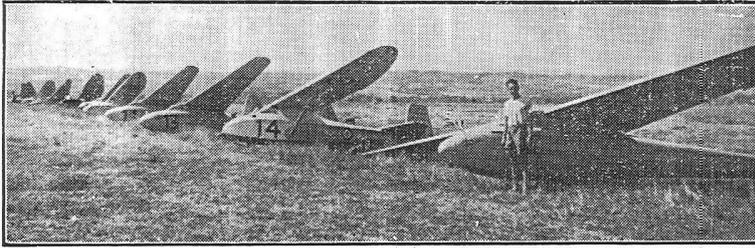


L'AVIATION LEGERE ET SPORTIVE



Au II^{ème} concours régional du Sud-Est : les planeurs concurrents dans l'ordre des départs.
LE VOL A VOILE DANS LE SUD-EST,

CE QUE FUT LE II^{ème} CONCOURS DE CORBAS

Malgré les mauvais temps, il fut parfaitement réussi et permit au jeune pilote DURAND, de l'Aéro-Club de Villefranche, de conquérir le titre de champion régional

DU 9 au 15 juillet vient de se disputer sur le terrain de Corbas, le 2^e Concours Régional de Vol à Voile de la 11^e Subdivision Aérienne. Sauf certaines modifications, d'ailleurs légères, le règlement était similaire à celui de l'an dernier en comportant des vols de distance en ligne droite, en but fixé et en circuit. Le seul changement important, déterminé à la lumière de l'expérience acquise, consistait à établir en plus du classement général, deux classements particuliers, l'un pour les appareils pouvant rentrer dans les nuages (« Weihe », Nord-2000, etc.) le second réunissant les autres appareils (Nord-1300, « Emouchet », Castel-310, Castel-242, etc.).

Seize concurrents s'engagèrent. Mais juste avant le début des épreuves, les journaux locaux apportèrent la triste nouvelle de la mort de l'un d'eux, Ruff survenue quand il volait dans le planeur « Lunak » du pilote anglais Marmol sur le terrain de Grenoble. Puis le forfait des clubs de Vienne et de La Tour-du-Pin ramena le nombre des engagés à treize, chiffre fatidique sensiblement égal à celui de l'an dernier (quatorze). Les treize planeurs se répartissaient ainsi : six « performance » (deux « Weihe » et quatre Nord-2000), sept « entraînement » (deux « Emouchet », un Castel-310 et trois Nord-1300). Ils appartenaient à cinq clubs différents : Annonay, Bourg, Dauphiné, Rhône, Villefranche. Dès le samedi 8 juillet, les premiers concurrents commençaient à arriver à Corbas par un temps magnifique du meilleur augure.

Un vol de distance hors concours

Le Nord-2000 de Villefranche vint d'ailleurs directement à Corbas par la voie des airs, avec Durand aux commandes. Il avait décollé au treuil à 10 h. 30 pour monter à 700 mètres, traverser Lyon à l'altitude de 500 mètres et venir enfin se poser à Corbas après avoir parcouru 38 km. ; un bon entraînement aux vols de distance du parcours.

C'est pour économiser aussi un convoi, mais d'une autre manière, que l'équipe d'Annonay parvint à charger sur sa remorque Minié un « Emouchet » et un Nord-1300, le tout parfaitement amarré, sans interférences mutuelles. Dès leur arrivée, les concurrents montèrent leurs appareils et essayèrent les ascendances. Moi-même, je sortis l'après-midi mon « Weihe », volant à son bord quatre heures et atterrissant à sept heures et demie pour permettre sa rentrée aux hangars. Il y avait encore à cette heure tardive des thermiques, et je pense que sans les préparatifs du concours, il eût été possible de voler ce samedi plus de dix heures.

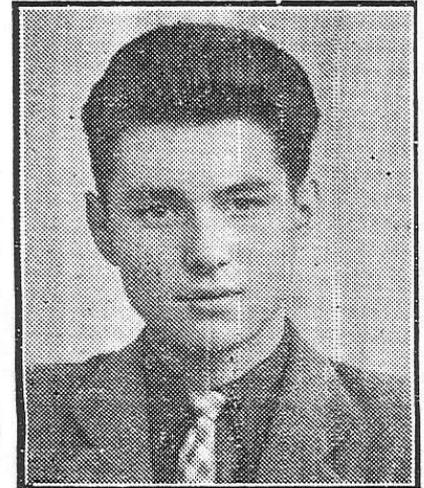
C'est ce jour-là d'ailleurs, que le moniteur Ambrosi terminant son stage à Pont-Saint-Vincent (il devait en repartir le lendemain), alla en but fixé à Villefranche (320 km. environ par thermiques purs en Air-100.

Noir de fumée et décalcomanie

Cette journée se termine donc à la satisfaction générale. Elle se ter-

par
Guy BORGÉ

mine également avec une noirceur caractérisée chez les équipiers et les pilotes de l'Aéro-Club du Rhône dont les planeurs sont immatriculés au noir de fumée. Comme par décalque, ces numéros s'impriment im-



Le jeune pilote Durand, grand vainqueur du concours.

médiatement sur le crâne, le cou, la chemise, le pantalon des malchanceux ayant approché l'un des planeurs engagés. Au début de la journée, le flanc gauche du fuselage du « Weihe » porte un splendide numéro « 16 », haut de 50 cm, travail d'artiste mais dont l'existence ne dure guère sur le planeur, sinon sur mes effets. En effet on monte dans le « Weihe » par le côté gauche...

Le concours débute mal

Dimanche 9 juillet, premier jour de compétition. Le temps s'est aggravé; le vent souffle du Midi avec une vitesse de 20 km.-h. et gêne la formation des thermiques. Après que le chef-pilote Borna ait essayé ces conditions avec son C.800, la direction du concours annonce comme épreuve un aller et retour de Corbas à Vienne (50 km). Mais le vent déporte énormément les planeurs lorsqu'ils prennent de la hauteur, parfois même de 10 à 15 km. en arrière du terrain. Et dès que les pilotes, forts de leurs 1.500 mètres d'altitude, veulent revenir à Corbas et essayer de suivre le circuit, ils perdent rapidement leur hauteur dans les descenderies de pente avoisinant Vienne. Personne ne réussit donc à parcourir, serait-ce quinze kilomètres de circuit, et le classement ne porte alors que sur les gains d'altitude, plus particulièrement sur les points bas :

- 1^{er} : Serge Lizère (Dauphiné), gain 1.100 mètres ;
- 2^e : Domet (Rhône), gain 1.000 mètres ;
- 3^e : Borgé (Rhône), gain 900 mètres ;
- 4^e : Jeoffre (Rhône), gain 860 mètres ;
- 5^e : Pelluet (Bourg), gain 700 mètres ;
- 6^e : Collot (Dauphiné), gain 600 mètres ;
- 7^e : Jean Lizère (Dauphiné), gain 500 mètres.

Les six autres concurrents, n'atteignant pas un gain minimum de 500 mètres, ne gagnent aucun point.

Dans la nuit un orage se déclenche et le matin suivant le ciel devient 8/8 bouché par des strato-cumulus. Vers 15 heures seulement, il se découvre, mais trop tard pour mettre les planeurs en piste et les lancer. Avec les deux avions remorqueurs, le second étant obligeamment prêté par l'Aéro-Club de la Tour-du-Pin et piloté par son moniteur Marty, il faut en effet compter un minimum de 40 minutes pour remorquer les treize planeurs. C'est dommage, car la base des nuages s'élève rapidement à 2.000 mètres et eût permis des vols intéressants.

Durand accomplit la meilleure distance

Onze juillet. La vue d'un ciel rempli à souhait de cumulus incite la direction du concours à désigner comme épreuve la distance libre. Les pilotes s'élancent alors vers le Sud, mais pour constater en chemin que le temps n'est pas tellement favorable et accomplir des performances moyennes. Le jeune Durand se distingue par un vol remarquable dont les caractéristiques méritent d'être connues. Il commence par mettre trois heures pour aller de Corbas à Vienne (22 km.), redescendant même à 100 mètres et désespérant de partir plus loin ; sa moyenne horaire est alors de 8 km à l'heure, quand il retrouve une bonne ascendance, lui permettant de prendre un départ ultra-rapide ; à tel point que dans les trois heures suivantes, il parcourt 176 km. à la moyenne de 60 km.-h., et se pose le plus loin de tous les concurrents, près de Nîmes ! Il est monté à 2.300 mètres, mais malheureusement le mouvement de son barographe s'est arrêté et n'a pas marqué son point bas de 100 mètres.

Pour ma part, après avoir éprouvé quelques difficultés à centrer le « Weihe » dans des ascendances turbulentes, étroites, et surtout trop espacées, j'atteins la petite ville de Caderousse, patrie du « Duc des Halles » et dont tous les habitants sans exception parlent provençal.

Avec un simple Nord-1300, le jeune Domet démontre ses qualités de pilote. Bien qu'après un faux départ il se soit posé à Vienne, il revient en remorqué à Corbas, se largue, et repart cette fois vers l'Est. Le vent a en effet tourné à l'Ouest, et son moniteur Bornand lui a donné les instructions d'aller à Grenoble. Domet n'a aucune expérience du vol alpin, et au lieu de prendre les pentes génératrices d'ascendances, il enfile la vallée de l'Isère où il trouve 5 à 6 m.-seconde. Il survole Grenoble à 200 mètres et se pose de justesse sur le terrain, vent arrière. Mais il a effectivement réussi un vol de distance à but fixé.

Le classement de la journée s'établit de la façon suivante :

- 1^{er} : Durand (Villefranche), 198 km., atterrissage à Bezonce ;
- 2^e : Borgé (Rhône), 172 km., atterrissage à Caderousse ;
- 3^e : Serge Lizère (Dauphiné), 120 km., atterrissage à Montélimar ;
- 4^e : Maximoff (Rhône), 120 km., atterrissage à Montélimar ;
- 5^e : Domet (Rhône), 84 km., atterrissage à Grenoble ;
- 6^e : Depeyre (Annonay), 81 km., atterrissage à Valence ;
- 7^e : Jean Lizère (Dauphiné), 57 km., atterrissage à Rives ;

- 8^e : Collot (Dauphiné), 43 km., atterrissage à La Tour-du-Pin ;
- 9^e : Jeoffre (Rhône), 22 km., atterrissage à Vienne ;
- 10^e : Pelluet (Bourg), 20 km., atterrissage à Eysin ;
- 11^e : Fanget (Annonay) ;
- 12^e : Bussot (Bourg) ;
- 13^e : Moine (Villefranche).

Epreuve de distance à but fixé

Pendant le retour des planeurs à Corbas, les Grenoblois, dont la grande sportivité ne méritait pas cette infortune, jouent de malchance avec leurs véhicules qui tombent en panne près de Valence. Ils reviennent à Corbas au début de l'après-midi du lendemain, remontent leurs planeurs, et décollent seulement vers seize heures, trop tard pour rejoindre le gros du peloton. Les autres concurrents sont partis depuis longtemps vers le Sud pour accomplir l'épreuve de distance à but fixé, favorisée semble-t-il par le magnifique temps annoncé par la météo.

Dès lors, trop gourmands et pensant à l'Insigne de Diamant, les pilotes de performance ont désigné avant leur départ la destination la plus proche, extérieure au cercle des 300 km. : Lézignan (330 km.). Mais le temps en décide autrement ; très vite les nuages fondent et dès Vienne les planeurs se retrouvent entre ciel et terre, exploitant de maigres thermiques purs. C'est le jeune Maximoff qui va le plus loin en touchant Viviers (134 km.), devançant Durand (111 km.) et Domet (106). Mais Pelluet, de Bourg, devient le vainqueur du jour, seul concurrent à avoir atterri à son but qui était Valence (81 km.). Au classement général, Durand est toujours leader, suivi par Maximoff, Borgé, Domet, Serge Lizère, etc...

Grâce à un point bas involontaire sur des vignes, je réalise le meilleur gain d'altitude du jour avec 1.030 mètres.