

Ascendances CORSES !

*Le vol à voile : une activité méconnue
de l'armée de l'Air* **par Marc Rostaing**

Qu'il soit civil ou militaire, le vol à voile est une discipline dont on parle en général très peu. Les médias ne s'y intéressent guère, au grand dam de ses adeptes qui le considèrent, à juste titre, comme un sport de haut niveau. Même *Air Fan* n'a jamais fait mention des quatre-vingt-dix planeurs et des dix-huit remorqueurs dont dispose l'armée de l'Air à travers ses six Sections air de vol à voile (SAVV) type 3, lesquels ont pourtant réalisé 27 763 heures de vol en 1996. Une belle activité à laquelle

viennent s'ajouter les 7 363 h totalisées par les trente-trois SAVV type 1 intégrées au sein des centres vélivoles civils qui mettent à leur disposition matériel et instructeurs. Citons également le CVA 55/273 de Romorantin, le Centre de vol à voile de l'armée de l'Air, de réputation internationale, qui organise régulièrement des rencontres et des championnats entre pilotes des forces aériennes étrangères, tels que l'International Air. Enfin, signe de l'intérêt que l'état-major porte à cette discipline du vol, la SAVV de Salon-de-Provence est devenue depuis le 28 juin

1995 le 4^e escadron de la division des vols de l'Ecole de l'air, dépendant du Commandement des écoles de l'armée de l'Air.

Pour silencieuse qu'elle soit, cette activité particulière de nos aviateurs ne méritait plus d'être passée sous silence. Aussi avons nous décidé de combler cette lacune au tra-





vers de cet article consacré à la SAVV de Solenzara, et de nous éloigner, l'espace de ces quelques pages, des vapeurs de kérosène et du rugissement des réacteurs.

Un lieu de prédilection

C'est en 1963, sous le commandement du colonel Lebrun, puis du lieutenant-colonel Pince, qu'une section air de vol à voile est organisée sur la toute nouvelle BA 126 de Solenzara. Sa création est justifiée par l'isolement de la plate-forme et l'inexistence d'activité véliole civile en Corse.

Après réception des premiers aéronefs – un Caudron C 800 *Epervier* pour l'école, un Castel 310 et un Morane 500 *Criquet* remorqueur –, le premier vol de la section est effectué le 17 avril 1963. A l'époque, les per-

En haut : le *Cirrus* au départ. Aujourd'hui, les planeurs de l'armée de l'Air ne portent plus qu'un minuscule drapeau tricolore sur leur dérive.

Ci-contre : passage au-dessus d'une partie des installations de la base de Solenzara. En arrière-plan, le massif de l'Incudine.

A gauche : le biplace école C 201B *Marianne* n° 104 survolant le fameux maquis corse
(Photos M. Rostaing).





Les Sections air de vol à voile de l'armée de l'Air

Six SAVV type 3 sont actuellement en activité :

- la SAVV de la BA 126 à Solenzara-Ventiseri, en Haute-Corse. Créée à l'intention des vélivoles présents sur la base ou appartenant aux escadrons en campagne de tir pour qu'ils puissent continuer à s'entraîner malgré l'isolement géographique ;
- la SAVV de la BA 278 à Ambérieu-en-Bugey, dans l'Ain. Elle accueille des novices, jeunes cadres n'ayant pu s'initier au vol à voile en école de début dans l'armée de l'Air ;
- la SAVV de la BA 200 à Apt, dans le Vaucluse. C'est en son sein qu'est pratiqué l'entraînement au vol de montagne, avec étude et exploitation des courants ondulatoires (vols d'onde) ;
- la SAVV de la BA 721 à Rochefort-sur-Mer, en Charente-Maritime. Réservée à l'Ecole de formation des sous-officiers de l'armée de l'Air ;
- la SAVV de la BA 722 à Saintes, en Charente-Maritime. Réservée à l'Ecole des apprentis mécaniciens de l'armée de l'Air ;
- la SAVV de Grenoble, dans l'Isère. Réservée aux élèves de l'Ecole des pupilles de l'Air 749.

Le matériel en ligne

Ces sections disposent d'un parc aérien varié composé de :

- remorqueurs : Jodel D 140R Abeille, numérotés de 507 à 520, et D 140E Mousquetaire ;
- planeurs biplaces : Centair C 201 Marianne et Schempp-Hirth Janus ;
- planeurs monoplaces : Centair C 101 Pégase T (train fixe), A (train rentrant) et D (longeron en carbone), Schleicher ASW 19B et ASW 20, Schempp-Hirth Cirrus Standard, Pilatus suisses, et Pik 30 d'origine finlandaise construits sous licence par Isoire-Aviation (ex-Vassmer). Toutes ces machines ont un équipement top niveau et offrent des performances excellentes. Elles permettent aux pilotes de l'armée de l'Air de se mesurer à chances égales avec les différents participants des championnats nationaux et internationaux, militaires ou civils. Régulière-

ment, nos vélivoles en uniforme se retrouvent aux toutes premières places des classements. Nous ne citerons pour exemple que le major Lehm de la BA 701 de Salon-de-Provence, qui fait également partie de l'équipe de France de vol à voile. En 1996, il a remporté la coupe du monde de vol en montagne (classe libre) et est arrivé en tête du championnat de France (classe libre) et du préchampionnat du monde à Saint-Auban.

Les signes distinctifs

Les D 140R Abeille, tout comme les quelques D 140E Mousquetaire, arborent sur leur livrée blanche les marques tricolores aux endroits habituels. Depuis quelque temps est apparue sur leur fuselage l'inscription armée de l'Air. Les deux dernières lettres de l'indicatif radio international sont inscrites près de la cocarde de fuselage. Les planeurs portaient il y a encore quelques années les cocardes nationales. Aujourd'hui, elles ont disparu et c'est bien dommage. Seul un discret drapeau bleu-blanc-rouge orne la dérive verticale, au-dessus du code de compétition qui se compose d'une lettre (pour le type) et d'un chiffre qui parfois correspond au numéro de série de l'appareil. Les indicatifs radio internationaux des remorqueurs et des planeurs de chaque SAVV sont dans la même série. Sur les planeurs, ils n'apparaissent toutefois que sur la planche de bord. Pour l'anecdote, lorsqu'ils furent attribués, le responsable de l'époque devait ignorer la signification de la lettre suivant celle de la nationalité. En effet, certains d'entre eux sont très surprenants, en particulier ceux en vigueur à Solenzara (FULQA à QZ) qui correspondent à une série prévue pour une unité d'avions de combat de réserve de l'ex-quatrième région aérienne... Logiquement, la lettre T (entraînement) aurait dû figurer à la place du U.

Tous les planeurs revêtent une livrée blanche ornée de diverses bandes rouges ou rouge orangé sur le nez, la gouverne de direction et les saumons d'aile. Une décoration discrète qui n'altère nullement la silhouette racée de ces magnifiques machines.

M. Rostaing

Ci-dessus : une partie de l'écurie de la SAVV/BA 126, en attente sur le bord de piste. Au premier plan, le Cirrus monospace à train rentrant (Photo M. Rostaing).

formances des planeurs ne permettent guère de s'éloigner de la base. Quoi qu'il en soit, l'activité va bon train et les pilotes peuvent s'entraîner sans avoir à attendre des stages, distribués au compte-gouttes, dans les centres nationaux du continent. Bientôt, le MS 500 est remplacé par un Jodel DR 140R Abeille et le parc aérien se modernise avec l'arrivée des Wassmer biplaces WA 30 Bijave et monoplaces WA 22 Super Javelot autorisant de beaux vols et quelques performances en durée, distance et altitude. La section touche ensuite son premier « plastique », un Bölkow Phoebus. Dès lors, la finesse de ces nouvelles machines permet aux membres de la section d'utiliser au mieux les possibilités offertes par l'aérologie de l'île qui, avec son relief très montagneux, se révèle un lieu de prédilection pour l'exploitation des systèmes ondulatoires des masses d'air (vols d'onde). Ces conditions sont parfois identiques à celles que l'on trouve dans les Alpes du sud. C'est grâce à elles, par vent de régime nord-ouest, que le lieutenant-colonel Villemot a réalisé en 1981 la première traversée continent-Corse, reliant Fayence à Solenzara. A la verticale de la plaine orientale de l'île, à plus de 4 000 m, il dut sortir les aérofreins pour perdre de l'altitude et descendre se poser sur la piste de la base... Cette performance ne fut toutefois pas homologuée par la fédération internationale de vol à voile car contraire aux règles de survol maritime en planeur. La traversée s'effectua en circulation aérienne militaire



Ci-contre : le major Levasseur et l'adjudant Bence à bord du *Janus* CM équipé d'un longeron en carbone et d'un moteur escamotable dans le fuselage. Cette machine est actuellement en révision chez le constructeur (Photo BA 126).

En dessous : après avoir largué son câble de remorquage, le Jodel D 140R n° 507 entame un dernier tour de piste pour venir se poser.

En bas : atterrissage du colonel van Duynslager, commandant la BA 126 de Solenzara, aux commandes du C 101D n° 529 (Photos M. Rostaing).



seul accident mortel en 1981, comme nous l'a confié le colonel van Duynslager, commandant la BA 126 et donc chef de la SAVV qui dépend des moyens opérationnels 5/126. Vélivole confirmé et passionné, ce pilote de *Mirage*, qui a accompli une grande partie de sa carrière au sein de la 33^e escadre de reconnaissance, participe aussi souvent que sa charge le lui permet aux activités de la section qui compte actuellement une cinquantaine de membres.

Tous les militaires ou assimilés peuvent s'inscrire dans les SAVV, qu'elles soient de type 1 ou 3, à condition d'avoir passé la visite d'aptitude médicale. Les appelés du contingent ayant déjà une bonne expérience dans la pratique du vol à voile ou la qualification de pilote remorqueur peuvent même y être affectés à temps plein, comme l'était par exemple l'aviateur Moulignier lors

(COM type B et C), pilote et machine appartenant à l'armée de l'Air. C'est la station radar de Nice-Mont-Agel qui assura la surveillance radar et radio.

Discipline et sécurité

La Corse et les environs de Solenzara se prêtent également à l'exploitation des ascendances thermiques et dynamiques, les deux moteurs du vol à voile, d'autant plus que le trafic aérien civil en altitude est de faible densité. Mais dans ce paysage d'une beauté extraordinaire, sauvage et tourmenté, discipline et consignes de sécurité doivent être impérativement respectées car les possibilités d'atterrissage en campagne sont pratiquement nulles. Depuis sa création, la section n'a eu à déplorer qu'un



Les débuts du vol à voile à la SAVV/BA 126

Ci-contre : l'un des deux premiers planeurs reçus par la SAVV de Solenzara était un Caudron C 800 Epervier affichant 17 de finesse
(Photo coll. M. Rostaing).

Ci-dessous : les premières machines d'origine française qui équipèrent les sections de vol à voile de l'armée de l'Air à la fin de la Deuxième Guerre mondiale étaient des Castel-Mauboussin C 301S. Cet exemplaire a été photographié en octobre 1945
(Photo via J. Lebourg).



Ci-dessus : l'adjudant Monnet fut le premier moniteur de la SAVV/BA 126. On le voit ici à bord du Castel 310 n° 130 qui, avant d'être affecté à Solenzara, était en ligne à la SAVV de l'école de l'Air de Salon-de-Provence, comme le prouve l'insigne sur son nez.



Ci-contre : le C 800 Epervier fut accidenté quelques mois après son arrivée sur l'île de Beauté. Sur ce cliché de qualité médiocre, on distingue l'insigne de la BA 126 à l'avant de la machine
(Photos BA 126).



Ci-contre : en pleine action à Zara en 1963, le Morane Saulnier MS 500 Criqueur remorqueur de planeurs
(Photo BA 126).





Ci-contre : le Wassmer 30 *Bijave* peut s'enorgueillir d'avoir formé toute une génération de vélivoles civils ou militaires dans les années 1970. On remarquera, sur cet exemplaire à l'atterrissage à Solenzara, les cocardes de grandes dimensions.

En dessous, à gauche : C 201B *Marianne* en vol dans le relief montagneux de l'île de Beauté.

Ci-dessous : bob vissé sur la tête, le sergent-chef Serment, futur moniteur, attend le décollage à bord du *Cirrus* (Photos M. Rostaing).



Le parc aéronautique de la SAVV/BA 126

Remorqueurs

- ✓ SAND 140R n° 607, immatriculé F-ULQB ;
- ✓ SAND 140R n° 608, immatriculé F-ULQA (en révision depuis décembre 1996).

Planeurs biplaces (école)

- ✓ Centrair C 201B *Marianne* n° 81 (code compétition Z79), immatriculé F-ULQS (en réparation chez le constructeur depuis septembre 1996) ;
- ✓ Centrair C 201B *Marianne* n° 104 (code compétition Z104), immatriculé F-ULQY.

Planeurs monoplaces

- ✓ Centrair C 101T *Pégase* n° 361 à train fixe (code compétition B361), immatriculé F-ULQS ;
- ✓ Centrair C 101A *Pégase* n° 448 à train rentrant (code compétition B448), immatriculé F-ULQP ;
- ✓ Centrair C 101D *Pégase* n° 529 à longeron carbone (code compétition E529), immatriculé F-ULQE ;
- ✓ Schleicher ASW 19B n° 19277 (code compétition F06), immatriculé F-ULQR ;
- ✓ Schleicher ASW 19B n° 19323 (code compétition F07), immatriculé F-ULQL ;
- ✓ Schenpp-Hirth *Cirrus Standard* n° 211 (code compétition C01), immatriculé F-ULQK.
- ✓ Le Janus CM (à longeron carbone et motorisé) est parti en révision des 6 000 h.

de notre visite. A signaler également la présence de l'adjudant-chef Jocelyne Lemonnier, vélivole confirmée et épouse du capitaine Lemonnier, pilote d'hélicoptère à l'EH 6/67. Leur fils Sébastien, actuellement à l'Ecole des pupilles de l'Air de Grenoble, est inscrit dans les deux SAVV. Les personnels des escadrons en campagne de tir ou détachés d'autres bases ont aussi la possibilité de poursuivre leur entraînement pendant leur séjour à Zara. C'est le cas du lieutenant Katie Demailly de la BA 118 de Mont-de-Marsan.

Le week-end uniquement

En 1996, l'ensemble des pilotes de la SAVV a totalisé 1 245 heures de vol et 821 atterrissages, ce qui représente une moyenne très honorable de 1 h 30 par vol. Les remorqueurs ont effectué quant à eux 268 h. Deux brevets de pilote de planeur (BPP) ont été délivrés tandis que six épreuves comptant pour l'insigne d'argent, cinq pour l'insigne d'or et cinq pour l'insigne de diamant

ont été réalisées. La section ne fonctionne que les samedis, dimanches et jours fériés. Parfois, lorsque la plate-forme ne prévoit aucune activité aérienne, quelques vols sont autorisés en semaine par le centre militaire de contrôle 6/126 et les MO 5/126, mais c'est assez rare.

Depuis le départ en révision du C 201B n° 81 en septembre 1996, qui n'est toujours pas revenu, l'écologie n'est pratiquée que sur un seul biplace. Ce handicap est aggravé par l'absence du second remorqueur, ce qui pénalise la formation des candidats au brevet de pilote de planeur. C'est d'autant plus regrettable que parmi eux sommeillent peut-être les futurs champions de vol à voile de l'armée de l'Air !

Marc ROSTAING

Remerciements au lieutenant-colonel Gaynecoetche du Sirpa air, au colonel van Duynslager, commandant la BA 126, au capitaine Rossi, officier adjoint, au major Levasseur, chef pilote, ainsi qu'à tous les membres de la SAVV et du service photo.