

LES PERFORMANCES DE DURAND A CORBAS

Si le concours régional de Corbas révèle chaque année seulement un pilote présentant les mêmes dispositions pour le vol à voile, l'effort des organisateurs sera alors pleinement récompensé

II (*)

A ce sujet, il est curieux de constater le grand nombre de pilotes qui se larguent au maximum de hauteur autorisée, 500 à 600 mètres, alors qu'à mon avis il vaut mieux se larguer à 200 mètres dans une ascendance que d'avoir 500 mètres à l'altimètre et 3 m./seconde au vario. Le règlement encourageait d'ailleurs, de se larguer le plus bas possible, en précisant qu'un gain d'altitude inférieur à 500 mètres ne recevait aucun point, tandis qu'un gain supérieur recevait 3 points par 100 mètres entre le point bas et 1.000 mètres. Par exemple, un pilote largué à 600 mètres, trouvant aussitôt une ascendance et grim pant à 1.000 mètres, plafond habituel de ces journées, n'avait aucun point. Un autre pilote se larguant à 300 mètres et montant au même niveau réunissait alors 21 points. Mais encore fallait-il laisser apparaître le point bas sur le barogramme. La tactique que j'adopte dans ce cas, dès que je me suis volontairement largué dans une ascendance et que je m'y suis bien centré, consiste à spiraler, volets légèrement ouverts ; juste le temps de faire baisser le variomètre et de marquer un point d'inflexion sur le barogramme. Après quoi, je ferme les volets et reprends une montée normale. Une fois même, je remarquai sur le terrain un paquet de buses qui spiralaient en montant rapidement. J'ouvris les volets, redescendis à 50 mètres du sol pour obtenir le meilleur point bas, et remontai aussitôt. Mais cette technique reste assez délicate à appliquer et ne tolère pas l'insuccès, surtout en cas d'un seul départ autorisé...

Deux jours de mauvais temps

Treize juillet. — Le vent du Midi reprend et détruit les ascendances que nous annonçait la météo : en l'occurrence des thermiques purs s'arrêtant à 4.500 mètres. En place de

(*) Voir « Les Ailes », N° 1.279, du 5 août 1950.

par
Guy BORGÉ

vols, la direction du concours annonce une baignade générale dans le Rhône, et un dîner amical en plein air, dîner marqué par la dégustation de délicieux fromages blancs.

Quatorze juillet. — Après de fausses espérances de montées à 8.000 mètres par cumulo-nimbus, la pluie se met à tomber.

Quinze juillet. — Dernier jour du concours, qui voit l'arrivée à Corbas de M. Fournier, Sous-Directeur du S.A.L.S., et M. Villette, Vice-Président de la F.N.Aé Comme épreuve du jour, on choisit encore la distance libre, en raison de la formation de nombreux cumulus favorables.

Durand encore vainqueur

C'est de nouveau Durand qui accomplit la plus belle performance en traversant le sauvage relief ardéchois et atterrissant à La-Bastide (150 km.). Un moment, il se trouve à 25 mètres au-dessus du toit des maisons d'un village, plus bas que le sommet du clocher de son église. Cependant, les toits dégagent des thermiques et en spiralant autour du clocher, il arrive à reprendre son altitude pour aller se poser 60 km. plus loin !

Serge Lizère va un kilomètre plus loin que lui, en atterrissant à 13 heures entre Montélimar et Orange ; il a donc couvert 151 km. en 2 heures 20 à la vitesse de croisière remarquable de 65 kilomètres. Avec de meilleures conditions atmosphériques, il avait largement le temps de réussir ses 300 km. puisqu'il lui restait pratiquement encore cinq heures volables.

Jean Lizère et Pelluet montrent qu'ils n'ont pas besoin de machines de performance pour réaliser les meilleurs vols de distance, avec des kilométrages respectifs de 120 et 116.

C'est également en planeur d'entraînement que Domet réalise un vol original. Dès son largage, le matin, parti-plein Sud et « pleins

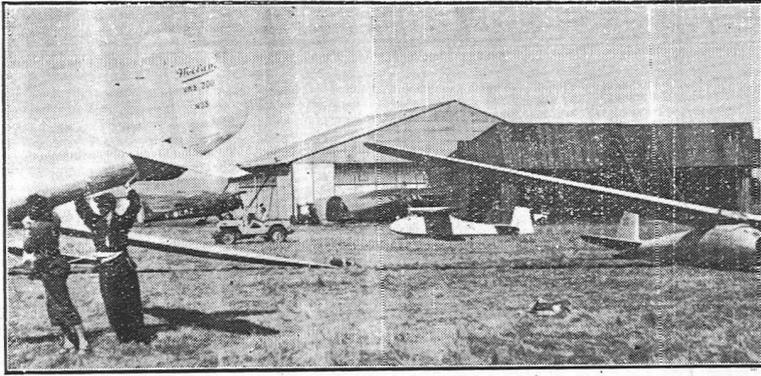
gas », il se voit contraint d'atterrir sur la colline du fond du terrain. Cinq kilomètres parcourus, et certainement deux heures de démontage, transport, remontage avant de repartir ; son classement de leader dans la catégorie entraînement apparaît bien compromis. Mais son moniteur Bornand emploie les moyens radicaux pour sauver la situation : avec une Jeep, il tire le Nord-1300 vers un champ suffisamment vaste et mieux dégagé ; puis il y atterrit en « Storeh », remorque le planeur et le largue sur Corbas pour qu'il puisse repartir. Au cours de ce second vol, Domet réussit à atteindre Valence (81 km.) et conserve ainsi sa première place.

Plus de kilomètres qu'en 1949

Le concours est terminé, dans les conditions les meilleures, puisque comme l'an dernier, aucun incident, même le plus petit, aucune casse, ne l'a marqué. Pourtant les treize planeurs engagés ont parcouru en trois jours, 2.800 km. sur la campagne au lieu de 1.750 en 1949. Quatre concurrents ont obtenu leur épreuve de distance de l'Insigne d'Argent : Deppeyre, Pelluet, Bussot et Jean Lizère, ces deux derniers terminant à Corbas leur brevet. Tout s'est donc bien passé, comme le met en évidence M. Massenet, venu présider la distribution des prix, consistant en 50.000 francs en espèces offerts par l'Aéro-Club du Rhône, en appareils photographiques et en tissus.

M. Burlaton, Président du Comité Régional, lit le classement final qui met en évidence la belle victoire de Durand et sa nette supériorité sur ses concurrents :

- 1^{er} : Durand (Aéro-Club de Villefranche), sur Nord-2000, 709 pts ;
- 2^e : Borgé (Rhône), sur « Weihe », 527 points ;
- 3^e : Serge Lizère (Dauphiné), sur « Weihe », 511 points ;
- 4^e : Maximoff (Rhône), sur Nord-2000, 480 points ;
- 5^e : Domet (Rhône), sur Nord-1300, 459 points ;
- 6 : Pelluet (Bourg), sur Nord-



A Corbas, les planeurs sont mis en piste pour le départ (Photo Borgé).
LE VOL À VOILE DANS LE SUD-EST,

- 1300, 417 points ;
7° : Joffre (Rhône), sur Nord-2000, 385 points ;
8° : Jean Lizère (Dauphiné), sur Castel-310, 317 points ;
9° : Depeyre (Annonay), sur « Emouchet », 284 points ;
10° : Collot (Dauphiné), sur Nord-2000, 236 points ;
11° : Bussot (Bourg), sur « Emouchet », 190 points ;
12° : Fanget (Annonay), sur Nord-1300, 172 points ;
13° : Moine (Villefranche), sur Nord-1300, 130 points.

Au classement par équipes, l'Aéro-Club du Rhône enlève la première place devant l'Aéro-Club du Dauphiné. En catégorie entraînement, le premier classé est Domet (Rhône) sur Nord-1300 ; ce classement en deux catégories apparaît pleinement justifié, puisque les pilotes de performance détiennent les quatre premières places.

Les performances de Durand

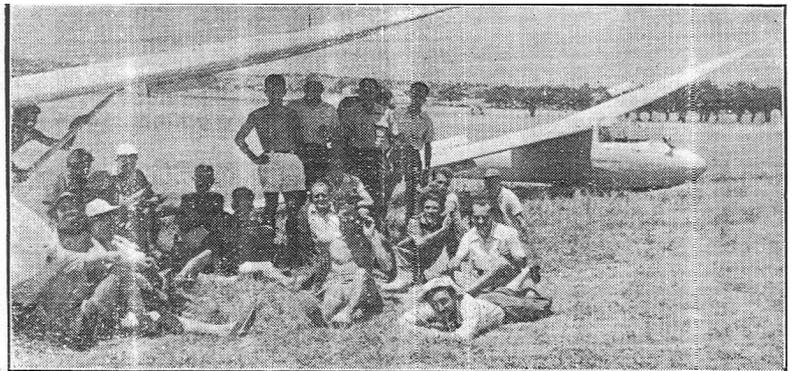
Nous pouvons dire que la remarquable victoire du jeune Durand a causé aux organisateurs du concours une profonde satisfaction. N'est-ce pas en effet après ce même concours régional de 1949, que Durand commença à démontrer sa grande classe avec un pilotage parfait et une indiscutable maîtrise des courants ascendants ? Bien qu'il s'y fut alors classé dernier, il acquit à ce concours une précieuse expérience qu'il mit en pratique peu de temps après, en allant en planeur de Villefranche à Vienne, traversant au pas-

sage la plaine de Corbas qu'il avait appris à connaître.

Il réalisa ensuite ce vol extraordinaire de 14 heures en Castel-301 sur les pentes du Mont-Thou, volant de l'aube au crépuscule faute de balisage nocturne. Puis, sa tentative de record de durée en C-800 avec son excellent moniteur Margerie: plus de 19 heures de vol en plein hiver. Enfin, sa montée à 7.000 mètres sans oxygène au Centre de Saint-Auban avec un simple Castel-310. Et ce n'est certainement pas fini, car Durand ira loin. Il a montré combien il excellait dans toutes les disciplines du Vol à Voile : durée, altitude, distance, vol de pente, thermique, ou vol d'onde.

Si le Concours Régional révèle chaque année seulement un pilote présentant les mêmes dispositions pour le Vol à Voile, on peut dire que le but des organisateurs est pleinement atteint. Ceux-ci peuvent être complimentés de l'excellent résultat de leurs efforts. Notamment M. Burlaton, M. Laronde, président du Vol à Voile au Comité Régional, le Général Seive, Directeur du concours, les moniteurs Bornand, Martinaud et Marty, M. Jocteur, Maire de Corbas, les commissaires et chronomètres de l'Aéro-Club de France, etc., qui tous se dépensèrent sans compter pour assurer la réussite de la manifestation de Corbas.

En nous basant sur la véracité du proverbe « jamais deux sans trois » il ne nous reste plus qu'à souhaiter une réussite semblable pour le 3^e Concours Régional 1951. A condition d'y faire une entorse pour que les conditions atmosphériques deviennent un peu meilleures...



Concurrents et équipiers se reposent à l'abri des ailes (Photo Borgé).