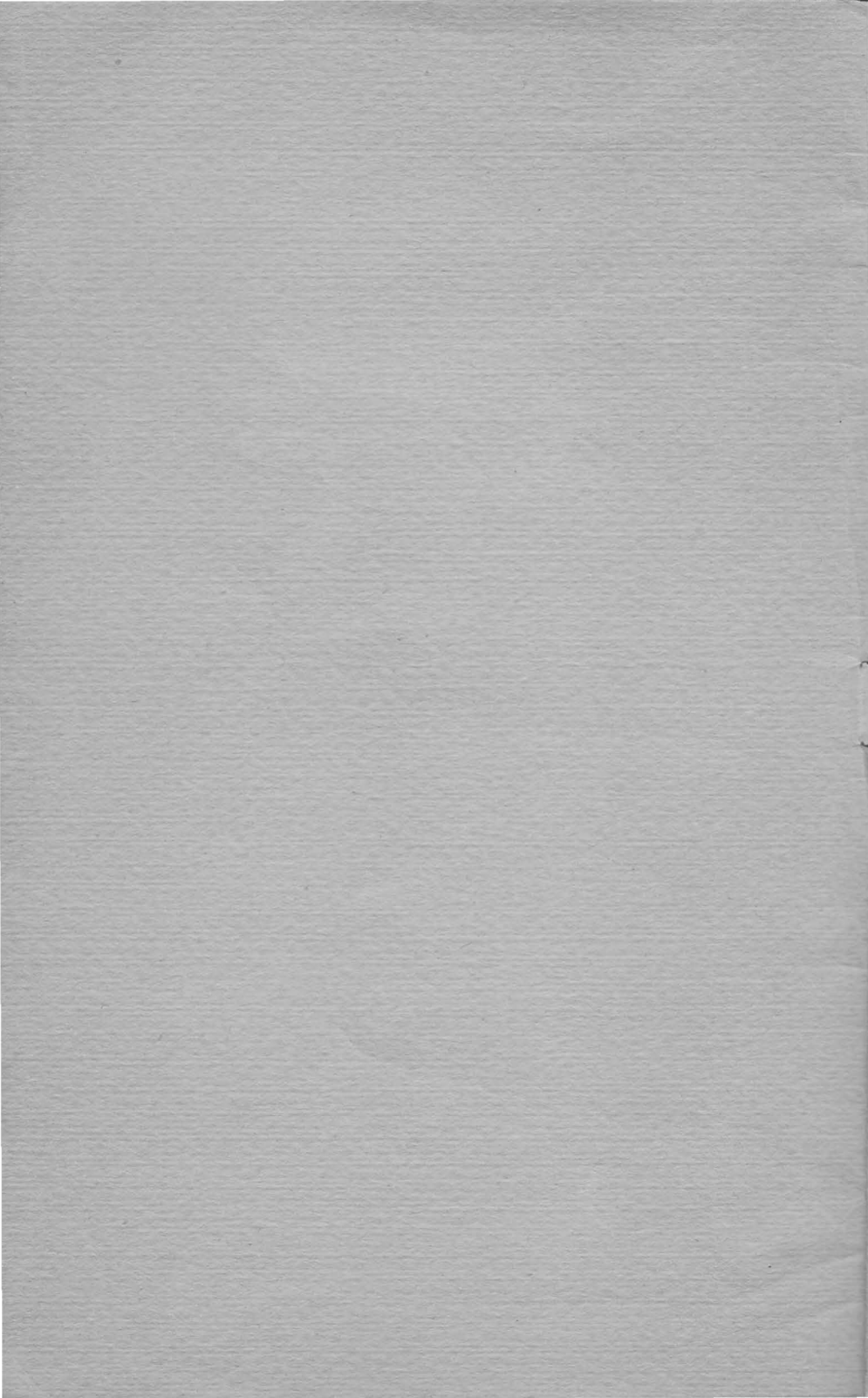


Histoire
du
Vol à Voile
à Vauville
(Manche)





à Monsieur le Colonel Lenné

qui a bien voulu commander ce
berceau du vol à voile français

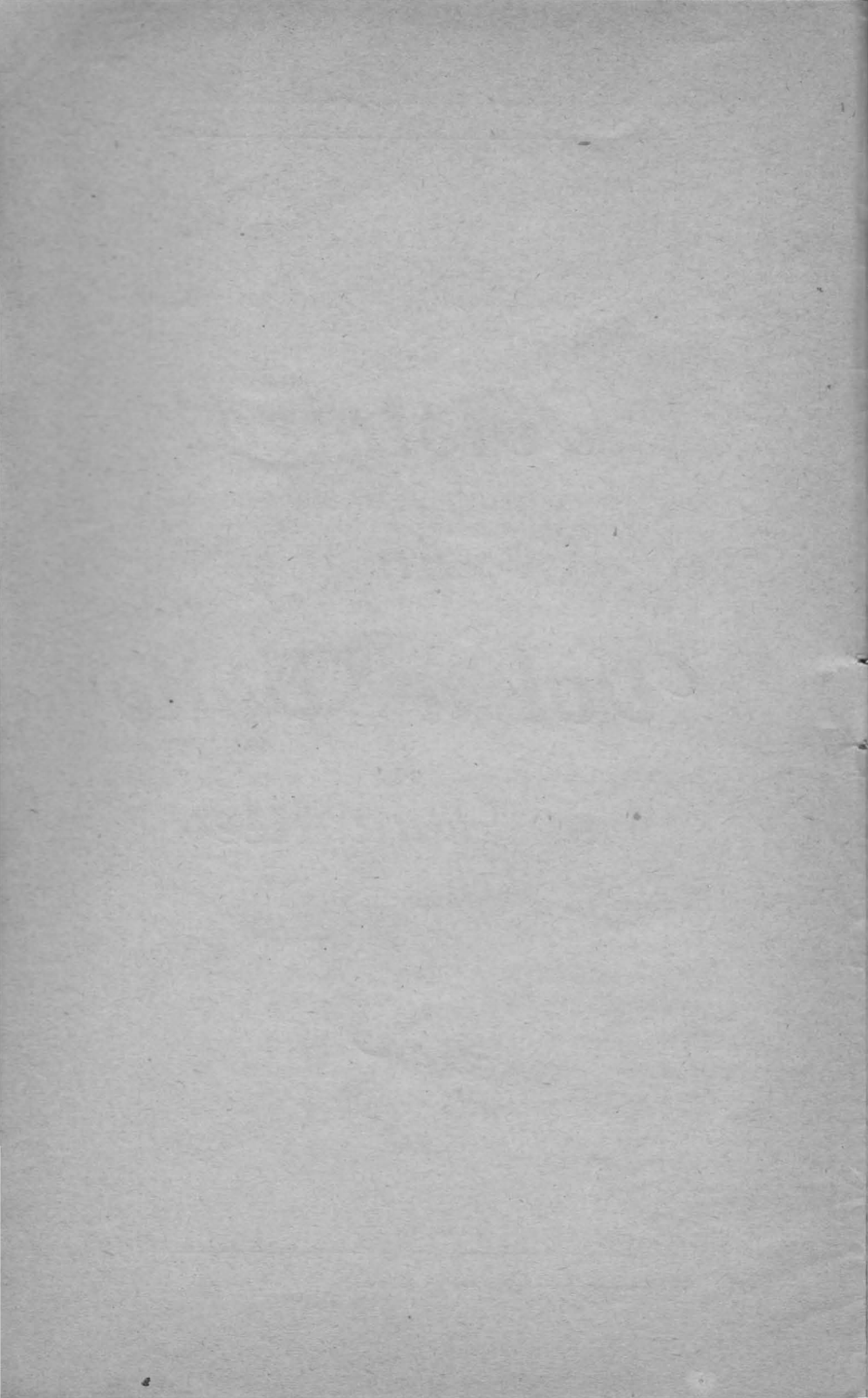
Vanville ce 16^e Avril 1961

En toute amitié

P. Abrial

Histoize
du
Vol à Voile
à Vauville
(Manche)





L'Œuvre de l' "Association Française Aérienne" et du Groupe l' "Air"

Pour bien comprendre l'historique du Centre de Vol à Voile de Vauville, il est utile de connaître celui de l'ASSOCIATION FRANÇAISE AÉRIENNE, qui l'a découvert, créé et animé, de 1923 à 1930, ainsi que celui du Groupe « L'AIR » qui en fut le principal utilisateur de 1932 à 1940 et qui a puissamment contribué, avec l'A.F.A., à sa rénovation, après les destructions de 1944.

C'est donc une tranche importante de l'Histoire du Vol à Voile français, intimement liée à celle de Vauville, que l'on lira ci-après :



L'A.F.A. et Combegrasse

Immédiatement après la guerre de 1914-18, l'ancienne « Ligue Française du Cerf-Volant », fondée en 1912 par Georges HOUARD, se transforme en « Association Française Aérienne », animée par André CARLIER, Georges HOUARD, André FRACHET, Maurice Victor, etc. (1), afin de créer un mouvement en faveur de l'aviation — alors en pleine évolution — répandre les connaissances de ce mouvement et organiser des recherches techniques, des expériences et des manifestations aériennes. Des conférences techniques auxquelles participèrent les Ingénieurs les plus réputés, suivies de discussions passionnées, eurent lieu à l'Hôtel des Sociétés Savantes, et parfois à la Sorbonne. Des concours de modèles réduits furent régulièrement organisés dans la région parisienne, où furent essayés des techniques diverses : ailes souples, planeurs sans queue, etc., des concours de projets d'avions légers (10 CV.) ; telles furent les premières manifestations de l'A.F.A.

Au cours de l'hiver 1921-22, on apprenait que les Allemands faisaient des expériences de « VOL A VOILE », mot magique désignant un mode de vol que l'on pressentait, mais que tous ignoraient, sauf un génial expérimentateur, le Professeur IDRAC, qui révéla dès 1920 tout le mécanisme du Vol à Voile des oiseaux par ascendances de

(1) Aujourd'hui (en 1953), deux des principaux dirigeants de l'A.F.A. ne sont plus : son ancien Président André CARLIER est décédé au début de 1950, et André FRACHET a disparu également peu de mois après. Actuellement, c'est Georges HOUARD, rédacteur en chef du journal *Les Ailes*, qui préside aux destinées de l'A.F.A., assisté de Maurice VICTOR, son collaborateur de toujours.

pentés, thermiques de nuage, etc., mais sa thèse ne se répandit que bien plus tard. L'A.F.A., réunie en Congrès, décida dans l'enthousiasme d'organiser en France, l'été suivant, un « Congrès expérimental » de Vol à Voile ; une souscription, complétée par le Ministre de l'Air (Monsieur LAURENT-EYNAC), réunit une somme de 100.000 francs, considérable pour l'époque. Sitôt annoncée, cette manifestation exalta les chercheurs et, sur tout le territoire, une cinquantaine d'appareils originaux ou de formule classique se construisirent : il s'agissait surtout de pouvoir accomplir des vols planés, ignorant que l'on était des conditions nécessaires du Vol à Voile ; d'ailleurs, beaucoup d'inventeurs espéraient le miracle sans même en soupçonner le mécanisme.

Le site choisi fut un mamelon haut d'une soixantaine de mètres isolé sur un plateau, dans les Monts d'Auvergne. Ce mamelon — le Puy de Combegrasse — permettait donc de lancer les planeurs face au vent, quelle que soit sa direction. Et, du 1^{er} au 15 Août 1922, les planeurs hissés à bras jusqu'au sommet étaient lancés au sandow, sauf toutefois ceux que le Jury considérait comme trop fantaisistes, et ceux-là étaient nombreux. Les autres (les sérieux), étaient présentés soit par des constructeurs réputés (FARMAN, POTEZ, LEVASSEUR, CLÉMENT, DEWOITINE), soit par des amateurs, mais techniciens qualifiés (PEYRET, GUERCHAIN, NESSLER, COUPET, etc.). Le planeur de la Maison LEVASSEUR avait été étudié par ABRIAL, dont c'était la première réalisation en grandeur, après 10 ans de pratique sur les modèles réduits.

A Combegrasse, les résultats furent maigres, faute de connaître la technique du véritable Vol à Voile. Pourtant, c'est là que furent accomplis, bien par hasard, les premiers vols thermiques contrôlés au monde.

BOSSOUTROT, sur son monoplan Farman (le plus fin de tous, grâce à son grand allongement d'ailes), lancé du Puy de Combe-grasse le 19 Août, au lieu de descendre en vol plané, ainsi que d'habitude, se sentit soulevé par un courant inconnu ; comme il était obligé de virer pour éviter le Puy de Charmont situé devant lui, il continua instinctivement son virage, fit un cercle complet, et renouvela trois fois cette manœuvre, qui l'élevait progressivement ; il gagna ainsi 77 mètres d'altitude par rapport au point de départ et n'atterrit qu'après 5 minutes 18 secondes de vol. COUPET, décollant aussitôt, fit un vol de 4 minutes 50 secondes, gagnant 53 mètres de hauteur. Ce sont là les premiers vols thermiques contrôlés réalisés par l'homme, et celui de BOSSOUTROT constitue en fait le premier brevet C passé dans des conditions indiscutables, bien avant l'institution des brevets de Vol à Voile.

Si beau que soit ce résultat technique, il n'était pourtant pas spectaculaire, et heureusement MANEYROL ranima la confiance en battant à Itford Hill (Angleterre) le record mondial de durée par son vol de 3 h. 22, détenu jusqu'alors par l'Allemand HENTZEN. Ces vols inauguraient la découverte du vol de pente qui, bien longtemps, permit l'essor initial du Vol à Voile.



VAUVILLE (Manche)
Le Camp Maneyrol — Le Vol à Voile

Vauville

C'est Maurice VICTOR, de l'Association Française Aérienne, qui, connaissant le Cotentin, signala à MANEYROL la belle pente de Vauville exposée aux vents dominants d'Ouest ; sans tarder, MANEYROL y amena son planeur Peyret et, en quelques jours, les qualités voilières de cette pente furent démontrées par des vols de durée, atteignant, le 29 Janvier 1923, le chiffre de 8 h. 05. Le record du monde de l'époque était donc largement battu par son propre détenteur ; ces résultats décidèrent l'A.F.A. à choisir Vauville pour son concours de l'été suivant qui, réunissant planeurs et avionnettes, connut un très grand succès ; notamment THORET, sur planeur Bardin, battit le record du monde de distance avec 8 km. 250 en se posant audacieusement en pleine mer sur le rocher des Bréquets, point fixe nécessaire pour pouvoir homologuer ce record.

Hélas, on le sait, ce meeting fut endeuillé par la chute mortelle du jeune et brillant pilote HEMMERDINGER, victime de la rupture en vol d'une aile de son planeur.

Mais jusque là, Vauville n'avait été (comme d'ailleurs Combegrasse) qu'un camp où des tentes de toile étaient temporairement montées pour abriter les appareils pendant les manifestations. L'A.F.A. voulut faire mieux, et, pour la première fois en France, prit l'initiative d'édifier des installations permanentes destinées au Vol à Voile ; un très beau hangar de 20 mètres sur 10 mètres flanqué d'appentis comportant 6 pièces fut commandé à la Maison SOTTILE de Cherbourg et édifié sur un terrain acquis par l'A.F.A., en retrait des terrains communaux utilisés pour les vols grâce à la compréhension de la Municipalité de Vauville.

L'année 1924 fut consacrée à ces travaux qui furent terminés au début de 1925. Tout était donc prêt pour le concours qu'organisa l'A.F.A. l'été de 1925, du 26 Juillet au 9 Août. Le camp de Vauville fut baptisé « Camp Maneyrol », pour honorer la mémoire de son pionnier

qui s'était tué en Angleterre sur son avionnette en Octobre 1923 ; le hangar reçut le nom de Jean Hemmerdinger, en hommage au premier martyr de Vauville.

A ce concours 34 appareils furent équipés, mais seulement 6 ou 8 d'entre eux étaient capables de vols sérieux. Une importante participation belge : 3 planeurs, 2 avionnettes, 5 pilotes donnait à la manifestation son caractère international. Entre autres résultats, le Belge MASSAUX battit encore le record de durée : 10 h. 50' sur son planeur Poncelet « Vivette », et le Français AUGER, s'élançant audacieusement à l'assaut des nuages au cours du premier vol contrôlé de ce genre, atteignit l'altitude record de 720 mètres sur planeur Abrial « Vautour ». Hélas encore, ces succès furent payés par la chute mortelle du Belge SIMONET, victime d'une rupture de commande, au cours du beau duel de durée avec ses deux compatriotes MASSAUX et DAMBLON.

Ainsi, en 1925, l'A.F.A. a créé à Vauville le premier Centre permanent français de Vol à Voile, devançant de sept ans celui créé en Auvergne à la Banne d'Ordanche, d'ailleurs abandonné depuis 1939 en raison de son altitude (1.500 mètres) où il est trop souvent noyé dans les nuages.

Les vues d'avant-garde de l'A.F.A. s'étaient déjà manifestées par l'organisation dès 1922, à Saint-Cyr, d'une démonstration de vol au treuil sur terrain plat, avec un planeur Leyat biplace à double commande côte à côte, méthode qui ne devint courante en France que 23 ans plus tard à partir de 1945.

En 1928, pour répondre au bon accueil des Allemands à AUGER et ABRIAL qui, l'année précédente, avaient participé au concours de la Rhon, l'A.F.A. invita les meilleurs pilotes d'outre-Rhin à venir disputer un nouveau concours à Vauville. C'est ainsi que NEHRING, HIRTH, KEGEL, BACHEM et PROTZEN amenèrent en France leurs planeurs à grand allongement d'ailles : ce type d'appareil était encore presque inconnu chez nous, à l'exception du « Rapace » qu'ABRIAL et PEYRET venaient de terminer et qu'AUGER devait piloter à ce concours, mais qui ne fut prêt à voler qu'à la fin du concours ; il ne put disputer ses chances contre les appareils allemands qui s'adjugèrent tous les prix, sauf le prix national, qu'AUGER enleva avec son vieux « Vautour ».

Si les records acquis à cette époque restèrent intacts,

une très belle performance fut réalisée par Wolf HIRTH qui, longeant la côte vers le sud, alla se poser sur la plage de Carteret en utilisant l'ascendance thermique des sables sur un parcours de 28 kilomètres : cette distance reste encore (1952) la plus longue parcourue en Vol à Voile à partir de Vauville. Ceux qui ont survolé le Cotentin n'ignorent pas en effet l'extrême rareté des points atterrissables dans une région où la terre est accidentée, morcelée, bordée de haies et d'arbres ; de plus, un planeur utilisant le vent frappant la pente, donc le secteur Ouest, est dérivé vers l'Est où il rencontre la côte au Sud de Barfleur, soit à une distance maxima de 40 kilomètres ; un parcours aussi restreint n'offre aujourd'hui aucun intérêt et ne compense pas les risques de casse en cas d'atterrissage forcé sur un mauvais terrain.

Une dernière manifestation eut encore lieu en Septembre 1931 au Camp Maneyrol, organisée cette fois par la « Société Française de Vol à Voile » qui venait de se fonder sous l'impulsion de LAGASSE. Peu favorisé par le vent d'Ouest, aucune performance marquante n'y fut réalisée, mais cela ranima heureusement l'activité du Camp Maneyrol.



Là se termine la première partie de l'histoire de Vauville, que nous appelons « période des concours » parce que l'activité sur ce terrain était limitée à la durée des compétitions qui y étaient organisées ; cette période fut cependant féconde car ces concours amenèrent au Vol à Voile d'éminents constructeurs comme de modestes artisans, ainsi que des chercheurs, à réaliser des appareils qui sont à l'origine de nos modernes voiliers ; elle permit aussi d'y attirer des pilotes de valeur qui, par leur prestige, contribuèrent à l'essor du vol sans moteur.

Les obstacles géographiques qui rendent difficile de réaliser des vols de distance à partir de Vauville, la nécessité du vent d'Ouest pour créer l'ascendance sur la pente, et surtout la création en 1932 du Centre National de la Banne d'Ordanche (et plus tard ceux de Pont-Saint-Vincent, de la Montagne Noire, etc.) allaient détourner de Vauville l'intérêt des expérimentateurs au profit de ces sites, aux pentes parfois multiples permettant d'utiliser diverses orientations du vent. Enfin et surtout, les grands progrès résultant de la connaissance des

ascendances thermiques permettant un Vol à Voile autrement étendu que le vol de pente, sur des simples aérodromes plats, associés au vol remorqué innové en France par ABRIAL et RÉMY en 1931, diminuèrent l'intérêt pour la pente de Vauville.

Pourtant, un de ceux qui dès l'origine avaient connu et apprécié les qualités de ce terrain, y avaient vu les exploits de ses planeurs et connaissaient ses ressources, restait fidèle à la pente de Vauville : Georges ABRIAL, qui avait créé avec Louis PEYRET, le « Vautour » et le « Rapace », allait entretenir « l'esprit de Vauville » et être plus tard le rénovateur du Camp Maneyrol.

Certes, les grandes performances déjà atteintes à cette époque dépassaient les possibilités de Vauville, mais ce lieu, bien équipé, demeurerait un petit centre, ou plutôt une « station » de pente remarquable pour l'école et le perfectionnement des jeunes pilotes.

ABRIAL, Chef de Travaux au Ministère de l'Air, enthousiasmé de ce qu'il avait vu depuis 1927 chez les Allemands, avait, en 1930, fondé au sein de ce Ministère un groupe d'étude et de pratique du Vol à Voile, le Groupe « L'Air ». La première manifestation du nouveau Club fut précisément de participer au concours de Vauville de 1931, où il obtint les seconds prix dans les catégories Ecole et Performance.

Dans les années qui suivirent, le Groupe « L'Air » anima le Camp Maneyrol, auquel il consacra ses vacances, y amenant son matériel : treuil, planeurs, voitures, et où ses membres obtinrent facilement leurs épreuves de brevet C et de brevet D (5h) ; de nombreuses heures de vol y furent accomplies. Cette activité se manifesta généralement en Septembre (mois réputé propice au vent d'Ouest, du moins en principe) : en 1935 (40 heures de vol), 1937 (72 heures de vol) et 1938 (56 heures de vol). En 1934, le Club Aéronautique Universitaire y avait aussi passé ses vacances pascals.

En 1935, « L'Air » y réalisa une installation permettant les vols de nuit : un groupe électrogène permettait le balisage du hangar et des pistes, et les pilotes en vol restaient en liaison radio avec l'équipe au sol ; cette préparation permit des expériences intéressantes, d'autant plus que l'équipement radio des planeurs était alors une innovation.

Pendant les vacances de « L'Air » en 1937, CLAMAMUS battit le record local de durée avec un vol de 11 h. 11" et l'année suivante DENIZE vola 12 h. 33", durée non encore (1953) dépassée à Vauville. En 1938, l'Aéro-Club d'Angers venu en Juillet totalisa aussi quelque 70 heures de vol.

Vint la guerre ; Vauville, en bordure de mer, fut compris dans le « mur de l'Atlantique » et ce point élevé fut hérissé de blockhaus en béton, le Camp Maneyrol fut sillonné de tranchées profondes, le hangar Hemmerdinger et ses appentis restés intacts après 20 ans d'existence grâce à leur construction robuste, furent littéralement saccagés ; les Allemands y parquèrent du bétail, y adjoignirent un mirador d'observation, y logèrent du personnel et au moment de la libération, en Juin 1944, de violents combats, endommagèrent gravement le Camp et ses installations, le hangar fut éventré, des bombes creusèrent de larges entonnoirs sur le terrain déjà sillonné de tranchées profondes.

C'est cet aspect que constata ABRIAL qui, anxieux du sort de Vauville, avait pu venir avec un convoi américain dès Octobre 1944. La plage elle-même, magnifique terrain de secours, était hérissée de barbelés, chevaux de frise et d'une forêt de piquets serrés, surmontés de mines circulaires plates dites « assiette à Rommel ». ABRIAL, qui dirigeait alors l'infrastructure des Services des Sports Aériens, établit pour le futur le plan des travaux à exécuter pour restaurer et améliorer le Camp Maneyrol.

Le manque de crédits, la pénurie des matériaux firent qu'un long délai devait encore s'écouler avant la réalisation. Cela n'empêcha pas le Groupe « L'Air », renouant la tradition, de revenir à Vauville en Juillet 1947 et d'y totaliser 42 heures de vol malgré l'absence presque complète de vents d'Ouest. Hâtivement, on avait dû combler sommairement trous et tranchées et des bâches couvraient tant bien que mal les ouvertures béantes du hangar.

Pourtant, les projets prenaient corps... avec une sage lenteur. Déjà un équipage militaire avait pris des photos aériennes permettant de tracer les plans d'ensemble des pistes et des futurs bâtiments compte tenu des accidents du sol. Des démarches faites auprès du M.R.U. avaient fait admettre le principe de dommages de guerre pour le hangar sinistré de l'A.F.A.

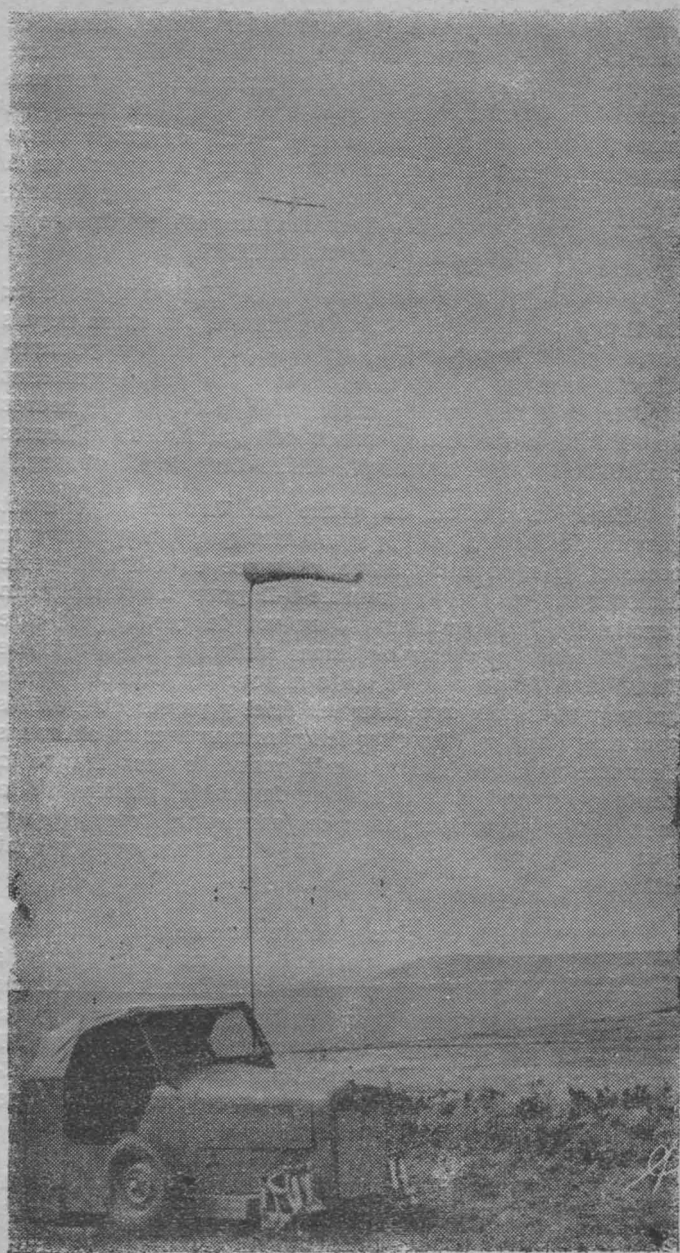
Mais l'expérience (notamment les atterrissages de nuit) avait montré que le hangar obstruait la piste principale et que la sécurité gagnerait beaucoup en le déplaçant. Il fut donc décidé qu'au lieu de le réparer, ses ruines seraient au contraire rasées pour dégager la trouée d'approche. Le Service de l'Aviation Légère acceptait de doter Vauville d'un hangar neuf et moderne (du type étudié par ABRIAL, et d'ailleurs inspiré par le hangar Hemmerdinger) et moitié plus spacieux que l'ancien. Le M.R.U. autorisait l'A.F.A. à affecter ses dommages de guerre à la reconstruction d'un vaste appentis indispensable au fonctionnement de la station et au séjour des équipes.

La réalisation des projets d'ABRIAL fut confiée à l'Entreprise BURNOUF, sur une parcelle de terrain que la Municipalité de Vauville voulut bien concéder à l'A.F.A., en échange de l'ancienne ; cette Municipalité, très compréhensive, accepta également de consacrer ses terrains communaux à l'activité aéronautique des jeunes.

Les travaux commencèrent en Juillet 1950 ; le nouveau hangar (20 m. \times 15 m. 30) fut d'abord édifié et le gros œuvre du Club-House le flanquant au Sud fut commencé.

En même temps, l'équipe de terrassement de l'Aviation Civile amenait ses scrapers et bull-dozers et en un mois aplanissait le terrain, comblait les tranchées, nivelait les trois pistes. Cela permettait, dès le 15 Août, de reprendre une belle activité de Vol à Voile avec le Groupe « L'Air » et les Aéro-Clubs de Cherbourg et de Caen. Cette fois, 122 heures de vol furent totalisées en 24 jours comportant seulement 11 journées volables : « L'Air » : 55 heures ; Caen : 51 heures ; Cherbourg : 16 heures. En outre, pour la première fois depuis 1925, l'ancien record local d'altitude établi par AUGER avec 720 mètres était dépassé par DAMICO, de Caen, et BREUIL, de « L'Air », qui atteignirent respectivement les altitudes de 910 et 900 mètres. (Il faut toutefois considérer que cette performance de terrain n'est nullement comparable aux records actuels réalisés en vol d'onde : 9.200 mètres et même 12.832 mètres.)

Il fallut attendre l'été 1951 pour voir l'achèvement du pavillon attenant au hangar : d'une superficie de 100 mètres carrés, il comporte une grande salle de réunion, un bureau de pilotage, un atelier, ainsi que quatre chambres permettant le logement de 20 stagiaires ; ses grandes



Planeur en vol à Vauville
Au premier plan : le treuil de lancement

baies vitrées permettent d'embrasser toute l'anse de Vauville, de Jobourg à Diélette, et la surveillance totale des appareils en vol jusqu'à l'atterrissage. Une terrasse permet les mesures météorologiques et offre une vue encore plus étendue. La grande salle est ornée d'une fresque représentant le nouveau Camp Maneyrol vu à vol de planeur ; cette peinture est l'œuvre d'Emile VIDAL, le sympathique hôte des Tamarins, réputé peintre de la Hague et continuateur du grand MILLET.

Dès le 1^{er} Août, trois planeurs de Cherbourg et deux du Groupe « L'AIR » (dont un remorqué par avion depuis Paris) vinrent occuper le hangar et les vols se poursuivirent jusqu'au 20 Septembre ; les résultats dépassèrent de loin ceux des années antérieures, puisque 244 heures de vol furent totalisées pendant cette période : 180 heures par « L'AIR » et 64 heures par l'Aéro-Club de Cherbourg.

Ainsi, la station de pente de Vauville, qui avait permis de battre, à l'époque héroïque, les principaux records du monde de durée, distance et altitude, reste maintenant encore (et semble-t-il pour longtemps) un terrain idéal d'entraînement au vol de pente, peut-être trop délaissé par nos modernes vélivoles. La pente de Vauville offre un attrait certain pour les Clubs éloignés qui peuvent venir avec leur matériel y passer d'agréables vacances dans un des sites les plus sauvages et attirants de notre pays : vols sans arrêt quand le vent frappe la pente et, quand Eole n'est pas favorable, plaisirs de la mer, pêche, excursions dans cet admirable Cotentin trop peu connu, expliquent la fidélité des Clubs qui s'y sont attachés.

Mais Vauville est plus précieux encore pour les Aéro-Clubs de la région, et particulièrement pour celui de Cherbourg ; ses membres peuvent s'y rendre en moins de 30 minutes d'auto et profiter intégralement des vents favorables, qui soufflent en moyenne 6 à 7 jours sur 10, et il faut penser que ces conditions exceptionnelles attireront vers un sport passionnant et moderne entre tous, l'élite de la jeunesse du Cotentin.

Pour ces Clubs, situés au bord de la mer où les conditions météorologiques sont généralement moins bonnes qu'à l'intérieur des terres, Vauville est indispensable.

Les nouvelles installations, la technique de leur

conception ont fait du Camp Maneyrol la plus moderne de nos stations de pente.

Vauville, premier en date des Centres français de Vol à Voile, a pris dès 1951 un nouveau départ en s'intégrant à sa mesure dans le cadre des activités aériennes de notre jeunesse.

P.S. — Le trentenaire de Combegrasse fut célébré en 1952 et fut l'occasion de la première commémoration du Vol à Voile français avec la participation des autorités régionales et des pionniers du Vol à Voile.

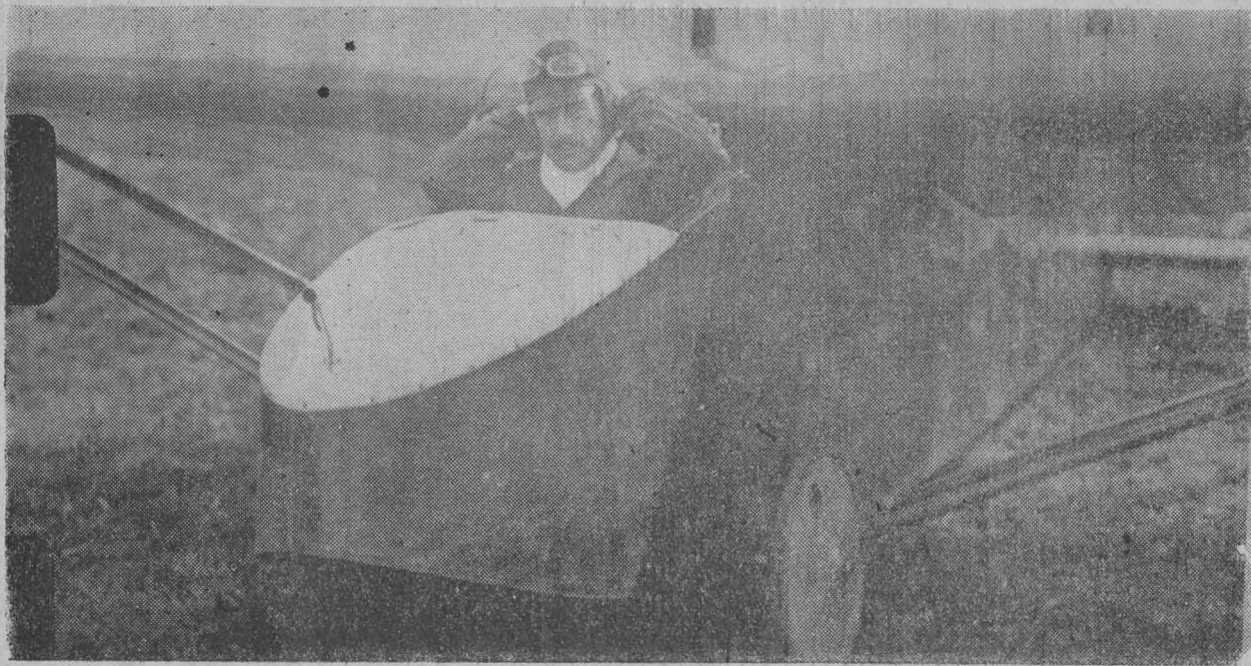


Alfred AUGER

Alfred AUGER et le Colonel belge MASSAUX ont été, en 1925, les grands vainqueurs du 2^e Concours de Vauville : AUGER enlevant régulièrement toutes les épreuves d'altitude et même y battant le record du monde de hauteur en s'élevant à 720 mètres ; MASSAUX, plus jeune et plus endurant, s'adjugeant toutes les épreuves de durée et battant, lui aussi, le record du monde d'endurance avec un vol de 10 h. 50.

Alfred AUGER, fervent du ballon sphérique et grand pilote de la guerre 14-18, fut attiré au vol à voile en assistant aux concours de modèles réduits et surtout au 1^{er} Congrès Expérimental de 1922, tous organisés par l'Association Française Aérienne. Il y avait remarqué le planeur présenté par la firme LEVASSEUR, et étudié par Georges ABRIAL, à qui il demanda l'étude d'un appareil encore amélioré ; la réalisation en fut confiée au regretté constructeur Louis PEYRET et le « Vautour » fut juste terminé pour le second meeting de Vauville (Juillet 1925).

AUGER, après deux petits essais de qualification effectua le premier vol important de cet appareil le 25 juillet, par un temps menaçant qui faisait hésiter les autres concurrents ; il avait équipé son planeur d'un « sustentomètre », appareil déjà utilisé à bord des ballons libres pour indiquer les montées et descentes ; c'est là l'origine de l'emploi du « variomètre » à bord des planeurs. AUGER, contrôlant ainsi son vol et dépassant nettement l'ascendance de la pente fut aspiré par le nuage et eut même quelques difficultés à ne pas se laisser entraîner en son sein, ce qui eut été imprudent sans instruments spéciaux et, il faut bien le dire, avec un planeur bien moins robuste que ceux de maintenant. Après l'atterrissage impeccable, les commissaires examinant le barographe constatèrent que l'altitude atteinte (720 mètres) battait largement le record mondial détenu par DESCAMPS avec 545 mètres. Ce n'est que trois ans plus tard que l'Allemand DITTMAR battait (de seulement 50 mètres) le record



Le pilote Alfred AUGER

d'AUGER. En outre, ce vol était le premier réalisé au monde en utilisant l'ascendance nuageuse, base du Vol à Voile moderne.

En 1927, AUGER participa au concours de la Rhon, en Allemagne, où le variomètre du « Vautour » fit sensation et fut vite généralisé sur les planeurs allemands. Mais dans l'intervalle des progrès avaient été faits et le vieux « Vautour » ne put rivaliser avec les tout derniers planeurs d'outre-Rhin. Cependant, AUGER et ABRIAL découvraient là un mouvement d'une ampleur insoupçonnée, intéressant toute une jeunesse universitaire avec des instituts de recherches, des écoles de pilotage par le planeur, toutes choses ignorées en France. ABRIAL publia à son retour en France les notes et documents pris à la Rhon ; avec AUGER, ils firent des conférences illustrées de leurs films dont le résultat fut le début du mouvement français par le Club Aéronautique Universitaire, puis l'Avia, animés par MASSENET, JARLAUD, CARTIER et, bien entendu, par AUGER et ABRIAL. Le Ministère de l'Air s'y intéressa à son tour et ce fut la création de l'Aviation Populaire, suivie pendant la dernière guerre du Service des Sports Aériens, devenu lui-même, maintenant, le « Service de l'Aviation Légère et Sportive » ; le mouvement qu'il anime a porté la France au premier rang des puissances encourageant le Vol à Voile.

En 1928, AUGER effectua les essais d'un nouveau planeur ABRIAL, le « Rapace », également réalisé par PEYRET, et qui pouvait rivaliser avec les meilleurs planeurs allemands ; ce fut le premier planeur de grande performance réalisé en France et ses premiers essais à Vauville, puis à Sens, furent une révélation. Malheureusement, il fut détruit par suite d'un faux départ à la Banne d'Ordanche et AUGER assez sérieusement blessé.

Cette même année 1928, AUGER pouvait aussi prendre livraison d'un avion léger biplace de 40 CV. dont l'étude avait encore été demandée à ABRIAL. Il prit part à de nombreux meetings, mais l'appareil fut détruit dans l'incendie des Ateliers COUZINET. AUGER acquit alors un Moth Morane et plus tard un Caudron Phalene, avec lesquels il accomplit de nombreux voyages privés en Europe et au Maroc.

Le 16 Mai 1936, alors que de Genève il regagnait Paris, il se trouva enveloppé par une formation nuageuse dans les monts du Jura et s'écrasa contre la montagne.

Ainsi disparaissait brutalement à 60 ans Alfred AUGER, pionnier et mécène du Vol à Voile et du tourisme aérien, ainsi que très grand pilote en pleine possession de ses moyens.

Si nous nous sommes étendus sur la vie et l'œuvre d'AUGER, c'est parce qu'il participa directement aux progrès actuels qui ne sont que le prolongement de son travail. En permettant à ABRIAL de réaliser ses idées, il fit surgir des planeurs désormais historiques : le « Vautour » et le « Rapace », et se trouva ainsi à l'origine du développement du Vol à Voile en France.





Le pilote Jean **HEMMERDINGER** et son chien « Zut »

Jean HEMMERDINGER

HEMMERDINGER se fit connaître à Combegrasse en 1922. A ce premier Congrès Expérimental étaient présentés des appareils de toutes sortes, dont beaucoup épouvantaient la génération actuelle. HEMMERDINGER, alors âgé de 19 ans, et déjà pilote de chasse, aimait passionnément le vol et était volontaire pour essayer tous les planeurs qu'on voulait bien lui confier. Il était venu comme équipier d'Eric NESSLER qui présentait son léger biplan ; en particulier il exécuta des vols planés sur le planeur biplan Chardon, du système Chanute, dans lequel le pilote, suspendu au plan inférieur, gouvernait en déplaçant le poids de son corps en avant, arrière ou latéralement ; il assura avec méthode les essais du grand « Oiseau Bleu » des Frères LANDES.

Peu après, il effectua à Saint-Cyr une démonstration fort probante et qui, à l'époque, était prophétique : lancement d'un planeur biplace à double commande, au moyen d'un treuil sur terrain plat. Si l'on considère que le treuil ne fut découvert et utilisé que 7 ans après 1929 et que l'usage courant du biplace d'instruction ne date que de 1943, on constate combien l'expérience, fort bien réussie par HEMMERDINGER, qu'accompagnait André FRACHET, était une initiative d'avant-garde, due également à l'Association Française Aérienne.

Il n'est donc pas étonnant que l'année suivante (1923), au premier meeting de Vauville, le constructeur André THOMAS lui confia le très beau planeur qu'il venait d'achever. De fait, cet appareil révéla, entre ses mains, une finesse remarquable, dès les premiers bonds d'essai sur le plateau. Mais, faute de vent favorable, il n'avait pas pu encore prouver ses qualités par des vols importants. HEMMERDINGER, impatient, voulut faire une tentative par vent faible de N.O. qui frappait trop obliquement la pente, partant d'une croupe mieux orientée surplombant la route du Thot, il décolla magnifiquement, lancé au sandow et, en ce 15 Août, la foule venue au meeting

espérait voir un beau vol. Mais après quelques secondes d'un vol prometteur, on vit avec horreur l'aile gauche du planeur se replier brusquement et l'appareil s'abattre sur une grange du Grand Thot, tuant net le jeune et si sympathique pilote.

HEMMERDINGER disparaissait ainsi à 20 ans, causant une perte cruelle au Vol à Voile français qui naissait à peine.



Alexis MANEYROL

Né le 28 Août 1891, breveté pilote en 1911.

Au premier Congrès Expérimental de Combegrasse (organisé par l'Association Française Aérienne en Août 1922), a effectué les essais du planeur à ailes en tandem de l'Ingénieur Louis PEYRET, ce dernier reprenait ainsi la formule qu'il avait déjà réalisée avec BLERIOT en 1908 d'après les essais de l'Américain LANGLEY, qui déjà en 1896 expérimentait des modèles réduits à voilures en tandem sur le fleuve Potomac, près de Washington.

Le planeur PEYRET de Combegrasse fut alors engagé au concours organisé en Octobre 1922 en Angleterre, à Itford-Hill, dont la pente, face aux vents dominants, est favorable aux vols prolongés.

MANEYROL, arrivé tardivement, prit son premier départ le 21 Octobre, dernier jour du meeting, vers 16 heures et, volant sous une pluie battante, ne se posa en pleine nuit, à la lueur de feux improvisés, qu'après un vol de 3 h. 22, battant ainsi le record du monde détenu par l'Allemand HENTZEN avec 3 h. 10 ; après son vol HENTZEN avait d'ailleurs déclaré : « Que les Français en fassent autant, maintenant, s'ils le peuvent. » La riposte n'avait pas été longue à venir.

Avec MANEYROL, la France qui n'avait jusque là réalisé que des vols de quelques minutes, affirmait d'emblée sa suprématie.

Ce succès fut retentissant, le planeur PEYRET fut exposé en plein Paris sur la terrasse des Galeries Lafayette, honneur qui n'avait de précédent que pour l'avion de BLERIOT lors de la première traversée de la Manche en 1909 ; MANEYROL et PEYRET furent reçus solennellement à la Sorbonne et décorés de la Légion d'Honneur.

Mais MANEYROL n'en resta pas là ; l'Association



Alexis MANEYROL

Française Aérienne venait de découvrir la pente de Vauville, bien exposée aux souffles du large. MANEYROL, aidé par la Marine de Cherbourg qui lui prêta une tente pour abriter le planeur et les matelots pour assurer les manœuvres, y commença des essais en Janvier 1923, et le 29 de ce mois (alors que BOSSOUTROT venait de lui enlever son record en volant 3 h. 31 le 23 Janvier) après des vols de plus en plus importants, élevait officiellement le record à 8 h. 05 ; quelques jours après, il participa avec succès au concours organisé à Biskra.

Ce sont les essais si convaincants de MANEYROL en ce début de 1923 qui décidèrent l'Association Française Aérienne à organiser l'été suivant à Vauville un grand concours d'aviation légère, comportant à la fois des planeurs et des avions à faible puissance. Dans ces deux catégories MANEYROL glana encore de magnifiques succès ; son planeur était naturellement le tandem PEYRET des records du monde et son avionnette, également due à PEYRET, était un merveilleux petit monoplane à moteur de 16 CV. dont la légèreté compensait la faible puissance.

Entre autres épreuves, MANEYROL gagna avec cet appareil le prix d'altitude en s'élevant à près de 4.000 mètres au-dessus de Vauville.

Hélas ! la fatalité devait bientôt priver la France de ce pionnier : au concours anglais de Lympne, le 13 Octobre 1923, au cours d'un vol plané sur son avionnette, une forte turbulence engagea l'appareil dans un piqué tel que les ailes se replièrent et l'appareil s'écrasa au sol.

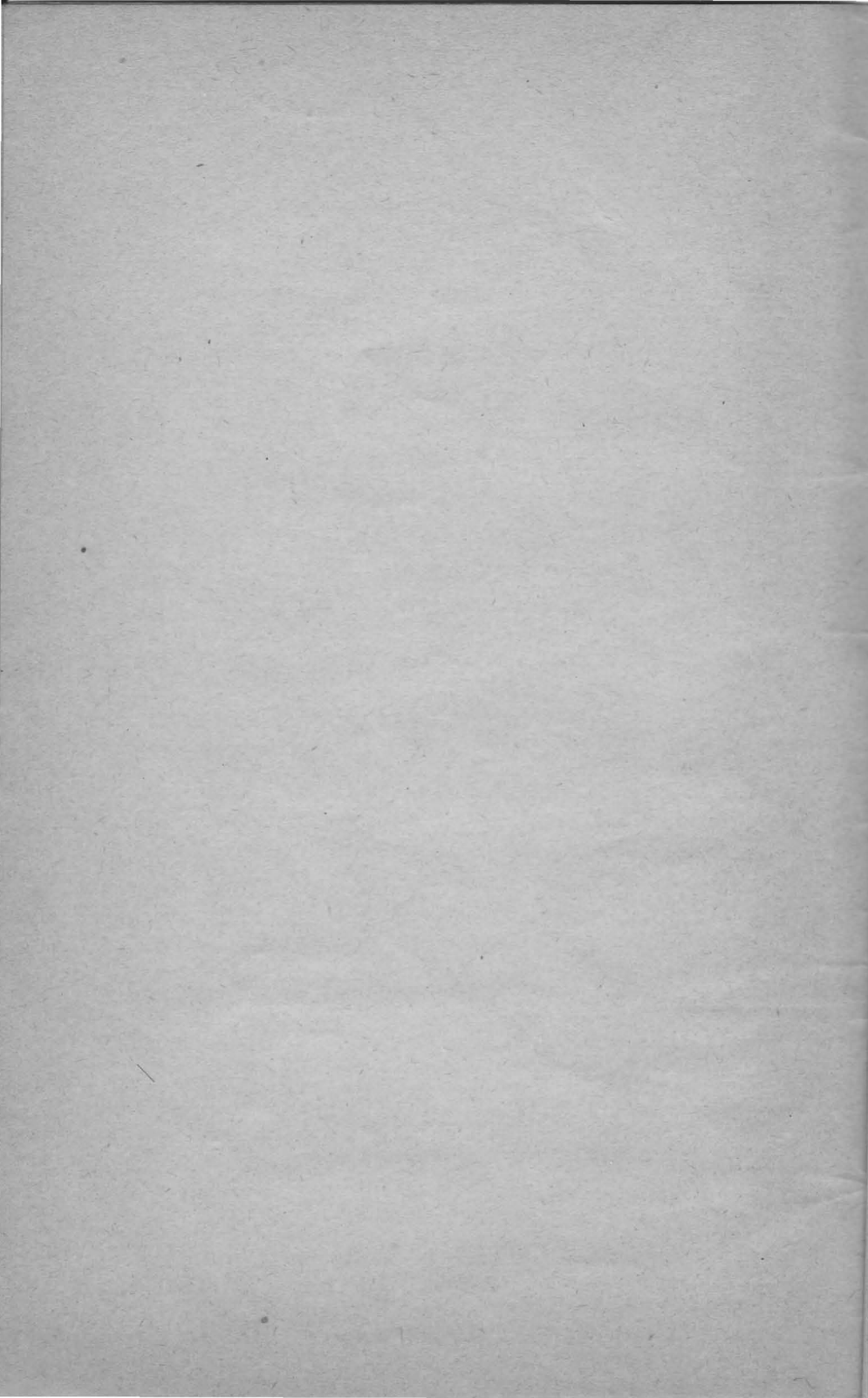
MANEYROL fut tué net, il avait 32 ans.

Des funérailles au Val-de-Grâce furent célébrées au milieu de la foule de ses amis et admirateurs ; l'hommage funèbre fut prononcé par le Ministre de l'Air LAURENT-EYNAC.

G. ABRIAL

Président du Groupe « L'Air ».

(Groupe privé de Vol à Voile
du Ministère de l'Air.)



Imprimerie Commerciale Cherbourgeoise