

# PLANEURS - BEAUJOLAIS



Bulletin d'informations du Centre de Vol-à-Voile du Beaujolais

N° 13 - 29 février 2024

## Editorial

C'est le mois le plus court et sans doute le plus triste de l'année. La maintenance se poursuit, parfaitement calée sur son planning, la préparation du concours occupe toute une équipe, mais nous ne volons plus et la piste en herbe détrempée est fermée jusqu'à fin mars.

Aussi je suis allé chercher dans nos archives (toujours bien tenues par Marco) à quoi nos Anciens ont pu s'occuper en janvier-février au fil des années. Je vous laisse juge des différentes solutions qu'ils ont pu trouver...

Christian Paul

## Faire de la pente sur les Monts d'Or

En 1950, pas encore de militaires, mais du vent !



### UN VOL DE 19 H. 26 EN C. 800

Cette performance vient d'être accomplie par un équipage composé du chef-pilote Margerite et Edouard Dupont, de l'Aéro-Club de Villefranche-en-Beaujolais

DEPUIS plusieurs mois, mes amis de l'Aéro-Club de Villefranche-en-Beaujolais ont ressenti un projet qui leur était cher : profiter de la première occasion de vent favorable pour tenter de battre le record de France des planeurs biplaces, actuellement détenu par Lassagnon-Noirfin avec 28 heures 50 minutes.

En effet, leurs premières projections de la magnifique pente du Mont-Thou, à une dizaine de kilomètres de Lyon, leur avaient démontré combien un tel dessin était réalisable, en profitant du long développement de la piste et de son excellent profil, grimpaient les plus neurs jusqu'à 800 mètres au-dessus de la crête.

Mais une tentative de record exige d'énormes efforts de préparation, tant pour obtenir les autorisations nécessaires que pour aménager le terrain, arranger le matériel, constituer une solide équipe entraînée pouvant se rassembler à la dernière minute, etc. Le planeur prévu pour la performance n'était qu'un simple C-800 de série, qui fut équipé de la radio, de faux de position et d'un phare d'atterrissage, et « à gondo » avec un accrot pour entrer en lice dans la meilleure condition. Petits détails, mais ayant une grosse importance : le masquage de toutes les ouvertures susceptibles de laisser entrer les redoutables courants d'air, la disposition de sangles spéciales permettant aux deux pilotes de dormir à tout de rôle.

Ceux-ci sont connus et appréciés dans la région lyonnaise : Margerite, le bon chef-pilote de l'Aéro-Club de Villefranche-en-Beaujolais, et l'un de ses meilleurs élèves, Edouard Durand (18 ans), déjà célèbre par un vol de 14 heures en Castel-301 sur la même pente du Mont-Thou. Patiemment, quand leurs préparatifs furent achevés, ils attendirent

un fort régime de vent du Nord sur la France.

Ce jour-là, à 14 h. 07 exactement sur le chronomètre du Commandant de l'Aéro-Club de France, le C-800 décolla de la pente, tira par une voie de 10 mètres de haut, le câble tomba, et le planeur s'éleva sur place pour attendre rapidement 600 mètres au-dessus de la crête.

Seule sa course était gênée par les nuages bas se glissant à toute allure entre le sol et lui.

Pendant ce temps, tout en patientant dans la neige, l'équipe s'occupait au sol, et quand j'arrivai sur le terrain, je trouvai ses courageux membres en train de décharger, par un froid glacial, le groupe électrogène, de dévisser les câbles des lampes-tempête, d'installer la radio, de monter une tente, ou plutôt d'essayer de la monter, frémotamment, qu'elle était par le vent rageur. Leur travail était d'autant plus pénible que plus ils se rapprochaient de l'atmosphère s'ajoutait, pour eux, le grave handicap de compter à 25 km. de Villefranche, en pleine campagne et à l'écart de toute habitation.

Ce commissaire particulièrement bon région pour l'air avait prospecté de longe en large avec des planeurs modèles réduits du type « alle voir » qui m'indiquèrent alors aux joies du vol de pointe, ceci pendant l'occupation, quand tout vol à voile était interdit. Les essais se révélèrent très prometteurs, prévoyant dans le même champ d'alti à 800 m. jusqu'au jour où une sonde allemande en faction au Fort du Mont-Thou s'amusait à prendre des canonnades et moi comme cible. Quoique son habileté à bien voler se révélât médiocre on s'attendait à ce qu'il nous fût un peu plus sûr (peut-être un volait-elle, au fond, de nous effrayer), cette première

de France se tenait immobile au-dessus du Mont-Yardun, face à un vent de 80 km-h., après avoir survolé à l'Polygone la maison natale du physicien Ampère, atteignant une altitude qui jamais le relief de cette chaîne de montagnes n'aurait laissé supposer pendant mes prospectives sans l'occupation.

En janvier, les jours finissaient et horridés la nuit vint augmenter les difficultés des pilotes et de l'équipe au sol. Heureusement, le plafond s'abaissa, leur étant un gros souci, car autrement la nuit eût été cent fois plus pénible pour l'équipage du C-800. Mais le froid le vent furent supportés vaillamment, et quand l'aube arriva, le plus dur était passé. Le record, qui méritait d'être battu, car le vent avait été bon, et l'équipage, malgré tout, avait pu se tenir sur la piste, durant la nuit suivante pour se poser.

Mais si Lassagnon-Noirfin conservait leur record, la faute en revient non seulement au record national, mais également le record international de 50 heures 26 minutes. Car la mise qui s'était levée dès le matin 17 janvier ne commença à baisser qu'au vol ordinaire de sa pose.

À la surprise générale, ils se posèrent donc à 9 h. 38 du matin, alors qu'ils avaient déjà volé 19 heures 26 minutes. C'était d'autant plus navrant qu'ils avaient à leur portée non seulement le record national, mais également le record international de 50 heures 26 minutes. Car la mise qui s'était levée dès le matin 17 janvier ne commença à baisser qu'au vol ordinaire de sa pose.

Mais l'enthousiasme de l'équipe de Villefranche n'en a pas pour autant diminué, et ils pensent faire prochainement de tous les engagements de ce vol leur prochain tentative. La presse et la radio régionales ont consacré une large place à un tel événement, servant ainsi beaucoup la cause du Vol à Voile à Lyon. L'Aéro-Club de Villefranche-en-Beaujolais peut se vanter fier, fierté sans cesse, cette première

## Descendre à St Auban (1950)

### DEUX JOURS DE MISTRAL A SAINT-AUBAN

L'HIVER est, en général, une saison peu fructueuse aux vols de performance en vol à voile. Seules, quelques régions privilégiées permettent d'entreprendre des vols de durée et d'altitude.

Le stage actuellement en cours eut plus de chance. Le grand « Guitz » commença le 7 février.

Tous les stagiaires sont réveillés durant la nuit par le mistral. En pleine nuit, des lenticulaires couvrent toute la Duranee. Au matin, dans un vent de 40 à 60 km-h., les pilotes équipés pour des froids polaires se mettent en piste.

Enfin, au dépeuillement, le bilan de la journée se solde comme suit :

Issanchou gagne 3.800 m., Durand, comme lors de son essai de durée en biplace à Villefranche, gagne 3.420 m.,

## Aller prospecter l'onde sur le Pilat

AVEC L'AÉ.C. DE VILLEFRANCHE-EN-BEAUJOLAIS

### VOL D'ONDE A SAINT-ETIENNE



Le 2 janvier a été à Bourbonne par l'équipe de Villefranche-en-Beaujolais

NOUS avons déjà signalé, à plusieurs reprises, l'activité sportive des villageois de Villefranche-en-Beaujolais qui, depuis l'an dernier, ont entrepris la prospection, aérologique et aérologique de la région de Saint-Etienne, en utilisant le terrain du Bourbonne.

Ces efforts visent à être récompensés, les 12 et 13 février, par une série de performances d'altitude de performance, réalisées par Nord-2000, 5.200 m. gain à 2.000 m. — Réserve, sur A.V. 26, à 1.000 m. — Voler le détail de ces vols :

Camboisier, sur « Javelot » : 5.200 m. gain à 2.000 m. altitude de l'onde. — F. Fautou, sur « Javelot » : 5.000 m. gain à 2.000 m. altitude de l'onde. — Réserve, sur A.V. 26 : 5.200 m. gain à 2.000 m. altitude de l'onde. — Réserve, sur A.V. 26 : 5.200 m. gain à 2.000 m. altitude de l'onde. — Réserve, sur A.V. 26 : 5.200 m. gain à 2.000 m. altitude de l'onde.

Le mistral cause actuellement est le suivant : un Morane-Saulnier 415 (monoplace), un « Javelot » équipé radio et oxygène, un Nord-2000 équipé en biplace, un A.V. 26, un C-311-P, un C-800.

### TABLEAU RECAPITULATIF DES VOLS D'ONDE EFFECTUES PAR L'AERO-CLUB DE VILLEFRANCHE-EN-BEAUJOLAIS A SAINT-ETIENNE BOUTHEON

Date	Pilotes	Planeur	Largeur	Alt. max	Alt. altitude	Gain	Observations
2-3-59	L. Fontès	N 2000	1700	3200	1500		
13-4-59	P. Bernard	N 2000	1500	4900	3400		Vent secteur Sud 180°/190°
14-4-59	H. Sorin	N 2000	2000	4900	2900		
	R. Polart	C 311-P	1700	2600	900		
16-10-59	H. Sorin	WA 21	1300	2500	1200		
21-10-59	P. Bernard	WA 21	1500	2500	1000		Vent secteur SW 220°/240°
9-12-59	L. Fontès	N 2000	1700	2400	1700		Vent SW 220°
26-12-59	L. Fontès	N 2000	1000	3200	2200		Vent SW 220°/240°
27-12-59	L. Fontès	N 2000	1000	4200	3200		Baro pas fonctionn. - givré
	H. Sorin	C 311-P	1200	5300	4100		id. Vz à 5300 + 2 m.-sec
	R. Polart	AV 35	1000	2400	1400		A'tterrissage à cause des grains violents
4-2-60	L. Fontès	N 2000	1000	3800	2800		Prospection vents SW à W
12-2-60	H. Sorin	N 2000	1300	6600	5300		Vz à 1,5 à 6.600 m - grivage important
13-2-60	Chambost	WA 21	1000	5900	4900		Altitude « E »
	R. Polart	N 2000	1000	5200	4200		Altitude « E »
	H. Sorin	N 2000	1000	5200	4200		Altitude « E »
	J. Reyveyr	AV 35	1000	5200	4200		Altitude « E »
	P. Cambosier	N 2000	1000	5200	4200		Altitude « E »
	L. Fontès	WA 21	1000	5900	4900		Altitude « E »
	J. Reyveyr	AV 35	1000	5200	4200		Tentative altitude « F »
	Picot	WA 21	1000	5200	4200		Tentative altitude « F »
	Baccanier	C 311-P	1000	4300	3300		Entraînement
	Gaillot	N 2000	1000	4000	3000		Entraînement
	P. Bernard	WA 21	1000	4900	3900		Entraînement
	Bernard-Hivert	C 800	1000	5200	4200		Entraînement alt. « F interrompue cause nuit
	Chambost-Tabatabaï	C 800	1000	4300	3300		Entraînement



## Voler en ville (1931)

L'Aéro-club organise une grande fête le 21 février 1931. Le Club et l'École réussissent alors le pari insensé de descendre le planeur dans la rue d'Heyrieux voisine, de lui faire escalader par un échafaudage le mur voisin du Fort Lamothe, et d'utiliser pour piste d'envol son terrain d'exercices. Les essais sont confiés à deux pilotes confirmés, le commandant GIRIER et le capitaine MAGNE.



Périlleuse descente de « Crâne de Piaf » dans la rue d'Heyrieux (rue Claude Veyron depuis 1934). À l'arrière-plan, le boulevard des Hirondelles (boulevard des Tchécoslovaques actuel).



Le commandant Lucien GIRIER, en tenue officielle de sortie de l'Armée de l'Air aux commandes de «Crâne de Piaf» décoré pour l'occasion de rubans tricolores. Les deux sandows de lancement sont tendus par une équipe à l'avant de l'appareil, retenu à l'arrière par une autre équipe.

## Rester au chaud et boire des canons

Inauguration du club-house, démonté du club nautique de Jassans-Riottier et remonté par les bénévoles sur le nouvel aérodrome LFHV en 1988.



Centre de Vol-à-Voile du Beaujolais - 544 Rte du Poncelin  
69620 Frontenas - N° SIRET 447929415 00019  
<http://membres.planeur-beaujolais.fr/> Tél 04 74 65 38 57

## Prospecter l'onde sur le Forez

Hivers 1959 – 1962 : records à 9000 m !

**Deux planeurs de l'Aéro-Club  
de Villefranche  
montent à 9 000 mètres  
dans le ciel forézien**

**Pilotes : Sornin et Leleu**

## PERFORMANCES A SAINT-ETIENNE

Chaque année, depuis 1959, les vélivoles de Villefranche-en-Beaujolais prennent leurs quartiers d'hiver sur le terrain de Saint-Etienne-Bouthéon, où les conditions aérologiques leur ont déjà permis d'effectuer de très intéressantes performances d'altitude en onde, par des situations d'Ouest, à peu près analogues à celles qu'exploite, non loin de là, le Centre d'Issoire.

Après un début de saison assez terne, deux excellentes journées viennent d'être enregistrées. Le jeudi 11, Henri Sornin se larguait à 1.600 m à bord d'un « Javelot » équipé de la radio et d'un équipement d'oxygène à régulateur SIM; il devait atteindre l'altitude absolue de 9.100 m, après une montée très rapide, à 4 m-sec en moyenne, la vitesse du vent variant de 120 à 150 km-h. A 9.000 m, sa Vz était encore de 1,5 m-sec, et il interrompit son ascension par prudence, la très forte nébulosité risquant de compromettre son retour au terrain.

Le lendemain, avec le même appareil, André Leleu, atteignait une altitude équivalente, qui lui valait son premier diamant, tandis que son épouse, sur Nord-2000, s'élevait à 6.000 mètres, réussissant à la fois ses épreuves d'altitude des brevets D et E.

## VOL A VOILE VOL REMARQUABLE DE PAUL NEVORET

Nouveau succès pour la section vol à voile de l'Aéro-Club de Villefranche faisant suite aux brillants performances de Henri Sornin et André Leleu.

Le 17 janvier, sur planeur « N 2000 », équipé d'un inhalateur d'oxygène, Paul Névolet réussissait son pari d'altitude de l'insigne d'or atteignant 5.200 mètres. Largué par le chef-pilote Durand à 2.000 mètres au dessus de Montbrison, le vol s'effectua dans des courants très faibles et fugitifs mettant la science et la persévérance du pilote à contribution, en effet, les autres planeurs ne dépassèrent pas 4.000 mètres, ce qui démontre bien la performance du pilote caladois.

Un de ces jours, venez demander à "Néné" de vous raconter ça, car il vient chaque mercredi au club

