

VAUVILLE

Haut-lieu du vol à voile Français

Par
Georges ABRIAL



AVIASPORT

VAUVILLE

Haut-lieu du vol à voile Français

par

Georges ABRIAL

Président de l'Association Française Aérienne

Président-Fondateur du Groupe « L'Air »

En couverture :
le planeur Abrial-Peyret
« Vautour »
en vol au-dessus de Vauville,
en 1925.
(Peinture de Mme Peyret).

IMP DESSAINT-DOULLENS

Tiré à part de la revue AVIASPORT 1969

Prix 3,00 Francs

Sauf des initiés, le nom de Vauville est maintenant à peu près oublié et ignoré du monde vélivole actuel.

Pourtant, créé par l'« Association Française Aérienne » et soutenu par notre ex-confrère « Les Ailes » dont le regretté Georges Houard était l'âme, ce petit terrain perdu dans La Hague, a joué un rôle prépondérant aux tout débuts de notre Vol à Voile ; puis après une longue éclipse, et les sinistres de la guerre, Vauville, transformé, reprend une vigueur nouvelle avec l'activité régulière des vélivoles de Cherbourg.

Toutefois, jusqu'ici, on n'y pratiqua guère que le vol de pente, tant parurent longtemps inaccessibles les performances en cette extrémité du Cotentin ; pourtant, l'ardeur des jeunes a, peu à peu, forcé le destin et, aujourd'hui, mieux équipés, ils s'apprêtent à un nouveau départ.

Qui pouvait, mieux que Georges Abrial, en être l'historiographe ?

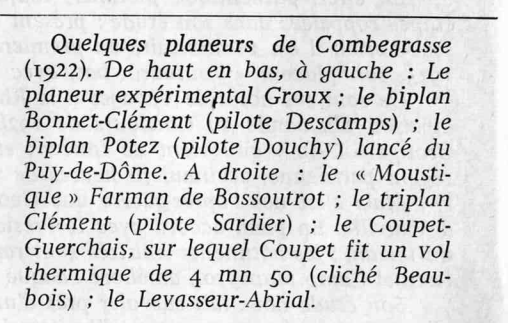
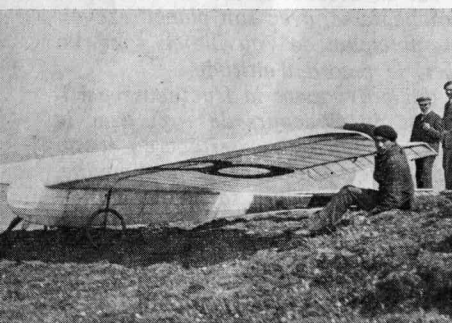
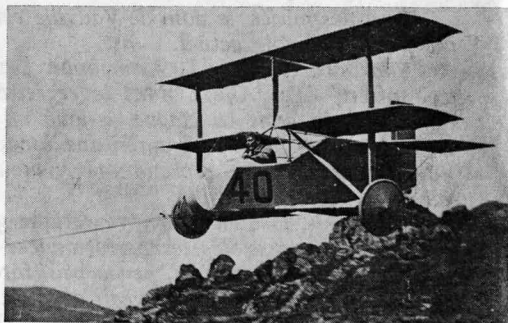
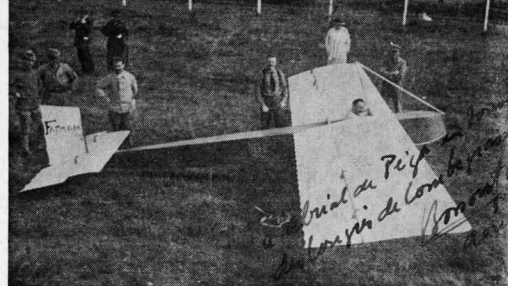
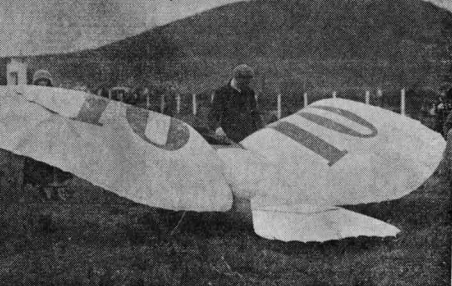
En effet, authentique pionnier, toujours sur la brèche, il fut de toutes les étapes rappelées dans son étude : présent à Combegrasse, avec son planeur Levasseur-Abrial, il est commissaire au premier rassemblement de Vauville en 1923. En 1925, son planeur « Vautour » bat, avec Auger, le record d'altitude.

Ce sont ses notes de voyages à la Rhœn qui provoquent la fructueuse participation allemande au Concours de 1928 ; il est du Concours de 1931 avec le Groupe « L'Air » qu'il vient de fonder ; et c'est ce Club qui, désertant en été la région parisienne, accumulera heures de vol et brevets sur la pente de Vauville.

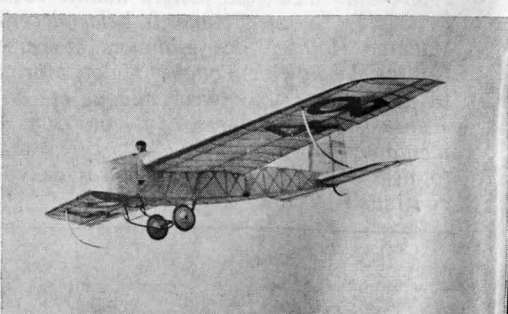
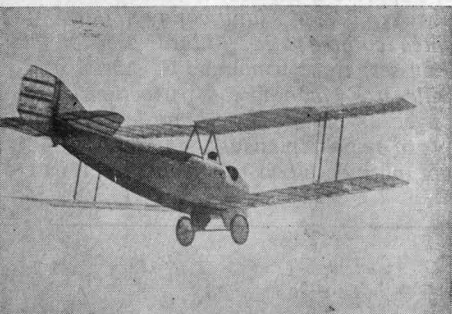
Mais c'est dès l'après-guerre que Georges Abrial apportera sa pleine mesure à Vauville. En plein accord avec le Président Houard, il établit un nouveau plan du terrain ; les bâtiments sinistrés sont rasés, et, avec les appuis nécessaires naîtra l'actuel Camp Maneyrol, amélioré chaque année, depuis son inauguration en 1951.

Son étude nous fait survoler près d'un demi-siècle d'histoire : Concours historiques des années 20 ; avatars d'un terrain bientôt dépassé, enfin renouveau avec l'Aéro-Club local, qui malgré maints obstacles, s'apprête à un décisif tournant.

Après Georges Houard, hélas décédé en 1963, l'A.F.A. (qui compte, outre Madame Houard, des pionniers et personnalités comme MM. Riffard, Nessler, Dollfus, Le Boloch, Fouché, Mélot, Morisset, Rousset, etc...) a nommé G. Abrial à sa présidence ; il séjourne chaque été à Vauville et s'y consacre à perfectionner « son » Camp Maneyrol. Et il vole (à 71 ans) avec un enthousiasme que le temps n'entame pas. Il a piloté 282 types différents d'avions, planeurs, autogires, et totalise actuellement 3 130 heures de vol, dont plus de 1 000 sur planeur. Et il continue !



Quelques planeurs de Combe-grasse (1922). De haut en bas, à gauche : Le planeur expérimental Groux ; le biplan Bonnet-Clément (pilote Descamps) ; le biplan Potez (pilote Douchy) lancé du Puy-de-Dôme. A droite : le « Moustique » Farman de Bossutrot ; le triplan Clément (pilote Sardier) ; le Coupet-Guerchais, sur lequel Coupet fit un vol thermique de 4 mn 50 (cliché Beau-bois) ; le Levasseur-Abrial.



VAUVILLE

Haut-lieu du vol à voile Français

1922 : Les Origines

COMBEGRASSE : PREMIER CONGRES EXPERIMENTAL DE L'A.F.A.

Evoquer Vauville, c'est remonter aux racines mêmes du vol à voile français, inséparables de ce Haut-Lieu historique.

Pourtant, il est vrai, le germe initial avait éclos à Combe-grasse, dans les monts d'Auvergne, en août 1922.

A cette époque, la très active Association Française Aérienne, qu'animaient ses fondateurs : Georges Houard, André Carlier, André Frachet, Maurice Victor, ayant eu connaissance d'expériences allemandes dans les monts de la Rhoen, lança, par le journal « Les Ailes », une ardente campagne pour intéresser les français à ce « vol à voile », mot magique désignant quelque chose encore ignoré, mais confusément pressenti.

Avec l'Aéro-Club d'Auvergne que présidait déjà Gilbert Sardier, l'A.F.A. organisa donc le premier « Congrès Expérimental », qui provoqua cette prodigieuse éclosion d'une cinquantaine de machines à voler sans moteur, valables ou non. On ne savait à peu près rien des mouvements atmosphériques (1), mais on voyait les oiseaux voler longuement sans battre des ailes. Eh bien, nous

(1) Malgré les travaux de Penaud, publiés en 1872, qui révélaient déjà tout le mécanisme, non seulement du vol de pente, mais aussi celui des courants thermiques. Malgré aussi les très récentes expériences du Professeur Idrac, effectuées au Sénégal en 1919, qui par cerfs-volants, enregistraient des mesures dans les zones d'évolution des oiseaux voiliers.

Mais ces travaux, pourtant déterminants, étaient alors peu connus (ou négligés) par la plupart des expérimentateurs de Combe-grasse.

ferions de même. Comment ? On ne le savait guère, mais on n'en doutait pas : il fallait essayer.

Et on avait raison.

Le terrain devait permettre les envois en toutes directions, et la sécurité des atterrissages : le choix se porta sur un plateau sensiblement plat, situé entre Randanne et le lac d'Aydat (22 km S.W. de Clermont-Ferrand), dominé par un mamelon isolé, haut de quelque 120 m : le Puy de Combe-grasse, aux pentes variées et couvertes d'herbe et de bruyères, comme les terrains d'alentour. Non loin, d'autres « puys » : la Toupe, utilisable, Charmont et Rodde, boisés de sapins ; les abords de Combe-grasse, à pentes faibles, permettaient aux inventeurs, presque tous non pilotes, d'essayer sans risques, leurs parfois « drôles de machines ».

On le voit, on n'avait cherché qu'à pouvoir lancer les planeurs d'un point élevé, face au vent de direction quelconque (comme Lillenthal en 1894, de sa colline artificielle de 30 m) ; ignorant les ascendances, on n'ambitionnait guère, en cette première étape, que des vols planés d'où surgiraient, peut-être, des enseignements vers une progression.

Beaucoup des appareils présentés étaient l'œuvre d'inventeurs et amateurs, plus riches d'enthousiasme que de savoir réel. On y a vu des sortes d'oiseaux, à ailes pivotantes de haut en bas, d'avant en arrière, des formes inattendues basées surtout sur l'intuition ; heureusement, ceux-là ne pouvaient guère voler, et on en vit s'éparpiller doucement en tentant de décoller sur la traction d'un sandow, où même, lancés à bras sur une pente douce.

Pourtant, ces appareils témoignaient de la foi pure de leurs inventeurs, qui s'éva-

daient des sentiers battus dans l'espoir de conquérir un nouveau mode de vol humain, plus proche de celui de l'oiseau.

On vit aussi les émouvantes glissades planées du suisse Chardon, avec son petit biplan inspiré de ceux du pionnier Chanute, au début du siècle ; l'appareil, ultra-léger (12 kg) était manœuvré par les seuls déplacements du pilote suspendu, essor et atterrissage ayant lieu sur ses jambes.

Mais, à côté de ces réalisations originales, le Congrès Expérimental avait aussi suscité des appareils plus classiques, présentés soit par des constructeurs réputés : Farman, Potez, Dewoitine, Clément, de Monge, Levasseur, Denhaut, soit par des techniciens qualifiés : Riffard, Guerschais, Peyret, Nessler, Coupet, Deshayes, Abrial, etc...

Beaucoup de ces machines n'étaient, en somme, que des avions de tourisme de l'époque, allégés par la suppression du moteur, remplacé par le poste de pilotage, ainsi avancé pour respecter le centrage ; ce sont celles-là pourtant, n'apportant aucune innovation (sauf les Dewoitine, ou l'« Oiseau Bleu » des frères Landes, aux ailes souples en vue du vol à voile) qui, bien au point et conduites par des pilotes éprouvés, firent les vols les plus probants.

Dans ces conditions d'appareils, de terrain et... d'ignorance, on ne pouvait s'attendre à des exploits. C'est pourtant à Combe-grasse que furent accomplis, bien par hasard, les premiers vols thermiques, dûment contrôlés :

Bossoutrot, sur son monoplane Farman (le plus fin de tous, par son allongement d'aile de 8,35 et pesant 43 kg) lancé du Puy de Combe-grasse le 19 août, au lieu de descendre en vol plané comme d'habitude, se sentit soulevé par un courant inconnu ; obligé de virer pour éviter le Puy de Charmont, il continua instinctivement son virage, fit un cercle complet, et renouvela trois fois cette manœuvre, qui l'élevait progressivement ; il gagna ainsi 77 mètres d'altitude par rapport à son point de départ, et n'atterrit qu'après 5 minutes 18 secondes de vol ; Coupet, sur son monoplane de 57 kg, décollant aussitôt, fit un vol de 4 minutes 50 secondes, gagnant 53 mètres de hauteur. Nessler et Maneyrol, rencontrèrent aussi de

tels courants, mais pendant des temps moindres.

Hélas, ces résultats encourageants avaient été payés d'un lourd tribut : Fétu s'était tué dans une chute en vrille, et Sardier fut blessé, son petit triplan ayant été déséquilibré par une rafale.

Tous les appareils capables de voler exécutèrent de nombreux, mais brefs vols planés, lancés de Combe-grasse ou de la Toupe. Il y eut aussi ces envolées spectaculaires et scabreuses du sommet du Puy de Dôme, par Coupet, Bossoutrot, Barbot et Douchy : les appareils, rebondissant dans la pente avant de quitter le sol, et malmenés ensuite par les remous sous le vent de la montagne ; c'est Douchy, sur Potez, qui atterrit le plus loin : 5 km 800 pour 800 m de dénivellation.

Mais alors qu'on se réjouissait des 5 minutes de Bossoutrot et de Coupet, résultat plus technique que spectaculaire, on apprenait qu'en Allemagne, Hentzen avait réalisé, cinq jours après (24 août), un vol de 3 heures 10 minutes ; et, considérant nos maigres résultats, il avait dit : « Que les français en fassent autant maintenant, s'ils le peuvent ! »

ITTFORD-HILL : RECORD DE MANEYROL.

Combe-grasse, puis l'exploit allemand, avaient galvanisé les chercheurs. Quelques jours plus tard, le 15 septembre, Barbot se lançait de Superbagnères, dans les Pyrénées, pour un beau vol plané de 20 minutes ; mais ce n'était pas du vol à voile.

C'est alors qu'inspirée par les exemples allemand et français, l'Angleterre tint, elle aussi, à organiser un concours ; deux mois après Combe-grasse, du 16 au 21 octobre 1922, s'ouvrait la compétition d'Itford-Hill, près de Newhaven. Mais, raison ou hasard, le terrain était situé sur un plateau dominant une pente continue, exposée au vent : cela allait tout changer.

Vingt planeurs étaient engagés, dont, bien entendu quelques fantaisistes ; mais aussi Fokker, de Havilland, et des appareils anglais très valables ; les français Barbot et Maneyrol y prenaient part.

Dès le début, il y eut des vols remarquables : Fokker : 37 et 40 minutes ; Raynham : 1 heure 53, ce qui semblait lui donner

la victoire ; Barbot avait cassé son Dewoitine.

Maneyrol et le constructeur Peyret ne furent prêts que le dernier jour, 21 octobre, alors que le vent soufflait en tempête. A la surprise générale, son petit monoplane aux curieuses ailes en tandem, s'envola, tint l'air longtemps, alors que le soir tombait ; on alluma des phares d'autos pour guider son vol, et c'est en pleine nuit, et sous la pluie que Maneyrol se posa enfin : il avait volé 3 heures 22 minutes et remportait le prix de 1 000 Livres du « Daily Mail ». Et surtout il avait relevé le défi de Hentzen, en battant le record du monde de durée.

La réaction fut considérable : Maneyrol et Peyret décorés par le Ministre de l'Air Laurent-Eynac, au grand amphithéâtre de la Sorbonne, et acclamés par la foule. Et le planeur Peyret, exposé en plein Paris, sur la terrasse des Galeries Lafayette : cela rappelait l'accueil triomphal que reçut Blériot,

revenant, lui aussi d'Angleterre, après son historique traversée de la Manche, le 25 juillet 1909.

La qualité des planeurs et des pilotes français n'avait pu être démontrée à Combe-grasse, faute d'un terrain approprié : ce fut le bénéfique enseignement d'Itford-Hill.

L'ascendance de pente fut de suite exploitée : le 3 janvier 1923, Thoret volait 7 h 30 sur un avion biplan Hanriot, moteur arrêté, record non homologable ; et le 23 janvier, Henri Farman volait 3 h 31 à Boulogne-sur-Mer, sur le monoplane de Combe-grasse.

La voie s'ouvrait donc largement vers les progrès futurs.

Voilà où en était le vol à voile français, au seuil de 1923, après les timides envolées de Combe-grasse, suivies de la victoire de Maneyrol à Itford-Hill ; il était nécessaire de rappeler la genèse qui amena à la création de Vauville.

Le 21 octobre 1922, Alexis Maneyrol, sur le planeur tandem de Louis Peyret, bat le record du monde de durée avec un vol de 3 h 22 sur la pente d'Itford Hill près de New-Haven, en Angleterre. (Photo communiquée par Mme Peyret.)



I-Vauville 1923-1928

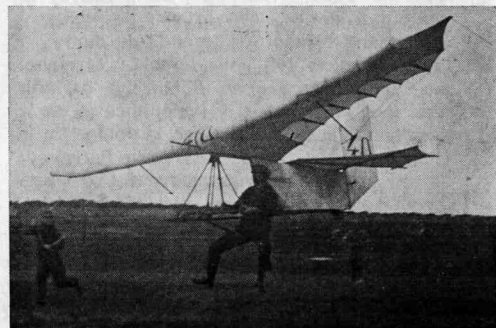
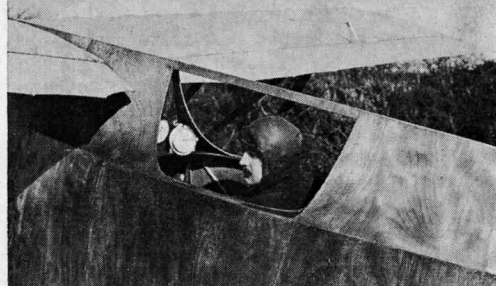
Période expérimentale

CHOIX ET ESSAIS DU SITE. NOUVEAUX RECORDS DE DUREE.

Le vol à voile de relief ainsi acquis, l'Association Française Aérienne chercha en France une pente favorable en vue des prochaines expériences. Celle de Vauville, signalée par son vice-président Maurice Victor, parut réunir toutes les conditions souhaitées :

L'anse de Vauville, sur la côte ouest du Nord-Cotentin, à 20 km de Cherbourg, s'étend sur une vingtaine de km, du Nez de Jobourg à Diélette ; elle est bordée, sur près de 15 km, de collines incultes, couvertes d'herbes et de bruyères, d'une hauteur de 120 à 140 mètres, à pente moyenne de 30 à 40° (60 à 80 ‰). Dans leur partie Nord, ces reliefs plongent directement sur la côte rocheuse ; ils s'écartent ensuite un peu de la mer, laissant place à l'agglomération de Vauville, suivie, vers le Sud, d'une zone de marais et de petites dunes, rappelant l'Erg saharien ; plus au sud, enfin, le relief s'abaisse progressivement jusqu'à Siouville. Et, de Vauville à Siouville, la magnifique plage offre 9 km de sable dur, sur une largeur de 400 à 800 m selon les marées.

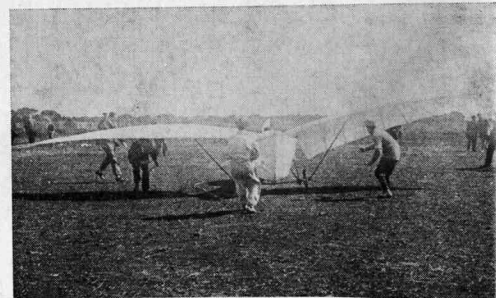
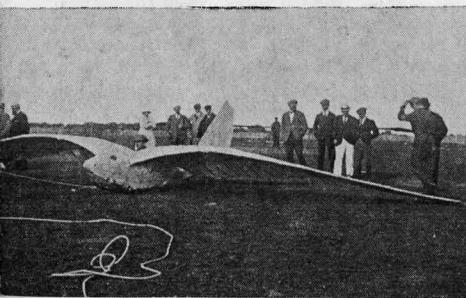
C'est entre Vauville et Biville, que la pente, particulièrement régulière, s'élève vers un plateau de landes communales, en un raccordement très adouci qui évite toute



Le Congrès expérimental de l'A.F.A. à Vauville, en 1923.

Ci-dessus : Maneyrol à bord du tandem Peyret, et Henri Mignet essayant son planeur repliable (cliché Beaubois).

Ci-dessous, de gauche à droite : l'« Oiseau Bleu » en bambou des frères Landes ; la « Mouette » de Grandin ; le biplan léger d'Eric Nessler ; le Dewoitine à ailes souples de Descamps (clichés Beaubois) et, au-dessus, le planeur Thomas, piloté par Hemmerding.



turbulence, même par vents forts ; ce plateau est assez vaste pour l'envol et l'atterrissage des planeurs ; en outre, la plage, ou certaines zones entre les dunes, sont des terrains de secours pour les planeurs descendus trop bas pour se poser au plateau.

✱

C'est là qu'au début de janvier 1923, vinrent s'installer, sous la tente, Alexis Maneyrol et le constructeur Louis Peyret, avec leur planeur du record. D'emblée, des vols de durée croissante, confirmèrent l'excellence des pentes de Vauville ; ils aboutirent, le 29 janvier, à un vol de 8 h 05, en partie nocturne, avec feux de balisage du terrain (ce nouveau record fut d'ailleurs dépassé le lendemain même, 30 janvier, au Concours de Biskra, par Barbot qui vola 8 h 36.)

L'A.F.A., alors certaine de la qualité du terrain, décida d'y tenir dès le mois d'août suivant, son Deuxième Congrès Expérimental d'Aviation Sans Moteur.

1923 : DEUXIEME CONGRES EXPERIMENTAL. RECORD DE DISTANCE.

Le Congrès de Combegrasse avait provoqué et orienté les recherches ; celui de Vauville eut pour objectif de déterminer les applications techniques et sportives du vol à voile.

Les épreuves, qui eurent lieu du 6 au 26 août, étaient ouvertes aux planeurs, ainsi qu'aux appareils à moteur auxiliaire de faible puissance, aidant à franchir les zones défavorables au vol à voile, en vue de recherches vers le vol économique.

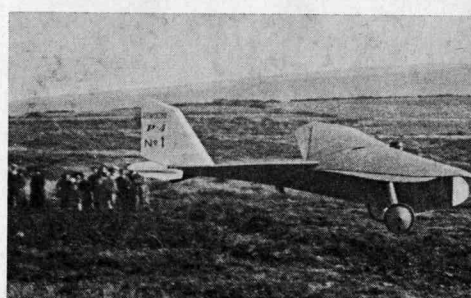
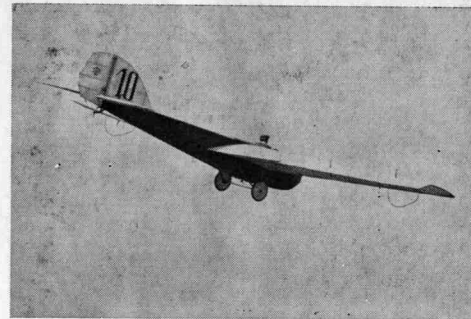
Sur les 56 appareils engagés, compte-tenu des défections, et de ceux, encore inévitables à l'époque, de conception ou de réalisation douteuses, mais heureusement peu

aptes au vol, quelques-uns justifièrent pleinement les espoirs des organisateurs. On y retrouva des planeurs éprouvés : tandem Peyret de Maneyrol ; Dewoitine de Barbot et Descamps ; et des nouveaux : le belge Poncelet de Simonet ; Bardin de Thoret, et surtout, peut-être, le planeur Thomas du jeune Hemmerding, aux lignes remarquables, et qui semblait pouvoir dominer le concours.

Ces appareils (sauf le tandem de Peyret, qui plus tard engendra le « Taupin »), annonçaient déjà le planeur moderne, après l'affinement constant conduisant aux formes actuelles.

Parmi les autres planeurs, le léger biplan de Nessler, l'« Oiseau Bleu » des frères Landes tout en bambou entoilé ; le Bonnet-Mignet, présentaient aussi un réel intérêt. Citons aussi d'autres recherches bien particulières : la « Mouette » de Grandin, aux longues ailes mobiles ; le monoplan de Rousset ; et ce planeur de poche, au pilote suspendu, de Mignet, repliable en étui, par retrait de l'entoilage fixé aux nervures, simplement enfilées sur le longeron.

Bien que peu favorisés par l'indispensable vent d'Ouest, les pilotes rivalisèrent pour



les primes de durée, de hauteur, de totalisation, etc... Le belge Simonet atteignit 6 h ; Descamps eut des ennuis avec les nervures souples de son Dewoitine, qui dévala la pente de plus en plus vite en rasant le sol, sans pouvoir être redressé : arrivé en bas, le pilote ne put que viser entre deux arbres qui, fracassant les ailes, arrêtrèrent enfin l'appareil, sans mal pour Descamps.

Mais la performance la plus marquante fut le record de distance, battu par Thoret le 26 août, dans des conditions épiques : volant d'abord sur la pente, devant le Camp, il s'éloigna ensuite vers le Nord, longeant les falaises dont le pied plonge dans la mer ; ayant perdu de l'altitude et se trouvant plus bas que les sommets, il dirigea son planeur Bardin vers le rocher des Bréquets, isolé en mer, près du Nez de Jobourg. Délibérément, il y plaqua l'appareil, qui fut détruit ; mais Thoret, indemne, put gagner la côte à la nage. Son parcours : 8 km 250 constituait alors le record mondial de distance (2) qui put être homologué, grâce à l'audacieuse manœuvre pour atteindre un

point fixe, bien défini, alors que dans l'eau, c'eût été impossible.

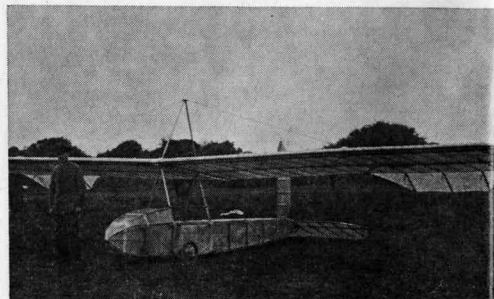
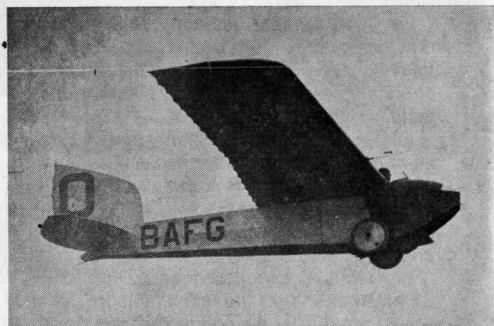
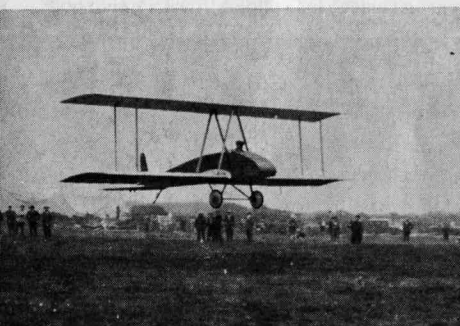
Malheureusement, comme à Combegrasse, le Congrès de Vauville devait aussi déplorer une victime : le 15 août, décollant au sandow d'un pré voisin du terrain, Jean Hemmerding, jeune et ardent pilote de vingt ans, s'écrasait 100 mètres plus bas dans une cour de ferme, les ailes de son superbe planeur Thomas s'étant repliées presque aussitôt après l'envol.

Les avionnettes à faible puissance montrèrent aussi d'indéniables qualités : Maneyrol, sur appareil Peyret, à moteur de 16 ch, s'éleva à 3 000 m ; Descamps, sur Dewoitine de 12 ch, fit d'excellentes démonstrations.

Cette première réunion expérimentale organisée à Vauville s'acheva donc sur des résultats très probants : quelques mois après sa découverte, ce terrain avait déjà permis de battre deux grands records du monde.

Et ce n'était pas fini.

(2) En 1969, ce record est de 1041 km.



LE CAMP MANEYROL, PREMIER CENTRE PERMANENT DE VOL A VOILE (1925).

Les deux premiers « Congrès Expérimentaux » avaient été organisés pour la seule durée des manifestations, en abritant les appareils (voire les participants, comme à Combegrasse), sous des abris provisoires en toile : hangars Bessonneau et tentes, prêtés par l'armée ou la marine. Tout disparaissait ensuite.

Mais l'A.F.A., désormais certaine de l'avenir du vol à voile, et sûre de son choix de Vauville (du moins pour le vol de pente, seul alors connu), décida d'y créer un Centre permanent, le tout premier en France, sinon au monde. Elle acheta donc un enclos contigu aux terrains de vol, et y fit construire un hangar de 20x10 m (3), flanqué d'appentis aménagés en bureaux, avec le téléphone ; le tout à ses frais. La Municipalité de Vauville prêtait gracieusement ses terrains communaux pour les zones de vol.

C'était, en 1925, un acte de foi, qui consacra Vauville comme authentique haut-lieu du vol à voile français.

Déjà, le site de Combegrasse avait reçu le nom de « Camp Mouillard », en hommage au précurseur qui construisit et expérimenta des planeurs en 1856 et 1865, et qui, surtout, observa avec passion, le vol des oiseaux en Afrique, travaux qu'il publia dans « L'Empire de l'Air » et « Le Vol sans Battement », ouvrages rares aujourd'hui.

Le nom qui devait désigner Vauville, s'imposa après, hélas, un nouveau deuil : Maneyrol venait de tomber à Lymgne, en Angleterre, six semaines après le Congrès de Vauville : au cours d'une descente, sur son avionnette, une forte turbulence engagea l'appareil dans un piqué tel que les ailes se replièrent, et qu'il s'écrasa au sol. Tué net, Maneyrol disparaissait à 32 ans.

Pour honorer la mémoire de celui qui le premier avait expérimenté ce terrain, Vauville devint le « Camp Maneyrol » ; et le nom de son premier martyr est perpétué par le « Hangar Hemmerding ».

(3) par Sottile, de Cherbourg. Ce hangar bas, peu profond, aux portes légères dégageant toute la largeur, a orienté les Services d'Aviation Légère pour le hangar standard qui équipe à présent la plupart des terrains français.

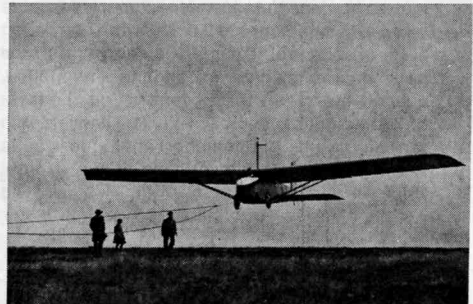
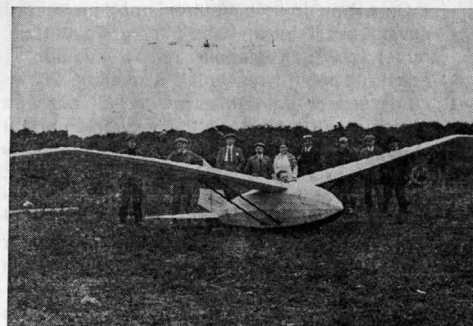
1925 : TROISIEME CONGRES DE L'« A.F.A. ». RECORD D'ALTITUDE.

Les études et la construction du Centre permanent occupèrent l'année 1924 et le début de 1925 ; mais tout fut prêt pour une troisième manifestation qu'organisa l'A.F.A., du 26 juillet au 9 août 1925.

Le nouveau hangar ne pouvait, de loin, contenir les 34 appareils engagés mais des tentes de la Marine résolurent encore le problème.

Vauville 1925. Page ci-contre, de haut en bas et de gauche à droite : le biplane biplace de Robert Ferber ; le Poncelet « Vivette » du Cdt Massaux (Belge) ; le planeur « Castar » de Simonet (Belge) ; le monoplane léger d'Eric Nessler (cliché Beaubois).

Ci-dessous : le planeur Landes-Breguet expérimental (cliché Beaubois) et le planeur Abrial-Peyret « Vautour » d'Auger (record d'altitude : 720 m).



Comme précédemment, beaucoup d'appareils, inachevés, déclarèrent forfait, mais en dehors de réalisations « très spéciales », qui ne purent démontrer leurs qualités, plusieurs planeurs s'alignèrent dans les compétitions, avec grand succès.

Dès le premier jour, on assista à un match serré contre le record de durée, entre les trois pilotes belges : Simonet, sur planeur Poncelet « Castar » ; Massaux, sur Poncelet « Vivette », et Demblon sur planeur de Glymes ; toute cette journée, ils survolèrent les pentes. Hélas, dans la soirée, Simonet, trahi après 8 heures de vol, par l'usure d'un câble de profondeur, s'écrasait dans les dunes après une chute de 150 m, et expirait aussitôt.

Demblon, aussi, échappait de justesse à l'accident grave, par rupture d'une commande d'ailerons, mais put atteindre la plage, où il capota, mais sans mal. Il avait volé 9 heures.

Seul, Massaux acheva son vol sans encombre, vers 21 heures, ayant tenu l'air pendant dix heures quarante et une minutes, nouveau record du monde.

Comme lors des deux précédents congrès, celui-ci faisait encore une victime.

Ce même jour, un autre important record devait aussi être battu : celui d'altitude. Auger, sur son planeur Abrial « Vautour », construit par Peyret, volait à quelque 200 m au-dessus de la pente, quand, au passage d'un nuage orageux, l'altitude augmenta peu à peu, tandis que le planeur, toujours tenu face au vent d'Ouest, qui se renforçait, reculait lentement vers Cherbourg. Ne voulant pas, avec raison, se laisser entraîner dans le nuage, alors presque atteint, Auger piqua vers le Camp Maneyrol, qu'il put enfin rejoindre sans avoir fait aucun virage.

Les commissaires constatèrent que le « Vautour » avait atteint l'altitude de 720 mètres (qui ne fut dépassée que 3 ans plus tard, et seulement de 50 m, par Dittmar en 1928 (4)). Le vol d'Auger, quittant la pente pour accrocher une ascendance nuageuse, n'avait eu qu'un précédent : Von Leusch, en Allemagne, avait en 1921, sans doute rencontré un phénomène analogue, à la Rhön, mais son planeur, sans queue, s'étant brisé en vol, tuant son pilote, celui-ci ne put préciser les circonstances du vol.

Le record du monde d'altitude était dûment battu, mais non homologué comme tel, car la Fédération Aéronautique Internationale rappela que le barographe aurait dû lui être transmis plombé, alors que, dans l'euphorie générale, les Commissaires, eux-mêmes, l'avaient ouvert pour mieux l'examiner ; par contre, l'homologation comme record de France ne posa aucun problème.

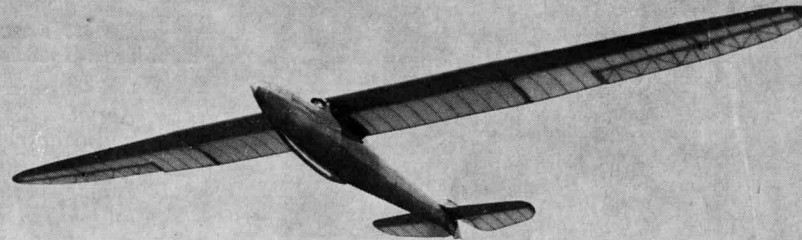
Ce vol constituait encore une autre « première » : Auger, également brillant aéronaute, équipait son ballon d'un « sustento-mètre », inventé par Badin, indiquant montées et descentes ; il l'avait donc fixé dans le « Vautour », innovant ainsi cet emploi d'un instrument maintenant partout adopté sous le nom de variomètre.

Robert Ferber, fils du grand pionnier de l'Aviation, réussit d'excellents vols, sur son biplan biplace ; Gaudin, sur tandem Peyret, brisa son appareil, et se cassa une jambe. Nessler présenta avec succès son très léger monoplan ; et les frères Landes, associés au constructeur Bréguet, expérimentèrent une version améliorée de leur souple « Oiseau Bleu », en bambou ; enfin, parmi les recherches inédites, citons le curieux planeur de Helen et Herremans, qui, par grands vents, cherchait (vainement) à décoller de la plage, sous la poussée d'une voile de bateau dont il était muni.

Pour affirmer l'aspect technique et scientifique du Congrès, l'A.F.A. avait aussi créé des prix spéciaux pour les meilleures recherches d'aérodynamique appliquée : le premier prix revint à l'auteur de ces lignes, pour un groupe d'instruments enregistreurs qu'il avait installé dans son « Vautour » : ce laboratoire volant pouvait mesurer les éléments réels de l'appareil en grandeur : traînée, poussée et incidence, afin de les comparer avec ceux obtenus sur la maquette, en soufflerie.

Comme en 1923, il y eut des épreuves pour avions légers : Van Laere, sur Caudron 127, de 40 ch, démontra l'économie du vol, par utilisation des ascendances rencontrées : celle-ci atteignit près de 40 % du carburant, par rapport à un vol banal, sur le parcours imposé.

(4) Ce record est aujourd'hui, de 14 102 mètres.



Le planeur « Wurttemberg » de Wolf Hirth.

1928 : VAUVILLE REÇOIT LE VOL A VOILE ALLEMAND.

Après les prestigieuses manifestations de 1923 et 1925, le Vol à Voile français devait en tirer les enseignements.

En ce qui nous concerne, les résultats du « Vautour » à Vauville, nous avaient incité à participer au Concours allemand de la Rhon, en août 1927, ne fut-ce que pour mieux connaître les progrès d'outre-Rhin ; de fait, notre « Vautour », accusait bien ses deux ans d'âge, devant des planeurs dont les ailes, sans haubans, avaient déjà un allongement atteignant 16, soit double du sien.

Si, réellement, les vols d'Auger furent mieux qu'honorables, l'essentiel fut l'accueil très amical des pilotes et techniciens allemands (5).

Pour répondre à cet accueil, l'A.F.A. organisa l'été suivant (1928) une nouvelle manifestation de Vol à Voile au Camp Maneyrol, en y conviant spécialement les meilleures pilotes allemands (et leurs appareils),

(5) A son retour, Abrial publia, dans « Les Ailes », ses notes sur l'organisation allemande du Vol à Voile. Ce document déterminant est, en fait, l'origine du mouvement français, coordonné par le Club Aéronautique Universitaire, puis par l'Avia (animés par Massenot, Jarlaud, Cartier, Abrial), et amena le Ministère de l'Air à l'Aviation Populaire, vers 1935. (N.D.L.R.).

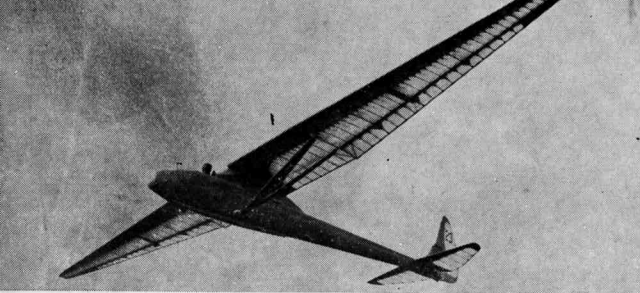
fort intéressés à venir à Vauville, qu'ils ne connaissaient que de réputation.

C'est ainsi que Hirth, Nehring, Kronfeld, Bachem, Kegel, Protzen, amenèrent leurs derniers appareils, qui intéressent vivement nos techniciens, par leur avance indiscutable sur la plupart de nos productions.

Toutefois, pour nous-mêmes, l'exemple de la Rhön avait germé : nous avions étudié et dessiné un nouveau planeur de 16 m d'envergure et d'allongement 16 ; aujourd'hui encore, la silhouette du « Rapace » reste très valable ; réalisé, sur marché d'Etat, par le remarquable constructeur Louis Peyret, le « Rapace » ne pesait que 115 kg à vide, et sa finesse de 24 lui permettait de ne descendre qu'à 55 centimètres-seconde, chiffre à peine atteint aujourd'hui par les meilleurs planeurs ; il est juste aussi de dire qu'à cette époque, faute de bien connaître les efforts réels rencontrés en vol, les planeurs étaient construits bien plus légèrement qu'à présent, donc moins robustes : calculés pour un facteur de charge de 3 à la limite élastique, et de 5 à la rupture, on a, depuis pratiquement doublé ces chiffres, au prix consenti d'un poids plus élevé.

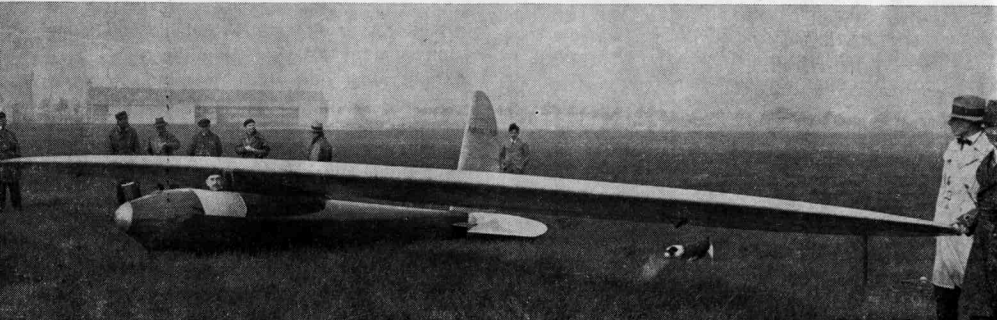
Les appareils allemands, très évolués, emportèrent toutes les épreuves, sauf, évidemment, le Prix National, qu'enleva Auger avec son vieux « Vautour » ; notre « Rapace », prêt trop tard, ne put commencer ses vols de réglage qu'après le concours.

Une remarquable performance de Wolf Hirth, domina toutes les autres : sur son « Wurttemberg », il décolla un soir pour un banal vol de pente ; le vent faiblissait, mais le planeur volait toujours ; longeant la côte, il s'éloigna au Sud, vers Siouville, là où le relief disparaît ; il se maintint assez haut pour



Le planeur « Wien » de Robert Kronfeld, à Vauville (1928).

Ci-dessous : le planeur Abrial A.5 « Rapace » construit par Peyret premier planeur français de grande performance (pilote Alfred Auger).



franchir le cap de Flamanville, et disparut à nos yeux. Un peu plus tard, nous apprenions qu'il s'était posé normalement sur la plage de Carteret, à 29 km de Vauville. Mais, comme entre temps Kegel avait atteint 56 km, en Allemagne, le vol de Hirth n'était pas un record, mais seulement une performance locale ; elle ne fut d'ailleurs dépassée à Vauville, qu'en 1963, soit 35 ans plus tard, comme nous le verrons plus loin.

Mais ce vol apportait une connaissance nouvelle : l'ascendance de restitution, due à la chaleur du sol accumulée pendant le jour, et qui se dégage après le coucher du soleil ; le vol de Hirth sur les zones sablonneuses et les rochers, semble banal aujourd'hui.

En 1928, c'était un exploit, et une découverte.

LE POINT EN 1928.

Là s'achève cette première époque du Vol à Voile français, qui après les tâtonnements de Combe-grasse, et la revanche d'Iford-Hill, s'affirma surtout à Vauville où furent

battus les prestigieux records du monde de durée, distance et altitude.

Les initiatives et réalisations de l'Association Française Aérienne, soutenues par les vigoureuses campagnes de Georges Houard dans son journal « Les Ailes », sont réellement les racines, non seulement de notre vol à voile actuel, mais aussi, de toute notre Aviation Légère : à Vauville, et dans la région parisienne, des compétitions d'avionnettes à très faible puissance (12 à 20 CV) suscitèrent des appareils à haut rendement, inspirant les avions de tourisme qui suivirent.

Ces six années, de 1922 à 1928, si exaltantes, malgré les deuils, furent déterminantes, par ses Congrès Expérimentaux, réunissant dans un même élan créateur, des inventeurs et artisans, des constructeurs éminents et des techniciens, attirés vers ces nouvelles promesses. Et les pilotes qui y prirent part, contribuèrent, par leur renom, à l'essor de la nouvelle science.

Qu'avait apporté cette période ?

Encore ignorée à Combe-grasse, la possibilité de voler sans moteur au dessus d'une

penne frappée par le vent, apparut clairement à Iford-Hill, et, la recette ainsi trouvée, fut de suite appliquée : à Biskra, à Boulogne, et surtout à Vauville ; la durée des vols dépassait déjà 10 heures en 1925, ne dépendant plus que de la permanence du vent-moteur, et de l'endurance du pilote (et parfois, hélas, on l'a vu, de la robustesse de la machine).

Mais déjà, quelques circonstances fortuites avaient fait entrevoir d'autres sources d'ascendances, indépendantes du relief, donc plus étendues, mais encore imparfaitement comprises :

— Bulles thermiques, par Bossoutrot, à Combe-grasse (1922).

— Ascendances de nuage, par Auger, à Vauville (1925).

— Restitution thermique vespérale, par Hirth à Vauville (1928).

Ces sources nouvelles allaient bientôt, surtout en France et en Allemagne, n'avoir plus de secrets, permettant au vol à voile humain, une ampleur tout à fait imprévisible avant 1930.

Seul, le vol d'onde, surtout apanage des hautes altitudes, ne devait être découvert qu'un peu plus tard, bien qu'ayant été déjà constaté en avion, dès 1916, par le pilote bulgare Milkov (cf. Nessler).

Concernant les matériels, les planeurs, d'abord issus d'avions légers de l'époque, dont ils conservaient souvent l'aspect, tendaient vers des formes affinées : Thomas (1923), Abrial « Vautour » (1925) ; en 1928, le plus évolué en France était notre « Rapace » déjà proche des lignes actuelles.

Ne pratiquant jusque là que le vol de penne, l'envol s'obtenait simplement sous l'impulsion d'un long sandow tendu, sorte de fronde catapultant directement le planeur dans la zone ascendante.

On le voit, jusqu'en 1928, notre vol à voile était purement expérimental, mettant en valeur, particulièrement à Vauville, les exploits d'un petit nombre de pionniers ; après l'ère créatrice, on allait bientôt s'orienter vers des applications pratiques, amorçant la doctrine future, et exigeant des méthodes et des moyens nouveaux ; le mouvement qui naissait alors, allait diffuser le vol à voile, surtout parmi les jeunes.

Pour la première fois dans la nuit des temps, l'Homme, accomplissant enfin son rê-

ve de toujours, se faisait oiseau, porté par les seules forces naturelles, enfin asservies : une telle découverte ne pouvait pas ne pas s'étendre.

Et cela allait marquer le Concours de Vauville de 1931, qui, en dépit de ses très modestes résultats, contenait le germe des activités futures.

II - Une parenthèse. Le vol à voile trouve sa voie.

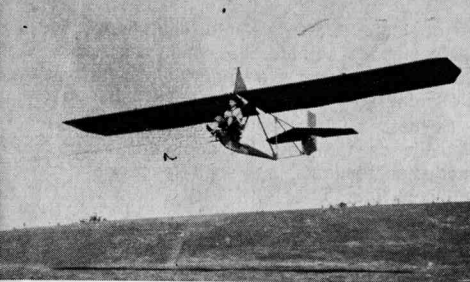
L'EXEMPLE ALLEMAND.

Pour comprendre la manifestation de 1931 à Vauville, si différente des précédentes, il est nécessaire de rappeler ici, comment le Vol à Voile, qui ne connaissait encore guère que le vol de penne, venait de prendre son véritable sens.

Notre rapport de voyage à la Rhön, publié par « Les Ailes » en mai 1928, avait révélé un vol à voile allemand bien différent du nôtre, et beaucoup plus développé. Cet essor, suite logique des expériences de vol plané, entreprises depuis 1909, était d'ailleurs favorisées par les séquelles du Traité de Versailles qui entravait l'aviation à moteur d'outre-Rhin.

En Allemagne, les planeurs de pointe étaient surtout étudiés et construits non pas, comme chez nous, par des constructeurs de métier, mais au sein de groupements universitaires, où « Akafliugs », généralement au titre de travaux pratiques, et ces équipes estudiantines rivalisaient entre elles, dans les concours nationaux, avec des planeurs à grande finesse, comme ceux que avions vus à Vauville en 1928 ; les chercheurs disposaient des laboratoires et ateliers existants dans les Universités, ainsi que de l'appui technique des professeurs.

Mais, surtout peut-être, un organisme privé : le Rhön-Ross'tten Gesellschaft, avait créé des types de planeurs très simples, et notamment le « Zögling », planeur de début monoplace, à poutre, extrêmement rustique, avec pilote à l'air libre ; lancé au sandow sur les terrains faiblement inclinés, l'élève suivait plus ou moins bien le sol, sans pou-



Les premiers planeurs-école (monoplaces) furent les « Zögling » allemands, dont on voit ici un exemplaire, lancé au sandow, en vol sur une pente douce. Ci-contre : un pilote « dans le vent ».



voir trop s'en éloigner. Les casses, fréquentes, étaient vite réparées, et les blessures étaient rares et généralement bénignes.

Outre les grandes écoles de la R.R.G., de la Rhön, et de Rossitten (sur la Baltique), et celle de Grunau, le D.L.V. (Ligue aéronautique semi-officielle) avait suscité dans tout le pays, l'organisation de très nombreux petits groupes sportifs, formés surtout de jeunes, de toutes conditions ; dès leurs quatorze ans guidés par des moniteurs, ils construisaient eux-mêmes leurs planeurs, sur les plans diffusés par la R.R.G., et apprenaient à piloter, seul à bord, le Zogling, avant d'aborder les appareils supérieurs : « Prufing » et « Professor ».

C'est dès 1926 que l'Allemagne institua les premières épreuves : A (plané de 30 secondes ; B (planés de 45 et 60 secondes avec virages), et C (Vol à voile d'au moins 5 minutes), donnant droit au port de l'insigne à 1, 2, ou 3 oiseaux, adopté ensuite partout dans le monde ; plus tard ils furent complétés par les insignes de hautes performances, d'argent, d'or et de diamant, alors que les A, B, et bientôt C, tombaient en désuétude, car très dépassés.

La méthode d'instruction, spartiate et sélective, formait ainsi, très économiquement, des pilotes enthousiastes, qui propageaient la foi aéronautique dans les masses ; c'est de cette école de sang-froid et d'audace, que sont sortis les grands « as » de l'époque : Hirth, Riedel, Groenhof,

et tant d'autres, et aussi Hannah Reitsch, célèbre par ses vols sur fusée V.1. Beaucoup de pilotes, ayant ainsi débuté, devinrent plus tard, pilotes professionnels, civils ou militaires.

DEMARRAGE DU MOUVEMENT FRANÇAIS.

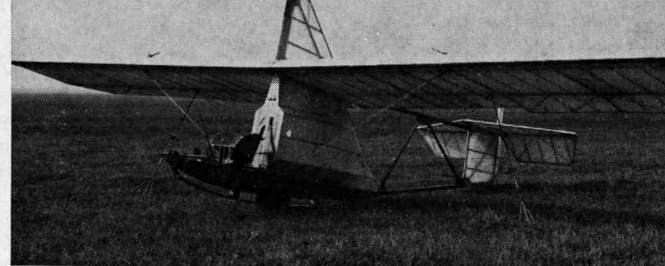
La publication de nos notes sur cette organisation allemande détermina la création en France d'un mouvement analogue, ayant aussi pour objectif de mettre à la portée des jeunes la pratique de l'aviation sous sa forme la plus pure, par le planeur.

Pierre Massenet, avec Jarlaud, Cartier, Fauvel, Noirtin, tous ingénieurs d'aéronautique, avait, en 1928, fondé le « Club Aéronautique Universitaire » parmi des étudiants de l'Ecole Centrale ; son activité se limitait à des baptêmes de l'air occasionnels sur avions de transport.

Ayant lu nos notes, Massenet comprit tout l'intérêt d'une telle organisation en France, et décida d'orienter le C.A.U. dans ce sens ; avec notre collaboration et sur étude de Jarlaud, les jeunes étudiants construisirent d'abord un planeur biplace (permettant la propagande par les passagers), très rustique, dans les très modestes sauts au sandow sur le terrain plat de Bois d'Arcy, furent, en fait, les premiers pas vers le nouveau mouvement.

Mais très vite, l'ampleur du but à atteindre dépassa le cadre d'un Club, et Massenet

L'Avia 10-A français inspiré du « Zögling », en différait par sa voilure plus grande et ses aménagements. (version « Spécial Air »)



fonda un organisme central : l'« Avia », comportant bureaux d'études et de propagande : ainsi furent créés d'abord les planeurs monoplaces de début AVIA 10, et 11 A, rappelant le Zögling allemand, mais à surface accrue, pour la sécurité par un vol plus lent. Des conférences à travers la France provoquèrent la création de très nombreux Clubs (jusqu'à près de 200 vers 1936), qui construisaient leurs planeurs sur les plans de l'AVIA ; toute une gamme de planeurs d'entraînement et de performances, et des moto-planeurs, fut créée sous la direction de Jarlaud et de Cartier, et des AVIA 40.P volaient encore en 1959.

L'Avia créa, en 1933, un important centre en Auvergne, dans un site montagneux rappelant le Rhön : la Banne d'Ordanche, non loin de Combegrasse, centre qui fonctionna jusqu'en 1940. D'autres centres de pente, après Vauville, furent créés : La Montagne Noire, Beynes, Nancy, Rouen, etc..., qui contribuèrent beaucoup au développement du vol à voile.

Mais l'ascendance de pente, seule jusqu'ici bien connue et exploitée, allait bientôt n'être qu'un pis-aller.

Déjà, 1930 avait amené une révolution, d'origine purement française, avec le lancement des planeurs par un treuil, pour remplacer la brève impulsion du sandow seulement valable en haut d'une pente ; avec un treuil, généralement vieille auto dont un tambour enroulant un long câble remplaçait une roue motrice, l'école de vol plané en terrain plat, même hors de toute ascendance, devenait simple et aisée ; c'est ainsi que, peu après la naissance du « mouvement », les clubs purent former leurs élèves, en conservant la méthode monoplace, mais très améliorée, la traction par le moniteur pouvant être modulée selon le vol de l'élève.

Cette méthode fut d'ailleurs reconnue par l'Aviation Populaire, du Ministère de l'Air, qui, entre temps, avait absorbé l'AVIA. Rigault (aujourd'hui spécialiste de l'autogire) ; le G.R.A.L. (Rouen), et le Groupe « L'Air » (Paris) furent parmi les pionniers du treuil.

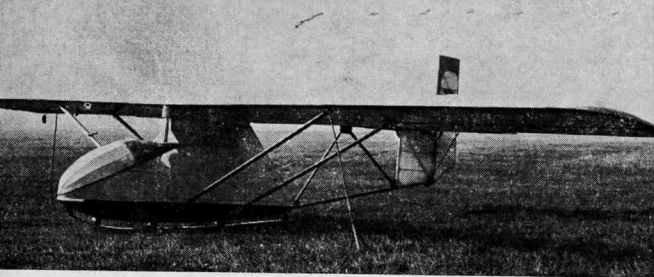
Il est bon de rappeler que les vues d'avant-garde de l'A.F.A. s'étaient déjà manifestées dès 1922, à St-Cyr, par une démonstration convaincante de vol au treuil en terrain plat, par Hemmerdinger et Frachet, avec un planeur biplan Leyat à double-commandes côte-à-côte ; méthode qui ne devint courante que 23 ans plus tard.

Mais surtout, dès 1932, l'ascendance des nuages de convection, alors mieux connue, et rendue accessible par l'apparition en France du lancement remorqué, permettait enfin la pratique complète du Vol à Voile en plaine (6), qui ouvrait la voie aux grandes performances.

Ces acquisitions restreignaient singulièrement l'intérêt des terrains de pente, souvent lointains, et ne permettant guère qu'un long et monotone survol local... quand le vent voulait bien souffler dans la bonne direction, ni trop fort, ni trop faible.

Et, paradoxalement, Vauville, naguère in-

(6) auquel l'auteur eut une part importante : après s'être attaché, avec Landwerlin et Clamamus, au sein du Groupe « L'Air » qu'il avait fondé en 1930, à mettre au point la technique du treuil, et à dégager la méthode d'instruction sur monoplace, il réalisa avec le Capitaine Rémy, les premiers remorquages français, à Etampes (14-1-1932) ; il effectua, parmi les tout premiers, d'intéressants vols sous cumulus, à St-Cyr. Enfin, ses campagnes dans « Les Ailes », sur « L'Importance du Vol Remorqué » (Janvier 1933), « L'Emploi du Planeur Biplace » (Janvier 35), et « Le Centre de Plaine » (Décembre 1936), furent prophétiques, à une époque où tout était axé sur la pente.



L'Avia 15-A était un peu plus fin que le 10-A : carénage du pilote, ailes plus allongées, haubans rigides... C'est ce 15-A « Spécial Air » que le Groupe « L'Air » a utilisé avec succès à Vauville, jusqu'à 1940, pour les épreuves de 5 heures.

contestable Haut-Lieu de notre Vol à Voile, perdait beaucoup de son intérêt, diminué encore par sa situation côtière dans une presqu'île, sans doute peu favorable aux envolées lointaines.

C'est au seuil de cette mutation qu'eut lieu, cependant, le concours de 1931, dont ce qui précède aura mieux fait comprendre la physionomie nouvelle.

III - Les premiers clubs à Vauville

1931 : CONCOURS DE LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE VOL À VOILE.

A l'instar de l'AVIA, et avec des buts analogues, la Société Française de Vol à Voile venait d'être fondée à Toulouse par Lagasse, créant aussi ses types de planeurs (« Eole », « Sulky »), et encourageant le vol sans moteur.

Avec l'accord de l'A.F.A., elle organisa, dans l'été 1931, un concours au Camp Maneyrol, qui pour la première fois, réunissait des Clubs, avec leurs jeunes élèves, pour des épreuves surtout réservées aux appareils de début.

Le mouvement lancé par l'AVIA venait tout juste de faire naître cette génération de planeurs-école, plus ou moins dérivés du Zögling, mais on en n'était encore qu'aux vols planés du haut d'une pente, et le lancement au sandow restait jusque là la règle.

Ceci justifiait donc le choix de Vauville, dont les installations fixes, encore uniques, étaient un attrait de plus.

Les épreuves récompensaient la totalisation des vols, celle des durées, la précision d'atterrissages à la plage ; il y eut cette course contre la montre comportant descente

planée sur la plage, démontage du planeur et son retour sur remorque, enfin, remontage de l'appareil en état de vol ; cette épreuve-gymkana tenait donc surtout compte de la facilité d'assemblage des éléments du planeur, et de la célérité de l'équipe.

Le Club Aéronautique Universitaire, le Groupement Rouennais d'Aviation Légère, le Groupe « L'Air », entre autres, rivalisèrent d'entrain dans ces épreuves. Le G.R.A.L. avait amené « Bamboula », très léger petit biplan en bambou, étudié par Beau ; « L'Air » présentait deux AVIA 10 A d'école et un Kassel 25, planeur allemand de performance acquis par le Ministère de l'Air, à titre documentaire, mais qui ne put rien faire, le vent de pente ayant totalement fait défaut.

Mais le point réellement positif du concours, fut l'apparition du treuil : Beau, du G.R.A.L., avait adapté une vieille Ford T, au lancement des planeurs mais qui manquait un peu de puissance ; Rigault avait eu la même idée, et son treuil, plus nerveux, décollait aisément les planeurs. Aussi, dans les épreuves de totalisation, les concurrents faisaient-ils queue pour se faire lancer (1 franc la treuillée !) par ce nouveau procédé, qui élevait les planeurs nettement plus haut qu'avec le sandow ; cela incita le Capitaine Rémy (« L'Air »), à effectuer des tours de piste complets sur le plateau, qui le ramenaient au point de départ, alors que les concurrents moins confirmés, se contentaient de lignes droites, perdant ainsi du temps pour la remise en piste.

Par la force des choses, même à Vauville, le vol de plaine apparaissait déjà grâce au treuil, tout d'abord, en attendant le remorquage, qui allait naître l'année suivante.

STAGES DE VACANCES ; LE GROUPE « L'AIR ».

En cette période transitoire, les nostalgiques du vol de relief disposaient aussi, outre Vauville, des Centres nouvellement créés, cités plus haut, notamment de la Banne d'Ordanche, promue Centre National, dans un massif aux pentes multiples, diversement orientées, mais que son altitude : 1 500 m, plongeait trop souvent dans les nuages.

Ces nouvelles possibilités allaient détourner la plupart des Clubs de Vauville, moins bien situé. Après ce dernier concours, ce fut donc une très longue période de « Vauville-au-Bois-Dormant », pourtant réveillé, presque chaque été, à partir de 1934, par des séjours de Clubs en vacances ; ceux-ci, depuis la conquête du terrain plat, y obtenaient de bons résultats, et pratiquement à leur porte. Cependant, faute de chance, ou d'un planeur supérieur au 10 A d'école, l'obtention du brevet C en vol thermique, et surtout cette redoutable épreuve de cinq heures comptant pour l'insigne d'Argent, posaient souvent des problèmes ; c'est pourquoi la bonne vieille pente avait (et a encore), son mérite. Vauville, resté simple station de pente, pouvait initier les jeunes aux longs vols de relief, et à l'économique lancement au treuil, qui complétaient leur instruction reçue en plaine, surtout au moment où le remorquage allait bientôt se généraliser.

Enfin, il était tentant pour un Club, volant toute l'année dans sa région, de « changer de crèmerie », et de concilier, avec les joies du vol, les plaisirs champêtres ou balnéaires : sage philosophie pour s'accommoder des caprices du vent.

Toutes ces raisons attirèrent donc les Clubs en vacances vers les nouveaux Centres, mais étaient aussi valables pour Vauville, toujours réputé, et dont la magnifique plage et le caractère sauvage de la Hague, peu fréquentée, étaient garants d'un séjour agréable. Et puis, au Camp Maneyrol, bien équipé et libre, les clubs visiteurs pouvaient s'organiser eux-mêmes, sans autre contrainte que celle de leur propre responsabilité ; l'A.F.A., conformément à sa vocation, prêtait gracieusement son Centre aux intéressés : il suffisait de lui en demander la clé.

C'est en 1934, que le C.A.U. et l'Aé.-C. d'Anjou usèrent, les premiers, de ce privilège et ils réalisèrent de bons vols. Toutefois, c'est le Groupe « L'Air » (fondé en 1930 parmi les personnels du Ministère de l'Air), qui fut, très longtemps, le fidèle et unique « client », animant Vauville.

A partir de 1935, « L'Air » consacra régulièrement ses vacances (en septembre, période d'équinoxe, présumée favorable aux vents d'ouest), à de véritables expéditions au Camp Maneyrol : trois à quatre planeurs sur remorques, tractées par autant de voitures, et un imposant matériel de servitudes : un ou deux treuils, matériaux, outillage, chariots de manœuvres, instruments météo et de contrôle, manche à air, voire canot pneumatique, camera, radio, etc... Bien qu'équipé du téléphone, le Camp n'était pas électrifié ; mais un groupe électrogène et des projecteurs étaient dans les bagages.

Pour éviter le laborieux démontage, transport, et remontage des planeurs d'entraînement (AVIA 15-A) si un jeune novice, manquant le plateau, se posait à la plage, un second treuil était installé sur les petites dunes qui la bordent ; bien entendu, cette précaution étant prise, aucun élève ne manqua le Camp, et il fallut faire une descente volontaire pour le seul plaisir d'essayer le dispositif, qui prouva son efficacité : décollant de la plage, le planeur était aisément hissé à 400 m, alors que le camp n'est qu'à la cote 130. Mais dans cet essai (que nous fîmes), le 15-A failli bien être détruit : un grain violent de SW s'était élevé, et, après largage, le planeur recula, et dut se poser hors du terrain, au bord d'un ravin ; maintenir au sol, étant seul, un planeur par une telle bourrasque, n'est pas un jeu ; ayant pu, par chance, sauter hors de l'habitacle, c'est, couché sur une aile maintenue basse au vent, que nous attendîmes du renfort, et le temps parut long, secoué comme nous l'étions ; finalement, l'appareil fut ramené, intact, au hangar.

C'est aussi à Vauville que se révéla l'inaptitude du planeur 10-A d'école (à piloter « dans le vent »), au vol de pente : chutant à au moins 2 m/s, il exigeait un très fort vent sur la pente, pour produire l'ascendance compensatrice... mais alors, le planeur reculait ; par contre, le 15-A un peu

plus fin et caréné, convenait parfaitement, se maintenant même au niveau du Kassel de performance, toutefois plus rapide.

Dans cette « campagne » de 1935, les huit élèves, formés en plaine (St-Cyr) et venus à Vauville, y obtinrent leur brevet C ; on compta aussi 2 épreuves de 5 heures (dont celle du narrateur) ; en tout, 40 heures de vol, en 8 journées volables, sur 20 de présence.

Parmi les distractions hors vols, citons les évolutions très réussies d'un char à voile, improvisé à partir du chariot de manœuvres des planeurs ; ce fut, sans doute l'innovation, sur la plage de Vauville, de ce sport, cousin terrestre du vol à voile et qui devait s'épanouir, à partir de 1957, sous l'impulsion de Nuytten et de son Simoun-Club.

Les années qui suivirent donnèrent aux pilotes de « L'Air », des résultats encore meilleurs : 72 heures en 1937, 56 en 1938, qui permirent à tous les participants non encore brevetés, d'obtenir leur « C », et l'épreuve de 5 heures.

En 1937, « L'Air » avait déjà équipé ses planeurs de postes radio à ondes courtes (5 m), communiquant avec le sol, ce qui permettait de guider l'élève volant sur la pente... ou de lui passer des disques pour agrémenter les vols de durée ; on put même, en approchant le micro, de l'écouteur téléphonique, lui passer une communication venant

de Paris. C'est aussi cette année-là, que voulant s'attaquer au record de durée, « L'Air » organisa le vol de nuit, éclairant le terrain par projecteurs, et balisant la pente par lampes tempête ; dans ce but, Clamamus décolla le 12 septembre en fin de journée, pour voler toute la nuit en bonne condition physique, et poursuivre le lendemain ; mais une erreur de signalisation le fit se poser en pleine nuit sur le terrain éclairé, ayant frôlé, avec précision, le hangar et les haies.

Clamamus devait réussir six jours plus tard : parti à l'aube sur son AVIA 40-P, il survola les pentes toute la journée, ne se posant qu'à la nuit, après 11 heures 11 de vol, nouveau record de Vauville, dépassant les 10 heures 50 du belge Massaux en 1925.

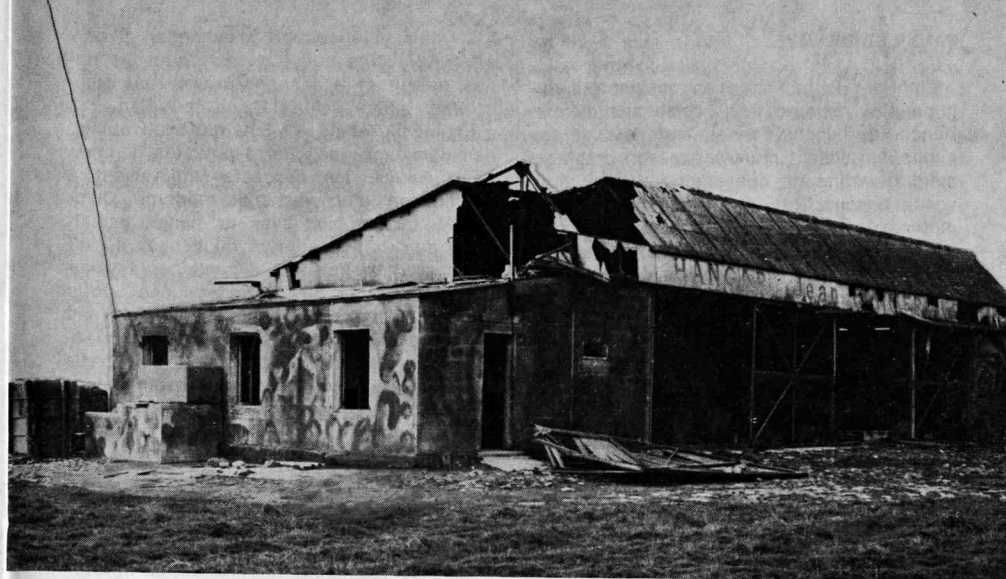
L'année suivante, en juillet, l'Aéro-Club d'Angers totalisait 70 heures de vol ; « L'Air » en septembre ne fit que 56 heures, mais battit de nouveau le record local, avec un vol de 12 heures 33, par Denize, prématurément interrompu par la brume.

Cette année 38 fut troublée par les signes avant-coureurs du conflit avec l'Allemagne. C'était le moment des accords de Munich, et la France commençait à mobiliser. Des vélivoles de « L'Air » reçurent à Vauville leur convocation. L'atmosphère était lourde.

1939. Cette fois, ce fut la guerre.

« L'Air » n'alla pas à Vauville.

Vauville 1935. Le Groupe « L'Air » amène son matériel pour ses vacances vélivoles.



IV-Guerre, ruines, renouveau

VAUVILLE DETRUIT.

Pendant l'occupation allemande, Vauville, en bordure de mer, fut compris dans le « mur de l'Atlantique », et son plateau, dominant les environs, fut hérissé de blockhaus en béton (qui subsistent encore).

Le Camp Maneyrol fut sillonné de tranchées profondes ; le hangar Hemmerdinger et ses appentis, encore intacts après 20 ans d'existence, grâce à leur robustesse, servirent d'étable au bétail des troupes d'occupation, qui y joignirent un mirador d'observation.

À la Libération, en juin 44, de violents combats endommagèrent gravement le Camp et les installations : hangar éventré, portes arrachées, toitures béantes ; le terrain, déjà coururé de tranchées, étaient truffé d'énormes entonnoirs de bombes.

C'est ce spectacle que nous constatâmes, quand, anxieux du sort de Vauville, nous pûmes nous y rendre avec un convoi amé-

Le camp Maneyrol ravagé par la guerre ; état du hangar de l'A.F.A. en 1944.

ricain, dès octobre 1944. La plage, elle-même, magnifique terrain de secours, était hérissée de barbelés, chevaux de frise, et d'une forêt de pieux surmontés de mines circulaires plates, dites « assiettes à Rommel ».

Devant ce désastre, nous résolûmes de restaurer le Camp Maneyrol, en lui appliquant, si possible, les améliorations nécessaires. Mais le manque de crédits, la pénurie de matériaux, et les lenteurs d'administrations désorganisées, firent qu'un long délai devait encore s'écouler avant toute réalisation.

Cela n'empêcha pas le Groupe « L'Air », renouant la tradition, de revenir à Vauville en juillet 1947. Ayant fait combler quelques gros trous et tranchées par des prisonniers de guerre, pour dégager une zone atterrissage, et bâcher tant bien que mal les ouvertures béantes du hangar, 42 heures de vol, dont quatre épreuves de durée, réjouirent fort les pilotes, sevrés de vol depuis 8 ans.

Peut-être le hangar, bien qu'éventré, eût-il pu être restauré. Mais seize ans d'expérience, et l'évolution des matériels et des méthodes avaient montré que son emplacement d'origine ne convenait plus aux nouveaux besoins. En effet, ce hangar, et les clôtures de l'A.F.A., obstruaient la bande desservant la pente, et les pilotes devaient frôler le bâtiment (l'aéro-frein n'était pas né), avant de se poser : trop court, on accrochait le hangar ; trop long, on retrouvait l'ascendence, et tout était à refaire ; l'adresse des pilotes, et parfois la chance, évitèrent les accidents, mais il importait de saisir l'occasion de supprimer ce risque.

C'est pourquoi nous proposâmes à l'A.F.A. de reconstruire Vauville sur des bases évoluées.

Ayant carte blanche du Président Houard, notre premier soin fut d'établir un levé précis du terrain, dans son état d'alors, à partir de photos aériennes (1946) ; ce plan permit alors de tracer les bandes d'envol possibles sur les terrains communaux concédés (15 ha). Outre la bande de lancements vers la pente, une piste NW-SE parallèle à la crête fut jugée nécessaire à des activités futures, ainsi que l'amorce d'une troisième piste, vers des prolongements bien nivelés, dans l'hypothèse d'acquisitions ultérieures.

Le réseau des pistes possibles, immédiates et futures, ainsi déterminé, il fut aisé de situer la zone des bâtiments, vers son centre, mais hors des pistes, ainsi complètement dégagées.

Ce projet, défini dès mai 1946, restait à réaliser... et à en trouver les moyens.

La commune accepta d'échanger la parcelle A.F.A., ne comptant plus que des ruines, qui furent rasées, contre une zone équivalente, située selon le nouveau plan.

En même temps, l'A.F.A. qui avait obtenu des dommages de guerre pour les destructions subies, les consacra entièrement à l'édification d'un vaste et moderne Club-House, faisant bloc avec un hangar métallique de 20x15 m (dérivé du hangar détruit et construit, depuis, à des centaines d'exemplaires) accordé par le Service des Sports Aériens ; l'axe des bâtiments épaula les vents les plus forts de SSW, et cette orientation permet, du Club-House, la surveillance des planeurs en vol sur toute l'étendue de la baie, de Jobourg à Diélette. Enfin, des scrapers et bull-dozers de l'Aviation Civile venaient combler les tranchées et trous de bombes, et aplanir le terrain.

Tous ces travaux, entrepris en avril 1950, furent achevés en août 1951.

Ainsi, après sept ans d'efforts continus depuis la résolution de l'A.F.A. de relever ses ruines, le Camp Maneyrol, rénové, redevint apte à sa vocation d'aide au vol à voile, tant par ses moyens propres que par l'aide conjuguée des services de tutelle, du Département, des Ponts-et-Chaussées et de la commune.

Or, un fait nouveau allait lui conférer un intérêt encore accru.

V- Nouveau départ

L'AERO-CLUB DE CHERBOURG.

Ce fait nouveau était la récente création d'une section de vol à voile au sein de l'Aéro-Club de Cherbourg. Déjà, avant la

guerre, ce Club, qui pratiquait le vol à moteur à Querqueville, avait fait quelques essais de planeurs rudimentaires, sans lendemain ; or, la commande massive de planeurs (quelque 1500) par l'Etat, après la libération, permettait aux Clubs sérieux de pratiquer le vol à voile ; et Cherbourg eut naturellement sa part : trois appareils affectés fin 1947.

Cela fut heureux, car le Camp Maneyrol, mieux équipé que jamais, méritait une bien meilleure utilisation que les sporadiques séjours vacanciers de Clubs des années 30 ; tout était donc bientôt prêt pour accueillir la jeune et déjà dynamique Section de Cherbourg, dont la proximité allait tout naturellement insuffler à Vauville un sang nouveau.

L'impatience de ces jeunes était telle, après tant d'années inactives, qu'ils n'attendaient même pas la fin des travaux pour utiliser Vauville, après une activité temporaire sur l'aérodrome de Maupertus, en 48 et 49 ; aux habitués de « L'Air », renforcé cette année-là par une excellente équipe de Caen, se joignit donc la nouvelle section de Cherbourg. Tant bien que mal, on s'installa dans le nouveau hangar, tout juste couvert, à travers les chantiers en cours, et ce galop d'essai ajouta 125 heures de vol, dont 7 durées, sur la pente de Vauville ; Breuil (« L'Air ») et Damico (Caen) améliorèrent le record local d'altitude, en s'élevant respectivement à 900 et 910 m.

Il fallut attendre l'année suivante (août 51), pour disposer du Club-House, dont les aménagements intérieurs se prolongèrent encore en 1952.



C'est donc à partir de 1951 que Vauville connaîtra désormais une activité continue : outre les stages estivaux de clubs extérieurs, toujours accueillis selon les possibilités, la Section de Cherbourg l'anime en permanence : vols en belle saison, entretien et réparations, en hiver. Cette situation privilégiée a été sanctionnée par une entente entre l'A.F.A. créatrice du camp Maneyrol, et l'Aéro-Club de Cherbourg, utilisateur principal et permanent, à qui l'A.F.A. a confié la gérance de fonctionnement.

La dotation initiale de la Section de Cherbourg, trois planeurs (un biplace Castel 25

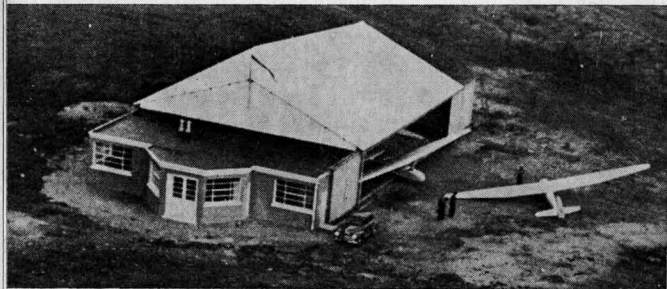
et deux monoplaces C. 301 et N. 1300), fut plus tard, portée à quatre ; mais bien qu'au fil des années, l'usure et quelques casses inévitables firent parfois remplacer les planeurs d'origine par d'autres équivalents, les vélivoles n'ont toujours disposé, jusqu'en 1967 que de ces quatre appareils, et de treuils, datant maintenant de plus de 20 ans, avec lesquels ils ont totalisé chaque année un nombre croissant d'heures de vol, dépassant 500 depuis 1965 (924 en 1969), soit une utilisation intense de ces vieux appareils. Ceci est d'autant plus méritoire qu'il ne s'est agi (sauf exceptions que nous verrons plus loin) que du vol de pente, tributaire à la fois du vent d'ouest (20 à 50 km/h), d'un temps clair, et de la disponibilité des pilotes (week-ends, vacances), coïncidences qu'il faut parfois longtemps attendre.

C'est dans ces sévères conditions que les vélivoles de Cherbourg ont axé leur activité, faute de meilleurs moyens, sur la formation des jeunes, du baptême d'initiation aux épreuves de durée en solo (5 minutes, 2 heures, 5 heures), par des moniteurs bénévoles, mais dûment qualifiés ; cette école malgré ses moyens limités, et les servitudes restrictives qu'impose le vol de pente, forme chaque année de nombreux et excellents pilotes, jeunes de moins de 21 ans pour la plupart.

COMMEMORATIONS.

Le Camp Maneyrol, rénové, devait être officiellement inauguré en 1953, trentième année de sa fondation, mais des grèves de transport retardèrent d'un an cette festivité. Le 12 septembre 1954 fut un réel succès, rehaussé par la participation des plus hautes autorités de tutelle de l'Etat et du Département : Aviation Civile, Préfet de la Manche, Conseil Général, Services Constructeurs, Maires, etc... Des pionniers des premières expériences (Riffard, Nessler, Rousset, Marais, etc...) répondant à l'appel de l'A.F.A. et de l'Aéro-Club de Cherbourg, étaient présents autour de G. Houard et de M. Victor, fondateurs du Camp Maneyrol, du Président Cornat, et... du « rénovateur » soussigné, pour cette cérémonie déplorant nos disparus, exaltant le prestigieux passé, et confiant dans l'évolution future.

Neuf ans plus tard, le 15 septembre 1963,



1951,
l'A.F.A. a reconstruit
et transformé
son Camp Maneyrol.
Vue aérienne du bloc
Club/house/hangar.
(cl. Abrial)

Vauville célébrait son Quarantenaire, avec un éclat encore accru ; déjà, 82 personnalités avaient participé au Trentenaire ; 104 honorèrent le Quarantenaire de leur présence, et cette fois encore avec les grands Services aéronautiques, les personnalités du département et les grands anciens de Vauville.

Mais, très malheureusement, la santé du Président Georges Houard l'empêcha d'assister à cette manifestation, et de constater les derniers développements de Vauville ; en son absence, le Président Laisney, de l'Aéro-Club de Cherbourg, et nous-mêmes, accueillirent en son nom, nos invités.

UN GRAND DISPARU : GEORGES HOUARD.

Peu de jours après le Quarantenaire, le 12 octobre 1963, s'éteignait Georges Houard, Président de l'Association Française Aérienne, et Directeur de ce journal « Les Ailes », qu'il avait fondé en 1920, et dont les ardent campagnes ont animé et soutenu efficacement pendant plus de 40 ans, l'aviation française dans ses formes les plus diverses ; on a vu, notamment, comment les activités conjuguées de ce journal et de l'A.F.A., avaient lancé notre aviation légère, et singulièrement, le vol à voile, par les initiatives déterminantes de Combegrasse et de Vauville.

La disparition de Georges Houard a laissé dans notre Aéronautique, un vide qui ne semble pas près d'être comblé, car il fut, toute sa vie, un de ces hommes exceptionnels, apôtres désintéressés des causes nobles et belles.

A Vauville, le nom de Georges Houard

figure au fronton du second hangar édifié en 1967, modeste mais juste hommage au créateur du Camp Maneyrol.

NOUVEAUX RECORDS - AUTRE DEUIL.

Outre les activités de routine : école, bap- têmes, entraînement, les vélivoles amélio- raient leurs records ; c'est ainsi que celui de durée (12 h 33 par Denize, 1938), passait à 13 h 06 avec Berret et 13 h 35 avec Breuil, tous deux du Groupe « L'Air », dans la même journée du 11 septembre 1954, la veille même du Trentenaire.

Ce record était encore amélioré l'année suivante par les vélivoles de Cherbourg : l'équipage Napoléon-Levieux, sur biplace C. 800 tint l'air 15 h 22, durée non encore dépassée aujourd'hui.

Le record de Belgique : 10 h 50, déjà établi à Vauville par Massaux en 1925, devait être largement battu par le pilote bruxellois Pissoort, qui en 1961, vola 13 h 35, sur son planeur Spatz.

Certes, ces vols de longue durée (non reconnus par la F.A.I.) n'offrent maintenant qu'un bien faible intérêt, mais, en les limitant raisonnablement, ils ont été un facteur d'émulation à Vauville, où seul, jusque là, le vol de pente a pu être pratiqué.

Hélas, à côté de ces succès, le Camp Maneyrol devait déplorer un nouveau deuil : après les pionniers Hemmerdinger (1923) et Simonet (1925), victimes de ruptures en vol, Jean Lefillastre, jeune pilote de Cherbourg, s'écrasait au sol au cours d'un lancement au treuil, volontairement effectué dans un vent violent ; cet accident consterna le Club, sans entamer, bien au contraire, l'ardeur de la jeune équipe.

RECORDS ET PERFORMANCES ETABLIS A VAUVILLE.

Altitude	Durée	Distance
Records du Monde :	8 h 05 Maneyrol (1923)	8,500 km Thoret (1923)
720 m Auger (1925)	10 h 50 Massaux (1925)	
Performances locales :	11 h 11 Clamamus (1937)	29 km Hirth (1928)
900 m Breuil (1951)	12 h 33 Denize (1938)	57 km Patault (1963)
910 m Damico (1951)	13 h 06 Berret (1954)	63 km Travert (1964)
1 250 m Patault (1963)	13 h 35 Breuil (1954)	
1 300 m Vuillemot (1967)	15 h 22 Napoléon-Levieux (1955)	34 km Napoléon (1939)
Records nationaux :	13 h 35 Pissoort (1961)	(Record de Belgique)

« VOL A VOILE DE PAPA ».

Toutes ces activités, et même les « records », restaient encore basées sur le primitif vol de pente ; rien, ou presque, n'avait changé depuis les débuts de 1923, sinon le treuil substitué au sandow, et surtout l'instruction en biplace, avec moniteur, au lieu de cette sportive, mais hasardeuse école en solo des temps héroïques.

Pourtant, tous les Clubs avaient évolué vers le vol thermique, réalisant couramment des vols (libres, but fixé, ou circuits), de 300, 500 km et plus, à des altitudes atteignant souvent 2 000 à 3 000 m.

Pourquoi Vauville, tremplin de notre vol à voile au temps des pionniers, n'a-t-il pas progressé comme partout ailleurs, dès l'après-guerre, alors qu'un Aéro-Club jeune et actifs l'anime en permanence ?

Il y a plusieurs raisons :

D'abord, Vauville, choisi à l'origine pour les qualités de sa pente, permet très économiquement l'instruction et l'entraînement local ; une treuillée à 50 m (un demi-litre d'essence) lance le planeur dans l'ascendance pour un vol qui peut durer plusieurs heures, en promenade sur les quelque 16 km de la baie, avançant souvent sur la mer, dans un splendide panorama.

Ensuite, l'équipe de Cherbourg n'a pu disposer jusqu'en 1968, que de quatre planeurs anciens, utilisés au maximum pour la formation et l'entraînement de ses nombreux élèves.

Mais tout en maintenant cette activité de base, vitale pour un Club, les vélivoles ont décidé de dépasser, à tout prix, ce « vol à voile de papa ».

Or, à Vauville, ce n'est pas simple : sa situation géographique, au nord-Cotentin, entouré d'eau sur trois côtés, ne laisse que le sud pour les échappées en distance hors de la presqu'île. Par ailleurs, on sait que, généralement, les activités thermiques le long des côtes sont beaucoup plus faibles qu'à l'intérieur des terres : il fallut attendre les premiers essais dans ce sens, en 1963, pour s'élever à plus de 1 000 m.

Comment, dès lors, avec des planeurs de début et un treuil, pouvait-on espérer des vols au-delà de l'influence de la pente ?

VI - Vers une mutation

PIONNIERS D'UNE DEUXIEME GENERATION.

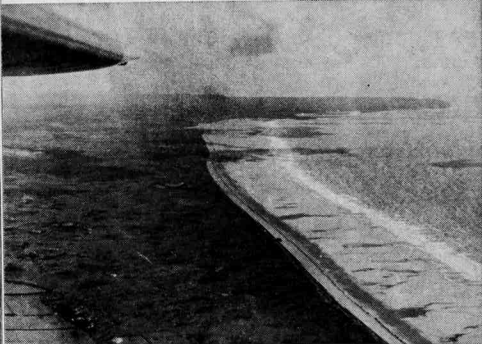
Pourtant, la ténacité des vélivoles s'est attaquée à ces obstacles, et, en dépit de leurs moyens primitifs, des tentatives « à la désespérée » ont déjà donné des résultats prometteurs.

Le 26 avril 1963, disposant exceptionnellement d'un avion remorqueur (Moth), Jean Patault (maintenant moniteur), sur N. 1300, se largue à 500 m à l'est de Vauville, sous un alignement nuageux orienté Nord-Sud ; presque sans spiraler, il se pose au sud de Carentan, ayant franchi 57 km en 50 minutes, et s'étant élevé à 1 250 m ; avec ce vol, il complétait ses épreuves du brevet D, le premier entièrement acquis à Vauville.

L'année suivante, le 2 septembre 1964, résultat encore plus probant : des cumulus engageants incitent Lecointre et Bourreau à tenter un vol local, en biplace ; faible vent N, sans aucun effet de pente. Pas de remorqueur, donc giclée au treuil... et le Castel-25 accroche, monte à 900 m, et vole plus d'une heure sous les nuages. Vite, on se pose pour envoyer les deux monoplaces en « 50 km ». Bourreau, sur N. 1300, accroche au deuxième essai, monte à 600 m... et se pose à 20 km. Mais, lancé à son tour, le jeune Travert réussit à accrocher miraculeusement une bulle à 60 m (au treuil, sur 301 l) et, s'élevant jusqu'à 1 100 m, va se poser non loin de Coutances, à 63 km du Camp Maneyrol.

En valeur absolue, ces vols sont bien modestes, mais deviennent exploits, compte tenu du lieu et des moyens disponibles ; dans ces conditions acrobatiques, de tels vols sont forcément exceptionnels, l'ascendance étant rarement au rendez-vous d'un largage au treuil, surtout en zone côtière ; mais la preuve est faite qu'à Vauville, au moins le brevet D complet est possible, sinon beaucoup mieux, comme nous avons maintenant de bonnes raisons de le croire.

Mais on ne pouvait banaliser les performances qu'en en créant les moyens, et c'est vers ce but que tendent les efforts, depuis les premiers succès.



*Le survol des pentes
découvre l'immense plage de sable,
la mer frangée d'écume...
et, en approche sur Vauville,
on distingue, sur le plateau,
les pistes du camp Maneyrol.
(cl. Abrial)*

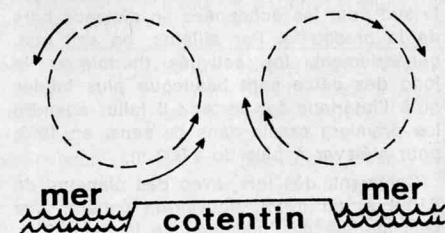
Nous avons donc tenté une explication : sur toute côte, il y a contraste entre deux sources : froide (mer) et chaude (sol), ce dernier, de faible volant thermique, s'échauffant plus vite que la masse marine. D'où mouvement général convectif de l'air, descendant sur l'eau, ascendant sur le sol.

Dans une presqu'île, cet effet, existant sur deux côtes parallèles, est donc double, favorisant entre elles, si leur écart est convenable, une voie ascendante utilisable. Celle-ci se situe vers le centre de la presqu'île, par vent nul ou dirigé dans son axe, mais peut se trouver déviée vers une des côtes, par toute composante latérale du vent, sans, probablement, déformation importante ; là intervient l'art du pilote averti qui doit, selon le cap du vent, savoir situer la zone porteuse.

Il faut aussi tenir compte qu'en saison froide, ou pendant la nuit, les variations de température de l'eau et du sol peuvent modifier, voire inverser, cet effet.

Un tel mécanisme s'accorde bien avec ce que l'on sait :

— Bords de mer réputés peu favorables, sauf effet dynamique de relief, pouvant se combiner de faibles thermiques éventuels ;



Il fallait, en effet :
— des planeurs plus fins que ceux du parc actuel ;
— un avion remorqueur ;
— une infrastructure adaptée : abri des nouveaux appareils, et des pistes améliorées ;
— enfin, il était nécessaire de mieux connaître le mécanisme général de l'aérodynamique côtière, surtout dans le cas d'une presqu'île, pour utiliser au mieux ses ressources éventuelles.

ESSAI D'AÉROLOGIE CÔTIÈRE.

Or, ce dernier point nous intéressait depuis longtemps : traversant souvent, en avion, le Cotentin dans sa largeur, nous remarquons que généralement, par air instable et vent nul ou orienté Nord ou Sud, le calme régnait sur les régions littorales, alors qu'entre elles, vers l'intérieur, une nette turbulence de convection occupait une assez large bande, sensiblement orientée dans l'axe de la presqu'île.

d'où les altitudes modérées obtenues à partir de la pente.

— Le vol rapide de Patault, à l'intérieur des terres sous un alignement nuageux, confirme la formation d'une voie ascendante entre deux côtes parallèles ; ceux de Travert et surtout de Napoléon (94 km), confirment aussi d'intéressantes possibilités d'échappées vers le Sud.

Il est bien évident que seulement ces exemples ne peuvent justifier un tel schéma, mais les sommités aérologistes à qui nous l'avons exposé, l'ont estimé très probable, et souhaitent vivement voir poursuivre les essais dans cette voie (7).

VAUVILLE AUX QUATRE VENTS.

Nous sommes convaincus que l'évasion du Cotentin, ou son accès depuis l'intérieur, sont fréquemment possibles, et les vols précurseurs de Patault, Travert et Napoléon l'annoncent déjà ; dès lors, les longues distances sur l'hexagone deviennent accessibles de Vauville, surtout par vent du secteur Nord.

(Nice est à 960 km).

Un flux inverse, permettant une approche du Cotentin par le Sud, serait favorisé ensuite par l'effet côtier, jusqu'à Cherbourg ou Vauville ; ce vent ayant traversé la France, donc conservant son caractère continental, devrait favoriser des vols locaux en altitude.

Il pourrait même en être ainsi des vents d'Est qui, bien qu'ayant, depuis Le Havre, léché la mer sur 100 km, viennent cependant d'Europe, voire d'Asie, et ont sans doute conservé, en partie, leurs qualités continentales.

Ainsi : par vent Ouest, vols de pente économiques (treuil), pour l'école et l'entraînement à la durée ;

par vent Nord, performances vers le Sud ;
par vents Sud et Est, vols thermiques locaux.

Enfin, par vent nul, mais air instable : vols locaux, voire performances.

Seuls, les jours de brume ou à plafond

(7) L'auteur a créé un Prix, modeste il est vrai, récompensant le premier vol à voile reliant dans un sens quelconque, Vauville à Chavenay, via St-Lo (305 Km). Prix ouvert aux usagers de ces terrains, selon les conditions définies par un règlement.

bas, malheureusement assez fréquents, s'opposeraient aux vols... comme partout.

NOUVEAUX EQUIPEMENTS - L'ULTIME ETAPE.

De telles perspectives ne pouvaient être qu'exceptionnellement entrevues avec des planeurs primitifs, et surtout, un simple treuil.

C'est pourquoi l'Aéro-Club de Cherbourg a acquis, en 1967, trois nouveaux planeurs : un « Javelot », un Nord-2000, un M-100 « Mésange ».

De son côté, l'A.F.A. faisait édifier un second hangar, devenu nécessaire, avec l'aide du Département, du S.F.A., et l'efficace collaboration des Ponts et Chaussées ; ce hangar et ses dépendances furent achevés fin 1967.

Dès à présent, les pilotes de Vauville disposent donc de planeurs valables, d'une infrastructure adaptée, et d'une meilleure connaissance aérologique du Cotentin.

Mais il leur a manqué jusqu'ici l'essentiel : le remorqueur indispensable pour larguer les planeurs au point voulu.

L'ayant vainement espéré l'an dernier, ils se sont résignés à se déplacer sur d'autres terrains, avec leur Javelot, et y ont d'ailleurs réussi deux épreuves de 50 km.

Toutefois la saison 1969 devait leur apporter cet ultime élément, nécessaire à la mutation du Camp Maneyrol.

Ainsi la station de pente de Vauville deviendra enfin le Centre à part entière qu'il se doit d'être aujourd'hui, et ce que confirment les récents stages de la Section Militaire de la B.A. 720, qui, grâce au remorqueur, a obtenu des vols sous nuages, à 1 300 m d'altitude.

Nous sommes convaincus que le site si particulier de Vauville, attardé jusqu'ici dans le vol à voile élémentaire, dégagera des possibilités nouvelles, par une meilleure connaissance de l'aérodynamique côtière.

Cette mutation doit couronner les efforts conjugués des vélivoles de Cherbourg, qui ont déjà ouvert la voie, et de l'Association Française Aérienne, qui poursuit sans relâche l'œuvre des premiers fondateurs du Camp Maneyrol.

VII - Ce qu'est Vauville en 1969.

LES INSTALLATIONS.

La reconstruction du Centre en 1951 n'avait pu que remplacer, en les améliorant, et sur un emplacement plus rationnel, les bâtiments A.F.A. détruits par la guerre, soit, un hangar et un Club-House, plus vastes que les anciens. Mais beaucoup restait à faire.

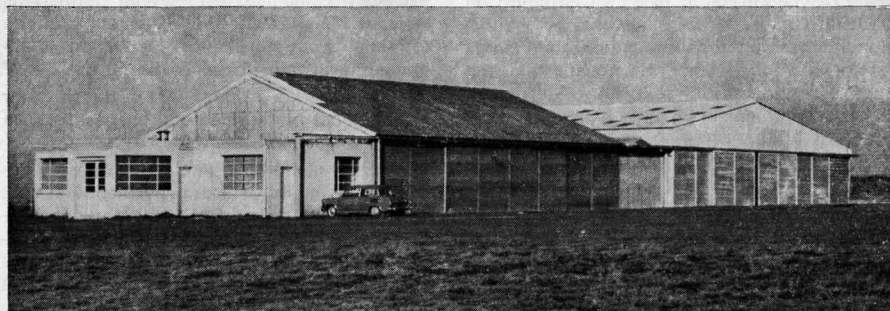
Au fil des années suivantes, et avec l'aide de l'Etat, des Collectivités locales et des Ponts et Chaussées, l'A.F.A. n'a cessé de compléter l'équipement du Centre :

- Electrification (1958).
- Adduction d'eau ; bloc sanitaire : toilette, douche (1961).
- Grand atelier, cuisine, réfectoire (1963).
- Enclos camping (1964).
- Poste météo C.E.A. (1966).
- Enfin, second hangar en bois 20x15 m, avec apprentis et locaux, répondant à l'extension du parc planeurs (1967).

Ces équipements font du Camp Maneyrol un Centre fort apprécié des usagers, et envié par les Clubs visiteurs. Il permet aujourd'hui de loger 12 à 16 stagiaires, en chambres de quatre lits, et d'accueillir en outre, en plus grand nombre, ceux disposant de tentes ou caravanes ; le réfectoire peut recevoir une trentaine de convives.

Les améliorations constantes, proposées par l'A.F.A. n'ont pu être réalisées qu'avec les aides signalées plus haut. Mais nous devons une particulière gratitude aux Services d'Aviation Légère et des Bases Aériennes, ainsi qu'au Conseil Général de la Manche, dont le Président et Sénateur Henri Cornat, ex-Président de l'Aéro-Club de Cherbourg, nous a constamment obtenu les aides souhaitées ; son décès, survenu le 16 juin 1968, est une perte réelle pour tous ceux qui, comme nous, avaient pu l'apprécier. Enfin, comment oublier la si efficace collaboration des Ponts et Chaussées, dont l'Ingénieur Alexandre a réalisé, souvent en les améliorant, nos projets les plus ambitieux.

1967. Le hangar G. Houard complète le bloc-bâtiment. Au centre, l'atelier.



POUR VOLER A VAUVILLE.

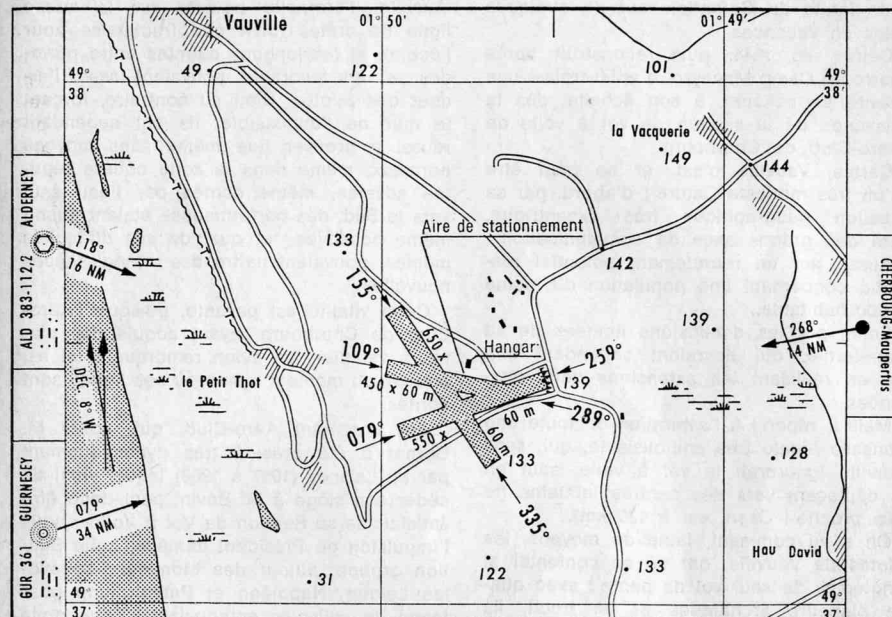
Respectant la volonté de ses créateurs, Vauville peut accueillir tout Club, ou Vélivoile isolé, souhaitant s'y entraîner ; mais évidemment dans les limites matériellement possibles.

L'Aéro-Club de Cherbourg, à qui l'A.F.A. a délégué la gérance, est qualifié pour répondre aux demandes, et organiser l'hébergement, ainsi que les vols, soit avec les pla-

neurs des visiteurs, soit avec ses propres appareils.

Toutes précisions peuvent être obtenues en s'adressant au Président de la Section de Vol à Voile : J. Lanièce, 33, rue Albert-Mahieu, 50-Cherbourg. Tél. : (33) 53-03-35.

Des informations d'ordre général peuvent être aussi demandées au siège de l'A.F.A. : 33, rue Henri-Martin, 92-Vanves. Tél. : 642-08-97).



TERRAIN D'ENVOL.

La lande communale d'avant-guerre, envahie d'ajoncs, a été aussi bien améliorée. Nivellement aux bulldozers et engazonnement (1950, répétés en 1958) ; mise en terre d'une ligne téléphonique gênante (1959) ; extensions sur terrains privés par accord gracieux des riverains (1958) ; allongement sur 180 m de la piste 3, par acquisition du Département (1968).

Actuellement, le plateau d'envol (15 hectares ; altitude 139 m), concédé par la commune de Vauville à prix « compréhensif », contient trois bandes en herbe, de 60 m de large :

Piste I : orientée 080-260°, longueur utile, 475 m.

— Piste II : orientée 110-290°, longueur utile, 450 m.

— Piste III : orientée 155-335°, longueur utile, 600 m.

Cette dernière, surtout prévue pour les remorquages, est actuellement coupée par une petite route, obligeant à des consignes

de sécurité. Malgré une déclivité générale du plateau, vers l'ouest, d'environ 4 ‰, les pistes actuelles suffisent à la pratique courante du remorquage, mais il est envisagé, à terme, de détourner la route gênante, ce qui dégagerait la piste 3, et permettrait d'allonger la piste 2 à près de 800 m.

Administrativement, Vauville est, depuis 1952, classé Aérodrome Civil Agréé, à usage restreint, réservé au Vol à Voile et aux aéronefs de servitudes. (Fiche S.I.A. n° 403, du 15-5-1968).

VIII - Conclusion : d'hier à demain.

Choisi uniquement pour sa pente, à l'époque héroïque du Vol à Voile, Vauville a d'abord été, nous l'avons vu, le haut-lieu des grands records mondiaux.

Puis, l'éclosion des clubs et la conquête du vol en plaine ont longtemps fait oublier

cette lande du Cotentin, sauf de quelques clubs en vacances.

Détruit en 1944, puis reconstruit après guerre, le Camp Maneyrol a enfin trouvé une activité permanente, à son échelle, dès la naissance de la section de vol à voile de l'Aéro-Club de Cherbourg.

Certes, Vauville n'est, et ne peut être qu'un très modeste Centre ; d'abord, par sa situation géographique très excentrique, hors des grands axes de communication.

Aussi, par un recrutement potentiel restreint, concernant une population d'à peine 80 000 habitants.

Enfin, par les dimensions limitées de sa plate-forme, qui devraient cependant suffire en réalisant les extensions déjà envisagées.

Mais il répond à l'aspiration de toute une jeunesse locale très enthousiaste, qui, sans Vauville ignorerait le vol à voile, sauf en se déplaçant vers des centres lointains (le plus proche : Caen, est à 120 km).

On a vu comment, faute de moyens, les pilotes de Vauville, ont dû se contenter si longtemps du seul vol de pente ; avec quatre planeurs archaïques et un treuil, ils s'acharnaient, depuis 1950 à former de nombreux pilotes, exploitant à fond leurs vieux matériels jalousement entretenus, mais cela non sans amertume devant les résultats obtenus ailleurs, et qu'ils n'ont pu suivre.

Si beau soit le panorama de la baie de

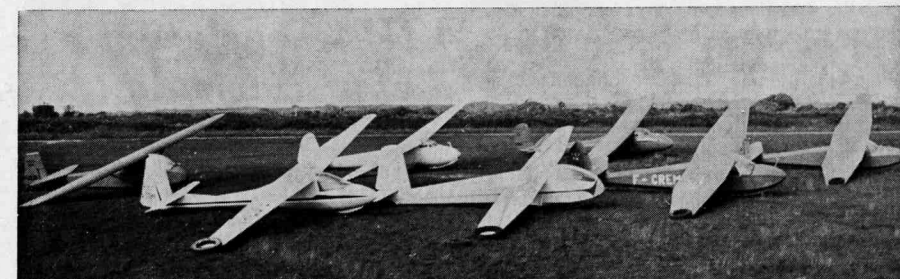
Vauville, l'éternelle navette sur la même ligne de crêtes (bien que fructueuse pour l'école), et les longues attentes entre périodes de vent favorable, pouvaient lasser l'ardeur des pilotes. Bien au contraire, forçant le mur de l'impossible, ils ont cependant réussi à prouver que même sans moyens normaux, même dans la zone côtière réputée adverse, même cernés par l'eau sauf vers le Sud, des performances étaient quand même possibles et que, de ces difficultés mêmes, pouvaient naître des connaissances nouvelles.

Cette vitalité est payante, puisque l'Aéro-Club de Cherbourg, ayant acquis des planeurs valables, un avion remorqueur lui est affecté, au moment même où ces lignes sont écrites.

Cet important Aéro-Club, qui, après M. Cornat a été présidé très dynamiquement par M. Laisney (1957 à 1968) lequel vient de céder son siège à M. Sévin, peut donc être satisfait de sa Section de Vol à Voile ; sous l'impulsion du Président Lanièce, cette Section groupe, autour des Moniteurs bénévoles Leloup, Napoléon et Patault, une phalange de vélivoles enthousiastes, que nous ne pouvons citer tous ; nommons entre autres MM. Bourreau, Travert, Levallois, Lecointre, Parisot, Samson, Lecerf, Thiébot, Chartier, Pignot, Martin, Legendre, et tant d'autres, de non moindre mérite, qui se partagent les tâches de sa bonne marche.

Une nouvelle page semble donc s'ouvrir, assurant la pérennité du tout premier en date des Centres français, dont les racines, liées à l'Histoire même de notre Vol à Voile, engendrent encore des rameaux pleins de promesses.

Georges ABRIAL,



Printemps 1969.

Flotte des planeurs

de l'A.C. de Cherbourg,

de gauche à droite :

N. 1300, Mésange, N. 2000,

Javelot, C. 800, Castel 25, Castel 25.

BIBLIOGRAPHIE

Georges HOUARD : Le Vol à Voile et l'A.F.A. (1923).

Eric NESSLER : Histoire du Vol à Voile (1950).

Georges ABRIAL : Histoire du Vol à Voile à Vauville (1951).

» » Compte-rendus d'activité du Groupe L'Air (1930-1969).

table des matières

Préface	1
1922 : LES ORIGINES	
Combebrasse : Premier Congrès Expérimental de l'A.F.A.	3
Itford-Hill : Record de Maneyrol	4
I — VAUVILLE 1923-1928 : Période Expérimentale	
Choix et Essais du site ; nouveaux records de durée	6
1923 : Deuxième Congrès Expérimental. Record de distance	7
Le Camp Maneyrol, premier Centre permanent de Vol à Voile (1925)	9
1925 : Troisième Congrès de l'A.F.A. Record d'altitude	9
1928 : Vauville reçoit le Vol à Voile allemand	11
Le point en 1928	12
II — UNE PARENTHÈSE : Le Vol à Voile trouve sa voie	
L'exemple allemand	13
Démarrage du mouvement français	14
III — LES PREMIERS CLUBS A VAUVILLE	
1931 : Concours de la Société Française de Vol à Voile	16
Stages de Vacances : Le Groupe « L'Air »	17
IV — GUERRE, RUINES, RENOUVEAU	
Vauville détruit	19
Vauville rénové	20
V — NOUVEAU DEPART	
L'Aéro-Club de Cherbourg	20
Commémorations	21
Un grand disparu : Georges Houard	22
Nouveaux records - Autre deuil	22
Vol à Voile de papa	23
VI — VERS UNE MUTATION	
Pionniers d'une deuxième génération	23
Essai d'Aérologie côtière	24
Vauville aux quatre Vents	25
Nouveaux équipements	25
VII — CE QU'EST VAUVILLE EN 1969	
Les Installations	26
Pour voler à Vauville	26
Terrains d'envol	27
VIII — CONCLUSION : D'HIER A DEMAIN	

pour
vos fournitures
scolaires,

pour
vos cadeaux

...
librairie
Lanière

33, rue Albert-Mahieu / Cherbourg
téléphone : 53.03.35

Magasins nouveaux.
Choix considérable de stylos, livres,
maroquinerie, jeux éducatifs.

robes
manteaux
lingerie
bonneterie
chaussures
maroquinerie

desruaulx

15-17-19-35 rue albert-mahieu
12-14 rue du commerce
50/cherbourg

SCHNEIDER
RADIO - TÉLÉVISION

A. HEBERT

TÉLÉVISION - RADIO - H.I.F.I

17 Bd Schumann - 16 rue du Commerce
50/Cherbourg - Téléphone : 53.09.24

Maison diplômée d'honneur par le
Centre National des Métiers comme
meilleur service après-vente

AVIASPORT

LA REVUE DU PILOTE

la seule revue européenne
exclusivement consacrée à
l'aviation générale et aux
sports aériens, vol à moteur,
vol à voile et parachutisme



spécimen gratuit sur demande à
aviasport bp 26 93/livry-gargan