

**De la Section de Vol à voile de l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est
au Centre de Vol à Voile Lyonnais
1946- à nos jours**

5 juin 1911, deux aviateurs, Legagneux et Laurens, posent leur appareil dans un pré de la commune de Corbas.

Dès le début des années 1930 et jusqu'en 1939, des «poux du ciel» et des «avionnettes» s'essayent à voler dans un pré de la commune de Corbas, ce terrain dénommé pendant de nombreuses décennies : Saint Symphorien / Chaponnay.(Isère) En 1938, l'Etat se porte acquéreur, pour cause d'utilité publique, de 56 parcelles de terrains agricoles, soit 162 hectares ainsi répartis : 118 hectares sur la commune de Corbas, 40 sur Chaponnay et 4 sur Mions. En effet, devant l'évolution de la situation internationale, il est envisagé de créer un terrain d'aviation de campagne destiné aux unités de l'Armée de l'Air. Des travaux de génie civil sont entrepris en vue de niveler et d'aménager une piste gazonnée, des soutes à essence sont creusées, etc... Au printemps 1940, le Centre d'Instruction de l'Aviation polonaise, qui est basé à Bron, dessert ses activités aériennes sur le terrain de Corbas : aviation de chasse, d'observation et de bombardement. Dans les jours qui précèdent l'Armistice de juin 1940, de nombreuses formations d'aviation de chasse font escale avant de gagner le sud de la France. Pendant la Deuxième Guerre Mondiale, le terrain retrouve une activité agricole, puisque des jardins sont aménagés au profit des personnels de grands établissements industriels de la banlieue lyonnaise.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est est présidé par M. Henri Lumière avec comme Vice-Présidents MM. Georges Burlaton et le Général Girier. Ils confient à M. Amédée Francillon, la Présidence de la Section de Vol à Voile. Dès 1945, les regards des vélivoles lyonnais se portent sur le terrain de Saint Symphorien-Chaponnay, appelé communément Corbas. (la commune de Corbas a été rattaché au département du Rhône en 1967).

29 juillet 1945, la section reprend ses activités sur ce terrain avec deux planeurs Avia 11 A, dont l'Avia 11 A, n°25, baptisé 'Mychovan', et une voiture-treuil. Le bilan de ces premiers vols était de 675 lancés qui ont totalisé 2 h 36 de vol, soit 14 secondes en moyenne par vol... L'absence de hangar oblige chaque soir le démontage du planeur pour son retour au local du 135, grande rue de la Guillotière à Lyon, puis dans une ferme en lisière du terrain.

1946, le Service de l'Aviation Légère et Sportive (SALS) affecte à la section quatre planeurs : un Caudron C 800, un Castel 301 S, un Nord 1300 et un Castel 310 P, ainsi que trois avions-remorqueurs : un Morane Saulnier 500 Cri-Cri et deux Tiger Moth.

La section reçoit de l'Armée de l'Air deux hangars, dont l'un de type Mistral (connaîtra une fin tragique le 17 janvier 1965) : une grande voûte en bois habillée de toile goudronnée. .

18 mai 1946, piloté par Francis Bornand (surnommé le Patron) décollait pour la première fois un C 800 de l'aérodrome de Corbas, un vol qui a duré 4'30.

Il fallut prouver au SALS qu'un relief se trouvait à proximité de l'aérodrome. Effectivement, au sud de l'aérodrome, il y a un colline qui domine de 37 mètres le niveau du terrain

1947, premiers vols en onde sur les collines de Marennes.

6 Février 1947, le terrain de Corbas est ouvert à la Circulation Aérienne Publique. Plusieurs ajustements parcellaires sont réalisés, c'est ainsi que l'aérodrome de Corbas a une emprise au sol de 127 hectares. L'ACRSE va y développer rapidement une section de vol à voile, puis de modèles-réduits et de parachutisme

1948, malheureusement, premier accident mortel, conséquence d'un accrochage en vol entre un Castel 301 et un Castel 310..

1949, l'aérodrome de Corbas est aménagé sommairement avec l'appui et le financement du Préfet de Région M. Pierre Massenet, pionnier français du vol à voile et l'un des fondateurs du mouvement de l'AVIA, ainsi que du Maire de Corbas, M. Charles Jocteur.

Du 31 mai au 6 juin 1949, sur le terrain de Corbas, le Comité régional de la Fédération Nationale Aéronautique organise une compétition de vol à voile. Une manifestation très réussie, malgré des conditions météo quelconques, dans une ambiance de belle camaraderie aéronautique, marquée par des performances d'une réelle valeur.

1950, une première tentative de 300 km en ligne droite au départ de Corbas. C'était Bornand qui s'est posé avec le Milan à Béziers, de rage il manquait quelques kilomètres.



Planeur Avia XI A sur le terrain de Corbas en 1950

DR

Du 9 au 15 juillet 1950, sur le terrain de Corbas, 2^{ème} Concours régional de vol à voile de la 11^{ème} Subdivision Aérienne. Treize planeurs en compétition : six performances (deux Weihe et quatre Nord 2000), sept entraînement (deux Emouchet, un Castel 310 et trois Nord 1300). appartenant aux clubs de Annonay, Bourg, Dauphiné, Rhône et Villefranche. Au cours de ce concours, Durand de l'Aéro-club de Villefranche en Beaujolais, sur Nord-2000, réalise la meilleure distance, en allant se poser près de Nîmes, il parcourt 176 kilomètres à la moyenne de 60 km/h.

CHRONIQUES DU VOL PLANE AU VOL A VOILE EN RÉGION LYONNAISE

A la Section Vol à Voile de l'ACRSE à Corbas, les conditions météorologiques de l'année 1950 ne sont pas apparues dignes de celles de sa devancière. Les résultats sont de 238 heures de vol et 342 lancers de moins qu'en 1949, à savoir : 1.799 heures de vol, et 8.438 lancers, 23 brevets B et 17 brevets C, 6 épreuves d'altitude, 6 de durée, et 4 de distance de brevet d, 4 insignes d'Argent complets, 1.000 kilomètres parcourus en voyage sans moteur. Le bilan à Corbas depuis 1945 est de 35.736 lancers et 6.378 heures de vol.

1951, compte tenu des excellents résultats obtenus la section vol à voile de l'ACRSE, le Service Aérien de l'Aviation Légère et Sportive (SALS) transforme ses statuts afin de créer le Centre interclubs de vol à voile de Corbas qui devient en 1956, Centre interclubs de performance.

De 1947 à 1951, la Section Vol à Voile de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est est classée en tête des 475 sections de vol à voile en France et parmi les trois premières jusqu'en 1975. La présidence de la section est assurée par M. Georges Burlaton. C'est à MM. Francis Bornand, chef-pilote, assisté de Rémy Martinaud, son adjoint, que l'on doit ces bons résultats.

1952, deuxième tentative de 300 km, Joffre se pose à Saint Martin de Londres, au Pic Saint Loup, malheureusement en dernier virage l'aile basse accroche un piquet et le planeur est gravement endommagé.

De janvier à fin octobre 1952, la section de vol à voile de l'ACRSE a réalisé 1811 heures de vol avec 5500 lancers. Plusieurs pilotes ont fait des stages dans les centres nationaux Mlle Vianney, MM. Favier, Geoffre, Jeoffre, Canetos, Navas, Maximoff, Ravit, Charrin, J.Borgé et Hastoy. Quatre sont brevetés B: Mlles Fèrejean et Gired et MM; Bérard et Zylhermann, Le brevet C a été décroché par Mlle Rousse MM Ponsin, Pradet, Cassin, Richard, Alimant, Humbert, Loreau, Brocaz, Conrad, Duquesnel, Bonnefois, Laplace, Monet et Maurette. Six ont terminé le brevet D MM Canetos, Navas, Chassin, Barbier, Cadet et Benoit, et le brevet E obtenu par René Mourier. Ces résultats ont les doit au moniteur Martinaud qui exerce ses fonctions depuis plus de 16 ans.

1953, arrive un tout nouveau planeur, un Air 102, Cette même année, deuxième accident en tout point semblable à celui de 1948 : un Emouchet S504 et le Castel 310.

En fonction de ses bons résultats, la Section de Vol à voile est désignée par l'Etat, en janvier 1956, pour créer, organiser et gérer un Centre Inter-clubs sur le terrain de Corbas. Les groupements vélivoles de Villefranche sur Saône, de Belleville sur Saône et de Bourgoin profitent de l'entraînement dispensé par le Centre Inter-clubs. De nouveaux appareils sont affectés au Centre : un Milan, un Emouchet et un Nord 2000. En 1956, au titre du Centre Inter-clubs de performance, les vélivoles de Corbas réceptionnent des planeurs de compétition, du type Air 102

15 août 1959, Maurice Floriot , à bord de l'Air 102, réussit le premier 300 km au départ de Corbas, une ligne brisée de 315 km, avec un atterrissage à La Brillanne vers Saint Auban., d'ou le brevet E (insigne d'Or)..
C'est une année exceptionnelle, la section vol à voile a réalisé 3.300 heures de vol.

Janvier 1960, baptême du premier planeur acheté en souscription par la section. Ce planeur, c'est le Bréguet 905 la Fauvette. Il a été sponsorisé par le journal Le Progrès.
En avril, Bornand est terrassé par un infarctus. En juin, René Déveru réalise un exploit, une

grande première. Après un départ au treuil, il monte en vol de nuage à 5.600 m. Il est le premier à réussir au départ de Corbas, l'épreuve de gain d'altitude de 5.000 m.. Le 6 juillet 1960, 4 planeurs sont posés en Provence. 4 planeurs partis en tentative de 300 km.

Puis sont arrivés, Georges Laurent, pilote envoyé par le SALS et Loïc Déchelette a assuré un intérim.

1959, les activités de l'ACRSE à Corbas sont de : 2.880 heures de vol à moteur contre 2.468 en 1958, 32 brevets élémentaires, 1.176 baptêmes de l'air. Le Centre Inter-clubs de Vol à voile de Corbas a réalisé 3.300 heures de vol sans moteur et 202 heures de vol de remorquage pour 7.868 lancers au treuil. , 10 brevets B, 11 brevets C, 15 épreuves d'altitude, 20 de durée et 11 de distance du brevet D (11 brevets D terminés) , et 1 épreuve de distance du brevet E. Un Centre Technique dépendant du club forme au Brevet Elementaire des Sports Aériens, 57 élèves, et au Certificat de formation pré-militaire, 30 élèves.

De 1946 à 1960, le chef-pilote était celui que l'on appelait 'le patron' à savoir Francis Bornand, et qui a pris sa retraite en 1965 après avoir été chef de centre et pilote remorqueur, était assisté par Rémy Martinaud qui malgré son handicap était un grand pilote.

Au cours de ces années d'après-guerre, plusieurs des anciens de la section ont réalisé des vols de plusieurs heures dont la fameuse épreuve de 5 heures du brevet D dans le vent du nord glacé de l'hiver

La Fédération Nationale d'Aéronautique, qui depuis sa création, regroupe l'ensemble des activités aéronautiques en France voit, dès le début des années 50, son champ d'action se restreindre progressivement par la création de nouvelles fédérations spécialisées, plus aptes à répondre aux aspirations des pratiquants : Parachutisme en 1948, Vol à voile en 1966..., ce qui à terme n'est pas sans conséquences pour les clubs pluri-disciplinaires, comme l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est.

1961, la section achète son deuxième planeur, un Wasmer super Javelot WA22 et on le fait sponsoriser par le plus grand journal local, le Dauphiné Libéré.

M. André Monet devient Président de la section, au début de 1962.

1965 c'est l'année chargée en événement,

17 janvier, c'est l'arrivée en vol remorqué du premier Bijave venant d'Issoire.

23 Janvier, un samedi, il fait beau un avion école biplace T33 de l'Armée de l'Air vient faire plusieurs passages assez bas, puis au dernier, il est très très bas face au hangar Mistral, car l'instructeur qui était à bord avait dit un jour à Bornand, *«vous savez 'patron' avec ma lampe à souder, je vous ferai mettre à plat ventre»*. Il est probable que l'élève en place avant à tirer trop brutalement sur le manche pour passer le hangar et l'avion a décroché et a écrasé le hangar et tout a brûlé. Les 2 pilotes sont tués, le hangar et son contenu détruit. Il y avait 3 avions remorqueurs, 6 planeurs, les remorques, l'avion largueur des parachutistes un Dragon Rapide bimoteur. C'est un coup très dur pour les activités du terrain.

1966, l'Armée de l'Air dédommage des dégâts causés par le T33. L'argent servira à acheter le planeur Edelweiss. A l'automne de l'année 1966 c'est la mise en service de la raffinerie de Feysin qui générera de puissantes ascendances de service, mais les premiers planeurs qui l'ont survolée sont revenus avec le bord d'attaque constellés de petites pastilles noires !

1967, construction de hangar métallique de 1200 m² pour remplacer le hangar Mistral qui a été détruit. On le saura plus tard, il a été récupéré en Algérie et il a été mal remonté à Corbas. Sa

CHRONIQUES DU VOL PLANE AU VOL A VOILE EN RÉGION LYONNAISE

structure n'était pas assez résistante pour supporter les conditions climatiques de la région. Et on va le voir 27 ans plus tard, il est passé près de nous coûter l'ensemble du parc planeur.

10 février 1968, baptême d'un Fauconet construit en Kit à la MJC de Gerland. C'est le troisième planeur de ce type à la section.

1968, après le départ de Georges Laurent, dernier instructeur de l'État, L'activité de la section est maintenue grâce aux instructeurs bénévoles formés à la Montagne Noire et à la mise à disposition temporaire de Loïc Dechenette de l'aéronavale, et de temps en temps de Jean Navas.



Corbas 10 février 1968 André Monet ferme la verrière

Photo NumeLyon

1^{er} juin 1969, prise de fonction du premier chef pilote Alain Poulet et à la fin de l'année, la section avait progressé de 40 % en heures de vol. L'embauche du premier chef-pilote salarié par la section a permis à celle-ci de se retrouver première au classement national (FFVV) en 1970 et 1972.

Au sein de celui-ci, la Section Vol à moteur qui était traditionnellement la plus forte, pour de multiples raisons, décline progressivement dès le début des années 70, au point que la Section Vol à voile, qui est alors en très forte progression, depuis l'arrivée du jeune chef-pilote Alain Poulet, devient nettement prépondérante. L'évolution se poursuit logiquement par la création, le 1^{er} janvier 1977, d'une nouvelle association : le Centre de Vol à Voile Lyonnais (CVVL) et, dans la foulée, le départ de cette activité de l'Aéro-club du Rhône et Sud-Est.

27 janvier 1971, Robert Pratz réalise un exploit en Squal : 600 km en circuit fermé au départ de Corbas, en onde d'Ouest entre 4.000 et 6.000 m. Juillet-août, c'est le premier stage d'été en montagne à Saint Crépin (Hautes-Alpes).

1972, la progression de la Section est toujours fort, on arrive à 8.000 heures en planeur et à nouveau la première place au classement final de la FFFV.

CHRONIQUES DU VOL PLANE AU VOL A VOILE EN RÉGION LYONNAISE

1973, c'est l'arrivée du premier planeur privé, le Zug 3b de Maurice Dailly. En juillet, Gilles Navas, qui a eu une carrière assez remarquée, fait ses premiers vols en école avec son père à Saint Crépin, le 1^{er} septembre, il sera lâché à Corbas et il portera ensuite très haut les couleurs de la France dans le monde où se sont déroulées les compétitions : il a été champion du monde 2 fois.

1974, la section atteint les 10.000 heures de vol, et le 29 juillet Maurice Dailly termine le premier brevet F effectué entièrement au départ de Corbas en réalisant un vol de 516 km.

7 avril 1975, André Monet est élu Président, de la section vol à voile de l'ACRSE.

1976, une année exceptionnelle pour la section qui dépasse 11.000 heures de vol dont 1.800 effectuées à Saint Crépin, et enregistre 15.4000 kilomètres en circuit.

Au sein de l'ACRSE, la Section Vol à moteur qui était traditionnellement la plus forte, pour de multiples raisons, décline progressivement dès le début des années 70, au point que la Section Vol à voile, qui est alors en très forte progression, depuis l'arrivée du jeune chef-pilote Alain Poulet, devient nettement prépondérante.

L'évolution se poursuit logiquement par la création, le 1^{er} janvier 1977, d'une nouvelle association : le Centre de Vol à Voile Lyonnais (CVVL) et, dans la foulée, le départ de cette activité de l'Aéro-club du Rhône et Sud-Est.

C'est le départ d'Alain Poulet pour Vinon et Saint Auban, qui quitte Corbas après 8 ans 1/2 de collaboration exemplaire. Bernard Grand, le remplace comme chef-pilote .



1980, mise en service d'un planeur JP15-34, construit en Kit, à l'initiative de Bernard Cartillier. Pour ce faire, il avait fait au préalable un stage de menuisier aéronautique à la Montagne Noire.

Janvier 1981, prise de fonction du nouveau chef-pilote Jean-Claude Caillard, et création du Comité Régional de Vol à Voile début mai où le CVVL est prépondérant.

1982, arrivée de Janus J43, Christian Adamo, futur pilote de ligne est engagé comme instructeur à plein temps.

CHRONIQUES DU VOL PLANE AU VOL A VOILE EN RÉGION LYONNAISE

1985, c'est au tour de Roland Oudry qui succède à Christian Adamo.

1986, c'est les 40 ans de vol à voile à Corbas : grande affluence et de nombreux anciens et anciennes reviennent d'où de nombreuses retrouvailles. C'est aussi l'arrivée du moto-planeur Dimona et le planeur école Twin Astir T59 qui dépasse 700 heures dans l'année.

1987, arrivée du planeur Discus,

1988 Jean-Claude Caillard nous quitte et Roland Oudry devient chef pilote.

1989, après 2 années de travaux, inauguration du BAS : le bâtiment d'accueil et de séjour. Il est l'œuvre de l'architecte Bruno Jonery.

1990, à Corbas, organisation du Championnat régional Rhône-Alpes de vol à voile.



1991, arrivée d'un nouveau planeur de performance l'ASW24

le 9 août 1992, un phénomène imprévisible et rarissime dans nos régions, une tornade sèche qui déstabilise le planeur Dimona en approche face au sud et qui percutera le gymnase sur le dos. Les 2 occupants sont gravement touchés et Maurice Joffroy ne survit pas à ses blessures.

7 janvier 1994, une forte chute de neige met à mal la charpente du grand hangar qui passe bien près de sa destruction totale ainsi que celle du parc planeur. Il s'en suit une longue suite de démarches pour la sauvegarde, la remise en état et les indemnités.

La réduction du bruit des avions remorqueurs est de plus en plus à l'ordre du jour, et il faut réussir à persuader la Fédération de financer un pot d'échappement. Début d'une péripétie judiciaire suite à une plainte enregistrée par le tribunal judiciaire de Villeurbanne liée au bruit répétitif des avions remorqueurs. La plaignante habite depuis peu à Corbas. Il est fait appel à la FFVV qui prend cette affaire très au sérieux, car elle pourrait faire jurisprudence

1996, c'est une année faste :

le 15 avril, 4 épreuves de 300 km, et le 4 mai,

CHRONIQUES DU VOL PLANE AU VOL A VOILE EN RÉGION LYONNAISE

le 4 mai, célébration des 50 ans du vol à voile à Corbas
1960 à 1996, la Section, puis le Centre ont acquis 50 machines en les finançant pour l'essentiel : 45 planeurs dont 2 en kit, 2 moto-planeurs et 3 avions.

de 1970 à 1995, 186.000 heures de vol ont été effectuées avec les planeurs du Centre et plusieurs milliers d'autres avec les avions-remorqueurs.

500 élèves ont obtenu le brevet de pilote de planeur, dont certains ont réalisés de brillantes carrières de pilotes professionnels.

- Alain Poulet, Jean-Claude Caillard et Roland Oudry, chefs-pilotes, sont à l'origine de la renommée du club.
- Michel Charrin, élève des années 50, puis pilote militaire, est devenu le pilote qui a le plus d'heures de vol sur Mirage, et qui a formé de très nombreux pilotes français et étrangers.
- Jacqueline Dubut, élève des années 50, est devenue la première femme pilote de ligne en France (Air Inter).
- Jacques Lefevre, dans les années 60, a fait partie de l'équipe de France de Vol à voile. Gilles Navas, né de père et mère vélivoles, a volé dans tous les cieux vélivoles du

monde.

- Jean-Noël et Gérard Herbaud, deux frères pilotes de ligne, qui pratiquent à Corbas, réalisent en 1992, le plus long circuit à but fixé en planeur au départ de Vinon vers Fez au Maroc.
- Yann Mignot, Champion de France et Champion d'Europe des Jeunes Pilotes, est aujourd'hui pilote de ligne. Christian Adamo, pilote de ligne à Brit'Air.
- Jean-Marc Caillard, fils de l'un des anciens chefs-pilotes de la section, fut Champion du Monde, en classe standard à Saint Auban en 1997, puis à Bayreuth en 1999.



1^{er} février 1997, M. André Monet, Président de Vol à Voile lyonnais, depuis 1962, est élu Président de la Fédération Française de Vol à Voile. Dans un document rédigé en 2007 pour le Congrès Historique de la Fédération Française de Vol à Voile, il tient à rendre hommage aux principaux acteurs de cette longue aventure et, en particulier à : : Guy Moulinier, Jean Louis Lacour, Gilles Navas, Denis Louviot, Christian Adamo, Jacques Commeau, Jean Pierre Mathan, Jean Paul Bonardel, Daniel Martin, Claude Bubule (une demoiselle)

2 octobre 2019, sur l'aérodrome de Corbas, Dédale organise le Rassemblement national des planeurs de collection.



Sources

Discours de M. André Monet pour le 60^{ème} anniversaire du CVVL le 18 septembre 2016
Documentation du Cercle Aéronautique Louis Mouillard

15 août 1959,

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

**le vol du Capitaine FLORIOT
de Corbas à La Brillanne (Alpes de hautes-Provence)
304 kilomètres valables pour 340 parcourus effectivement
Décollage Corbas sur Air 102 à 10 h 30,
Largage Neuville sur Saône à 10 h 55
Atterrissage à La Brillanne 18 h**

Publié dans l'Aéro-Revue (Revue trimestrielle de l'Aéro-club du Rhône et du Sud-Est) Octobre 1959

1ère distance de BREVET (E) (> 300 km.)
réussie au départ de CORBAS
par le Capitaine FLORIOT

15 Août. Météo : vent secteur N.-O. 10-15 nœuds au sol. 20-25 nœuds en altitude. Instabilité assez faible, base des cumulus 1.200 m. Pas de mistral.

Le Départ, sixième du nom, est vite décidé. Cette fois je vais essayer un parcours en ligne brisée avec contrôle photo :

Origine NEUVILLE, virage à VOIRON, puis à CREST et terminus à AIX-LES-MILLE si possible, soit 306 kilomètres environ.

Je décolle de CORBAS à 10 h. 30 avec l'AIR 102, remorqué par le Tiger. Largage verticale NEUVILLE à 10 h. 55. Altitude 900 m.

Sous un premier nuage, ça monte assez bien : 2 mètres. A 1.300 m. je suis à la base et prends mon cap aussitôt.

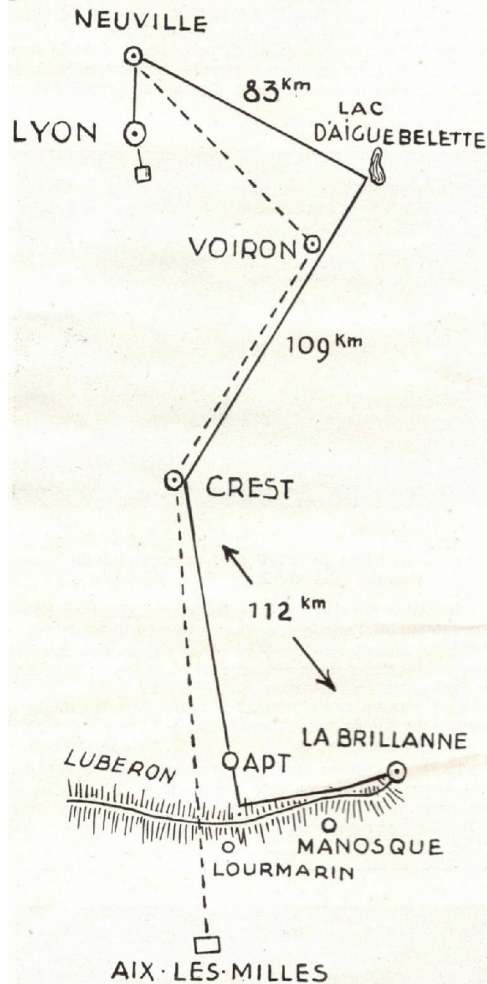
Le vent est très modéré, j'en profite pour faire route au plus près de la direction Est, possibilité que j'avais prévue : au lieu de VOIRON, mon premier virage se trouvera au nord de cette ville, au lac d'AIGUEBELETTE. J'aurai ainsi 25 kms de moins à effectuer en région sud, généralement peu favorable vers le soir.

Je passe au large de SATOLAS et je repère CREMIEU, puis MORESTEL. Trajet assez facile, de nuage à nuage. A midi, je retrouve le Rhône avec sa pointe si caractéristique vers ST-GENIX-SUR-GUIERS.

Là, les ennuis commencent. Les ascendances deviennent faibles, les nuages décevants ; le temps d'arriver au dessous et ils s'évanouissent. A plu-

sièurs reprises, je suis obligé de revenir en vitesse au-dessus d'une usine pour y retrouver un petit thermique de service.

Pourtant je veux atteindre AIGUEBELETTE. En me laissant dériver dans du « O », je parviens à photographier l'îlot du lac et je me sauve vers le Sud-Sud-Ouest pour commencer ma deuxième ligne droite.



----- Trajet prévu
 ——— Parcours effectué

Mais ça ne marche toujours pas fort. Je me faufile comme je peux, sans pouvoir quitter les vallées, jusqu'à CHIRENS, près du lac de Paladru.

Je regrette amèrement mon détour vers Aiguebelette car depuis midi, je n'ai parcouru que 40 km, et il est 13 h. 30.

Combien de fois j'ai bataillé à portée d'un champ atterrissable pour reprendre un peu de hau-

16

teur avant de pouvoir passer au suivant. Les pentes ne donnaient pratiquement rien, le vent étant trop faible dans cette contrée.

La partie me semble bien compromise et j'envisage un essai de retour vers CORBAS.

Pourtant sur le village de CHIRENS, je trouve « un petit quelque chose ». Je l'ausculte soigneusement, ça prend tournure, 2 m. puis 3 m. au vario. Je spirale là-dedans très serré et en moins de deux je me refais une beauté : 1.200 m.

Plus question de retour, je fonce en direction du Vercors. Un coup d'œil vers Voiron au passage et avec l'aide de quelques thermiques j'arrive sur la pente.

Le vent est maintenant plus fort. Tout va bien. Je longe la montagne en montant à 1 m./s. Puis au dessus d'une falaise, je trouve un thermo-dynamique brutal, chahuté en diable, qui donne sans transition + 4 m. ou moins de 0. Je suis obligé de serrer mes sangles car je décolle littéralement du siège.

A chaque instant, un esprit malin attrape le bout d'une aile et me bascule d'un côté ou de l'autre. Les gouvernes ne répondent qu'à retardement, le badin fait des sauts de 20 à 30 kmh, la bille se promène dans tous les sens, ça vibre partout dans la machine. Qu'importe le « piège » est solide et ça monte.

Je trouverai par la suite sur le Vercors plusieurs coins semblables, suffisamment pour m'y habituer. Et des buses narquoises pour contempler à distance ce grand nigaud de frère, assez bête pour se fourrer dans des endroits pareils, mais qui, pour une fois, grimpe plus vite qu'elles.

De pentes en thermiques, j'arrive en vue de Romans, puis de Valence, toujours en longeant la montagne.

Je survole Crest un peu avant 16 heures. J'ai donc parcouru 192 km depuis le départ. Photo et cap au Sud, pour le tronçon final. Le vent est toujours assez fort, les thermiques sont suffisants bien que tous les nuages aient disparu.

Vol classique jusqu'au Ventoux. Je profite de sa face N.O. sans pouvoir toutefois atteindre le sommet. Aucune trace d'onde, sans doute en raison de la direction du vent, qui n'est pas suffisamment Nord.

Les monts de Vaucluse sont franchis sans difficulté. Mais je perds ensuite de la hauteur et c'est très bas que j'approche de la chaîne du Lubéron, au Sud d'Apt. J'ai même l'impression que la fête est finie.

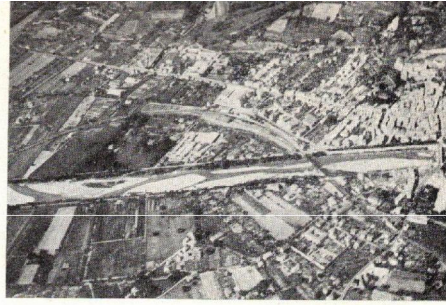
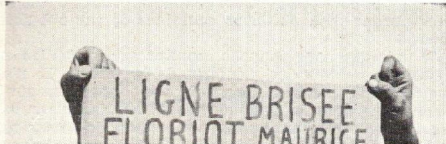
Aussi je repère un champ de chaume aux dimensions confortables, ce qui est assez rare dans le secteur. Je passe au dessus car sa teinte claire tranche nettement avec celle de ses voisins, champs de lavande et Cie. Et j'y trouve un précieux mètre de montée, que j'utilise avec raffinement, en évitant d'en perdre une miette, d'autant plus qu'il s'affaiblit assez vite.

Me voilà malgré tout plus à l'aise pour aborder ce vieux Lubéron, que je connais déjà. Mais le

vent est maintenant presque Ouest et le relief donne peu. J'arrive tout juste au niveau de la ligne de crête. Impossible de passer de l'autre côté pour continuer ma route sans prendre de gros risques, faute d'une altitude suffisante.

Sur une pente, on a le temps de réfléchir. Dans les conditions présentes, impossible d'atteindre Aix-les-Mille. Donc pas de but fixé. Je ne suis pas trop déçu car je n'y comptais guère.

Reste la possibilité des 300 kms du brevet E, avec destination libre. Je calcule à peu près la distance parcourue depuis Crest : 21 cm sur la carte au 500.000, donc 105 kms et au total 297 kms depuis le départ !



2ème point de virage : Gare de Crest (Drôme)
(exactement au centre de la photo) Cliché Floriot

J'arrive facilement à dominer la crête, de deux cents mètres environ. Je « travaille » le coin dans toutes les directions, en avant, en arrière, à droite à gauche de la pente. D'abord en m'écartant peu puis davantage, avec parfois un retour précipité en lieu sûr là où ça porte le mieux.

Et je me retrouve toujours à la même hauteur c'est peu de chose, deux cent mètres !

Voilà un champ magnifique, une ferme au bout, une ligne téléphonique qui y arrive.

Atterrissage en grand style, presque sans volets, que je décrète majestueux. Je laisse courir jusqu'à l'entrée du domaine. Enfin je vais savoir.

Premiers curieux, renseignements précis : Je suis à La Brillanne, dans les Basses Alpes. Carte, décimètre, mesure « au petit poil » : 304 kms valables, pour 340 parcouru effectivement.

VICTOIRE !

Et je rigole beaucoup lorsque ces braves gens m'apprennent que la ferme en effet a bien le téléphone mais que les fermiers sont absents !

M. FLORIOT.

E
is
r

é
ti
u
u
u
r
li
la
t
u

s
é
r
u
u
r
o

u
e
al

u
r
r
al

is
is
r

ig
t
is

L'