

XVIIIe  
CONGRES HISTORIQUE  
DU  
DU VOL A VOILE Français

- DU SERVICE DES SPORTS AERIENS AU SERVICE DE L'AVIATION LEGERE ET SPORTIVE
- LE PRESIDENT AUGUSTE MUDRY
- LE VOL A VOILE A LA FERTEAIS ALAIS
- LE 34<sup>ème</sup> RASSEMBLEMENT EUROPEEN DES PLANEURS ANCIENS
- RETROPLANE 2006
- LES PLANEURS DES FRERES MORELLI (par Vincenzo PEDRELLI)

Samedi 25 Novembre 2006  
10h30-13h00      14h30-18h30  
Organisé par la Fédération Française de Vol à Voile avec le Concours du Musée l'AIR et de l'Espace.

## LE XVIII CONGRES HISTORIQUE

Ce Samedi 25 Novembre se déroulera notre habituel congrès historique organisé par notre fédération et sa commission spécialisée.

C'est le XVIII depuis le premier en 1988 avec comme satisfaction un nombre important de fidèles participants et de nombreux projets réalisés, tant pour la qualité des documents présentés mais encore pour le sérieux qui préside aux recherches nécessaires à ces études spécifiques.

Si bien qu'à la suite de la première mouture d'une communication au congrès, une année ou plus nécessaire pour la parution du n° 16 et 17 de nos bulletins Vieilles Plumes concernés. « Les Scouts de l'Air »- Abrial et le groupe l'Air sont de bons exemples du travail réalisé par les membres de notre commission.

Bien entendu ce XVIII congrès se déroule au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, nous nous permettons d'insister sur l'aide précieuse que nous accorde le Directeur Gérard FELDZER assisté du personnel de cet établissement dans lequel depuis dix huit ans nous retrouvons certains de nos camarades aéromodélistes spécialistes de la maquette volante.

Le programme de ce congrès est particulièrement dense vous pouvez le constater.

Tout d'abord un « accident de parcours » visant le fonctionnement du fameux « Service des Sports Aériens, créé par le Ministère de l'AIR le 29/10/1944 et dirigé par Antoine BALDINO, provoqué au départ par une incompréhension entre les dirigeants de la Fédération Nationale de sports Aériens (dont le comité directeur a été nommé par le Ministre de l'AIR Charles TILLON) et le patron du S.A pourtant lui aussi issu de la F.P.S.A...

On va découvrir rapidement au début de l'année 1946 une campagne de presse dans « l'AIR pour les Jeunes » et « les Ailes » condamnant sans appel le programme du Service et ses maigres résultats.

L'Assemblée Générale de la Fédération qui se déroulera début mai 1946, un an après la cessation des hostilités verra l'apparition du Ministre des Transports d'alors accompagné du Secrétaire Général à l'aviation Civile pour présenter la solution miracle permettant de résoudre la crise. (La nouvelle répartition des Ministères pouvant faire disparaître le service.) Bien entendu les nouvelles recrues vélivoles ne participèrent pas à la crise, pour la simple raison qu'ils ont pour objectif de passer leurs brevets et d'accéder aux vols de performances. Par contre se révélera, et c'est inquiétant, une hostilité farouche de certains « clubs moteur » à l'enseignement du pilotage par le Vol à Voile.

Mais l'explication de cette crise est beaucoup plus complexe, et l'analyse des « Sports Aériens du Service de l'Aviation légère et Sportive » vous dévoilera d'autres explications...

Auguste MUDRY nous a quitté le 4 Août 2006 quarante ans après la création de notre Fédération.

Si nous pouvons nous exprimer brièvement, défendre notre activité Vol à Voile c'est grâce à lui à la suite d'un long combat, pas moins de treize années en créant la Fédération Française de Vol à Voile en début de l'opposition du Comité Directeur de la FNA et de certains clubs.

Il faut se souvenir, que dès l'apparition de « l'Aviation Populaire » en 1936 la fameuse trilogie Aéromodélisme - Vol à Voile - Vol moteur n'avait pour but que la formation des

« pilotes avions », les deux premiers termes n'étant que des étapes intermédiaires pour parvenir à ce but final.

La création de certains clubs de Vol à Voile, issus d'Associations multidisciplinaires à été quelques fois conflictuelle.

Cet hommage à notre premier Président « rédigé par un de la bande à Mudry » relate, à partir de 1953 (à la date de la création du centre F.Paris) concernant les CIC de la région parisienne sous la Direction de Max GASNIER secondé par Mudry, son rôle, dans l'association Aéronautique de la Région Parisienne, de l'Atelier régional, de la commission de Vol à Voile de la F.N.A puis de son mandat de Président après la Fondation de la F.F.V.V.

Après le Déjeuner, nous donnons la parole à Jean Reymond, membre de notre commission et acteur du numéro de « Vieilles Plumes » consacré aux Scouts de l'AIR qui a réussi le pari avec l'ami BRAUWERS d'écrire, avec l'aide notamment du travail de Madame PAYRE et des anciens vélivoles de ce centre, une histoire du Vol à Voile de la Ferté Alais.

Maintenant ce terrain est connu pour ces fameux « meetings » de la Pentecôte et ses trésors jalousement conservés d'avions Historiques, mais de 1945 à 1969, il sera la siège le plus prestigieux Centre interclub de Vol à Voile de la région Parisienne.

Une bien belle histoire qui a été écrite par un certains nombres de vélivoles remarquables du personnel d'encadrement Chefs de centre, moniteurs, Présidents de l'association jusqu'au simple vélivole pour qui sans eux l'activité de ce terrain n'aurait pu exister.

Un très grand bravo, avec nous l'espérons des émotions lors de la projection d'une iconographie . Oh ! combien riche.

Nous nous attardons quelque peu sur le 34ème rassemblement européens des planeurs anciens qui s'est déroulé du 12 au 20 Août organisé de main de maître par nos amis Vélivoles de l'AAAC sur le terrain d'Angoulême. Une centaine de planeurs présentés d'une vingtaine de nations. Bravo et de belles photos.

En fin une récapitulation de nos dernières études passées et à venir....

Montrant le travail des membres de la commission Historique.

Et sans doute une surprise.

Alors bon congrès comme d'habitude...

Amitiés à tous

Jacques LERAT  
Président de la Commission Historique.

**DU SERVICE DES SPORTS AERIENS DE L'AVIATIONS LEGERE ET SPORTIVE  
DU PAREIL AU MEME !!!**

- 9 septembre 1944 : premier gouvernement du Générale de Gaulle.  
Charles TILLON Ministre de l'AIR
- 29 Octobre 1944 : Ordonnance concernant l'organisation de l'administration du Ministère de l'AIR, on y découvre le service des Sports Aériens.
- 7 Décembre 1944 : Décret portant organisation des Sports Aériens, création de la FNSA
- 15 janvier 1945 Nomination par le Ministre de l'Air du comité Directeur de la FNSA placé sous la présidence du Colonel Morlaix ( as de guerre)
- 8 mai 1945 Capitulation du 31ème REICH (un an après la victoire, la FNSA devra organiser sa première assemblée générale).
- 21 Octobre 1945 Elections législatives pour élire l'assemblée constituante .  
Communiste :160 sièges - Socialiste : 142 - UDSR :30 MRP :152 - Radicaux : 27
- 13 Novembre 1945 (au 20 janvier 1946) : Deuxième Gouvernement du Général de Gaulle  
Chef du gouvernement élu par l'assemblée.  
Disparition du Ministère l'AIR.  
Charles TILLON Ministre de l'Armement.  
Ministre des Armées Edmond MICHELET (MRP) qui accueille le service des Sports Aériens.
- 22 Décembre 1945 : Création d'un secrétariat général à l'Aviation Civile et commerciale rattaché au Ministère des transports (Ministre Jules MOCH « S.F.I.O »)  
Max HYMANS devient le premier titulaire de ce poste .
- 19 Décembre 1945 : Disparition du Colonel MORLAIX ( homme fort de la F.N.S.A) dans un accident d'aviation.
- Janvier 1946 : Début dans « l'AIR pour les Jeunes » et les « Ailes » d'une campagne de presse contre l'organisation et les résultats du Service des Sports Aériens et de son chef l'ingénieur Antoine BALDINO
- Mars 1946 Eric Nessler est remercié par le service des Sports Aériens...
- 30 Mars 1946 L'Amicale du Vol à Voile réunie d'urgence par Pierre MASSENET super préfet, délègue six de ses membres pour présenter au gouvernement (Felix GOUIN) le programme de l'association.
- 2-3-4 Mai 1946 : Première Assemblée Générale de la FNSA qui devient FNA – avec la présence du Ministre des Transports Jules MOCH et du Secrétaire Général d'Etat à l'Aviation civile et commerciale Max HYMANS.

- Juin 1946 : Début dans les « Ailes » de la polémique sur l'apprentissage du pilotage par le Vol à Voile. Attaque virulente par certains moniteurs Avion....
- 21 Octobre 1946 : Création du « Service de l'Aviation légère et sportive » par le Journal Officiel.
- 8 Novembre 1946 : Nomination de Mr René GIBRUN, ancien Chef de cabinet de Max HYMANS en remplaçant Mr BALDINO, au service de l'Aviation légère et sportive.
- 14 Novembre 1946 Le Ministère des Transport accompagné du Secrétaire Général à l'Aviation Civile reçoivent les représentants des clubs de la FNA en présence du nouveau Directeur du SALS. Accueil chaleureux des participants. L'Opération a pleinement réussi. Le Ministère des Transports a en charge tous les types de transports.  
Le Ministère de l'AIR « intégral » défendu entre la période 1920-39 a vécu...  
Mais la politique du nouveau service continuera celle de son prédécesseur ...  
et Antoine BALDINO deviendra Ingénieur Général de l'Aviation Civile...

## Le Vol à Voile à La FERTE-ALAIS 1945 à 1970 par Jean REYMOND

La Ferté-Alais aujourd'hui est ce terrain mythique de la région parisienne, véritable musée de l'Air vivant regroupant une magnifique collection de machines volantes maintenues en état de vol.

Mais cette plate forme fut aussi de 1945 à 1970 un grand terrain de vol à voile, véritable promoteur du vol en circuit sur la campagne et ceci jusqu'à l'arrêt des activités vélivoles, conséquences des restrictions draconiennes imposées par les services de la navigation aérienne.

En 1938 Jean-Baptiste Salis achète les terrains de la ferme de l'Adenet et en 1939 signe un contrat avec le Ministère de l'Air pour la création, sur ce terrain, d'une école de mécaniciens d'aviation.

J.B. Salis pilote depuis 1912, moniteur à Avord en 1916 va devenir un industriel créateur du premier atelier de maintenance doublé d'une école de pilotage à Toussus le Noble et le patron d'une société de sous-traitance de mécanique aéronautique à Gometz la Ville.

En 1939 la guerre est déclarée, le projet d'école de mécaniciens stoppé tout comme les activités de Toussus et de Gometz. J.B. Salis entre en résistance et commence à défricher le terrain pour le faire homologuer dès la fin des hostilités.

Un nouveau contrat est signé entre Salis et le Ministère de l'Air au bénéfice du SALS en vue d'utiliser le terrain comme centre de formation au pilotage planeur et avion.

L'activité vélivole va commencer doucement avec "les Pingouins" de Malakoff puis se poursuivre avec "Les Ailes du Sud", aéro-club de l'Arsenal de l'Aéronautique, organisme de recherche, muté alors de Castelnaudary à l'établissement de Chatillon S/ Bagneux. Ce club présidé par Jarlaud aura comme moniteur; Valette puis Pechaud.

Les premières distances sur la campagne vont être bientôt réalisées et deviendront une institution avec l'arrivée de Paul Lepanse nommé chef de centre. Venant du centre de V à V de Beynes, c'est un pilote très bien entraîné aux vols de distance et titulaire d'un record de France BF.

Lepanse va envoyer les pilotes sur la campagne non seulement pour des vols de record ou des épreuves, mais aussi pour de simples circuits. Ce n'était pas si simple, à l'époque, car le contrôle photo ne sera institué qu'en 1954 pour les triangles et les AR. Auparavant les commissaires devaient être présents aux points de virage.

Ce développement de la pratique du circuit va conduire à la création de la Coupe Breguet remportée dès le début par le terrain et conservée durant les trois années suivantes. Cette coupe évoluera ensuite en Coupe Fédérale.

La réalisation de ces circuits aurait été impossible sans la motivation poussée des équipes de dépannage. Lepanse envoyait les dépanneurs sur la route après le départ des planeurs et faisait regrouper les machines sur un terrain proche de manière à les ramener en remorqué double.

C'est ainsi que les 16,17,18 avril 1954 le N 2000 n° 37 effectua 3 distances de 300 km.

Une des chances de la Ferté fut d'héberger les essais en vol, d'abord réalisés par Valette puis par Lepanse sur la série des Breguet. En effet, après les essais, les planeurs de perfo étaient utilisés pour des vols de records..

Cette période de records fut faste et 1959 vraiment exceptionnelle avec ses 11 records nationaux.

Mais Orly se plaignait de la proximité de Brétigny qui se plaignait de la proximité de La Ferté. D'années en années les restrictions dans les espaces aériens parisiens allaient rendre l'activité souvent impossible. Il fallait donc essayer de trouver un point de chute hors de la zone réglementée. Après plusieurs prospections et essais de luzernes, Buno se révéla comme une solution possible. L'Etat accepta d'acquiescer les terrains et de construire les infrastructures nécessaires. Le traitement de cet énorme dossier sera l'œuvre de Bernard Schneider qui s'impliquera totalement dans ce projet avec l'aide de Pechaud.

Le déménagement aura lieu en 1969.

Nous évoquons les hommes et les femmes acteurs de cette réussite, et certains seront présents pour commenter les événements de cette période.