

**XIXe**  
**CONGRES HISTORIQUE**  
**DU VOL A VOILE FRANCAIS**



Sommaire :

- Présentation du XIXè Congrès Historique
- Le vol à voile à l'Aéroclub du Rhône et du sud est
- L'aviation populaire de l'espoir à la réalité

## LE XIX<sup>e</sup> CONGRES HISTORIQUE

Ce samedi 24 novembre 2007 se déroule au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, notre dix neuvième congrès historique organisé par la commission spécialisée de la Fédération Française de Vol à Voile.

Cette manifestation est devenue un véritable événement de la vie fédérale depuis sa création en 1988 (rassurez vous chers congressistes on ne va pas faire l'histoire de nos congrès...).

La raison en est simple, l'intérêt que nous portons au vol à voile, son histoire qui est assez extraordinaire, découverte du vol de pente, du vol thermique, du vol d'onde en une vingtaine d'année.

Que de chemin parcouru depuis le premier exploit du fameux pilote BOUSSOUTROI jusqu'au record de distance aller et retour de 2400 km sur la cordillère des Andes en Amérique du Sud par Jean-Marie CLEMENT.

Mais si ces résultats sont le fruit de nombreuses recherches, météorologique, aérodynamique, calculs des structures, notre vol à voile a fait à ses débuts l'objet de railleries de la part de la presse, ou de jugements définitifs de la part de pseudo scientifiques, sans oublier la récupération de cette activité aéronautique dans un ghetto de formation servant de passage du modèle réduit (on ne disait pas alors « aéromodélisme ») au vol moteur, but ultime de l'Aviation avec un grand A. Bien entendu, la Politique n'est pas absente de ce merveilleux parcours, et on attendra près d'un demi siècle pour obtenir notre autonomie avec la création de notre Fédération en 1966.

Mais notre succès, notre développement, va nous conduire à entrer dans un domaine réglementaire de l'Espace aérien. Ces ridicules giclées grâce aux SANDOW se sont transformées en véritables voyages aériens troublant l'inquiétude des postes de pilotage des avions de ligne...

Notre vol à voile est victime de son progrès, et l'objet principal de nos débats dans nos assemblées générales n'est que réglementation imposée par nos succès dans un ciel qui n'est plus libre...

Toute cette grande aventure humaine, qui a le mérite d'être pacifique fait l'objet depuis 19 ans de nos communications à nos congrès, et ensuite publiées dans notre bulletin « Vieilles Plumes » qui s'il traite d'une spécialité quelques peu mineure du vaste domaine de l'Aérospatiale, est néanmoins perçu comme le spécialiste du sujet.

Mais les déroulements de nos congrès ne sont possibles, que grâce à l'aide précieuse que nous recevons de la Direction du Musée de l'Air depuis le Général LISSARAGUE jusqu'à l'actuel titulaire de ce poste Gérard FELDZER dont le remarquable dévouement à la cause aéronautique est bien connue.

Remercions également le personnel de cet établissement public qui nous facilite grandement notre tâche et dans lequel nous avons retrouvé quelques uns de nos camarades aéromodélistes.

- ***Le vol à voile à l'Aéroclub du Rhône et du sud est***

Association qui s'intéresse au vol à voile dès le début des années 1930. Il participa aux premières manifestations à la Banne d'Oranche avec un certain succès, son Président d'alors Henri LUMIERE (fils d'un des fils LUMIERE) avec le planeur monoplace « WIEN » acheté au fameux pilote autrichien Robert KRONFELD. Georges BURLATON un des premier responsable de la section vol sans moteur fait voler dans notre premier centre national le superbe planeur à ailes en M du constructeur CHAPEAUX, quelques vingt ans plus tard, il devient Président de la Fédération National Aéronautique.

Installé à Corbas après la Libération, cette association va bénéficier d'un essor assez remarquable tant pour ses résultats que pour le nombre de ses adhérents.

Nous avons demandé à notre ami André MONET « pur produit » de cet aéroclub multi activité de nous révéler cette histoire de ce vol à voile lyonnais. Aéromodéliste, pilote de vol à voile, titulaire de la couronne d'argent en 1954 (pilote remorqueur), couronne d'or en 1976 toujours à Corbas où l'on découvre le vol d'onde et les 300 km jusqu'à la méditerranée. En 1962, il devient Président de la section vol à voile de l'Aéroclub du Rhône puis en 1977, avec l'indépendance du vol à voile, Président du centre du vol à voile lyonnais.

En 1993, il est élu au comité de Direction de notre Fédération, Vice Président en 1996, il en devient Président en 1997 pour quatre ans. Période qui pose quelques problèmes à la FFVV. Près d'un demi siècle au vol à voile !!!

Merci cher Président d'avoir œuvré pour la cause de notre sport. Vous avez beaucoup à dire pour le plus grand plaisir des participants à notre congrès.

- ***L'Aviation Populaire de l'espoir à la réalité***

Vaste sujet qui a fait couler beaucoup d'encre, comme d'ailleurs un certain nombre de lois promulguées par le Ministère de Léon BLUM.

Voyons simplement l'impact sur notre vol à voile.

L'Aviation est à la « mode » dans le monde entier, et surtout en Europe. L'Allemagne, la Pologne, l'URSS, l'Italie et la France se disputent les records. « Toute nation moderne doit devenir un peuple d'Aviateurs ».

Pour ce faire on va « intéresser » la jeunesse à l'Aviation par le biais d'une trilogie, « du modèle réduit au vol moteur en passant par le vol à voile » dans le but évident de sélectionner les futurs pilotes des armées de l'air.

Les allemands, dès les années 20 ont utilisés le vol à voile primaire dans ce but. L'école « solo » sur planeur à poutre répond parfaitement à ce but.

Effort physique pour les manœuvres au sol, courage de l'individu assis sur une planche à l'air libre projeté à plusieurs dizaines de mètres d'altitude. De plus, s'il arrive à « manœuvrer » cette étrange machine, il possède toutes les qualités pour entrer dans une école de pilotage de l'armée.

Pour maintenir le moral de ces raboteurs de cailloux, les exploits des « vrais » pilotes de vol à voile sont relatés dans les revues.

Dans notre pays, cette philosophie a sauvé l'AVIA de Pierre MASSENET car dès 1935 sous le Ministère de l'Air de Marcel DEAT, l'AVIA était entrée dans un des services du Ministère.

Dès la fondation on trouve dans l'Aviation Populaire, le nouveau service intégrant les quelques personnes de l'AVIA.

Le programme de constructeur des planeurs lancé par le Ministre Pierre COT montre bien dans quel ghetto scolaire on place notre sport.

XI A et 111 A : 125	AVIA 40 P : 47	} Soit 257 planeurs commandés
XV A et 151 A : 83	AVIA 226 : 2	

Mais le vol à voile n'est pas reconnu à sa juste valeur, les centres régionaux se créent et Pierre MASSENET écrit dans la revue l'AIR pour les Jeunes.

Une tribune pour faire connaître ses idées. Organe de presse pour la jeunesse largement subventionnée, instrument de propagande dont la publicité des firmes aéronautiques laisse croire à un niveau technique largement surévalué de notre aviation.

Au fait, qu'est devenue la trilogie ?

L'Aéromodélisme, le vol à voile ont enfin depuis 1966 une vie propre et se sentent séparés de l'Aviation à moteur des anciennes Fédérations.

D'autres « instruments » de vol ont fait leur apparition (delta plane, parapente...) qui rejettent toute filiation à l'avion – signes du temps.

Michel ROUSSEL, instructeur planeur et avion, ancien Président d'un comité régional FFVV, on lui doit une excellente étude sur le G.R.A.I. (stomato à ses heures, dans la journée...) nous fait une analyse rigoureuse de cette version française de cette formation aérienne de la jeunesse qui débutera dans notre pays relativement tard vis à vis des autres nations « plus ou moins démocratique ».

Gabriel LACOTE, l'actuel Président de l'Aéroclub de Montreuil « Les Goélands » fondé en 1936 et partie prenante de la F.P.S.A, nous raconte la création de ce club, et son fonctionnement jusqu'à aujourd'hui.

Un exemple de l'état d'esprit de cette aviation pour tous qui perdure encore aujourd'hui, un bel exemple.

Maurice KIRSCHROTH membre des « Goélands » à sa fondation « Banniard » également moniteur avion et planeur S.F.A à la libération. Grand vélivole à Beynes puis à Persan, sera nommé à St Yan après le rappel des instructeurs S.F.A dans les centres nationaux. Moniteur IFR puis engagé à AIR INTER où il restera près de dix ans, plus de 20 000 h de vol. Une réussite de l'Aviation Populaire qui est heureux de nous rendre visite et de retrouver quelques uns de ses élèves.

Aviation Populaire ou Aviation pour tous ?

Grâce aux campagnes de Georges HOUARD dans les « Les Ailes » depuis sa première parution.

On a cru que le vol à voile allait résoudre le problème, puis les Aviettes, ensuite le Poux du ciel (si vous savez clouer une caisse...) enfin, il faudra attendre le début des années 1950 pour voir le but atteint par l'apparition du JODEL D II et ses dérivés.

Aisé à construire pour les amateurs, pas cher, performant pour une dizaine de modélistes sérieux, en deux ans (durée pour pouvoir acheter les matériaux), on avait enfin l'outil idéal pour traverser la France et bien au-delà, ce qui avait demandé plus de 30 années.

Le Président de la Commission Historique

Jacques LERAT



• *Le vol à voile à l' Aéroclub du Rhône et du Sud est*

*par André MONET*

Le vol à voile a démarré à Lyon eu tout début des années 30 avec la construction d'un AVIA XI A dans les ateliers de l'Ecole des Métiers.

Les premiers vols se sont déroulés sur l'aérodrome militaire de Bron puis, à l'approche de la guerre et jusqu'en 1942, sur d'autres plateformes beaucoup plus éloignées de la ville.

En 1945 les vols reprennent avec très peu de moyens sur l'aérodrome de Corbas, plateforme militaire elle aussi, qui ne disposait alors d'aucune infrastructure.

Le 18 mai 1946 marque le véritable début de « l'époque moderne » avec le premier décollage d'un C800 lancé par un treuil Ford. En 1949, construction du premier hangar métallique et premier vol en onde par vent du sud « l'ondulette des collines ».

De 1931 à 1977 le vol à voile a été pratiqué au sein d'une section de l'A.C.R.S.E, vénérable et importante association qui a vu le jour avec les ballons à gaz en 1898...

A partir de 1969 la section vol à voile s'est développée rapidement grâce à un jeune Chef-pilote au dynamisme exceptionnel – Alain POULET – au point de devenir la section prépondérante au sein de l'A.C.R.S.E. 1<sup>er</sup> au classement fédéral en 1970 et en 1972, près de 10 000 heure de vol en 1974, plus de 11 000 en 1976, effectifs compris alors entre 250 et 300 licenciés. Des brevets en quantité, y compris des épreuves d'altitude de E et de F réalisées en hiver au départ de Corbas.

En janvier 1977, création de CVVL (l'actuelle association) et scission de la section vol à voile de l'A.C.R.S.E. L'opération se passe sans difficultés particulières mais, l'année suivante, un ancien Président ressorti de l'ombre la conteste et déclenche une action en justice. Le conflit est heureusement dénoncé par une commission d'arbitrage inter-fédérale. L'affaire est devenue depuis un cas d'école pour la FFVV.

Au fil des années le développement de l'urbanisation et l'accroissement du trafic de l'Aviation commerciale ont enserré le vol à voile de plus en plus étroitement au sol et dans le ciel. La poursuite de l'activité à Corbas a pu être maintenue grâce à de longues et patientes négociations ainsi qu'au respect de règles strictes.

Des centaines de pilotes y ont été formés et bon nombre sont devenus des professionnels civils ou militaires. D'autres se sont fait un nom dans les palmarès des plus grandes compétitions vélivoles, tout particulièrement Gilles NAVAS et Jean-Marc CAILLARD, deux fois champion du monde.

André MONET

## **« L'aviation populaire », ... de l'espoir à la Réalité.**

Michel ROUSSEL

C'est à partir de 1930 que le front Populaire a vu le jour. Ce mouvement s'élevait contre la montée du fascisme. Il était constitué de communistes, de socialistes et de radicaux.

Edouard DALADIER démissionna le 7 février 1934. Il sera remplacé par Paul DOUMERGUE.

Le 12 février 1934, il s'ensuivit une première union des syndicats et des partis de gauche qui organisèrent la manifestation, la constitution du Front Populaire. Mars 1934 vit la fondation d'un Comité de vigilance des intellectuels antifascistes, rassemblant des communistes, des socialistes et des radicaux.

Le 14 juillet 1936, Léon BLUM, chef du plus puissant parti de la gauche, forma un gouvernement composé des socialistes et des radicaux, les communistes les soutenant sans y participer.

Malgré des réalisations sociales importantes, il se trouva handicapé par la surenchère communiste et aussi par les hésitations radicales. La politique de non-intervention dans la guerre civile d'Espagne lui attira les foudres des communistes qui s'abstinrent au vote de confiance sur la politique étrangère du 5 décembre 1936.

C'est pendant cette époque instable que l'Aviation Populaire allait être mise en place.

Lors de son retour au Ministère de l'Air en 1936, Pierre COT, avec son Chef du Cabinet Civil du Ministère de l'Air Jean MOULIN, a fait naître un grand espoir chez tous les jeunes.

Si séduisante fût-elle, sa tâche était très hasardeuse.

A cette époque existaient deux tendances politiques aéronautiques.

La première, la Fédération Aéronautique Française présidée par Laurent EYNAC, regroupe la grande majorité des aéro-clubs français. Aéro-clubs « riches » dans l'ensemble accueillant dans leur sein une « élite » fortunée, la seconde, la Fédération Populaire des Sports Aéronautiques est présidée par Lucien BOUSSOUTROT qui s'occupe à la vieille Fédération Aéronautique Française.

L'organisation proposée par Pierre COT se décomposait ainsi. A la tête, le Ministre : Pierre COT, deux Directions de l'Air, l'une Civile dirigée par Jean MOULIN, l'autre Militaire dirigée par Le Général JAUNEAUD.

Les S.A.P (Section d'Aviation Populaire) sous le contrôle d'un civil, Joseph SADI-LECOINTRE, et d'un militaire le Colonel JANNIN étaient directement sous-bordonnées aux Directions de l'AIR.

Pierre MASSENET, Directeur de l'AVIA soutient l'Aviation Populaire. L'AVIA créée en 1930 disparaîtra absorbé par le Ministère de l'Air.

Jean MOULIN écrivait : *« il s'agissait de faire cesser une injustice sociale qui réservait aux seuls fortunés les joies du sport aérien, de donner aux masses les moyens de le pratiquer largement et, par une grande sélection effectuée dès l'enfance, de rajeunir et renforcer notre personnel aérien ».*

Les S.A.P créés au sein des aéroclubs furent au nombre de cent dix à leurs débuts.

Le programme de Pierre COT reposait sur les deux grands principes de l'école : la laïcité et la gratuité.

Pour les enfants de 9 à 14 ans, une formation pré aérienne dans les écoles en particuliers avec les modèles réduits, pour ceux de 14 à 17 ans, la pratique du vol sans moteur, et pour ceux de 18 à 21 ans, la pratique du vol à moteur dit aussi mécanique.

Des moniteurs et des moniteurs adjoints seront formés à partir de programmes de formations théoriques et pratiques.

Les plateformes d'envol seront construites pour certaines de toutes pièces d'autres utiliseront les anciens « champs d'aviation ».

Parallèlement seront créés des centres régionaux et des centres nationaux :

L'organisation de l'Aviation Populaire, devait telle l'avait conçue Pierre COT, pouvoir grâce à une large sélection fournir à notre aviation civile et militaire des pilotes entraînés et aptes, dès leur arrivée dans les escadrilles, à utiliser des appareils dont le pilotage s'avère de plus en plus délicat (grosse cylindrée, hélice à calage variable, train rentrant). Les primes, pour l'aviation privée accordées par les prédécesseurs de Pierre COT, Le Général DENAIN et Marcel DEAT, sont supprimées. Georges HOUARD, rédacteur en Chef de « Les Ailes » ne partage pas les nouvelles options politiques du Front Populaire, et s'élève contre l'arrêté du 26 juin. Il écrit : « toutes les primes sont supprimées... Avec une impulsivité qui, sans doute, ne s'imposait pas, le Ministère de l'Air en ainsi décidé. » « la mesure est malencontreuse et prématurée ».

Revenant sur l'interview de Pierre COT dans « L'œuvre », Georges HOUARD, bien que favorable à une aviation « démocratique » estime que cette « Aviation Populaire d'Etat » ne lui « inspire aucune confiance, la plaçant au profit exclusif d'un groupe de partis politique » (Les Ailes n° 785 du 2/07/36).

Pour le vol à voile, il y a création de nombreuses sous-sections de vol à voile des sections d'Aviation Populaire conduisant les élèves au brevet A et au brevet B.

Les élèves se perfectionnent ensuite, les meilleurs sont ensuite dirigés dans les centres régionaux de vol à voile puis dans les centres nationaux. Les centres de Beynes, Vauville, Mazeville, Pilat, Montagne Noire, Pont St Vincent, Pujaut et Vatteville deviendront centres régionaux. Le centre de la Banne d'Ordanche, restera centre national.

A la fin de 1937, il y aura sur l'ensemble des S.A.P. 150 sections vol mécanique formant 4760 brevets (tout confondu) de pilote d'avion. une cinquantaine de section vol sans moteur formant environ 1500 brevets A, B, C.

Malheureusement sur les 209 brevets 2<sup>ème</sup> degré avion seulement 7 seront incorporés par l'armée de l'Air. Il est à noter que 120 candidats ne seront pas admis pour insuffisance d'instruction générale.

Le 15 janvier 1938 ; le Ministère BLUM est renversé, le nouveau Ministre de l'Air sera Guy LA CHAMBRE. Guy LA CHAMBRE devant le risque de guerre et constatant le retard prie, transforme « L'Aviation Populaire » en une « Aviation pré militaire », quant au vol à voile, il sera exclus de la nouvelle organisation, mais restera SERVICE VOL A VOILE du Ministère de l'Air.

« L'Aviation Populaire » a fait couler beaucoup d'encre et a créé de nombreux débats passionnés depuis 1938, mais aussi après la défaite de la France en 1940.

« L'Aviation Populaire » espoir renaîtra en 1945, sous un autre visage. Mais devant le désengagement progressif de l'Etat et des diverses collectivités, cette aviation, ses constructeurs et ses pilotes qui a porté très haut les couleurs de notre patrie est devenue « l'Aviation Impopulaire » ne retenant que les nuisances et le risque d'accident.

« L'Aviation Populaire » Réussite ou Echec ?