

# Un sport passionnant à la portée de tous les jeunes

Autor(en): **Zehr, Georges-André**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jeunesse forte, peuple libre : revue d'éducation physique de l'École fédérale de gymnastique et de sport Macolin**

Band (Jahr): **15 (1958)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-996889>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Un sport passionnant à la portée de tous les jeunes

par Georges-André Zehr

## L'aviation, école de patience

C'est vrai pour le vol à moteur. Ça l'est doublement pour le vol à voile. Chacun l'a certainement déjà éprouvé : la maîtrise sans cesse plus parfaite à laquelle aspire tout homme, quelle que soit l'activité à laquelle il se consacre ne se laisse point conquérir sans persévérance. Savoir attendre, en exploitant les événements sans prétendre les brusquer, constitue une des grandes forces d'ici-bas.

Il est certes des exemples d'ascensions rapides et sans efforts, simples exceptions qui confirment une règle générale. L'aviation n'en offre guère ; bien au contraire, elle demeure une des plus remarquables écoles de patience qui se puisse rêver. Les pionniers l'ont éprouvé à un degré que le progrès a bien fait oublier. Aujourd'hui, le pilote d'avion s'installe confortablement aux commandes, met le contact, presse sur le bouton du démarreur et attend par radio les indications de la tour de contrôle pour le décollage qui s'effectuera avec une dérisoire facilité.

## Un sport d'équipe

Le sport des ailes réserve pourtant encore à ses élus maintes occasions de forger en eux-mêmes cette vertu maîtresse qui se nomme la patience. Une visite rendue à un aérodrome régional au-dessus duquel évoluent quelques planeurs, convaincra rapidement ceux que cela intéresse. Pour une seule machine qui vole en

effet, toute une équipe au sol est indispensable. Chacun de ses membres se voit attribuer une tâche bien déterminée : certains tiendront le planeur aux extrémités des ailes lors des départs en vols remorqués ou au treuil ; d'autres prendront soin du câble largué par l'avion au terme du remorquage ; d'autres encore s'occuperont du treuil automobile ou noteront scrupuleusement la durée et la fréquence des vols sur les feuilles de start. Enfin, le soir venu, il s'agira peut-être d'aller retrouver un camarade qui, au terme d'un vol à distance, aura atterri à des dizaines, voire des centaines de kilomètres du terrain. Sur place, le planeur sera démonté et chargé sur une remorque spéciale où il sera arrimé avec soin. Souvent, le retour ne s'effectuera que tard dans la soirée.

Ces quelques exemples entre quantité d'autres, prouvent que le vol à voile est avant tout un sport d'équipe et qu'il requiert de ceux qui s'y consacrent, une dose appréciable de patience et de persévérance puisque pour un seul qui vole, une dizaine d'autres prêteront leur concours avant de prendre place eux-mêmes dans la carlingue.

## La récompense

Mais en retour quelle merveilleuse révélation lorsque le jeune vélivole enfin seul aux commandes commença son épopée. Avec un instinct d'oiseau, il cherchera les vents ascendants. Ainsi, par régime de bise, il pourra glisser des heures durant devant une pente — des dizaines de nos jeunes pilotes de vol à voile

Le planeur français de haute performance Bréguet 901, en vol au-dessus de la région parisienne.



ont tenu l'air plus de cinq heures à la Tourne tandis que le regretté Alwin Kuhn y battit un record suisse de durée pour biplace en volant plus de 24 heures. S'il distingue des ascendances thermiques, le pilote tentera alors de « centrer » une colonne ascendante et grimpera en spirales, gagnant plusieurs mètres par seconde. Lorsqu'il aura atteint le sommet de cette colonne, il la quittera pour se lancer à la recherche de la suivante ; il planera ainsi de nuage en nuage. S'il est entraîné au pilotage sans visibilité et s'il dispose d'un planeur bien équipé, il pourra alors s'enfoncer dans la masse cotonneuse d'un cumulus où il assurera sa trajectoire grâce aux instruments et où il gagnera encore de l'altitude. Quelques minutes plus tard, les murs indécis de l'impalpable prison s'écartent soudain et la machine surgira dans le ciel clair, que limitera peut-être là-haut une autre voûte de nuées. Dans cette calotte cristalline, le vide de l'espace. Pas de trace de vie. Le pilote sera seul en face de lui-même, séparé de la terre et des autres par deux écrans impénétrables. Peut-on rêver pareille libération physique des contingences d'ici-bas ? Aux yeux de tous, le vol qui s'inscrit sur le carnet du pilote se traduit par les mêmes mentions abstraites, dépouillées de sens intrinsèque. Cependant, pour celui qui vient de l'accomplir, ce retour demeurera comme le souvenir d'une chevauchée irréelle dans un univers interdit, trop tôt interrompue. Il en restera, liée à ces chiffres glacés, la mémoire d'une coupure dans le rythme du temps, d'une ascension hors des limites du domaine où paraissait circonscrite sans remède sa liberté d'évolution.

### Les débuts du vol à voile en Suisse

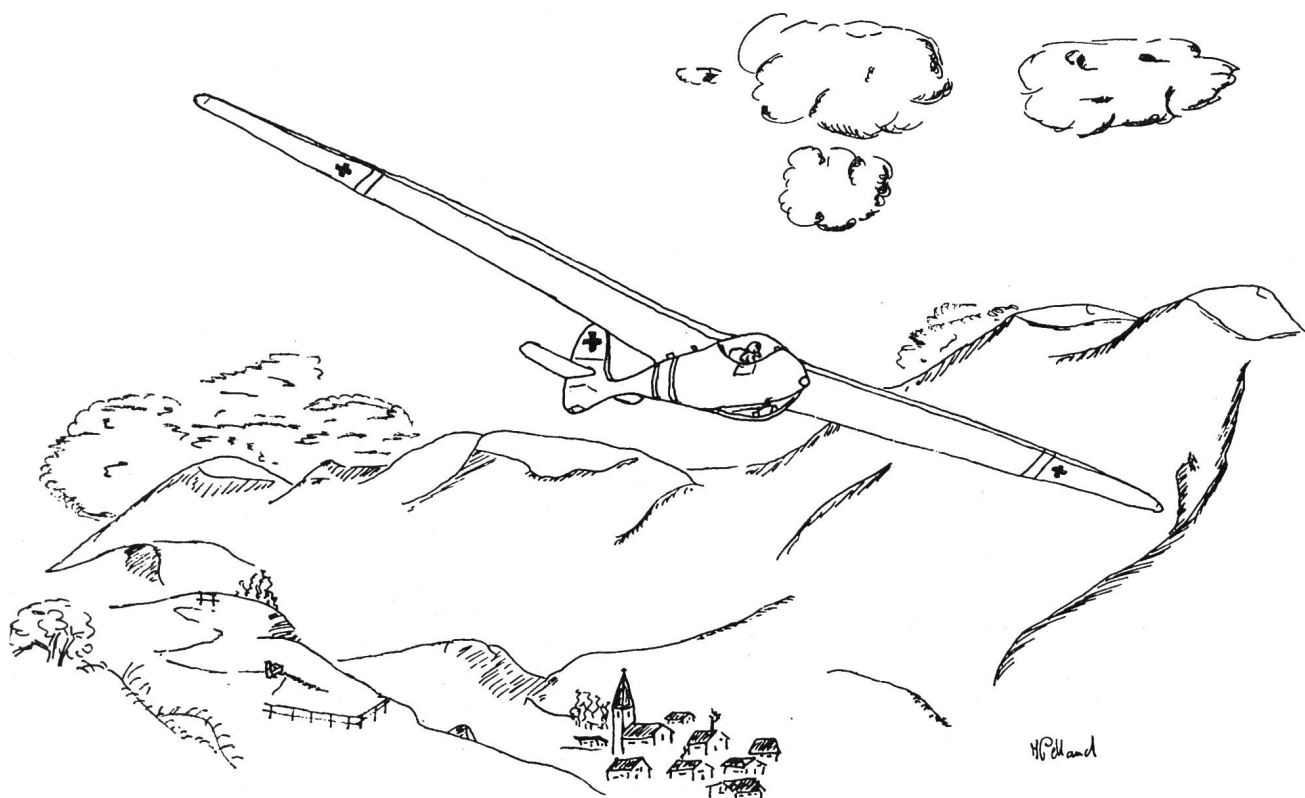
Que de dévouement, que d'enthousiasme, que de passion profonde pour l'aviation ne sont pas contenues

dans le vol à voile et son évolution ! Et quelles performances magnifiques n'ont-elles pas été réalisées ! Ce n'est pas sans une certaine émotion que les anciens (la section des Montagnes neuchâteloises de l'Aéro-Club fut parmi les premiers à s'intéresser activement au vol à voile) penseront aux débuts de ce sport dans notre pays. Le premier véritable vol avec gain d'altitude fut réussi en décembre 1928 par le pilote Spalinger qui devait également s'illustrer plus tard comme constructeur d'appareils fins et élégants. Une année et demie après cet exploit, Fritz Muller réussissait à voler en spirales et tenait l'air pendant plus d'une heure, après avoir gagné quelques centaines de mètres. De son côté, le sympathique et toujours actif Willy Farner, de Granges, s'élança du Jungfrauoch et, par-dessus les glaciers, vola jusque sur les rives du lac des Quatre-Cantons.

A cette époque, de tels vols étaient considérés, à juste titre, comme de véritables exploits. Par la suite, et grâce à la « découverte » du treuil, la pratique du vol à voile se généralisa. Plus récemment encore, l'introduction des biplaces d'entraînement a grandement facilité l'écolage de début. Les élèves peuvent maintenant en toute confiance et en toute sécurité, effectuer leurs premiers vols en double-commande avec un moniteur qualifié. Ils connaîtront par la suite les émotions du premier vol en solo, puis ils passeront sur monoplace et partiront en vol remorqué pour tenter à leur tour la grande aventure...

### Le programme d'instruction

La première question que posera le néophyte sera certainement : « Est-ce difficile de piloter un planeur ? » Le moniteur pourra lui répondre aussitôt par la négative. Encore qu'on ne puisse guère établir de parallèle entre le planeur et l'automobile, on admet



que le pilotage d'un planeur est plus simple que celui d'un véhicule à quatre roues. A notre avis, il comporte en tout cas, infiniment moins de risques.

Le jeune homme ou la jeune fille qui se sent attiré par le sport du vol à voile a la possibilité, en s'adressant à l'un ou l'autre des clubs d'aviation de leur région, d'effectuer vingt vols en double-commande, et cela sans aucune démarche officielle. Si l'essai s'avère concluant, le futur élève âgé de 17 ans au moins, sollicitera de l'Office Fédéral de l'Air, une carte d'élève-pilote qui lui sera délivrée sur présentation d'un extrait de casier judiciaire et d'un certificat médical. Ces formalités, on le voit, se réduisent à peu

de choses. Les clubs se chargent d'ailleurs de fournir tous les renseignements utiles.

On compte généralement qu'un élève moyennement doué sera en mesure de voler seul après trente tours de piste environ. La licence de pilote pourra être obtenue après une septantaine de départs.

Sur la base des expériences faites par divers groupements, on calcule qu'une licence de pilote de planeur peut être obtenue pour une somme variant entre 500 et 700 fr., sous déduction d'une subvention fédérale qui varie selon les années, de 150 à 200 fr. Il va de soi que dans le montant de l'écolage, la prime d'assurance est comprise.

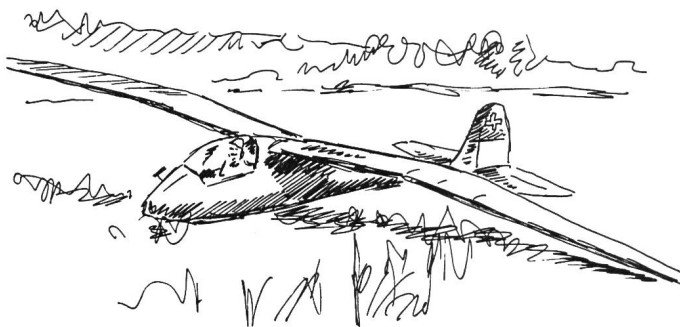
## Le vol à voile de performance

par H. Burgunder

A l'ouest, de majestueux cumulus s'entassent contre le bleu d'acier du ciel estival. La chaleur rend l'atmosphère scintillante, et les vastes ailes de nos oiseaux de contreplaqué brillent au soleil. Deux camarades, pareils à des oiseaux de proie gigantesques, déjà tournent en cercle sous les montagnes de nuages. Ils vont tenter de couvrir sans moteur au moins 50 km. et, au cours du même vol, de faire si possible un gain d'altitude de 1000 mètres. Telles sont en effet, en plus d'un vol de durée d'au moins 5 heures, les conditions de l'insigne international de performance dit insigne d'argent. Le vol à voile n'est pas un sport de compétition au sens habituel du terme; les performances sont réalisées individuellement. Outre les titres de champion du monde et de champion national, ces performances individuelles font donc l'objet d'insignes: un premier en argent, un autre en or, et plus récemment en or avec des brillants. Le premier vol de distance est pour chaque pilote une expérience aussi inoubliable que le premier vol seul à bord! Accompagnons donc des deux disciples modernes d'Icare!

On a son parachute sur le dos et l'on est bien attaché à son siège. Le toit de la cabine a été clos; le câble de remorque est accroché. L'avion remorqueur roule, le câble se tend, le pilote de l'avion remorqueur met pleins gaz. Quelques mètres de glissade et nous quittons la terre. Nous voici à 500 m. L'atmosphère semble agitée. Une secousse brusque fait vibrer nos grandes ailes. Nous nous séparons de l'avion remorqueur et poursuivons notre ascension en spirales serrées. Les maisons au-dessous de nous sont toujours plus petites et les coteaux toujours plus plats. Notre instrument révèle que nous montons de 4 mètres par seconde.

C'est un sentiment curieux que celui d'être porté toujours plus haut par une force invisible. Le secret de celle-ci est dans l'ascension d'une masse d'air chaud, qui se détache du sol à la façon d'une bulle. Nous voici à 600 mètres du sol. Au nord s'étale la ville. Au delà, deux lacs brillent comme du vieil étain dans la brume bleuâtre de l'éloignement. C'est quelque part là-bas que se trouve le point où nous nous rendons aujourd'hui. De l'autre côté, le regard s'étend sur la magnificence des neiges et des glaces des Alpes, dont



le survol est un rêve que chaque jeune pilote de performance compte réaliser un jour ou l'autre.

Mais voici que tremble l'aiguille du variomètre et qu'elle se rapproche du zéro. C'en est fait de l'ascendance! Il s'agit de prendre bien vite une conscience exacte de la situation et de se mettre à la recherche de nouvelles possibilités. Un vol plané nous rapproche du nuage le plus voisin, car les nuages résultent des condensations qui se produisent dans l'air chaud et humide qui monte. Le vent chantonne doucement en frôlant nos ailes. Au-dessous de nous défile la mosaïque variée de la terre: le jaune éclatant des champs de froment, le vert saturé des prairies, les sombres forêts, que sillonnent les cours argentés des rivières et des cordons de teinte claire que sont les routes. De nouveau nos surfaces portantes vibrent. C'est que nous sommes sous le ventre gris-bleu d'un gros nuage. En spirale serrée, nous regagnons rapidement ce que nous avions perdu d'altitude. Déjà les premiers lambeaux de nuages touchent notre appareil et il fait froid dans la cabine. On entend le tic-tac régulier de l'altimètre enregistreur; le gyroscope de l'instrument de vol sans visibilité murmure paisiblement. De fortes rafales saisissent la machine. Nous revoions la terre pour un court moment, puis elle nous est cachée par l'épaisseur grise du nuage. Des instruments ingénieux nous permettent de nous orienter sans elle et nous montrent quelle est notre position du vol. Le variomètre indique maintenant 210 mètres à la minute de vitesse ascensionnelle. L'aiguille de la boussole se meut sans arrêt, car nous tournons en cercle.

Soudain nous sortons de cette humidité grise. Le monde brille et rayonne; il n'y a plus que du bleu et du blanc. Nous sommes à 2000 mètres. A côté de nous, de puissantes colonnes de nuages continuent de s'élever vers le ciel. Nous voguons au travers de structures fantastiques faites de néant, déchirons de minces voiles de nuées grises, glissons lentement, comme sur les pentes de montagnes vaporeuses et blanches, vers notre but distant de 50 km. Bien loin au-dessous de nous, nous distinguons de nouveau la terre obscurcie: un village, un lac, une rivière.

Pour des heures et des heures, la terre, les hommes,