

**Zeitschrift:** L'ami du patois : trimestriel romand  
**Band:** 31 (2004)  
**Heft:** 127

**Artikel:** Avrion secoué : qu'est-ce qu'une zone de turbulences et pourquoi provoque-t-elle de tels effets sur les avions ?  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-244731>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

absolu dans la mélodie plaintive du refrain.

Et voici que tout à coup, la voix s'arrêta net au milieu du dernier « liauba »... Debout, près du feu de bivouac, dont les tisons mouraient, à l'orée du désert, un homme pleurait : l'armailli de Brenleire!

Il était là, figé, inconscient, le regard perdu, voilé de larmes, la poitrine soulevée de hoquets. Il avait trop présumé de ses forces. Et maintenant, c'était en lui, l'hymne de triomphe des vanils de sa Gruyère, des montagnes aimées et lointaines... C'était l'appel du pays natal. impérieux, déchirant...

Ainsi, depuis des siècles, la mélodie sacrée de ce chant magique continuait d'exercer son charme victorieux. Et le

pâtre de Brenleire, au service de la Légion étrangère, rejoignait à travers les temps l'âme de ses héroïques aïeux au service étranger, qui pleuraient au régiment en entendant chanter ou jouer le « Ranz des vaches ».

Alors, autour de lui, il n'y eut pas un mot, pas un rire.

Tous ces hommes frémirent. Les larmes du Suisse coulaient pour tous. Son refrain, « liauba » sonore, douloureux écho d'une terre qu'on adore, semblait un sanglot...

Et tous, exilés, déclassés et sans patrie, ils sentirent un grand souffle les soulever : la patrie absente !

(d'après Ch. Gos). C. Fontaine.

## Avion secoué

**Qu'est-ce qu'une zone de turbulences et pourquoi provoque-t-elle de tels effets sur les avions?** *Nicole P., BE*

C'est au décollage que les avions se mettent à trembler. La faute aux cumulus (nuages du beau temps) et à leurs mouvements d'air verticaux. Au centre d'un cumulus, ils sont ascendants tandis qu'à l'extérieur, ils sont descendants. A grande vitesse, les avions viennent littéralement « percuter » ces mouvements contraires, d'où les secousses. Même un petit nuage (de 200 mètres à 2000 mètres de haut) peut faire son effet.

La turbulence en mer claire, pour sa part, se produit par ciel bleu lorsque l'avion rencontre le jet-stream. Ce courant horizontal peut être assez violent (200 à 400 km/h) si bien qu'en le croisant l'avion passe par des zones de vitesses différentes et subit des secousses inattendues.

Cela dit, la plus grosse turbulence que connaissent les avions est le trou d'air survenant lors d'un orage ou d'un survol de montagnes par vent fort. En effet, les vents qui passent au-dessus des montagnes ont tendance à redescendre très vite derrière, ce qui a pour effet d'« aspirer » les avions vers le bas.