

LES DEBUTS DE L'AERODROME DE BEYNES-THIVERVAL (Inauguré officiellement le 8 mars 1931)

Ce récit historique est dédié aux utilisateurs et aux riverains de l'aérodrome de Beynes-Thiverval, ... pour leur donner peut-être l'envie de poursuivre une belle aventure.

Avant d'évoquer les débuts de ce terrain d'aviation, qu'il soit d'abord permis de légitimer cette étonnante dénomination de VOL A VOILE, présente aussi dans beaucoup d'autres langages, segelflug, vuelo a vela, volo a vela, sailplane...

Il faut se rappeler que, si les premiers vols en planeur ne furent réussis qu'à la fin du 19ème siècle, l'enchantement de l'imagination par le vol est attesté par de nombreux écrits depuis la plus haute antiquité.

Les traités sur l'observation des oiseaux ou les ouvrages de fauconnerie utilisaient les termes de l'époque et, plus particulièrement, ceux de la navigation maritime. Aux navigations à rame et à voile correspondaient par analogie le vol à rame (ou vol ramé) et le vol à voile, l'oiseau rameur et l'oiseau voilier.

Cet extrait de DU VOL DES OISEAUX de Ferdinand d'Esterno paru à la Librairie Nouvelle en 1865 nous en donne une jolie confirmation.

CARACTERES DISTINCTIFS DU VOL RAME ET DU VOL A VOILE

Si vous regardez les oiseaux voler dans un air calme, vous les verrez, suivant l'espèce à laquelle ils appartiennent, frapper l'air de coups d'aile continuels ou coups d'aile intermittents. Ils n'ont pas d'autres moyens de progression ou même de soutien dans l'espace que le coup de rame qu'ils donnent avec leurs ailes.

Mais si vous les voyez voler en temps de vent, la même uniformité n'existe plus dans leurs mouvements. Les uns continuent à ramer sans relâche : ce sont presque toujours les plus mal envergués. Ceux qui possèdent de vastes et puissantes ailes, les présentent au vent à l'instar de larges voiles ; la queue fréquemment ouverte, ils montent, descendent, remontent et se dirigent dans tous les sens, en ligne droite ou courbe, sans faire d'autres mouvements que ceux nécessaires pour modifier l'inclinaison sous laquelle ils présentent au vent leur appareil immobile. C'est là ce qui constitue le vol à voile.



Vautour fauve

Alors, VOL A VOILE ?

Vol à voile "naturellement", aussi longtemps que des pilotes, imitant la spontanéité libre de l'oiseau qui vole, se plairont à jouer avec les ascendances !

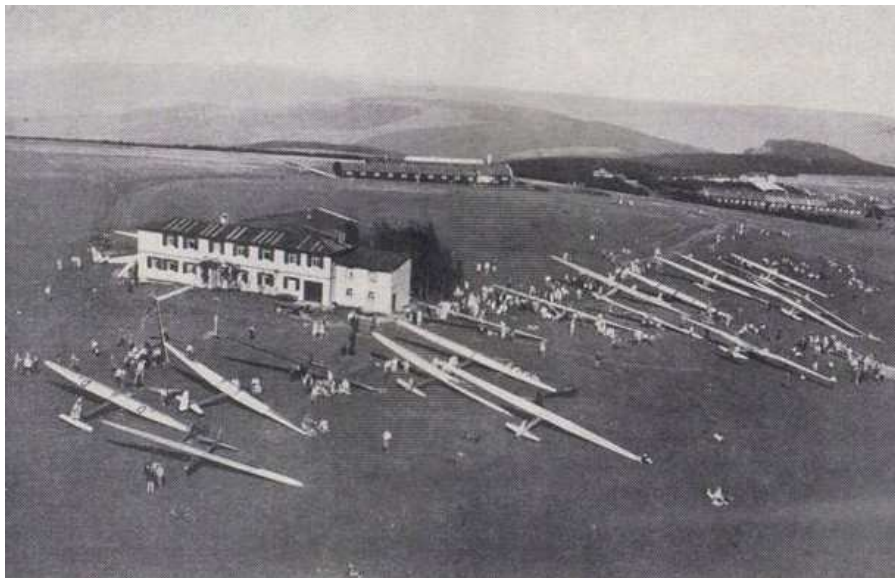
LE VOL A VOILE (appelé alors "vol sans moteur") APRES LA "GRANDE GUERRE"

Après le 11 novembre 1918, il est facile de l'imaginer, la principale préoccupation des jeunes Français (et Allemands, Britanniques ou autres) rendus à la vie civile est de se débarrasser du cauchemar récurrent de la guerre et d'essayer de lui substituer des rêves de paix et d'espoir, parmi lesquels doit bien souvent revenir le songe où le dormeur se voit sauter d'une colline, écarter les bras et partir, soulevé par le vent, pour des planés infinis.

Le songe se poursuit logiquement dans le rêve éveillé de vols en avion à hélice calée ou en planeur.

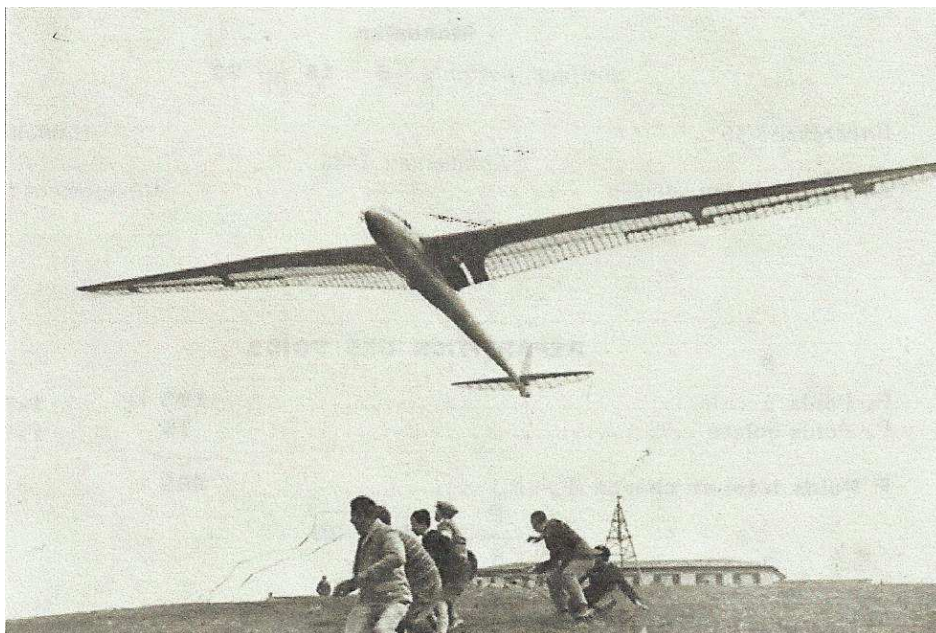
Cependant tout, alors, reste à faire en France pour passer de l'imaginaire à la réalisation pratique : la guerre a certes légué ses infrastructures aéronautiques, son savoir technologique dans la construction des aéronefs et ses pilotes militaires, mais elle laisse aussi un champ de bataille dévasté et un pays à reconstruire.

En Allemagne, après les réussites en 1893 d'Otto LILIENTHAL, la recherche vélivole s'était intensifiée dès 1909 :



création de l'Association Aéronautique de Darmstadt qui conduit ses expérimentations à la Wasserkuppe dans le massif de la Rhön. Après 6 ans de sommeil forcé, le réveil est enthousiaste avec l'organisation du Concours de la Rhön, du 15 juillet au 15 septembre 1920 et son renouvellement chaque année jusqu'en 1938.

Concours de la Rhön en 1932 (LE VOL A VOILE par R. KRONFELD)



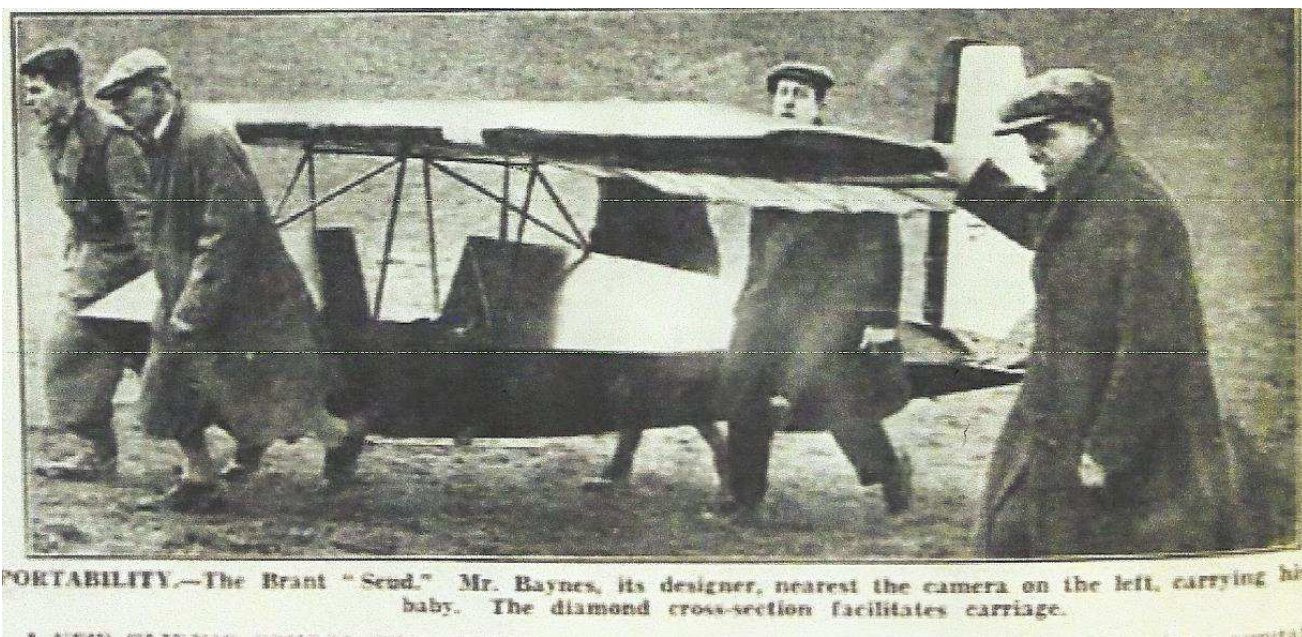
Le Fafnir de Lippisch piloté par Groenhoff au concours de la Rhön de 1930
Envergure 19 m
Surface 18.5 m²
Masse 190 kg

L'Angleterre s'appuie sur la réussite de Gordon England du 27 juin 1909 : un vol d'une distance d'un mile, avec gain d'altitude, sur un planeur de José Weiss.

La Société d'Aviation d'Amberley, le premier club vélivole au monde créé en 1912, pouvait reprendre ses expériences, après l'interruption de la guerre, avec, en particulier, l'organisation du concours d'Iford Hill en octobre 1922. Une multitude de clubs apparaissent ensuite (60 clubs et 3000 pratiquants en 1931) ainsi que la revue hebdomadaire "The sailplane and glider" entièrement consacrée au vol à voile.



Biplane "Poppenhausen" au club de Londres en 1930 (photos The sailplane and glider)



Mini planeur anglais Scud de 1930: 8 m², 47 kg à vide, chute mini (constructeur) 1 m/s à 50 km/h

Les Etats-Unis peuvent continuer les recherches véliques sur la lancée des remarquables travaux de John Montgomery menés sur la période de 1880 à 1911 avec le vol mémorable du 17 mars 1884, avec les vols des frères Wright dont le point culminant est, le 24 octobre 1911, un gain d'altitude de 66 m au cours d'un vol à voile de plus de 9 minutes.



Orville Wright : vol du 24 octobre 1909



L'intérêt pour le vol à voile ne faiblit pas, en particulier dans certaines universités, et prend une forme spectaculaire aux premiers championnats des Etats Unis en septembre 1930 – en même temps que notre "Quinzaine nationale du vol sans moteur de Sens" dont il sera question ci-dessous.

A proximité d'Elmira (N-Y), sur un site sélectionné par le Dr Klemperer (fort de son expérience de la Wasserkuppe) mais d'un abord relativement dangereux, ce sont 24 pilotes expérimentés sur 14 planeurs avec poste de pilotage fermé qui effectuent en 15 jours 118 heures de vol, dont un d'une durée de presque 8 heures.

Planeur du début des années 1930 au musée d'Elmira
Bowler – Dupont Albatross Senior.

Envergure : 18 m

Surface : 19 m²

Masse vide/maxi : 152/236 kg

G13763 | Copyright by Daniel L. Berek | 2012-04-13 | KIAD | Airport-Data.com

En France, il faut le redire après Eric Nessler, le très renommé vélivole de Beynes, auteur de la prestigieuse HISTOIRE DU VOL A VOILE, publiée en 1947 par Les Œuvres Françaises et à laquelle sont empruntées ici de nombreuses informations, il s'agit purement et simplement de lancer une expérimentation digne de ce nom dans le domaine du vol à voile.



Eric NESSLER sur un planeur de sa construction en 1922 à Combegresse près de Clermont Ferrand.

Avant d'aboutir, quelque dix ans plus tard, à la création de l'aérodrome de Beynes-Thiverval, les progrès de cette expérimentation sont marqués par quelques étapes importantes.

Septembre 1919 : création à Paris de l'Association Française Aérienne par, entre autres passionnés des recherches vélivoles, Georges Houard et André Carlier. Georges Houard crée en 1921 le journal *Les Ailes*, organe officiel de l'AFA, et en devient le rédacteur en chef.



Août 1922 : premier congrès expérimental de vol sans moteur de Combegresse près de Clermont-Ferrand (premier vol homologué au monde en ascendance thermique le 19 août par L. Bossoutrot de 5 minutes 18 secondes avec un gain d'altitude de 77 m).

Le Camp Mouillard au Congrès de Combegresse (Agence Meurisse)

21 octobre 1922 : le dernier jour du concours de Itford Hill (GB), Alexis Maneyrol bat le record du monde de durée avec 3 heures 22 minutes.

Janvier 1923 : concours de vol sans moteur de Biskra en Algérie.

29 janvier 1923 : Maneyrol vole 8 heures 4 minutes et 50 secondes (record du monde) à Vauville près de Cherbourg.

Août 1923 : deuxième congrès expérimental de vol sans moteur à Vauville.

Juillet/août 1925 : troisième congrès expérimental de Vauville.

Mais...

...l'enthousiasme qui s'était créé en France au lendemain de la guerre retombe rapidement alors que les recherches véliques continuent de progresser en Allemagne ou en d'autres lieux. Il serait intéressant d'analyser avec rigueur et objectivité les raisons de ce décalage entre nos deux activités véliques de part et d'autre du Rhin, leurs différences originelles qui donnèrent à la technologie allemande une avance qui ne s'annulera jamais.

Une divergence essentielle s'est créée dès le départ. Au sortir de la guerre, le vol à voile français s'organise autour d'une structure nationale, l'Association Française Aérienne adossée à l'hebdomadaire *Les Ailes* qui centre son action sur l'organisation de congrès expérimentaux et autres *manifestations de prestige* propres à mettre en valeur les exploits individuels des meilleurs pilotes. Cette action est à l'évidence trop limitée dans le temps et dans l'espace. Elle ne parvient à impliquer durablement qu'une population réduite, dont la motivation n'est d'ailleurs pas toujours un strict intérêt pour le progrès vélique, et devient la cible d'attaques violentes et souvent injustes dans la presse. Henri de Kerillis, à la première page de l'Echo de Paris du 6 mars 1924, intitule sa chronique "*L'Aéro-Club de France va statuer sur les prix vainement attribués au vol à voile*", glose sur "*Les pilotes (qui) n'ont pu jouer aux vautours – lesquels vautours n'ont d'ailleurs probablement jamais fait de vol à voile que dans les imaginations*" et la conclut par "*Et nous revoilà – il était temps ! – fort heureusement revenus vers cette aviation à moteurs pleine d'avenir et de mystères pour le bien de laquelle je continuerai de vider ici quelques encriers*".

Dans la même période, la recherche vélique allemande continue de s'organiser autour d'associations d'étudiants et de professeurs, les Akaflied (Darmstadt, Dresde...) vouées à *une réflexion et un travail permanents et conclus par des campagnes d'expérimentation*. Comparées à celles de notre pays, ce sont des structures plus collectives et plus décentralisées où l'intérêt de l'ensemble de la population vélique est soutenu tout au long de l'année par la recherche de progrès théoriques, technologiques et enfin pratiques.

La recherche vélique française des années 1923 à 1928 sombre dans une profonde apathie aboutissant, suivant l'expression d'Eric Nessler, à la "mise en léthargie" de l'Association Française Aérienne.

Cette période présente malgré tout un intérêt indubitable : elle autorise l'éclosion de structures différentes – le vol sans moteur évolue du sport essentiellement élitiste vers une activité plus ouverte -, se rapprochant de celles qui réussissent en Allemagne.

Ces nouvelles structures permettront, entre autres réalisations, la création de l'aérodrome de Beynes-Thiverval sur des fondations garantes d'un dynamisme pérenne.

L'AERODROME DE BEYNES-THIVERVAL EN GESTATION (1928 à 1930)

Mars 1928 : le *Club aéronautique Universitaire (CAU)* est créé par cinq ingénieurs en aéronautique Cartier, Fauvel, Jarlaud, Massenet (photo ci-dessous) et Noirtin au bénéfice des étudiants de l'Ecole Centrale et dans le but d'intéresser le plus grand nombre de jeunes à la science de l'air.

Dans la revue *Sports et Tourisme*, Pierre Massenet précise les ambitions du CAU : "*le Club Aéronautique Universitaire veut entraîner les jeunes, et particulièrement ceux de l'élite, à l'aviation, en faire des pilotes et des ingénieurs capables d'agrandir le domaine des connaissances en aérodynamique et en construction aéronautique. Il veut contribuer à donner au pays la mystique de l'air.*"

(Quelques mots sur Pierre Massenet, la cheville ouvrière de ce nouveau mouvement. Né en 1900, il est diplômé de Supaéro (1924) et employé par les Avions Bernard dans la période qui nous intéresse. Pilote chevronné, il s'affirme rapidement et d'abord, comme un organisateur infatigable soucieux de l'intérêt national dans un domaine qui est de sa compétence. En 1936, il est chargé du vol à voile auprès de Jean Moulin, responsable de l'Aviation Populaire au sein du ministère de l'Air de Pierre Cot. Entré dans la résistance en octobre 1942, il est nommé préfet délégué à la libération, préfet du Rhône de 1949 à 1957 puis président de la RATP de 1959 à 1965.)



Mai 1928 : publication par G. Abrial, (fondateur du Groupe l'Air) dans une brochure éditée par *Les Ailes*, d'un compte rendu sur le concours de la Rhön d'août 1927 présentant une analyse élogieuse du développement du vol à voile en Allemagne.

Fin 1928 : sans doute sous l'influence du rapport Abrial et après une activité initiale limitée à des baptêmes de l'air en avion, le CAU s'oriente résolument vers le vol à voile qui paraît le mieux correspondre à la mission qu'il s'est assignée.

1929 : le CAU exerce son activité vélivole au Fort de Stains près de La Courneuve. Dans les dernières semaines de l'année, après avoir constaté la nécessité de dynamiser rationnellement des efforts de recherche trop dispersés, le projet d'une "Association pour la Valorisation de l'Industrie Aéronautique", l'AVIA, prend forme et sa création est effective au début de 1930. Pendant l'année 1929, le CAU effectue 800 lancers au Fort de Stains.

1930 : le CAU vole à Saint Cyr et participe activement à la "*Quinzaine Nationale de Vol sans moteur*" qui a lieu à Sens pendant le mois de septembre ; 2571 lancers sont effectués d'avril à décembre tant à Saint Cyr qu'à Sens.

Un participant illustre de la Quinzaine: Charles Fauvel.



Charles Fauvel sur l'Avia XIA "Gibbs" (Collection THEO sur la "Quinzaine du vol à voile de Sens")

C'est au cours de la préparation de cette quinzaine de Sens, le Dimanche 24 août, que quelques membres du CAU décident de revenir avec un Avia 10A pour essayer la pente de Beynes. Jean Damico nous en fait le récit dans un Aviasport de 1975 : *"... C'est donc sur la région de Beynes et sur la pente de Frileuse que se porta notre attention : c'est là qu'une fois le planeur 10 A remonté, furent faits les premiers essais par Fauvel. Ces vols ne se limitèrent qu'à des planés (lancement au sandow). La journée du Dimanche terminée, nous replions bagages pour retourner à Sens y terminer la préparation de la quinzaine du vol à voile..."*

Découvrons maintenant le texte rédigé par Pierre Massenet pour la revue "Sports et Tourisme aéronautique" au début de l'année 1931, quelques semaines avant l'implantation officielle sur le terrain de Beynes-Thiverval.

"...Le C.A.U. est spécifiquement un Club de vol sans moteur. Il ne fait pas de propagande aéronautique dans le sens que l'on donne généralement à cette expression, mais s'occupe essentiellement de faire construire des planeurs à ses adhérents et de les faire voler.

Le CAU travaille en collaboration étroite avec l'AVIA. Il est dirigé par un bureau qui fait fonctionner le Club en accord avec les chefs des différents Groupes. Le Groupe de vol est l'unité active du Club Aéronautique Universitaire. Il a deux moyens d'action : a) la construction ; b) l'entraînement. Il est constitué d'un minimum de 15 membres et d'un maximum de 30 membres...

... Les membres appartenant à un groupe de vol doivent suivre les indications et les conseils du chef de groupe. Ils travaillent en égaux sous sa direction. La discipline du groupe n'est imposée par aucun article : elle est nécessaire au fonctionnement du C.A.U et librement consentie..."

Aux côtés de ce *Groupe Central* qui détient le principal matériel de vol, on trouve 3 *Groupes* en ordre de marche dénommés respectivement *Pierre Fisbach*, *Girod* et *Nungesser*. Plusieurs autres *Groupes* sont en voie de constitution, liés chacun à une Grande Ecole : *Ecole Centrale*, *Ecole des Hautes études Commerciales*, *Ecole Polytechnique*, *Ecole Supérieure de l'Aéronautique*, *Ecole technique de l'Aéronautique*, *Ecole des Arts et Métiers* et *Ecole de Grignon*. Un *Groupe* est par ailleurs affecté à *La Ligue Aéronautique de France*.

C'est donc une organisation ambitieuse qui s'intéresse, en ce début de l'année 1931, aux possibilités de vol offertes par le site de Beynes. Et son projet répond, du moins dans son principe, à l'attente d'une partie de la jeunesse : Massenet signale par exemple que 160 élèves de l'Ecole Polytechnique ont demandé à participer aux séances d'entraînement !

NAISSANCE DE L'AERODROME (au début de 1931)

2 février 1931 : le CAU s'implante à Grignon.

Février 1931 : poursuite de la reconnaissance de la pente de Beynes par Charles Fauvel (futur créateur des ailes volantes AV36 et AV22) et par le CAU.

Reprenons le précieux récit de Jean Damico pour reconstituer cette brève période d'expérimentation conduisant à la création du terrain de Beynes-Thiverval :

"... Mais nous avons goûté à la pente et le "plat" ne nous intéressait plus : il nous fallait trouver mieux.

Entre temps, notre camarade Ripert (Ingénieur des établissements Gibbs et Directeur des Ets Fly-Tox) avait fait construire par la S.C.A.L.P., et pour le C.A.U., deux planeurs XIA : le "Gibbs" et le "Fly-Tox".

Il fut décidé de retourner voir le terrain et la pente de Frileuse. C'est alors que nous utilisâmes la deuxième pente du terrain de Beynes avec à sa base un petit ruisseau le "Rû Mal-droit". Entre ce ruisseau et la ligne de chemin de fer, se trouvait un magnifique terrain d'atterrissage : il y avait bien en bordure du ruisseau quelques arbres (qui par la suite furent abattus), mais les trouées permettaient de passer en cas de plané trop bas. Etant données les possibilités offertes par cette pente, nous décidâmes de quitter définitivement St Cyr pour venir à chaque week-end faire de beaux vols sur cette nouvelle pente et y réussir les fameuses 30 secondes comptant pour le brevet A et les 45 secondes avec double virage du brevet B.

C'est le 4 janvier 1931 que nos planeurs "Gibbs" et "Fly-Tox" sont amenés sur le terrain. Les premiers vols furent faits par notre moniteur Tourkia, puis par notre grand Maître à tous, Pierre Massenet, pilote chevronné. Ils se posèrent naturellement en bas de la pente, sur le magnifique terrain cité plus haut. Alors, nous, les apprentis vélivoles, dégringolions pédestrement la pente à toute allure pour aller chercher et faire gravir la pente au planeur en sens inverse (deux hommes à la queue, un au bout d'aile et les autres poussant hardiment au bord d'attaque de l'aile). C'est vous dire qu'après une journée de ce régime, nous étions sur les genoux : c'était du sport, car c'était toujours les mêmes qui manœuvraient et tiraient sur le sandow. Il fallait gagner son futur vol : les tours de chacun étaient très rares.



La pente de l'aérodrome face au sud-sud-ouest

A chaque fin de séance, souvent très tard le soir, il fallait démonter les planeurs, les mettre sur la remorque et les transporter à l'Ecole de Grignon où notre ami, le Professeur Malterre, nous donnait asile.

Puis bientôt, las de transporter nos planeurs si loin après avoir effectué les derniers vols de la journée, nous profitâmes d'un hangar à fourrage existant au bas de la pente (je pense que ce hangar existe encore) pour y laisser dormir nos planeurs pendant une semaine, après les avoir démontés et hissés sur le fourrage. Mais il fallait prévoir pour la séance suivante moult goupilles et axes de rechange car il s'en perdit pas mal dans le foin!... "

L'évocation de cette période d'expérimentation touche profondément le passionné vélivole utilisant ce même terrain de Beynes-Thiverval quelque 85 ans plus tard. Les valeurs auxquelles il adhère aujourd'hui dans son activité sont déjà fermement en place: plaisir du vol en solitaire, égoïste, peut-être, mais compensé par une activité bénévole au sol, collective et conviviale, indispensable au bon fonctionnement du Club.

Après l'obtention des autorisations entérinant la création du terrain, l'inauguration officielle de l'aérodrome de Beynes-Thiverval peut enfin intervenir le 8 mars 1931.



Beynes-Thiverval,
le 8 mars 1931 :
l'Avia 11a de
l'Aéro-Club de
France
pilote par Ane
(photo Wilford)

LE MATERIEL UTILISE LA PREMIERE ANNEE

Le CAU dispose alors de 7 planeurs de quatre types différents.

L'AVIA 20A n°1 "Jacques Chastenet", du nom du premier moniteur du CAU, à Stains en 1929, disparu peu après dans un accident d'avion. C'est un biplace en tandem. Il s'agit du premier planeur réalisé par les membres du CAU. La construction débute en 1928 et les premiers vols ont lieu le 6 avril 1930 à Saint Cyr –Bois d'Arcy.



Envergure : 13 m
Surface : 18 m²
Poids vide/maxi : 150/300 kg

L'AVIA 20A n°1 du CAU à Saint Cyr

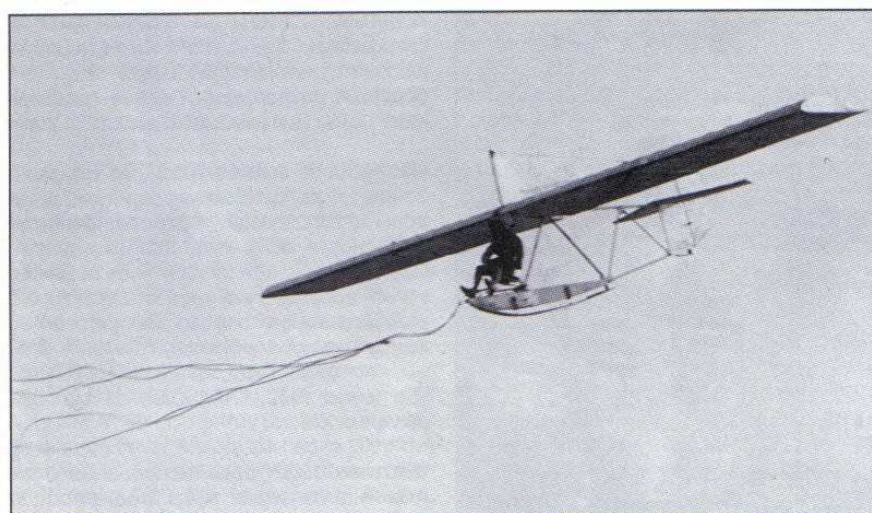
L'AVIA 10A est un monoplace inspiré du planeur allemand *Zögling*. Construit par les établissements Béchereau pour le CAU, le prototype est réceptionné en vol par Charles Fauvel sur le terrain de Saint Cyr-Bois d'Arcy le 8 mai 1930 avant de devenir le premier monoplace du CAU.



L'AVIA 10A n°1
le 17 juillet 1930
à Sens

Envergure : 10.5 m
Surface : 18.4 m²
Poids vide: 105 kg
Poids maxi : 180 kg

Le CAU utilise deux AVIA 10A au début de son activité sur le terrain de Beynes-Thiverval.



L'AVIA 11A peut être considérée comme la version industrielle du 10 A. La construction est simplifiée ainsi que l'entretien et les réparations. Les deux types ont des dimensions identiques, le principal changement étant un accroissement de la masse qui passe de 105 à 115 ou 120 kg.

L'Avia 11A du Groupe Fisbach (CAU) piloté par Ollier à Beynes, le 8 mars 1931

Le CAU utilise trois planeurs AVIA 11A et dispose enfin d'une copie du planeur allemand ZÖGLING (*élève* en allemand, conçu en 1922).



Les planeurs peuvent être lancés par le traditionnel sandow qui, après avoir été tendu par la traction d'une demi-douzaine d'assistants, propulse, un peu à la manière d'une fronde, le planeur à quelques mètres de hauteur.

Deux treuils sont également utilisés. Le câble est guidé par un dispositif à rouleaux fixé sur la roue avant d'une puissante voiture bien calée en bout de piste. Il s'enroule sur un tambour fixé sur la roue arrière dégagée de tout contact avec le sol.

Angers 1931 : la Steyr 18 CV à 6 cylindres utilisée comme treuil

LES PERFORMANCES ET LES RECORDS

En s'installant à proximité des pentes de Frileuse et de Beynes sur le terrain qui allait devenir l'aérodrome de Beynes-Thiverval, le Club Aéronautique Universitaire espère trouver des conditions aérologiques favorables -- meilleures, en particulier, que celles rencontrées sur le terrain du Haut de Saint Cyr, le long de l'Institut Aérotechnique -- à l'obtention des trois brevets de base A, B et C (créés en 1926 en Allemagne et adoptés en 1930 en France).



- 1 Insigne de Brevet A : un vol de 30 secondes en ligne droite.
- 2 Insigne de Brevet B : deux vols de 45 secondes et un vol de 1 minute avec deux virages.
- 3 Insigne de Brevet C : un vol de 5 minutes sans perte de hauteur.

Le vol à voile étant un sport, l'aspiration à l'amélioration des performances et aux records est aussi forte chez les vélivoles que dans les autres disciplines sportives et il est normal de rêver en France à des exploits comparables à ceux qui sont réalisés un peu partout dans le monde, et notamment en Allemagne.

Mais les conditions de vol sur le terrain de Beynes-Thiverval en ce début de 1931, sont trop limitées pour espérer mieux que la réussite d'un brevet C :

-- les planeurs Avia 10A, 11A ou 20A ont une finesse max de l'ordre de 8 avec un chute minimale d'environ 1,8 m/s;

-- les lancements au sandow ou au treuil utilisés ne peuvent faire grimper le planeur qu'à quelques dizaines de mètres de hauteur rendant impossible tout accrochage en ascendance thermique.

Les responsables du CAU et de l'Avia, Charles Fauvel en particulier, n'imaginent d'ailleurs pas que des performances de classe nationale sont possibles sur le site qu'ils viennent de créer puisqu'ils recherchent dès le début de 1931 un site plus propice (en vol de pente toujours, l'ambition du vol thermique n'étant pas encore d'actualité). Ils le trouvent en Auvergne: ce sera, à proximité de La Bourboule, le futur Centre national de la Banne d'Ordanche dont la gestion est confiée par l'Etat aux responsables de l'Avia et du CAU.

En juin et juillet 1931, la prospection de la Banne est entreprise par le capitaine Thoret, chargé de mission par l'Avia avec le concours de l'A. C. d'Auvergne.

ANNEE 1931

Le 8 février, Malterre, professeur à Grignon, et Prud'homme de Saint Germain de la Grange et Maurice Brochet, qui a commencé la construction de son premier planeur dans son atelier de Plaisir, font quelques vols.

Inauguration du terrain de Beynes le 8 mars 1931.

La surface, de faible valeur agricole, est louée par le C.A.U. à différents propriétaires de Beynes, de Thiverval et de Saint Germain de la Grange.

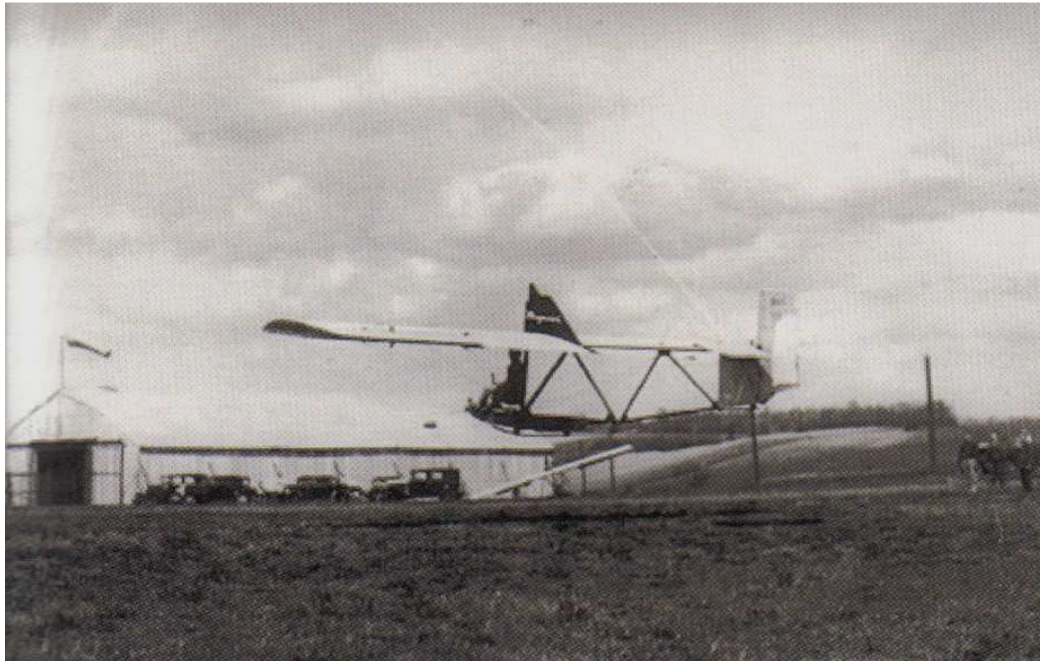
Première démonstration publique d'un planeur Avia le 19 mars par le CAU sur le terrain voisin de Plaisir-Grignon.

Un hangar Bessonneau de 20 mètres sur 28, à armature métallique et revêtement de toile, est érigé en juillet sur le terrain de Beynes-Thiverval (à l'emplacement actuel du parking du restaurant "Le vol à voile") pour abriter les planeurs, les treuils, les voitures, etc.

Au début de l'automne, le groupe d'entraînement du C.A.U. est baptisé du nom de "Jean de Permangle".

Jean de PERMANGLE, était un jeune aviateur décédé accidentellement à 19 ans. Avec Marcel LALLUOETTE, ils s'étaient rendus célèbres, le 12 janvier 1931, par leur raid entre Istres et Villa Cisneros sur Farman 231 à moteur Renault de 95 CV: 2700 km, record du monde pour avion de moins de 400 kg à vide. Ils disparurent tous les deux dans un accident d'hydravion au large de Barcelone le 31 mai 1931.

Le président du C.A.U. est Albert Simille.



**Un Avia 11A en saut de puce sur le terrain de Beynes-Thiverval en 1931.
Le hangar Bessonneau apparaît à l'arrière-plan.**

Premier brevet A féminin réussi le 3 mai 1931 par Nadette de Abelenda à Beynes.

Le planeur 11A, du groupe "Pierre Fisbach", équipé d'un poste de pilotage caréné et surnommé "Fly-Tox" participe à un rassemblement à Vauville les 24 et 25 mai.

Le dimanche 14 juin, Poirier réussit deux planés de 47 et 32 secondes sur le planeur construit par Maurice Brochet et baptisé "Ginette" (le prénom de sa fille).

En juin, la famille Brochet quitte Plaisir pour reprendre un garage de carrosserie automobile au 17 de la rue Saint Martin à Neauphle le Château. Ce garage deviendra le siège des Avions Maurice Brochet dont l'histoire est intimement liée à celle de l'aérodrome de Beynes-Thiverval.

(Voir à ce sujet le superbe site avions.brochet.free.fr/Histoire.htm/ auquel nous empruntons la photo ci-dessous).



L'Avia descend à la Banne d'Ordanche dans le courant du mois d'août avec l'Avia 32E et le Biplace 20A n°2. Ce dernier planeur avait fait ses premiers essais, à partir du 31 mai 1931, piloté par Massenet avec Jarlaud comme passager sur le terrain de Saint Dié puis sur celui de Beynes-Thiverval.

Le C.A.U. participe au concours international de vol sans moteur de Vauville du 10 au 24 septembre avec des monoplaces Avia 10A et 11 A et son biplace 20A : Ripert sur le 11A "Fly-Tox" obtient, dans la catégorie des planeurs-école, la première place des épreuves du "concours de plage", de la "plus grande durée" et du "plus grand parcours" (avec une distance de 1530 mètres). Olga Girod gagne le prix féminin du concours à bord de son planeur "Oiseau bleu", une variante du 11A conçue par Charles Girod pour sa femme (qui ne pèse que 40 kg) et construite par le couple. Notons que, dans la catégorie des planeurs de performance, c'est le pilote autrichien Kronfeld qui remporte, sur son planeur "Wien", toutes les épreuves.

Il est intéressant de noter que, pendant ce concours où le vol en remorqué par avion ne pouvant être utilisé en raison de la proximité de l'arsenal de Cherbourg, le lancer au sandow fut totalement délaissé au profit du treuillage.

LA FORMATION DES DEBUTANTS EN PLANEUR MONOPLACE

En ces premières années de fonctionnement où le vol en ascendance thermique est encore exceptionnel, l'aérodrome de Beynes-Thiverval a pour principale vocation d'apprendre aux débutants le pilotage de base des planeurs. Les vols de performance ne peuvent être espérés que sur des sites plus favorables comme le centre national de la Banne d'Ordanche, en Auvergne, dont le fonctionnement est également confié à L'Avia.

Cet apprentissage est long et rebutant. Après une période où les deux méthodes étaient autant utilisées l'une que l'autre, l'apprentissage en biplace avec un instructeur a été abandonné au profit des glissades progressivement rallongées en monoplace. Comme on ne vole ici que le dimanche, il faut au moins plusieurs mois pour parvenir au brevet A (30 s en ligne droite).

Beaucoup abandonnent mais ceux qui s'accrochent seront souvent mordus pour la vie.

A l'instar de Roger Sauvage, futur pilote de chasse de la seconde guerre mondiale à l'escadrille Normandie-Niemen en Russie, qui nous donne les savoureux détails de son apprentissage ("La soif de l'air" publié par les éditions André Martel en 1951).

Son récit de 1933 correspond assurément aux opérations de 1931 ; il est un témoignage irremplaçable sans lequel nous n'arriverions pas à imaginer le vol à voile d'alors si différent de celui que nous pratiquons aujourd'hui, 85 ans plus tard.

"... 1933. C'est aussi cette année-là que je m'inscrivis au Club Aéronautique Universitaire. C'était un club de vol à voile mais je réussis néanmoins à obtenir l'autorisation de ma mère en la persuadant qu'il s'agissait uniquement de conférences et «d'études». La pauvre chère femme, contente de pouvoir me laisser cultiver ma «manie» sans que je courusse un danger, me laissa faire.

Le lieu de travail des membres du club était le petit aérodrome de Beynes-Thiverval en Seine et Oise. Un Hangar Bessonneau, une «biroute» (pour les profanes, c'est la manche à air qui indique la direction du vent -- quand il y en a --, ce qui est essentiel, on s'en doute peut-être, pour le vol des planeurs) et trois planeurs formaient l'équipement du terrain.

C'est là que j'ai pris mon premier contact avec le manche à balai.

J'étais de loin le plus jeune membre du club. Tous les autres étaient des hommes d'âge mûr. Chaque Dimanche, nous montions au terrain. C'est en ce temps-là que Max Gasnier qui, maintenant, est un des grands champions de vol à voile, passait son brevet B.

Moi, je n'en étais pas encore là. L'apprentissage était alors très long parce qu'il n'existait pas d'appareil à double commande. Notre club était le premier qui cherchât à intéresser les étudiants à l'aviation et nos moyens étaient réduits. Au groupe étaient inscrits Nessler, le grand champion du vol à voile de l'époque, et Malterre. Eux, volaient sur des planeurs carénés.

Quand ces champions m'ont vu, ils étaient un peu inquiets car, évidemment, à leurs yeux, je ne faisais «pas le poids» et j'étais très jeune.

J'ai su leur inspirer confiance et j'ai commencé, comme tous mes camarades, à faire ce qu'on appelait le «point fixe» sur un appareil, l'Avia 11A, qui était extrêmement élémentaire. Nous étions assis sur une espèce de poutrelle, complètement à l'air libre, deux ailes au-dessus de notre tête un peu derrière nous. Un petit manche à balai dans les mains et un palonnier sous les pieds. Le point fixe consistait à attendre qu'il y ait au moins six mètres par seconde de vent, planeur face au vent. Une fois le vent suffisant, il fallait essayer de tenir les ailes en équilibre, parallèles au sol. Ainsi, sur place, uniquement en jouant avec le manche à balai et le palonnier, on parvenait à conserver une espèce d'immobilité. Aujourd'hui, la méthode a bien changé puisqu'il existe des appareils à double commande et les jeunes générations ne connaîtront jamais les voluptés du point fixe. Ce qu'elles gagnent en temps, elles le perdent en pittoresque. Pendant deux mois, j'ai ainsi fait du surplace, avant d'arriver enfin à tenir ma ligne de vol au sol. J'étais au groupe en plein hiver, en décembre, et en février, j'avais gravi le premier échelon.

Mais pour faire 5 minutes de point fixe il fallait attendre longtemps. Nous étions en effet une vingtaine au club et il y avait deux planeurs. qu'on se représente le sacrifice qu'on exigeait alors d'un jeune passionné de l'aviation.

Il fallait d'abord se rendre au terrain, à 40 kilomètres de Paris. Evidemment, comme je n'avais aucun moyen de locomotion, je profitais de la voiture des membres plus fortunés du club, en échange de quoi j'étais chargé des basses besognes que tous mes camarades refusaient. Je balayais, je lavais la vaisselle, je bricolais les planeurs. Et combien de dimanches se sont écoulés sans que j'eusse même la chance de m'asseoir devant le manche à balai de l'Avia 11A ! J'étais le plus jeune et le plus pauvre. Les anciens passaient d'abord et on me disait, en me frappant amicalement dans le dos : «Te tracasse pas, petit, ce sera pour la semaine prochaine.» Seulement, il arrivait que le dimanche suivant, comme il n'y avait pas suffisamment de vent, on ne faisait pas de point fixe et je redescendais le cœur gros vers un Paris froid et hostile...

Enfin, au bout de deux mois, mon moniteur Levet accepta de me faire ce qu'on appelait «la première glissade». Cela consistait à faire remorquer le planeur par un treuil qui était une vieille voiture mise sur cales. Autour du tambour fixé sur la roue arrière était enroulé un câble.



Prêt au décollage !

On mettait le moteur en marche et le tambour tendait brusquement le câble en l'enroulant. Mais par la manœuvre, on graduait la vitesse de telle sorte que le planeur ne quittait pas le sol, il glissait seulement sur le terrain à la vitesse limite de décollage, juste assez rapidement pour que le vent agisse sur les ailerons, et vous permette de manœuvrer ou, tout au moins, d'en avoir l'illusion.

La glissade était de trois cents mètres. C'était la seconde graduation – la première étant le point fixe – avant le brevet A. J'étais d'autant plus heureux le jour de ma première glissade que tous les dimanches, j'effectuerais deux glissades et que j'aurais ainsi l'illusion de voler. Il n'était pas en effet nécessaire d'attendre qu'il y ait six mètres par seconde de vent puisque le treuil remorquait le planeur.

Mon plaisir dura un mois. Et puis vint le moment du premier vrai décollage où l'on monte à cinquante centimètres ou un mètre du sol. Ma joie ne connaissait plus de bornes puisque, pendant le mois suivant, je devais ainsi voler tous les dimanches. La dernière semaine, le moniteur me prévint que j'allais tenter une nouvelle expérience, c'est à dire qu'il me tira un peu plus fort et, comme mon planeur s'éleva jusqu'à dix mètres, je comparai mentalement mes impressions avec celles qui avaient été les miennes lors de mon premier vol à bord d'un avion.

Je crois que mon ivresse était, cette fois, beaucoup plus grande, sans doute, parce que, assis à l'extrémité de la poutrelle, j'avais avec le vent dans la figure la sensation d'une vitesse considérable. J'étais Icare et le roi n'était pas mon cousin.

L'avion, ce jour-là se posa tout seul : je n'étais pas encore remis de mes ivresses d'altitude et de vitesse que je me retrouvai sur le terrain sans aucun mal, sans avoir rien compris à cet atterrissage mais avec l'idée de recommencer. Je croyais vraiment être monté à cent mètres et, quand le moniteur me dit : «Mais non, vous étiez à peine à dix mètres», je fus très déçu. Je n'avais évidemment rien pigé aux manœuvres d'atterrissage. Cela se comprend : le planeur était très bien réglé et atterrissait pratiquement seul. Comme j'étais très léger et que l'appareil devait porter 70 kilos, on ajoutait une gueuse de plomb qui compensait la différence entre mes 55 kilos et le poids normal et, arrivé au bout de son élan, le planeur prenait lui-même son angle de descente comme un avion en papier.

Nous étions ainsi arrivés en mai 1934 et, un beau jour, le moniteur me proposa pour la grande expérience. Le terrain dominait une dénivellation brutale d'une centaine de mètres de hauteur que nous appelions «le grand trou». Il s'agissait – condition pour obtenir le brevet A – de tenir l'air pendant trente secondes en ligne droite au-dessus de ce trou qui, pour moi, semblait un précipice. Lorsque Levet apprit à tout le monde que, ce matin-là, on allait lancer Sauvage dans le trou, j'étais, comme on le devine, partagé entre la joie et l'inquiétude.

On plaça donc mon planeur à l'extrémité du terrain et le treuil me lança à une dizaine de mètres de hauteur. J'étais déjà monté aussi... haut, mais pas tout seul. C'est à dire qu'avant, j'avais toujours l'impression d'un jeu. Je savais que même si je ne touchais pas aux commandes, le planeur se poserait correctement. Cette fois ci en fut tout autrement. J'étais, pour la première fois, seul «seul lâché». Je me trouvais brusquement au dessus du «grand trou», à une altitude de 110 mètres. Je me sentais complètement perdu.

On m'avait bien recommandé, avant le décollage – comme je ne savais pas virer, et pour cause puisqu'on ne m'avait jamais appris à me servir du palonnier -- : «Surtout, restez bien en ligne droite et attention à la perte de vitesse. Il faut que le vent siffle à vos oreilles . N'oubliez pas la perte de vitesse, sinon, c'est la mort». Je me répétais mentalement cette terrible sentence.

Et pour ne pas me mettre en perte de vitesse, j'ai fait siffler le vent dans les cordes à piano, vous pouvez le croire. J'étais presque debout sur le palonnier !

Ce qui devait arriver arriva. Le vent soufflait, j'avais les yeux qui pleuraient et je n'avais qu'une idée en tête : qu'il arrive n'importe quoi, mais que je ne me mette pas en perte de vitesse.



En vol !

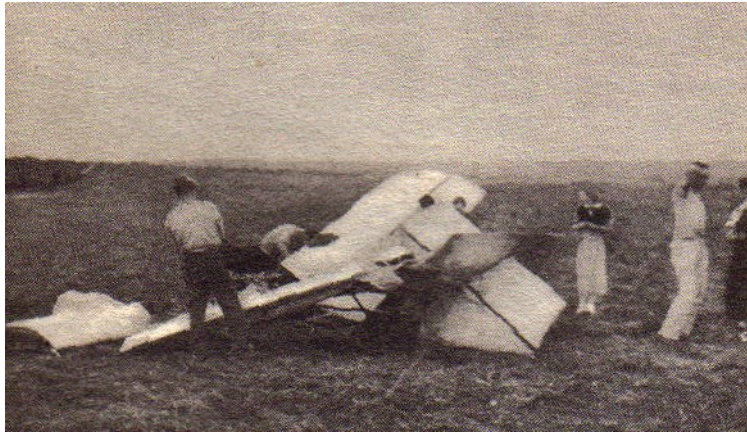
Tout d'un coup, j'ai vu le «plancher des vaches» arriver à la vitesse «grand V». On m'avait dit : «Quand vous verrez le sol arriver, tirez doucement sur le manche». Je tirai, bien entendu, avec violence, crainte – familière au débutant – de ne pas en faire assez. Je perdis le sol de vue et me retrouvais face au ciel.

Le vent siffla, et pour de bon. Je réussis un aussi joli piqué que mon modèle réduit d'enfant et, avec pas mal de bruit, je me retrouvais, totalement ahuri, fortement

contusionné et, est-il besoin de le dire, complètement désespéré, sous un tas de bois : tout ce qui restait du planeur, désormais inutilisable.

Tous mes camarades dégringolèrent la pente pour venir me chercher, très inquiets. Mais voyant que je n'avais pas de mal, ils oublièrent leurs craintes à mon égard pour ne plus penser qu'à l'appareil que j'avais détruit et qui mettait toute l'équipe dans une situation grave puisque à cause de moi, on ne pourrait pas voler de longtemps. J'ai pris une sacrée semonce, cet après-midi-là.

C'était le seul planeur qui nous restait ; l'autre était indisponible et toute l'activité du club se trouva réduite à néant.



Au fond du «trou» !

Levet -- le moniteur -- me traita de tocard, affirmant que je ne ferais jamais un pilote, que j'étais un poids mort et mille autres détails dont je préfère ne pas me souvenir !

Moi, j'étais encore complètement dominé par ma peur et je commençais à me dire que ce n'était pas si facile que ça de devenir pilote.

Je fus à deux doigts d'être radié du club et ne dus mon maintien qu'à la gentillesse du président Simille qui sut m'excuser. Sans lui, ma carrière de futur pilote de vol à voile était terminée.

Le planeur démolé représentait un dépense de quinze mille francs et notre club était très pauvre. Tout le monde, évidemment, me regardait de travers.

J'étais tombé comme une pierre pour éviter la perte de vitesse que l'on m'avait fait redouter. Je m'étais précipité la tête la première dans le vide en mettant le manche à balai complètement en avant. Evidemment, le vent sifflait à mes oreilles, mais j'appris ce jour-là que cela ne suffisait pas pour se maintenir en l'air. J'avais dévalé toute la pente en dix secondes. Un vrai record, comme on voit !...

Première suite de l'aventure : j'ai évidemment perdu un mois puisqu'il n'y avait plus de planeur. Tout en montant au terrain avec mes camarades, je me promettais chaque dimanche de me racheter. Puis il ne me restait plus qu'à regarder les anciens qui avaient seuls le droit d'utiliser les deux planeurs carénés que possédait le club.

Pour voler sur ces appareils, le «15A» ou le «32 E», il fallait être un vrai pilote et avoir fait un stage à la Banne d'Ordanche. Je regardais s'envoler mes aînés avec nostalgie.

Cependant, ma résolution n'était pas entamée. J'avais seulement un peu moins confiance en moi, ce qui se comprend.

Un mois après mon piqué, à la demande du ministère de l'Air, un autre club nous prêta un appareil. Mais il n'était évidemment pas question de m'envoyer dans le trou à nouveau. Au contraire, je dus recommencer tout mon apprentissage et me cantonner dans les exercices en petit vol à cinq mètres du sol, tiré honteusement par le treuil, comme un débutant que je revenais.

Je jouai d'ailleurs encore de malchance, pour mon premier nouveau départ. Ce dimanche-là, Levet, qui était un peu nerveux, au lieu de me tirer avec un élan de cinq mètres, me donna un essor qui me fit monter à quinze. Or il y avait un obstacle : une meule de paille qui se trouvait à l'extrémité du terrain. Avec l'élan que m'avait donné Levet, je me précipitai à grande vitesse sur cette meule. On m'avait bien recommandé de ne pas toucher au palonnier. Théoriquement, je ne pouvais donc pas virer. Je voyais la meule de paille arriver, une fois de plus c'était le drame, la catastrophe, j'allais être exclu du club et passer pour un inutile aux yeux des autres. Et pourtant, cette fois -- et je me le disais le cœur gros, comme les enfants injustement punis -- «ce n'est pas de

ma faute». Mais la meule était pour moi et il ne servait à rien que je me dise : «Vraiment, n'ai pas de chance. Je vais encore casser le planeur. C'est fini».

Alors, j'ai risqué le tout pour le tout. J'ai donné un grand coup sur le palonnier en tirant sur le manche à balai et... je me suis posé en beauté au pied de la meule, sans casse. J'avais racheté (à mes yeux tout au moins) mon premier échec.

D'ailleurs, il a bien fallu que tout le monde le reconnaisse et me félicite. Evidemment, j'avais eu de la chance puisque j'avais viré sans connaître la manœuvre...mais, avec l'aide de mon planeur bien lesté, l'atterrissage avait été parfait.

Pour me récompenser, l'après-midi, Levet décida de m'envoyer «dans le trou». Je n'avais plus un poil de sec.

Le treuil me lance. Je me cramponne non pas au manche (cela ne se voit qu'au cinéma) mais à deux idées : pas de perte de vitesse et pas de piqué. Je sens le vent m'arriver dans le nez, je devine les cent mètres de vide au-dessous de moi – et je pense aussi à la réception soignée (et définitive) qui m'attend si cette fois je ne me sors pas de l'aventure à mon honneur... Et alors...

Et alors, de peur de piquer trop fort, je tirai à peine sur le manche, et pour éviter Scylla je tombai en Charybde. C'est-à-dire que je me suis mis en perte de vitesse.

Heureusement que l'appareil savait mieux piloter que moi ! Je ne sais trop comment, il a réussi à «flotter» et à se poser sans casse, après avoir tenu l'air trente-cinq secondes : j'avais donc mon brevet, presque malgré moi. Tout de même, un premier brevet de pilote, pour moi qui en rêvais depuis des semaines et des semaines, cela représentait quelque chose. Je me souviens encore de la couleur toute particulière de ce dimanche de juin. La chance me souriait pour la première fois. Et je me dis – en me rappelant en particulier le front russe – qu'elle n'a pas cessé de me suivre depuis."...

Ce récit de 1933 se situe deux ans après la création de l'aérodrome de Beynes-Thiverval mais il nous semble bien correspondre aux opérations de 1931. Sans ce témoignage irremplaçable, comment pourrions-nous imaginer ce "vol sans moteur" si différent du vol à voile que nous pratiquons aujourd'hui, 85 ans plus tard ?

Et sans ce témoignage, comment faire comprendre et partager notre admiration et notre gratitude pour ces pionniers souvent anonymes d'un sport que nous pratiquons désormais dans des conditions incomparablement plus acceptables ?

François-Louis HENRY

(A suivre ?)