

# Distance en onde à partir d'Issoire

par J.N. HERBAUD

Ceci est le compte rendu d'un vol de prospection de distance en onde à partir d'Issoire, réalisé le 19 août 1972. Il ne s'agit pas d'un vol très spectaculaire, mais du premier résultat d'une étude commencée cette année à Issoire et qui, nous l'espérons, permettra la réalisation de vols de plus grande importance.

Tout d'abord, voici quelle était la situation météo et son évolution entre les 18, 19 et 20 août :

— Le 18 août : dirigé par l'anticyclone 1036 mb du proche Atlantique, un courant de Nord-Ouest à Nord s'établit sur la France. Ce flux qui se renforce permet le déplacement rapide d'une perturbation dont le front froid est axé à 06 TU de la Charente au Jura. Un corps faiblement pluvieux accompagne cette limite. A l'arrière s'établit rapidement un temps de traîne modéré. Sur le Massif Central, faible pluie le matin, puis stratocumulus évoluant en cumulus, base 1 200 puis 1 500 m, sommet 2 000 m.

— Le 19 août : un solide anticyclone persiste entre les Açores et les îles Britanniques. La France reste sous l'influence de l'air polaire instable. Sur le Massif Central, le temps est nuageux par un couche de Sc vers 1 800 m. Formation rapide de 3 à 5/8 de Cu, base 800 à 1 200 m, sommet vers 1 800/2 200 m, atteignant 2 500/3 000 m sur le Nord et l'Est du massif. Quelques averse.

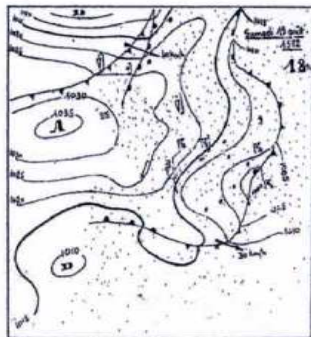
Vent : 1 500 : 360°/25 kt. — 3 000 m : 350°/30 kt. — 5 500 m : 350°/50-70 kt. — 7 000 m : 340°/70-90 kt.

— Le 20 août : la dorsale qui prolonge la zone de hautes pressions du Sud-Ouest de l'Irlande en direction de l'Allemagne bascule vers le Sud-Est. Différence sur la France dans un courant anticyclonique de Nord, s'orientant à Nord-

Nord-Est. Sur le Massif Central, temps très nuageux le matin sur le Nord par St ou Sc vers 700/800 m, évoluant rapidement en 4/8 Cu, base 800 puis 1 200 m. Nébulosité plus faible au Sud.

Le 19 août dans la matinée, vu les renseignements fournis par le centre météo de Clermont-Ferrand-Aulnat, une prospection en avion sous le vent du Puy de Sancy est décidée ; elle révèle l'existence de plusieurs ressauts ondulatoires. Le temps de s'équiper pour un vol d'altitude et de préparer le vol, et le « Squal » du centre d'Issoire décolle à 13 h. La tentative est une distance sur axes Issoire-Béziers-St-Auban.

Largage au premier ressaut, pratiquement verticale la station de Super-Besse. Le vario est stable à + 3 m/s. Montée sans problème. La Vz faiblissant un peu vers 4 800 mONH, et ayant eu le contact radio avec Aurillac, qui passe 2/8 de cumulus, je décide de passer vent arrière en direction des Monts de Cantal. Par



mesure de sécurité, exploitation du deuxième, puis du troisième ressaut des Monts Dore, qui me remontent sensiblement à l'altitude de départ.

A 3 800 m, je me remets face au vent au premier ressaut du Cantal, sans organisation nuageuse évidente.

A Issoire l'équipe au sol s'active pour m'obtenir les toutes dernières météo des terrains sur mon trajet : Mistral et tramontane dans le midi. Perpignan passe 50 kt de Nord-Ouest, ciel clair. Par téléphone, Pezenas nous apprend que leurs planeurs sont dans l'onde, vers 4 000 m.

Vu mon altitude (4 000 m environ), la route directe vers Béziers me semble aléatoire. Sur 123,5. Dubourdieu, de Millau, me signale la présence de rotors sous le vent du Mont Lozère. Je prends donc cette direction. Remontée à 4 500 m aux environs de l'aérodrome de Mende. Utilisation d'un ressaut juste sous le Mont Lozère ; l'altitude oscille entre 3 800 et 4 500 m. Passage facile de l'Aligoual, derrière lequel je retrouve une bonne ascendance (3 m/s). Le rotor est matérialisé par quelques rares fracto-cumulus, qui parfois disparaissent complètement. Le coup d'œil est magnifique vers la côte méditerranéenne.

Point de virage photo au Vigan, à 70 km au Nord de Béziers. La poursuite du vol vers cette ville ne posait aucun problème mais, vu l'heure déjà avancée, je décide d'orienter mon vol vers le Ventoux et St-Auban. Avance très lente en direction d'Alès (vent se renforçant 3/4 de face). Le problème de la traversée de la vallée du Rhône devient imminent. Le mistral est d'une violence extrême, et pour ne pas trop dériver, je dois voler pratiquement face au vent, à une vitesse indiquée de l'ordre de 150 km/h. A ces moments-là, on rêve ASW-17, Nimbus...

Néanmoins j'arrive un peu au Sud d'Orange vers 2 500 m. Je rencontre des descendances très fortes (vario bien bloqué). J'essaie de reculer, pensant retrouver une zone ascendante plus au Sud ; de plus, cela me permet d'éviter un peu la zone d'Orange. En quelques minutes je me trouve à la verticale de



Le parcours effectué par J.N. Herbaud.

l'aérodrome d'Avignon-Caumont, à 1 500 m avec un vario revenu à de meilleurs sentiments, et oscillant autour du zéro. Mais il est 19 h 30 et, par mesure de prudence, je décide de me poser sur ce terrain.

Il est intéressant de noter — mais cela je ne l'ai appris que quelques jours plus tard — que les planeurs des Alpes étaient montés ce jour-là à plus de 5 000 m à la verticale de la pente... soit une dizaine de kilomètres au Sud de ma position. La route de Vinon et de Fayence m'était ouverte — mais il aurait fallu arriver là plus tôt...

Sur le terrain de Caumont, le vent au sol est de 50 nœuds et, une fois posé, malgré le frein de roue, le planeur a une fâcheuse tendance à reculer. Le terrain semblait désert et je m'imaginais mal passer la nuit dans ces conditions,

mais de toute façon il était impossible de descendre du planeur. J'essayais de me faire entendre sur la fréquence de Marseille-Contrôle lorsque le commandant de l'aérodrome et des aides arrivèrent pour me tracter jusqu'au hangar.

## Conclusions de ce vol :

Pour Issoire, il démontre la possibilité d'augmenter considérablement les journées d'exploitation de l'onde des Monts Dore (jusqu'ici uniquement exploités par régime d'Ouest) ; et surtout, la possibilité de départs en distance en onde vers le Sud ; soit en ligne brisée avec point de virage vers Béziers et atterrissage vers Vinon ou Fayence, soit en ligne droite vers l'Espagne, où l'onde ne manque pas, depuis les Pyrénées jusqu'à Malaga...

Cette onde par vent Nord présente le gros avantage d'être très peu nébuleuse, les seuls nuages rotors étant des cumulus à faible développement vertical.

Il serait souhaitable d'avoir à bord un VOR, car le survol de la Lozère ou

de l'ardèche à 4 000 m au-dessus des rotors pose quelques problèmes de navigation. Et, étant donné le caractère inhospitalier de ces régions pour les « vaches », il est indispensable de connaître à tout moment sa position de façon très précise, afin de pouvoir le cas échéant dégager rapidement vers un aérodrome. De plus, pour permettre ce genre de vol en semaine, c'est-à-dire durant les périodes d'activité des zones militaires du midi de la France, il faudrait avoir une VHF à standard de fréquence afin de pouvoir contacter, notamment, Istres-Contrôle pour pénétrer dans ces zones. Il est aussi très souhaitable de pouvoir appeler divers aérodromes pour obtenir des renseignements météo, ce qui constitue le facteur principal de la réussite du vol en toute sécurité.

A la suite de cette expérience, nous comptons bien, lorsque la situation se présentera à nouveau, effectuer de nouvelles tentatives qui, je pense, contribueront à redonner à Issoire la place qu'il mérite dans le domaine du vol à voile de performance.

Par  
René Remande

3<sup>me</sup> édition  
revue et mise à jour

## LE PILOTAGE ELEMENTAIRE DES PLANEURS

NUMERO SPECIAL  
AVIASPORT