



# LE TRAIT D'UNION

**1944 - 1945  
LA RECUPERATION  
DES  
PLANEURS  
ALLEMANDS**

**par René BOUVIER**

CET OUVRAGE A ETE CONÇU A  
LA DEMANDE DE LA FEDERATION  
FRANÇAISE DE VOL A VOILE  
POUR SON USAGE EXCLUSIF.

*par René* **BOUVIER**

**1944 - 1945**

**LA RECUPERATION**

**DES**

**PLANEURS**

**ALLEMANDS**

DETESTÉS, CONTREVERSEES, PUIS APPRECIÉS  
ET MAINTENANT REGRETTES.....

L'HISTOIRE DES PETITS PLANEURS A CROIX  
NOIRES ET SVASTIKAS DEVENUS "FOX-CHARLIE".

# **sommaire**

1944 - 1945 ET LA SUITE.....APRES L'ENFER, LE PURGATOIRE	3
PLANEURS: LE RENOUVEAU DU VOL A VOILE	11
LES IMMATRICULATIONS DES PLANEURS	29
L'IDENTIFICATION DES MACHINES	39
L'UTILISATION DES PLANEURS DANS L'ARMEE DE L'AIR	57
LE BOURGET DU LAC	69
ANNEXES        NOTES	79
DU MARAUDEUR AU GRUNAU "BABY" OU MES PREMIERES POMPES A KRETZ PAR PIERRE BOUILLET	84
LES AVATARS DU "MINIMOIA" N° 2	85
REMERCIEMENTS	87

# **1944-1945 et la suite .....**

## **Après l'enfer, le purgatoire.**

Au fur et à mesure que les départements français se délestaient des armées allemandes d'occupation en retraite, les "mordus" initiés avant la guerre à toutes les activités sportives offertes par l'Aéronautique se recherchèrent. Ils furent suivis dans la même voie par une foule de nouveaux élus néophytes terriblement motivés par la place prépondérante prise par l'Aviation pendant les hostilités.

L'engouement était général, et les aérodromes recevaient quotidiennement la visite de centaines de Fanas des deux sexes prêts à faire le maximum de sacrifices pour avoir la chance d'effectuer le moindre tour de piste. Après des années d'oppression, le défoulement s'étalait au grand jour et ce beau monde se voyait déjà aux commandes de "super-zincs" qui, dans les rêves et les esprits de l'époque allaient être sortis des chaînes "comme des petits pains" pour envahir le ciel en promenant bobonne et les gosses...

Mais très vite ces vues utopiques laissèrent place à la réalité, car si de nombreux aérodromes étaient occupés par des appareils militaires ou de transport civil, il n'était pas question pour les modestes "pékins" de voler. Les petits aéronefs de tourisme qui en toute logique devaient se révéler les plus accessibles semblaient s'être volatilisés. Les mordus de retrouvèrent pleins d'amertume...

En réalité, la majeure partie de ces machines avait été réquisitionnée au début du conflit. Flanquées de cocardes, elles avaient été utilisées le plus souvent comme estafettes avant d'être abandonnées n'importe où pendant la débâcle pour être détruites ou volées par les occupants. Celles qui n'avaient pas été réquisitionnées, c'est à dire les machines d'origine étrangère ou les avionnettes d'amateur avaient pris pour la plupart le même chemin. La presse aéronautique publia après-guerre de longues listes de recherches envoyées par les anciens propriétaires. Mais en définitive, le résultat fut bien maigre et peu furent retrouvées.

Pourtant, quelques dizaines d'appareils avaient été cachés soigneusement pour échapper aux recherches allemandes. Petit à petit, Caudron, Mauboussin, De Havilland, Dewoitine, Farman, Morane-Saulnier, Schreck-FBA, Zlin et bien d'autres ressortirent miraculeusement. Débarrassés de leur couverture de poussière, ils furent mis à la disposition de la Résistance ou des troupes de libération dans bien des cas, et constituèrent une flotte archaïque au service de la défense. Ces avions ne volèrent pourtant qu'un temps sous les cocardes; la circulation aérienne civile des petits appareils restant encore interdite pour de longs mois...

Du côté du vol à voile, les pertes étaient moins sévères car le matériel n'avait pas été à proprement parler réquisitionné. Mais la majorité des planeurs avaient souffert du stockage prolongé ou avaient été détruits sous les décombres des bombardements. D'autres avaient été maltraités ou bien volés. Et puis, un fameux décret interdisait toujours de reprendre l'air...

Seul l'Aéromodélisme qui n'avait pas été interdit pendant la guerre et même encouragé continuait à faire de nouveaux adeptes. Et pour cause!

Au fil des mois, et devant l'interdiction de vol générale des aéronefs civils dits "de tourisme", qui annulait du même coup la validité des licences et l'existence des assurances pilotes, passagers et bien entendu avions et planeurs, la colère grondait. D'autant plus que les vols étaient autorisés dans les Centres Nationaux de l'Etat depuis peu. Certains pilotes ayant gardé la main passèrent outre, et lassés de se contenter de faire seulement chauffer les moteurs n'hésitèrent pas à se lancer dans de timides tours de piste interdits, pour revenir pleurant de joie... Les constructeurs amateurs, se considérant quant à eux depuis longtemps comme exclus des décrets en vigueur après avoir connu de longs démêlés avec l'Administration, décollèrent sans arrière pensée et ne se gênèrent pas! Imitant en cela un illustre inconnu qui "osa" prendre l'air depuis sa propriété privée avec son Pou du Ciel en pleine Occupation, Monsieur Maurice GUERINET n'hésita pas, peu de temps après la libération de sa ville le 24 août 1944, à décoller d'Auxerre le 5 novembre à bord de son Pou n°147, et fut suivi par bien d'autres comme les Amateurs de l'A.A.L. de Lyon.

Certains groupements de Résistance, qui utilisaient dès la Libération des petits appareils mis officiellement à leur disposition, avaient dans certains cas connu des heures éphémères de gloire pendant l'Occupation en se rendant propriétaires de machines abandonnées. A titre d'exemple, on peut citer un petit biplace Mauboussin 123 retrouvé au fond d'un hangar du terrain de Belvès, en Dordogne, au printemps 1944 et en excellent état. Baptisé pompeusement le matin, l'avion décolla, survola la ville de Périgueux où de nombreux tracts furent balancés à la vue des Allemands furieux et revint en direction de Belvès en "sautant" les ponts sur la Dordogne avant de percuter le dernier. Le pilote fut retrouvé miraculeusement indemne assis sur le parapet et fumant une cigarette, mais "l'Armée de l'Air" de ce groupe de Résistants n'existait plus...

Après la Libération, de nombreux cas de pilotage sauvage continuèrent à être signalés. Ces actes consistaient généralement à s'emparer d'un appareil allemand abandonné en lisière d'aérodrome ou à essayer de troquer n'importe quoi contre un Piper Cub, en parfaite complicité avec un soldat U.S. trop heureux d'effectuer une bonne affaire! L'auteur de ces lignes conserve un souvenir ému d'un vol effectué "en douce" en juin 1945 sur un Cub L.4 couleur vert olive aux étoiles mal barbouillées...

Le purgatoire commença à prendre fin lorsque des informations provenant du Ministère de l'Air firent état de la levée prochaine de l'interdiction de vol et de la mise à la disposition des Centres d'Etat et des aéro-clubs, après le vote de fabuleux crédits, de moniteurs et autres personnels ainsi que le prêt de matériels. Une grosse partie des 700 Stampe SV.4 commandés le 16 janvier 1945, d'autres types d'avions, un nombre important de planeurs (on parlait de 1.500...), de treuils,

d'équipements servant à la maintenance et à l'instruction pédagogique et même des link-trainers furent prévus! De plus, les propriétaires d'appareils volatilisés dans la tourmente allaient être dédommagés, et il fut fait état dans cet énorme lot du prêt de nombreux aéronefs d'origine allemande récupérés en tant que prises de guerre, afin de faire prendre patience aux utilisateurs futurs en attendant la sortie en série des machines d'origine française.

Personne n'y croyait, et l'information fut jugée de pure propagande. Pourtant, il fallut bien se rendre à l'évidence car ce fabuleux programme issu de finances particulièrement appauvries se mettait en marche et serait réalisé! En 1946, le matériel commença à arriver sur les terrains. Les prêts étaient faits suivant une convention spéciale avec les Clubs, qui devaient s'engager à rendre le tout en bon état, sauf usure normale, au moment de la demande de retour. L'Etat allait couvrir gratuitement les réparations, les révisions importantes et générales et les aéronefs cassés... C'était la belle époque! On allait enfin voler sur des "taxis" aux cocardes françaises...!

Pour bien expliquer la présence de cocardes et de drapeaux tricolores sur ces machines légères, présence qui continue à notre époque d'intriguer de nombreux fanas récupérateurs d'épaves ou collectionneurs d'anciennes photos, il suffit d'expliquer en toute simplicité (sic) l'imbroglie qui régnait à ce moment là... C'est l'Armée de l'Air qui prêtait le matériel, car le Service des Sports Aériens, ancêtre du S.F.A.C.T. actuel, mis sur pieds pendant la guerre par le Gouvernement de Vichy, fut supprimé et remplacé par le Ministère de l'Armement, le ministre communiste Charles TILLON titularisant les deux postes. Par décret du 22 décembre 1945, le Ministère des Travaux Publics prit en charge l'Aviation Civile. A partir de cette date, le matériel fut contrôlé par les autorités civiles (S.G.A.C.) mais les réparations continuèrent à être effectuées par les ateliers du Ministère de l'Armement. Le décret du 22 décembre prévoyait que l'ensemble des aéronefs prêtés devait porter une immatriculation civile avant d'être mis en service, mais la plupart des machines furent livrées avec des cocardes.

Les planeurs quant à eux allaient porter pendant de longues années les marques tricolores qui n'allaient pas gêner la pose éventuelle d'immatriculations; ces dernières en effet n'étaient pas prévues à l'époque pour les aéronefs dépourvus de moteur. En 1953 et 1954, la plupart des planeurs reversés sur ordre officiel par les aéro-clubs inactifs dans leur section de vol à voile à l'Armée de l'Air arriveront à destination et entreront en service sans avoir besoin de l'intervention des peintres besogneux... (Salon de Provence, octobre 1953).

Le Ministère de l'Air sera reconstitué début 1947 avec à sa tête Monsieur André MARSELLI, mais disparaîtra à la fin de la même année. Le S.A.L.S. (Service de l'Aviation Légère et Sportive), remplaçant le Service des Sports Aériens, sera constitué par décret le 21 octobre 1946 et deviendra le S.F.A.S.A. fin 1955 avant de porter d'autres désignations pour aboutir au S.F.A.C.T. d'aujourd'hui. Sans vouloir nous étendre sur ces évolutions administratives rébarbatives, nous avons simplement voulu donner ces quelques indications fort utiles à notre avis pour une meilleure compréhension des textes.

Le 20 avril 1946, la circulation aérienne était rétablie en France. Le matériel prêté par l'Etat continuait à arriver mais à un rythme lent, et ne correspondait pas toujours aux qualités demandées et promises. Devant cette carence et devant l'interdiction officielle de se procurer des appareils à l'étranger sous le prétexte de protéger l'industrie française (sic), au moment où la plupart des pays d'Europe se ruèrent sur les solides Piper Cub acquis souvent au surplus pour une somme dérisoire, il fallut se rabattre sur les "rescapés" d'avant-guerre.

Mais une grande partie du butin allait être récupérée dans l'extraordinaire flotte de planeurs légers abandonnés au pays de LILIENTHAL. Ce genre d'aéronef n'intéressant pas particulièrement les autres Alliés -hormis peut-être certains modèles fort évolués- les Français allaient pouvoir se servir largement...

Remplaçant les délégations très officielles, de nombreux groupes constitués aussi bien par des spécialistes militaires que civils : chefs de Centres, chefs-pilotes, moniteurs, pilotes confirmés, mécaniciens et menuisiers aéro, allaient parcourir l'Allemagne au hasard, sauf en Zone Soviétique bien entendu. Ils firent d'extraordinaires découvertes et réquisitionnèrent ce qu'ils purent afin de faire expédier de l'autre côté du Rhin des wagons ou des camions complets. Certaines évacuations se firent par la voie des airs.

Pourtant, ces prélèvements ne représentaient qu'une partie peu importante du matériel récupéré, les lots les plus consistants restant aux mains des services officiels dépendant du Ministère de l'Air puis du Ministère de l'Armement.

## LA CHASSE AU BUTIN PORTEUR DE CROIX NOIRES...

En avançant au coeur de l'Allemagne, les forces alliées récupérèrent la plupart des aéronefs valides, et les regroupèrent en constatant que certains points de rassemblement avaient déjà été organisés par la Luftwaffe sous la forme de véritables cimetières d'avions. En se méfiant des sabotages souvent invisibles, Américains, Anglais, Russes et même Français n'avaient plus qu'à se servir et disposer par ailleurs de nombreux moteurs supplémentaires, de pièces de rechange et d'accessoires divers...

Intéressés en premier lieu par d'éventuels prototypes d'avant-garde et par les derniers modèles sortis en série des ateliers, ils firent passer au second plan les plus connus et en particulier les appareils légers. A noter que ces derniers furent la plupart du temps également négligés par les spécialistes d'Outre-Atlantique.

Les officiers spécialistes français étaient bien trop peu nombreux et ne disposaient que de trop faibles moyens pour mener à bien une opération valable dans ce domaine. En outre, relégués à la place du pauvre, ils durent se contenter au départ de quelques miettes. Ce qui n'empêcha pas la France de disposer plus tard de plusieurs exemplaires convoités de machines de haute technicité (Me.262, He.162, Do.335, etc...), sans oublier un magnifique Ju.52 de grand luxe ayant appartenu personnellement au Maréchal GOERING! D'autre part, n'oublions pas que la France avait la mainmise sur des prototypes et des machines de série construits sur son territoire pour l'occupant, et que la fabrication en série continua ainsi après la Libération.

Mal placé pour la récupération "sur le terrain", le Gouvernement Français demanda officiellement à ses alliés en octobre 1945 la livraison immédiate de 150 chasseurs à réaction, 350 avions de transport, 2.800 appareils d'école et d'entraînement, 2.000 planeurs et entre 5.000 et 6.000 moteurs divers... En outre, une protestation fut élevée en apprenant que les Américains allaient détruire une usine située à Geislingen, spécialisée dans la fabrication de pièces détachées pour Me.262...

Bien entendu, ces appels restèrent sans réponse. On peut d'ailleurs se demander où l'on aurait pu récupérer un si grand nombre d'aéronefs et de moteurs à l'intérieur du territoire dévasté de l'ex.Grand Reich...

A la place de tout cela, on vit arriver dans l'Hexagone et petit à petit un précieux butin sous les formes les plus diverses. En dehors des appareils ramenés en vol, des convois ferroviaires ou routiers s'organisèrent pour transporter du matériel intéressant et en bon état, mais très souvent aussi bien des choses inutiles. Cela allait du He.162 flambant neuf au parachute, en passant par l'équipement radio ou radar, la machine-outil, jusqu'à l'autocar Mercedes-Benz bourré d'accordéons... Plus de 3.000 hélices à pas variable Heine pour avions légers arrivèrent à l'état neuf et par la suite, faute d'utilisateurs, furent transformées par découpage en cendriers... Le spectacle offert par l'entassement hétéroclite et massif de lots à l'intérieur du dépôt de matériel de l'Armée de l'Air au Camp de la Folie à Nanterre et dans d'autres répartis en province était particulièrement impressionnant.

Les Britanniques, qui avaient en premier occupé le complexe de Leck, à la frontière du Danemark, le 7 mai 1945, avaient fait d'excellentes découvertes sur ce terrain, véritable point de rassemblement de machines très diverses. Leck fut vite organisé en tant que centre de récupération allié, la responsabilité de contrôle et de fonctionnement étant donnée au service de désarmement du Wing 8302 de la R.A.F. Sans parler des restes de la JG.301 constitués par des Focke-Wulf Ta.152, on trouvait au milieu de quantité d'épaves des Bucker 131, 133, 181, des Bf.108, Fieseler Storch, Siebel Si.2040, Arado 96, Me.262, Junkers Ju.52, Ju.88, He.162, etc... etc... A noter que le Quartier Général des Alliés se trouvait à Lunebourg. Les appareils étaient en très mauvais état ou se trouvaient sous forme d'épaves, et beaucoup de modèles valides semblaient sabotés.

L'opération de récupération dans ces régions devait être menée tambour battant avec un mot d'ordre impératif préconisant la saisie du maximum de matériel et la destruction de ce qui resterait avant l'arrivée des commissions Soviétiques!

Faisant preuve d'un excellent "fair play", ils invitèrent les autorités françaises à partager la manne, et en juillet 1946 nos pilotes et mécaniciens partirent en direction de l'Allemagne avec mission de ramener le maximum de matériel en direction de Brétigny sur Orge ou Villacoublay, si possible en vol.

En réalité, cette mission fut un échec sur le plan rapatriement d'urgence, car le personnel français arrivé en retard n'eut pas le temps ni les moyens de préparer les machines trouvées en bonne partie dans un état lamentable. Se méfiant des appareils considérés comme "déjà pourris" ou sabotés (deux accidents mortels aux essais, dont un sur Siebel Si.204D et l'autre sur un Bucker de type non précisé), la délégation française ne laissa partir que quelques unités. A l'époque furent confirmés, y compris en haut lieu, des bruits concernant l'histoire extraordinaire d'un Bucker 181 ramené par un Commandant de l'Armée de l'Air. Au moment de la prise de contact avec le sol, pourtant terminée magnifiquement par un superbe "trois points", l'appareil se sépara en deux immédiatement derrière la cabine de pilotage et les deux parties finirent leur course, sans dommage pour le pilote... Ce qui peut apparaître comme une galéjade semble pourtant fort plausible quand on songe aux cellules en bois ou partiellement en bois comme celles des 181 soumises pendant plusieurs années aux rudes climats du front de l'Est, sans remisage à couvert.

Les militaires de l'Armée de l'Air et de l'Armée de Terre avaient formé dans certaines unités des sections ou "clubs" de vol à voile en récupérant des mono ou biplaces un peu partout. Ils conservèrent à leur service une partie de l'ancien personnel allemand des centres. On vit ainsi des hommes en "vert de gris" se faire un plaisir d'envoyer en l'air leurs collègues vélivoles français!



Ce SG.38 caréné et en tenue camouflée vient de tomber dans l'escarcelle du Groupe "La Fayette" en 1945. Coll. René LAMBLIN

Rechercher du matériel à travers ce pays bouleversé par la guerre ne représentait pas toujours une partie de plaisir, surtout au devant des drames humains étalés à ciel ouvert. Certains vainqueurs ne se gênaient pas pour libérer leur esprit de vengeance axé fort heureusement beaucoup plus sur le matériel que sur les hommes. Pourtant le spectacle offert dans un grand centre de vol à voile par des soldats d'origine américaine lestant les postes de pilotage à l'aide de sacs de cailloux ne prêtait pas à rire. Les planeurs décollés au treuil avec le manche à balai attaché étaient largués et plombaient vers le sol pour s'écraser sous les huées et les sarcasmes...

D'autres découvrirent des planeurs truffés de balles dans leur hangar et assistèrent impuissants à un gigantesque feu de joie organisé à Hirzenhain avec un brasier constitué de Grunau Baby, de Meise, de Weihe, de Kranich, de Reiher et de Phoenix. Plusieurs Grunau Baby et un Phoenix furent sauvés d'extrême justesse.

En quelques semaines, 378 planeurs furent récupérés par les Français, dont 175 SG.38 Zogling, 40 Kranich, 118 Grunau Baby et 45 monoplaces divers de performance. Sur ces 378 machines, 30 avaient été saisies à Strasbourg, et cette ville allait être choisie comme centre de transit, comme pour les avions. La bataille fut rude avec les autres commissions alliées pour partager le trésor représenté par les appareils de performance, mais en définitive, la part réservée aux Français fut intéressante. Un lot de vingt MU.13 et MU.13D fort convoités se retrouva à Strasbourg. A titre de comparaison, douze autres MU seulement furent attribués aux autres Alliés, soit sept pour les Anglais, trois pour les Américains, un pour les Canadiens comme pour les Danois. Par contre, le nombre accordé aux Soviétiques n'est pas connu mais devait être certainement très élevé...

En prime, les Français se virent attribuer officiellement 93 Fieseler Storch, dont certains servirent à convoier des planeurs en direction de l'Hexagone.

Précisons qu'il s'agit ici de chiffres officiels ne tenant pas compte bien entendu des prises de guerre détournées qu'il est impossible de chiffrer.

Les vélivoles qui héritèrent du lot global de planeurs allemands allant épauler les 17 biplaces en service (dont 11 Castel 242) et les 191 monoplaces (composés en grande partie d'Avia 11.A et 15.A) formant à cette époque le vétuste parc français, connaissaient l'existence des 378 planeurs prévus mais ne savaient pas qu'en réalité beaucoup d'autres avaient été réformés sur place au vu des dégradations infligées. Ils ignoraient également qu'au lieu d'envoyer des spécialistes capables de prendre soin des délicats planeurs, on avait employé pour la récupération de véritables "bouchers" armés de pinces et de scies... Les cellules et les ailes avaient été empilées sans précaution sur des camions en les recouvrant de colis très lourds. Roulant sur des routes défoncées avec de fréquents arrêts, certains véhicules arrivèrent, d'autres pas, et les commissions de réforme eurent à nouveau du pain sur la planche... Des avions furent également victimes de tels traitements, et de nombreux commentaires acerbes fusèrent à ce sujet...

Le parc français allait quand même s'enrichir de toutes ces machines récupérées en tant que prises de guerre. Le butin semblait quantitativement assez faible par rapport au nombre d'aéronefs français pris par les Allemands à partir de 1940, mais il fallait se contenter du résultat acquis.

#### Bref retour en arrière...

Bien avant la seconde guerre mondiale, et en pleine connaissance des progrès très importants réalisés en Allemagne dans la mise au point d'appareils très légers avec ou sans moteur, des tentatives furent faites pour acquérir certains matériels, avec une demande assez forte pour les modèles d'acrobatie. Mais pour des raisons politiques faciles à deviner, la plupart des projets venus de France échouèrent. Les vendeurs d'Outre-Rhin, d'autre part, toujours motivés pour placer leurs petites avionnettes de modèles souvent dépassés, n'étaient pas volontaires pour proposer aux Français leurs machines dernier cri...

Du côté du vol à voile, les rapports étaient meilleurs. D'une part des liens étroits étaient établis depuis longtemps entre les meilleurs vélivoles des deux pays, et d'autre part le succès considérable rencontré à travers le monde par le fameux Zogling avait fait tache d'huile chez nous. Cette fameuse "caisse" taillée à coups de serpe était si connue en France que les 10.A et dérivés sortis par le groupe AVIA après avoir été copiés sur le "20" original furent pour la plupart baptisés "Zogling" jusqu'à la fin de leur carrière...

Un certain nombre de tentatives axées sur le marché du neuf et de l'occasion en Allemagne réussirent, et parmi les exemples les plus typiques on peut citer l'achat en 1931 d'un Kassel 25 par le Service Technique du Ministère de l'Air "à titre documentaire" (sic) et "pour effectuer des recherches sur le vol à voile" (ce qui semble plus sérieux...). Ce superbe appareil de performance, très en avance sur les machines françaises, fut engagé cette année-là par le groupe L'AIR au concours du Camp Maneyrol à Vauville. Le 1er septembre 1932, ce Kassel 25 piloté par ABRIAL réalisa un véritable exploit: remorqué au départ de l'aérodrome de Saint Cyr jusqu'à 1.275 mètres d'altitude par le Caudron C.60 du Service Technique (codé "CT-2") piloté par le Capitaine REMY, il effectua un vol libre de 1 heure et 6 minutes. Ce genre d'exploit était pourtant très courant de l'autre côté du Rhin...

Toujours en 1931, quelques membres du G.R.A.L. (Groupement Rouennais d'Aviation Légère) basé sur le terrain de Rouen-Le Rouvray firent un voyage d'étude en Allemagne à l'occasion du concours annuel de la Rhön. Ils prirent contact avec le fameux professeur GEORGII et les champions W.HIRTH

et R.KRONFELD. Fortement attirés par certains modèles de planeurs présentés, ils purent faire l'acquisition en 1933 d'un modèle Kassel 20 construit en contreplaqué de bouleau. Cette merveille coûta 6.000 Francs à l'époque, dépense doublée par l'achat d'un remorqueur Hanriot 14. Le 21 juin, le Hanriot décolla, tirant le Kassel à l'aide de 70 mètres de câble métallique et d'une ligne téléphonique de même longueur. Le premier remorquage avait eu lieu pour la première fois en France à Etampes le 25 janvier 1932, mais depuis cette date, ce genre d'activité était resté relativement confidentiel. A noter que ce Kassel 20 à la vie dure était toujours utilisé en 1939 en décollant à l'aide d'un treuil Ford de 19cv, mais que le 14 avril 1944, il fut détruit sous un bombardement après avoir été stocké avec d'autres machines 14 rue des Juifs (...) à Rouen...

L'Aéro-Club d'Auvergne utilisa aussi pendant longtemps un biplace germanique datant de 1930. Cet Austria 3 vendu directement par son créateur Robert KRONFELD termina sa carrière après avoir été brisé à la Montagne Noire.

Robert KRONFELD, qui fut une des plus grandes figures dans l'histoire du vol à voile, était autrichien et cette machine ne cachait pas son origine. Même si l'Autriche ne fut annexée au Troisième Reich que le 11 mars 1938 lors de l'Anschluss, la plupart des planeurs Austria (dont le type Wien qui servit de modèle à l'AVIA 41.P) furent construits et utilisés en Allemagne et ne purent être livrés qu'avec beaucoup de difficultés à l'exportation.

Prêt pour le décollage,  
un biplace Goévier.  
Collection de l'auteur

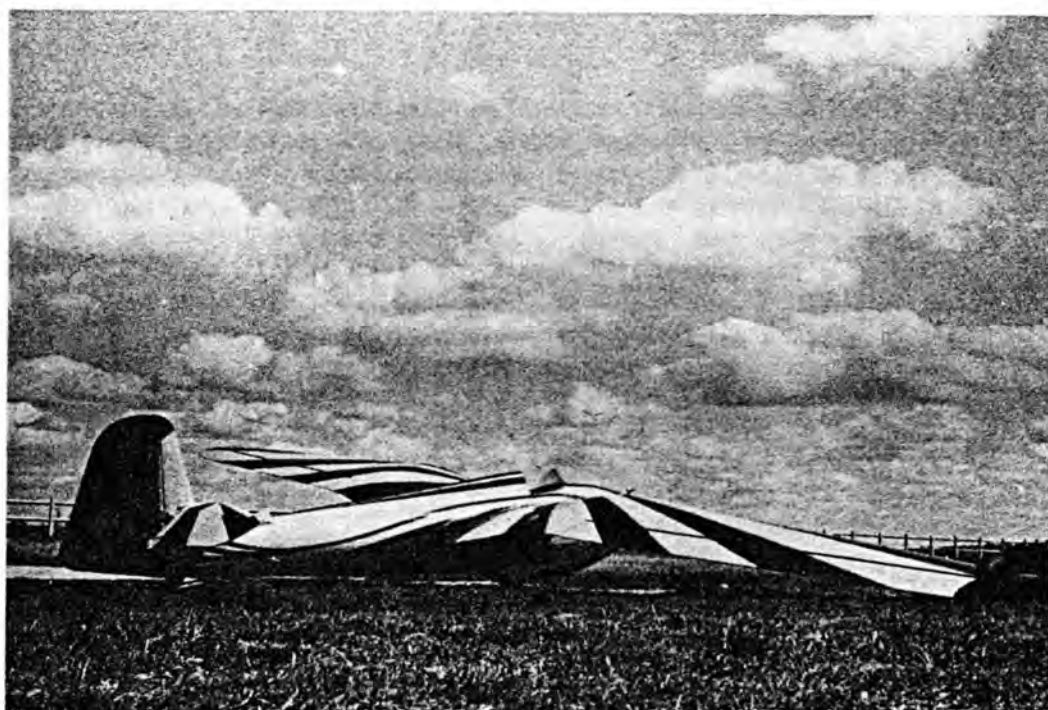


Plus tard, on peut citer aussi un biplace Goévier acquis par l'Aéro-Club de la Haute Moselle et utilisé jusqu'en 1939 sur le terrain de Pont Saint Vincent aujourd'hui disparu en tant que Centre National. Le grand As Marcel DORET eut la chance en tant qu'ami de la célèbre aviatrice Hanna REITSCH de pouvoir acheter un superbe Habitch d'avant-garde, conçu pour l'acrobatie. Avec cette machine, il put se classer premier de la Coupe du Monde d'acrobatie de haute-école le 28 juin 1939, et ainsi redorer le blason du vol à voile français, tout au moins provisoirement. A cette époque, celui-ci en avait bien besoin...

La notoriété du modèle Grunau Baby, en particulier parmi les dernières versions sorties, amena le Gouvernement Français à demander à la fin des années 30 la cession des plans pour une éventuelle construction sous licence. Le seul résultat obtenu fut bien entendu un refus poli, mais ferme... A noter cependant pour la petite histoire que cet échec fut à l'origine du développement extraordinaire du prototype Mangeot 33 conçu par le "Père MANGEOT", animateur du Centre de Pont Saint Vincent. Ce modèle 33 qui existait déjà depuis plusieurs années en tant que prototype devint par la suite et après modifications le fameux SA (Sports Aériens) 103 Emouchet, un des meilleurs planeurs français connus. L'Emouchet put, par la suite, être souvent considéré comme supérieur au Grunau Baby.

Pendant l'année 1938, plus de 15.000 brevets C, 1.200 brevets D et 19 brevets E avaient été homologués en Allemagne. En 1939, les Allemands se surpassèrent encore et en France, 400 brevets C et 30 brevets D avaient été délivrés!

Le Habitch de Marcel DORET  
et son élégante décoration.  
Photo André TISSERAND, col-  
lection Henri BERNET.



Paradoxalement, les occupants qui tolérèrent pendant de longs mois l'activité de l'Aviation Française de Vichy sous forme d'un embryon d'Armée de l'Air, d'une flotte commerciale réduite et de mouvements vélivoles divers, interdirent totalement les activités d'appareils légers à moteurs, y compris ceux des amateurs...

En 1943, le cinéaste Jean GREMILLON eut toutes les peines du monde à réaliser son film "Le ciel est à vous" pourtant prévu à la gloire des ailes françaises (revue et corrigée par les autorités de Vichy...). Ayant d'énormes difficultés à imposer la présence de deux appareils "made in France" sous la forme du Caudron C.272/4 Luciole F-AOFX et du Caudron C.610 (ex-C.600) Aiglon F-ANSK, il eut quand même gain de cause en "acceptant" la présence d'un Fieseler Storch et d'un superbe Bf.108 Taifun dont toutes les marques extérieures avaient été enlevées!

Cette marque de propagande, destinée sans doute à démontrer la présence de machines germaniques aux spectateurs, machines utilisées par des pilotes français et destinées à battre des records, ne marqua pas pour autant les habitués français des salles obscures. Ceux-ci, pour la plupart, étant incapables de discerner l'origine et le type des appareils. Par contre, cette vision permit certainement à beaucoup de Français de commencer à s'habituer aux évolutions dans leur ciel de nombreux Morane-Saulnier MS.500 Criquet et dérivés (ex-Fieseler Storch) ou Nord 1000 et dérivés (ex-Bf.108). Et ceci pour de longues années avec cette fois la présence des cocardes tricolores ou des lettres F-.... et quelque chose...

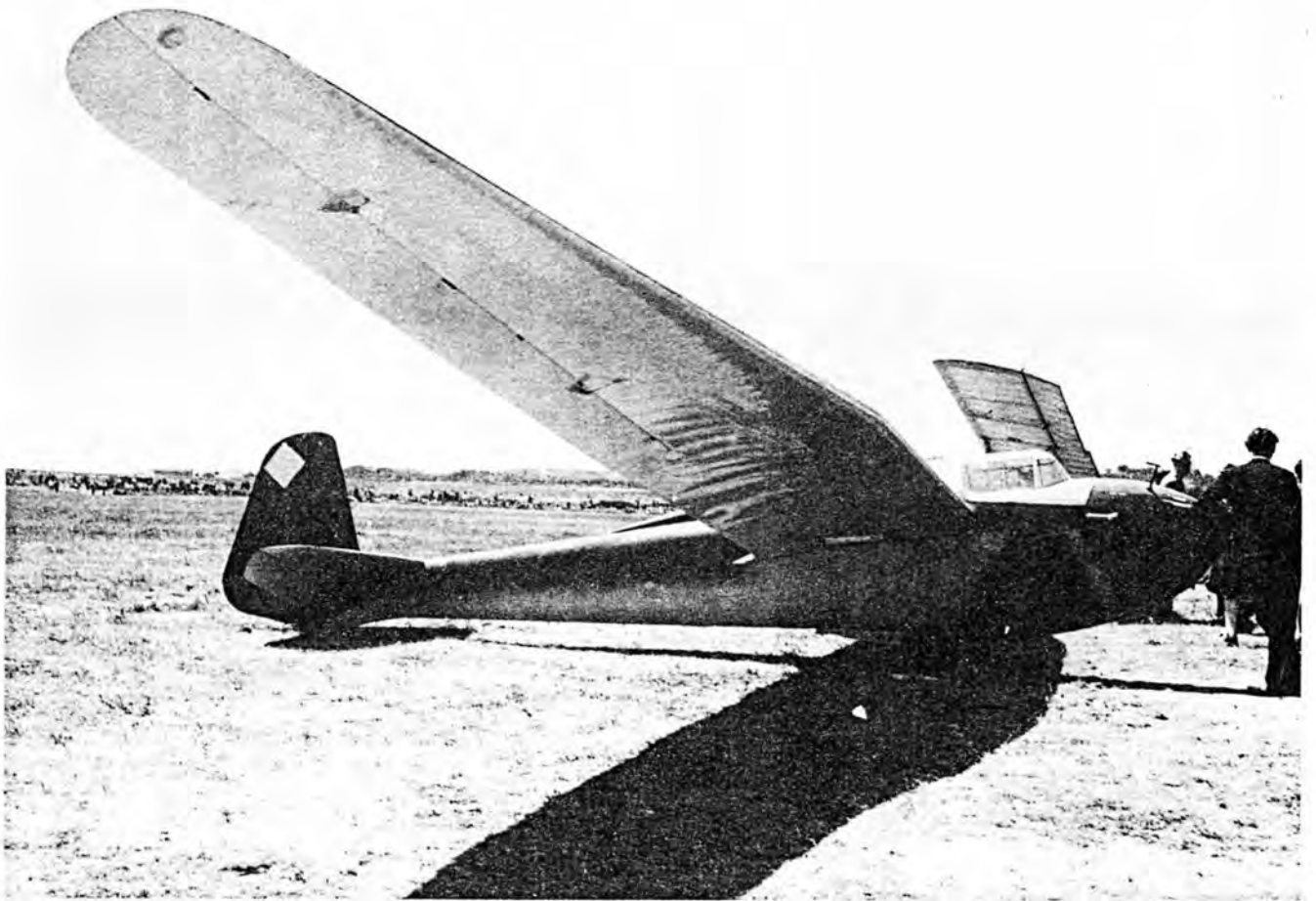
# ***Planeurs :***

## ***le renouveau***

### ***du vol à voile***

Les premiers appareils saisis furent utilisés en Allemagne par les militaires en occupation, et ceci sans tarder. Simplement débarrassés sommairement de leurs croix noires et de leurs svastikas, ils prirent immédiatement l'air, en conservant dans la plupart des cas leurs lettres-codes d'origine. Le marquage tricolore ordonné se fera à un train de sénateur, et nombre de machines termineront leur carrière sur les terrains étrangers occupés (et même français) sans cocardes ni drapeaux, et avant d'avoir été officiellement recensés, comme d'ailleurs certains aéronefs à moteurs...

Par la suite, révisés ou complètement remis à neuf suivant leur état de récupération, ils recevront les marques réglementaires de l'Armée de l'Air à l'époque, soit les cocardes à l'intrados et à l'extrados sur les ailes et également des deux côtés du fuselage, sans oublier les grands drapeaux de dérive. Il en allait d'ailleurs ainsi des modèles français construits à partir de 1945.



Le superbe Kranich codé "1090" sur la dérive. Le losange de teinte claire indique l'effacement de la svastika. Document E.C.P.A., collection Philippe COUDERCHON.



Cette vue de profil du Minimoa "D-14-26u" à Challes Les Eaux nous permet de découvrir la lettre code "V" sur l'empennage vertical. Document E.C.P.A., collection Philippe COUDERCHON.

Certains ne recevront sur le fuselage que de petites cocardes ou de petits drapeaux, à moins que ce même marquage soit porté sur la dérive en recouvrant quelquefois l'emplacement de la svastika. D'autres, sans raison apparente, ne recevront aucune marque tricolore (comme d'ailleurs les planeurs français rescapés des années d'avant-guerre), pour se retrouver plus tard dans la même situation que l'ensemble du parc vélivole civil, complètement débarrassés des cocardes et des drapeaux!

Bien plus tard, lors du recensement de 1952, les rescapés furent immatriculés dans la série F-C... A noter qu'entre temps des machines avaient été codées dans les séries "avions" F-W... ou F-B..., mais il ne s'agissait que de prototypes ou de courtes séries d'origine française.

Par contre, les responsables du Service des Sports Aériens dépendant du Ministère de l'Air, puis du Ministère de l'Armement, le S.A.L.S. à partir d'Octobre 1946, puis le S.F.A.S.A. remplaçant le S.A.L.S. fin 1955, maintiendront constamment leurs directives en ce qui concerne l'identification des machines par le marquage du type et du numéro de série, ou le repérage "F" sur la partie arrière du fuselage ou sur la dérive. Si le numéro de série d'usine avait été retrouvé, il était automatiquement porté (exemple: Weihe n°266). Si ce numéro n'avait pas été retrouvé ou si l'appareil était issu d'une cannibalisation, un numéro de classement français genre "FR-.." appliqué par exemple aux Bücker 181 était peint (exemple: Kranich n°1, 2, 3, etc...).

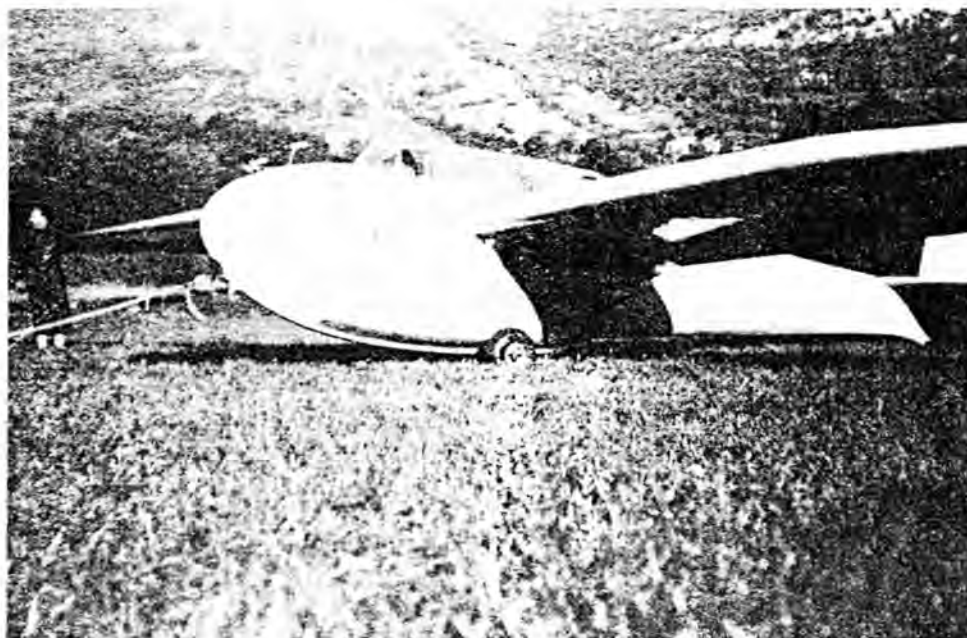
En outre, si le nom du créateur et du constructeur pouvait être facilement connu et porté sur les planeurs d'origine française (exemple: C.310P créé par l'ingénieur CASTELLO avec désignation "Castel" et insigne représentant un petit château souligné des marques propres au constructeur Fouga à Aire-sur-Adour), les machines venant d'Outre-Rhin posaient un redoutable problème. Les noms des créateurs et des promoteurs (souvent dans le cadre d'un Centre ou d'une Université) ainsi que les constructeurs (souvent répartis par sous-traitance dans de nombreux ateliers sur le sol allemand, y compris chez des fabricants de meubles...) étaient ignorés...

Devant cette extrême complexité est née depuis cette époque l'habitude de désigner, même sur les documents officiels, les planeurs suivant le type, en tentant d'oublier les noms marquant l'origine.

#### MISE EN SERVICE EN FRANCE

La répartition du matériel "made in Germany" se fit très rapidement en 1945, et les cinq Centres Nationaux furent bien entendu servis en premier. Celui de Beynes-Thiverval avait été un des premiers à reprendre ses activités par des vols de pente effectués à partir du 18 novembre 1944 sous la direction du Chef de Centre DESALEUX aidé par des moniteurs prestigieux comme Eric NESSLER, Max GASNIER et GAUDRY. Il hérita d'un premier lot de dix Kranich et quinze Grunau Baby cédés sous la bienveillance de Monsieur BALDINO, alors Directeur du Service des Sports Aériens. Cette première dotation qui se fit fin-Mai 1945 fut suivie d'une seconde tranche en Juin.

Le lourd Kranich n°15 à Challes en 1948. Collec. J-P.WEISS



Cette priorité représentait chez les intéressés un juste retour des choses, car ce Centre avait été complètement mis à sac en 1940 par les troupes allemandes qui s'emparèrent, en surplus du matériel classique, d'une quinzaine de monoplaces neufs Delanne 60.E1 à coefficient acrobatique, issus du bureau d'études de l'ingénieur JARLAUD.

Ce Centre fut considéré comme un centre pilote, où l'essai des échantillons de la plupart des machines d'Outre-Rhin fut mené à bien. Le pilote CAPGRAS désigné pour ce travail n'hésitait pas à se faire remorquer jusqu'à 3000 mètres par un Caudron Luciole, de manière à pouvoir entreprendre le maximum d'évolutions jusqu'au sol pour savoir "ce qu'elles avaient dans le ventre".

Arrivant également dans les trois autres centres spécialisés ouverts officiellement en 1945 (Pont Saint Vincent, Challes Les Eaux, Saint Auban sur Durance) ou existant depuis le 16 avril 1941 (La Montagne Noire), ainsi que dans certains Aéroclubs réputés comme motivés et actifs dans le domaine du vol sans moteur, les planeurs allemands allaient bien entendu soulever quelques problèmes en rapport avec leur origine...

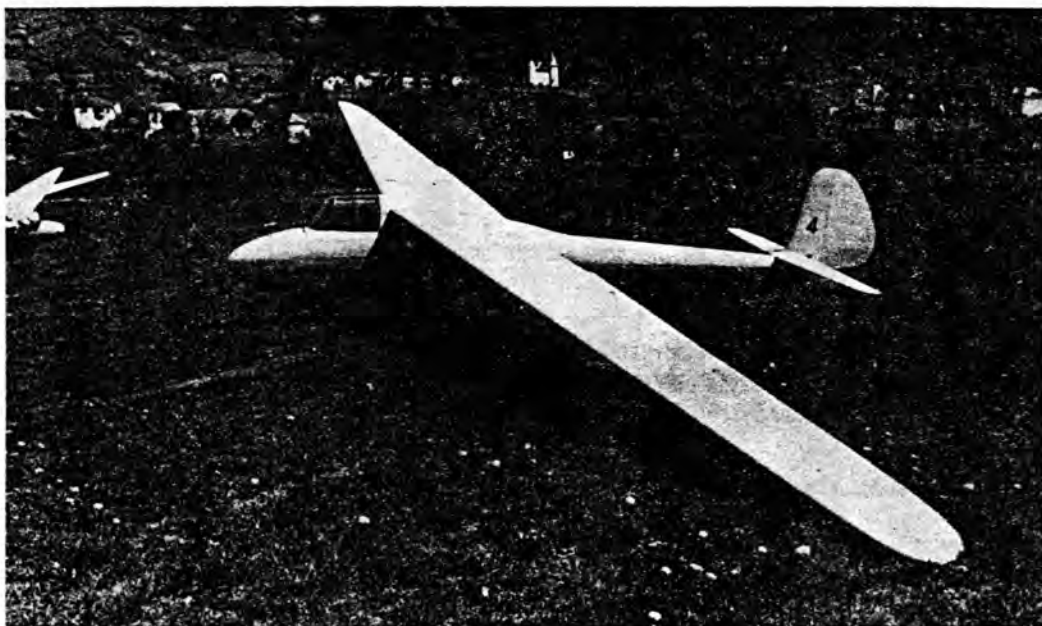
Pourtant, si les SG.38 Zogling entrant par ailleurs en concurrence avec les Avia XI.A, XV.A ou 152.A allaient faire douter d'une avance quelconque des vélivoles germaniques, et si d'autres appareils semblaient lourds et peu maniables par rapport aux modèles français, les possibilités globales des modèles d'Outre-Rhin allaient au fil des jours se révéler, pour se fixer très vite sur une réputation sans faille !

Les Grunau Baby, Meise Olympia, Kranich, Weihe et bien d'autres se firent en effet très rapidement respecter. Le Meise arrivait avec comme référence son choix pour les Jeux Olympiques avortés de 1940, en tant que planeur unique choisi par toutes les nations participantes. Le Kranich détenait le record mondial de durée en biplace, battu en 1938 avec 50 heures et 26 minutes de vol. Le Weihe avait à son actif le record mondial en formule monospace, battu en 1942 avec 55 heures et 52 minutes de vol. Ces records avaient été enlevés avec des équipages allemands à bord, bien entendu. Les Français admiratifs commençaient à se rendre compte qu'ils avaient à faire à de "sacrés clients"...

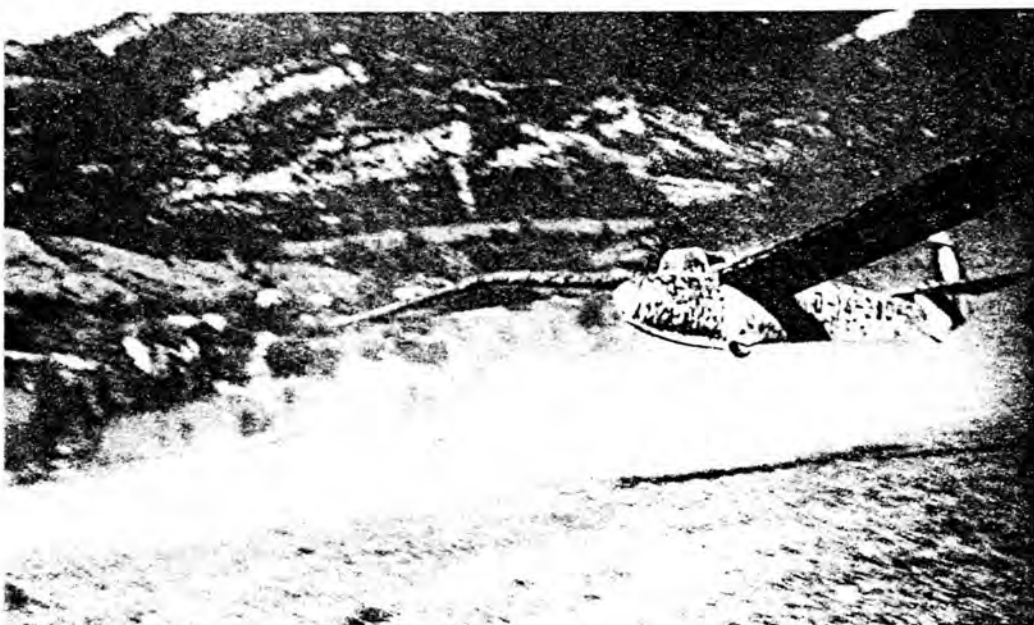
Bien vite, on se rendit compte que les Allemands employaient une méthode de formation particulièrement efficace, basée sur un début d'apprentissage au sol avec beaucoup de cours théoriques et un entraînement poussé sur des espèces de châssis orientables supportant des SG.38 Zogling. Ensuite, les lâchers se faisaient sur des SG.38 volants, avant de passer sur Grunau Baby. L'Allemagne nazie avait parfaitement planifié d'une manière méthodique la sortie en grande série des pilotes de guerre, qui devaient débiter automatiquement par le vol à voile. Tout devait aller très vite, et les Alliés purent découvrir sur les pentes réservées aux vélivoles des séries d'escaliers en béton destinés à remonter le plus rapidement possible les planeurs au sommet, pour pouvoir les relancer sans perte de temps !



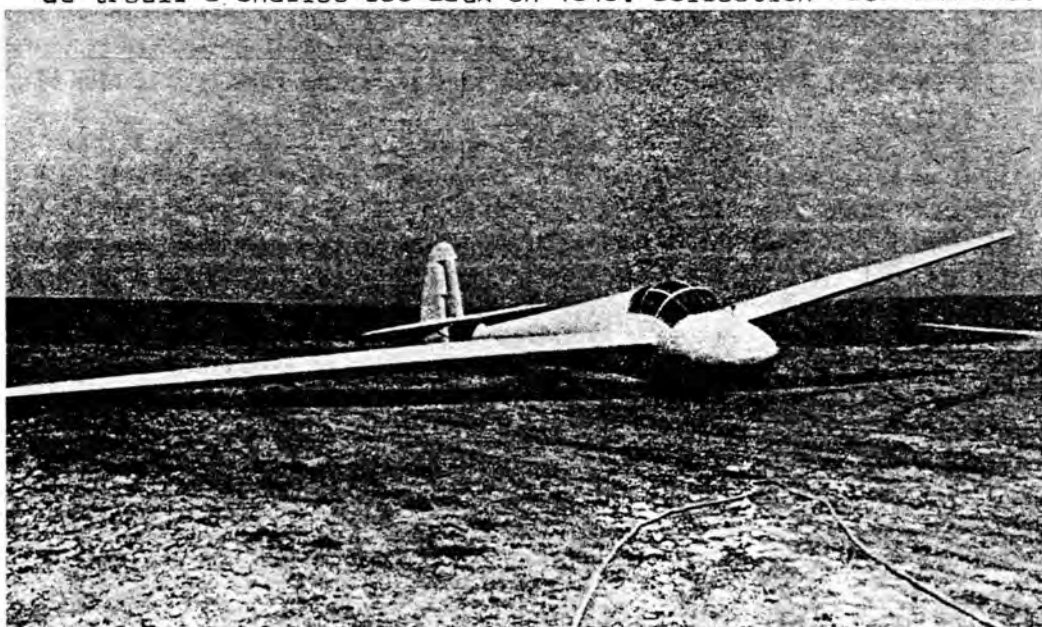
Le pilote TROCHON  
pret au décollage  
sur SG.38 à Stras-  
bourg. Collection  
J-P.WEISS



Le fameux Weihe n° 4 de Challes Les Eaux, qui restera longtemps au service des "moustachus".... Collection Jean-Paul WEISS.



Particulièrement agressif, le Minimoa codé "D-14-280" décolle au treuil à Challes les Eaux en 1945. Collection Paul CHASORD.



Sans marque extérieure, ce Goavier révisé à neuf attend son prochain décollage à Pont Saint Vincent. Col. Jean-Paul WEISS.

Le système français, basé uniquement sur la pratique d'un sport, était bien entendu fort différent et prévoyait l'apprentissage directement sur biplaces, suivant la méthode dite "de Salon" (de Provence). Cette méthode avait bonne réputation dans le monde, mais comme il fallait reconnaître l'efficacité germanique en la matière, on opta pour le système allemand.

Les châssis porteurs de SG.38 récupérés étant en nombre limité, le Service des Sports Aériens en fit construire par copie chez Victor MINIE à Colombes. Ces engins furent considérés comme des link-trainers élémentaires. D'autre part, à Laval et sur le terrain de Beausoleil fut installée une "usine" destinée à remettre en état et à réparer les SG.38 récupérés.

#### LA CONSTRUCTION "SOUS LICENCE" (...)

L'engouement pour le matériel allemand devint tel que le parc fut vite jugé trop étriqué. Malgré les pressions politiques venant de partout, le Ministère de l'Air n'hésita pas pour demander à l'industrie (nationalisée ou non) de construire "sous licence" (sic) plusieurs modèles. Disposant de crédits très importants, les services ministériels commandèrent, en même temps qu'un nombre élevé d'avions, 400 Grunau Baby IIB et 210 Meise Olympia. La sortie des chaînes se fit en un temps record pour l'époque.

A partir de 1945, 265 exemplaires du Grunau Baby IIB sortirent réellement des ateliers de la SNCAN sous le nom de Nord 1300 Norbaby (Début et Performance). 100 exemplaires sortirent en réalité dès 1947 pour le modèle Meise Olympia des ateliers de la SCAN (plus 5 exemplaires en 1950) sous la désignation de Nord 2000 Norplane (Performance), après que la construction de ce modèle ait été envisagée sous la désignation de Caudron C.850 Mésange.

A noter que les dénominations de baptême "Norbaby" et "Norplane" ne furent pratiquement pas utilisées. Le Nord 1300 restant pour la plupart des vélivoles le "Nord 1300" ou même "Grunau"... et le Nord 2000 le "Nord 2000" ou même "Meise"... Volant pour la première fois en juillet 1947, le Nord 2000 n°1 deviendra plus tard le F-CACY.

D'autre part, les plans du lourd biplace Goëvier inspireront la SNCASE qui en tirera le PM.200 construit seulement à deux exemplaires. Ce modèle n'apportait pas grand chose de neuf par rapport aux Kranich et aux excellents biplaces français.

Plus tard, 100 Weihe furent commandés, et 30 (ou 32 ?) exemplaires sortirent des ateliers des Ets Victor Minié Aéronautique sous la désignation de VMA.200 Milan (Performance). Tout ceci en 1950 à Saint Cyr l'Ecole.

Le Ministère de l'Air (qui disparut prématurément) et par la même occasion le Service des Sports Aériens furent violemment critiqués dès 1945 pour leur décision d'adopter des modèles d'Outre-Rhin au lieu et place d'appareils de conception nationale. Dans l'ambiance encore fortement anti-allemande de l'époque, le mot "trahison" fut souvent prononcé, agrémenté de violentes critiques contre ces substituts français souvent modifiés par rapport aux modèles originaux et n'ayant pas les mêmes qualités de construction et de vol...

Les critiques s'estompèrent au fil des mois, lorsque les passions déclinèrent, mais il faut avouer que le choix du Grunau Baby IIB sous la forme du Nord 1300 restera toujours contesté par les vélivoles de l'époque. Non seulement le Nord 1300 était déjà dépassé par le SA.103 Emouchet, mais au surplus il fut jugé à l'unanimité comme une mauvaise copie vicieuse du modèle d'origine ! Presque rien sur le plan des qualités de vol ne subsistait du fameux Grunau Baby qui avait détenu entre 1933 et 1942 le record du monde de durée en catégorie monoplace, avec un vol de 36 heures et 35 minutes. Les fameux frères SIMILLE, qui désirèrent réaliser en 1946 un motoplaner au sein du C.A.U. (Club Aéronautique Universitaire) du Kremlin-Bicêtre, préférèrent récupérer un Grunau Baby authentique plutôt que d'accepter un Nord 1300 neuf. Ce Baby motorisé grâce à un propulseur AWA de 25cv fut réalisé chez Maurice BROCHET à Neauphle le Château.

Par contre, le choix du Meise Olympia sous la forme du Nord 2000 fut considéré en définitive comme une bonne opération, l'appareil étant sans équivalence avec les modèles français. Même si les Nord 2000 furent moins solides que les Meise (coefficient 10 au lieu de 12) et si les 60 premiers exemplaires furent construits avec une aile dissymétrique les faisant spiraler moins bien à gauche qu'à droite, ils firent tous une brillante carrière et peuvent être considérés avec le recul du temps et à juste raison comme les porte-drapeaux du vol à voile français de la période immédiate d'après-guerre. Quant aux plusieurs dizaines de Weihe construits sous la forme du VMA.200, leurs qualités furent jugées comme satisfaisantes et semblables aux modèles d'origine.

Derrière un Nord 1300  
à Pont Saint Vincent,  
un Meise; derrière  
lui quatre Nord 2000.  
Collec. J-P.WEISS



Il est intéressant de signaler que le Ministère de l'Air français ne fut pas le seul en Europe de l'Ouest à prendre l'initiative de construire des appareils d'origine allemande. A titre d'exemple, on peut citer les réalisations confiées en Grande Bretagne aux Ateliers E.O.N. (Elliott of Newbury) qui sortirent avec plus ou moins de modifications et de bonheur les Grunau Baby IIB, Meise Olympia, SG.38 Zogling sous les dénominations respectives de Baby Eon, Olympia Eon et Primary Trainer Eon...

Avec le recul des années, il est possible de faire largement le point et de constater que la politique menée à cette époque par les services officiels français était bonne, malgré les nombreuses critiques émises. Tout en adoptant les modèles allemands, le Service des Sports Aériens planifia avec justesse les besoins, en puisant dans les disponibilités aussi bien françaises qu'allemandes pour constituer un choix d'appareils à mettre en construction.

Une excellente complémentarité fut en fait obtenue pour constituer un choix de modèles couvrant la gamme complète réclamée par les vélivoles. Le seul type manquant à l'appel concernait un éventuel planeur utilisable en acrobatie et en voltige, pouvant accepter un nombre élevé de G. Les Habitch récupérés étaient rares, et il fallait y penser. Mais cela est une autre histoire pratiquement jamais résolue depuis lors...

#### LE RENOUVEAU DU VOL A VOILE NATIONAL

La France avait déjà un retard considérable sur l'Allemagne avant la guerre, et les machines cachées pendant l'occupation et ressorties à la libération semblaient dans la plupart des cas dépassées. Pourtant, le vol à voile français n'était pas mort pendant les hostilités, et des efforts avaient été faits pour voler en Zone Libre de 1941 à la fin de 1942, époque à laquelle les occupants interdirent définitivement les activités.

De nombreuses heures de vol avaient été enregistrées pendant cette période à la Montagne Noire, à Saint Auban sur Durance et à la Banne d'Ordanche, en Auvergne (ce dernier Centre fut d'ailleurs fermé à la libération). Eric NESSLER, grand champion national, enleva sur un Spalinger S.18 de construction suisse en juin 1942 le record du monde de durée monoplace avec 38 heures 21 minutes et 24 secondes de vol; l'ancien record était détenu jusqu'alors et depuis 1933 par le pilote allemand Kurt SCHMITT sur Grunau Baby. Ce record ne fut malheureusement pas homologué par la Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.) du fait de l'état de guerre...

Du côté des bureaux d'études, les "planches" françaises n'étaient pas restées inoccupées, et de nombreux projets purent s'élaborer. D'autres datant d'avant guerre purent ressortir des cartons poussiéreux... Les plans portaient entre autres les désignations de Caudron C.800 Epervier, C.810, Castel C.25S Aire, C.301 Ailette, C.310 Aigrette, CM.7 Adour, Guerchais-Roche GR.70, GR.105, GR.107, SNCASO SO.P1...

A la libération, dès 1944, les ateliers de fabrication commencèrent à fonctionner et des séries intéressantes de certaines de ces machines furent produites au fil des mois et des années. Elles allaient former avec les appareils allemands un bloc homogène pour remettre sur pieds le vol à voile français.

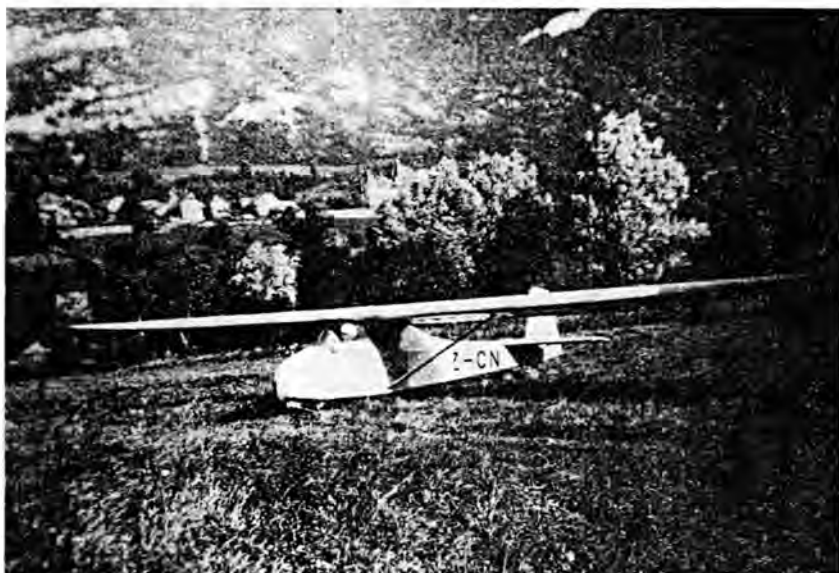
En attendant les productions françaises ou "franco-allemandes sous licence", les centres prirent un départ fulgurant et débordèrent d'activité en quelques mois, en se servant d'abord des machines d'avant guerre cachées, puis des planeurs récupérés en Allemagne. A la Montagne Noire, où les vols avaient repris le 20 septembre 1944 avec de vieux Avia ou Castel, on pouvait enregistrer cinq mois plus tard -exactement le 1er mars 1945- 125 heures de vol dans la même journée sur 17 planeurs différents !



Aucun Hutter 28 n'avait été récupéré par les Français mais le OY-DOX appartenant à une équipe danoise fut basé un temps à Pont Saint Vincent... Les pauvres danois durent tous déclarer forfait pour voler dessus ! Collection J-P.WEISS

A Challes les Eaux, le centre fonctionna à partir du 1er avril 1945 avec l'aide de l'aéroclub local et de celui de l'Isère. Des Avia XI.A, 152.A, 40.P et Castel C.30 et C.301 furent utilisés en attendant les premiers Grunau Baby, Kranich et autres Minimoa qui arrivèrent en plus ou moins bon état au début de l'été. Le Minimoa se signala rapidement en effectuant de nombreux vols de performance et d'acrobatie à partir du terrain de l'Alpe du Mont de Lans, situé à 1700 mètres d'altitude dans le massif de l'Oisans, et ceci dès le mois d'Août. Remorqué par un Storch, le planeur largué à 200 mètres par rapport au terrain, soit à 1900 mètres au dessus du niveau de la mer, monta lors d'un vol à l'altitude de 3700 mètres, soit un gain de 1800 mètres. Cette performance était considérée comme hors du commun à l'époque, et de plus le Minimoa n'avait pas été étudié particulièrement pour genre de performance !

Ce Grunau Baby porte encore les codes allemands "Z+CN" à Challes les Eaux en 1945. Collection Paul CHABORD



A Pont Saint Vincent, le 22 mai 1945, le "Père" MANGEOT, chef de centre et créateur de l'Emouchet donna l'ordre de départ pour les premiers vols d'un Mu.13, d'un Mu.13D, d'un Rhönbussard et d'un Minimoa. Point n'est besoin de préciser ici que ces machines considérées comme "dernier cri" et fort rares n'étaient pas réservées aux débutants, mais qu'il fallut tout de même "faire la queue" pour pouvoir voler dessus ! La traduction simpliste de "Minimoa" en "Mini à Moi" était fort significative...

Bien entendu, les Centres Nationaux furent les premiers et les mieux servis avec ces types de machines qui furent aussitôt "fignolées" pour les performances, les compétitions et pourquoi pas les records...

Mais malgré une sélection sévère des pilotes, plusieurs planeurs furent vite détruits, comme par exemple un Rhönbussard à la Montagne Noire en Mars 1946. Son pilote, du nom de PAJOT, fut victime d'une vrille près du sol et grièvement blessé. Ce type d'appareil était en effet d'un pilotage "pointu" et ne pardonnait absolument pas certaines fautes...

Mais le plus extraordinaire était le fameux Habitch, qui avait la particularité d'être le seul type de planeur en service en France pouvant exécuter les figures d'acrobatie les plus poussées. Le Habitch était si solide qu'il pouvait être amené en piqué jusqu'à 300 km/h en supportant les ressources les plus violentes. D'ailleurs, sa version Stummelhabitch dont aucun exemplaire ne fut récupéré par les Français avait les ailes rognées et pouvait atteindre des vitesses encore plus élevées. Destiné uniquement à être confié à des pilotes très expérimentés qui devaient le poser à une vitesse effrayante, le Stummelhabitch servit à l'entraînement pour les candidats à l'utilisation des V-1 pilotés...

Il va sans dire que les très rares Habitch furent réservés pour les "As" de l'époque. Il est d'ailleurs très difficile de répertorier exactement le nombre de machines de ce type utilisées dans l'hexagone.

Marcel DORET, comme on l'a déjà vu, avait acheté un exemplaire de ce type avant la guerre, et brilla à son bord en 1939. Après la guerre, DORET utilisa le "n°2" français qui fut d'ailleurs souvent photographié aux couleurs de son pilote, et même visible dans un numéro de la revue "Aviation Magazine" avec les lettres F-CCAG correspondant bien au "Habitch D.II n°2". A l'heure actuelle, le D.II de ce grand pilote est visible au Musée de l'Air en exposition, après avoir été donné par sa veuve. Mais il s'agit du n°1 F-CAEX...

En Octobre 1947, deux Habitch seulement étaient signalés en état de vol en France, à savoir celui appartenant en propre à Max GASNIER et l'autre au S.A.L.S. qui le confiait à Fred NICOLE.

En 1950, Fred NICOLE faisait refaire un Habitch en même temps que le futur Bucker 133 F-BBRI chez Maurice BROCHET. Plus tard, un Habitch se retrouvera basé au centre de Challes les Eaux jusqu'au 5 août 1955...

Ces informations fragmentaires ne permettent pas d'établir un lien de relation entre les différentes machines, et il reste beaucoup à faire pour mettre au point un véritable historique des Habitch en France !



La championne Marcelle CHOISNET avec son Kranich superbement camouflé, codé "R 89", en face du "chateau" de Challes les Eaux en 1945. Coll. P.CHABORD

Les centres étant servis, il restait à octroyer du matériel aux Aéroclubs et Centres Inter-Clubs. La distribution commença sous la forme de planeurs peut être moins modernes et prestigieux, comme les SG.38 Zogling, Grunau Baby, Meise ou autres Weihe, mais malgré tout très attendus. Certains Clubs touchèrent quand même quelques machines hors du commun, en particulier l'Aéroclub de Vichy qui se retrouva avec un Rhönsperber (ou "Epervier de la Rhön").

Les terrains d'aéroclubs allaient se recouvrir de matériels hétéroclites, car si les Centres Nationaux héritèrent des MS.500 Storch remorqueurs et d'équipements divers à l'état neuf, les petites associations durent se contenter d'utiliser le Système D pour voler, même si une bonne partie des chefs pilotes et moniteurs étaient payés par l'Etat.

Au début, nombre de lanciers se firent sur les pentes, grâce aux anciens sandows propulsant les SG.38 et autres monoplaces légers. Très vite, des treuils sortis d'Allemagne sur des châssis automobiles Ford, Opel, Mercedes, etc... prirent la relève, accompagnés d'une multitude de copies bricolées réalisées sur des châssis récupérés en France (Delage, Hotchkiss, Hispano, Buick et autres). Il fallait également des voitures de piste pour tirer les câbles des treuils: elles furent puisées dans un invraisemblable échantillonnage comportant de vénérables "automobiles" dont la plus ancienne fut certainement la Ford modèle T datant de 1912, utilisée à Orléans-Saran encore en 1947 ! Le modèle le plus réputé pour sa solidité dans ce travail pourtant éreintant pour les châssis fut la fameuse B.2 de Citroën, qui devint légendaire...

Des treuils modernes furent pourtant livrés par la suite par le S.A.L.S. Le modèle choisi fut le type Ford S.A.F. conçu par les frères SIMILLE au sein du C.A.U., les modèles étudiés par Aérazur ou Lafarge étant rejetés. Les remorques de planeurs étaient en majorité allemandes, et les modèles français de remplacement fournis par Minié, Roche Aviation ou Aérazur, moins bien étudiés, furent moins appréciés. Toujours récupérés en Allemagne, les barographes Fuess et la plupart des parachutes furent utilisés en attendant les modèles "made in France" très lents à sortir des usines.

Tributaires d'une industrie qui avait beaucoup souffert et qui se révélait longue à se remettre en route, les vélivoles français pouvaient quand même compter sur la livraison rapide des "B.O." (chariots de piste genre diabolos, équipés sur châssis soudés posé sur deux roues d'avion récupérées, possédant au centre un U en tôle permettant de recevoir les patins de planeurs). Ces "B.O." tiraient leur nom du tramway Bourget-Opéra qui trimballait les pilotes de la Grande Guerre, et

avaient été employés à cette époque pour soutenir la queue des avions non équipés de roulette arrière lors des manutentions au poussage. Construits par les mécanos des clubs ou le plus souvent par les charrons des villages, ils permirent de pousser les planeurs non équipés de roues sans problème, et constituèrent une antériorité française digne d'éloges à l'étranger...

Au milieu de cette période particulièrement euphorique où il était pratiquement impossible de trouver des victuailles mais où l'ambiance des terrains était paradisiaque, les problèmes ne manquaient pourtant pas. Les crochets et anneaux de câbles étaient différents selon les modèles français ou allemands; de nombreux incidents ou accidents graves furent révélés. Les voitures de piste manquaient de pneumatiques, et les treuils utilisaient des câbles de mauvaise qualité. Il était courant d'entendre dire que l'on passait plus de temps à faire des épissures de câbles que des lancers au treuil !

Le peuple français souffrait encore de graves pénuries, et il fallait encore beaucoup de tickets pour se procurer quelque chose.

Les vélivoles "montaient" encore au terrain à pieds, avec des vêtements rapiécés et l'estomac vide.

Mais, à l'ombre des "taxis", quel monde et quelle ambiance !

Un Meise à Pont St Vincent le  
10 mai 1949. De gauche à droite  
les pilotes MENJUC, WEISS,  
GRANIER, M. et Mme GAUDRY et  
EVEILLARD. Ce jour-là plusieurs  
distances de plus de 300 km  
furent couvertes, dont 490 km  
sur le Nord 2000 n°14.  
Collection de l'auteur



#### NAISSANCE DU VOL A VOILE MILITAIRE

L'Armée de l'Air, quant à elle, malgré la qualité de ses vélivoles, hérita d'une quantité beaucoup trop faible de planeurs. Le Service des Sports Aériens, qui dépendait du Ministère de l'Air avant de dépendre du Ministère de l'Armement, comptait un peu trop sur la position privilégiée des militaires en terrain conquis et évacua la plupart des planeurs récupérés vers la France, en laissant le soin à ceux-ci d'essayer de se débrouiller seuls...

Fin 1945, les services officiels annoncèrent la création de trois centres en Allemagne et un en Autriche, une aide importante étant promise sous la forme de matériels français neufs. Il n'en fut rien, et le vol à voile militaire resta toujours le parent pauvre en ce domaine...

Mais un nombre limité de "mordus", galonnés ou non, n'attendit pas les directives parisiennes. Découvrant des machines pouvant encore tenir l'air et obtenant l'accord bienveillant d'officiers de haut rang, ils s'empressèrent de prendre à leur service une partie du personnel germanique resté en place pour monter des "clubs", et décollèrent pour prendre en mains les précieuses montures.

En changeant plusieurs fois de terrain, le GC.II/5 "La Fayette" fut le premier en 1945 à pratiquer le vol à voile en territoire occupé. Un prochain chapitre sera consacré en détail à la création, au développement et à l'évolution du vol à voile dans ce Groupe.

Par la suite, la 5eme Division Blindée, suite à une initiative du Général SCHLESSER et de sa secrétaire vélivole Mlle SANTIS, créa un centre de vol à voile à Sigmaringen (Wurtemberg), sur le terrain d'Irllinger, près de la frontière suisse.

Trois SG.38 Zogling et quatre Grunau Baby récupérés, entretenus et réparés par des ouvriers allemands supervisés par un ingénieur de même nationalité, permirent l'entraînement d'une cinquantaine d'officiers et de sous-officiers venant aussi bien de la 5eme D.B. que des escadrilles de l'Armée de l'Air environnantes.

Plus tard, ce centre se retrouva au Klippeneck, près de Speichingen (Wurtemberg), avec le même matériel renforcé par un Rhönbussard. En Septembre 1946, plusieurs Grunau Baby neufs sortirent de leur atelier ! A noter que le chef de centre était le Lieutenant LIEBRANDT et le chef pilote M.GRANDJEAN. Le 1er C.A.T.A.C. s'installa quant à lui sur un terrain situé aux alentours de Fribourg en Brisgau.

Ce centre dépendant du 1er Corps Aérien Tactique, dont le Commandement se trouvait à Baden-Baden et à Lahr avec supervision des activités vélivoles depuis cette dernière ville, fut d'abord désigné sous le nom d'Aéro-Club Militaire du 1er C.A.T.A.C., puis de Centre Militaire de Vol Sans Moteur, et enfin de Section Autonome Militaire de Vol à Voile du 1er C.A.T.A.C.

Commandé pendant longtemps par un Capitaine du centre de transmissions du Corps, il commença bien entendu à fonctionner avec du matériel de récupération, volant de longues années grâce aux lancers effectués par un treuil bricolé muni, pour obtenir des "giclées foudroyantes", d'un énorme moteur à 12 cylindres récupéré sur un char d'assaut allemand !

Basé sur un petit terrain particulièrement mal pavé, avec de nombreux obstacles tout autour, le 1er C.A.T.A.C. obtint néanmoins d'extraordinaires résultats pendant de très longues années, jusqu'au jour où il put adopter de nouvelles machines d'avant-garde construites à partir des années 50 par les constructeurs allemands renaissants.

Ces nouveaux planeurs neufs et plus performants permirent un regain très net d'activité, et les vélivoles militaires venant aussi bien de Fribourg, de Lahr, de Bremgarten, que de Starsbourg et Colmar, furent accueillis à bras ouverts.

Le terrain de Fribourg allait également recevoir les vélivoles allemands lorsque l'autorisation de voler fut rendue aux pilotes de la R.F.A. Partagé en deux, avec les Allemands d'un côté et les Français de l'autre, l'aérodrome trop petit causait beaucoup de difficultés pour la cohabitation, mais les relations restèrent fraternelles et chaleureuses entre les occupants de la plate-forme. Malgré une activité intense, les accidents y furent rares. A noter pourtant l'accrochage en vol d'un Meise français qui eut l'arrière du fuselage coupé par un MU.13 allemand. Les deux jeunes pilotes perdirent ainsi la vie.

Le 1er C.A.T.A.C., qui allait devenir le centre de vol à voile le plus important en Allemagne occupée, allait plus tard superviser et prendre en mains les destinées de la 1ère D.I.V.A.R. à Kretz.

En Autriche, "l'Aéro-Club Français" fut fondé en prenant le nom du fameux Capitaine QUENARD. Deux SG.38 Zogling et autres Grunau Baby récupérés sur place commencèrent à voler sur le terrain d'Innsbrück et ensuite à Kufstein, suivis par deux Kranich et un Weihe. D'autres centres plus modestes fonctionnèrent en Allemagne et furent par la suite regroupés.

## LE VOL A VOILE AU QUOTIDIEN

Retournons en France et dans le domaine "civil", pour signaler que la répartition des machines n'était pas toujours équitable, aussi bien dans les Centres Nationaux que dans les Aéro-Clubs. De nombreuses réclamations furent notifiées.

Dans l'Est, les vélivoles se sentaient brimés, comme à Strasbourg où les 30 planeurs en excellent état basés dans cette ville par les Allemands pendant le conflit "pour encourager le vol à voile (...)" avaient été pris par le Ministère de l'Air et remplacés par quelques aéronefs peu performants. Les Alsaciens avaient de quoi être mécontents, d'autant plus que plusieurs dizaines de SG.38 saisis sur le terrain avaient été jugés inutiles et brûlés sans autre forme de procès...

D'autres accrochages eurent lieu un peu partout dans l'hexagone, et concernèrent surtout l'utilisation de ce matériel en rivalité avec les productions françaises. Lorsque la décision de retirer les Kranich de l'école en double commande pour les affecter uniquement à la performance biplace fut prise, de vives empoignades eurent lieu, car pour certains il aurait mieux fallu utiliser dans ce rôle prestigieux des Castel C.25S bien de chez nous... Encore une fois, il était prouvé qu'il était très difficile de calmer les esprits quelques mois seulement après la fin des hostilités...

Mais, en général, la plupart des pilotes allaient connaître des joies extraordinaires à bord des "voiliers de l'air" germaniques, aux ailes souvent translucides permettant d'en voir l'ossature depuis le sol lors des évolutions.



Le Minimoa n° 2, ex "D-14-280" de Challes Les Eaux, en vol au-dessus des Alpes derrière un "Storch", en 1945. Document, collection P. CHABORD.

Parmi les nombreux élèves d'après-guerre formés sur planeurs allemands, retenons le cas exemplaire de Jean-Paul WEISS, né le 4 Juillet 1930. Suivant la filière de base Zogling, il passa son brevet en Mai 1948, à moins de 18 ans, pour se retrouver un an plus tard, exactement le 10 Mai 1949, en possession de son brevet E avec insigne d'or sur Nord 2000 (Meise), sur parcours Nancy/Limoges de 490 kilomètres ! Élément particulièrement doué, on le retrouvera plus tard montant à 9400 mètres le 26 Janvier 1957 sur Bréguet 901, Champion de France sur Br.901.S en Juillet 1957, et pour tout citer classé cinquième à la 6ème Transeuropéenne en 1983 sur Schleicher ASW.20...



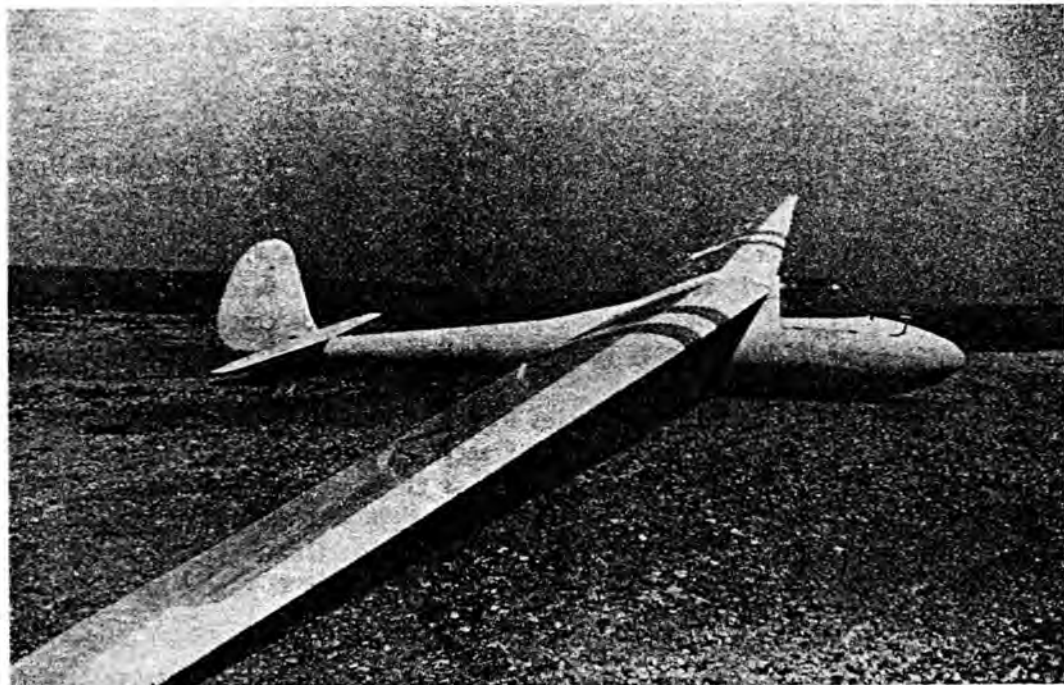
Jean-Paul WEISS tête du SG.38 sur le terrain du Polygone à Strasbourg en Mai 1947. Photo collection J-P.WEISS

Entre 1945 et 1947, dix records nationaux masculins et féminins furent battus (distance et altitude, mono et biplace), dont un sur Meise, un sur Nord 2000 (Meise), deux sur Weihe et deux sur Kranich. Pendant la même période, sept records internationaux masculins et féminins furent battus (distance, altitude et durée mono et biplace), dont un sur Nord 2000 (Meise) en France, deux sur Weihe en France et Suède, et deux sur Kranich en France et en Espagne. Insistons particulièrement sur la haute tenue des équipages féminins de l'époque, comme Marcelle CHOISNET, Elizabeth BOSELLI, Jacqueline MATHE, Janine ROUSSEAU et bien d'autres.

Bien d'autres records tombèrent par la suite, dont une grande partie battus à bord de planeurs allemands, mais il serait trop long de vouloir rendre compte de ces exploits, même si au grand concours d'Orebro en Suède, en 1950, onze Weihe furent classés dans les quinze premiers, sous le regard attendri de Wolf HIRTH en personne !

Mais il n'est pas question ici d'écrire la longue et merveilleuse histoire du vol à voile ...

Le DFS Weihe : superbe allongement pour l'époque! Collection Jean-Paul WEISS



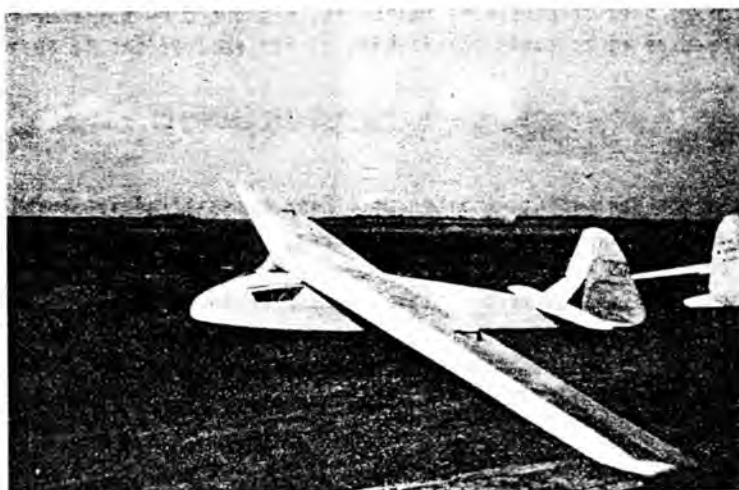
Ce superbe sport fonctionnait parfaitement bien en France, et pour le premier semestre de 1948, 13.288 heures et 30 minutes de vol furent enregistrées dans les seuls Centres Nationaux malgré la pénurie de carburant touchant les remorqueurs et les treuils cette année-là. En alignant ces chiffres sur les 13.601 heures de vol dans les centres notifiées pour toute l'année 1946 (pourtant jugée faste), on obtient des preuves probantes sur le succès rencontré par le vol sans moteur dans l'hexagone après la guerre.

Les années passaient, et les heures de vol s'accumulaient, sauf pour les nombreux SG.38 Zogling, qui, accompagnés des Avia XI.A et XV.A couverts de poussière, se retrouvaient inutiles et pendaient lamentablement contre les murs des hangars. Depuis de longs mois, en effet, les lancers "au sandow" et les débuts au treuil sur ces vieilles machines avaient été abandonnés. Au début de 1947, la méthode française de formation directe sur biplace, dite "méthode de Salon" (de Provence), avait pris le dessus et s'imposait définitivement...

Les autres machines étaient fortement utilisées. En Août 1949, le MU.13.D n°1 du centre de Pont Saint Vincent totalisait déjà 620 heures de vol en 501 lancers en France. En Octobre 1950, il arrivait à 770 heures en 600 lancers, performance remarquable pour un planeur à structure métallique très élaborée, considéré au départ comme très fragile et comme trop lent pour les épreuves de distance...

A la même époque, les MU.13 et 13.D en service à l'AC du Rhône sur le terrain de Corbas totalisaient une moyenne annuelle de 300 heures de vol, et celui de la Montagne Noire (un MU.13) était sur le point d'obtenir les mêmes résultats.

Un tranquille MU.13 à Pont St Vincent en 1949. Mais quel appareil ! Collection Jean-Paul WEISS



Il fallait pourtant réviser les "racers", et à Pont Saint Vincent, après grattage de la peinture du MU.13.D n°1 (numéro "français" attribué), on se rendit compte qu'il s'agissait, ni plus ni moins que du véritable prototype n°1 d'usine (!) qui, piloté avant la guerre par un de ses constructeurs, Kurt SCHMITT, gagna la fameuse course Fribourg/Stettin...! Bien entendu, l'ancienne immatriculation fut retrouvée, mais comme il était de coutume à l'époque, personne ne songea à la relever. Révisé, le MU.13.D n°1 portant le numéro de concours "38" sur son fuselage reprit l'air en compagnie des MU.13, Minimoa, Rhönbussard, Meise, Weihe et autres planeurs français du centre.

La même année, les vélivoles du centre de Pont Saint Vincent (comme l'ensemble des vélivoles français décollant aussi bien de France que d'Allemagne) se virent signifier l'interdiction de se poser dans la zone d'occupation anglaise et américaine en Allemagne, sauf s'ils étaient munis d'une autorisation rédigée en langue anglaise. Mais les réactions ne se firent pas attendre, et les spécialistes de la distance qui volaient dans l'Est et qui connaissaient déjà de nombreuses complications avec les autorités soviétiques, intervinrent à Paris, et tout rentra rapidement dans l'ordre...

En pleine saison, un incident peu banal qui aurait pu se terminer très mal se déroula au dessus du centre de Pont Saint Vincent : un MU.13 heurta en plein vol un Nord 1300 et se retrouva avec un mètre environ de voilure du Nord planté exactement sous le siège du pilote ! Le drôle de sesquiplan et le manchot purent néanmoins se poser sans casse. On arrosa largement au bar ce miracle...

Les pilotes de ce centre, ainsi que ceux de Beynes, la plupart spécialisés dans la distance, continuaient leurs performances. Certains avaient connu l'époque héroïque des années 1945 à 1947 avec de magnifiques parties de plaisir connues en allant "aux vaches" (ou l'art de se poser en pleine nature...). Ces parties de plaisir consistaient à "rigoler doucement" en présence d'un agent de l'autorité venant constater obligatoirement chaque atterrissage en campagne. A une époque où les espions ou saboteurs étaient présumés présents un peu partout comme à la fin des années 30, il était fréquent d'être suspecté en sortant d'un drôle d'engin volant venant d'on ne sait où et bardé d'inscriptions rédigées dans la langue de GOETHE...

Les mêmes inscriptions suspectes étaient relevées sur le parachute, ce qui aggravait le cas, et le tic-tac du barographe enregistreur caché quelque part et supposé être issu d'une bombe quelconque ne laissait aucune chance... à moins qu'une peur subite envahisse le pandore et qu'il ne détale à toute vitesse...

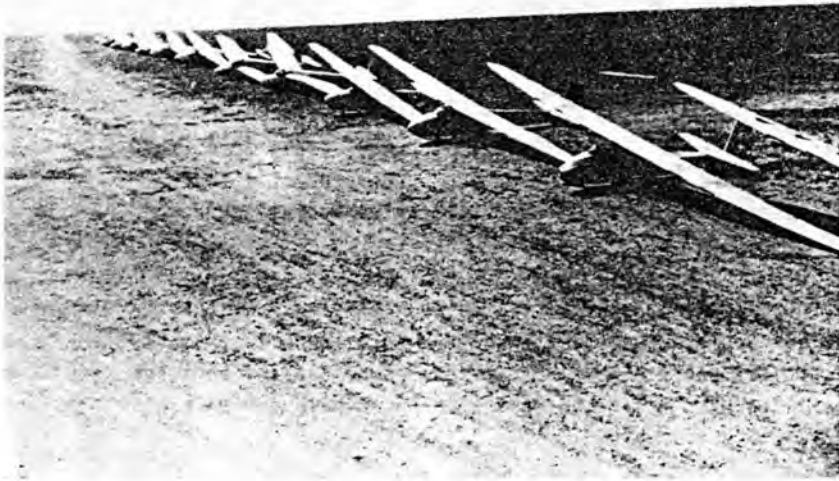
Mais tous ne se lançaient pas dans la distance, et retrouvaient dans l'altitude et la durée les délices de la solitude. Le pilote MARTY put ainsi "tenir" 7 heures d'affilée en thermique à Beynes, sur MU.13.

Dans le Sud, le centre de Saint Auban sur Durance redoublait d'activité, en employant onze Grunau Baby, 3 Kranich, un Meise Olympia,, un Milan (Weihe), 8 Nord 2000 (Meise), plus un Spalinger S.18 suisse et diverses machines françaises, ceci en 1950. Cette année-là, il fut décidé de procéder dans les ateliers du centre à la transformation d'un Kranich en monoplace.

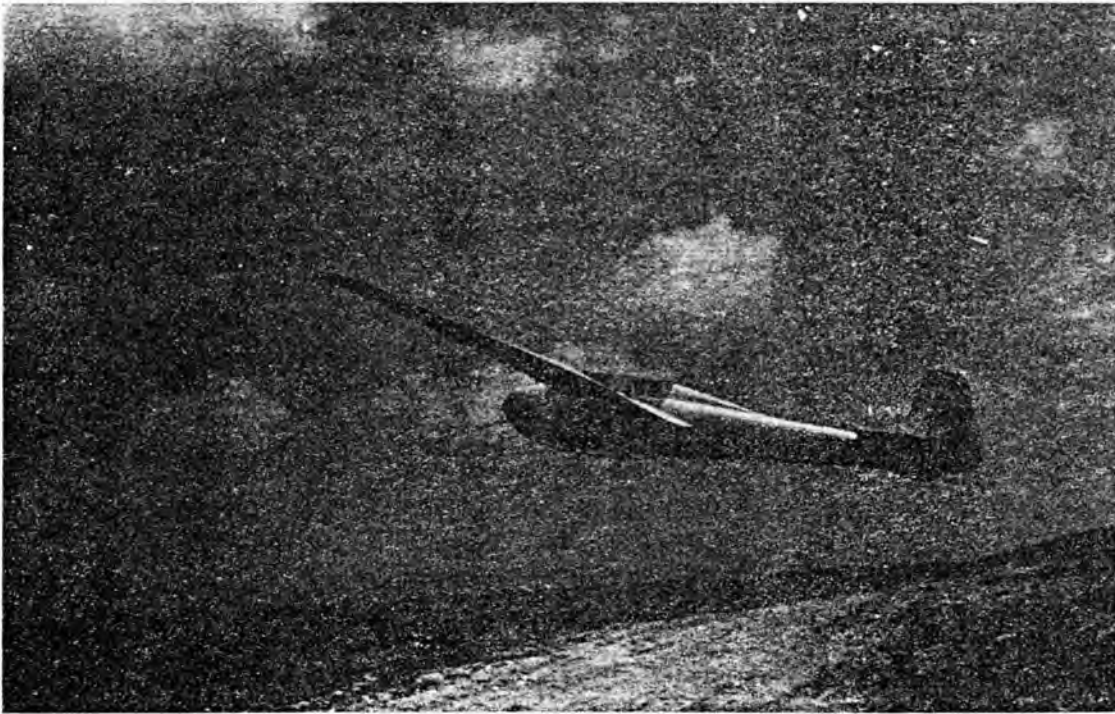
Complètement révisé, avec un poste de pilote et un cockpit modifiés, équipé de quatre bouteilles d'oxygène et de plusieurs batteries, flanqué d'un poste de radio, de feux de position, d'un phare d'atterrissage et de gants chauffants, il fut employé par la suite pour des vols d'onde en haute altitude.

#### LA FIN DES PLANEURS EX-ALLEMANDS

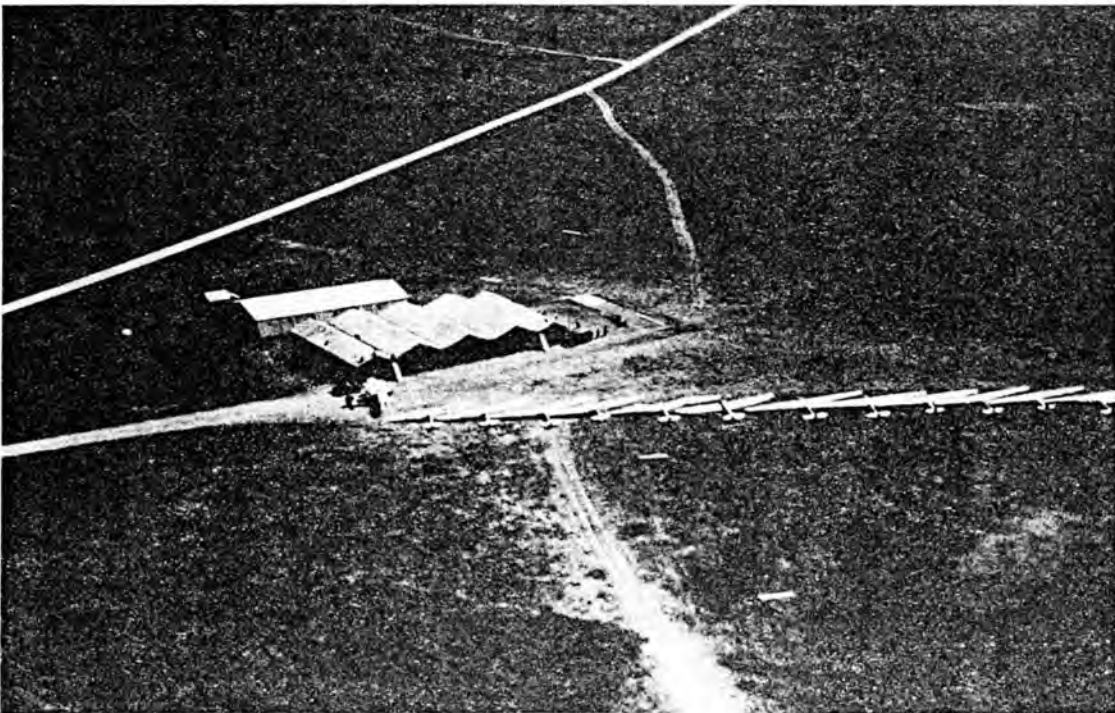
Nous étions en 1950, l'aide de l'Etat baissait sérieusement, et l'euphorie connue après la libération commençait déjà à décliner. Les Grunau Baby usés jusqu'à la corde devenaient de plus en plus rares, et seuls les planeurs allemands de haute performance, toujours pas remplacés par des machines françaises équivalentes, étaient maintenus en état de vol, souvent par les miracles journaliers des équipes de menuisiers... Les vélivoles strasbourgeois, qui ne disposaient toujours que de trois planeurs dépassés, commençait sérieusement, comme beaucoup d'autres par ailleurs, à longner sérieusement de l'autre côté du Rhin où de grands projets se préparaient...



L'impressionnante flotte de Pont Saint Vincent en 1950. La majorité des appareils est d'origine allemande. Document, collection Jean-Paul WEISS.



Le "KRA" n° 2 décolle au treuil pour un vol de pente. Photo André TISSERAND, collection Henri BERNET.



Le Centre de Pont Saint Vincent vu du ciel à la fin des années 40. Collection Jean-Paul WEISS.

De l'autre côté de la Méditerranée, quelques SG.38 Zogling et Grunau Baby continuaient une longue carrière sous le soleil de l'Algérie. D'ailleurs, le "Grunau" était fort connu dans cette partie de l'Afrique qui avait vu naître les planeurs DACAL. Déjà, pendant l'été de l'année 1946, le pilote Maxime LAMORT avait présenté un Baby dans d'éblouissantes évolutions au meeting de Constantine.

En entrant de plain pied dans la seconde moitié du siècle, les "vieux taxis" ex-porteurs de svastikas ne furent jamais autant exhibés devant le public des meetings qui apprécia leurs évolutions. Il faut dire que celles-ci étaient toujours conduites par des pilotes hors pair qui savaient en tirer le maximum. Pendant plusieurs années, le ciel français allait connaître le chant du cygne de ces vétérans.

En 1950, un des plus beaux plateaux d'acrobatie allait être offert dans un meeting organisé à Toulouse, par Max GASNIER sur Habitch, GOURBEYRE sur PM.200, et Hubert de LASSAGEAS sur Nord 2000. Pendant plusieurs saisons, le "cirque" continua pour le plaisir des yeux. Le moniteur DELPARTE, digne successeur de Marcel DORET et Fred NICOLE sur le fameux Habicht montra ses talents un peu partout, mais malheureusement se blessa grièvement en percutant le sol le 7 août 1955 au meeting d'Annemasse.

Déjà, en Mars 1952, un recensement établi montrait que 60 planeurs d'origine germanique avaient été interdits de vol, surtout pour des problèmes de vieillissement de la colle urée-formol (Caurite). D'autres, fatigués par l'usage et le temps, volaient très peu ou se trouvaient relégués au fond des hangars.

Quelques machines françaises de premier ordre commençaient à se faire connaître et se mirent d'ailleurs à obtenir d'excellents résultats, y compris dans les concours internationaux. Pourtant, ces nouveaux appareils coûtaient souvent fort cher et ne correspondaient pas toujours à l'emploi désiré.

Le vol à voile ayant été à nouveau autorisé en Allemagne le 28 Avril 1951, certains responsables d'associations firent le voyage, et découvrirent au milieu de nombreux types nouveaux d'anciennes machines d'avant-guerre revues et largement améliorées, comme le Weihe 50 et le Kranich III. Au début de l'année 1954, l'Aéroclub Paris-Nord acheta un Kranich III et d'autres clubs suivirent...

L'Etat, qui depuis de nombreuses années avait montré sa désaffection pour les sports aériens, bloquait cette fois les crédits après avoir fermé les centres de vol à voile de la Région Parisienne pour les consacrer à la formation des boursiers au vol moteur...

Dans cette période particulièrement sombre, les associations connurent de graves problèmes de recrutement par manque d'encouragement des services officiels. Les interdictions de vol continuèrent à pleuvoir, et il fallut ranger au fond des hangars les vieux voiliers de l'air, comme ce fameux Kranich n°38 du centre de Beynes, leader incontesté de par son étonnante carrière dans le domaine de la haute performance...

Les affreux "feux de joie" (sic) allaient se rallumer près des hangars, devant certains vélivoles au visage voilé par les larmes.

Le vol à voile français allait très mal et entra dans une période d'hibernation au moment même où les Allemands reprenaient le flambeau à la Rhön sous l'oeil amusé du Président de l'Aéroclub de R.F.A. Wolf HIRTH et de Hanna REITSCH...

Fort heureusement, quelques vétérans allaient survivre...

# ***Les immatriculations des planeurs.***

Le recensement de 1952 fut suivi de l'attribution de nouveaux CdN aux planeurs en service, avec l'apparition des immatriculations sous la forme de la série F-C... Pour plus de détails, se reporter à l'excellent article de Jacques CHILLON dans le TU.93 de janvier 1984.

Cette décision allait simplifier bien des tâches en faisant ressortir de l'anonymat les aéronefs sans moteur déjà difficilement repérables par l'emploi peu fréquent (ou même inexistant) dans les documents des marques des concepteurs et des fabricants, surtout pour les modèles allemands. Cette décision allait en outre faire bondir de joie les inconditionnels du Registre Véritas à partir de l'édition 1954. Ceux-ci allaient y retrouver des Meise, Weihe, Kranich et bien d'autres modèles, sans pour cela faire connaissance avec les références de conception et de construction d'origine... Mais un grand pas en avant avait été fait, et ce n'était déjà pas si mal.

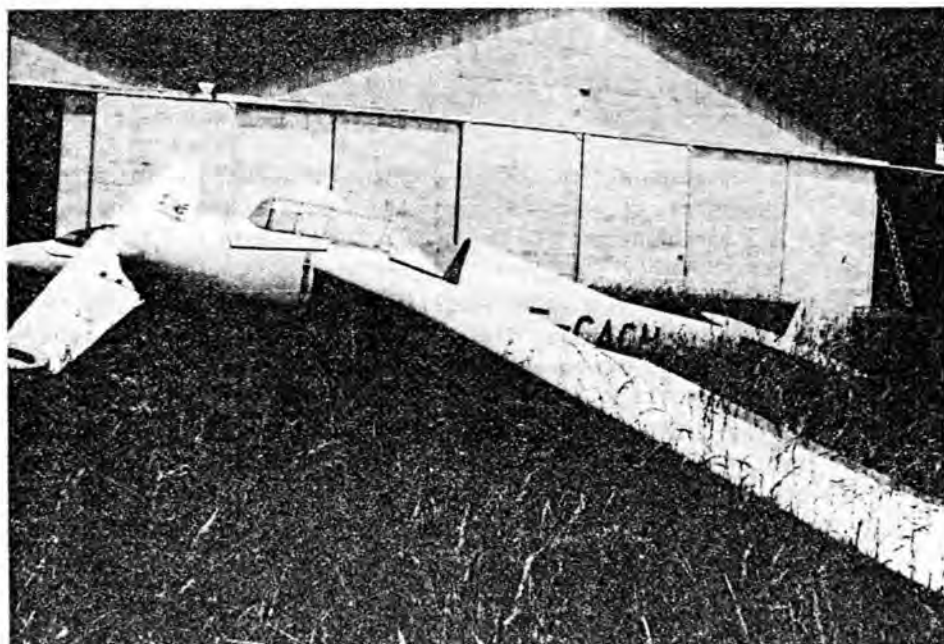
Des vétérans allemands, il ne restait plus grand chose après les destructions d'origines diverses, et bien entendu les accidents, les interdictions de vol, ou plus simplement les remisages définitifs motivés par un prix de revient trop élevé des révisions complètes. Pourtant, et d'une manière assez inattendue, on retrouvait encore des SG.38 Zogling en état de vol, bien longtemps après leur prétendu "abandon"...

Bien sûr, il n'était pas question d'immatriculer les exemplaires militaires volant surtout en Allemagne. D'ailleurs il restait très peu de ces machines à cette époque, après les arrêts de vol d'origine diverse et la cession de certaines unités aux vélivoles d'Outre-Rhin. Pourtant, en 1957, les pilotes du 1er C.A.T.A.C. à Fribourg en Brisgau, qui utilisaient du matériel produit en R.F.A. après la guerre (comme le Weihe 50 F-CAEI baptisé "n°1" qui figure à l'heure actuelle au Musée de l'Air) volaient encore à cette époque sur de vieilles machines, y compris un Meise! Un splendide SG.26 Zogling entièrement caréné à l'avant et portant sur l'arête supérieure l'insigne du groupe "Gascogne" en grand format venait seulement cette année-là d'être déclassé...

Le Weihe n°3 F-CBGT à la longue carrière, qui deviendra plus tard le F-CRMD. Photo Claude BUFFET

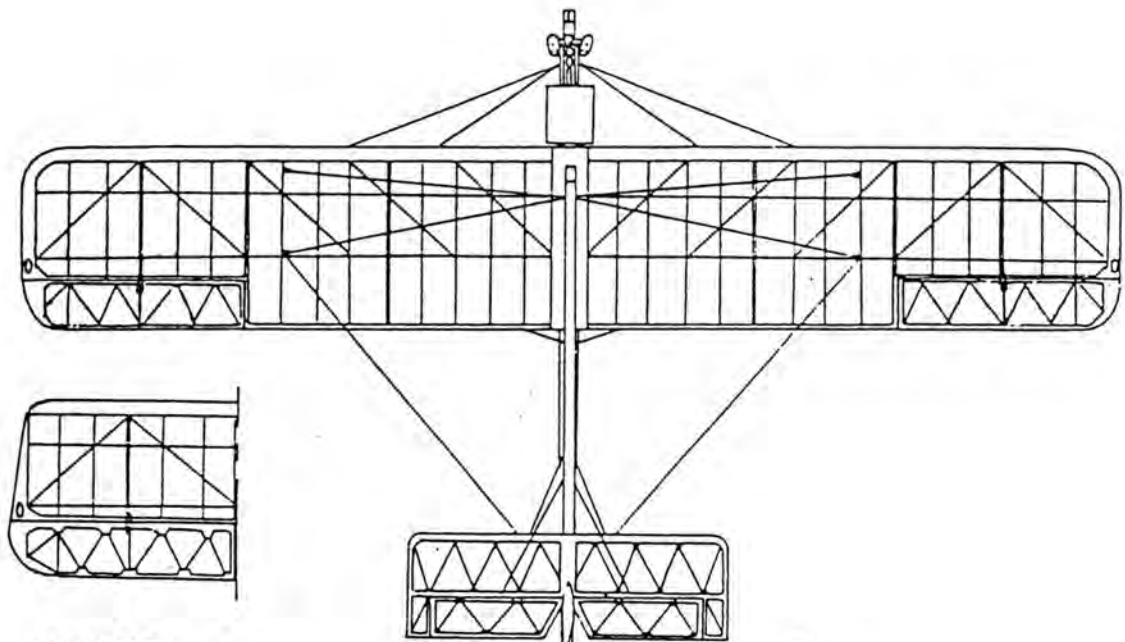
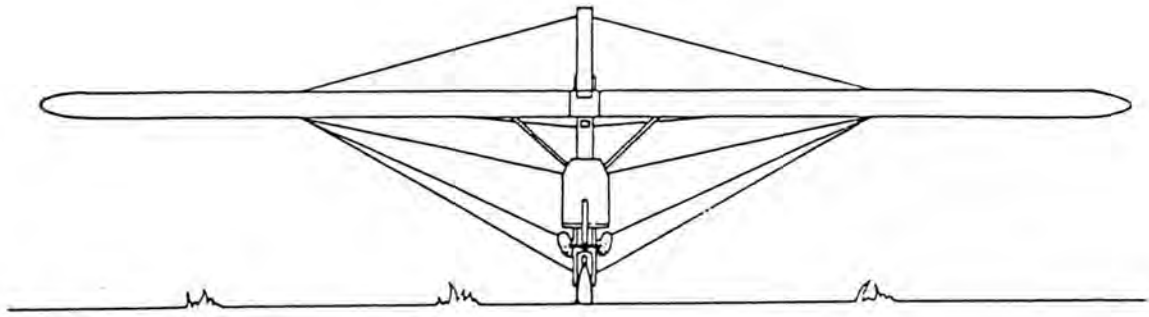


Un Kranich, le n° 35 F-CACH, devant le Meise n°10 F-CACZ à Challes Les Eaux. Photo René BOWIER

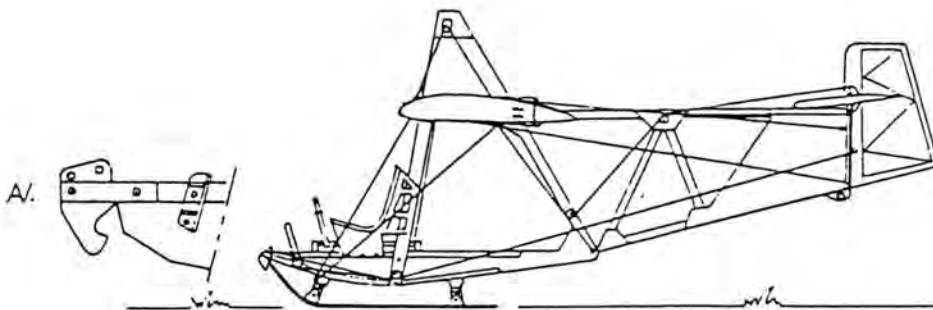
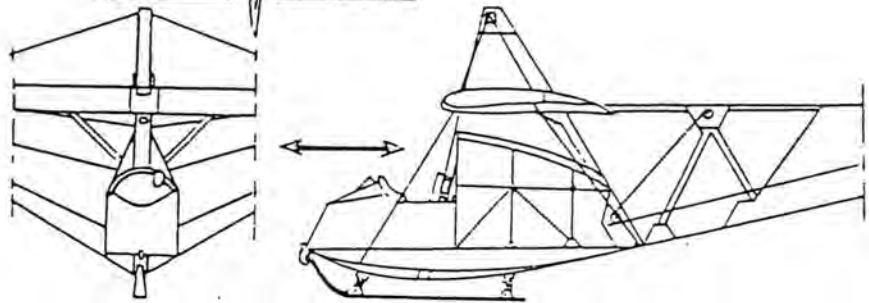




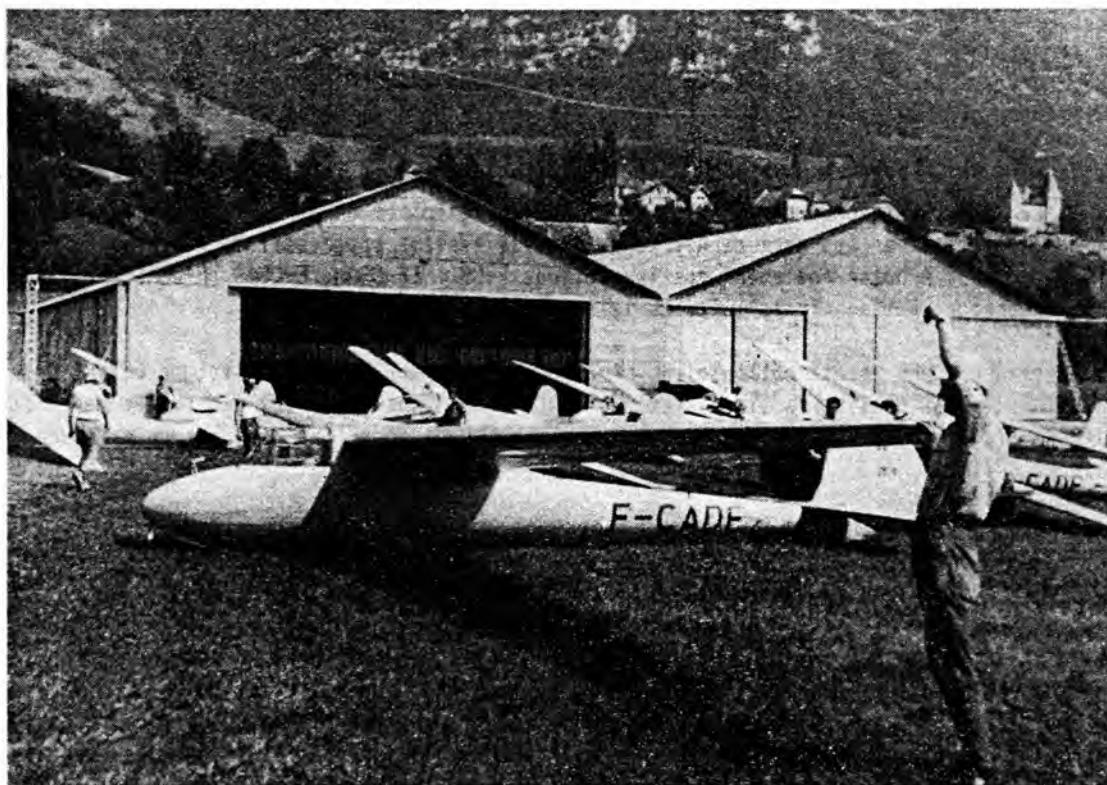
# Schulgleiter SG 38



SERIE



JHD. 6/86



Le Weihe n°4, qui a reçu son immatriculation F-CADE, au décollage à Challes les Eaux en 1956. Photo René BOWIER.



Une figure sympathique, un homme de coeur trop vite disparu : Pierre LE DEIST à Challes les Eaux en 1956, sur le Weihe n°4 F-CADE. Photo René BOWIER.

En décembre 1955 fut créé le certificat de navigabilité restreint (CNRP) destiné aux appareils anciens "mis sur la touche" et aux planeurs de construction amateur. Les premières attributions furent faites en 1957 (voir pour plus de détails l'étude de Jacques CHILLON parue pour sa première partie dans le TU.88 de mars 1983 et dans les numéros suivants à partir du n°95 de mai 1984).

On allait retrouver sous ce régime un certain nombre de planeurs ayant porté au préalable les lettres F-C,.. Ce nouveau codage devait être constitué obligatoirement de la lettre F, suivie par les lettres CR et ensuite par les deux dernières suivant le système progressif de l'alphabet (F-CRAA, F-CRAB, F-CRAC, etc...). A noter également que les lettres F-CS.. (F-CSAA, F-CSAB, F-CSAC, etc...) ont été réservées pour prendre à l'avenir la suite de la série F-CR..

Le passage en CNRP était obligatoire, même pour les appareils hors d'état de voler. De ce fait, les machines déjà délaissées immatriculées F-C... ou non ne furent pas toutes marquées et restèrent bien sagement dans les coins des hangars, sans exiger de nouvelles dépenses de peinture chez le droguiste du coin...

#### ATTRIBUTIONS CONNUES EFFECTUEES DANS LA SERIE F-CR..

Nota : Le tableau ci-dessous donne la correspondance entre l'ancienne immatriculation F-C... et la nouvelle F-CR.. pour le même appareil, dans le cas où les informations sont connues. A noter cependant la présence dans la série F-CR.. de planeurs non classés (ou supposés non classés) antérieurement dans la série F-C... Cette position est compréhensible pour des machines non considérées en état de vol lors du passage en catégorie F-C... mais toujours existantes et disponibles pour recevoir plus tard et automatiquement la classification F-CR..

F-CRRK	SG.38 Zogling n°19	F-CRJT	Kranich n°27 (ex.F-CANF)
F-CRDT	Grunau Baby n°14 (ex.F-CAXB)	F-CRMY	Kranich n°1428
F-CRJB	Grunau Baby n°52 (ex.F-CAFI)	F-CROU	Minimoa n°2 (ex.F-CADA)
F-CREA	Meise n°7 (ex.F-CAGI)	F-CRPY	Minimoa n°1/206 (ex.F-CABL)
F-CRLY	Meise n°9 (ex.F-CAGJ)	F-CRQI	Rhonbussard n°789/5 (ex.F-CAEU ?)
F-CRPJ	Meise n°10 (ex.F-CACZ)	F-CRRA	MU.13 n°3 ou 03 (ex.F-CAEQ)
F-CRBT	Meise n°12	F-CRKK	MU.13D n°1 ou 01 (ex.F-CABM)
F-CRJC	Weihe n°04 (ex.F-CADE)	F-CRPR	Goevier n°1/547 (ex.F-CARE)
F-CRMD	Weihe n°3 (ex.F-CBGT)	F-CREY	Goevier n°2
Soit au total : <u>18 planeurs</u>			

#### Remarques relatives au tableau

Le SG.38 F-CRRK ci-dessus deviendra le F-WRRK après reconstruction comprenant des modifications pour remise en état de vol (lettres provisoires). Par la suite il deviendra le F-AZBJ.

Par rapport aux 19 types différents répertoriés en 1945, 10 seulement figurent encore ci-dessus, et depuis le recensement de 1952 le Habitch a disparu à son tour.

Les quelques planeurs encore visibles en 1965 avec l'immatriculation F-CR.. furent tous interdits de vol au 1er janvier 1966. Par contre, il y eut quand même d'heureuses exceptions, comme le MU.13 F-CRRA n°3 (ou 03) ex.F-CAEQ qui figurait toujours au Registre Véritas 1968, et le Weihe F-CRMD n°3 ex.F-CBGT de l'Aéro-Club de l'Ouest à Angers. Ce dernier appareil se trouvait toujours en service en 1975 après trente ans de carrière dans le ciel français!

Restauré, le vénérable SG.38 Zogling n°19 F-AZBJ (ex.F-CRRK, ex.F-WRRK) est à l'heure actuelle le seul rescapé des "prises de guerre" considéré comme en état de vol (NDLR: bien que stocké à Brienne depuis plus d'un an). En attendant la réfection d'autres machines promises un peu partout...

Signalons enfin pour les amateurs de records qu'en 1962 déjà il ne restait plus aucune trace de ces types de planeurs si prestigieux sur les tablettes des records internationaux de vol à voile...

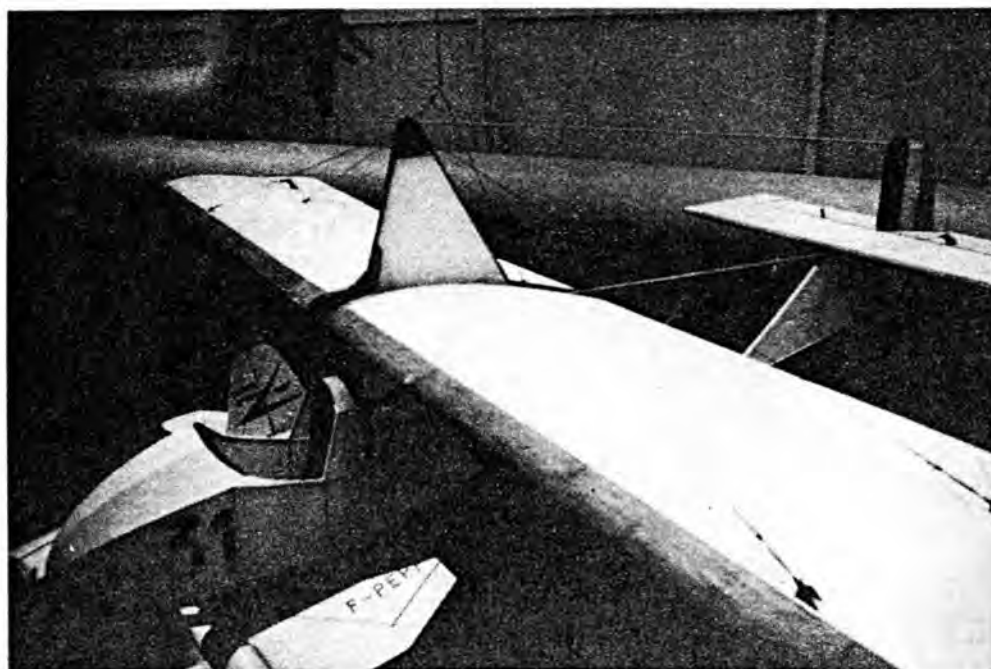
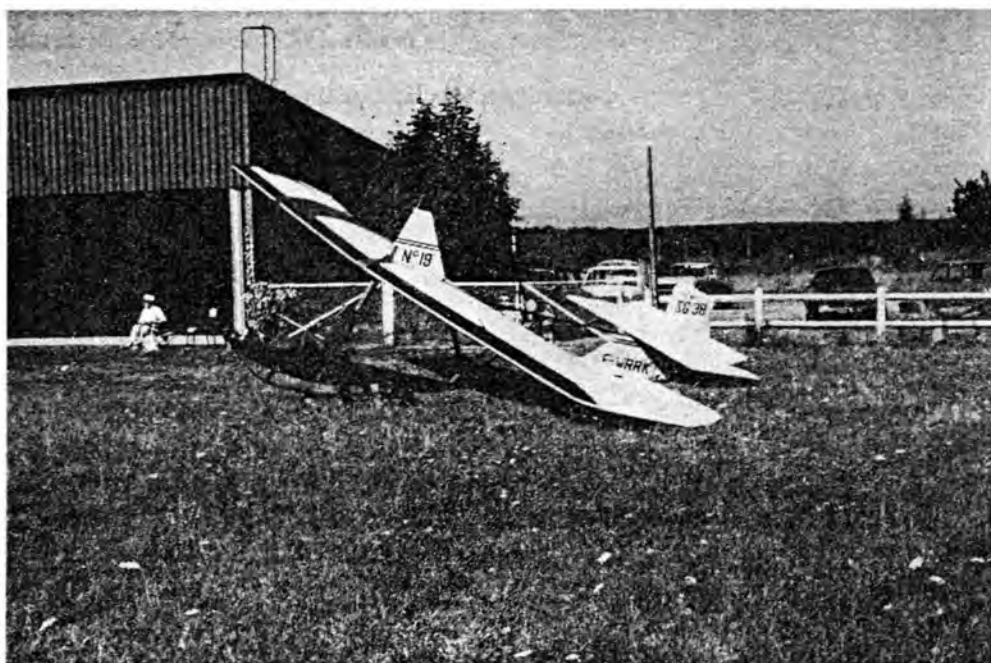
## ANNEXE II - LES RESCAPES

Complets ou délestés de certains éléments essentiels ou de simples pièces détachées, que ce soit par des vandales, des amateurs de souvenirs ou des propriétaires de machines identiques désirant retrouver par ailleurs ce qui leur manquait, quelques planeurs survivants ont pu être recensés ces dernières années.

Avec l'aide des précieuses informations fournies dans la plupart des cas par les collaborateurs du TRAIT D'UNION, il nous a été possible d'établir une liste que nous publions ci-dessous.

On pourra remarquer dans cette liste une forte proportion de SG.38 Zogling. Assez vite délaissées pour la plupart d'entre elles, ces vénérables machines avaient été démontées et très souvent plaquées le long des murs des hangars. Vu l'absence d'un vrai fuselage, se traduisant au stockage par une faible épaisseur des éléments ailes plus cellule et empennages plaqués le long des parois, les SG.38 ne gênaient plus personne et passèrent souvent inaperçus pendant de longues années... Cette caractéristique sauva la vie de pas mal de Zogling oubliés ainsi que de plusieurs AVIA.XI.A...

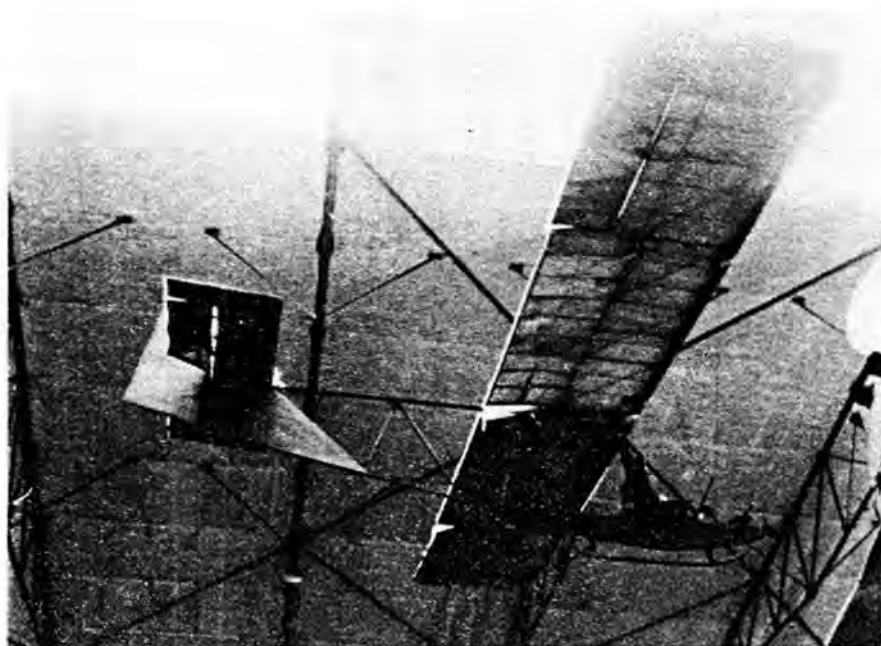
Le SG.38 n°19 alors qu'il était F-WRRK, photographié le 17 septembre 1978 à Argenton s/Creuse par Pierre CAILLAUD



Le SG.38 caréné du Musée de l'Air et de l'Espace, marqué "HS". Photo Patrick VINOT PREFONTAINE

REPERTOIRE DES RESCAPES CONNUS

11 SG.38 Zogling	n°15	Signalé à Rouen en juillet 1968, était à vendre
	n°19 F-CRRK	De M.NUVILLE. Basé à Limoges. A été exposé à Brienne
	F-WRRK	(et y serait encore, selon des informations
	F-AZBJ	récentes)
	n°31 *HS*/*45*	Caréné. Exposé au Musée de l'Air du Bourget
	n°35 F-CAJB (1)	De M.JC.GUILLERMIN, des AILES ANCIENNES-ARMORIQUE.
		Acheté à l'AC de St Malo et stocké à St Servan
	n°124 F-CBHK	Avec cocardes. Stocké à Flers-St Paul, puis Amiens,
		Appartient à M.CHATEAU, de l'Association LES
		AEROPLANES, stocké à Nantes.
	n°146 F-CAYX	En dépôt à Nancy-Malzéville en 1978
	n°157	De M.RAVEL, du G.P.P.A. (AILES ANCIENNES-ANJOU)
		Stocké à Angers, provenant de l'AC du Havre
	n°164	Signalé à Biarritz en 1946/48 et comme devant toujours
		exister. A confirmer
	n°173	Exposé au Musée de l'Air du Bourget
	n° ?	Fuselage récupéré à St Arnoult en Yvelines par
		M.CHABLE (Association M.P.A.A.). A été modifié
		en élytroplan par MM.BOUVET et de ROUGE.
	n° ?	Stocké au Musée de l'Aéronautique de Nancy
		depuis 1975 (voir n°146 ci-dessus ?)
2 Grunau Baby	n°14 F-CRDT (2)	Récupéré par l'ESCADRILLE PEGASE (ex.F-CAXB)
	n° ?	Appartient au Musée de l'Air. D'abord stocké à
		Chartres, puis rapatrié à Villacoublay (?)
2 Meise	n°10 F-CACZ	Exposé à Brienne comme F-CACZ. L'immatriculation
		F-CRPJ attribuée n'a jamais été portée.
	n°12 F-CRBT	Exposé au Musée de l'Air du Bourget.
1 Kranich II	n°1399	Appartient au Musée de l'Air. D'abord stocké à
		Chartres, puis rapatrié à Villacoublay (?)
2 Weihe	n°3 F-CBGT	Confié par le Musée de l'Air au G.P.P.A. d'Angers
	F-CRMD	pour restauration
	n°42	Appartient au Musée de l'Air. En dépôt à
		Villacoublay
1 Habitch D.II	n°1 F-CAEX	Donné par Mme Uve Marcel DORET au Musée de l'Air.
		Exposé au Bourget.



Le SG.38 Zogling du Musée de l'Air était encore suspendu à Meudon le 18.07.66. Photo JC.GUILLERMIN.



Le formidable Habitch  
de Marcel DORET au  
Musée de l'Air. Photo  
P.VINOT PREFONTAINE



La récupération du Grunau "Baby" n° 14, immatriculé F-CRDT, à Cirey, le 29 juillet 1984. Photographie Michel POUGET.

#### REMARQUES

(1) - SG.38 n°35 F-CAJB : Est actuellement amputé d'une aile, du plan fixe horizontal et de la profondeur. Ce planeur, qui était passé chez Victor Minié Aéronautique le 30 septembre 1947 et dont la dernière visite Véritas date du 14 juin 1954 a quitté son stockage à St Servan en 1985 pour être transféré à AILES ANCIENNES ARMORIQUE à Vannes (56), association créée par MM.FRELAUT et GUILLERMIN. La reconstruction du n°35 est prévue dans quelques années pour exposition statique, grâce aux plans fournis par Christian RAVEL (G.P.P.A.)

(2) - Grunau Baby n°14 F-CRDT (ex.F-CAXB) : Récupéré en mauvais état par Michel POUGET (ESCADRILLE PEGASE) pour être restauré et mis en exposition statique au futur Musée Henri Fabre. Convoyé à Salon de Provence le 29 juillet 1984 (voir TU.97, p.39).



# ***L identification des machines.***

Si les planeurs allemands livrés depuis la fin de la guerre portent tous sur leurs documents d'accompagnement le nom du concepteur ou du constructeur accompagné du numéro de type et éventuellement d'un nom de baptême (Schleicher ASW.20F, Grob G.102C Astir II, etc...) les modèles récupérés en tant que prises de guerre à la fin du second conflit mondial n'étaient pas dans le même cas.

Cet état de fait était dû à la rareté des informations parvenues d'Outre-Rhin depuis l'avènement du 3ème Reich, à l'impossibilité de connaître le nom des concepteurs et constructeurs et à l'absence totale de documentation et de notices techniques sur les appareils. A noter, pour la petite histoire, que les pilotes du C.E.V.M. du Bourget-du-Lac effectuaient encore au début des années 50 des vols d'essais sur des machines de différents types afin d'essayer de calculer les polaires de leur monture préférée... !

Les vélivoles français allaient se servir de Meise, Weihe, Minimoa et autres Mu.130 sans trop se poser de questions. D'ailleurs, le phénomène n'était pas nouveau, car si avant-guerre les élèves-pilotes volant sur XI.A ne se souciaient guère des origines de celui-ci, ils ne cherchaient pas non plus à savoir que ce planeur était le fruit des travaux du groupe AVIA. Bien plus tard, les très nombreux utilisateurs de SA.103 ou SA.104 Emouchet ignoraient en grande majorité qu'il s'agissait en fait du Mängeof 33, devenu plus tard S.A. (pour "Sports Aériens") 103 puis 104 et construit dans des ateliers privés ou d'Etat répartis un peu partout en France...

Côté Allemand, la définition de l'origine du projet était souvent compliquée par une intense collaboration entre la plupart des grands ingénieurs spécialisés de l'époque, pourtant peu nombreux. Les projets de base mûris au sein des universités et des grands centres de vol à voile étaient supervisés et centralisés par la D.F.S. ou Institut Allemand du Vol à Voile datant de 1935 et dirigé longtemps par Hans JACOBS. Il est relativement facile de retrouver le nom des concepteurs, mais les numéros de projets et surtout les nombreux noms de constructeurs restent pour le moment dans l'ombre. Il serait d'ailleurs fastidieux, si l'on retrouvait la liste de ces derniers, de publier quoi que ce soit, car pendant les hostilités la fabrication des planeurs était répartie dans de très nombreuses officines spécialisées le plus souvent dans le travail du bois, y compris les fabricants et les marchands de meubles!

A la suite, on pourra trouver un tableau récapitulatif concernant uniquement les appareils récupérés utilisés sous les couleurs françaises civiles ou militaires. Ce tableau permettra de mieux identifier les machines en donnant également la traduction des noms de baptême et des renseignements divers. On pourra se rendre compte de certains détails spécifiques très intéressants, comme par exemple la présence des Rhönadler (Aigle de la Rhön), Rhönbussard (Busard ou Buse de la Rhön) ou Rhönsperber (Epervier de la Rhön), tous issus d'une heureuse collaboration entre les ingénieurs JACOBS et KAISER au sein de la D.F.S. La Rhön ou Rhoen est un massif montagneux d'Allemagne Centrale, avec son point culminant à la WasserKuppe, c'est à dire La Mecque du vol à voile allemand à 950m d'altitude.

Nous regrettons de ne pas pouvoir donner de chiffres plus précis sur le nombre exact d'appareils récupérés et mis en service sous les couleurs françaises, vu l'importance considérable des chantiers de cannibalisation. Nous regrettons également de ne pas pouvoir donner les anciens codages allemands frappés sous la forme de lettres des deux côtés des croix noires, ainsi que la plupart des numéros de série "d'usine". En prenant en main le matériel, le personnel français fut beaucoup trop occupé à faire disparaître rapidement toutes les traces d'origine, y compris les sinistres svastikas de mauvaise mémoire, mais il faut regretter cet acte, car ces indications auraient pu se révéler très précieuses dans le temps. Fort heureusement, il nous reste les numérotations FR du Service des Sports Aériens, hélas doublées toujours à partir du n°1 par les "codages" mis au point dans la même logique et particulièrement dans les centres militaires en territoire occupé.



Le Nord 2000 n°105 F-CAAC. Remarquer le petit drapeau de dérive fréquent à cette époque malgré l'immatriculation civile. Collection de l'auteur.

TABLEAU D'IDENTIFICATION

Classification du Projet - Type	Traduction Française	Concepteurs (1) Constructeurs Principaux	Catégorie	Observations
DFS.108/.. SG.24 108/.. SG.26 (2) 108/.. SG.36 108/14 SG.38 Schulgleiter-Zogling	Elève	Edmund SCHNEIDER et R.R.G. (Rhon-Rossiten-Gessellschaft) constr.Edmund SCHNEIDER	Monoplace à fuselage poutre	(3)
DFS.108/49 Grunau Baby IIa/IIb	Petit Grunau	Ing.W.HIRTH et E.SCHNEIDER constr.E.SCHNEIDER à Grunau	Monoplace	(4)
DFS.108/70 Meise ou Meise-Olympia	Mésange	Ing. Hans JACOBS constr. D.F.S.	Monoplace	(5)
DFS.108/30 Kranich I ou II	Grue	Ing. Hans JACOBS constr.DFS ou Karl SCHWEYER	Biplace	(6)
DFS.108/.. Weihe	Milan	Ing. Hans JACOBS constr.DFS ou Karl SCHWEYER	Monoplace	(7)
DFS.../.. Reiher	Héron	Ing. H.JACOBS - constr.D.F.S.	Monoplace	(8)
DFS.../.. Rhoadler	Aigle de la Rhon	Ing. H.JACOBS - Ing.KAISER constr.Alexander SCHLEICHER	Monoplace	(9)
DFS.../.. Rhobussard	Busard ou Buse de la Rhon	Ing. H.JACOBS - Ing.KAISER constr.Alexander SCHLEICHER	Monoplace	(10)
DFS.../.. Rhonsperber	Epervier de la Rhon	Ing. H.JACOBS - Ing.KAISER constr.H.JACOBS et K.SCHWEYER	Monoplace	(11)
Go.1 Wolf	Loup (ou prénom de Wolf HIRTH ?)	Institut de Goppingen Wolf HIRTH constr. SCHEMPP-HIRTH	Monoplace	(12)
Go.3 Minimoa	Petit Mozagotl	Institut de Goppingen Wolf HIRTH - Wolfgang HUTTER constr. SCHEMPP-HIRTH	Monoplace	(13)
Go.4 Goevier	?	Institut de Goppingen Wolf HIRTH - Wolfgang HUTTER constr. SCHEMPP-HIRTH	Biplace	(14)
Go.5 Hutter 17 Nimbus	Nimbus (nuage)	Ing. Ulrich HUTTER constr. ?	Monoplace	(15)
DFS.108/53 Habitch II	Autour II	Ing. Hans JACOBS constr. BLUME et HENTZEN ou Karl SCHWEYER	Monoplace	(16)
DFS.108/.. Mu.13 Merlin	Merlin	Ing. Egon SCHEIBE et Kurt SCHMITT . Constr. Munchen AKaflieg (F.F.G.)	Monoplace	(17)
DFS.108/63 Mu.13D Baureihe 2 ou Atalante	Atalante	Ing. Egon SCHEIBE et Kurt SCHMITT. Constr. Schwarzwald Flugzeugbau	Monoplace	(18)

## REMARQUES RELATIVES AU TABLEAU D'IDENTIFICATION DES PLANEURS

Les modèles signalés dans le tableau correspondent aux types reconnus et certifiés par les autorités françaises. Il n'est pas impossible que d'autres modèles aient été récupérés d'une manière officieuse parmi la pléiade de types connus de l'autre côté du Rhin. Le tableau totalise 16 types différents sans tenir compte des multiples versions dérivées (exemple Grunau Baby II ou Iib2). On peut ajouter à cette liste le type Phoenix, dont plusieurs exemplaires furent paraît-il récupérés et dont un d'entre eux fut sauvé de justesse du "brasier" d'Hirzenhaim en 1945. Sa trace ne fut pas retrouvée, pas plus que celle des autres. Ceux qui disparurent dans ce brasier ne purent renaître de leurs cendres... Nous pouvons donc porter le nombre de 16 à 17.

(1) et (2) - L'origine des projets reste assez difficile à déterminer dans la mesure où la plupart d'entre eux virent le jour au sein de groupements universitaires (AKaflieg) sous l'égide de l'Institut Allemand de Recherches sur le Vol à Voile D.F.S. (Deutsche Forschungsinstitut für Segelflug ou Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug suivant les sources). La supervision des projets étant mise entre les mains des meilleurs ingénieurs connus dans le domaine du vol sans moteur. Les constructeurs principaux sont cités, mais il n'est pas prouvé que les plus grandes séries de machines soient sorties de leurs ateliers. Maîtres d'oeuvre des prototypes et des pré-séries comme la D.F.S. pour les Meise, Kranich, Weihe, etc..., ils ont été relayés souvent par les AKaflieg, les clubs indépendants, les associations, et surtout par une multitude de firmes non qualifiées au départ mais très bien équipées pour le travail du bois sur le territoire du Reich et dans certains pays occupés.

### (3) - SG.24, SG.26, SG.36 et surtout SG.38 Schulgleiter (Zogling)

Versions diverses simples ou avec "cabines" de pilotage fixes ou amovibles en contreplaqué et toile. La version SG.38 sans cabine était la plus répandue. A noter de nombreuses cabines aménagées en "amateur" sans tenir compte de plans originaux. Le SG.38 a été connu dans certains pays d'Europe après la guerre sous la désignation de R.R.G. (Rhön Rossiten Gessellschaft) ou aussi sous la désignation de Karpf SG.38 Zogling. Les modèles X.A, XI.A, XV.A, 152.A et XX.A biplace du groupe français AVIA d'avant-guerre ont été plus ou moins inspirés par les modèles allemands, mais afin d'obtenir des vitesses de vol plus lentes, les surfaces portantes avaient été accrues.

### (4) - Grunau Baby

Ces monoplaces récupérés par la France ont été nomenclaturés par principe, soit comme étant de la version Baby Iia, soit de la version Baby Iib. Mais il n'est pas impossible que d'autres Grunau de types différents aient été récupérés, comme par exemple des modèles 6 ou 7 (Moazagotl), 8 ou même Baby I, tous dessinés par Wolf HIRTH ou E.SCHNEIDER. Un Baby Iib.2 fut récupéré par le C.A.U. (Club Aéronautique Universitaire) et transformé en motoplaneur équipé d'un moteur AVA. Les concepteurs obtinrent un mauvais avion doublé d'un mauvais planeur, comme d'ailleurs tous ceux qui espéraient trouver la panacée avec cette formule encore mal développée à l'époque !

A noter qu'une version Grunau Baby III améliorée fut construite en R.F.A. après la guerre (1951-1954) avec comme numéro de projet D.F.S.108/66. Ceci à une époque où de nombreux Nord 1300 Norbaby, dérivés des Grunau I et II précédents, volaient encore en France, et où certaines machines baptisées Karpf Baby volaient à travers l'Europe, surtout en Suisse. Pour terminer, signalons que le nom de Grunau concerne une localité située dans une cuvette à l'intérieur de la Montagne des Géants, au nord des Alpes allemandes. Wolf HIRTH y pratiqua le vol d'onde et de nombreux planeurs y furent construits dont le Baby...

### (5) - Meise et Meise-Olympia

L'appareil devait être construit à la libération en France sous la dénomination de C.850 Mésange par la SNCAN. En réalité, la SNCAN réalisa bien le modèle, mais sous la désignation Nord 2000 Norplane. 210 exemplaires avaient été commandés, mais 100 seulement furent réalisés en 1947 et 1948 (plus 5 exemplaires en 1950, après modifications).

### (6) - Kranich

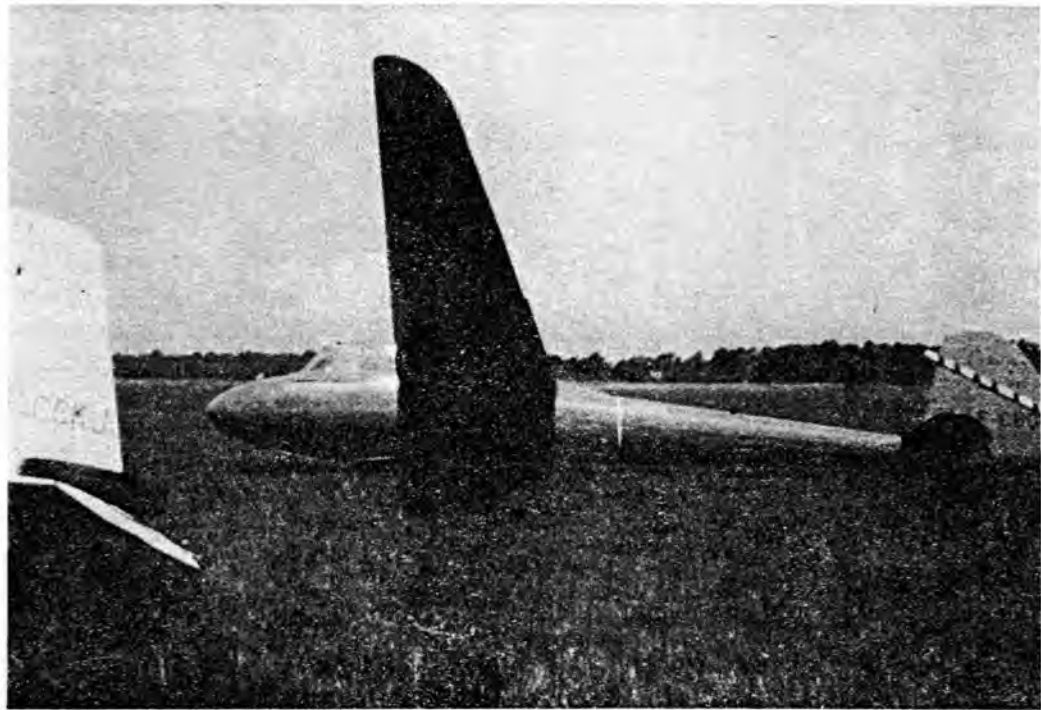
Sorti en version modernisée en R.F.A. en 1950, sous la désignation de Kranich III. Construction poursuivie pendant plusieurs années.

(7) - Weihe

Cent exemplaires commandés en 1950 à la société Victor Minié Aéronautique. Trente exemplaires (ou 32 ?) seulement ont été réalisés à Saint-Cyr sous la désignation V.M.A.200 Milan. Ces planeurs construits avec des éléments de Weihe d'origine récupérés en Allemagne furent condamnés officiellement à la fin de l'année 1965, comme tous les appareils "Made in Germany", y compris les Weihe d'origine, collés à la Caurite.

La F.F.V.V. (Fédération Française de Vol à Voile) demanda aux services techniques la remise en vol, en estimant que si les éléments récupérés étaient assemblés avec cette "colle maudite" (je cite), les structures principales françaises tenaient grâce à la colle caséine. Cette dernière colle était réputée pour ne perdre sa résistance entre 10 et 15 ans d'âge que de 40% sur des bois stockés à 25° centigrade et 60% d'humidité relative. La colle urée-formol ou Caurite perdait sa résistance de 60% dans les mêmes conditions.

Un V.M.A. sorti par Victor MINIE. Ici le n°22 F-CB6Q, à La Ferté-Alais le 17 mai 1964. Photo JC.GUILLEMIN.



Une commission fut formée et examina 9 exemplaires en 1967 et au printemps de l'année suivante. Cédés à des aéro-clubs qui devaient en assurer la révision complète, ils ne purent reprendre l'air que deux ans au moins après leur interdiction de vol ! Le C.N.R.P. qui n'imposait qu'une visite toutes les 200 heures de vol ou tous les deux ans à des machines déjà très fatiguées et ne servant pratiquement qu'aux débutants vélivoles, eut vite raison des V.M.A.200...

A noter qu'un modèle Weihe 50, très différent, est sorti en série en R.F.A. après 1950.

(8) - Reiher

Un prototype de ce splendide appareil à ailes en M de 19 mètres d'envergure et de 7,27 mètres de long avait été présenté au XVIème Salon de l'Aéronautique à Paris entre le 25 novembre et le 12 décembre 1938.

(9) - Rhonadler

Le génie de Hans JACOBS s'exprimait intégralement dans cette machine de 17,40 mètres d'envergure avec un profil d'aile très pur pour 18 m<sup>2</sup> de surface portante. Un nouveau Rhönadler désigné K.7, totalement différent, est sorti en série après la guerre. Ce biplace était produit par Schleicher.

(10) - Rhonbussard

Connu et apprécié surtout sous le nom de Busard par les vélivoles français.

(11) - Rhonsperber

Version améliorée du Rhönbussard, à ailes médianes.

(12) - Wolf

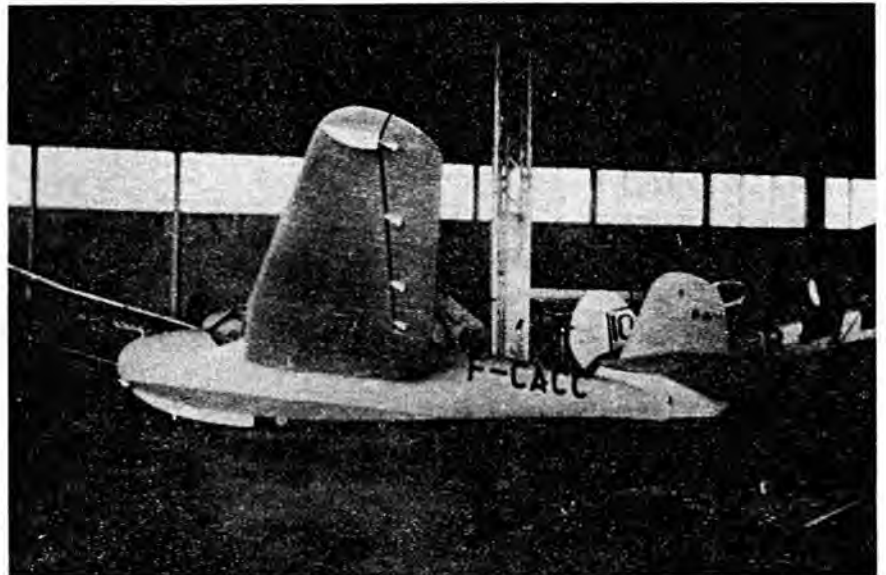
Un exemplaire récupéré par le Groupe "La Fayette", mais non utilisé avant d'être ramené au C.E.V.M. du Bourget-du-Lac. Essayé respectivement en vol remorqué sur cette base les 2 et 8 octobre 1951 par l'Adjudant-Chef LAMBLIN en deux vols de 30 minutes (10 et 15 minutes de vol libre), il fut jugé dangereux et peu maniable le long des parois de montagne. Il fut vite abandonné et termina sa carrière à Grenoble.

(13) - Minimoa

Dérivé du Grunau 7 Moazagotl de Wolf HIRTH. A noter qu'un exemplaire appartenant à un pilote privé fut utilisé par le champion Eric NESSLER à Pont Saint Vincent en 1938.

(14) - Goevier

Deux exemplaires dérivés de ce modèle furent construits en France en 1945 par la SNCASE sous le nom de PM.200.



Le PM.200 (ici le n°01 F-CACC) était rare. Le voici à Challes les Eaux en 1956. Ph. de l'auteur

(15) - Hutter 17 Nimbus

Un exemplaire de ce monoplace classique genre Emouchet de dimensions réduites a été construit entièrement en France sur plans par le C.O.B. (Club Olympique de Billancourt). Il était toujours signalé stocké au Centre de La Montagne Noire en 1949. Spécialistes des petits planeurs "de poche", les frères Wolfgang et Ulrich HUTTER furent surtout connus par leurs modèles 17a (180 kilos à vide), 17b (210 kilos) et 28 (115 kilos !). Signalons par comparaison qu'un Baby IIb pesait à vide 250 kilos, un MU.13D 260 kilos, un Meise Olympia 290 kilos, un Minimoa 350 kilos, un Goevier 410 kilos et un Kranich II 465 kilos (poids légèrement variables suivant les versions).

(16) - Habitch II

Ce modèle n'a rien à voir avec la fameuse première aile volante motorisée des frères HORTEN, qui portait le même nom de baptême.

Une version Stummelhabitch à ailes rognées destinée à l'entraînement au pilotage des U.1 fut construite avec possibilité d'atteindre en piqué la vitesse de 400 km/h! Aucun exemplaire de cette version n'a été récupéré par les Français. Dommage ! Mais le Habitch II encaissait tout en acrobatie...

(17) - MU.13 Merlin

Dérivé du MU.10D Milan biplace. En 1951, Scheibe sortira le modèle 11/55 Bergfalke biplace, dérivé de la version MU.13E, elle même issue du MU.13.

(18) - MU.13D Atalante

MU.13 redessiné par Kurt SCHMITT. En 1939 la version MU.17 Merle en sera dérivée.

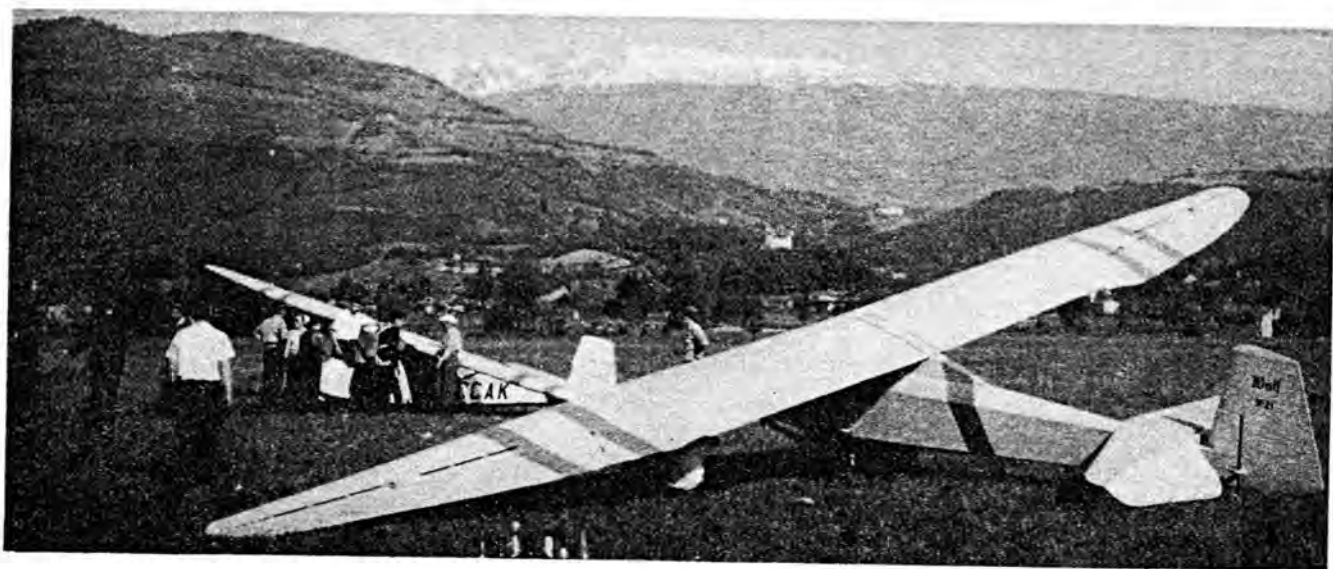
NOTA IMPORTANT

Certains noms de lieux cités (Göppingen) ou de planeurs (Rhönadler, Rhönbussard, Phönix, etc...) sont notifiés dans le texte avec l'orthographe la plus usitée dans la documentation internationale. Or, la lettre O avec tréma est interchangeable dans la langue de GOETHE avec OE... Il est donc possible d'écrire sans faute Goeppingen sans tréma, Goevier au lieu de Gövier, etc... Néanmoins, il a été jugé plus opportun d'utiliser quelquefois les orthographes les plus connus en France tout au moins! Voyez Göppingen et Goevier!

P.S. du dactylographe Pour des raisons tenant au programme de traitement de texte Apple, et afin de ne pas transformer la frappe et la mise en page en un abominable casse-tête chinois, les trémas ont été volontairement omis dans le tableau qui précède et dans les titres soulignés...

DERNIERE MINUTE

Nous recevons de Pierre COURRIER cette excellente photo d'un planeur récupéré par le Groupe "La Fayette" puis essayé à Chambéry au C.E.V.M. : le GÖ.1 Wolf n°21. Voir plus haut les remarques concernant les qualités de vol de la machine... Pierre COURRIER a été l'un des rares pilotes de ce vénérable engin (ancêtre du Grunau Baby). Le "taxi" est vu à Grenoble-Eybens en 1958. (NDLR: notre correspondant ne précise pas le pourquoi de la belle rangée de bouteilles -vides?- au premier plan...)

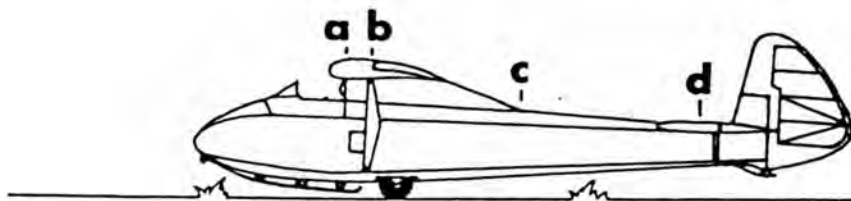
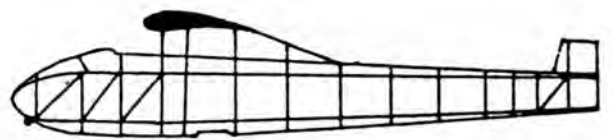
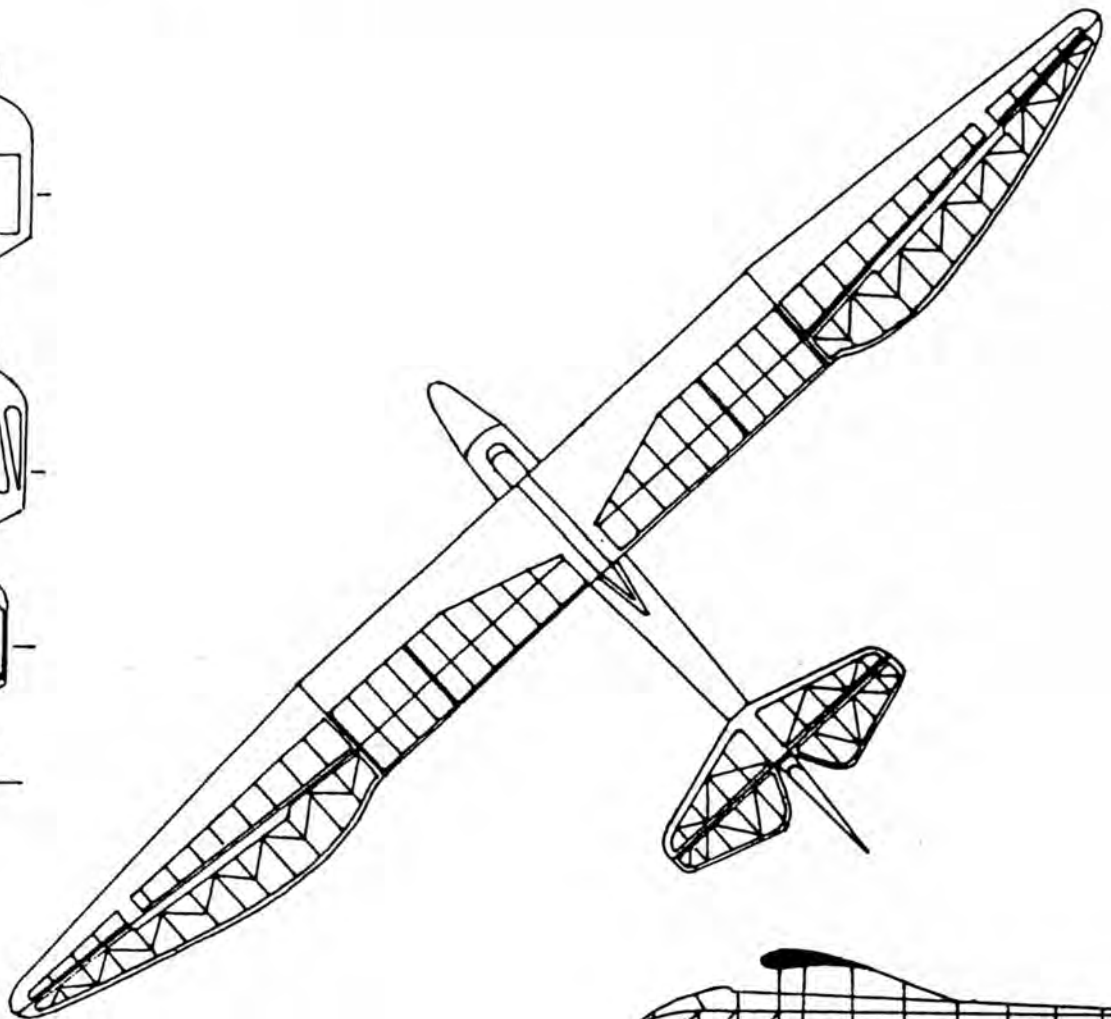
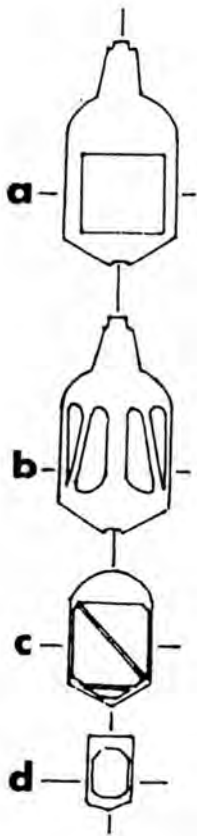
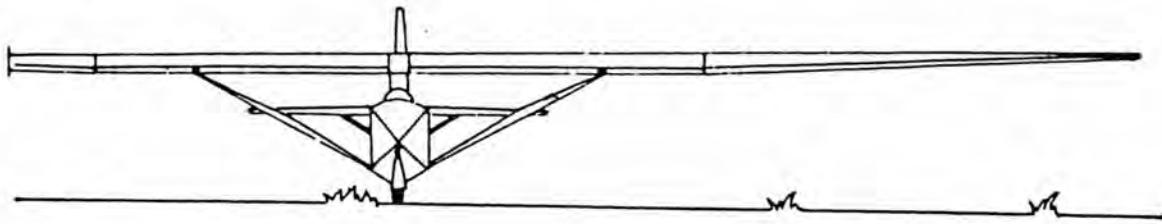


N° d'ORDRE	DATE	APPAREIL TYPE N°	VENT DIRECTION Vitesse	MODE de LANCEMENT	DURÉE de REMORQUÉ	DURÉE de VOL LIBRE	DURÉE TOTALE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
					Repat 21 <sup>h</sup> 58					
	21.12.52	N. 1300		remorqué	0.05	0.02	0.12			
	4.1.52	Wolf		remorqué	0.04	0.05	0.09			
	5.1.52	N. 1300		"	0.07	0.26	0.33			
	25.1.52	Wolf		"	0.04	0.06	0.10			
	2.1.52	Wolf		"	0.07	0.07	0.14			
	1.1.52	C.255		"	0.05	0.06	0.11			Chambéry
	8.2.52	Wolf		"	0.10	0.51	0.61			
	15.2.52	N. 1300		"	0.07	0.06	0.13			
	30.3.52	C.255		travail			0.06			
	12.4.52	C.255		"						
	20.4.52	C.255		"						
	26.4.52	C.255		"						
	3.5.52	C.255		"						
	4.5.52	C.255		"						
	12.6.52	C.255		"						
	16.11.52	C.242		"						
	14.12.52	Luft. 255		"						
	14.12.52	Luft. 3045		"						
	25.12.52	N. 1300		"						

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS  
SECRETARIAT GÉNÉRAL  
A L'AVIATION CIVILE & COMMERCIALE  
Le Brevet de PILOTE de PLANEURS  
(TYPE C) a été délivré à :  
MR. COURRIER Louis  
né à  
RIVES  
le 15 AVRIL 1937  
le 15 Avril 1957  
après toutes les conditions imposées  
par l'Art. 10 du Règlement de l'Aviation  
N° 1007 du 10 Août 1933, réglementant

AÉRO-CLUB DE FRANCE  
4, rue de la Harpe, PARIS  
Signature du Titulaire :  
Chambéry  
mell  
may  
L

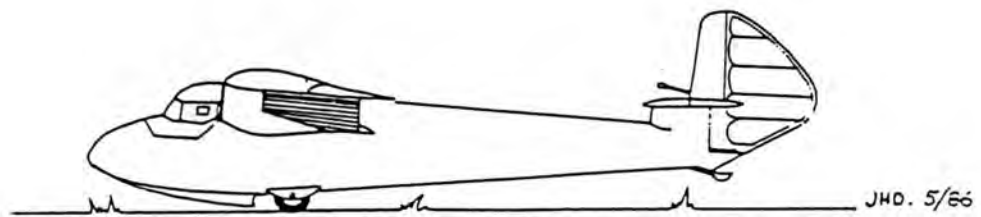
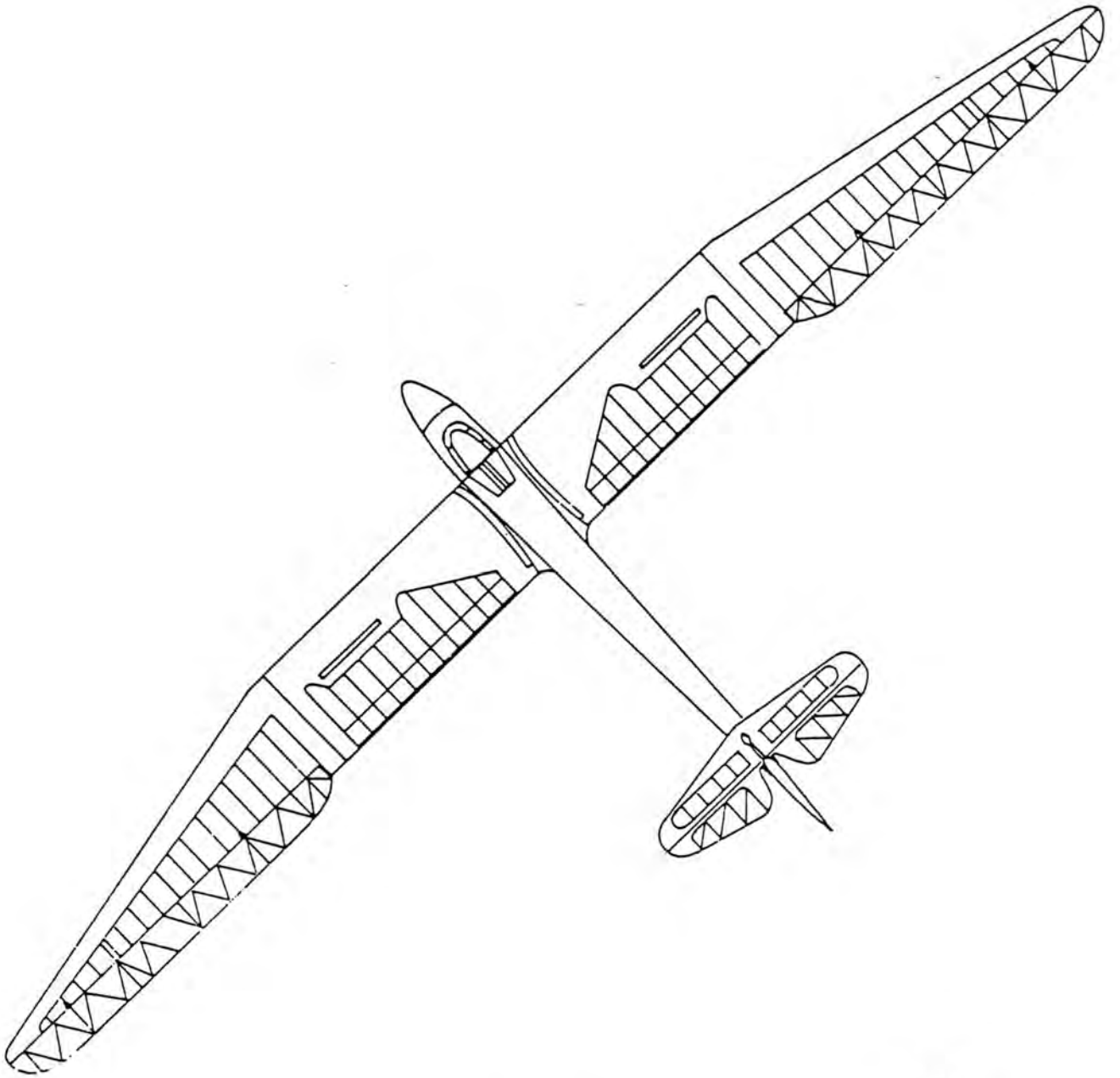
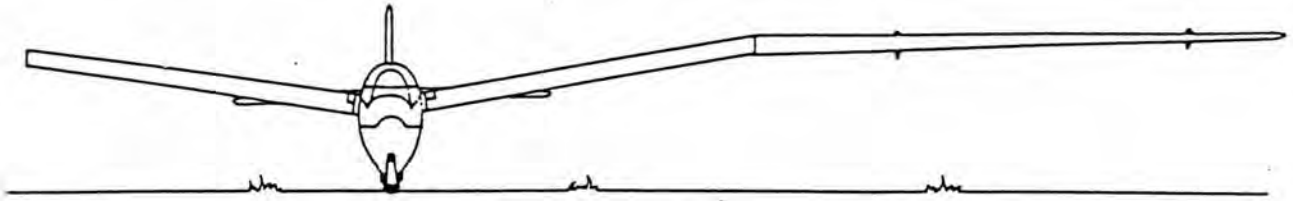
# Göppingen 1 "Wolf"



JHD./3/87.

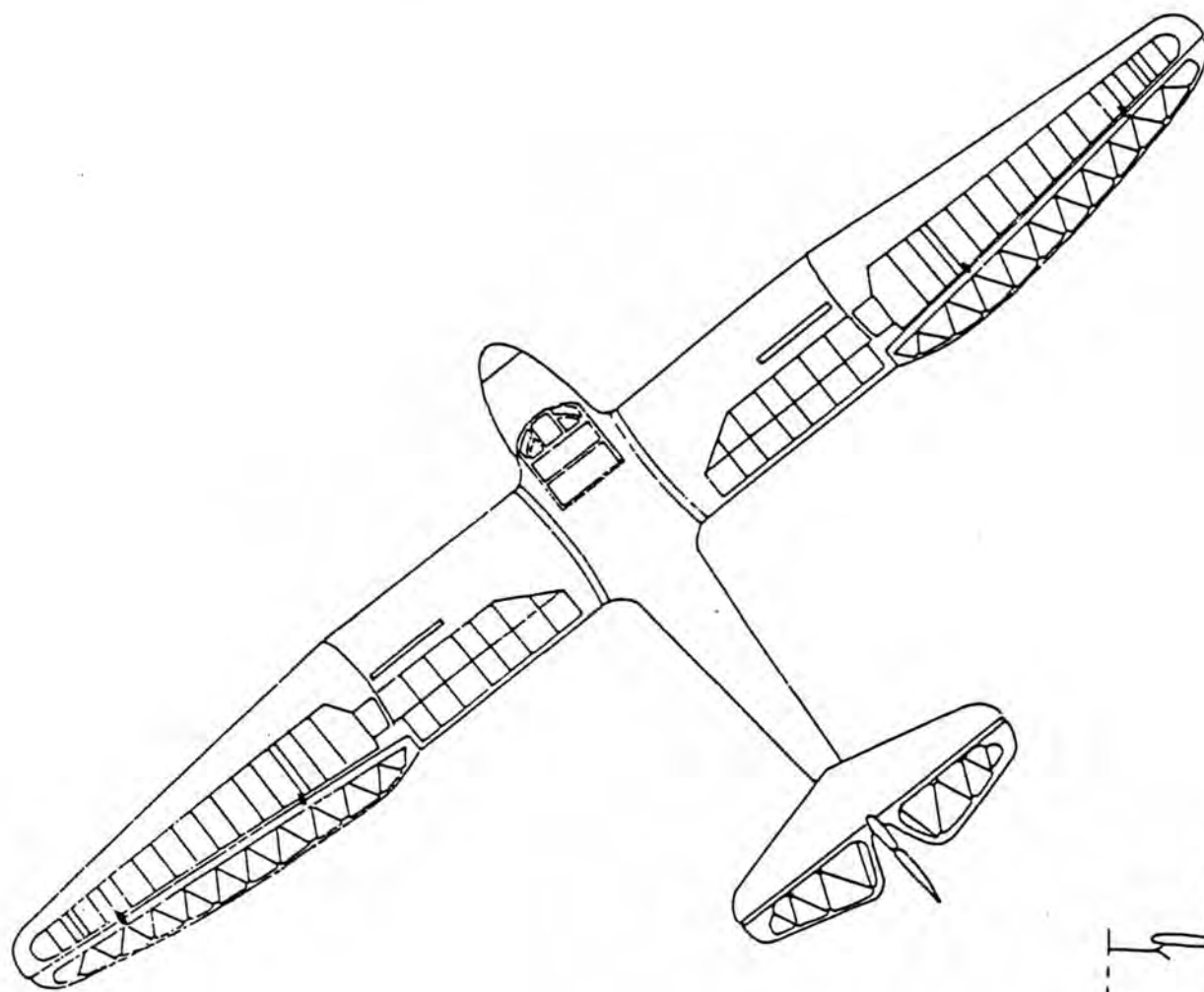
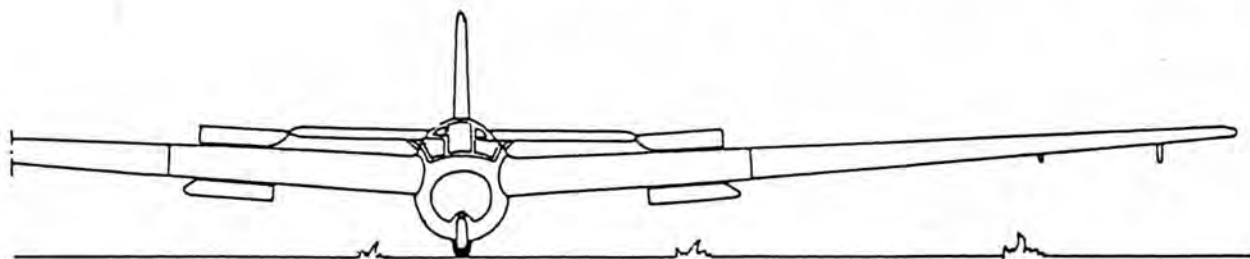


# Göppingen Gö 3 "Minimoa"

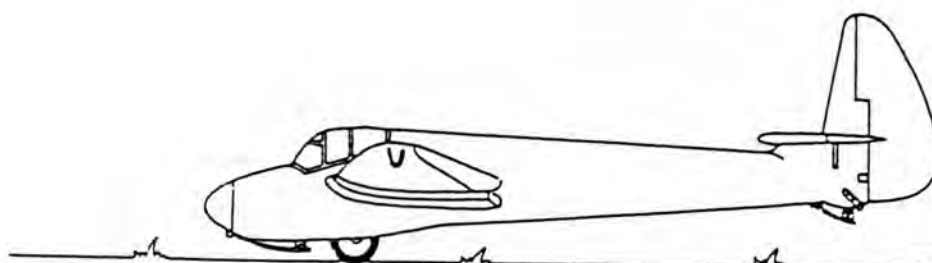


0 1 2 3m

# Göppingen Gö 4 "Gövier"

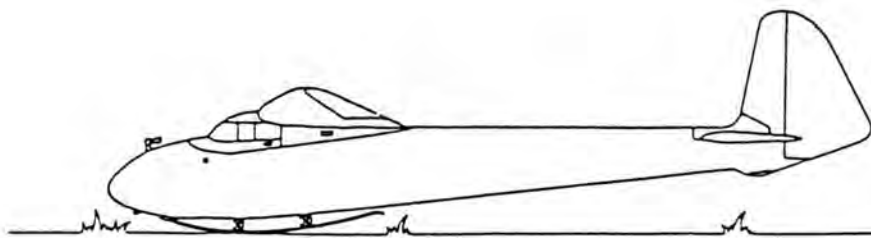
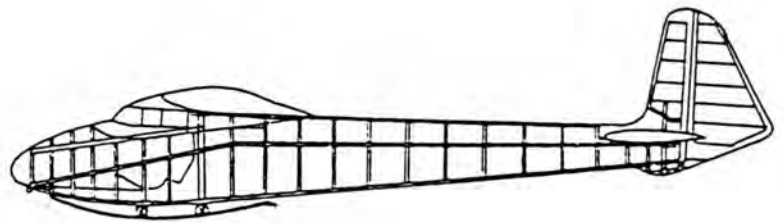
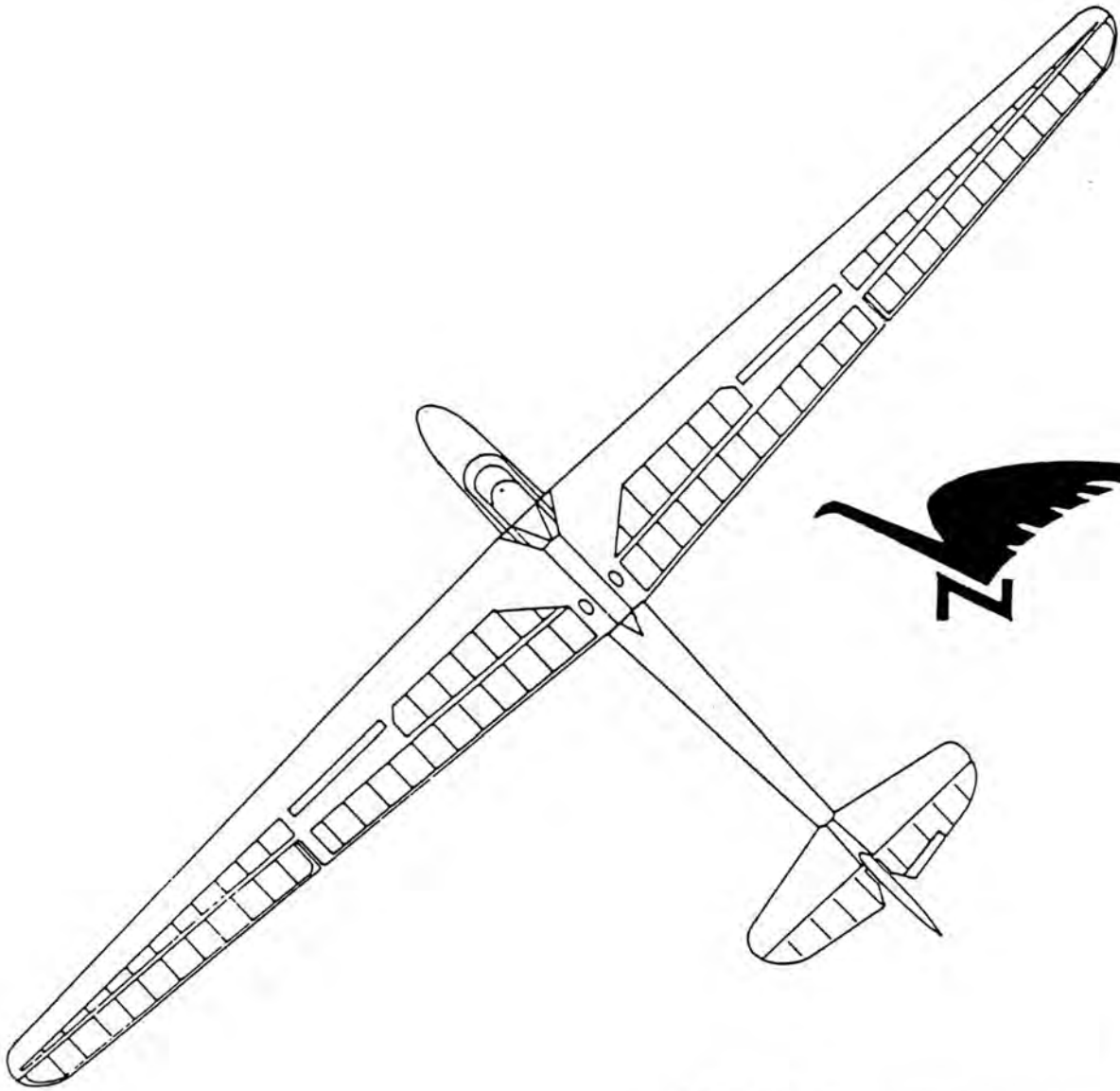
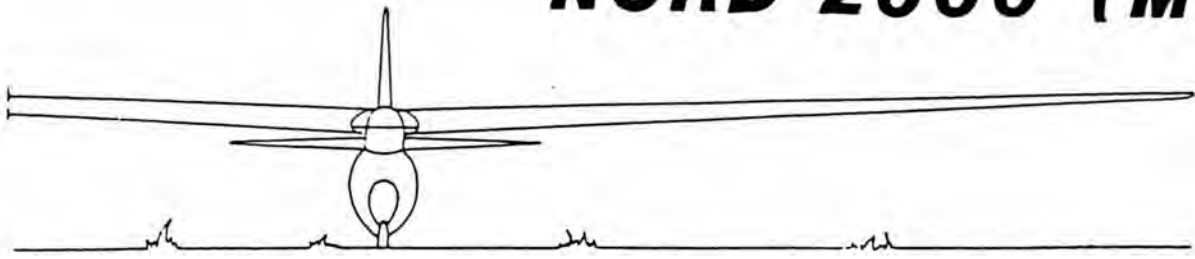


type 1941



JHD.7/86

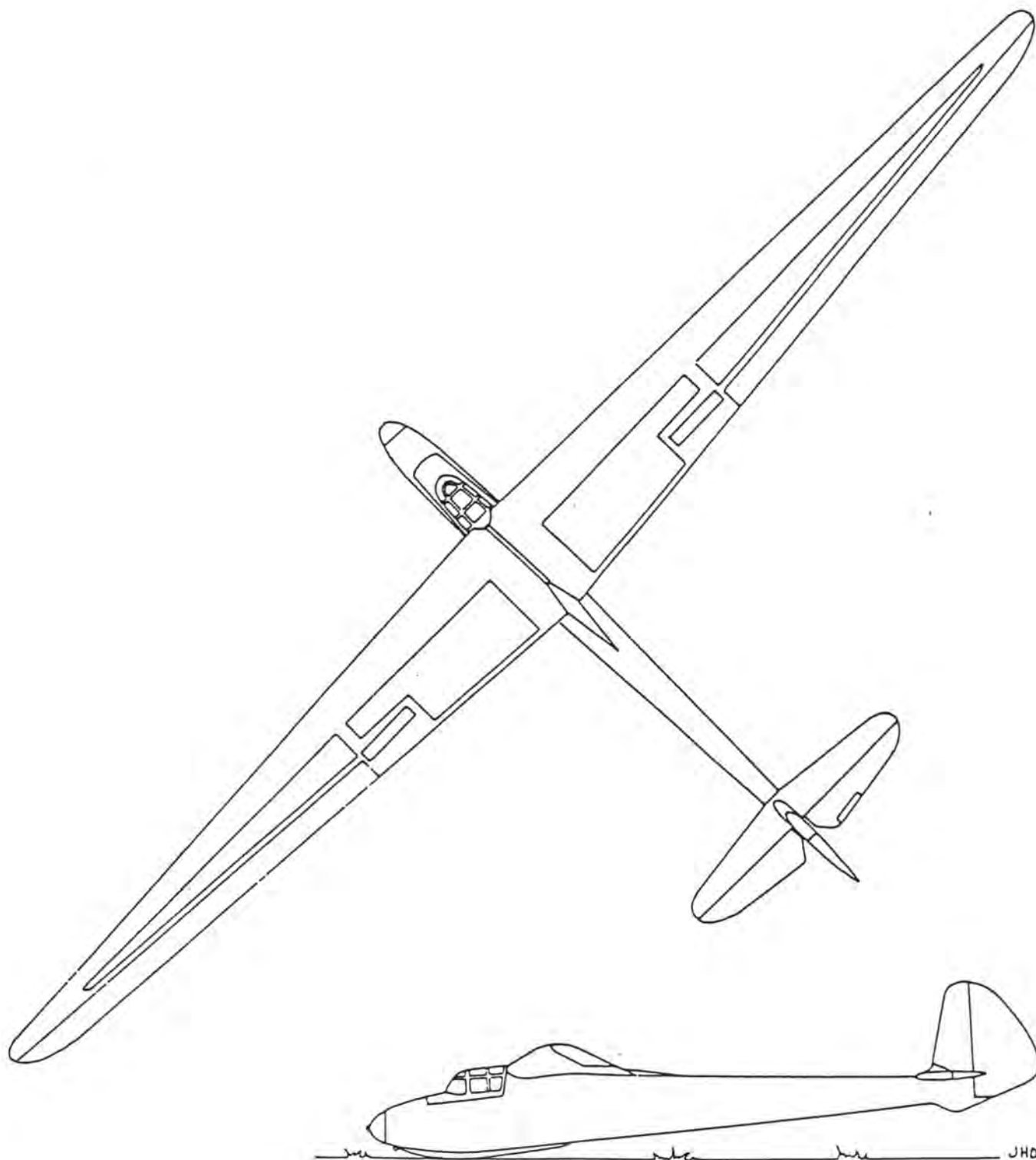
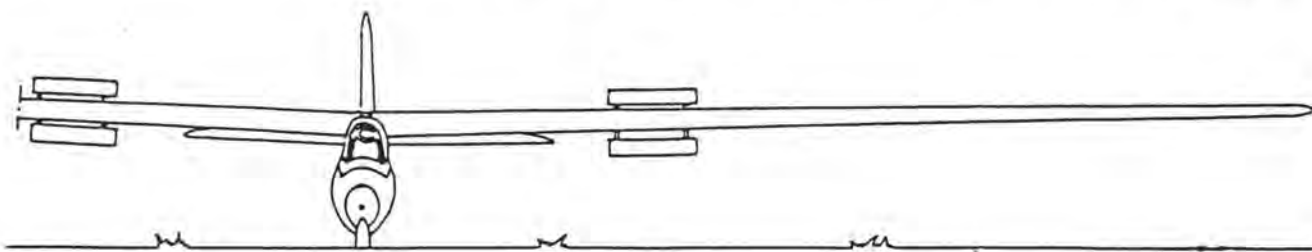
# NORD 2000 (Meise)



JHD. 4.86

0 1 2 3m

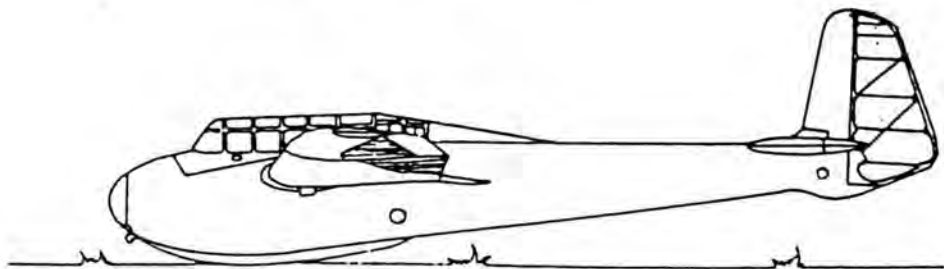
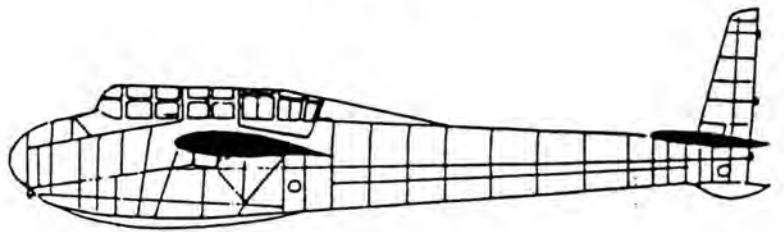
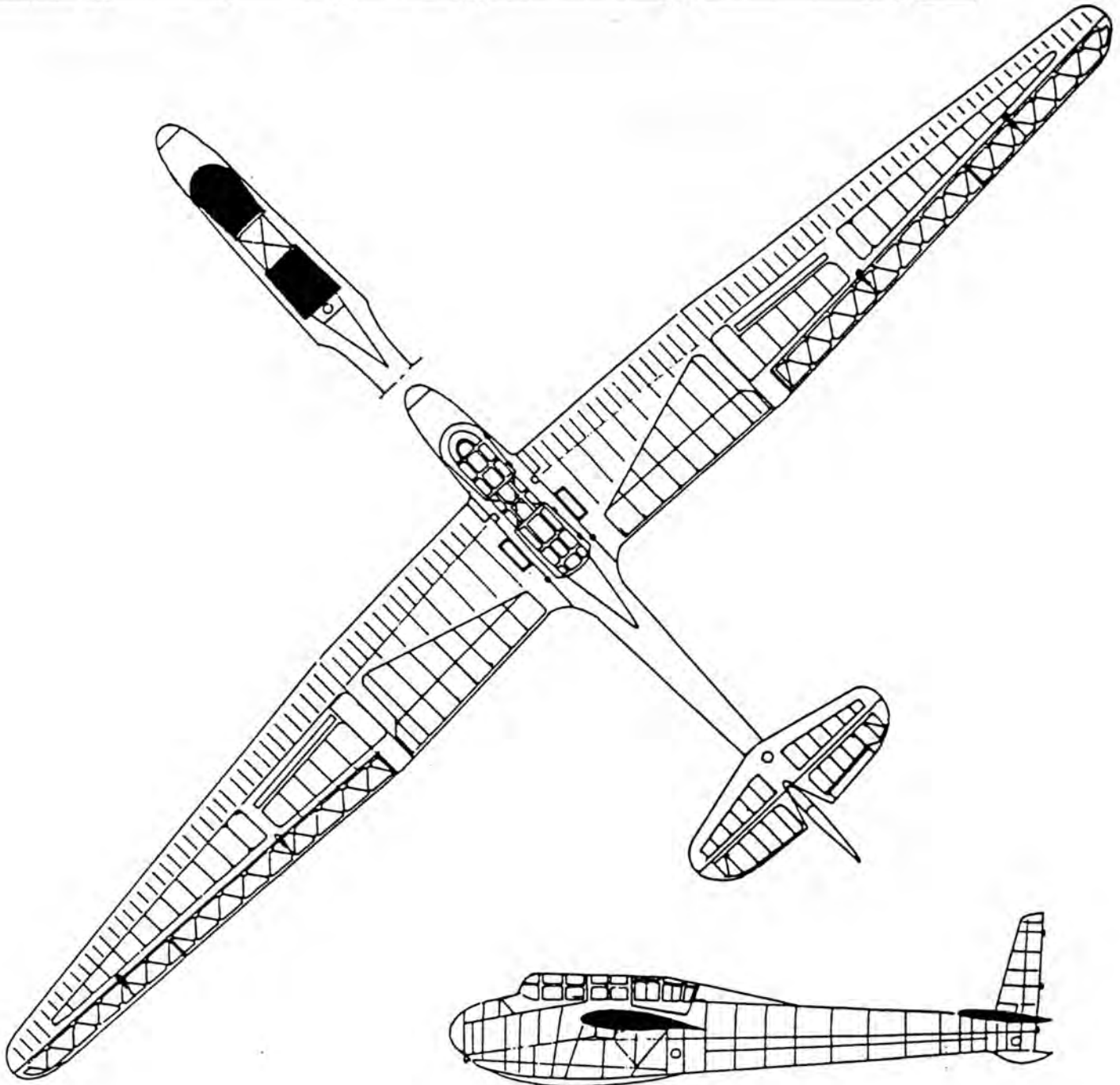
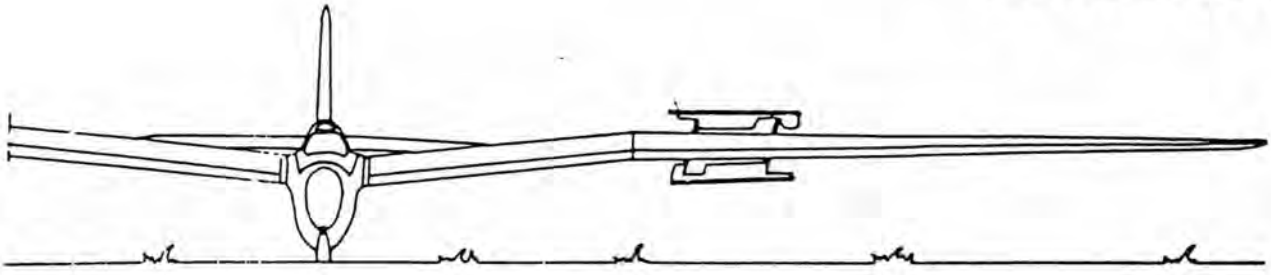
# V.M.A. "Milan" (Weihe)



JHD.11.86

0 1 2 3m

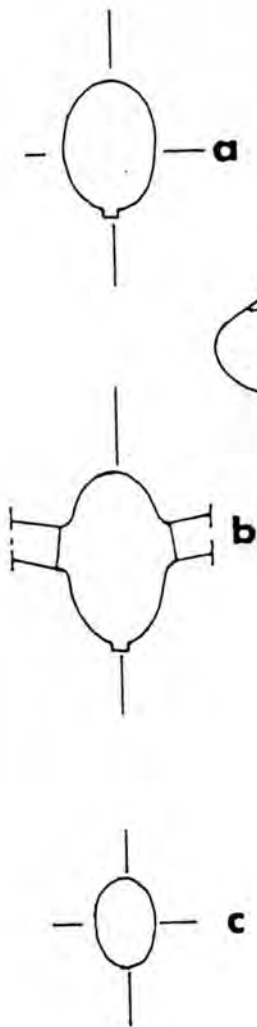
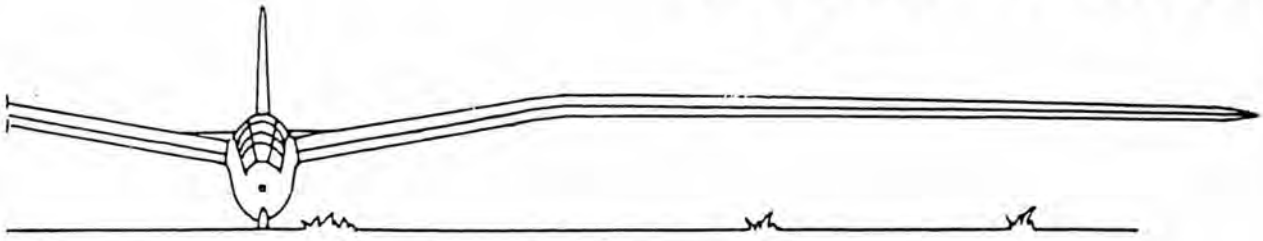
# Kranich II



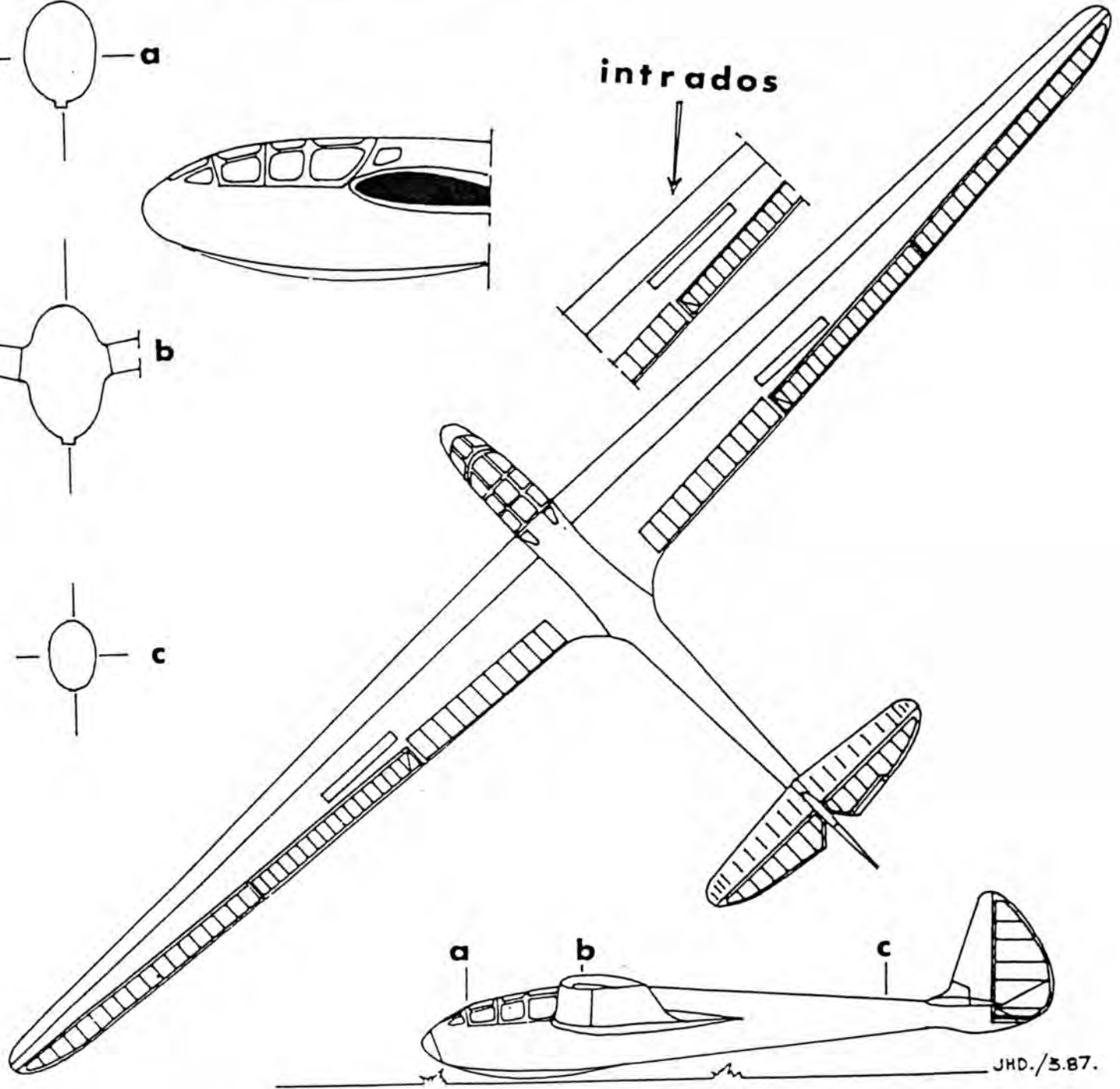
JHD-11.86

0 1 2 3m.

# D.F.S. "Reiher 2"



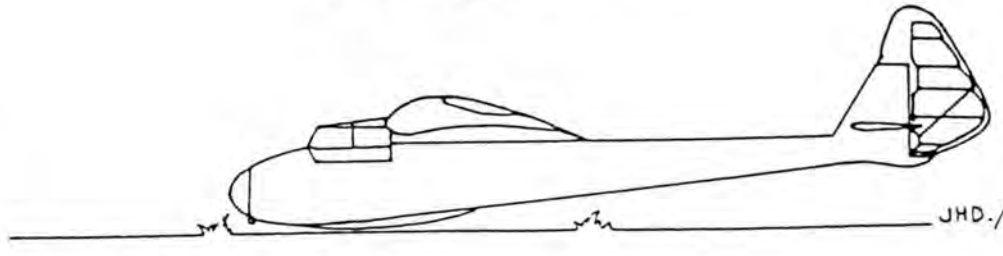
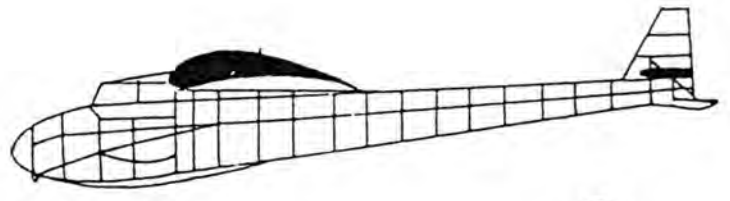
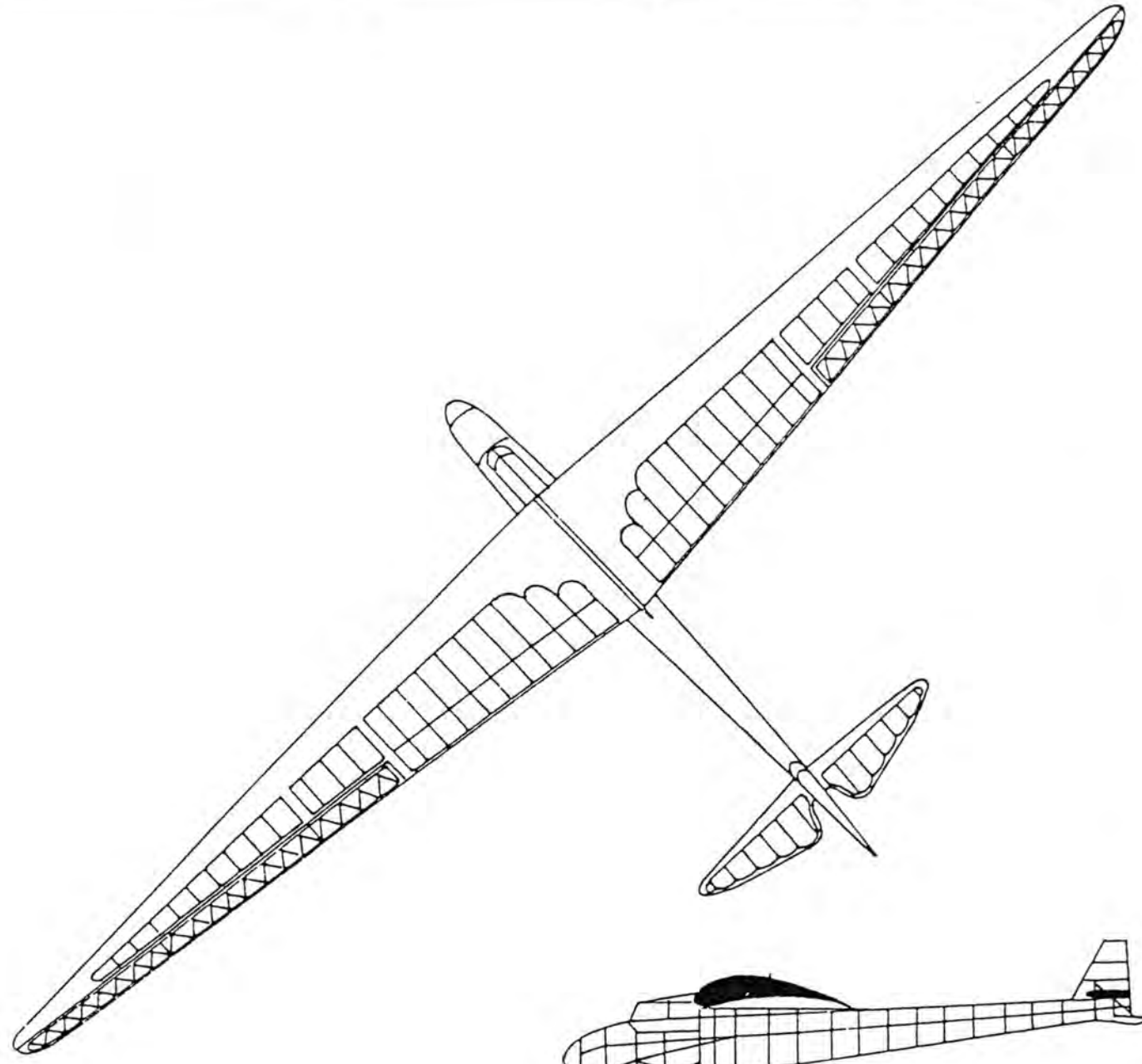
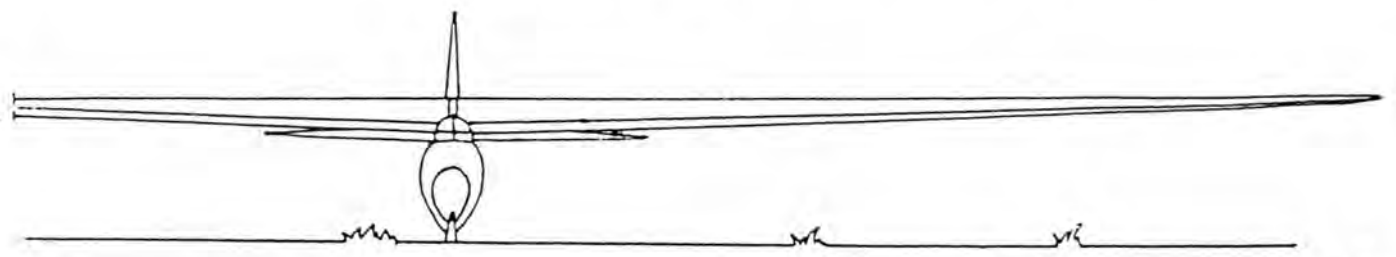
intrados



JHD./3.87.

0 1 2 3m

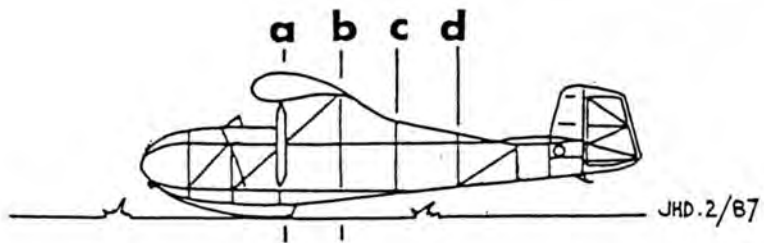
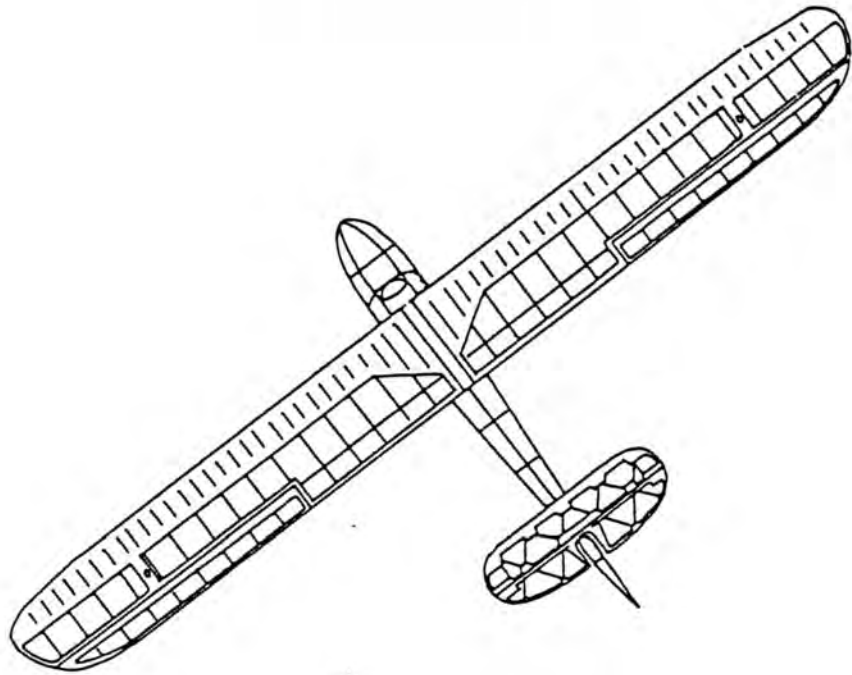
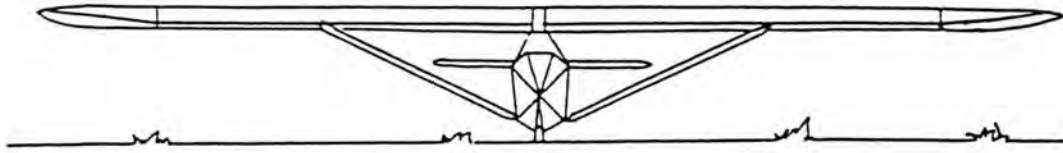
# Schleicher "Rhönadler"



JHD./3.87



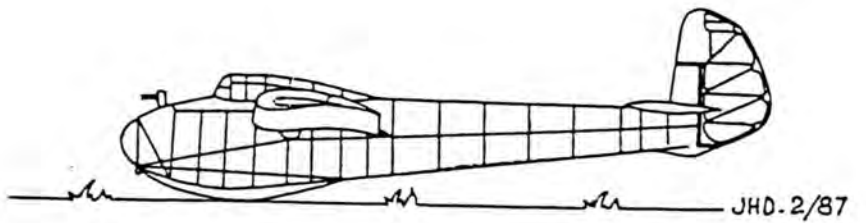
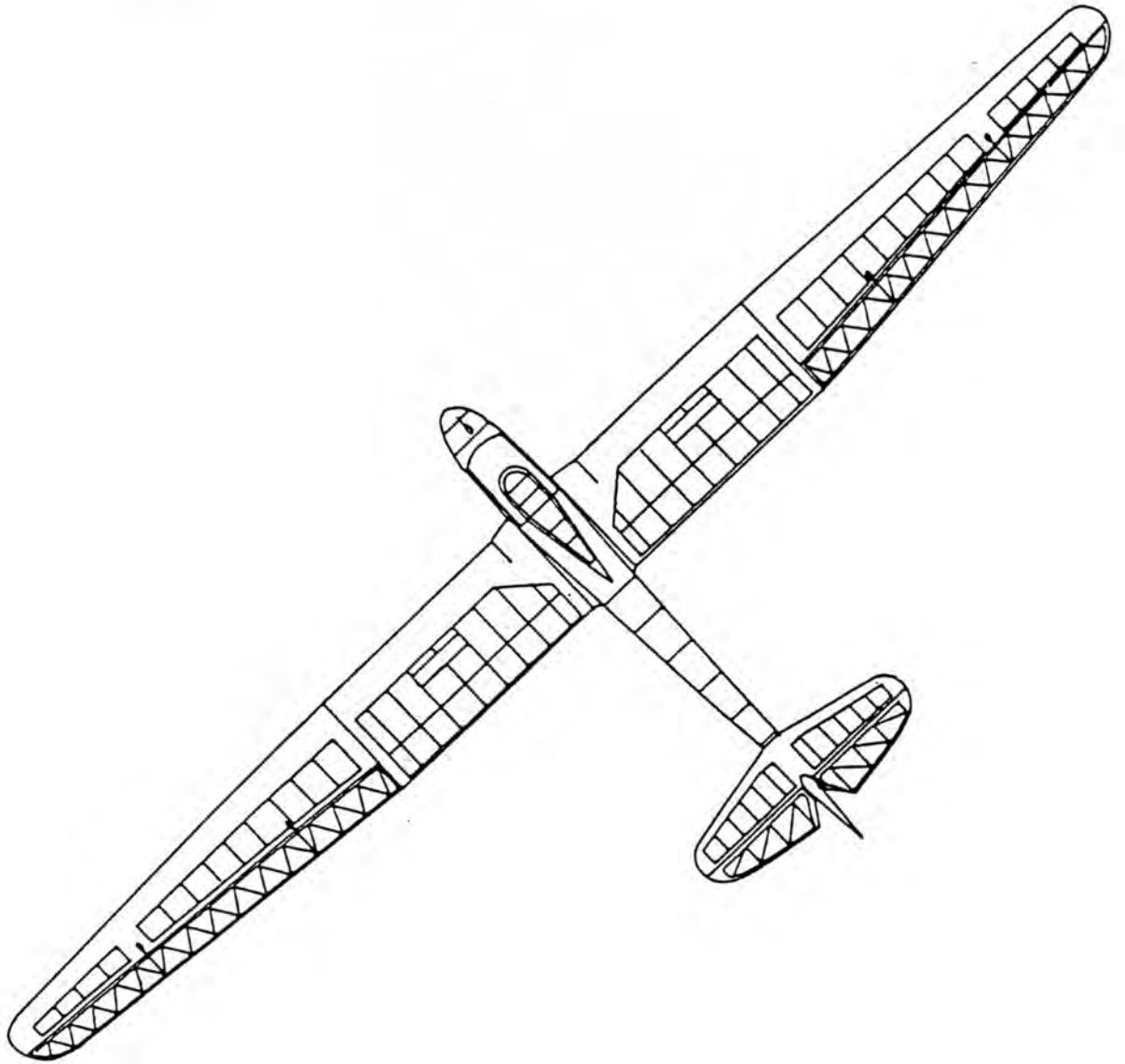
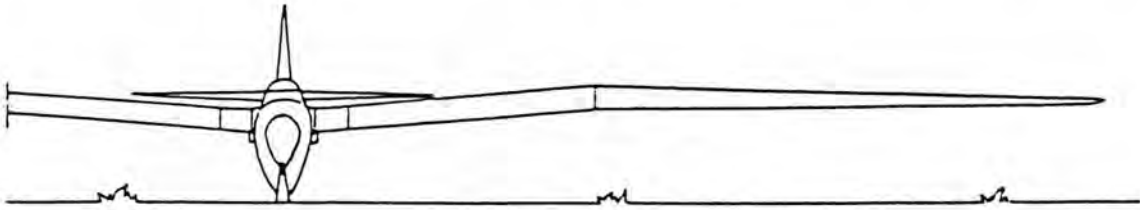
# Hütter H17



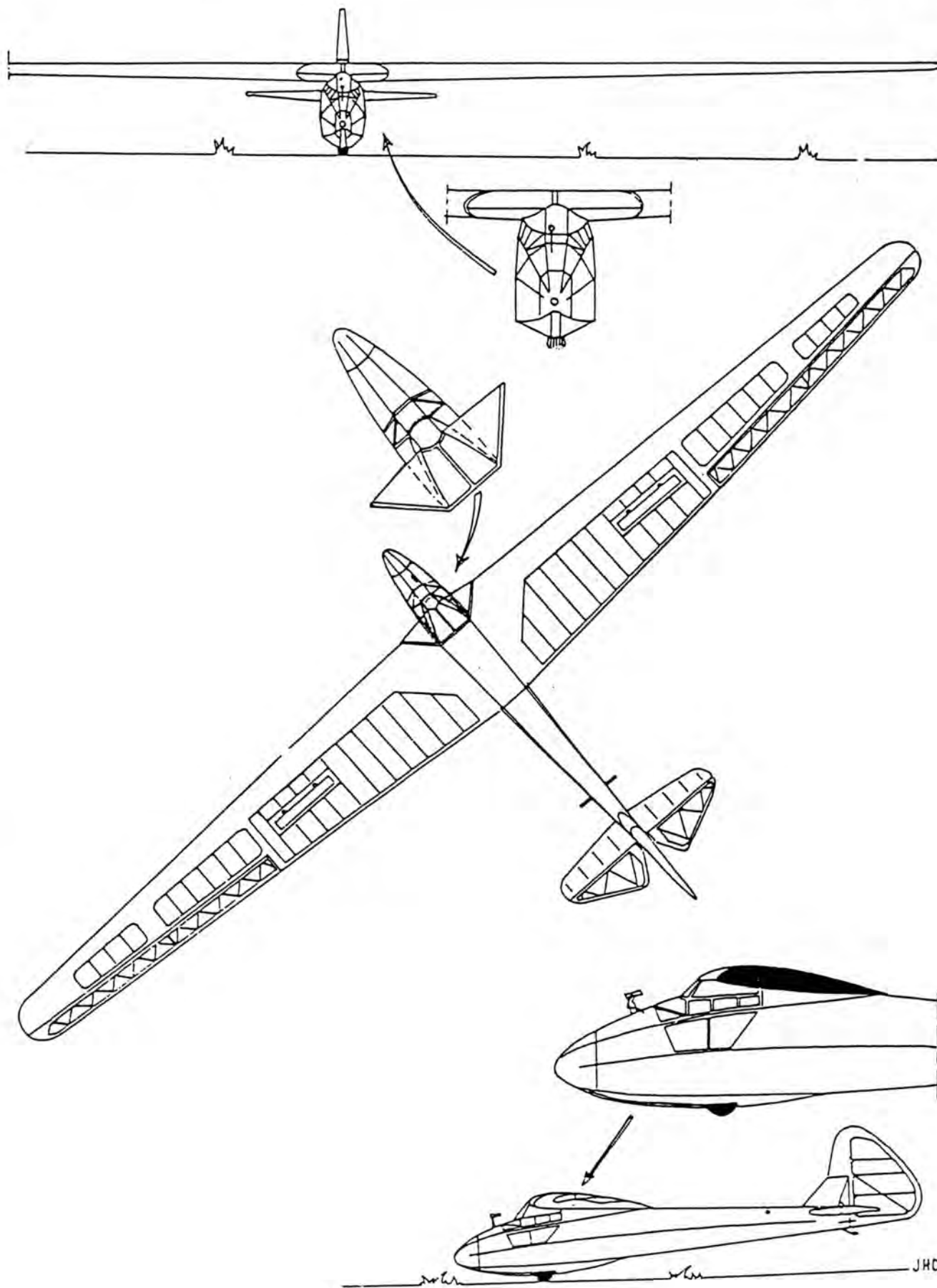
JHD.2/67



# Schleicher "Rhönsperber"



0 1 2 3m.



# ***L'utilisation des planeurs dans l'Armée de l'Air.***

Le vol à voile, du GC.II/5 "La Fayette" au C.E.V.M. savoyard, avec un record du monde pour le C.E.V.M. de l'Armée de l'Air...!

Installé depuis le 30 août 1945 sur la base de Coblenz-Niedermendig, le GC.II/5, héritier de tant de traditions, continuait de voler sur ses valeureux P.47 Thunderbolt portant les fameux insignes de la cigogne (dite "Le Canard") et la tête d'indien à croix gammée.

Les nouveaux occupants français venaient de découvrir comme leurs homologues alliés un nombre impressionnant de centres de vol à voile, et de prendre conscience de l'importance considérable prise par ce "sport" dans la formation de base de l'ensemble des pilotes allemands.

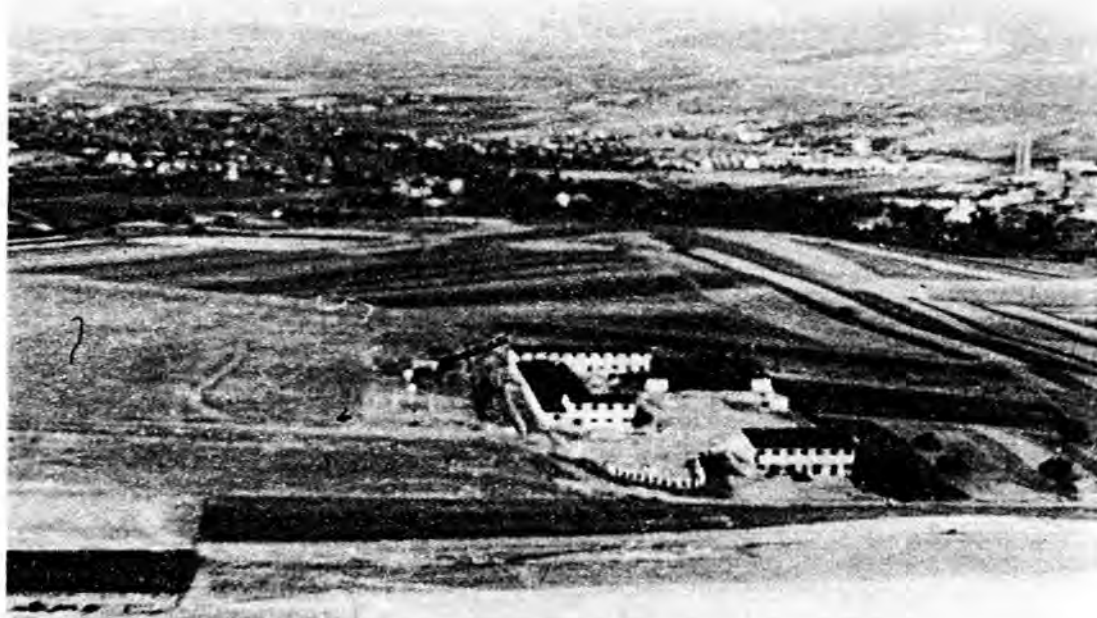
Pour une partie des pilotes et rampants du "La Fayette", le vol sans moteur, considéré jusqu'alors en France comme une activité marginale pratiquée en petit comité, et jugé dans les hautes sphères de l'Etat-Major comme dérisoire, allait devenir une révélation.

Nous ne reviendrons pas dans ce chapitre sur ce qui a été déjà cité dans d'autres parties de cette étude pour ce qui concerne les premières tentatives militaires en Allemagne occupée, et la bénédiction de certains officiers supérieurs.

L'émulation de certains fit rapidement tache d'huile, tout d'abord chez les pilotes, beaucoup plus disponibles à cette époque entre deux missions que le personnel au sol. Mais les mécaniciens, surtout, fort occupés à travailler d'arrache-pied sur les P.47 bien fatigués, trouvèrent le moyen plus tard de rejoindre le "club" de vol à voile qui avait été fondé au centre de Kretz. Ce terrain pris et occupé par les Américains leur avait été cédé.

Situé à l'ouest de Coblenz, exactement entre cette ville et l'agglomération de Mayen, ce centre se trouvait à 4km à l'est de la grande base aérienne de Niedermendig.

Le Centre de KRETZ,  
vu d'avion, en 1946.  
Toutes les photos  
illustrant cette  
étude appartiennent  
à la collection de  
M. René LAMBLIN.



Les Français, nouveaux venus, avaient dû rapidement déchanter en constatant que les hangars étaient presque vides hormis quelques SG.38 Zogling et autres Grunau Baby bien usagés, sans compter les épaves éparpillées et inutilisables...

Cet état de fait se révélant contradictoire avec les nombreux témoignages signalant l'abandon du centre par les Allemands sans enlèvement du matériel, et aux documents américains notifiant la remise du site sans intervention pour "prise de guerre", l'équipe du GC.II/5 aidée en cela par certaines informations recueillies chez les habitants du pays décida d'aller jusqu'au bout pour découvrir le pot aux roses. Plusieurs témoins se décidèrent enfin à vendre la mèche...

Entrant dans le jeu, ils se rendirent compte de l'efficacité de leurs collègues alliés organisés en véritables commandos opérant avec des moyens importants jugés souvent illégaux et se terminant en véritables rafles ! Les "Ricains" et autres "Rosbifs" n'hésitaient pas à pénétrer en territoire déjà considéré à ce moment-là comme zone française d'occupation, et choisissaient bien entendu le meilleur matériel...

L'équipe du "La Fayette" découvrit également l'existence de véritables réseaux de trafiquants civils ou militaires travaillant pour leur propre compte, ainsi que des présidents ou chef-pilotes d'Aéroclubs français voyageant incognito et largement décidés à entrouvrir leur bourse en proposant monnaie sonnante et trébuchante en échange du silence... La véritable foire d'empoigne représentée par l'Allemagne agonisante s'étalait au grand jour en 1945, au milieu d'une atmosphère sinistre...

Du matériel utilisable allait enfin être découvert dans des stocks constitués à l'intérieur d'un petit local, au centre du village de Kruft, situé au pied de la colline où se trouvait le centre de Kretz. D'autre part, certaines langues se délièrent et firent prendre le chemin de plusieurs granges des environs, où avaient été cachées sous le foin ou la paille plusieurs machines. En outre, la chasse s'étendit bien plus loin que Kretz et, rendant coup pour coup les incartades américaines ou anglaises, l'équipe du GC.II/5 ne se gêna pas pour aller se servir ailleurs...

Il fallait quand même réviser le matériel avant de le faire voler, mais les légers voiliers de l'air n'avaient rien à voir avec les P.47 du Groupe. Une nouvelle chasse s'organisa sous la forme de récupération des spécialistes allemands, et il fut relativement facile de dénicher des anciens du centre, aussi bien moniteurs, treuilleurs que menuisiers. Fortement motivés, heureux de pouvoir être bien traités et ravis de pouvoir bénéficier d'un salaire autant que du gîte et du couvert, ils s'intégrèrent facilement en rendant d'énormes services au fil des mois, jusqu'à la fin du fonctionnement du centre aux couleurs françaises.

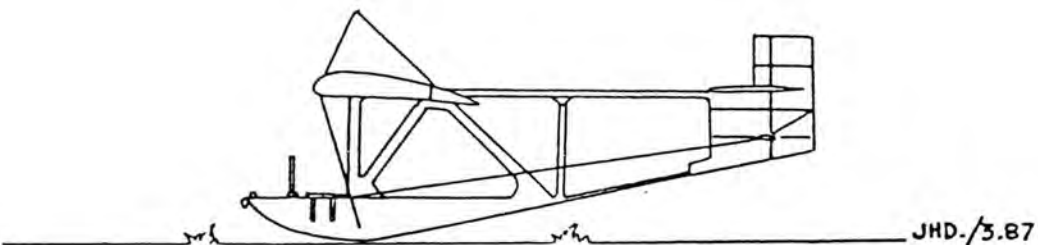
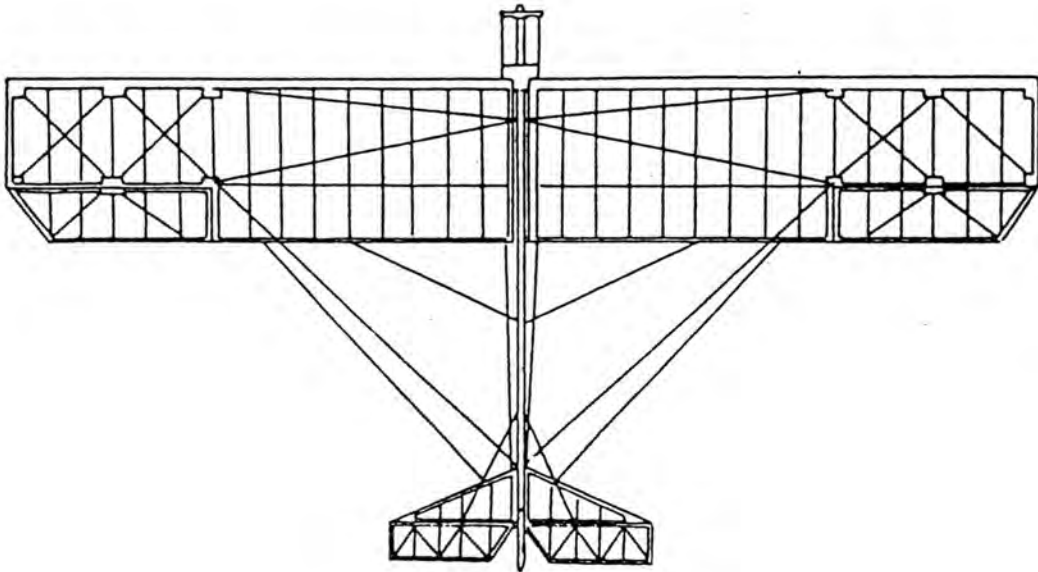
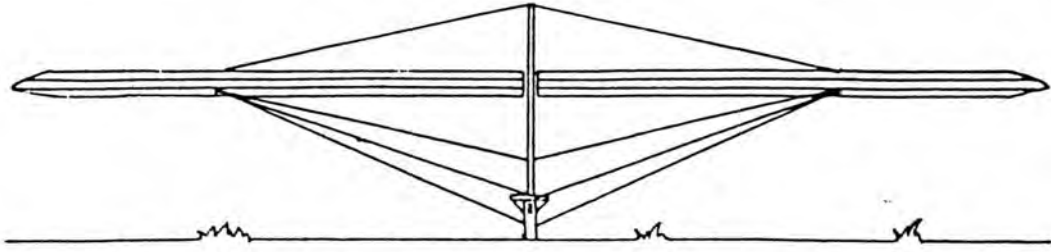
Malgré les bonnes volontés, la mise en route du "club" traîna en longueur devant les difficultés administratives à régler au Ministère de l'Air et au Service des Sports Aériens. Beaucoup de choses manquaient encore pour faire fonctionner le centre, mais un immense élan de générosité vint au secours des vélivoles. Le Gouvernement Militaire d'Occupation appuya fortement le club en envoyant des bons de réquisition, de manière à pouvoir se procurer sur place du contreplaqué, de la colle, des enduits ou de la peinture... Le C.R.R.84, quant à lui, se débrouilla très vite afin que des véhicules et du carburant soient affectés à Kretz.

Le SG.38 "LX+TF" prêt au décollage



Au fil des semaines, les difficultés finirent quand même par s'aplanir, et suivant la méthode germanique de formation, l'apprentissage commença. Les débutants vélivoles firent connaissance avec le fameux "link-trainer" élémentaire utilisé dans les écoles de la Luftwaffe. Cet engin, constitué d'une plate-forme servant de pivot support pour un SG.38 Zogling non caréné, permettait l'articulation du planeur à son centre de gravité à une vingtaine de centimètres du sol. Le "pilote" qui était placé "dans le vent" devait corriger suivant les trois axes la position de sa machine, pendant des périodes allant d'un quart d'heure à une heure... Ces séances de martyre physique et moral dépassées, infligées sous les rires et les sarcasmes des camarades, furent vite abandonnées car d'autres SG.38 remis en état étaient prêts à prendre l'air.

# Zögling

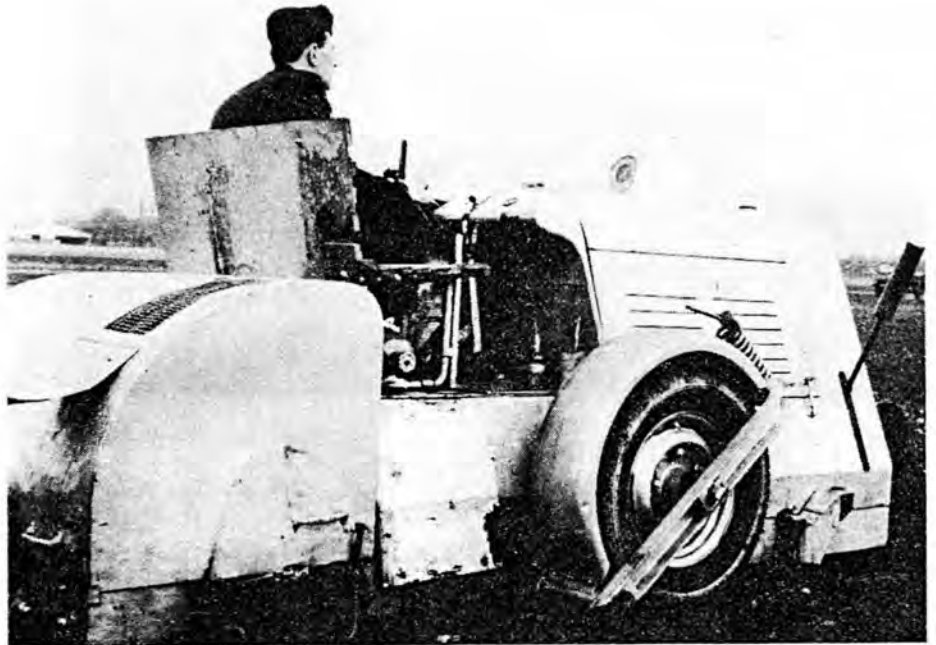


0 1 2 3m

Le Zogling codé "LR+??"  
se pose à Kretz



L'énorme treuil Opel, avec  
un moteur de Panzer ! La  
"bête" à 12 cylindres  
avait été installée par  
les mécanos du 1er CATAC  
à Fribourg.



Les vrais vols se firent sous la forme de "giclées" avec deux treuils allemands retrouvés, l'un sur chassis Ford, l'autre sur chassis Opel. Se larguant à plusieurs dizaines de centimètres du sol, puis à quelques mètres et accomplissant ensuite des tours de piste complets, les pilotes enfin confirmés utilisaient :

- soit des SG.38 Zogling standard, avec position assise totalement dans le vide et absence d'instruments de bord (pilotage "aux fesses" et "aux oreilles", suivant les sensations et les bruits ressentis).

- Soit des SG.38 Zogling équipés, ayant la particularité de posséder à l'avant un carénage amovible constitué de deux demi-coquilles sous forme de chassis ultra-légers entoilés. Montés ensemble grâce à un verrouillage rapide, ces chassis formaient un nez de planeur normal, en ayant l'avantage de présenter face au pilote d'un côté un variomètre et de l'autre un badin.

Les empennages verticaux, les parties arrière entoilées du chassis, les arêtes triangulaires supérieures et les éventuels carénages avaient été camouflés au complet ou partiellement sur la plupart des SG.38 des deux modèles. Les opérations de ce genre avaient été faites pendant l'utilisation allemande, à grands coups de pistolets à peinture, aux teintes R.L.M. les plus diverses. Quatre exemplaires des Zogling carénés et camouflés furent utilisés.

Quand on songe à la surface extrêmement réduite offerte en vue de profil par un SG.38 standard, et en déduisant de celle-ci la portion destinée au codage, on peut juger de l'efficacité de ce camouflage plutôt théorique...

Les pilotes passaient ensuite sur Grunau Baby en abandonnant les "fers à repasser volants" pour des machines à voler plus orthodoxes. Les légendaires Grunau Baby, dont certains récupérés entièrement camouflés, allaient devenir le véritable fer de lance du club "La Fayette", en permettant la conquête de nombreux brevets.

Le centre était admirablement organisé autour d'une équipe allemande composée principalement des moniteurs FENGELS et BOURSLOVER, du treuilleur RENSING et des menuisiers BILO et HAMMER, aidés par les mécaniciens du groupe. Disposant de deux hangars avec ateliers, magasins, logements, cuisines et sanitaires, le centre arriva à fonctionner rapidement avec un rythme de croisière jugé très élevé. Les pièces de rechange, la toile et l'ensemble des matériaux découverts dans le village de Kruff suffisaient largement et pour longtemps. Les heures de vol allaient s'accumuler sans incident notable.



Le Grunau Baby "LZ+IL" avant le décollage, en 1946.  
Le moniteur allemand FENGELS donne les derniers conseils.

Par la suite, un biplace Kranich II cédé par les Américains permit d'effectuer la double commande suivant la méthode française, dite "de Salon", tout en se livrant à des vols de longue durée. Ce Kranich fut d'ailleurs le seul planeur à porter les insignes du "canard" et de la Tête d'Indien, aussi bien en Allemagne que plus tard en France. Considéré comme la plus belle bête du Groupe, il fut "chouchouté" par le moniteur FENGELS, ex-commandant du centre avec le grade de colonel, et bien entendu par l'ensemble du personnel.

Le temps passait vite, et en janvier 1947, les pilotes de P.47 du Groupe furent transférés sur Spitfire IX au GC.II/7 à Friedrichshaffen. Le 15 mai, les Spit arrivèrent à Coblenz et le 1er juin le GC.II/5 devint le GC.II/4 en conservant les insignes légendaires et les traditions. Le 12 août, le Groupe quitta sa base pour l'Indochine, pour n'en revenir qu'en novembre 1948 à Friedrichshaffen. Lors du départ outre-mer, le centre de Kretz fut rattaché au C.E.R.87 de Niedermendig, en attendant les décisions ultérieures, et les vélivoles inquiets et angoissés se posèrent des tas de questions...

Le Général MURTIN, commandant la 1ère Division Aérienne (1ère DIVAR) connaissait bien entendu l'existence du centre. Approuvant les intéressantes possibilités offertes par le vol à voile dans ce site, et l'intérêt offert par le côté sportif et "défoulant" de cette activité pour les pilotes d'avions du "La Fayette", il n'apportait pas d'attention particulière aux difficultés de l'heure.

Lors d'une inspection de la base de Niedermendig, il fut saisi du problème par le Commandant LESESTRE qui lui rappela l'existence du centre, ses difficultés et ses perspectives. Se rendant compte de l'intérêt certain manifesté par le Général, le Commandant LESESTRE, qui avait la charge du terrain, invita son interlocuteur à une visite à Kretz, où se déroula en son honneur une exceptionnelle démonstration en vol...

Les résultats ne se firent pas attendre. Non seulement l'existence du centre fut reconnue et officialisée, mais des aides sous forme de crédits furent accordées. "Le Kretz" devenait la base-pilote de vol sans moteur de la 1ère DIVAR, avec charge aux responsables de regrouper et d'amplifier le vol à voile en territoire occupé, son matériel servant d'embryon aux futures activités. La responsabilité entière des installations et du fonctionnement était laissée provisoirement à l'Adjudant-Chef René LAMBLIN, un des plus anciens mécaniciens du Groupe, et vélivole acharné possédant son brevet A depuis le 23 avril 1946. René LAMBLIN devait être secondé par le Sergent-Chef BOSCH et le Sergent-Chef COMBE, passionné de mécanique.

L'Adjudant-Chef René LAMBLIN, prêt au départ sur Baby



Par la suite, le Capitaine FONTEILLES, vélivole réputé dans l'Hexagone, fut chargé du commandement général du groupement, et fit immédiatement l'unanimité parmi les hommes de Kretz.

L'activité se multiplia, car le centre devait accepter et former, en surplus des élèves venant de Niedermendig, les nombreux éléments arrivant de différentes bases situées dans la 1ère Région Aérienne. L'intervention du Général MURIN, qui depuis son quartier général de Lahr prenait régulièrement des nouvelles du centre, avait été particulièrement bénéfique, et le "club" enfin officialisé était sauvé !

Tout fonctionnait maintenant à merveille, et les incidents de vol étaient rares. Pourtant, un beau jour, un Grunau Baby au décollage commença à glisser sur le sol grâce au câble du treuil, et accrocha dans les contre-fiches de son empennage le chien mascotte de l'équipe qui se trouvait sur la trajectoire. Le planeur, complètement déséquilibré par cette surcharge de 40 Kilos sous sa queue, prit un angle de montée presque vertical malgré les efforts du pilote qui ne dut son salut qu'au treuilleur qui ne coupa pas le câble. La pauvre bête tomba enfin d'une hauteur de cinquante mètres pour s'écraser au sol. Le Baby retrouva son équilibre et put se poser. Les pilotes et les "pistards" ne purent cacher leur tristesse...

Le Kretz marchait bien, mais les problèmes posés par la rareté et l'usure du matériel n'étaient pas cachés. En France, de nombreuses machines neuves étaient distribuées, surtout chez les civils, aussi les militaires de la 1ère Région se sentirent-ils délaissés en n'obtenant qu'un modeste SA.103 Emouchet, le n°68 de la série...

A nouveau, il fallut se mettre en chasse !

Un "tuyau" de première importance permit d'effectuer une "descente" au centre de Klippeneck, près de Speichingen dans le Wurtemberg. Cette opération permit l'adoption en urgence, au nez et à la barbe des vélivoles de la 2ème Division Blindée, de deux splendides appareils : un Rhönbussard et un Mu.13. Le Rhönbussard, qui avait déjà appartenu à un centre militaire anglais et qui se trouvait au Klippeneck pour des raisons peu innocentes, fut évacué rapidement par la route en direction de Kretz. Le Mu.13 partit aussi vite en France, très exactement au centre de Pont Saint Vincent, pour y être échangé contre un Meise jugé plus accrocheur.

Tiré par un vénérable Klemm L.25 (le n°1038, voir TU.109, pages 42/43) affublé de grosses roues de Storch et d'une queue bizarre au profil "maison", le Mu.13 effectua le 3 juin 1949 les 220 kilomètres du parcours entre Speichingen et Pont Saint Vincent en 2h18 de vol. L'avion était piloté par le Capitaine FONTEILLES et le planeur par l'Adjudant-Chef LAMBLIN. Le même jour, le Klemm revint avec le Meise, mais après 120 kilomètres de parcours (1h06 de vol), le câble de remorquage cassa par suite des conditions atmosphériques. Le planeur dut se poser à Marcy, en Sarre, et continuer son chemin par la route.

Par absence de planeurs sophistiqués et par manque de compétence des pilotes encore novices en vol à voile, il ne fut pas question pendant longtemps d'accomplir des performances, même moyennes. Le Kretz allait pourtant se retrouver peu à peu avec quelques machines permettant un pilotage d'un niveau plus élevé : un Kranich, un Rhönbussard, un Meise et un Weihe, dernier arrivé.

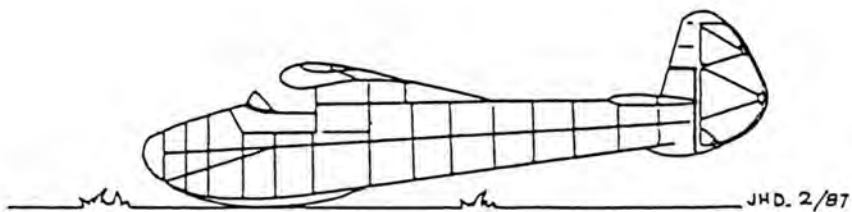
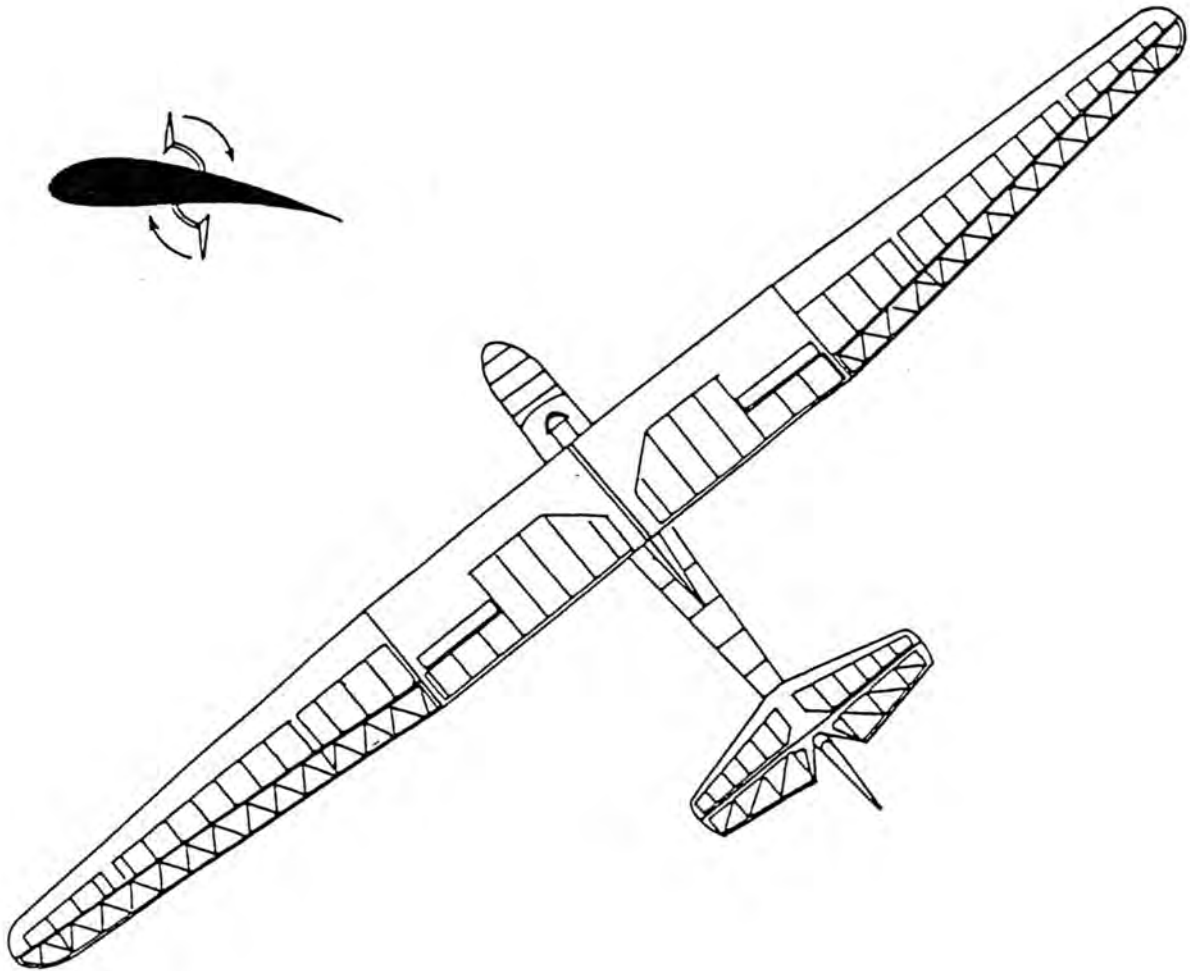
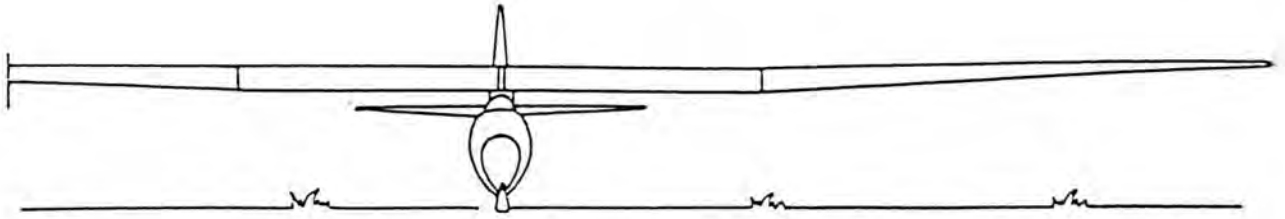
Le centre se prêtait admirablement aux vols de pente et aux vols thermiques. Les "durées" de 5 heures ainsi que les montées en altitude devinrent monnaie courante, et les brevets A, B, C et D avec médailles d'argent se collectionnèrent. Les parcours de distance de 50 kilomètres furent facilités par la population locale, et contrairement à ce qui se passait malheureusement trop souvent en France, les vélivoles et leurs planeurs n'étaient pas regardés en chiens de faïence comme des extra-terrestres sur leur soucoupe volante !

Le planeur aussitôt posé se voyait entouré d'une armée de villageois qui, encouragés par le bourgmestre et la gendarmerie locale, se transformaient en aides bénévoles. La machine se trouvait très vite démontée, puis chargée à l'arrivée de la remorque, le tout par des mains particulièrement expérimentées...

Les évolutions des planeurs de Kretz sont suivies et commentées du sol. A noter, à droite, l'insigne de la Cigogne sur le nez du Kranich n°20. Ce planeur sera malheureusement le seul à porter ce magnifique emblème, et il ne semble pas que la Tête d'Indien ait été peinte sur aucun aéronef sans moteur.

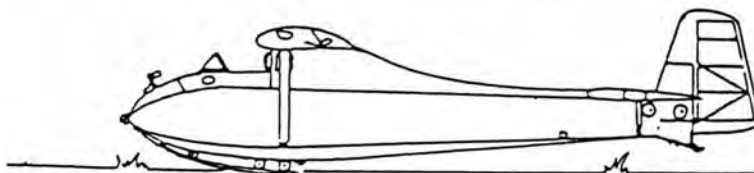
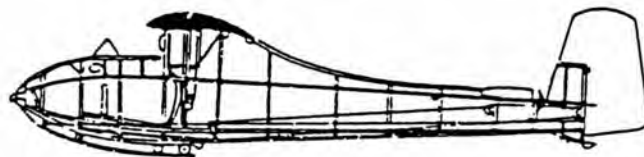
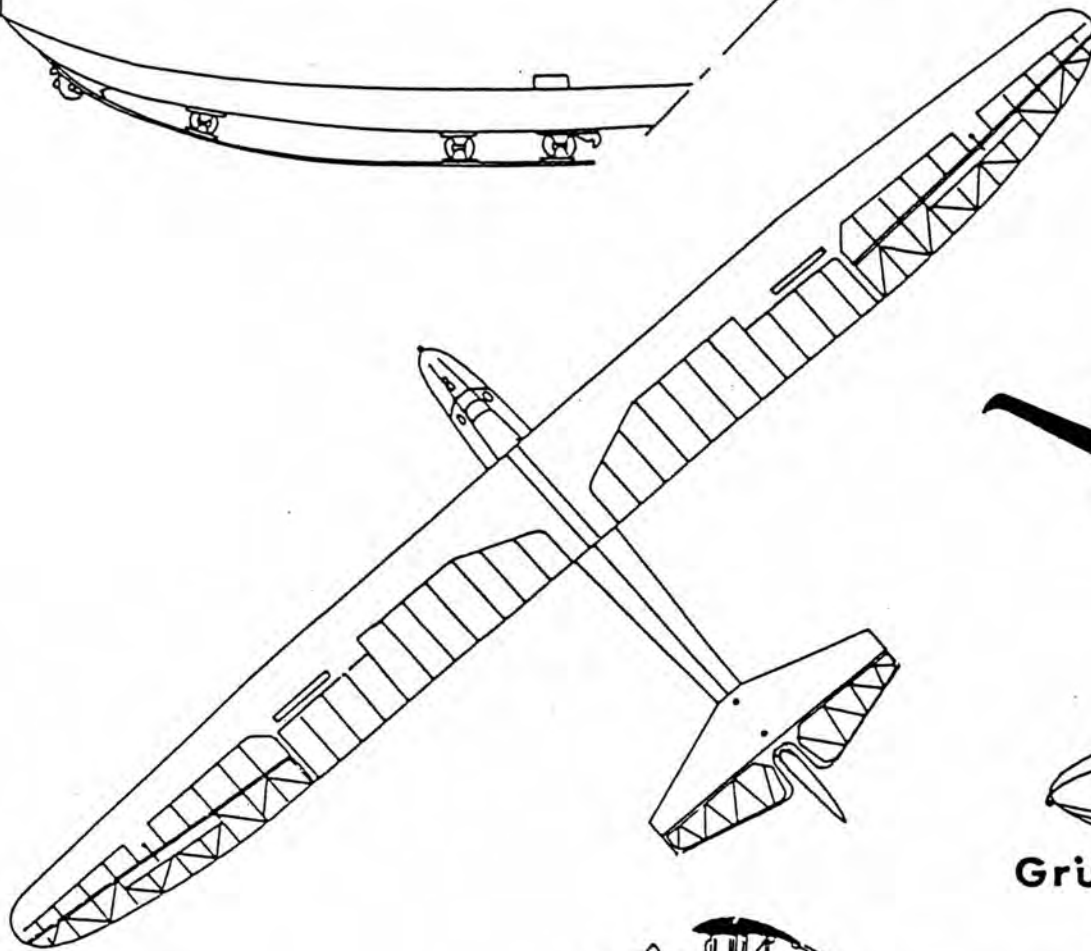
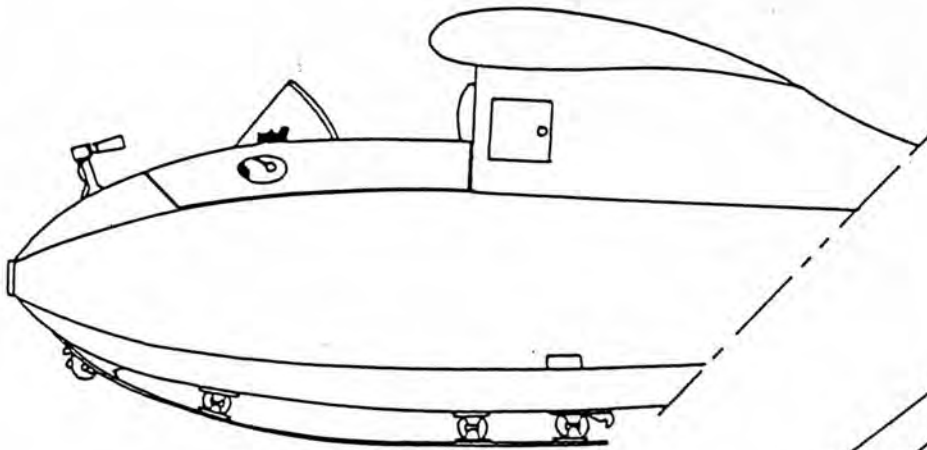
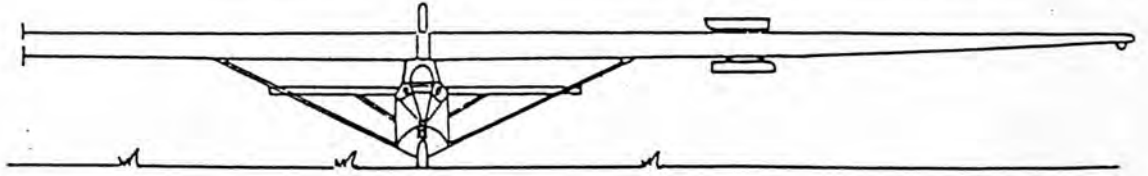


# Schleicher "Rhönbussard"



0 1 2 3m.

# NORD 1300 (Baby IIb)



JHD-5/86



A Neuwid, vers Audernach sur la rive droite du Rhin, furent organisés des vols de pente en situation de vent favorable à partir d'un champ mis gracieusement à la disposition des vélivoles par son propriétaire. Les planeurs furent pour la plupart convoyés par la route, mais certains furent tirés jusqu'à Neuwid par un Fieseler Storch afin d'être lancés à nouveau grâce à un treuil. A signaler que ce Storch à voilure en bois fut mis "en pylone" et retiré de sa position délicate pour être interdit de vol, car à cette époque de nombreux accidents furent dus un peu partout, sur ce type d'appareil, à la rupture de la voilure. Pour la petite histoire, signalons que les pilotes du Groupe qui utilisèrent plus tard les Morane-Saulnier MS.500 et dérivés à voilure métallique furent peut-être plus heureux de ne plus dépendre sur le plan sécurité de la fameuse colle Caurite (encore elle !!), mais trouvèrent à la place des avions dont les qualités de vol étaient devenues plus médiocres. Il faut dire que le poids de la voilure métallique était le double de celui de la voilure en bois...

Le centre de vol à voile de la 1ère DIVAR fonctionnait, mais l'avenir s'annonçait plutôt sombre pour un futur développement, car il n'était plus question de récupérer d'anciennes machines allemandes. D'autre part, du côté de Paris, aucune décision nouvelle n'était prise en ce qui concernait l'affectation de matériel moderne d'origine française. Le Capitaine FONTEILLES et ses hommes se rendaient compte avec les mois et les années qu'il ne serait bientôt plus possible de tenir le coup en continuant de tenter le diable et d'espérer des miracles. Leurs doutes furent confirmés lorsqu'ils apprirent en 1948 que l'Etat-Major de l'Armée de l'Air, qui n'avait jamais été enthousiasmé par le vol sans moteur sous les cocardes, allait passer un accord avec le Service de l'Aviation Légère et Sportive civil afin que les pilotes militaires puissent s'entraîner dans les aéro-clubs métropolitains. Cet accord devait être conclu en contrepartie d'avantages financiers accordés aux aéro-clubs.

Le Baby "L+NL". Les croix noires et les svastikas ont bien entendu été effacées à la récupération.

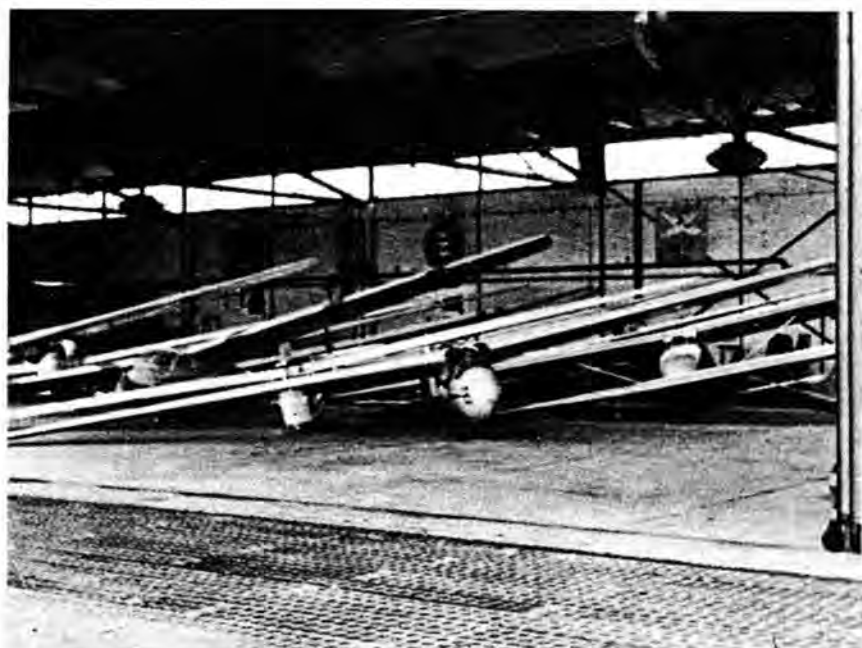


Afin de sauver à nouveau les planeurs tricolores, il devenait urgent de tirer des plans afin de présenter en haut lieu le projet d'une nouvelle activité, non seulement sportive mais peut-être plus adaptée à contribuer d'une manière efficace à la formation des pilotes d'avions, c'est à dire plus "rentable". Pourtant, le système allemand d'avant-guerre basé sur la formation obligatoire de l'ensemble des pilotes en passant par le vol à voile n'avait pas fait tache d'huile à travers le monde, malgré les connaissances extraordinaires qu'il apportait, surtout dans le domaine aérologique. Il fallait donc trouver autre chose...

Titulaire d'un nombre respectable d'heures de vol et ancien stagiaire du centre civil de vol en montagne de Challes les Eaux, le Capitaine FONTEILLES connaissait bien les conditions difficiles rencontrées dans les sites montagneux "mal pavés", où des pièges sournois étaient tendus et où de nombreux pilotes avaient trouvé la mort. Sachant que le meilleur moyen d'arriver à affronter ce paysage ne pouvait résulter que d'un apprentissage approprié grâce à l'aide de moniteurs qualifiés et d'aéronefs légers, il projeta l'établissement d'une école de vol en montagne et fut fortement encouragé dans cette idée par son adjoint, l'Adjudant-Chef LAMBLIN.

Une opportunité s'offrait sous la forme d'une parfaite disponibilité de l'excellente base aérienne du Bourget du Lac, située près de Chambéry. Particulièrement bien placée au milieu des montagnes, et à quelques kilomètres de Challes les Eaux, cette base à l'infrastructure importante était relativement sous-employée et seulement occupée par le Parc Dépôt de Campagne P.D.C.71, qui venait d'ailleurs d'Allemagne.

D'autre part, il semblait qu'un retour en France permettrait d'obtenir plus facilement du matériel neuf tout en échappant à une future réorganisation du vol à voile en territoire occupé, qui aurait complètement étouffé, par son ampleur et la dépendance au 1er CATAC (présent à Baden-Baden, Lahr et Fribourg en Brisgau), l'âme absolue du "La Fayette" créé à Kretz. De plus, il devenait de plus en plus difficile d'effectuer des épreuves de distance en R.F.A. sans rencontrer les tracasseries administratives lors d'atterrissages dans d'autres zones d'occupation.



Le hangar du 1er CATAC à Fribourg en Brisgau. A noter que deux Weihe avaient été entièrement construits sur cette base par le personnel militaire. Photo coll. Pierre BOUILLET.

Le projet mis au point fut présenté en haut lieu, les accords donnés sans réserve et les crédits dégagés à cet effet.

Les promoteurs ne cachaient pas leur joie, et l'équipe allait se retrouver dans des installations qui allaient lui sembler immenses par rapport à celles de Kretz. Le vol à voile pouvait disposer à lui tout seul de la grande base, et cette situation dura, puisque le P.D.C.71 fut dissous le 27 juin 1949 et ne fut remplacé qu'à partir du 1er juillet 1950 par l'Entrepôt de l'Air 611. A cette date, la désignation de Base Aérienne 127 fut officiellement attribuée.

Le centre de Kretz allait déménager et prendre la direction du sud. L'ensemble du matériel, sauf quelques SG.38 Zogling et Grunau Baby trop usagés et réformés partit sur wagons à destination de la petite gare de Voglans. Le Kranich remorqué par le Klemm gagna la Savoie par étapes en août 1949.

Une soirée d'adieux fut organisée. Beaucoup de souvenirs furent échangés au milieu des toasts entre Français et Allemands, dans une atmosphère fraternelle chargée d'émotion. Au fil des années, beaucoup de liens avaient été resserrés, et la venue en France du personnel allemand avec les familles avait même été prévue. Malheureusement cette idée avait été ensuite abandonnée...



# **LE BOURGET DU LAC.**

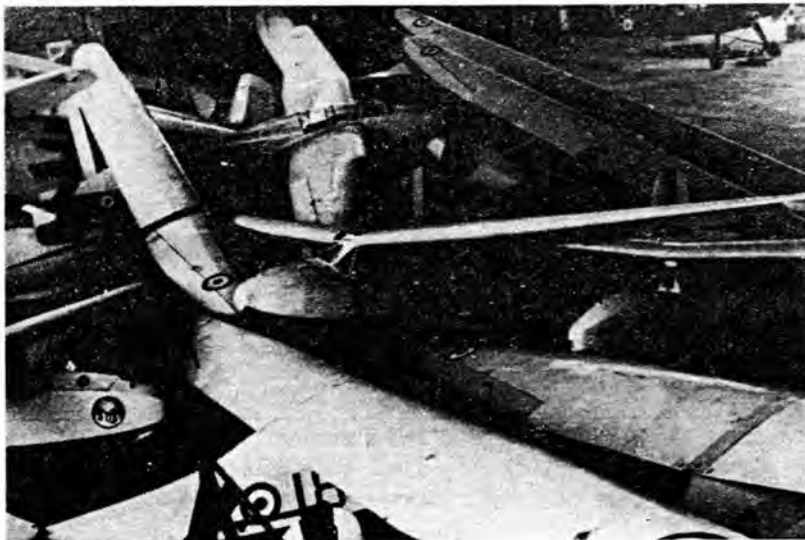
Déployé entièrement au Bourget du Lac, le Groupement fut d'abord accueilli par le Colonel ROUZAUD qui commandait la base et s'avéra être fortement motivé par le vol sans moteur, ce qui ne gâtait rien ! Une dénomination fut définie sous la forme de C.V.M. (Centre de Vol en Montagne) et changera par la suite pour être remplacée par C.E.V.M. (Centre d'Entraînement du Vol en Montagne), le 1er novembre 1950. Un superbe insigne représentant trois oiseaux stylisés survolant plusieurs pics enneigés et complété par la désignation "vol en montagne" sera très vite reproduit sur les machines volantes.

Le Capitaine FONTEILLES allait parfaire son équipe et mettre au point d'une manière méthodique un programme de formation en vol et de cours théoriques. Repérer les sites où "ça pompait" (variomètre positif) et où "ça dégueulait" (variomètre négatif) fut pour les plus moustachus un jeu d'enfant, et il s'agissait alors de prendre en mains les novices. Des stages de trois semaines furent organisés et devaient comprendre 15 heures sur avions pour l'initiation dans les rabattants en s'approchant au plus près des reliefs et passant les cols à basse altitude. Ensuite, les élèves devaient remplir un programme de 15 heures de vol minimum sur planeurs.



La base militaire du Bourget du Lac, en Savoie, vue d'un Storch remorqueur au début des années 50. (Toutes photos collection René LAMBLIN)

Les avions prévus au programme de formation arrivèrent sous la forme de deux Morane-Saulnier 500 Criquet (Storch) à moteur Argus de 240cv et de quatre De Havilland DH.82 Tiger Moth. Les aéronefs à moteur étaient bien entendu tous "cocardés" et allaient retrouver les planeurs de Kretz tous recouverts d'une peinture uniforme beige clair avec les chiffres d'identification "maison" refaits en grand format.



Un hangar du CEVM plein à craquer ! Des cocardes drapeaux de dérive et insignes à foison. Spotters, à vos marques!

Les stagiaires commencèrent d'affluer, mais les problèmes relatifs au nombre d'instructeurs planeur et personnels d'entretien n'étaient pas résolus. L'absence de moniteurs et spécialistes allemands se faisait cruellement sentir, et il fallut prendre des décisions d'urgence. Avec l'aide du Colonel ROUZAUD, les anciens de Kretz finirent par découvrir plusieurs soldats appelés qui avaient personnellement une sérieuse expérience du vol à voile, et qui furent pris en mains par l'Adjudant-Chef BOUILLET. Quelques-uns firent un stage accéléré dans les centres nationaux civils sur le plan pilotage, et d'autres, menuisiers de métier, furent formés "aéro" par l'Adjudant-Chef LAMBLIN qui était resté le seul et unique spécialiste de l'Atelier Bois ! A noter que la plupart des soldats concernés devinrent très vite d'excellents professionnels. Le soldat FONTAINE, entre autres, continua son chemin en devenant l'un des meilleurs spécialistes de menuiserie aviation de la région...

Les premiers remorquages derrière Storch ou quelques fois "Tigres Mous" s'effectuèrent, et très vite d'excellents résultats furent obtenus malgré les conditions de vol assez inhabituelles et les dangers représentés par les vallées très encaissées, les rabattants et surtout les lignes

électriques ou câbles de transport de bois invisibles pour la plupart. Il fallut agir vite contre ces pièges, et suite à plusieurs incidents causés par ces câbles, les instructeurs essayèrent de se procurer des cartes de la région où ceux-ci figuraient, tout en entrant en relation avec la Préfecture afin que des dispositions soient prises pour les nouvelles poses, le Centre devant en être informé.

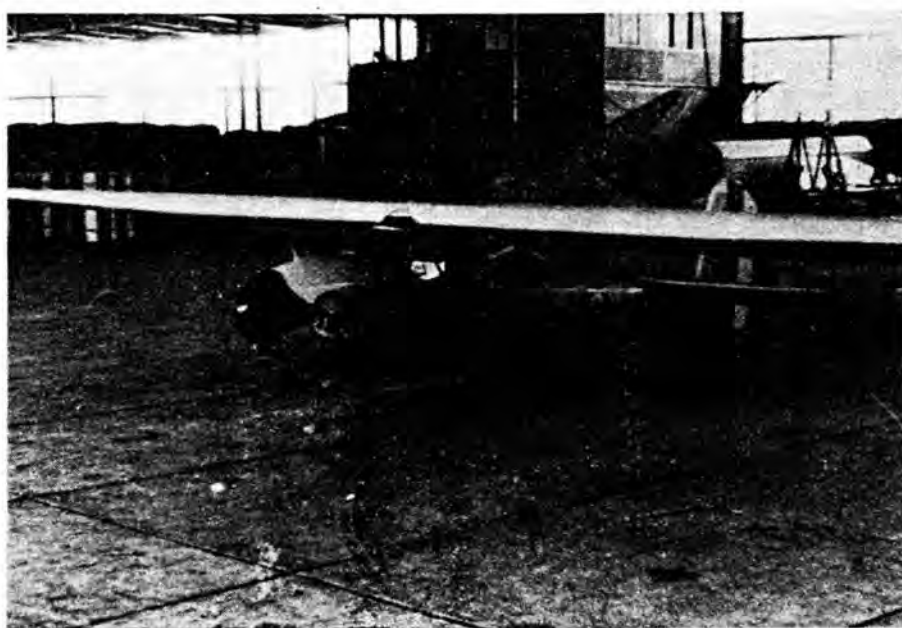
Certains incidents ou accidents tournaient volontiers au comique. Un beau jour, le Rhönbussard largué en urgence par son remorqueur en panne alla "à la pêche" en rentrant au terrain avec une extrémité de son câble de remorquage traînant dans les eaux du Lac du Bourget tout proche... Le pilote et le passager d'un Storch, quant à eux, s'encastèrent littéralement entre deux parois rocheuses en laminant la machine, et arrosèrent copieusement leur survie au bar...

L'Adjudant-Chef Moniteur BOUILLET et son élève, volant à basse altitude sur une forêt en Tiger Moth prirent de plein fouet et bien dans l'axe le sommet d'un sapin qui les arrêta net. Voulant descendre de haut en s'extirpant de l'épave du Tigre enroulé sur lui-même et contenant encore le pauvre élève blessé à un pied, BOUILLET fit son apprentissage d'alpiniste "à l'envers" et, prenant brutalement contact avec le sol, se foula une cheville. Ceci au col des Prés... Mais la montagne était cruelle, et plusieurs jeunes pilotes laissèrent leur vie dans de pauvres épaves disloquées.

R.LAMBLIN devant "son" Rhönbussard n°50 en 1950. A l'arrière-plan, le Kranich "20" et un Tiger Moth non identifié. Le planeur porte encore un cockpit extra-plat d'origine, modèle anti-visibilité.



Toujours le Rhönbussard au hangar, mais en 1951. A noter le nouveau cockpit "maison" étudié pour beaucoup plus de visibilité et de confort par René LAMBLIN.



L'activité continuait en dehors des heures normales d'ouverture et de fermeture de la base, ceci en accord avec le Colonel ROUZAUD. Comme sur la plupart des terrains de vol à voile, il était bon de pouvoir profiter des périodes aérologiques calmes, surtout pour les débutants ou les pilotes

confirmés chargés d'établir les polaires des machines d'origine allemande sur la demande du Capitaine FONTEILLES. La plupart de ces machines avaient été récupérées sans papiers et sans documentation technique. Le soir, pendant l'été, les courants de restitution étaient utilisés et la disparition du soleil derrière le massif de l'Épine donnait le signal pour rentrer à la base.

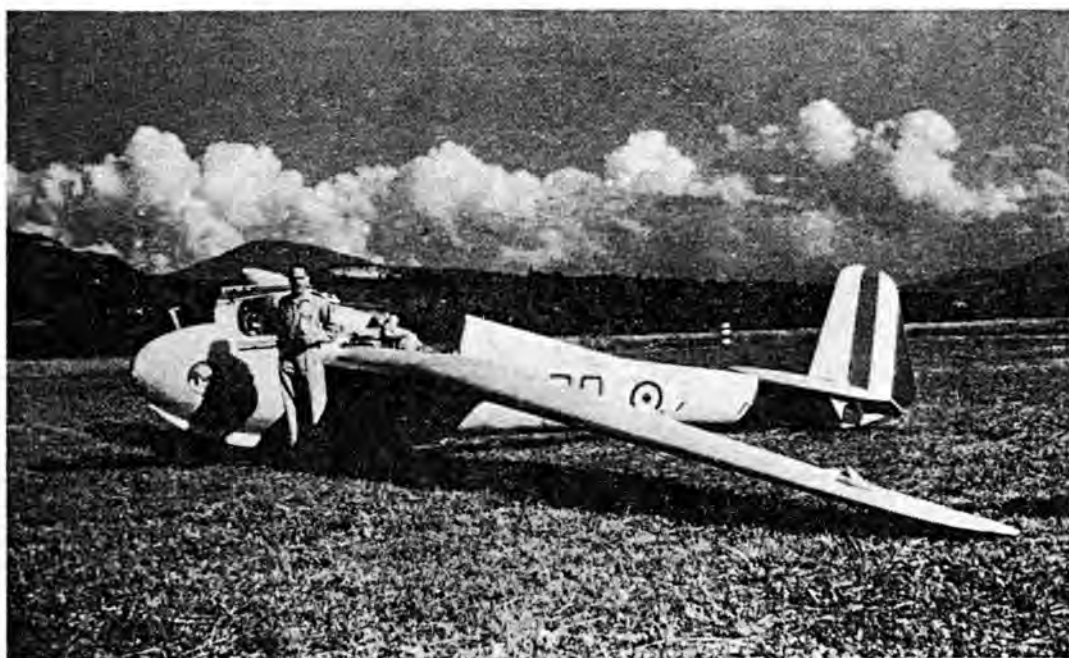
Malgré les nombreux efforts consentis auprès des services responsables, le nouveau matériel tant attendu n'arrivait pas, et le C.E.V.M. repartit en chasse comme au bon vieux temps du Kretz. Plusieurs SA.103 Emouchet furent pourtant retrouvés un peu partout, mais le manque de biplaces se faisait sentir.

#### ET POURQUOI PAS UN RECORD DU MONDE...?

Le seul Kranich présent avait l'avantage de faire partie de cette dernière catégorie. Bichonné, largement entretenu, fort prisé et de surcroît particulièrement adapté au vol de montagne, il donna l'idée concertée et d'abord secrète au Capitaine FONTEILLES et à l'A/C LAMBLIN de mettre au point un "grand coup" en tentant de battre un record... Il faut avouer que le Capitaine n'était d'ailleurs pas un novice en la matière puisqu'il s'était attribué le 11 mai 1949 le record de France de distance avec but fixé sur un Weihe. Ce record fut battu sur le parcours Le Kretz / Semur en Auxois (Côte d'Or) avec 380 kilomètres effectués. L'ancien record de France détenu par Paul LEPANSE sur SO.P1 depuis 1947 avec 352 kilomètres avait été largement dépassé.

Dévoilant plus tard leurs batteries, il annoncèrent en toute innocence et avec l'air le plus sérieux du monde leur intention commune de s'adjuger ni plus ni moins que le record du monde considéré comme l'un des plus difficiles à battre en vol à voile : celui de vitesse en circuit fermé à établir sur parcours triangulaire... Insensibles aux réactions incrédules ou sarcastiques des uns, ou souriantes des autres, ils déclenchèrent également pas mal de rires mais se firent malgré tout des supporters avec en tête le Colonel ROUZAUD. D'habitude, les records se battent sur des machines flambant neuves et cette vieille carcasse de "Kra" était fort vénérable. Mais les deux protagonistes et le taxi en avaient vu d'autres. Le moral de l'équipe monta alors au zénith...

Le Kranich n°20 sur la base du Bourget du Lac en 1949. Le Capitaine FONTEILLES pose à l'avant.



Plusieurs vols de mise au point et de reconnaissance furent effectués et deux tentatives furent faites les 14 et 30 août 1950 avec respectivement 2h50 et 3h de vol libre. Ce fut un échec et la saison avancée fit remettre le projet à l'année suivante.

En automne, un second Kranich inespéré fut échangé au centre militaire d'Innsbruck en Autriche contre deux SA.103 Emouchet, après une véritable discussion de maquignons... Entre les 3 et 5 octobre, ce Kranich effectua le parcours en direction du Bourget du Lac en trois étapes et 8h55 de vol derrière un Storch.

En 1951, le matériel français continua d'arriver au compte-gouttes des quatre coins de France. Le 4 février, le Capitaine LOUVEAU, fort connu pour ses exploits pendant la guerre et qui avait appartenu au Groupe "La Fayette" en Indochine arriva pour prendre le commandement du Centre et remplacer le Capitaine FONTEILLES. Ce dernier continua fort heureusement ses activités vélivoles sur le terrain.

L'École des Transmissions Fil 725 arriva de Châteauroux, et il fallut serrer les coudes pour partager la place disponible sur la grande base. L'écurie de Kretz était toujours vaillante, y compris les inusables Grunau Baby, dont un exemplaire resta accroché dans le vide un beau jour à l'aide de son patin arrière pris dans un câble forestier avant de glisser tout doucement vers la vallée comme un petit téléphérique suivant l'angle du câble... Le pilote n'était pas du tout cardiaque ! Le fameux Rhönbussard, quant à lui, fut modifié sur sa partie verrière afin d'obtenir un confort meilleur et une visibilité supérieure.

Les beaux jours étaient revenus, et le samedi 5 mai à 13h45, le Kranich de Kretz aux couleurs du C.E.V.M. décolla pour un vol remorqué de 25 minutes, sous les yeux du Colonel ROUZAUD et du Capitaine LOUVEAU, officiers particulièrement estimés par l'ensemble du personnel de la base.

A 14h10, le planeur se largua à 1300 mètres pour monter jusqu'à 2900 mètres et redescendre au niveau 2000 pour "réchauffer" car l'antenne badin était gelée. Après réchauffage, le "Kra" remonta à l'altitude 2600 et attaqua avec aux commandes le duo FONTEILLES-LAMBLIN le fameux record du monde tant convoité, en passant la ligne de départ à 15h15.

Se basant sur les trois points de virage déterminés par deux clochers et un signal situés respectivement au Semnoz (Gruffy, en Haute Savoie), la Dent du Chat (Gerbaix, en Savoie) et La Grande Chartreuse (St Pierre de Chartreuse, dans l'Isère), les pilotes accomplirent sans problème les 113,514 kilomètres du parcours triangulaire, en passant la ligne d'arrivée à Gruffy devant les Commissaires assermentés. Le vol libre de 2h40 se terminait à 16h50 par un looping de joie !

La moyenne enregistrée était de 66 km/h et le record du monde appartenant depuis le 12 août 1949 aux Américains BRIEGLER et LA MARRE avec 44,857 km/h de moyenne sur planeur Briegleb BC.8 était très largement battu...

L'exploit fut jugé assez stupéfiant à l'époque, si on le compare au record monoplace en vigueur à cette date. En effet, ce record en solo battu le 22 juillet 1948 par le pilote suisse MAURER sur Moswey II de construction helvétique et de conception bien plus moderne et avancée que le Kranich II n'était que de 69,600 km/h de moyenne...

Inutile de décrire ici l'ambiance du Mess le 5 mai 1951 au soir !

23						23					
NUMERO d'ordre	DATE	APPAREIL TYPE	VENT DIRECTION Vitesse	GENRE du VCL	MODE de LANCEMENT	VCL LIBRE	VCL REMORQUE	HEURE TOTALE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
				<u>Mais de</u>							
	1 <sup>er</sup> MAI	KRANICH	N.	Eut.	Remorqué	0.35	0.15	0.50			
	5 MAI	"	"	"	"	2.40	0.25	3.05	Record de vitesse		C <sup>te</sup> FONTEILLES. circuit fermé.
	11 MAI	BUSIARD	"	"	"	0.20	0.10	0.30			Essai planeur -
	16 MAI	BUSIARD	"	"	Remorqué	2.25	0.15	2.40			
	19 MAI	MEISE	"	"	"	1.30	0.15	1.45			
	23 MAI	C.800	"	"	"	0.10	0.10	0.30			
		C.800	"	"	"	0.10	2.10	2.20	Convoyage		Essai planeur - Brut - Rennes Rennes - Tours Tours - St Jean St Jean le Rouge
	27 MAI	C.800	"	"	"	0.10	2.30	2.40			
		C.800	"	"	"	0.10	2.20	2.30			
	25 MAI	C.800	"	"	"	0.10	1.30	1.40			
	29 MAI	BUSIARD	"	"	"	0.25	0.15	1.00			
		"	"	"	"	2.05	0.10	2.15			
<p>ARRCIC le pro... au Total Général le douze... heures seule cinq... de Vol dont cinq heures de... de Vol libre deux heures... de Vol remorqué pour la période de MAI 1951 Centre de Vol sans Moteur le 27 juillet Le Chef de Centre</p>											
						11.30	9.35	20.45			<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">           A PIENIE            M...            N...            LE...         </div>
								21.50			
								23.35			
											<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">           Capitaine LOUVEAU            ...            ...         </div>



Le Kranich n° 20 va être essayé. Le capitaine LOUVEAU (second à partir de la gauche) en discussion avec M. MARTINOT de la C.A.D.A.F. passant son parachute. Aux commandes, l'Adjudant-Chef LAMBLIN (octobre 1950).



Le Kranich n° 20 du record du monde, le 5 mai 1951. Le Capitaine FONTEILLES est à l'avant. L'Adjudant-Chef LAMBLIN à qui la photo a été dédiée est à l'arrière. A l'extrême droite, le soldat PISTON D'EAUBONNE. Le fameux Hans JACOBS, un des pères du vol à voile, a bien voulu dédicacer cette vue historique via P. COUDERCHON, au duo du record R. FONTEILLES et R. LAMBLIN, et également à la rédaction et aux lecteurs du TRAIT d'UNION.

Le Capitaine FONTEILLES partit effectuer son "tour" en Indochine le 4 août de la même année, et fut fort regretté.

Bien entendu, on pourra lire ou relire les articles des revues spécialisées ou les pages des ouvrages dédiés à l'Armée de l'Air ou au "La Fayette". On ne retrouvera pas grand chose de ce record en uniforme "avec le petit calot vissé sur la tête". Si une performance mondiale avait été effectuée à bord du moindre petit appareil motorisé français "à cocardes", l'exploit serait resté dans les tablettes et souvent commenté. Malheureusement, le vieux Kranich n'était qu'un parent pauvre très silencieux de la "Grande Aviation". Un simple planeur...

L'année 1951 se révélant fort brillante et encourageante, l'atmosphère de compétition continua de régner. Entre les 2 et 13 juillet, l'A/C BOUILLET (Weihe "31"), l'A/C LAMBLIN (Rhönbussard "50") et le Soldat PISTON D'EAUBONNE (Meise "60") se classèrent honorablement parmi une redoutable équipe de pilotes civils au Concours de Grenoble. Parmi eux figurait Guy BERGE.

Le concours de Grenoble du 6 au 13 juillet 1951. Le Rhönbussard "50" derrière le Meise "60" sur le béton herbeux de l'aérodrome d'Eybens maintenant disparu.



Le vainqueur Serge LIZERE sur le Milan (Weihe) n°23 et les autres participants, tous sur Nord 2000 (Meise) confirmèrent encore une fois avec leurs collègues militaires la réputation des planeurs d'Outre-Rhin.

Cette année-là, un meeting aérien avait été organisé sur le terrain de Grenoble-Eybens. Le chef-pilote Henry GIRAUD, au service de l'Aéro-Club du Dauphiné depuis le 1er janvier, et dont la réputation de spécialiste des vols en montagne et des atterrissages de précision déjà établie allait se confirmer avec le temps, eut une idée qualifiée de particulièrement téméraire : il s'agissait de présenter au meeting un SG.38 Zogling en vol acrobatique après décollage en remorqué derrière un Storch...

Henry GIRAUD savait où s'adresser, et un SG.38 pas trop abîmé fut sorti recouvert de poussière d'un hangar du C.E.V.M. le plus sérieusement du monde. Révisé et renforcé par l'adjonction de deux haubans en corde à piano fixés et tendus entre les haubans de vol et un point situé à la moitié de la longueur de la poutre arrière, ceci afin d'éviter les flexions en vol, il fut considéré comme bon à voler...

Les essais révélèrent une instabilité notoire en remorqué due à la trop grande vitesse du Storch (sic). Le jour du meeting, le Zogling partit comme une fusée et son pilote eut toutes les peines du monde à maintenir son cap derrière le câble tout en ressentant une peur assez évidente lorsque le vol du Storch l'obligea à survoler la foule à une vingtaine de mètres du sol ! Enfin largué, Henry GIRAUD commença à piquer pour prendre de la vitesse pour pouvoir "tourner" des loopings, mais le pauvre SG, fin comme un fer à repasser, n'en prenait pas, et après deux tentatives se stoppa pour repartir "en cloche" en arrière à 45 degrés au milieu de la montée. De guerre lasse, et devant une

foule hilare, il abandonna sa tentative, décida de se poser devant la tribune officielle pour montrer sa dextérité, loupa complètement sa prise de terrain et se retrouva dans les ronces à 1000 mètres environ du point d'atterrissage prévu... Henry GIRAUD éclate de rire en se souvenant de cette mémorable journée, et déclare "Les deux cloches involontaires du SG.38 n'étaient pas parfaites, mais ce jour-là, la plus belle cloche c'était moi...!"

En octobre fut également ressorti des oubliettes un vénérable Grunau de type indéterminé venu de Kretz. Connu seulement au C.E.V.M. sous le nom de "Wolf", ce qui en disait long sur ses origines (Wolf HIRTH) et sur la longue lignée des Grunau, cet ancêtre à ailerons débordants et fentes d'ailes intérieures fut essayé les 2 et 8 octobre en deux vols remorqués de 20 et 15 minutes suivis de deux vols libres de 10 et 15 minutes par René LAMBLIN. Jugé inadapté et dangereux car fort difficile à maîtriser en vol le long des parois rocheuses, ce "grand-père Grunau" fut très vite expédié à titre de prime sur la cession du SG.38 à l'Aéro-Club du Dauphiné à Grenoble. Les deux machines furent très vite oubliées... (cf. TU.116, p.37).

### VERS LA FIN DU C.E.V.M.

Les années 1952 et 1953 passèrent très rapidement, et le C.E.V.M. continua ses activités grâce à la réputation et à la foi de l'ensemble de l'équipe ainsi qu'à la qualité de ses élèves. Plusieurs centaines de stagiaires avaient été formés aux dures conditions de la montagne en apprenant les moyens de s'en sortir dans les coins "mal pavés". L'expérience tentée au Bourget du Lac fut reconnue comme très positive et de nombreux pilotes témoignèrent par la suite du bien-fondé de l'enseignement du Centre en affrontant les reliefs tourmentés de l'Indochine. D'autre part, pendant de longs mois, de nombreux baptêmes de l'air avaient été donnés aux occupants de la base parmi les rampants, sans oublier les jeunes appelés du contingent.

Pourtant, le milieu des années cinquante arrivait à grands pas. Les ateliers de menuiserie et de mécanique ne tenaient le coup que grâce à des miracles quotidiens. L'écurie semblait alors d'un autre âge et était dépassée. Il fallait se battre pour glaner, par ci, par là, quelques planeurs au fond des hangars de l'Armée de l'Air autant que dans ceux de l'Aéronavale. Le S.A.L.S. fut quand même compréhensif et accepta le prélèvement de plusieurs machines dans ses centres. L'Etat-Major de l'Armée de l'Air, qui continuait à faire la sourde oreille, résistait de plus en plus aux appels pressants du Capitaine LOUVEAU.

Le 1er octobre 1953, le Centre d'Entraînement de Vol en Montagne était dissous avec ordre de transfert de l'ensemble du matériel à la section de vol à voile de l'Ecole de l'Air de Salon de Provence. Pour cette opération, la base du Bourget du Lac devait servir également de point de ralliement pour quelques planeurs et treuils prêtés par l'Etat à divers aéro-clubs régionaux. Ce dernier matériel qui était en bonne condition, avec des machines volantes frappées des cocardes, était inutilisé par des associations ne pratiquant plus pour diverses raisons ce genre de sport.

Les planeurs furent rassemblés à la base et ensuite confiés, à l'extrémité nord-est du terrain, à la Compagnie Aérienne des Alpes Françaises (C.A.D.A.F.) pour révision complète. Les travaux allèrent bon train, et au fil des mois les vols de réception furent accumulés, tout au moins en ce qui concerne les appareils venant du C.E.V.M. par l'Adjudant-Chef LAMBLIN. Le dernier appareil essayé par ce pilote fut le Grunau Baby n°19, le 27 avril 1954.

Entre-temps, le 1er janvier 1954, la Base-Ecole 127 (ex-BA.127) était devenue Base-Ecole 725.

Les anciens du Groupe "La Fayette" voyaient disparaître à tout jamais leurs chers Grunau Baby, Weihe, Meise, Kranich sans oublier ce sacré Rhönbussard à la verrière "maison" si bien confectionnée par l'A/C LAMBLIN, et cette "vieille bécanne" de Klemm aux énormes roues de Storch si disproportionnées...

Les gorges étaient serrées et les bouches muettes...

Ils apprirent bien vite que leurs taxis, motorisés ou non, avaient été dédaignés à Salon. Cassés ou brûlés sur place, ou mis en vente par le Service des Domaines, les vétérans du Kretz finirent en effet lamentablement.

Le Capitaine LOUVEAU, qui avait tant fait pour sauver le Centre, fut nommé officier de liaison auprès du S.A.L.S. et quitta Le Bourget du Lac le 5 novembre 1954. Bien d'autres anciens suivirent.

Les premiers hélicoptères venant d'Indochine en 1955 allaient former la D.I.H. confirmée le 1er février 1956. Légers ou lourds, ils allaient se multiplier pour former d'urgence des centaines de pilotes, utilisés pour la plupart dans le conflit algérien. Servant en quantité sur la base, de jour et de nuit, et en annexe sur le terrain d'Annecy-Meythet par manque de place, les "ventilateurs" bruyants faisaient regretter le temps du C.E.V.M. aux riverains et affrontaient les redoutables montagnes savoyardes. Souvent, par manque de connaissances en relief "tordu", et par manque de puissance en altitude des moteurs à pistons, les pilotes se faisaient "piéger". Les tentatives de sauvetage d'alpinistes en détresse posèrent de graves problèmes, et le drame des montagnards VINCENDON et HENRY coûta très cher à l'Armée de l'Air. Le C.E.V.M. n'était plus là pour préparer les jeunes pilotes à affronter les éléments naturels...

Il faut dire que l'on n'avait pas le temps, ni pour former les hommes, ni pour préparer les machines (quelques Sikorsky S.55 achetés d'urgence à la Compagnie belge SABENA feront longuement de l'écolage avec leurs aménagements de luxe aux couleurs d'Outre-Quévrain surmontées à la dernière minute de quelques cocardes...)

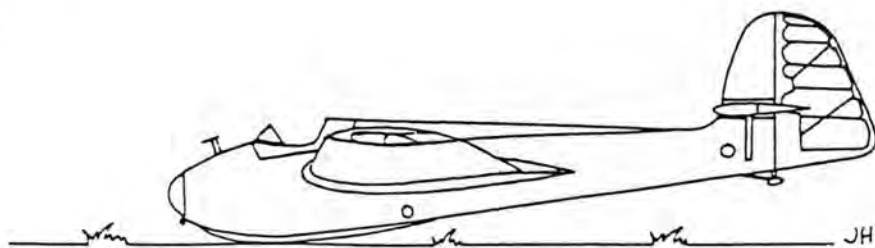
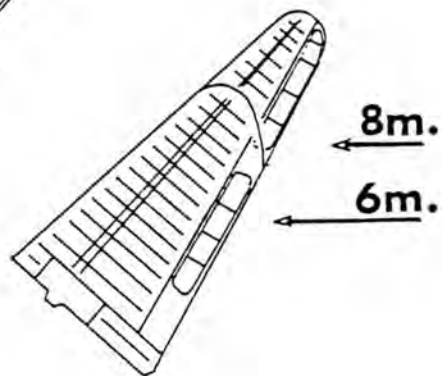
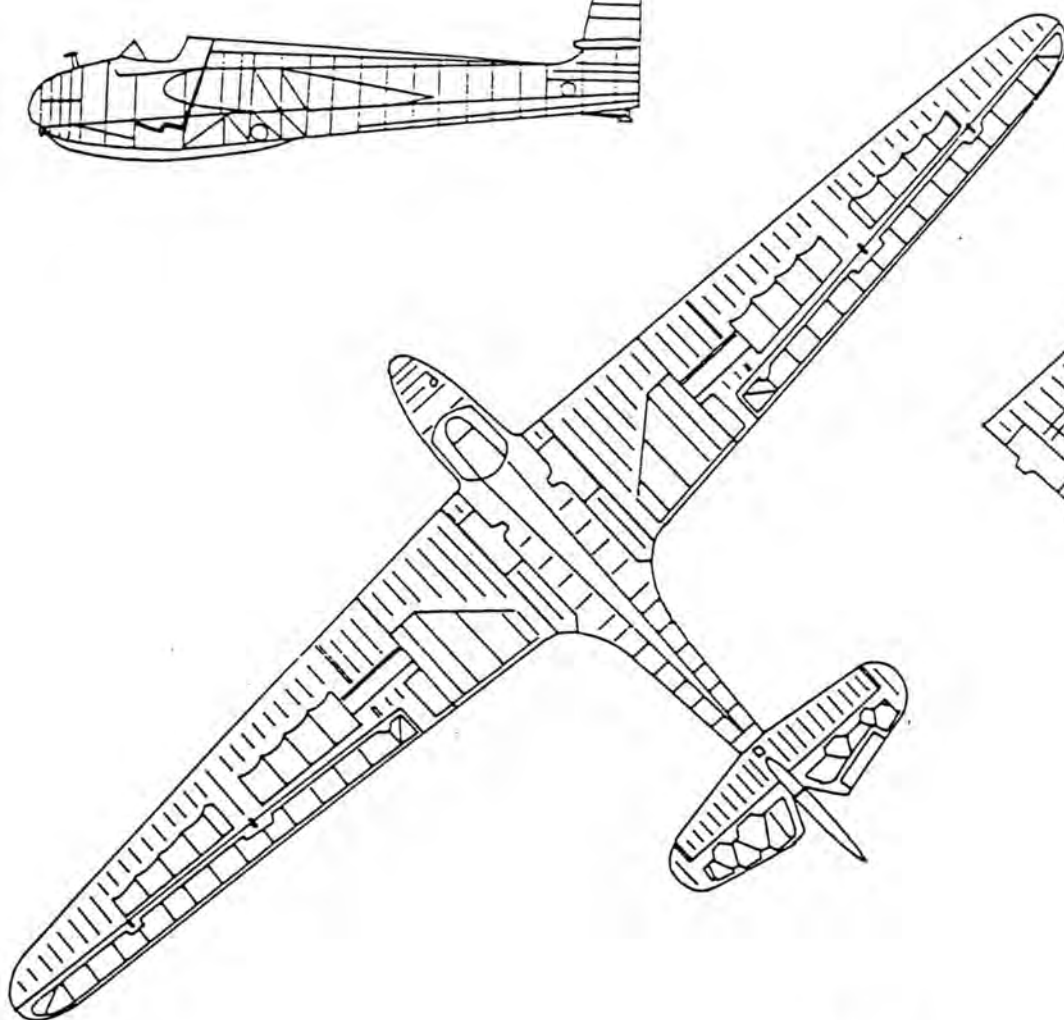
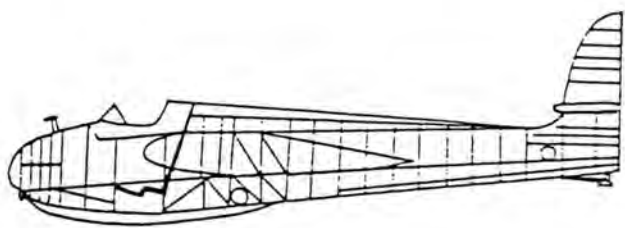
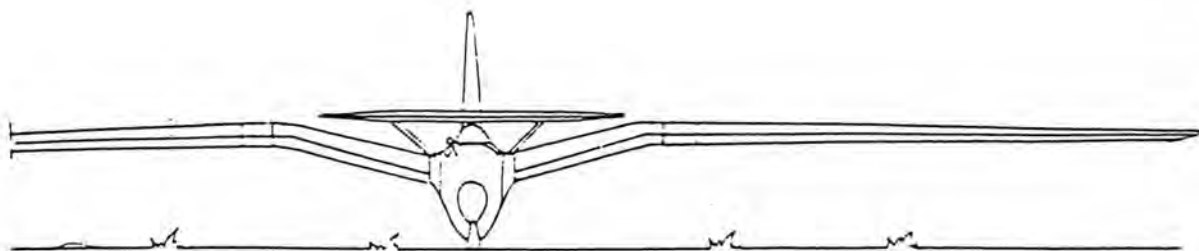
La sécurité en montagne fut quand même assurée par la suite grâce à l'arrivée des Alouette II flanquées de turbines, et après plusieurs changements intervenus au cours des années, la D.I.H. allait devenir le C.I.E.H. 341 le 30 avril 1975.

Mais la superbe base qui avait tant connu d'activité allait se vider au cours de l'année 1985. Partis en direction de Toulouse, les Alouette III et Puma du C.I.E.H. 341 ne font plus partie du décor local et un grand silence règne en dehors des activités du terrain civil.

Là-haut, dans le ciel, les vélivoles basés à Challes les Eaux spiralent. Beaucoup d'anciens du "La Fayette" et du C.E.V.M., tous retraités dans la région, les regardent évoluer en se remémorant le bon temps des vieilles caisses aux svastikas grattées...



# D. F. S. "Habicht"



JHD. 2/87

0 1 2 3m.

# **Annexes**

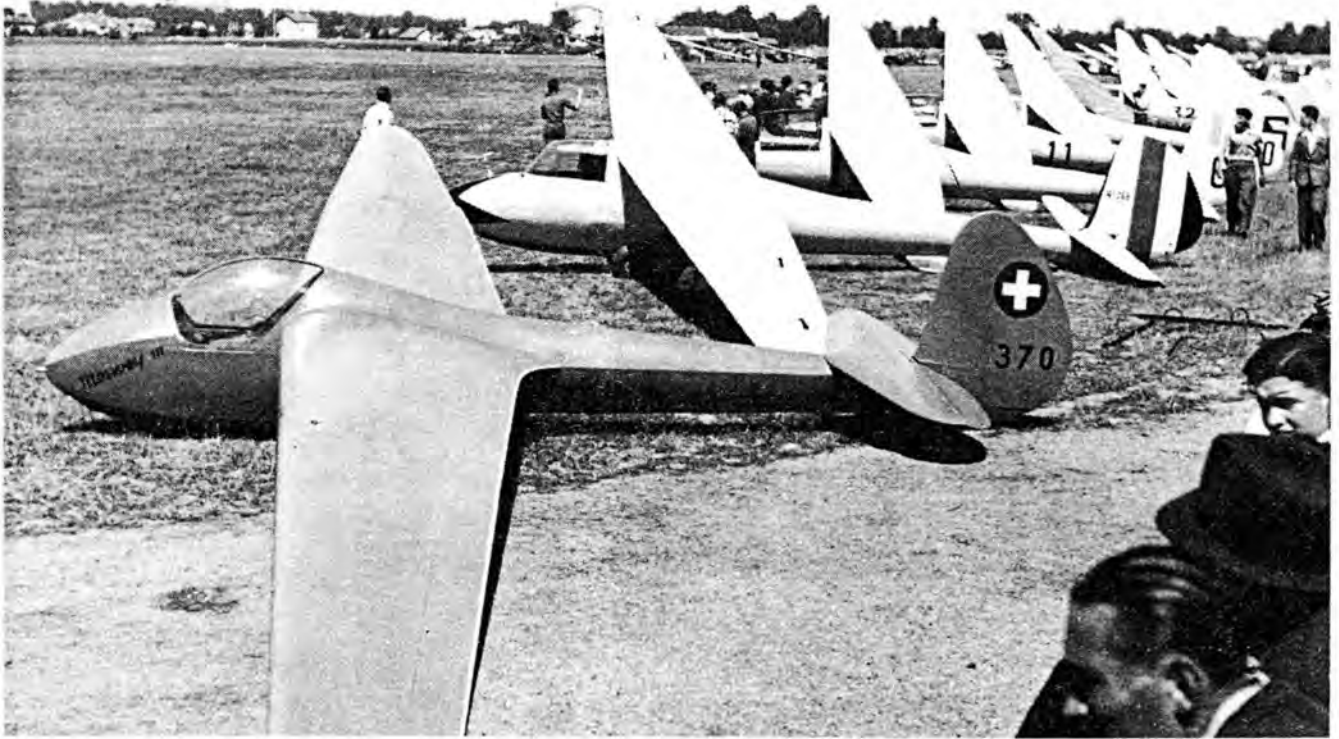
## **Notes**

A part le Meise Olympia et le Klemm L.25 sur lesquels les numéros de série d'usine (respectivement 0333 et 1038) ont été relevés et officialisés, l'ensemble des aéronefs, qui a d'ailleurs fait l'objet d'une cannibalisation intensive, reste anonyme. Quelques lettres-codes à 3 lettres (Grunau Baby "L-NL") ou à 4 lettres (Grunau Baby "LZ-IL") visibles sur les photos publiées pourraient servir avec l'aide des archives allemandes à faire découvrir les n°s constructeurs. Mais cette possibilité reste aléatoire en tenant compte des cannibalisations et de l'utilisation multiple de codes identiques.

De ce fait, les seules références utilisables sont françaises et assez fragiles. Ces références concédées en tant que n° "FR" au fur et à mesure de la récupération (Weihe n°1, Wolf n°1, etc...) ou mises au point dans les centres comme au Kretz (00 à 10 pour les SG.38, etc...) nous servent malgré tout de points d'appuis.

Bien entendu, d'autres chiffres souvent de grand format ont été peints pour les concours et eurent une durée éphémère. Ils doivent être rejetés.

Signalons pour terminer que le modèle Nord 1300 considéré comme une mauvaise copie du Grunau Baby n'a jamais été utilisé en Allemagne et en France depuis la fondation du "Club" La Fayette jusqu'à la dissolution du C.E.V.M.



Au meeting international de vol à voile d'Albi le 30 juin 1946, et derrière le Müller "Moswey III" venant de Suisse, un superbe alignement de D.F.S. "Weihe" permettant de distinguer nettement la variété des marquages aux couleurs françaises à l'époque! De gauche à droite: le n° 226 avec un grand drapeau de dérive, le n° 6 avec un petit drapeau et une fine bande tricolore derrière l'aile, le n° 10 (n° 11 de concours sur le fuselage) avec un petit drapeau, le n° 5 sans drapeau, l'inévitable n° 4 (futur F-CADE puis F-CRJR) en tenue camouflée avec les marquages de la Luftwaffe, le n° 32 et plus loin le n° 7, sans marques tricolores pour ces derniers. Document, collection Philippe COUDERCHON.



Au Fayet (département de la Haute-Savoie), une vue très rare d'un planeur volant en FRANCE avec un codage allemand, y compris les croix noires, malgré l'interdiction. En l'occurrence, le D.F.S. 108/49 "Grünä-Baby" Wk. Nr. R 140 "LX-VG" situé entre le Gö3 "Minimoa" R 91 (D) 14-280 et un D.F.S. Jacobs "Kranich II". Ces appareils viennent au Centre National de Challes Les Eaux. Document, collection P. COUDERCHON.

ANNEXE I : RECENSEMENT DU MATERIEL VOLANT D'ORIGINE ALLEMANDE UTILISE  
AU "LA FAYETTE" ET AU C.E.V.M.

A) - PLANEURS

Nombre	Désignation-type	Observations
10	SG.38 Zogling standard ou à carénage amovible	Codes 00 à 10 . Quatre équipés de carénages amovibles. 6 exemplaires au moins ramenés en France, dont 1 à carénage. Pas d'utilisation au Bourget-du-Lac. Un seul non caréné utilisé en 1951 à Grenoble en démonstration Meeting
25	Grunau Baby II	Codes 11 à 22 (12 exemplaires). 13 exemplaires non codés en 1949 à Kretz car passés en réforme. 15 exemplaires avaient été transformés avec cockpit fermant l'habitacle. Seuls les n°s 04, 11, 12, 14 à 21 inclus (11 exemplaires) ont été rapatriés en France.
1	Meise Olympia	N°0333. N° de centre "60". Echangé contre un Mu.13 à Pont St Vincent le 3 juin 1949.
2	Kranich II	N° de centre "20". Provenance US. Record du Monde le 5 mai 1951 N° de centre "21". Provenance Innsbrück 5 octobre 1950. Echangé contre 2 SA.103 Emouchet
1	Weihe	N°1 . N° de centre "31".
1	Rhonbussard	N° de centre "50". Récupéré au Klippeneck en juin 1949. Cockpit modifié au C.E.V.M.
1	Go.1 "Wolf"	N°1. Essayé au C.E.V.M. les 2 et 8 octobre 1951. Versé à l'AC du Dauphiné, Grenoble.

Pour mémoire : un Mu.13 récupéré au Klippeneck le 3 juin 1949. Non utilisé car convoyé directement le même jour à Pont St Vincent pour échange avec le Meise n°0333 devenu "60".

B) - AVIONS

1	Klemm L.25.a1	N°1038. Devenu F-PAAZ en France après revente par le Service des Domaines.
3 ?	Fieseler Storch	Dont 1 avec voilure bois réformé. N°s inconnus.

Albi le 30 juin 1946, meeting international: de droite à gauche en partant du M.S. 502: D.F.S. "Weihe", Gö 3 "Minimoa", D.F.S. 108/49 "Grunau-Baby", Castel C. 242, Spalinger et la suite....

Document,  
collection  
Philippe  
Coudarchon.



ANNEXE II : RECENSEMENT DU MATERIEL D'ORIGINE FRANCAISE UTILISE AU C.E.V.M.

B) - PLANEURS

Nombre	Désignation-type	Observations
4	Caudron C.800 biplaces	Le n°337 en provenance de Salon de Provence, convoyé par l'A/C LAMBLIN en 1949. Le n°357 en provenance de la Marine Nationale à Lanvéoc-Poulmic, convoyé depuis Brest du 25 au 30 avril 1951. Atterrissage "aux vaches" à Massy (Saône & Loire) en raison du mauvais temps. Dépannage par l'Aéroclub de Tournus-Cuisery, remonté sur l'aérodrome de Cuisery et nouveau départ sur Le Bourget du Lac par air derrière un Storch. Les n°s 348 et 365, convoyés également depuis Brest entre les 23 et 25 mai 1952. Les deux appareils, lestés à la place passager en double remorquage derrière un Storch. L'un piloté par le soldat PISTON D'EAUBONNE, l'autre par l'A/C LAMBLIN (voir extrait du carnet de vol de ce dernier reproduit à la page 47 du TU.119). Ces quatre C.800 seront flanqués des codes "maison" allant de 31 à 34 inclus, mais il n'est pas possible de donner les correspondances avec les numéros de série des machines... (1)
1	Castel-Mauboussin C.25S biplace	Le n°74, venant de Salon de Provence le 20 juillet 1950
2	Castel-Mauboussin C.311P monoplaces	N° inconnus. Arrivés de Castelnaudary le 18 avril 1952.
8	Mangeot SA.103 Emouchet monoplaces	Le n°68 ramené de Kretz (2). Les n°s 73, 167, 169, 170 et 172 (ces deux derniers reçus le 16 avril 1952). Le n° 174 venant de Salon de Provence le 2 février 1951. Le n° 175. Deux exemplaires non identifiés dans cette liste seront échangés le 3 octobre 1950 à Innsbruck contre un Kranich (le n°73 devenu "21" au C.E.V.M.).
3	Mangeot SA.104 Emouchet monoplaces	Les n°s 70 et 71 venant de St Cyr l'Ecole, plus le n°175. Les chiffres 70 et 71 sont peut-être des codages "maison".
1	Arsenal 4111	Le prototype de ce magnifique monoplace de performance dû à l'Ingénieur JARLAUD, de couleur orange, sera utilisé en 1951 par le Capitaine FONTEILLES pour évaluation en montagne.

B) - AVIONS

4	Morane-Saulnier MS.500 Criquet à moteur Argus	Les n°s 33, 36 et 91, plus un exemplaire au n° non retrouvé (3)
4	De Havilland DH.82 Tiger Moth	Numéros inconnus.

NOTA

(1) - Ces planeurs C.800, comme d'ailleurs des Nord 2000 de la Marine Nationale, semblent avoir été liquidés à cette époque par le Service des Domaines.

(2) - Le SA.103 Emouchet n°68 ramené de Kretz était le seul planeur d'origine française utilisé par le Groupe La Fayette en Allemagne.

(3) - Un de ces Storch fabriqués par Morane-Saulnier était équipé de skis métalliques rétractables d'une technique très avancée pour l'époque, ainsi que d'une hélice à pas variable.

NOTA : Nous regrettons de ne pas pouvoir être plus clairs en ce qui concerne les numéros de série d'usine, les codages typiquement C.E.V.M. et leur correspondance... Même problème pour les codes RAF des Tiger Moth.



Un Fieseler "Storch" du C.E.V.M. au point fixe, L'Adjudant-Chef Pierre BOUILLET est aux commandes. Document Pierre BOUILLET, collection René BOUVIER.



Le Grunau-Baby n° 17 en vol sur la base en 1951. La vue a été prise d'un "Storch" remorqueur. Collection René LAMBLIN.



# Les AYATARS

## du 'Minimoa' n°2



Challes-les-Eaux en 1945. Le D-14-280 aux décorations d'origine. Il ne manque que les svastikas. Photo collection Paul CHABORD.



Toujours à Challes, en 1945. Les camouflages ont disparu. Le cercle de l'énorme svastika a été rempli des deux côtés par de superbes cocardes tricolores! Cocorico! Photo collection Rémy MARTINAUD, via Réginald JOUHAUD.



Sur le terrain du Fayet (74), cher au grand pilote qu'était Joseph THORET, le 6 septembre 1946. Le fameux G63 Minimoa de Challes, encore codé "14-280", le "D" ayant été supprimé... L'appareil porte la mention "R.91" sur la dérive, ce qui peut être son WKNr. En effet, le 100ème Minimoa construit (le 30.06.39) était codé "D-14-295". A noter que le terrain historique du Fayet n'existe plus. Photo collection Philippe COUDERCHON.



Ordre du Ministère (impératif...):  
Supprimez tout cela !  
Seul le numéro "2"  
subsiste. Photo  
collection J-P.WEISS.

Plus tard, en 1956, avec les lettres F-CADA (en attendant l'immatriculation F-CROU en C.N.R.P....). Photo René BOWJER.



## REMERCIEMENTS

L'auteur, tout en reconnaissant par avance qu'il oubliera de citer peut-être un certain nombre d'amis connus ou inconnus, tient à remercier :

L'équipe de la Rédaction du TRAIT D'UNION, en particulier :

Jean DELMAS  
Jacques CHILLON

Jean-Pierre DUBOIS  
Patrick VINOT PREFONTAINE

Ainsi que :

Preben BAJLUM  
Henri BERNET  
Pierre BOUILLET  
Roland BRIAND  
Claude BUFFET  
Paul CHABORD  
Rick CHAPMAN  
Philippe COUDERCHON  
Jean-Michel DANIEL  
Le Commandant FONTEILLES  
Alain GENEVE  
Henri GIRAUD  
Jean-Claude GUILLERMIN  
Siegfried KALHERT

Karl KOSSLER  
René LAMBLIN  
Daniel LEYGNAT  
Jean-Yves LORANT  
Mme Rémy MARTINAUD  
Louis MEURILLON  
Aimé POIRIER  
Claude SALAUN  
Harold THIELE  
André TISSERAND  
Alex TOCHON  
Philippe VERSAPUECH  
Wolfgang WAGNER  
Jean-Paul WEISS  
G.R. WRIXON

Pour les illustrations :

Réginald JOUHAUD

Claude PETIT

Merci également aux personnes compétentes et dévouées rencontrées :

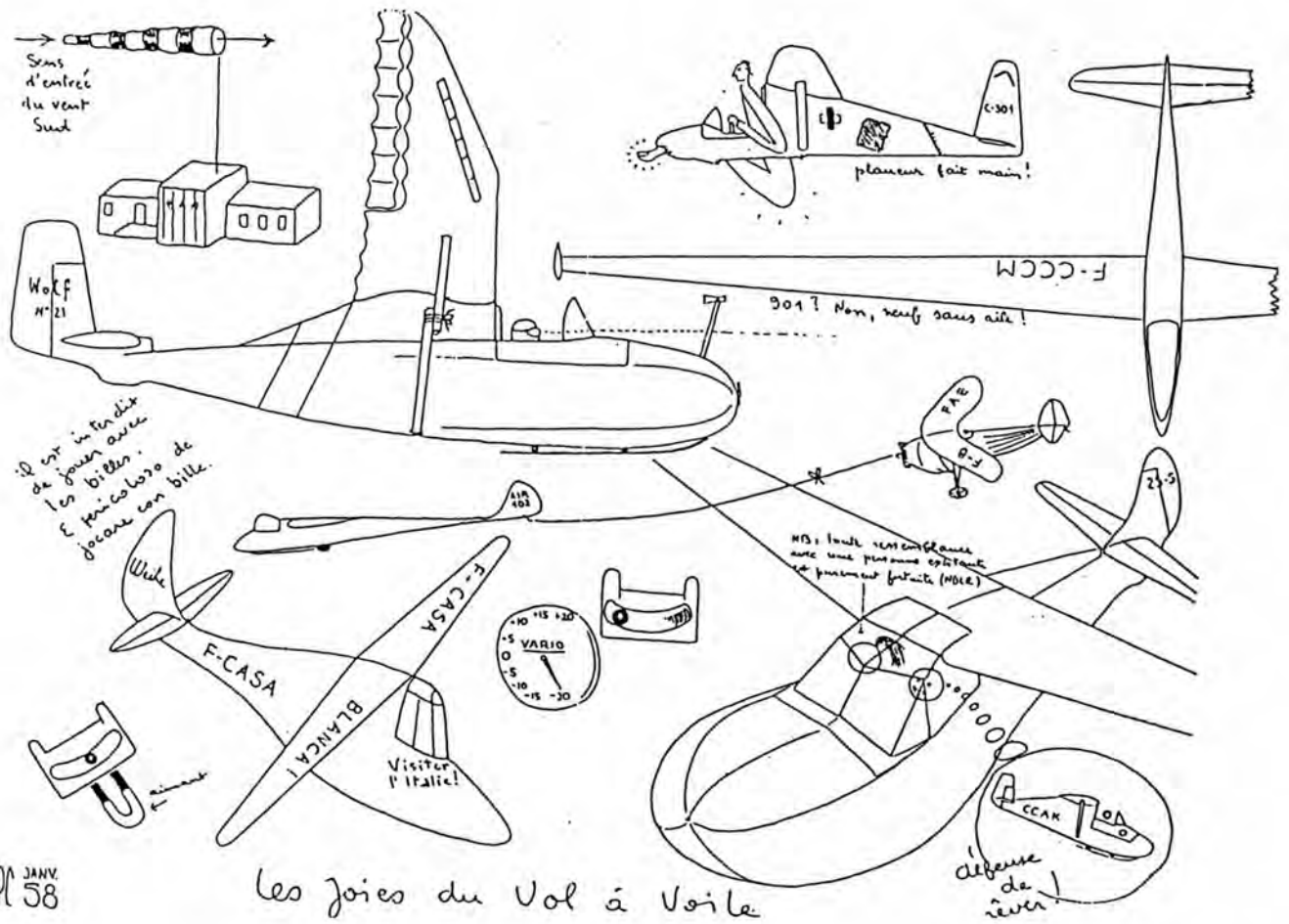
- au Bureau Véritas
- au S.F.A.C.T.
- à la D.G.A.C.
- au Service Historique de l'Armée de l'Air
- au Musée de l'Air et de l'Espace
- à l'association LES AILES ANCIENNES du Bourget

## BIBLIOGRAPHIE

Les Ailes, Aviation Magazine, L'Air, Décollage, Aviasport, Le Fana de l'Aviation, Aviation News, The Aeroplane Spotter, etc...

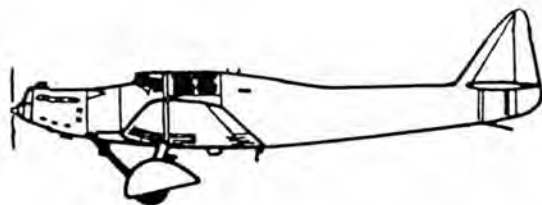


L'équipe du  
C.E.V.M. po-  
se pour la  
postérité..!  
Document,  
collection  
René LAMBLIN.



les joies du Vol à Voile

PC JANV 58



LE PRESENT OUVRAGE EST FORME D'EXTRAITS DES NUMEROS 105,  
106, 107, 108, 109, 110, 112, 114, 116, 117, 119, ET 120  
DE LA REVUE: LE TRAIT D'UNION.

---

JOURNAL de la BRANCHE FRANÇAISE d'AIR BRITAIN

---

# Le TRAIT d'UNION

---

BIMESTRIEL TRAITANT UNIQUEMENT DE :

L'AVIATION FRANCAISE :



AVIONS CIVILS RECENTS ET ANCIENS

AVIONS MILITAIRES RECENTS ET ANCIENS



COMPAGNIES AERIENNES

ARMEE DE L'AIR



AERONAVALE

REGISTRE



AEROSTATION

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES, VEUILLEZ VOUS ADRESSEZ A:

---

**RESPONSABLE de la PUBLICATION - TRESORIER - ABONNEMENTS**

**Jean DELMAS Résidence "Colbert" 107 Allée D.Casanova**

**93320 Les PAVILLONS sous BOIS FRANCE**

---

DEPOT LEGAL: 4<sup>ème</sup> trimestre 1989

IMPRIMERIE HUERMA: 12 rue de Palestine 75019 PARIS

LE RESPONSABLE DE LA PUBLICATION: Jean DELMAS

COMMISSION PARITAIRE: n° 60622

