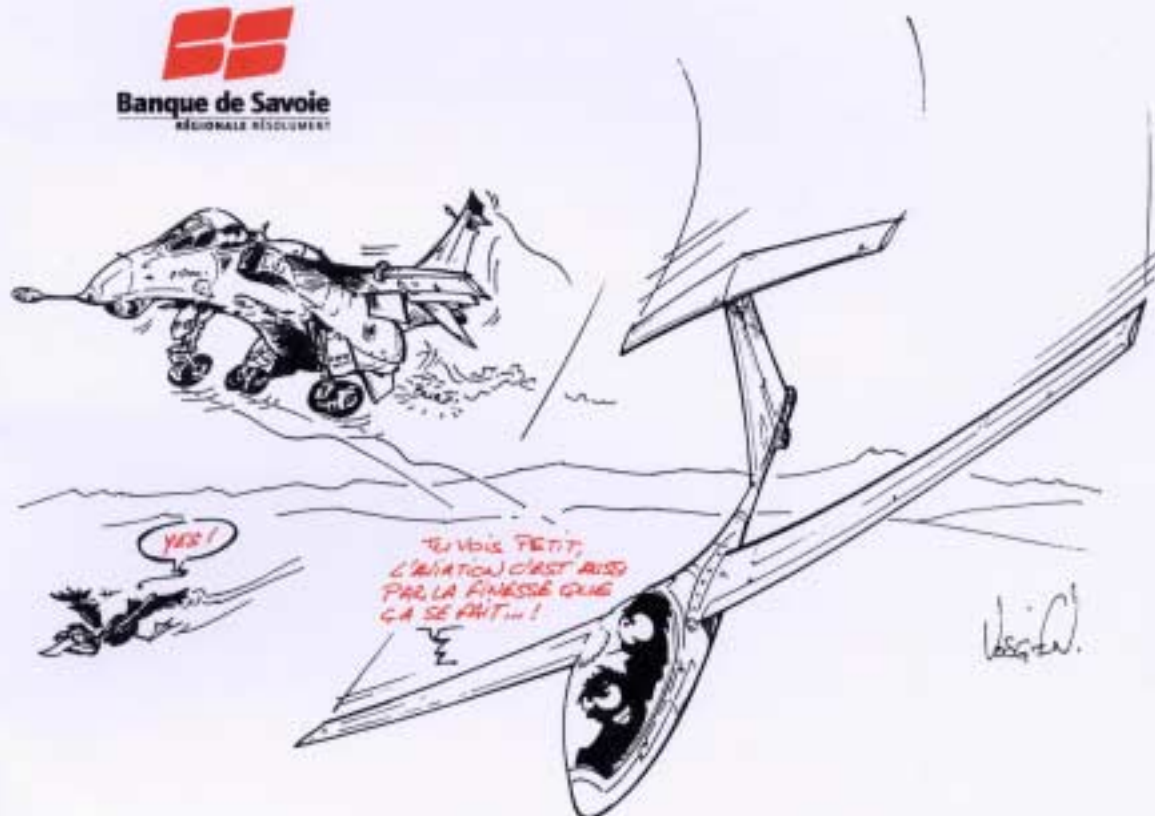


ALBERT


Banque de Savoie
RÉGIONALE RÉSOLUMENT



n° 21

2001

journal apériodique du C.S.V.V.A.

LE MOT DU CHEF-PILOTE

Bonjour à tous.

Tout d'abord, des chiffres : L'année 2000 aura été nettement meilleure que 1999, avec 11667 heures, malgré un mois de juillet pourri. En ce qui concerne l'école, le nombre de lâchés et de brevets reste tout à fait dans la moyenne. Comme la météo a été meilleure, on peut noter une augmentation du nombre d'épreuves de perfo.



A ma grande satisfaction, j'ai pu constater qu'un groupe de jeunes, motivés, s'investit de plus en plus dans la vie du club, prend des initiatives pour recruter d'autres jeunes, organise le réveillon du jour de l'an... Evidemment, cela n'enlève aucun mérite aux plus anciens qui, eux aussi, participent à la vie du club.

En ce qui concerne l'atelier, Yvan et Thierry ont toujours autant besoin de vous et de votre temps libre (qui devrait augmenter avec les 35 heures) pour les aider.

Ma petite déception reste du côté du matériel que vous négligez trop (parachutes, housses qui traînent dans les graviers, véhicules de piste qui sont considérés comme des tas de tôles...). Cette année, le gros problème a été les verrières qui se cassent derrière les véhicules de piste. Pour larguer le câble derrière la voiture, il faut que l'attelage soit arrêté, ouvrir la verrière et larguer, et non pas passer le bras par la fenêtre pour gagner du temps.

L'année 2000 aura été marquée par l'accident de Pierre Hannhart, qui a occasionné la destruction de son planeur « PF ». Heureusement, il est vivant et, même mieux, il remarche et compte bien revoler sur nos planeurs et, plus tard, sur son Duo-Discus qui sera banalisé.

Pour le reste du matériel il y a beaucoup de mouvements dans les privés. Le club cherche toujours à vendre le Ka6 « TT » et le DG200 « PJ ». Une option est mise sur un Duo-Discus pour juin 2002. Pour pouvoir investir dans du nouveau matériel, il faut de l'argent ; Alors n'hésitez pas, volez à outrance...

Barcelonnette, début septembre, est encore une affaire qui marche bien et qui continuera longtemps. Cet hiver, un stage « d'onde » est organisé à Aubenasson pendant deux semaines. Le stage d'hiver du mois de février change tous les ans (Les Alpilles en 2000, Aubenasson en 2001... Sisteron en 2002 ?), afin de faire découvrir les autres terrains.

Je vais terminer par un mot sur les Rencontres Amicales que nous allons relancer sur le week-end du 1^{er} mai. Avis aux amateurs...

Sur ce, je vous souhaite à tous de beaux vols, en sécurité, pour cette année 2001.

Christophe HUGUENET

Couverture de ce numéro d'ALBERT :

Le dessin de couverture nous a été cette année offert par **Nicolas VOSGIEN**, illustrateur du Bulletin de Sécurité des Vols de l'Armée de l'Air, et nous l'en remercions. Enfin, et comme chaque année, merci à la **Banque de Savoie** qui « sponsorise » cette parution.

RESULTATS 2000

Lâché(e)s :

Laéticia Bayle, Serge Bellime, Cédric Bonnet, Aurélien Boudard, Sylvain Boyé, Sandrine Caulier, Marianne Chalansonnex, Yves Clarey, Gildas Flouriou, Bertrand Givois, Philippe Hanout, Robert Klotz, Arnaud Lecca, Sylvain Mogeny, Bertrand Morel, Peggy Perrin, Philippe Recordon, Nicolas Schmutz, Mélody Thomas, Flavien Vidal, Fabien Zerbib.

Breveté(e)s :

Jean-Pierre Agenès, Frédéric Bal, Guillaume Bellemin, Serge Bellime, Thierry Brémard, Cédric Bonnet, Sophie Bouvier, Sylvain Boyé, Fabrice Buisson, Stéphane Carpentier, Sandrine Caulier, Yves Clarey, Thierry Cortassa, Alain Fouquet, Nicolas Francfort, Bertrand Givois, Guido Haarpaintner, Philippe Hanout, Bertrand Morel, Benoît Petit, Jean-François Pont, Philippe Recordon, Samuel Sandoz.

Breveté(e)s « D » :

Jean-Pierre Agenès, Michel Bosson, Yoan Bourhis, Robert Chausset, Thierry Cortassa, Thierry Desmarais, Joachim Dondenne, Céline Genet, Jean-Roger Gineste, Barthélémy Hatt, Jean-Luc Renaud, Nicolas Rossier, Pierre Vandenbulke.

Gains de 3000m :

A Challes : Enno Adéma, Jean-Pierre Brard, Fabrice Garré, Daniel Laperrière, Vivian Laperrière.

A Aubenasson : Benjamin Christophe.

A Barcelonnette : Michel Bergonzo, Christian Huber, Robert Boissou.

A Vinon : Alain Durand.

Distance de 300km :

A Challes : Robert Boissou, Alain Durand, Jean-Pierre Jouannic, Daniel Laperrière, Vivian Laperrière, Nicolas Rossier, David Wheeler.

A Poitiers : Benjamin Christophe, Walter Dintinger.

Brevetés « E » :

Michel Bergonzo, Robert Boissou, Jean-Pierre Brard, Benjamin Christophe, Alain Durand, Fabrice Garré, Christian Huber, Daniel Laperrière, Vivian Laperrière, David Wheeler.

Gains de 5000m :

Daniel Laperrière, Vivian Laperrière.

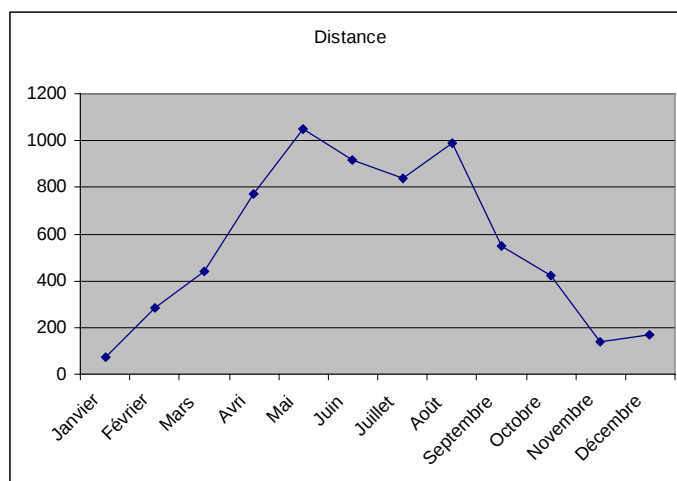
Distance de 500km :

Catherine Atamian.

Pas de brevets « F » cette année.

COUPE DES 1250 BORNES :

04.3	Jean Dekkers	Ventus 2	A/R Challes-Culoz	74km
04.3	Henri Lamontagne	Janus	A/R Challes-La Visitation	80km
09.3	Michel Bouillol	ASH25	A/R Challes-Parmelan	90km
09.3	Manu Colle	Ventus 2	Ch-La Visitation-Pommiers La Placette-Ch	144km
15.3	H.Lamontagne/B.Thony	ASH25	Ch-St Laurent Fcy-Chalais.Ch	206km
22.3	H.Lamontagne/R.Boissou	ASH25	Ch-Mt Aiguille-La Clusaz-Ch	280km
08.4	Alain Courtial	ASW22	Ch-Authon-Parmelan-Ch	394km
21.4	Jean-Marie Dubois	LS6	Ch-Castellanne-Annecy-Ch	465km
21.4	Claire Luyat	ASW20	Ch-Clue St Auban-Montenvers-Ch	520km
01.5	O.Margue/T.Louis	ASH25	Ch-Furka-Mayres-Ch	588km
01.5	Claire Luyat	ASW20	Ch-Furka-St Geniez-Ch	695km
15.5	P.Loret/L.Couteaux	ASH25	Ch-Furka-Pt d'Aiguines-Ch	776km
15.5	Claire Luyat	ASW20	Ch-Richardièrre-Flüelapass-Ch	830km
01.8	Alain Courtial	ASW22	Ch- Pt d'Aiguines-Disentis-Ch	844km
11.8	Alain Courtial	ASW22	Ch- Mt Aiguille-Pfunds-Ch	931km



MEILLEURES DISTANCES MENSUELLES

Janvier	26.01.93	75 km	H.Lamontagne/Chantal Pardoën	ASK 21
	Ch-Vovray-Ch			
Février	04.02.94	290 km	Henri Lamontagne	LS 6
	Ch-Chamonix-Monteynard-Ch			
Mars	18.03.90	442 km	Jean-Pierre Cartry	
	Ch-Mont Aiguille-Sion-Ch			
Avril	03.04.97	770 km	Claire Luyat	LS 6
	Ch-Col de la Furka-Pont d'Aiguines-Ch			
Mai	20.05.98	1050 km	Claire Luyat	LS 6
	Ch-Mt Aiguille-Kematen-Ch			
Juin	16.06.94	914 km	Alain Courtial	LS 6
	Ch-Nauders-Pont de Savines-Ch			
Juillet	30.07.92	839 km	A.Courtial/Jean-Claude Micheli	ASH 25
	Ch-Pont d'Aiguines-Kuraglia-Ch			
Août	03.08.95	989 km	A.Courtial/Philippe Delattre	ASH 25
	Ch-Kuhtai-Corps-Ch			
Septembre	11.09.99	546 km	Claire Luyat	ASH 25
	Ch-Pont d'Aiguines-Le Tour-Ch			
Octobre	5.10.86	425 km	Jean-Pierre Cartry/Pierre Garcin et Alain Courtial	Calif DG 200
	Ch-Mt Viso-St André les Alpes-Ch			
Novembre	06.11.97	140 km	H.Lamontagne/Pierre Hannhart	ASH 25
	Ch-Saint Gervais-Ch			
Décembre	16.12.97	168 km	Henri Lamontagne	Ventus 2
	Ch-La Giettaz-Prapoutel-Ch			

REVOIR L'AUTRICHE...

Cette année 2000 tant vantée par les médias ne nous aura pas gâtés pour les situations permettant de tenter des grands vols. Il m'aura fallu attendre le 1^{er} août pour, en compagnie de Didier Givois, faire un superbe Pont d'Aiguines-Réalp. Ce mois d'août qui commence si bien relève enfin un peu le niveau.

Le 10, je m'inscris pour voler mais il n'y a que deux ASH25 au CSVVA. Avant le briefing, deux équipages se sont déjà constitués. Comme je ne suis pas privé de vol en grandes plumes, je me désiste et Christophe accepte mes services pour la double circuit. La journée, sans être exceptionnelle, permettra aux grands planeurs de tourner entre 500 et 600 kilomètres. Après un départ un peu téméraire, Edmund et moi, sur AJ, nous retrouvons coincés à la Dent de Cons (sans doute baptisée ainsi par un vélivole qui nous a précédés dans cette honteuse situation). Après 5 tentatives infructueuses pour escalader le Charvin, j'abandonne l'idée de poursuivre vers Chamonix. 3 heures se sont passées à essayer de ne pas tomber à Albertville et nous finissons par rentrer à Challes ventre à terre. Mieux vaut oublier cette journée et s'organiser pour le lendemain.

Justement, mon compère Pierre Guillot, membre éminent du club des Autrichiens, est partant pour notre vol annuel. Rendez-vous est pris pour 9h15. Il n'a pas encore franchi la frontière suisse cette année et je crois comprendre qu'il se sentirait déshonoré si la situation n'évolue pas rapidement.

Le 11, j'arrive donc au terrain un peu avant 9h00. 2W est déjà au starter avion. Alain prépare VZ et KY. Ça sent fortement la grande journée et je prépare AL en attendant l'arrivée de Pierre que ses obligations parentales retiennent jusqu'à 9h15. Pour se faire pardonner son retard, il est désigné volontaire pour faire le plein du KY. Les hangars se transforment en ruche, Bunker organise la sortie du matériel.

Christophe arrive, sondage et bulletin météo à la main. Le sondage est prometteur, avec une très forte inversion jusqu'à 1100 m laissant augurer de grosses difficultés dans les basses couches. Au dessus, à part une petite inversion entre 1450 et 1500 m, une isothermie entre 1900 et 2200 m, c'est instable et pas trop humide. Pas de risque d'orages à prévoir. On va pouvoir y aller.

Alain décolle le premier, direction la Chartreuse, pour virer le Mt Aiguille d'abord, ce qu'il fera rapidement. Pour nous, c'est décidé, ce sera la Suisse et, si possible, l'Autriche. Sans complexes, nous inscrivons Nauders comme point de virage.

Et c'est parti à 10h20. Marc Genevey nous tire en direction de la Buffaz. Alain est déjà à Chamechaude. Nous attendons d'être au Colombier pour larguer à 1700 m. C'est encore un peu mou et il nous faut 10 bonnes minutes pour atteindre 2050 m.

Fort de ma triste expérience de la veille, et grâce à la prudence naturelle de Pierre, nous optons pour un départ timide. Une escale sur la face Sud-Est du Trélod nous redonne 150 mètres et nous atteignons la Sambuy vers 2000 m. Nous y montons à 2300 m. Devant, sur notre route, il n'y a que très peu de barbules mais ça commence à se former un peu partout, notamment vers la Suisse. Mise de cap vers les Aravis qui portent sans spirale. Nous quittons l'extrémité de la chaîne vers 2500 m et mettons le cap vers la falaise Sud du Désert de Platté. On aimerait bien passer en Suisse tout droit, sans faire le détour du Brévent et des Aiguilles Rouges.

Le Désert de Platté ne nous monte pas et les cols, devant nous, sont beaucoup trop hauts. Un petit repli stratégique s'impose et nous nous dérouterons jusqu'à la Pointe Noire de Porména où un cumulus encore un peu humilis nous tend les bras et nous monte à 3300 m. Cette fois, ça passe tout droit par le col du Sodentonnrt nous cheminons par les lacs d'Emosson sans spiraler. Nous examinons la situation en Suisse. Les deux côtés de la vallée du Rhône paraissent bons, les cumulus se forment partout.

Simplement, sur la rive Nord, les cumulus paraissent bien bas, vers 2500 m, avec des barbules à tous les niveaux jusqu'après Sion. On prend tout de même ce côté en gardant un Mc Cready faible jusqu'à Crans-Montana où les pompes reprennent de la vigueur et du plafond. Jusqu'à maintenant, nous

n'avons tenu que 75 km/h de moyenne et il va falloir accélérer. Le côté Sud du Valais paraît mieux pavé et nous l'indiquons aux petits camarades qui nous suivent. Léon et Alain prendront l'option Sud avec des succès divers. Sur notre route de nombreux parapentes et planeurs balisent les pompes jusqu'à 3000 m. Tout va bien.

Nous n'essayons pas d'atteindre le niveau supérieur, vers 4000 m, où se pavanent les planeurs partis de Bex, Saanen ou Gruyère. Ils sont sur les crêtes Nord et nous perdrons du temps pour les rejoindre. Nous arrivons à Ulrichen, où un stage est organisé comme chaque année par nos amis Suisses. Il est réconfortant de savoir qu'il y a ici un remorqueur.

Arrivés à la Furka, un choix s'impose : La vallée du Rhin vers Coire est belle à voir. En direction de Samedan, c'est d'abord bien balisé par 3 à 4/8 de cumulus, puis plus clair ensuite avec 1 à 2/8 vers la basse vallée de l'Inn. Mais il est encore tôt et, si les cumulus sont moins nombreux, les plafonds doivent être plus élevés. C'est décidé, nous continuons vers Nauders.

Nous passons le col de la Furka par le côté Sud et continuons vers le Scopi, Sufers, le Nord du Lac de Lei sans avoir à nous poser de questions angoissantes. Devant nous, les cumulus sont un peu plus clairsemés mais les ascendances sont nettes et régulières. A nos 11 heures, une belle rue de cumulus coiffe la chaîne qui borde, au Nord-Ouest, la vallée de Davos. Après un bref conciliabule, on décide de continuer vers Nauders.

Nous atteignons la vallée de l'Inn entre Zuort et Zernez. Les plafonds sont maintenant à 4000 m et nous arrivons rapidement à Nauders. Il est à peine 15 h. Lorsque nous volons ensemble, Pierre et moi, nous avons l'habitude de faire demi-tour à 15h15. Il nous reste donc encore un quart d'heure et nous décidons d'avancer jusqu'au barrage de Staissee-Gepatsh, 20 kilomètres plus loin.

Ca va tellement bien que nous y arrivons à 15h10 et nous avançons encore au cap jusqu'à la vallée du Pitzbach. Dans celle-ci, les rares hameaux ne sont pas dignes d'être photographiés et, bien que l'heure du retour soit dépassée, nous continuons jusqu'à la vallée de l'Oztaler ache, où Laugenfeld s'offre à notre objectif. Innsbruck est à une trentaine de kilomètres et Pierre se remémore ses jeunes années et ses vols sur cette magnifique pente que l'on voit parfaitement. Moi qui était absent de France lors des Transalpines d'antan, je sens que j'ai manqué quelque chose.



Il est 15h25 et il est temps de penser au retour. Le LX 5000 nous indique : CSVVA = 420 km. Bon ! Ne nous affolons pas et tâchons d'accélérer (C'est une de mes rengaines favorites). Nous prenons un cap qui nous rapproche de la vallée de l'Inn avec l'intention de suivre les reliefs du côté Nord où les cumulus sont plus nombreux et semblent plus accueillants. D'un commun accord, nous faisons ce choix qui va s'avérer déplorable car nous ne trouvons rien de bien fameux et nous bataillons dans de vulgaires 2 m/s foireux. Allez Pierre, avance, avance ! (2^{ème} rengaine favorite) Alain, qui a viré peu après Nauders, prend le même chemin. Il ne rencontre pas nos difficultés, sans doute à cause d'un meilleur cheminement (ça vous étonne ?). Léon, qui a viré à Zuort, est sur le chemin du retour depuis un bon moment et il nous renseigne sur les conditions vers l'Ouest.

Une fois remis de ce mauvais passage, nous nous engageons, sans avoir à refaire le plafond, mais tout de même entre 3000 et 3500 mètres, dans la traversée des massifs qui s'interposent entre nous et la Furkapass ou le Nufenenpass. A gauche de notre route, quelques cunimbs sur l'Italie ; A droite, au Nord de la vallée du Rhin, des congestus, et, devant nous, une petite centaine de kilomètres pendant lesquels il vaut mieux assurer et être prévoyants.

A l'approche de la Furka, comme Léon l'a annoncé, l'air est plus humide, la nébulosité plus importante avec des barbulés à tous les niveaux. Ca passe cependant sans problème. Nous optons pour un cheminement côté Sud de la vallée du Rhône mais il faut attendre 2200 m et le début de la vallée de la Bental pour refaire un plafond vers 3000 m. Nous ne sommes pas encore à la maison, mais ça s'en rapproche. J'en profite pour faire une petite fantaisie : Je m'acharne à monter sur une petite crête mal orientée, déventée, trop basse pour spiraler. Pierre ne fait que quelques commentaires pas trop méchants. Bref, nous repartons 10 mn plus tard en ayant perdu 200 mètres (c'est malin !).

Dans le secteur de Verbier, Alain nous rejoint et, après avoir atteint 2900 m, nous regagnons la vallée de Chamonix. Un DG 800 et un Duo font de la pente sur la crête Est du glacier du Tour. 4 planeurs, c'est trop et nous partons vers les Drus que nous escaladons tout en cherchant les alpinistes au bout de leurs cordes. Séance photo avec 2W puis, à 3400 m, commence le long plané vers Challes dans une masse d'air redevenue bien calme. Je suis tenté par un point de virage à Prapoutel pour gagner 60 km. Ça passe au calculateur mais c'est un peu trop tangent et ça nous imposerait une gestion du vol assez stressante après 9h30 de vol. Alain, qui nous suit depuis Chamonix, nous aide dans notre décision en annonçant qu'il met le cap sur Challes.

Nous ne sommes qu'à 10 km de Prapoutel mais c'est plus sage. Au moins, nous finirons notre vol dignement, sur notre bonne vieille 33 plus accueillante que les champs de Francin ou de Chapareillan. Nous nous mettons en patrouille avec Alain et c'est l'arrivée, le bout de l'aile droite dans la gerbe d'eau du 2W qui déballaste.

Et maintenant, il reste à rêver à l'année prochaine qui sera aussi celle du millénaire suivant. Il y a, quelque part après Innsbruck, au kilomètre 500 depuis La Thuile, un petit village qui s'appelle Hoffgarten, avec 2 ponts et une boucle de voie ferrée, qui attendent d'être photographiés. Il faudra, décoller plus tôt et ne faire que des bons choix. C'est ça le plus dur, et c'est une autre histoire.

Henri LAMONTAGNE

P.S. Nos appareils photos sont tous deux tombés en panne pendant ce vol. Heureusement, le LX5000 conserve les coordonnées géographiques du trajet effectué : Un bel aller-retour de 840 km.

P.S. n°2 :

Monter plus vite, peut-être ; avancer plus vite, OK ; mais il reste les facteurs météo : Les Alpes sont partagées en plusieurs zones climatiques où les conditions aérologiques ne sont que rarement homogènes ! Mon seul « regret », sur ce vol absolument fabuleux, aura été la mollesse des ascendances jusqu'à Crans-Montana. 300 mètres de plafond et 0,50 m/s de plus dans ces ascendances en moyenne nous auraient certainement permis de dépasser Innsbruck et d'aller...ENCORE PLUS A L'EST.

Pierre GUILLOT

L'ALBUM D'ALBERT (Quel combinard !)

Challes est connue pour ses sources, par assez pour ses bains. Pourtant, en y revenant, Christophe s'est rapproché de la Suisse après s'être fait la main sur Lesquin.

En arrivant vers les Houches, ils ont réalisé qu'ils avaient oublié de nettoyer leurs bobs. Depuis, il y a eu un zoom sur le bob.

Le bar de la cantine est un endroit où certains ont le plaisir de s'accouder. Pour s'occuper de ce bar, il n'est pas nécessaire d'être adhérente.

C'est une fille de Troyes qui nous a débarrassés de notre dernier Javelot. Elle a su faire une exploitation moderne de ces petites bulles.

La mauvaise tenue des semelles entraîna un coup à la Fauvette. Ce coup fit douter les Garcin.

CHAMPIONNAT DE FRANCE STANDARD A ROMORANTIN

1 ^{er}	Julien Henry	Chartres	Discus 2	6529 points
2 ^{ème}	Eric Soubrier	Chartres	LS8	6213
3 ^{ème}	Claire Luyat	Challes	LS8	5909

sur 19

Ce premier podium en Championnat de France permet à Claire d'être à nouveau sélectionnée pour représenter la France, cette fois aux premiers Championnats du Monde Féminins qui se dérouleront cet été en Lituanie.

(Nous décernerons donc au comité de sélection une mention « Bien, mais peut mieux faire »)

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES JEUNES PILOTES A POITIERS

1 ^{er}	Louis Boudérique	Amiens	6206 points
2 ^{ème}	Benjamin Néglaïs	Pont-St-Vincent	5189
3 ^{ème}	Barthélémy Gras	Buno-Bonnevaux	6128

19 ^{ème}	Fabrice Garré	Challes	4234

24 ^{ème}	Walter Dintinger	Challes	2321
25 ^{ème}	Benjamin Christophe	Challes	2315

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VOLTIGE A SALON, du 13 au 16 juillet 2000

1 ^{er}	Daniel Serres	CNVV	5267 points
2 ^{ème}	Robert Faix	Challes	4948

sur 12 pilotes

CHAMPIONNAT REGIONAL A GRENOBLE, du 1^{er} au 11 juin 2000

1 ^{er}	Bernard Allemand	Romans	3651 points
2 ^{ème}	Henri Lamontagne	Challes	3642
3 ^{ème}	Ludovic Launer	Grenoble	3570

sur 18 concurrents

Le championnat régional 2001 aura lieu à Bourg en Bresse lors des week-ends de l'Ascension et de Pentecôte. Outre la recherche d'une sélection pour les Championnats de France, c'est un secteur intéressant à découvrir pour les circuiteurs Challésiens lorgnant vers des branches orientées au Nord/Nord-Ouest

CHAMPIONNAT REGIONAL JUNIOR

Pour la troisième fois consécutive, ce championnat a eu lieu à Romans/Isère. La météo n'a pas été très favorable, mais elle a tout de même permis la validation de deux épreuves. Ce fut, en tout cas, une bonne occasion de reconnaître la branche de circuit qui mène les Challésiens au point de virage d'Izeron, célèbre chez les candidats aux « 300 bornes » au treuil.

1^{ère} épreuve :

1^{er}	Benoît Micolon	Challes
2 ^{ème}	Olivier Terrasse	Romans
3 ^{ème}	Carl franjou	Grenoble

2^{ème} épreuve :

1^{er}	Vivian Laperrière	Challes
2 ^{ème}	Carl franjou	Grenoble
3 ^{ème}	Jean-Baptiste Galléa	Aubenasson

Classement général :

1^{er}	Carl Franjou	Grenoble	1866 points
2 ^{ème}	Jean-Baptiste Galléa	Aubenasson	1548
3^{ème}	Benoît Micolon	Challes	1200
4 ^{ème}	Olivier Terrasse	Romans	1076
5^{ème}	Vivian Laperrière	Challes	1040
6 ^{ème}	Jérôme Boissier	Romans	956
7 ^{ème}	Thomas Bayart	Paray-le-Monial	888
8 ^{ème}	Samuel Duplan	Aspres/Buech	622
9^{ème}	Florent Papet	Challes	290

Il faut remarquer cette année les bons résultats des Challésiens, les deux épreuves étant remportées par l'un d'entre eux (en considérant Benoît en tant que tel dans la mesure où cet apatride avait un planeur de Valence...). La vache de Vivian le premier jour est d'autant plus regrettable.

Rappelons que les premiers au classement gagne une place en équipe régionale junior, avec des stages à Saint Auban à la clef. Rappelons également que les frais de participation sont en grande partie couverts par des subventions régionales, et que ce doit donc être la façon la plus économique d'aborder la compétition, ou, au minimum, de se perfectionner en circuit.

En 2001 ce championnat devrait avoir lieu à Grenoble début août. Les jeunes pilotes intéressés pour y participer, en monoplace ou en biplace, peuvent contacter Jean-Noël Violette ou Christophe Huguenet.

BILAN DE L'ACTIVITE DES PLANEURS DU CSVVA EN 2000

Cette année 2000, malgré un mois de juillet très pluvieux, restera honorable sur le plan des heures de vol, avec un total de 11667 heures.

Les planeurs qui appartiennent au club ont totalisé 8253 hdv. Le tableau ci-dessus montre encore, comme les années précédentes, une décroissance régulière des heures, des 545 du Ventus aux 194 du Roméo Hôtel ; Cela montre que notre parc est bien utilisé et qu'il correspond encore aux besoins de nos pilotes.

Cependant, des mutations durables se sont produites et semblent vouloir s'éterniser : Les ASK 13, qui ont pendant de nombreuses années occupé le devant de la scène, sont maintenant relégués loin dans le classement. Le premier, le CU, est 8^{ème} et le dernier, le JR, est 21^{ème}. C'est du jamais vu malgré l'arrivée au club de nombreux jeunes ou non jeunes élèves. La baisse constante des heures des K13 révèle que notre recrutement est encore insuffisant, notamment sur le plan local.

Il suffit que la météo soit médiocre pendant un mois d'été, comme cette année en juillet, pour que les élèves stagiaires volent peu. Contrairement aux élèves locaux, ce manque d'activité n'est pas rattrapable lorsque la météo se remet de la partie.

De cette faiblesse de l'activité des K13 découle directement la sous-utilisation des planeurs de début : ASK 18 et Ka E, à eux trois, ne totalisent que 632 heures, soit 210 de moyenne. Manifestement le Ka 6, en vente depuis plusieurs années, devrait quitter notre parc car ses heures se reporteraient sur les deux K 18. En tous cas ces 3 planeurs sont les 3 derniers du classement alors que, quelques années plus tôt, ils en occupaient le milieu. Pour la même raison l'Astir, planeur de transition, vole trop peu et se retrouve, à une heure près, classé avec les K18 et Ka 6.

Année	Total K13	Moyenne
92	2489	498
93	2444	489
94	2319	469
95	2457	491
96	2130	425
97	1804	361
98	1883	377
99	1857	371
2000	1640	328

Année	Moy. Janus	Moy. ASH25
92	358	394
93	385	343
94	433	348
95	415	347
96	382	335
97	363	309
98	379	318
99	360	343
2000	468	439

Ce qui est nouveau et bénéfique, à condition que cela se prolonge dans l'avenir, c'est l'augmentation de l'utilisation des Janus et ASH 25. Cela peut-être le résultat de la plus grande disponibilité de certains instructeurs (NDLR : Suivez mon regard...), mais aussi, pour les Janus, le fruit des efforts du club en faveur de l'école de circuit. Le tableau ci-dessous montre bien que cette brusque embellie, après des années de stabilité, mérite d'être favorisée.

La gamme des planeurs monoplaces, du Pégase au LS 6, en passant par Crystal, DG 299 et ASW 20, reste relativement peu utilisée avec des moyennes de 320 heures pour les Pégase à 218 heures pour le DG200. A noter que l'arrêt du LS 6 UQ en plein cœur de l'été, en attente de visite 3000 heures, n'arrange pas les choses.

En conclusion, on peut dire que les efforts du club en matière de recrutement ne se traduisent pas immédiatement en un surcroît d'heures de vol. Il faut laisser le temps aux nouveaux lâchés d'arriver sur les planeurs plastiques pour que les résultats s'en ressentent.

D'autre part, l'arrivée de nouveaux monoplaces va rendre de plus en plus urgente, sinon obligatoire, la vente prévue de longue date du dernier Ka 6 et du DG 200

Henri LAMONTAGNE

	Planeur	Imm.	Heures
1	Ventus	CIJB	545
2	Janus	CFAJ	495
3	ASK 21	CHBY	449
4	ASH 25	CHIT	444
5	Janus	CFAX	441
6	C 101	CHFM	435
7	ASH 25	CHAL	433
8	ASK 13	CECU	420
9	ASK 13	CECY	387
10	ASK 13	CDYA	337
11	LS 6	CGUG	325
12	C 101	CGOU	322
13	C 101	CHLP	310
14	ASW 29	CFSH	304
15	ASK 13	CEJU	276
16	C 101	CGHL	276
17	Crystal	CBCF	234
18	DG 200	CBPJ	233
19	LS6	CGUQ	230
20	ASK 13	CEJR	222
21	Astir	CFMJ	222
22	ASK 18	CERI	221
23	Ka 6 E	CDTT	217
24	ASK 18	CHRH	194

COUPE DES VACHES

Le présent document constitue le règlement de la coupe des vaches du CSVVA. Il s'impose à tous les membres du dit Céèsvévéa.

Le Jury de la coupe des vaches s'est arbitrairement auto désigné ; Il est composé de :
Lionel GRAIRE, Yvan LERAY, Claire LUYAT

Article $E=mc^2$: si vous n'y connaissez vraiment rien, on vous explique que :

→ est considérée comme vache, tout atterrissage sur une surface autre que le terrain de départ ou, le cas échéant, un aérodrome explicitement désigné sur le panneau de départ.

→ une VACHE MAIGRE est un atterrissage sur un terrain autre que le terrain de départ et dépannable par air.

→ une VACHE GRASSE est un atterrissage sur toute surface autre que celle désignées à l'alinéa précédent.

→ une VACHE GOURMANDE est une vache soit hors de la France soit dans les Alpes du Sud (ou dans les Alpes du Nord si le départ est effectué d'un terrain des Alpes du Sud)

→ une VACHE EXPRESS est une vache qu'elle soit grasse ou maigre qui est :

* survenu moins d'une heure et demi après le décollage ou

* survenu sur la branche départ, à moins de 30 km du point de départ au treuil et 40 km pour les départs en faces Est.

→ une vache sera considérée EN LOCAL dès lors que le pilote se vachera dans un rayon de 10 km du terrain de départ sans point de virage intermédiaire.

L'équipage d'un biplace sera considéré comme MIXTE dès lors qu'il se trouvera parmi l'équipage (instructeur ou passager, puce, morpion ou araignée, veau, vache ou couvée) des individus de sexe différents. Le cas des homosexuels ne sera pas pris en considération, c'est trop compliqué.

Tout biplace utilisé en monoplace est considéré, par égard aux dépanneurs, comme un biplace et non un monoplace !

Les deux membres d'équipage d'un biplace sont chacun crédités du nombre de point adaptés à leur cas.

Une prime qui pourrait être de un point sera attribué aux pilotes se vachant au cours de deux consécutifs. La prime sera nettement augmentée s'il s'agit du même jour.

Une prime sera également attribuée au pilote qui aura réussi à vacher un Champion du monde.

Le cas particulier des vaches en remorqué fera l'objet d'un examen bienveillant et certainement généreux de la part du jury ; il sera difficile de s'en tirer à moins de 5 points.

On rappelle que toute vache effectuée intentionnellement ne sera pas comptabilisée...

Ce règlement s'est fortement inspiré de celui du Club de Chartres qui a plusieurs années d'expériences dans la matière.

Claire LUYAT

	Vache Maigre	Vache Grasse	Vache Express	Vache gourmande
Monoplace en circuit	0,5	1	2	2,5
Monoplace en local	1,5	2	3	3,5
Biplace en circuit	1	1,5	2,5	3,5
Biplace en local	2	3	3,5	4
Biplace Mixte	2,5	4	4,5	5,5

	Nom	Pts		Lieu	Planeur	Pts		Lieu	Planeur	Pts
1	Walter DINTINGER	11		Annecy	Pégase	0.5		Aiton	Pégase	1
				Annecy	Pégase	0.5		Pontcharra	Pégase	1
				Faverge E	Pégase	2		Poitiers	Pégase	1
				Montgardin	Pégase	1		Poitiers	Pégase	1
				Die	Duo Discus	2		Poitiers	Pégase	1
2	Didier GIVOIS	10		Francin	ASH25	1.5		St Rémy de maurienne	Janus	1+1.5
				Albertville	ASK13	1		Albertville	ASH25	2.5
				Albertville E	Janus	2.5				
3	J P JOUANNIC	8.5		Grenoble E	ASW20	2		Albertville	Janus	3.5
				Annecy	Pégase	0.5		Challes	Janus	2.5
4	Catherine ATAMIAN	7.5		Bonneville	LS6	1		Morestel	ASW20	0.5
				Sallanches E	LS6	2		Pte d'Andey	ASW20	1
				Francin E	LS6	2+2				
5	Claire LUYAT	7		La Haye	LS6	1		Sully/Loire	LS8	1
				Rieti	ASH25	4		St Claude de Dury	LS8	1
6	Camille PLANTIER	6		Sallanches	Janus	1		Annecy	ASK13	2.5
				Annecy E	Janus	2.5				
6	Yvan LERAY	6		Albertville	Janus	3.5		Challes	Janus	2.5
8	Barth.BRUYERE	5		Albertville E	DG200	2		Francin	LS6	1
				Annecy E	DG200	2				
9	Vivian LAPERRIERE	4.5		Doussard	Pégase	1		10 km de Romans E	Pégase	2
				Doussard	Janus	1.5				
10	JC BRUYERE	4		Francin	Janus	1.5		Annecy E	Janus	2.5
11	Philippe GENESTIER	3.5		Grenoble	Janus	1		Albertville	Janus	2.5
11	Daniel LAPERRIERE	3.5		Sallanches	Janus	1		Grenoble E	Janus	2.5
11	Yves BECHERET	3.5		Albertville	ASH25	1		Grenoble E		
14	Christian HUBER	3		Annecy	Pégase	0.5		Annecy E	Janus	2.5
14	Nicolas ROSSIER	3		Grenoble	Janus	1		Annecy E	LS4	2
16	Benoît MICOLON	2.5		Annecy E	Janus	2.5				
16	GAUTHIER	2.5		Albertville E	Janus	2.5				
16	N CHRISTOPHE	2.5		Albertville E	Janus	2.5				
16	Robert BOISSOU	2.5		Francin	Janus	1.5		Annecy	Janus	1
16	Pierre GUILLOT	2.5		Annecy	Janus	1		Grenoble	Janus	1.5
16	RENAUD	2.5		Albertville	Janus	2.5				
16	BUISSON	2.5		Annecy	ASK13	2.5				
16	SAVEY	2.5		Albertville	Janus	2.5				
16	René DOUSSET	2.5		Albertville	Janus	2.5				
16	Louis MONTHULET	2.5		St Crépin	LS6	2.5				
26	Patrick BUET	2		Annecy E	ASW20	2				
26	DELATTRE	2		Annecy E	ASW20	2				
26	Daniel CAMPO	2		Albertville	LS6	2				
29	Christophe GRILL	1.5		Ste Hélène du Lac	Alliance	1.5				
29	Denis ROSSIER	1.5		Albertville	ASH25	1.5				
29	JM GARCIN	1.5		Albertville	ASH25	1.5				
29	Bruno HEIDLER	1.5		Albertville	ASW20	0.5		Albertville	ASH25	1
29	Philippe LOBJOY	1.5		Annecy	Pégase	0.5		Bonneville	Pégase	1
29	Gilles DERSU	1.5		Doussard	DG200	1		Albertville	Pégase	0.5
29	Mathieu ALEXANDRE	1.5		Grenoble	LS6	0.5		Francin	LS6	1
36	JM DUBOIS	1		Annecy	DG200	0.5		Albertville	ASW20	0.5
36	Eric SCHAFFTER	1		Annecy	Janus	1				
36	Joachim DONDENNE	1		Annecy	Janus	1				
36	Jean DEKKERS	1		Francin	Ventus 2	1				
36	CHRETIEN	1		Annecy	Janus	1				
36	BRAYET	1		Annecy	Janus	1				
36	H LAMONTAGNE	1		Francin	Ventus 2	1				
36	Lionel GRAIRE	1		Francin	LS6	1				
36	Louis LEHMANN	1		Francin	ASW17	1				
45	Jacques COTTIN	0.5		Grenoble	ASW20	0.5				
45	Denis HYVERT	0.5		Albertville	ASW20	0.5				
45	Jean Luc CHAPUIS	0.5		Annecy	ASW20	0.5				
45	Alain COURTIAL	0.5		Albertville	ASW22	0.5				
45	Alain DURAND	0.5		Albertville	Pégase	0.5				
45	GARRE	0.5		Albertville	Ventus 2	0.5				
45	Didier POULET	0.5		Bellegarde	ASW20	0.5				
45	Lucien COUTEAUX	0.5		Albertville	LS6	0.5				
45	Gérard GOY	0.5		Annecy	ASW20	0.5				

REGLEMENTATION DE L' ESPACE AERIEN

La réglementation de l'espace aérien a été modifiée le 2 avril 1992, en général dans **un but de clarté**, mais quelquefois au prix de **contraintes supplémentaires** pour les planeurs. Essayons de voir comment ça s'est traduit en pratique pour nous.

Le but de cette nouvelle réglementation, au-delà de la simplification imposée par le foisonnement des zones qui existaient alors, a été de permettre aux pilotes qui doivent respecter la règle « **VOIR ET EVITER** » de savoir « **OU VOIR** » en disposant, aux endroits de forte densité de trafic, d'une information du contrôle aérien.

En contrepartie, pour accéder aux zones les plus fréquentées, le pilote doit obtenir une « **clairance** ». C'est une autorisation consécutive au dépôt d'un plan de vol, ou tout du moins à un contact radio en bonne et due forme.

En théorie, le transpondeur n'est pas obligatoire partout. En pratique, les contrôleurs aériens, à qui cet instrument simplifie la vie, l'exigent en refusant tout simplement la clairance aux appareils qui n'en sont pas équipés.

Pour les planeurs, cela signifie souvent l'accès refusé à certaines zones et ce n'est que par convention locale de dérogation que certains clubs ont pu continuer à voler depuis le 2 avril 92 (Lyon, région parisienne).

L'espace aérien a donc été structuré en différentes classes et, en un lieu donné, un type de classe est affecté en fonction du trafic. Les classes vont de « A », la plus stricte, à « G », la moins contraignante. Les classes A à E correspondent à l' « Espace Aérien Contrôlé », les classes F à G à l' « Espace Aérien Non Contrôlé ».

Classe A: Les vols VFR en sont exclus.

C'est toute la Région Parisienne; et

C'est tout l'espace situé au dessus du FL195 (environ 6000m). Pour les planeurs, la seule exception reste la « Fenêtre de Lure » de St Auban, où le contrôle peut autoriser les vols au dessus de 6000m après activation de la zone par un des centres locaux. **Il est donc interdit de voler au-dessus de 6000 m à Challes, même avec de l'oxygène.**

Classes B et C: La différence entre les deux classes tient dans le mode de séparation entre les avions, mais dans les deux cas, les VFR n'y sont admis qu'après clairance. Il n'y en a pas en France, mais la TMA de Genève, classée C, chevauche la frontière. **Une dérogation a été négociée pour les planeurs volant sur le Jura. Attention, elle n'est pas toujours activée. Vérifiez sur une carte aéronautique les contours des zones perméables et les fréquences à contacter pour cela.**

Classe D, à ne pas confondre avec les zones D (Dangereuses). Les vols VFR y sont admis sous réserve de clairance, et reçoivent une information sur les autres trafics, VFR ou IFR.

Ce sont la plupart des anciennes zones de contrôle militaires qui deviennent « espace aérien spécialisé » et qui portent sur les cartes le préfixe « S »: S/CTR, S/TMA, S/CTA.

Ce sont aussi les anciennes ATZ, qui disparaissent donc.

Deux des trois zones de Chambéry sont classées D : la TMA1 et la CTR1. La TMA1 est à peu près de la taille des tours de piste et s'étage de 300m/sol à 1200m/QNH. Il faut contacter sur 123,7 pour la traverser. La CTR1, de même limites latérales que la TMA1, va de par terre jusqu'à 300m/sol. C'est bien sûr la zone dans laquelle il faut pénétrer pour atterrir . Le contact radio est donc impératif sur 118,3, mais en général on a déjà contacté auparavant 123,7 en arrivant dans la TMA1, et ce sont eux qui vous demandent, si besoin, de changer de fréquence.

C'est enfin tout l'espace aérien compris entre les FL125 et 195, soit environ 4000 et 6000m, correspondant aux anciennes SIT. **Pour les planeurs, cette règle pose un gros problème sur les Alpes du Sud : Attention en stage ou en grand circuit.**

Classe E: Les VFR y sont admis sans clairance (ouf !)

Ce sont tous les anciens espace aérien contrôlé qui ne sont pas classés D aujourd'hui. Ce peut être aussi un espace classé D, en dehors des heures officielles de contrôle (horaires « ATS »), le week-end par exemple.

La troisième zone chambérienne, la CTR 2, concerne tout ce qui est en dessous de 300m/sol, mais elle est plus étendue que la CTR1. Elle englobe les pentes du Revard presque jusqu'à Bange, s'étend jusqu'à Yenne vers le Nord, St Thibault de Couz ou le Lac St André vers le Sud. Classée E, elle ne nécessite pas de clairance mais suppose d'être en écoute sur 123,7 MHz.

Classe F: Il n'y en a pas en France.

Classe G: Tout le monde peut y évoluer sans clairance.

Enfin, rappelons que pour ce qui est du survol de l'aéroport de Chambéry-Aix, même si vous êtes à une altitude supérieure à 1200 mètres, et donc plus haut que la TMA1 réglementée, il convient d'annoncer votre présence sur 123,7 MHz à cause des possibles parachutages en cours. Il en va de votre sécurité : Rappelons-nous qu'il n'y a pas si longtemps, il y a eu un abordage entre un planeur et un parachutiste à Gap-Tallard. Et ça n'arrive pas qu'aux autres.

Jean-Noël VIOLETTE

4ème COUPE DES 100 CHÂTEAUX

Organisée par l'association Vol à Voile Léonard de Vinci, la Coupe des 100 châteaux est une rencontre amicale se déroulant tous les 2 ans sur le terrain de Tours le Louroux sous la direction de Christine, Luc et Zoé Gaucher et dont la 4^e édition s'est tenue du 8 au 16 juillet 2000.

Ouverte à l'origine aux seuls planeurs biplaces, elle accueille maintenant tous les types de planeurs, purs ou motorisés. Seule la machine est classée, l'équipage peut donc varier tout au long de l'épreuve.

La particularité de ce concours est qu'aucune épreuve journalière n'est imposée aux concurrents par les organisateurs. Il appartient aux pilotes de choisir eux-mêmes leur propre circuit du jour en fonction de la météo.

Le but premier étant de photographier un maximum de châteaux parmi ceux proposés par les organisateurs, ces derniers vous remettront, à votre arrivée le 7 juillet au soir, une liste de 100 châteaux, qui comme les trois mousquetaires sont en fait au nombre de 104! Et c'est là que les ennuis commencent ...

En effet, si cette liste est classée par ordre alphabétique, la position des châteaux n'est donnée que sous la forme d'un relèvement / distance par rapport au terrain du Louroux, et se répartissent de manière inégale entre Tiffauge (près de Cholet), Châteaudun, La Bussière (près de Gien), Bourges et Le Fou (près de Châtellerauld). En un mot, la vallée de la Loire largement élargie aux départements limitrophes

A partir de là il faut avoir, au choix, une bonne carte, une règle, un rapporteur et beaucoup de patience, ou bien de solides connaissances historio-géographico-touristiques de la région (avec

option visite de caves) ou encore un exxxxclellent camarade ayant déjà concouru et vous fournissant une disquette avec les coordonnées GPS des dits manoirs (à ce propos, encore merci Yvon !).

Bien évidemment, ces 104 gentilhommières ne sont égales ni dans la renommée ni dans la taille et encore moins dans l'état. Et c'est ainsi que nous, pôvres pilotes habitués à regarder au loin pour optimiser nos transitions, passerons beaucoup de temps le nez par terre à chercher trois cailloux accumoncelés de manière architecturale variable.

Vous devez également vous douter que dans une région comme le Val de Loire, le nombre de 104 châteaux ne représente qu'un extrait du patrimoine et que le simple fait d'incliner l'aéronef pour prendre la photo du délire vous permet de découvrir un, plusieurs ou aucun de ces castels !

Sachant que le règlement de l'épreuve impose la photo de la façade sud du château, planeur cap à l'Est à une distance permettant son identification, vous imaginez sans doute l'animation régnant dans le planeur lorsque le Zander vous annonce, croix de bois croix de fer, que vous êtes là ou il faut

Le classement est ensuite établi selon une formule diabolique prenant en compte :

- le nombre de châteaux correctement photographiés et leur éloignement : 10 point pour un château situé jusqu'à 50 km du Louroux, 20 points de 50 à 90 km et 30 point au delà .
- le type de machine : coefficient Coupe Fédérale et coefficient réducteur de 0,8 pour les biplaces en raison de l'équipage à 2 !
- de la rentrée au terrain : un vache entraîne l'application d'un coefficient réducteur de 0,5 pour les châteaux du jour.

Les machines représentées lors de cette édition 2000 allaient du modeste mais génial ASK 7 à l'ASH 25 en passant par divers Pégases, Ventus, Mosquito et autre Lak 17 de construction lithuanienne.

En ce qui me concerne, comme en 1999 à Poitiers et au National Air de 2000, je faisais équipe sur le *Duo des Cimes* avec papy René, mon papa à moi, et un centrage fort différent de celui expérimenté lors des rencontres amicales de Challes avec Jean Michel Mais qu'à cela ne tienne, un peu d'eau dans la queue et hop, le tour est joué !

Et de l'eau, il n'en n'a pas manqué : 8 épreuves possibles, 5 jours de pluie ! Mais pas du crachin breton, non, de la vraie grosse goutte qui tâche et qui mouille, genre 30 litre d'eau au m²....

Samedi 8 juillet :

La météo moyennement optimiste, prévoit des plafonds bas, des petites Vz et des étalements. Compte tenu de la couverture nuageuse et de l'humidité ambiante, nous décidons de manger d'abord puis de monter le Duo à 12h30.

Kolossale erreur, en moins de 30 minutes, le voile se déchire, les premiers cumulus se apparaissent et au moment où nous arrivons en piste, le Janus du Pic St Loup, avec Yvon VIAL à son bord, décolle !

Montage du Duo à branchement des commandes automatique (ouf ☺, ballastage de la queue (surtout ne pas oublier), prévol sérieuse avec APRS (non, là je déconne) et alignement sur la piste en herbe du Louroux.

Décollage à 14h30, bonnes Vz, plafond correct aux alentours de 1000 m (oui je sais le qualificatif peut surprendre) et presque tous les cumulus donnent (le mot crucial est **presque**).

Et voilà, c'est parti, nous débutons le concours en photographiant le Donjon de Monbazon et orientons notre circuit vers l'ouest nord-ouest profitant de l'inactivité du samedi pour photographier les châteaux dans les zones militaires de Tours.

Après Villandry et ses jardins, Langeais et son pont-levis, Azay le Rideau et son étang (et non pas ses tentures ignare) nous revenons vers le Louroux pour photographier le terrain et valider à plein tarif les châteaux déjà dans la boîte.

Une virée dans le sud et l'est du terrain nous permet de prendre 5 autres châteaux dont celui de Loches, dans lequel se trouve encore une des cages de fer dans lesquels Louis le Onzième enfermait ses opposants (un peu de culture ne fait jamais de mal).

Alors que les étalements commencent à faire leur apparition, nous tentons une progression vers le nord (Amboise, Chenonceaux) mais malgré des plafonds encore acceptables (1100 m) le manque d'homogénéité des cumulus nous incite à la prudence (les champs semblent très gras) et nous rentrons vers le terrain et nous posons vers 17h30.

Premiers contacts satisfaisants même si nous n'avons engrangé que 10 châteaux dont 2 non valides. Nous terminons 10^e sur 16, en raison de notre départ tardif et notre manque de confiance en la situation météo.

Le circuit obtenu pour la coupe fédérale est de 105 km et n'est pas du tout représentatif de la distance réellement parcourue en raison des détours imposés par la dissémination des châteaux.

Néanmoins, ce vol nous a permis de d'apprendre, et de constater que si la stratégie mise en place est bonne, la tactique doit être perfectionnée :

- L'obligation de photographier la façade sud des châteaux avec cap à l'est est très pénalisante lorsque l'on va vers l'ouest. Dans ce cas il faut aller le plus loin possible, et ne prendre les photos que sur la branche retour !
- Même en biplace la charge de travail est très élevée puisqu'en fonction des conditions du moment, il faut choisir l'ordre de passage sur les châteaux pour éviter les détours inutiles. Pour cela, une carte simplifiée éditée avec Strepla fait très bien l'affaire.
- La navigation vers le château est réalisée avec le Zander, son repérage est effectuée avec une carte IGN et son identification confirmée avec une Michelin. Il ne reste plus qu'à se placer dans le bon secteur et de trouver le château dans le viseur de l'appareil au moment où papy incline

Je vous le disais, une bonne ambiance dans le cockpit !!!!

Dimanche 9, lundi 10 et mardi 11 juillet :

Que d'eau, que d'eau ! Temps idéal pour tester les bottes en caoutchouc, visiter les caves du vignoble de Chinon (avec un chauffeur qui ne boit pas) ou découvrir la demeure de Léonard de Vinci à Amboise et la face cachée Gallo-Romaine de la ville de Tours (avec un vélivole érudit et professeur d'histoire : le super pied).

Le soir animation champêtre et barbecue en grange pour d'évidentes raisons d'humidité.

Mercredi 12 juillet :

Une fenêtre météo favorable, avec un flux de nord-ouest et un champ de pression en hausse mais également avec l'arrivée d'un front secondaire en début de soirée.

Cette fois le Duo est monté et mis en piste avant de manger (je vous l'ai dit, on apprend). Le décollage a lieu à 13h00, les premières Vz sont bonnes (2 à 3 m/s) et le plafond à 1200 m nous rend optimiste. Nous partons plein sud vers la vallée de la Creuse et de la Gartempe avec pour idée d'écumer le Haut Poitou et le Saumurois.

Sur la première branche de 52 km, nous photographions 7 châteaux mais effectuons quelques points bas dont un qui nous réservera une bonne surprise, patience. Quelques raccrochages difficiles plus loin, nous atteignons la ville de Châtelleraut à partir de laquelle les conditions s'améliorent.

Nous aurons même jusqu'à 1700 m de plafond aux environs de Richelieu avec d'excellents vario et parviendrons à suivre la vallée de la Vienne (Chinon, Abbaye de Fontevault, Monsoreau, ...) et à virer au delà de Saumur.

Les 2 Nimbus 3 de La Roche sur Yon en vol dans la région d'Angers nous annonçant l'arrivée d'un voile d'altocu en rapide progression vers l'est, nous entamons le retour vers le Louroux. Un

dernier château sera photographié à 20 km à l'est du Louroux et l'atterrissage s'effectuera vers 18h00 avec 20 châteaux dans la besace et un triangle de 240 km pour la coupe fédérale.

Ce vol plus en rapport avec les capacités du Duo nous satisfait pleinement et nous remontons à la 7^e place au général.

Jeudi 13 et vendredi 14 juillet :

Devinez quoi : de la pluie et quelques averses en prime ! Une visite du château de Loches nous instruit un peu plus sur l'histoire de France et nous nous consolons avec du Ste Maure (le fromage) et du Chinon rouge (le pinard).

Samedi 15 juillet :

Dernière journée de vol, et malgré les inquiétudes liées aux cumulus (trop) précoces et (trop) nombreux, la masse d'air s'assèche et de bonnes conditions s'installent.

Je laisse ma place à bord à mon dépanneur, Daniel, qui aura la charge des prises de vue. L'interprétation ultérieure des photos me permettra de constater qu'il s'est révélé utile de disposer d'un grand angle à cet occasion

Un vigoureux vent de noroix souffle mais les plafonds et les Vz permettent un départ pas trop difficile vers le nord-est permettant de rejoindre Amboise, d'avancer sur la partie nord de la Sologne et de suivre la vallée de la Loire.

Après Chaumont et ses jardins, Cheverny et Blois, le demi tour est entamé à Mer pour rejoindre les plus prestigieux des châteaux de la Loire, à savoir Chambord et Chenonceau.

Des conditions faiblissantes et un vent toujours fort rendent le retour un peu plus délicat mais, tout en assurant, le retour est effectué avec un total de 15 châteaux dans la musette et 160 km en aller retour.

Cela nous permettra de terminer à la 5^e place au général derrière un ASH 25 anglais, un Pégase du Louroux, le Lak 17 lithuanien et un Szd 55 du Blanc.

Nous remporterons par contre le prix pour la plus belle photo de château prise pendant le concours : il s'agit de la photo du Chatelier situé 6 km à l'est de la ville de Descartes. Celle-ci résulte de la conjonction d'un point bas, d'un cadrage parfait (le château au bout de l'aile du Duo) et d'un rayon de soleil inespéré exactement sur le château. Affichée dans le bar du club, la photo a elle-même connu un point bas à la fin du siècle dernier. Comme quoi, on est jamais à l'abri d'un coup de bol !

Que dire de plus en guise de conclusion ?

Le vol en biplace est toujours passionnant, mais ça nous le savions déjà.

Le vol en plaine est bien sûr tout à fait différent du vol en montagne et il n'est pas nécessaire de chercher à faire des comparaisons. Néanmoins, la découverte d'autres horizons et d'autres clubs est toujours enrichissante.

La compétition pure et dure peut, être ou ne pas être (salut Will) appréciée.

Mais une rencontre à thème comme la Coupe des 100 châteaux permet de découvrir un vol à voile différent, quelque peu touristique, mais à l'écart de la performance pure et peut être accessible à un plus grand nombre ou encore à d'autres planeurs que les bêteêtes de courses à plus de 10 000 francs le point de finesse (par pilote) !

J'espère qu'en 2002 une autre édition se tiendra et, pour sûr j'y retournerai, car il me reste encore une soixantaine de châteaux à découvrir !

Laurent BERNARD

RENCONTRES AMICALES 2000 DE CHALLES

Epreuve n°1, le 30 avril 2000

Challes-St Laurent en Faucigny-St Jean de Couz-Faverge-Challes : 219 km

1	Laurent Bernard/Jean-Michel Garcin	Duo-Discus	78,7 km/h	967 points
2	Henri Lamontagne/Jean-Pierre Brard	ASH 25	90,0 km/h	957
3	Daniel Rossier	LS 4	74,7 km/h	949
4	Barth Bruyère	DG 200/17	67,4 km/h	806
5	Pierre Hannhart	Ventus B/18	73,0 km/h	792
6	Didier Poulet	ASW 20 FL	57,1 km/h	637
7	Louis Lehman	ASW 17	55,9 km/h	551

et 4 vachés : Walter Dintinger
Jean-Claude Bruyère/Robert Boissou
Eric Schaffter/Jean-Pierre Jouannic
Dominique Brondel.

Epreuve n°2, le 1^{er} mai 2000

Challes-Le Tour-Couvent de Chalais-St Julien Mont Denis-Challes : 321 km

1	Daniel Rossier	LS 4	91,7 km/h	1000 points
2	Laurent Bernard/Jean-Michel Garcin	Duo-Discus	92,6 km/h	961
3	Barth Bruyère	DG 200/17	87,9 km/h	919
4	Didier Poulet	ASW 20 FL	79,3 km/h	792
5	Louis Lehman	ASW 17	82,7 km/h	755
6	Pierre Hannhart	Ventus B/18	82,3 km/h	730
7	Henri Lamontagne/Jean-Pierre Brard	ASH 25	86,8 km/h	713
8	Walter Dintinger	Pégase D	67,1 km/h	644

et 3 vachés : Dominique Brondel
Jean-Claude Bruyère/Robert Boissou
Eric Schaffter/Jean-Pierre Jouannic.

Classement général après 2 épreuves (en gras, les pilotes « moins de 25 ans »)

1	Daniel Rossier	LS 4	1949 points
2	Laurent Bernard/Jean-Michel Garcin	Duo-Discus	1928
3	Barth Bruyère	DG 200/17	1725
4	Henri Lamontagne/Jean-Pierre Brard	ASH 25	1670
5	Pierre Hannhart	Ventus B/18	1522
6	Didier Poulet	ASW 20 FL	1429
7	Louis Lehman	ASW 17	1306
8	Walter Dintinger	Pégase D	1009
9	Jean-Claude Bruyère/Robert Boissou	Janus B	583
10	Eric Schaffter/Jean-Pierre Jouannic	Janus B	529
11	Dominique Brondel,	ASK 21	429

RUBRIQUE HISTORIQUE

Rappelons que l'activité vol à voile à Challes-les-Eaux, initialisée en 1942, a été relancée en 1945. L'aérodrome fonctionnait alors principalement comme « Centre National de Vol sans Moteur », et de manière plus accessoire, comme Centre Inter-Club un ou deux jours par semaine.

Ce C.I.C. regroupait les sections de Chambéry, Aix-les-Bains et Albertville. Pour l'anecdote, c'est au sein de la section aixoise qu'a débuté Daniel Barbera, avant de devenir lui-même moniteur en centre national, plusieurs fois recordman de France, compétiteur aux Championnats du Monde de 1957 et 1960 et inventeur d'un calculateur de vol très réputé.

Les résultats challésiens n'étaient déjà pas trop mauvais :

LE BILAN DE 6 MOIS DE VOL A VOILE

Si l'année 1946 fut, en quelque sorte, un rodage de la nouvelle organisation du vol à voile (Centres interclubs, Centres nationaux, mise en piste du matériel, etc.), le début de l'année 1947 enregistre de remarquables résultats malgré des difficultés de tous ordres : crédits limités, câbles défaillants, réduction du personnel, etc. Le service de l'Aviation légère et sportive vient de publier les résultats obtenus durant le premier semestre de cette année. Si les centres nationaux ont effectué un excellent travail, dû en partie à une bonne organisation, mais aussi grâce à l'arrivée de stagiaires possédant un certain entraînement, les centres inter-clubs ne sont pas en reste, montrant par là même l'efficacité de la formule.

L'activité des cinq centres nationaux est résumée dans le tableau suivant :

	Heures de vol			Lancers	Brevets			
	Avion	Planeur	Total		B	C	Epreuves D	Epreuves E
Challes	240	2018	2258	3186	20	30	87	0
Saint Auban	255	1744	1999	3955	0	22	78	9
Montagne-Noire	159	1783	1942	3262	15	31	62	0
Beynes	395	1124	1519	3504	4	8	11	5
Pont-St-Vincent	178	634	812	6024	49	11	8	1

Au cours du premier semestre 1946, il avait été réalisé dans ces centres 1423 h d'avion, 6031 h de planeur, 26085 lancers, 151 brevets B, 126 brevets C, 156 épreuves de D et 5 épreuves de E. Cette année, le rendement a été meilleur : moins d'heures de remorquage, moins de lancers pour 1271 heures de vol planeur supplémentaires. Notons aussi l'augmentation des épreuves de D et de E, les élèves étant plus entraînés que l'année dernière et arrivant souvent en stage avec leurs B et C, d'où, évidemment, une diminution de ces brevets de début.

Les neuf centres inter-clubs (région parisienne et province) ont effectué 585 h de vol remorqué, 2154 h planeur et 22716 lancers. 95 brevets B, 80 C et 32 épreuves de D ont été passés. Le tableau de la page suivante donne quelques résultats comparatifs entre les divers C.I.C.

	Heures de vol			Lancers			Brevets		
	Biplaces	Monoplaces	Total	Biplaces	Monoplaces	Total	B	C	Epreuves D
St-Cyr	240	144	384	2934	1220	4154	15		
Persant	170	177	347	1905	1687	3592	15	17	3
Lognes	192	0	192	0	0	0			
Meaux	143	0	143	1393	0	1393	17		
Troyes	0	97	97	1522	1055	2577	17		
Challes	0	93	93	2154	1304	3458		17	
Mantes	0	0	0	0	883	883			

**(Extrait de la revue « Décollage » du 14.08.1947 ;
Les tableaux ont été reproduits tels que dans l'original. Il manque apparemment quelques informations...**

(Quelqu'un connaîtrait-il les résultats définitifs en fin d'année ?)

LA JOURNEE D'UN STAGIAIRE AU CENTRE DE CHALLES-LES-EAUX

Dès leur arrivée, les élèves sont répartis entre les différents moniteurs, et le travail en double commande commence aussitôt : vols sur la pente avec départ en remorqué, puis avec départ au treuil. Lorsque, après un nombre d'heures de vol en double variant avec l'expérience du stagiaire lors de son arrivée, l'élève est jugé apte à voler seul, il est lâché au treuil sur Avia 152. Il effectue un ou plusieurs tours de piste, puis passe sur Castel 301.

Après un tour de piste de prise en main à bord de cet appareil, il commence le travail sur la pente, pendant une heure au minimum. Ce travail de pente s'effectue sur trois secteurs différents, situés en bordure du terrain. Le meilleur rendement est obtenu de ces pentes par vent orienté Nord-Ouest.

Le départ s'effectue au treuil. Le pilote accroche sur le secteur n°1, qu'il doit aborder à une altitude minimum de 180 m. Il s'élève jusqu'à 350 m et passe sur le secteur n° qui lui permet d'atteindre une altitude de 500 m. Le 3^{ème} secteur est alors abordé avec une altitude de 500 à 600 m.

Après avoir effectué son heure de vol de pente sur Castel 301, l'élève recommence le même travail à bord d'un Emouchet. Après quelques heures d'accrochage sur la pente, il est prêt à tenter son épreuve de durée du Brevet D : 5 heures de vol. Vers cette époque, il fait connaissance avec le Grünau. Il est alors repris en double commande par son moniteur, afin de préparer son lâcher en vol remorqué sur ce planeur.

Il ne lui reste plus qu'à totaliser des heures, parfaire son pilotage et essayer des épreuves d'altitude et de distance du Brevet D. Si la première n'offre pas de difficultés majeures, les 1000 mètres étant fréquemment atteints à Challes, il n'en va pas de même pour la distance qui, dans cette région très « mal pavée », constitue une entreprise assez délicate.

Maintenant que vous êtes familiarisés avec le travail effectué, examinons si vous le voulez le déroulement de la journée classique d'un stagiaire. Lever à 7 heures et demie, suivi entre huit heures et huit heures et demie du déjeuner. « L'homme du jour », un stagiaire responsable du travail au sol pour la journée, répartit ensuite le travail entre les élèves : garde des appareils pendant le repas, conduite des voitures de piste, aide aux mécaniciens, etc . Les appareils sont alors mis en piste et, vers dix heures, les premiers vols commencent.

Les élèves lâchés effectuent des départs au treuil et des tours de piste, tandis que ceux qui volent encore en double commande s'entraînent sur C800 aux prises de terrain. C'est également le matin que se font généralement les prises en main d'appareils, avec toujours départ au treuil.

Les vols, interrompus pour le repas de midi, reprennent vers 14 heures. Si le vent est favorable, nous pouvons assister au « grand cirque » sur la pente : L'on peut voir parfois 10 planeurs évoluer simultanément. Les pilotes ont alors intérêt à ouvrir l'œil et à suivre fidèlement les consignes de piste.

Les vols cessent en principe à 20 heures. La pente portant à partir de midi, les pilotes ont donc largement le temps d'effectuer leur épreuve de durée de 5 heures du Brevet D. Avant de pouvoir prendre leur repas du soir, les stagiaires doivent encore rentrer les appareils sous les hangars.

Vous pensez bien qu'après une telle journée, les appétits sont aiguisés. Aussi, le dîner est-il accueilli avec enthousiasme : un vrai repas des fauves. Tous les repas se déroulent selon un rite sacré. Les stagiaires, qui ont élu parmi eux un Président, ne sont autorisés à manger qu'après un avis favorable de celui-ci. Une réglementation sévère règle l'ordonnance de ces repas et des amendes viennent punir les contrevenants. Ces amendes permettront de subvenir aux frais du banquet de fin de stage.

Le dîner achevé, les stagiaires rejoignent les dortoirs. C'est l'heure du « discutage de coup » :

- T'aurais vu ça, pas moyen de descendre. Volets ouverts, c'était du 70 au badin et du 0 au vario.
- Tu as vu mon atterrissage...

Petit à petit, le calme se fait. Un dernier bavard se fait rappeler à l'ordre par ses camarades à moitié endormis.

- Boucle-là, on dort !

Le silence est maintenant total. Un sommeil peuplé de planeurs, d'ascendances et de pentes leur permet de refaire leurs forces et de préparer la journée du lendemain.

Pierre BONNEAU, paru dans « Décollage » du 21 août 1947

VOL A VOILE ET INTERNET : Si vous voulez savoir ce qui se trame dans le monde vélivole, venez faire un tour sur le forum de la Fédération Française de Vol à Voile à l'adresse : <http://www.ffvv.org/forum/>

Parfois, on en apprend de belles...