venu. Je voyais son aile s'agiter dans toutes les positions et les secousses terribles qu'il endurait devaient empêcher son pilote de réfléchir normalement, car je vis soudain l'appareil passer vent arrière en prenant une vitesse incroyable. Inquiet sur la suite, j'oblisai le nez de mon Nord-2.000 pour examiner plus aisément ce qui allait se passer et repérer l'endroit où recueillir les bouts de bois. Mais le Nord-1.300 s'arrêta brusquement dans un sillon, apparemment toujours intact, vu d'en haut. Le pilote sortit de l'habitacle et mit l'aile dans le vent, donc tout s'était bien passé. Un vrai miracle. Il dut atterrir au moins à 150 km.-heure dans son petit champ en haut de la pente, ayant pour tout dégât un petit trou dans l'aile ! Avec un arbre ou une maison sur sa trajectoire, l'affaire aurait pu se terminer moins bien.

A moitié rassuré (il restait un Nord-1.300 en l'air), je pris le chemin du retour, avançant péniblement à 120 au Badin. Mille mètres ne furent pas de trop pour atteindre le terrain et traverser la voie ferrée. Dès que le 2.000 fut rentré dans le hangar, une équipe partit en Jeep démonter le Nord-1.300 et le ranger sous un abri. Il était impossible de le ramener, car le vent n'aurait eu aucune difficulté à retourner la remorque. Des feux furent allumés pour faire atterrir le dernier 1.300, piloté par Martin, qui se présenta correctement au-dessus du treuil pour perdre son altitude. Mais il commit l'imprudenc e de passer vent arrière, perdant en une fraction de seconde sa dernière chance de revenir au terrain. Finalement, il se posa 500 m. derrière, dans une terre labourée, alors que la nuit était devenue totale. Au jugé, « l'homme de planche » arrêta son chronomètre, en trouvant que Martin venait juste de terminer son épreuve de durée avec 5 h. 5 min. !

Ramener le planeur ne fut pas des plus faciles, face à une tempête qui ne cherchait qu'à le faire revolter. Je me souviendrai particulièrement de la traversée de la voie ferrée sur un pont de trois mètres de largeur, où il fallut hisser à bout de bras l'oiseau pour le faire passer. A ce moment crucial pour l'existence du planeur, un panneau de sa coque fut enfoncé. Ce fut la seule casse du jour.

Car, en haut de la pente, la première équipe venait de démonter avec beaucoup de difficultés son Nord-1.300 dans un vent dépassant le cent à l'heure, heureusement sans incidents. La journée aurait pu se

A moitié rassuré (il restait un Nord-1.300 en l'air), je pris le chemin du retour, avançant péniblement à 120 au Badin. Mille mètres ne furent pas de trop pour atteindre le terrain et traverser la voie ferrée. Dès que le 2.000 fut rentré dans le hangar, une équipe partit en Jeep démonter le Nord-1.300 et le ranger sous un abri. Il était impossible de le ramener, car le vent n'aurait eu aucune difficulté à retourner la remorque. Des feux furent allumés pour faire atterrir le dernier 1.300, piloté par Martin, qui se présenta correctement au-dessus du treuil pour perdre son altitude. Mais il commit l'imprudenc e de passer vent arrière, perdant en une fraction de seconde sa dernière chance de revenir au terrain. Finalement, il se posa 500 m. derrière, dans une terre labourée, alors que la nuit était devenue totale. Au jugé, « l'homme de planche » arrêta son chronomètre, en trouvant que Martin venait juste de terminer son épreuve de durée avec 5 h. 5 min. !

Ramener le planeur ne fut pas des plus faciles, face à une tempête qui ne cherchait qu'à le faire revolter. Je me souviendrai particulièrement de la traversée de la voie ferrée sur un pont de trois mètres de largeur, où il fallut hisser à bout de bras l'oiseau pour le faire passer. A ce moment crucial pour l'existence du planeur, un panneau de sa coque fut enfoncé. Ce fut la seule casse du jour.

Car, en haut de la pente, la première équipe venait de démonter avec beaucoup de difficultés son Nord-1.300 dans un vent dépassant le cent à l'heure, heureusement sans incidents. La journée aurait pu se

terminer plus mal pour les planeurs de Marty.

A Bron, il n'en fut pas de même ce dimanche, et le vent de 30 mètres-seconde retourna proprement un Piper qui roulait au sol. L'avion subit 350.000 francs de dégâts, mais le pilote s'en tira sans mal parce qu'il s'était attaché.

La pente de Sermenaz

Le lendemain, le vent avait beaucoup baissé en intensité, et, pour la première fois, la pente de Sermenaz, près du Rhône, fut prospectée en planeur. Un C-800, piloté par Martinaud-Domet, arriva de Corbas en remorqué et se largua à 400 mètres. Après un début difficile dû à la faiblesse du vent, le biplace parvint à s'élever à 700 mètres et atterrit après 1 h. 50 min. de vol libre, alors qu'il aurait pu rester encore en l'air. Mais cette expérience était suffisamment concluante sur l'efficacité de l'ascendance et la facilité de se poser sur le nouveau terrain surplombant la crête. Quand les 15 km. de Sermenaz entreront en activité courante pour sustenter les planeurs de l'Aéro-Club du Rhône, quand toute cette longueur complète deviera suffisamment connue avec tous ses traquenards et toutes ses ressources, on enregistra certainement, alors, de nouvelles performances.

Mardi, le vent revint au Nord, et désireux de prendre un jour de repos au milieu d'un travail intense, je partis passer la journée à Saint-Auban. Grâce aux prévisions exactes que me fournit M. Bricaut, de la station météorologique de Bron, je pus quitter Lyon à 3 heures du matin pour retrouver le mistral avec certitude sept heures plus tard. Le temps était favorable pour une tentative de record d'altitude et le meilleur vol fut celui de mon ami J.-P. Weiss, qui réalisa un gain remarquable de 6.500 mètres. A 7.200 mètres au-dessus du niveau de la mer, il quitta une ascendance de 1 m.-seconde, alors que sa réserve d'oxygène était tarie et ses instruments totalement givrés.

Périodicité heureuse

Puis, dès le samedi 11 février, le vent retourna au Midi, pour tenir trois jours. Il est amusant de constater dans ce cas qu'il se déclenche au bon moment pour correspondre aux jours où les terrains de vol à voile sont les plus fréquentés : sa-

medi, dimanche et lundi. On observe d'ailleurs fréquemment une certaine périodicité dans les vents, ici, de six ou sept jours. Même le mistral qui était apparu le mardi 7 février reprit le mardi 14 février, exactement une semaine après.

Ces 11, 12, 13 février, de nombreux vols intéressants supérieurs à plusieurs heures furent réussis à Cessieu, mais sans gains notables d'altitude. Dimanche, le record local de durée de Cessieu fut battu par Moine avec un vol de 7 h. 6 min. Moine s'éleva, par un vent assez faible, à 900 mètres.

Lundi, le vent du Midi souffla plus fort, entre 40 et 70 km.-heure, et il se permit de retourner au sol l'un des deux C.-800 de Corbas, alors que celui-ci devait partir à Sermenaz. Cet événement — infiniment déplorable — est celui qui se produit le plus fréquemment sur les terrains

puis que le vol à voile existe, il a coûté la vie à d'innombrables machines. Encore heureux quand le planeur ne retombe pas sur l'une des personnes présentes.

Pendant ce temps, plusieurs jolis vols furent réussis à Cessieu, dont l'un de six heures par Grosflandre, qui atteignit 1.200 mètres.

Ainsi, le vent du Midi permit-il au commencement de février ces intéressantes performances dans la région lyonnaise, la plus remarquable étant assurément le gain d'altitude de Bouvard. De tels vols doivent normalement se multiplier puisque la gamme des terrains favorables devient de plus en plus étendue. Avec Cessieu, Corbas, Grenoble, le Mont-Thou, Sermenaz, on dispose maintenant autour de Lyon d'un véritable réseau de terrains permettant de voler par n'importe quel vent, qu'il vienne du Nord ou du Sud.

Guy BERGE.