

LE VOL A VOILE DANS LE SUD-EST

A CORBAS, EN UN MOIS, 325 HEURES !

En une seule journée, on a compté 51 heures de vol

COMME «Les Ailes» l'ont relaté, j'ai passé mes vacances d'août au Centre de Pont-Saint-Vincent, histoire de changer un peu d'air; je commençais à connaître molécule par molécule celui de Corbas. Pendant mon absence, de nombreuses performances ont été accomplies par mes camarades de l'Aéro-Club du Rhône. Mais ils furent tellement gâtés par le beau temps que j'eus toutes les peines du monde à les connaître; quand on monte régulièrement à 1.500/2.000 mètres, il devient difficile de différencier une journée d'une autre. C'est pourquoi je ne pourrai donner ici un aperçu complet de ce qui s'est passé à Corbas durant cette période. Seuls, les chiffres d'activité du mois d'août montrent son importance: 325 h. 46 min. de vol — 1.025 lancers — deux épreuves d'altitude et deux épreuves de durée. En septembre, le temps est devenu beaucoup moins bon, et l'on n'a enregistré que 173 heures de vol.

Si la fin de la saison ne se révèle pas trop pluvieuse (cela ferait pourtant le bonheur des agriculteurs et des utilisateurs de courant électrique, ainsi que des fabricants de parapluies), l'année se clôturera à Corbas sur un chiffre d'activité extraordinaire, jamais encore atteint, à ma connaissance, dans un club. Courant septembre, on dépassait déjà les mille huit cents heures de planeur.

Le Camp de Vol à Voile, du 1^{er} au 15 août, a été un grand succès, et plusieurs brevets y ont été passés. Citons le vol de Cherpillon, stagiaire de Strasbourg, qui se largue à 220 mètres en Castel-301 et s'élève à 1.500, passant ainsi un très beau brevet C. Le jeune Pielard s'est aussi distingué. Un dimanche matin, il est lâché — pour son premier vol seul — en Castel-301. Trois tours de piste et il acquiert le brevet B. L'après-midi, il effectue un quatrième vol, et monte à 1.400 mètres.

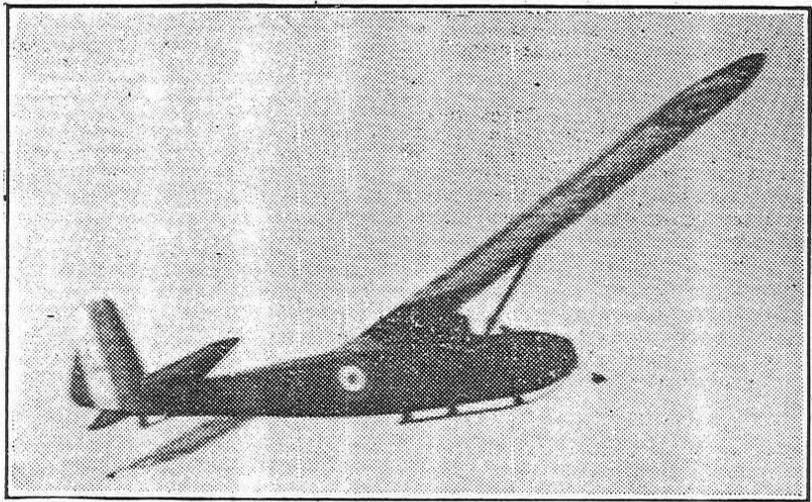
Jamais l'on n'avait encore vu cela à Corbas: un débutant obtenir dans la même journée les brevets B et C, ainsi que l'épreuve d'altitude du brevet D, le tout en quatre vols!

Il est vrai que l'enseignement des moniteurs Bornand et Martinand rend de telles performances très explicables et pas du tout miraculeuses, comme la régularité des vols

des « lâchés » le fait constater. Puis, le Castel-301 est une machine merveilleuse, maniable, très fine à piloter, accrochant bien, et qui s'adapte aussi bien à l'école de début qu'à l'entraînement. Quelqu'un possédant bien en main le 301 peut prétendre piloter n'importe quel planeur d'entraînement. A Corbas, on s'en sert aussi bien pour les brevets B (nous ne faisons pas faire de lignes droites aux débutants après le stage sur C-800; ils effectuent aussitôt des tours de piste normaux en 301) que pour les brevets C et les épreuves de

4 min. de vol avec neuf planeurs en 62 lancers au treuil. Brézun, qui est vraiment un pilote incomparable, réussit à tenir l'air 8 h. 30 min. en « Weihe »; c'est son troisième vol de la saison supérieur à 8 heures. Yvo-rel vole 6 h. 20 min. en Castel-310; Dailly 6 h. 10 min. en « Emouchet », Maximoff 5 h. en Nord-2000 pour sa prise en main. Le plafond des thermiques se tient à 1.900 mètres.

Le samedi 10 septembre, j'allai à Grenoble, histoire de retrouver de vieux amis. Le temps était mou, couvert, et le C-800 de Ruff n'effec-



Montée au treuil, à Corbas, d'un Castel-301. (Photo Borgé.)

performance. Il n'y a pas si longtemps, quand nous n'avions encore pas de treuil, mais seulement un remorqueur, les débutants étaient directement lâchés en remorqué sur 301 pour leur brevet B, sans qu'aucune casse en résultât. Déplorons, en passant, de n'avoir qu'un seul Castel-301 à Corbas; aussi bien pour les planeurs de début que pour ceux d'entraînement, nous sommes complètement délaissés par le S.A.L.S., en dépit de tous les résultats obtenus.

En un jour 51 heures de vol

Le 21 août a vu tous les records quotidiens de Corbas battus: 51 h.

tuait que des tours de piste. Chaque fois que je vais à Grenoble, c'est bien connu, il n'y a jamais de vent; une semaine, j'y passai trois jours, naturellement sans voler, et, dès que je repris l'autorail de Lyon, les arbres commencèrent aussitôt à s'agiter. C'était le grand sujet qui excitait Cellier, de lui dire que son terrain de Grenoble convenait parfaitement aux brevets B et qu'il fallait aller à Corbas pour pratiquer le vol à voile.

Au même instant, il y avait, ce 10 septembre, de l'ascendance partout au-dessus du terrain de Corbas, avec, il est vrai, un plafond limité à 1.200 mètres. Lagallice vola 4 h. 10 min. en Nord-2000, Jeoffre 3 h. 40 min. en Nord-1300, Petitpierre deux heu-

res en Castel-310, Baute deux heures en « Emouchet ».

Le lendemain voit un type de temps assez rare dans la région: vent du Midi soufflant à 20 km-h., nombreux cumulus avec leur base à 1.900 mètres. Martinaud effectue quarante-sept vols en C.-800. Les autres vols sont ceux de Baute (deux heures en Castel-310), Perret (2 h. 50 min. en « Weihe »), Domet (1 h. 45 min. en Nord-1300). Petitlaurent reste 3 h. 20 min. en Nord-2000, mais il va se promener un peu loin et, en rentrant, se pose aux portes de Corbas.

Le samedi 17 septembre, je rentrerai à Corbas après deux mois d'absence. Le temps était magnifique, offrant de sympathiques et nombreux cumulus qui se déployaient à partir de 1.500 mètres, un bon vent de Noroit soufflant à 20 km-h. Un temps idéal pour s'élancer dans la vallée du Rhône et profiter, à l'atterrissage, des vendanges. Martinaud accomplit trois vols d'une heure en C.-800. Barrier tient l'air 2 h. 40 min. en Castel-301; Petitlaurent 3 h. 10 min. en Nord-2000; Baute 2 h. 15 min. en « Emouchet »; enfin, pour ma part, je fis 4 h. 10 min. en Castel-310.

Le lendemain, le temps était très couvert, pluvieux, avec l'arrivée d'un front chaud; ce type de temps ne devait encourager — et encore — que les tours de piste. En réalité, Brézun, juste rentré de Beynes, arrive à se maintenir pendant plus d'une heure à 500 mètres en « Weihe ». Une performance remarquable.

Ce mystérieux vent du midi...

L'activité de septembre a été réduite par un fréquent et fort vent du Midi. Ce vent restait local, et il est curieux de remarquer qu'à Cessieu, par exemple, il y en avait beaucoup moins, ou même pas du tout. Ainsi, le 22 septembre, j'allai à Cessieu, laissant derrière moi à Lyon un vent du Midi de 40/50 km-h. En arrivant, je trouvais un vent de 20 km-h. au plus, qui venait de se lever; il me permit cependant de partir en Nord-2000 et de monter à 750

mètres grâce à des thermiques décollés sur la pente de Cessieu. Après trois heures de vol, je dus me poser, car le vent descendait la pente. Et, rentrant à Lyon le soir, je retrouvai le vent du Midi qui avait soufflé toute la journée sans discontinuer. Ce vent du Midi reste vraiment mystérieux.

Le 25 septembre, le vent soufflait encore du Sud-Ouest à Corbas, avec de nombreux cumulus promettant de magnifiques performances. Ce temps se révéla assez décevant, et seul Brézun put tenir 1 h. 30 min., s'élevant à 1.300 mètres avec le « Weihe ».

La température fraîchit maintenant assez vite, et je crois que la saison est bien finie. Cette dernière s'est avérée splendide, comme nous n'en avions jamais rencontrée. Nos amis de Villefranche sont arrivés à nous arracher le record régional de durée grâce au vol remarquable de Durant au Mont-Thou, et nous aurons du mal à dépasser ces 14 heures l'an prochain. Mais nous comptons bien y arriver. De même que nous nous remettons en piste pour réussir les 300 km. en partant de Corbas.

Un itinéraire pour les 300 km.

Cette année (voir « Les Ailes », n° 1.225), Bornand a raté de peu l'épreuve en franchissant 287 km. et se heurtant à un vent contraire sur

les côtes du Languedoc. On essaya alors d'autres itinéraires, qui, sans prendre la vallée du Rhône, obliquaient directement par le Massif Central.

Le 9 juillet, Brézun effectua ainsi, sur ce trajet, une magnifique performance. Il monta à 2.500 mètres, dont une partie en nuage, faisant survoler à son « Weihe » le Mont Pilat (1.434 mètres), le Gerbier des Jones (1.554 mètres). Il se posa à Salindres (180 km. de Corbas), dans le Gard, après 5 h. 15 de vol. Il était même allé plus loin, mais, ne trouvant rien pour se poser, il revint sur ses pas. Pour ramener Brézun, le « patron » couvrit les 600 km. de route aller et retour en 13 h. 30, sans s'arrêter une seconde.

Enfin, le 14 juillet, je partis moi-même en Nord-2.000, choisissant un autre chemin, intermédiaire entre les deux précédents.

Il n'y avait pas du tout de vent, tout mon vol s'accomplit en thermiques purs, et je regrettai ensuite de n'avoir pas pris la décision de rentrer à Corbas, ce qui m'aurait permis ainsi un intéressant aller-retour de 150 km. Au lieu de cela, je me retrouvai coincé dans une de ces étroites vallées ardéchoises au relief sauvage, et je dus atterrir à Lamastre (90 km.), après avoir hésité à me poser dans un précipice ou sur un sapin.

Ces deux vols ont montré la dif-

les côtes du Languedoc. On essaya alors d'autres itinéraires, qui, sans prendre la vallée du Rhône, obliquaient directement par le Massif Central.

Le 9 juillet, Brézun effectua ainsi, sur ce trajet, une magnifique performance. Il monta à 2.500 mètres, dont une partie en nuage, faisant survoler à son « Weihe » le Mont Pilat (1.434 mètres), le Gerbier des Jones (1.554 mètres). Il se posa à Salindres (180 km. de Corbas), dans le Gard, après 5 h. 15 de vol. Il était même allé plus loin, mais, ne trouvant rien pour se poser, il revint sur ses pas. Pour ramener Brézun, le « patron » couvrit les 600 km. de route aller et retour en 13 h. 30, sans s'arrêter une seconde.

Enfin, le 14 juillet, je partis moi-même en Nord-2.000, choisissant un autre chemin, intermédiaire entre les deux précédents.

Il n'y avait pas du tout de vent, tout mon vol s'accomplit en thermiques purs, et je regrettai ensuite de n'avoir pas pris la décision de rentrer à Corbas, ce qui m'aurait permis ainsi un intéressant aller-retour de 150 km. Au lieu de cela, je me retrouvai coincé dans une de ces étroites vallées ardéchoises au relief sauvage, et je dus atterrir à Lamastre (90 km.), après avoir hésité à me poser dans un précipice ou sur un sapin.

Ces deux vols ont montré la difficulté de traverser le relief, hérissé d'obstacles, et démuné quasi complètement de champs atterrissables. En vol, l'altimètre accuse une confortable hauteur, mais si l'on se penche par la portière, on se voit tout près du sol et incapable de franchir rapidement de vastes zones descendantes. Tôt ou tard, en continuant ces essais, on pouvait s'attendre à casser un planeur. Ceux-ci sont bien trop rares pour les risquer, même en réussissant une épreuve. L'an prochain, nous explorerons d'autres routes.

Guy BORGÉ.