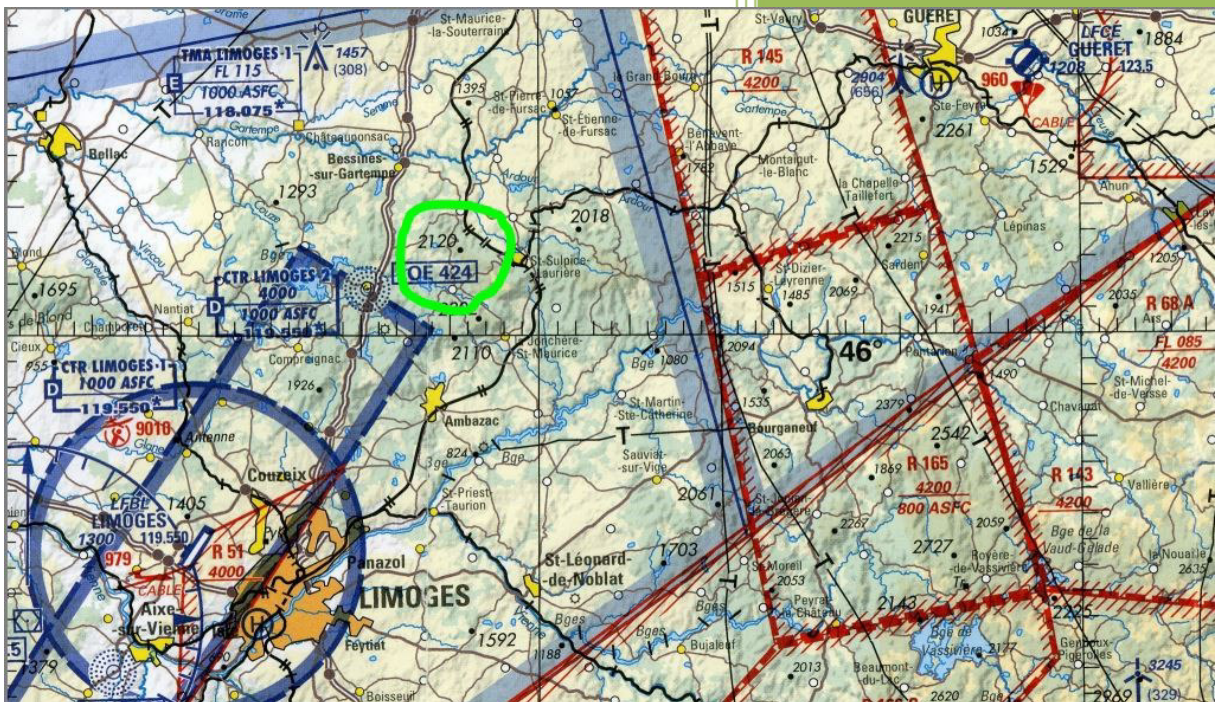




Les dossiers du CAL

AERODROME DE SAINT SULPICE LAURIERE



25 octobre 2019
Jacques CHEYMOL
Firmin VOISIN

LE BOIS DES ECHELLES

UN PROJET D'AERODROME LIMOUSIN MECONNU

L'apparition de l'AVIA XV-A en 1930 peut être considérée comme celle du premier vrai planeur même si de nombreux engins plus ou moins volants sans moteur ont été identifiés depuis le XVI^{ième} siècle. Il s'en suivit une recherche de terrains appropriés non seulement pour les décollages et les atterrissages mais pour la poursuite du vol le plus longtemps, le plus haut et logiquement par la suite le plus loin possible. Furent ainsi repérées les plateformes et ... l'aérologie locale, le moteur du planeur indispensable pour voler, former les pilotes qui pourront s'entraîner pour le plaisir, pour passer les différents brevets et insignes de performances voire établir des records français et internationaux. Cette aérologie très appréciée permet le vol de pente, le vol thermique, le vol thermodynamique.

Je citerai pour mémoire La Banne d'Ordanche, certes située en AUVERGNE mais proche et premier lieu qui fût actif en FRANCE dès 1931 et disparut en 1943. Il subsiste encore d'autres aérodromes dédiés et célèbres dans le pays mais restons en LIMOUSIN qui n'a pas échappé à la règle et deux endroits firent l'objet de projets, de tentatives. L'Aéro Club de BRIVE déploya une activité notable en 1950, après deux années d'aménagement du site des Monédières et l'Aéro Club du LIMOUSIN aurait aimé être au diapason, c'est l'histoire qui suit.

&

Notons d'abord qu'à cette époque les planeurs genre biplace école Caudron C800 et SA103 monoplace d'entraînement – l'Emouchet de notre jeunesse- évoluaient avec une finesse* max de 15 à 20 qui, comparée au planeur monoplace standard actuel type Centrair Pégase affichée à 40 et ajoutée à la distance à parcourir depuis LIMOGES-Feytiat soit 28 km, motivait des recherches qui s'avèreraient moins d'actualité aujourd'hui.

En ces mêmes années, quelques vélivoles chevronnés explorèrent le secteur des Monts d'AMBAZAC, apprécièrent l'aérologie locale et cherchèrent un site permettant d'atterrir en planeur et de redécoller avec les moyens existants soit treuil ou avion remorqueur après les aménagements nécessaires. Le massif du Bois des Echelles répondait à leurs préoccupations terrestres et aériennes :

-accessibilité routière et travaux envisageables, la zone convoitée étant recouverte de landes,

-bande d'envol au sommet, dominant l'espace environnant,

-vol de pente et thermodynamique à portée d'aile.

Nullement effrayés par l'ampleur de la tâche, épaulés par le Président Jean SARRAZIN et le Chef-Pilote Albert GRAND, les Pierre DUMAS, Pierre JARD, les frères Roger et Olivier CUDICCIO et autres consorts que je ne saurais citer - et je m'en excuse - prirent la route et parvinrent à conclure des accords avec la plupart des propriétaires des lieux.

Jean Louis MARTIN se rappelle que quelques expéditions eurent lieu au printemps 1953 avec des membres du club et le Dodge WC51 d'alors afin de débiter les travaux de préparation d'une bande d'envol de 500m qui furent poursuivis avec

l'aide de deux bulldozers. Plus de 12 hectares de terrains furent acquis en 1954 et 1955.

Le plan cadastral et le projet de piste en surimpression permettent de visualiser le projet.

La photo aérienne du 31/05/1960, la plus proche de cet épisode rend parfaitement visible la bande réalisée et bordée par des andins.

&

Bien sûr il y eu quelques survols d'avions et de planeurs, curiosité naturelle et préparation à un atterrissage mais le grand jour et très certainement l'unique, le 02/10/1955, le De Havilland 82 Tiger Moth – avion remorqueur biplan - piloté par Mme Bernadette DUMONT se posa ainsi qu'un planeur monoplace Castel C311P ayant à bord Mr Albert GRAND.

Bien sûr, les habitants du pays vinrent voir ces « merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines », M. René LAPRADE s'en souvient encore et ce n'est pas notre ami Claude LIENHART qui fixa l'évènement sur la pellicule qui apportera la contradiction. Hélas l'histoire pourrait s'arrêter là....

&

Le 09/01/1957 le Service des Bases Aériennes, service ministériel civil compétent, présentait l'étude de faisabilité d'un aérodrome destiné à l'aviation légère qui devait s'appeler, selon les règles en vigueur Aérodrome de SAINT SULPICE LAURIERE (sans doute aurait-on pu ajouter par la suite un nom complémentaire).

La catégorie minimale D choisie exigeait une piste de 600m (extension obligée de 100m vers l'Ouest) compte tenu de l'altitude de l'aérodrome qui se serait établie à 640m environ.

Le balisage de jour de la bande de roulement et la mise en place de la traditionnelle aire à signaux avec sa manche à air étaient obligatoires mais également le balisage d'une ligne électrique haute tension de 90KV à l'Est.

Cette piste aurait été orientée aux 101°15' géographiques soit avec une déclinaison magnétique de 8°11'E de l'époque aux QFU* 11/28 pour les connaisseurs.

La position géographique de l'aérodrome : 46°03'22"N- 01°25'30"E dans l'espace aérien actuel ne serait pas, par contre, des plus confortables. Rapprochée du point haut côté actuellement à 2120 pieds* et cerclé sur la carte aéronautique OACI*, on retrouve celui-ci sous la TMA* LIMOGES 1 laissant une liberté d'évolution de 1000 pieds seulement avant de se retrouver dans un espace aérien contrôlé avec les restrictions inhérentes, c'est-à-dire très probablement, outre les conditions VFR*, un transpondeur*, une limitation du nombre de planeurs en vol simultanément voire pire en fonction du trafic IFR* proche (balise LOE* à 3.8Nm*).

&

Le 02/02/1957 l'Etat mettait à disposition du club un hangar ROUMEAS de 13x30m à prendre en charge totalement, transport et montage.

En novembre 1957, l'Aéro Club du LIMOUSIN renonçait au projet et le hangar ne lui était plus affecté.

Selon toute vraisemblance faute de preuve, l'opération a dû s'avérer trop lourde financièrement ou les aides envisagées ont manqué à l'appel ou peut être la politique du club changea en raison du renouvellement des dirigeants.

Le 20/11/1972 les parcelles acquises et intégrées au Domaine Forestier de LAILLOUX furent vendues à la SAFER. Hélas, l'histoire s'est bien arrêtée là....

&

Ainsi se terminait la publication du 1^{er} octobre de ce mois qui doit être amendée sans remise en cause, réconfortant au passage son rédacteur à la recherche dès début 2019 de ce qui semblait être une Arlésienne. Un de nos meilleurs vélivoles de l'époque, Robert TOURAIN, vient d'apporter un éclairage complémentaire par ses recherches plus fructueuses. Un article du Populaire du Centre en date du 03 octobre 1955 donne une toute autre importance à cette histoire en transformant le 02 octobre en journée officielle d'inauguration avec une présentation aérienne plus étoffée et surtout un engagement politique du plus haut niveau...mais vous allez forcément lire cet article annexé..

Avec l'avantage d'un demi-siècle de recul, il est permis de trouver le journaliste un peu trop optimiste...

Quelques termes aéronautiques*

- Finesse max : une des déesses du vol en planeur, distance maximum exprimée en kilomètres que peut parcourir un planeur en ligne droite, en atmosphère dite standard depuis la hauteur de départ de 1000m
- QFU : vient du code Q utilisé en radio télégraphie, orientation magnétique de la piste en dizaines de degrés seule valeur utilisable par le pilote et ses instruments
- OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- TMA : Terminal Area, région de contrôle terminale
- VFR : Visual Flight Rules, règles de vol à vue
- transpondeur : équipement embarqué qui permet aux radars dits secondaires du contrôle aérien de recueillir des renseignements complémentaires à la position détectée par les radars primaires (identification du vol, altitude, etc.)
- IFR : Instruments Flight Rules, règles de vol aux instruments
- balise LOE, moyen de ralliement radioélectrique, base de la procédure d'attente et de percée classique sur LIMOGES Bellegarde, à défaut de procédure radar
- les unités de longueur sont exprimées en pieds (0.3048m) pour l'altitude et en miles nautiques (1852m) pour les distances, toutes valeurs plus conformes aux besoins du contrôle en vol

Secrétariat Général à l'Aviation
Civile et Commerciale

REF. 3215 - 1

Service Technique des
Bases Aériennes

Section "Terrains"

AERODROME DE St SULPICE-LAURIERE (Hte Vienne)

Contrôle Aéronautique

Note technique (1)

- I -

SITUATION - DESCRIPTION

L'aérodrome est situé à 4 km. dans l'WNW de St SULPICE-LAURIERE, à proximité du C.D. 28 a, sur le territoire de la commune de St LEGER-la-MONTAGNE, à 640 m. d'altitude.

Une bande d'envol de 500 x 90 m. orientée E 1/4 SE - W 1/4 NW et présentant d'excellents dégagements naturels, a été aménagée de manière très satisfaisante malgré les difficultés résultant d'un relief accidenté et d'un sous-sol rocheux.

Longitudinalement, le profil est bon suivant l'axe de la bande et acceptable bien que plus ondulé en bordure Sud ; transversalement les pentes sont un peu fortes, particulièrement dans le secteur Est (3 à 4 %) mais sont admissibles pour le vol à voile.

Bien que l'aérodrome soit signalé sous le nom de "PENTE DES ECHELLES" ou de "St LEGER-la-MONTAGNE", il nous paraît souhaitable de retenir en définitive l'appellation de St SULPICE-LAURIERE qui figure sur la carte aéronautique au 1/500.000^e.

- II -

VALEUR AERONAUTIQUE DE L'EMPLACEMENT

Coefficient d'utilisation - D'après les relevés statistiques recueillis

...

(1) Cette note concerne les plans n° 366 index A, et un extrait de carte d'Etat-Major portant indication d'une ligne HT 90 kv double voisine de l'emplacement.

sur l'aérodrome de LIMOGES-FEYTIAT (voir en annexe), on peut évaluer le coefficient d'utilisation théorique en classe D (composante transversale maximum de vent admise 5 m/s) à 87 % mais en pratique, ce coefficient sera certainement beaucoup plus faible, les plafonds bas affectant cette plateforme en raison de son altitude élevée.

Pour une utilisation véliplane, l'orientation nous paraît bonne car les vents les plus fréquents (SW) correspondent en général aux plafonds bas alors que les vents d'Ouest à NW correspondent à des plafonds plus élevés.

Longueur d'envol - Selon l'Instruction sur l'Aménagement des Bases et des Routes Aériennes, la longueur standard minimum admissible en classe D est de 450 mètres.

Nous allons donc calculer la longueur standard minimum à prévoir pour le site considéré, en nous basant sur des stations météorologiques situées à faible distance et à une altitude comparable à celle de l'emplacement.

$$\text{Correction d'altitude} - n_1 = \frac{7 h}{300} \quad n_1 = 14,9$$

Correction de température -

Les températures moyennes du mois le plus chaud sont de 16°7 à LA COURTINE (altitude 765 m) et de 18°4 à GUERET (altitude 463 m), on peut donc admettre pour l'aérodrome (altitude 640 m) le chiffre de 17°4 (T).

Les moyennes des maxima diurnes pour ces deux stations sont respectivement 22°6 et 24°6, d'où le chiffre de 23°4 (T x) pour l'aérodrome de St SULPICE-LAURIERE.

$$\text{La formule : } n_2 = \bar{T} + \frac{T x - \bar{T}}{3} - t \quad \text{où } t = 15 - 0,0065 h = 10,9 \text{ donne } n_2 = 8,5$$

d'où :

$$L_S = 450 \left(100 + \frac{14,9}{100} \right) \left(100 + \frac{8,5}{100} \right) = 560 \text{ m.}$$

Il y a donc lieu de prévoir une extension de la bande d'envol sur 60 m. minimum : cette extension peut s'effectuer facilement vers l'Ouest, et peut même être portée de 60 à 100 mètres sans grands travaux.

...

TRAVAUX D'AMENAGEMENT

- 1) - AMELIORATION DE LA BANDE D'ENVOL - La bande d'envol devra être épierrée, en particulier dans le secteur SE ; on s'efforcera également si possible de réduire les pentes transversales à l'aide des déblais déposés en cordon légèrement en dehors de la limite Sud de la bande ; cette dernière amélioration permettrait d'étendre l'ouverture à la Circulation Aérienne Publique à tous appareils à moteur.
- 2) - EXTENSION DE LA BANDE D'ENVOL - Il y aura lieu d'allonger la bande vers l'Ouest sur une centaine de mètres.
- 3) - L'IMPLANTATION D'UNE MANCHE A VENT pourra être fixée au voisinage de la voie d'accès.
- 4) - LE BALLISAGE DE LA BANDE (largeur 90 m) sera réalisé en englobant l'extension à 600 mètres.
- 5) - LE BALLISAGE D'UNE LIGNE HT 90 Kv double est à envisager éventuellement dans le secteur Sud-Est, où elle apparaît sur des hauteurs dont l'altitude est voisine de celle de l'aérodrome.

FORMALITES ADMINISTRATIVES

La demande d'ouverture à la Circulation Aérienne Publique qui sera formulée par l'Aéro-club du Limousin devra être accompagnée des autorisations d'occupation du terrain compris à l'intérieur des limites de l'aérodrome.

A PARIS, le 7 JANV 1957

signé : COUPPE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
 ET DES TRANSPORTS
 SERVICE TECHNIQUE DES BASES AÉRIENNES

ST SULPICE - LAURIÈRE

DÉPARTT : HAUTE - VIENNE
 COMMUNE : S^t LEGER - LA MONTAGNE

SECTION " TERRAINS "			
N°	Dessiné	Date	Carte
	R. B.	13.12.56	155 NO

PLAN DE SITUATION

ÉTAT DES ABORDS

Echelle : 1/50.000^e



RÉFÉRENCES

LATITUDE	DECLINAISON MAGNÉTIQUE	ALTITUDE
LONGITUDE	CHANGEMENT ANNUEL	

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS
SERVICE TECHNIQUE DES BASES AÉRIENNES
SECTION " TERRAINS "

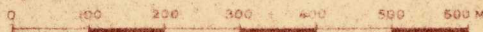
ST SULPICE - LAURIÈRE

H^{TE} VIENNE

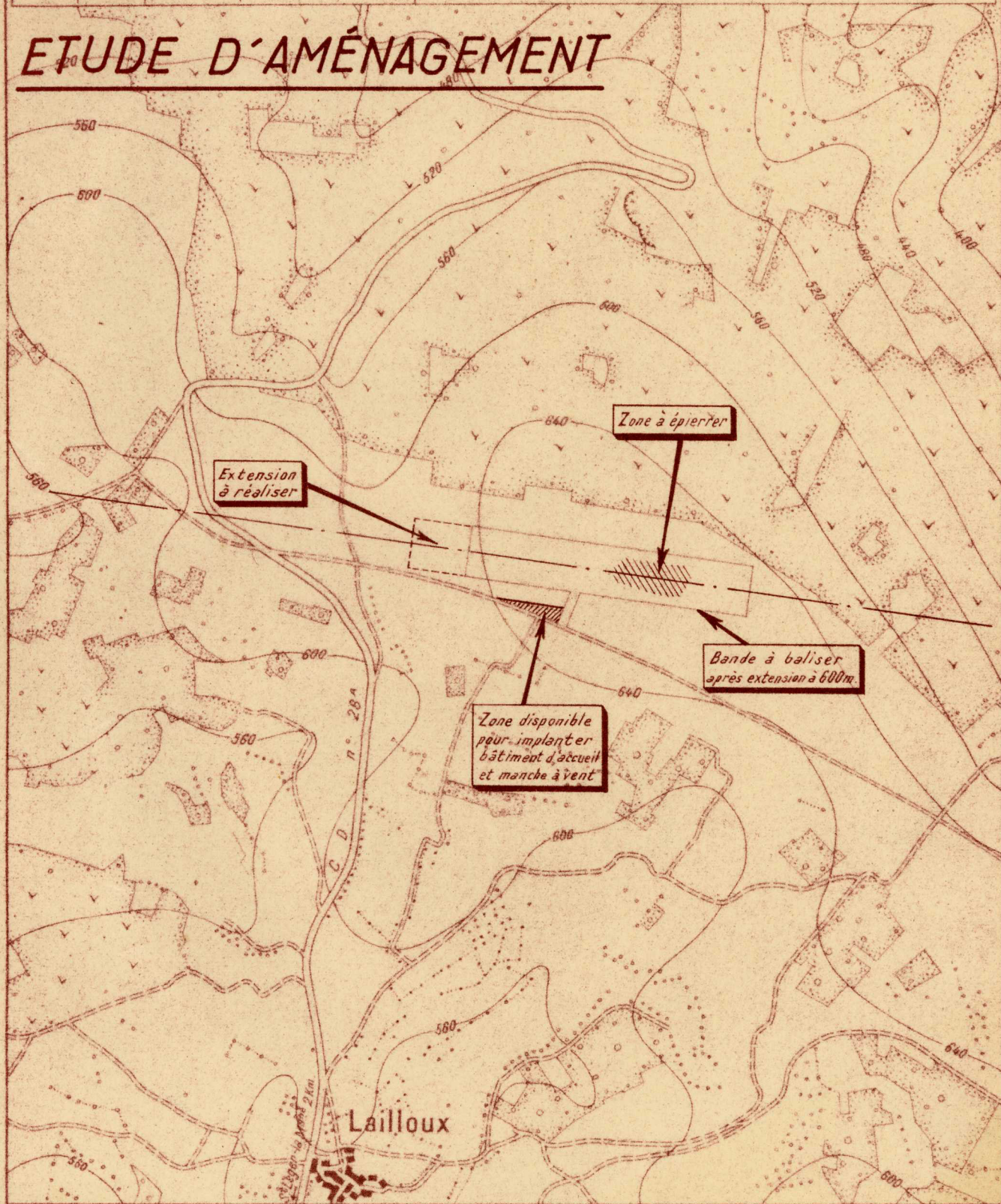
N°	Index	Dessiné	Verifié	Date
366	A	Queyroux J. Boissy		27-11-56 13-12-56

PLAN DE L'AÉRODROME

Echelle: 1/10 000^e



ETUDE D'AMÉNAGEMENT



Plan établi d'après l'étude de M^C COUPPE, Ingénieur.



31/05/1960



02/10/1955



02/10/1955

03 OCTOBRE 1955

Inaugurée hier, la pente du Bois des Echelles peut permettre à la France de s'attribuer le record du monde de distance en planeur

René Regaudie, Georges Lamousse, MM. Sarrazin, Tarnaud et Agésilas, directeur du S. F. A. S. A., ont souligné la valeur de cette nouvelle réalisation de l'Aéro-Club du Limousin

(De notre envoyé spécial à St-Léger-la-Montagne A.-R. Soulier)

"La pente" ... vue d'en haut

Il n'y eut ni paroles officielles, ni bouquet au quadruple atterrissage qui s'était effectué sans encombre.

Alors qu'on allumait un immense feu de fougères pour, si besoin était, fournir un utile point de repère, les allées et venues des appareils allaient commencer. L'ami Tarnaud qui, avec un esprit malicieux, soupçonnait que son offre irait à l'encontre de quelques « renâcleurs », proposa aux journalistes de faire un large tour d'horizon... et à une hauteur respectable afin qu'ils puissent juger « sur pièces » des avantages multiples qu'offre aux vélivoles et même aux avions à moteur la pente du Bois des Echelles.

Ce fut au titre de syndic de la presse limousine que votre serviteur eut l'honneur de baptiser le terrain.

Au bord du « Stampe », piloté de main de maître par Jard, nous pûmes pendant une vingtaine de minutes tout d'abord apprécier la nécessité d'une telle création, ensuite son cadre pittoresque et ravissant, qui eu fait un des coins les plus touristiques de notre Haut-Limousin. Sous nos pieds s'étendait un immense plateau aux teintes automnales, enchassé dans des collines d'or entrecoupées de verts sapins ou de bouleaux argentés. Il faudrait la palette d'un Corot ou d'un Poussin pour transposer la féerie d'un tel paysage, comme il est peu courant d'en rencontrer.

Alors qu'immobile à l'avant, baret bien enfoncé pour former serrefête et mains au vent, je me laissais bercer par les vents dominants; Jard à son poste arrière m'expliquait posément : « C'est le 6 février 1951, que notre ami André Moreau fit une performance sur cette pente. Par — 7 degrés il tint l'air plus de cinq heures; Grand avait auparavant « sondé » le coin : il s'avérait comme un des plus remarquables pour y établir un centre de vol à voile. L'altitude est de 625 mètres au sol, rapidement on gagne, par les courants, 300 mètres, la longueur de la pente est de plus de 4 km. 500. Voyez au-dessous de nous la ligne à haute tension. C'est une infaillible démarcation... »

L'appareil prenait de l'altitude dominant le dépôt et la « bifur » de Saint-Sulpice-Laurière. Jard enchaînait : « La piste tout en bas vous paraît bien petite. Pourtant elle a 600 mètres de long sur 90 de large, vous y verrez tout à l'heure Bernadette remorquer Grand pour le premier décollage de vol à voile... »

A mon gré, cette excursion aurait pu continuer longtemps mais Jard avait à faire effectuer des visites protocolaires. Et ce fut l'atterrissage, sans la moindre secousse, caractérisée seulement pour ceux qui nous regardaient, par un épais nuage de poussière.

En chevronné de l'air, Lamous-

se décolla à son tour. De même Regaudie, à bord d'une « berline » Jusqu'à midi, maintes personnalités profitèrent de l'aubaine pour découvrir les charmes de Saint-Léger-la-Montagne et de ses environs « vus d'en-haut ».

A 73 ans, le maire de St-Léger-la- Montagne donne l'exemple

C'est ainsi que notre ami Marquet, âgé de plus de 73 ans et maire de Saint-Léger-la-Montagne depuis 26 ans, tint à donner l'exemple. Il prit son baptême de l'air, sous l'œil admiratif de ses administrés.

A sa descente, sourire aux lèvres, Marquet fit une courte déclaration :

« J'ai voulu, dit-il, par ce geste, montrer de façon concrète que la population de ma petite commune était, dans la voie du progrès, aux côtés de l'équipe dynamique et agissante de l'Aéro-Club du Limousin. Déjà, les propriétaires du terrain nécessaire à une telle réalisation avaient fait preuve de la plus large compréhension en le cédant à l'Aéro-Club à un prix d'ami.

« J'ai voulu faire plus, étant persuadé, en effet, que Saint-Léger-la-Montagne pourra, aussi bien du point de vue touristique et commercial, que question de prestige, tirer le plus grand profit de sa mention sur la carte aéronautique française... »

M. Marquet reçut les premières félicitations de Georges Lamousse au nom des élus de la Haute-Vienne.

Au vin d'honneur, servi à l'hôtel Buffetaud, M. Tarnaud tira les enseignements d'une telle cérémonie. Il remercia le président Regaudie et Georges Lamousse de la confiance unanime du Conseil général qui, il y a quatre ans, en votant une subvention de 300.000 francs, avait signé un blanc-seing aux dirigeants de l'Aéro-Club ; les travaux proprement dits, entamés le 20 juin 1955, ont été menés à bien en trois semaines, grâce à la compréhension de M. Gendraud, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Il souligna l'intérêt sportif, touristique et en faveur de la jeunesse d'une telle base et indiqua que sa création offrait des perspectives d'avenir à la France.

« Jusque-là, reconnut-il, le record du monde de distance (plus de 1.700 kilomètres, par l'U.R.S.S.) était hors de notre portée. Or, pour des vélivoles partis de l'Est, de Nancy, par exemple, la pente des Echelles constituera un relais thermique permettant de tenir les heures de nuit avant de rallier le Sud-Ouest, Biarritz ou Mont-de-Marsan. »

René Regaudie porta l'accent sur l'œuvre excellemment menée par les dirigeants de l'Aéro-Club, auxquels il exprima sa gratitude et félicita M. Marquet d'avoir,

une fois encore, montré par son geste qu'il entendait rester jeune.

Concours précieux

An banquet servi à Limoges, à « La Taverne », M. Sarrazin, qui avait à ses côtés, M. Agésilas et le docteur Henri Pouret, adjoint au maire, marqua les progrès accomplis par Limoges — patrie de Maryse Bastié, du général Vain, et de Zigler — dans le domaine de l'Aéronautique.

« Aujourd'hui, dit-il, la pente du bois des Echelles — proximité de la grande ville, d'un relief favorable et riche en vents dominants bien orientés — se présente comme parfaite pour l'initiation, l'entraînement normal et les performances sportives (brevets « D » et d'altitude) et même pour les modélistes ». Il souhaite en terminant de recevoir des appuis accrus venant des collectivités locales et de l'Etat.

Le président René Regaudie salua la présence de M. Agésilas dont la compétence, la volonté et la haute valeur s'expriment à un poste très important. Il le remercia de ses efforts, de son parrainage des Echelles, « nouvelle école primaire d'aviation », persuadé qu'il saura en faveur de la région limousine être compréhensif des besoins, et un ami sûr et fidèle sur lequel on peut compter. M. Agésilas considéra que la pente des Echelles, dont il avait pu juger de l'excellence, constitue un élément essentiel du développement du vol à voile en France, et assura les dirigeants de l'Aéro-Club de son concours constant et entier.

Dans l'après-midi se déroula à l'aéroport de Limoges-Feytiat la finale du Challenge des Vins « Nicolas » avec voûs de propagande et descentes en parachutes, qui constituèrent un excellent programme de clôture de la saison pour notre grand club aéronautique régional.

Ce fut un très gros succès populaire.

Guyonnaud vainqueur

Comme prévu, la finale du Challenge de vol à voile Nicolas, a vu la victoire de Guyonnaud, suivi de très près par Villoutreix. Le championnat du club des parachutistes, disputé entre les finalistes Gabriel Clédassou, Guy Charrière et Pierre Breuilh, a vu la victoire de Guy Charrière.

Raoul Clédassou, moniteur, et son frère Marcel, champion de France, déclarés hors catégorie par leurs camarades, ont disputé à eux deux un match amical.

Voici les résultats complets du Challenge de vol à voile, des Vins Nicolas :

1. Guyonnaud, 23 h. 25 ; 2. Villoutreix, 21 h. 40 ; 3. Cudicio R., 19 h. 45 ; 4. Clebant, 19 h. 32 ; 5. Lienhart, 18 h. 10 ; 6. Tourrain, 14 h. 11 ; 7. Touzart, 13 h. 38 ; 8. Etienne, 12 h. 55 ; 9. Dumas, 12 h. 29 ; 10. Brachet, 12 h. 27 ; 11. Tartarin, 11 h. 50 ; 12. Dumont Bernadette, 19 h. 19 ; 13. Grand..., h. 12 ; 14. Desbordes, 10 h. 06.

REMERCIEMENTS

Le rédacteur tient à remercier chaleureusement les personnes qui lui ont permis de ne plus croire à une Arlésienne tant les premiers contacts étaient évasifs et qui ont étayé sans ambiguïté le sujet

-bien sûr Mme Gisèle JOUANNETAUD, Maire de ST LEGER LA MONTAGNE qui connaissait un témoin du pays, M. René LAPRADE lesquels m'ont accueilli avec une amabilité qu'il convient de souligner,

-M. François GIROD, Conseiller Foncier à la SAFER, « l'homme du dossier » sans qui l'absence des précisions et plans apportés avec efficacité et gentillesse aurait rendu cette histoire peu lisible parce qu'imprécise,

-bien sûr les anciens de l'aérodrome de LIMOGES FEYTIAT déjà cités dans l'action Bernadette DUMONT, Claude LIENHART, Jean Louis MARTIN,

-d'autres qui ne se souvenaient pas vraiment mais qui ont cherché ou qui avaient en mémoire le petit détail qui permet d'avancer : Robert BRACHET, Jean-Louis ISSANCHOU, Claude PASCAULT, Jean PERRIN, Miquette et Robert TOURAIN. Je n'oublie pas non plus notre doyen René SEGURE et les derniers « survivants » de l'époque dont je fais partie....

-et les pros encore en action : Christophe ROUGIER, Chef Circulation Aérienne à LIMOGES, Joël PASCAUD, Responsable Régional au sein de la Fédération Française de Vol en Planeurs.

Enfin merci à Jacques CHEYMOL, notre encyclopédie vivante

