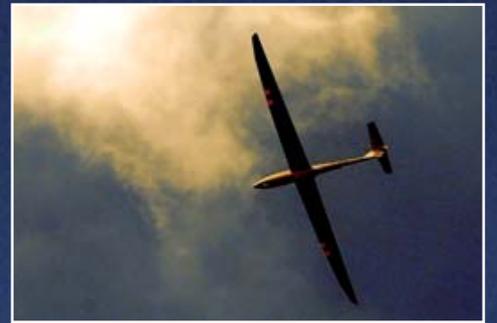


Manfred R. Kueng

Chronique du vol à voile

L'Histoire du vol à voile suisse



Qui ne sait pas d'où il vient,
ne sait pas où il va!

Ce proverbe est également valable dans l'aviation

A propos de la nouvelle chronique du vol à voile suisse

La **Chronique du vol à voile** est un bref compte-rendu, facile à lire, des événements les plus importants de l'Histoire du vol à voile suisse de nos jours jusqu'aux temps d'avant Lilienthal, avec plus de 300 illustrations, ainsi que des histoires et anecdotes. Un index alphabétique facilite la recherche des faits.

Aussi, des réflexions sur le vol à voile ne manquent pas: son importance dans la recherche et la technique, le développement du vol à voile en tant que sport exigeant avec d'abord le combat pour «rester en l'air», ensuite la percée vers le vol de distance, les progrès dans la construction de planeurs, l'introduction de télécommunications modernes et la technique satellitaire. C'est l'histoire d'une constante amélioration des aptitudes au vol de l'homme et des aéronefs aux différentes époques.

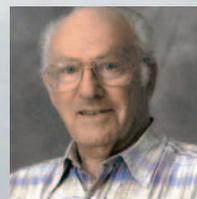
Non seulement les vétérans qui ont vécu une bonne partie de l'épopée, mais tous les vélivoles sont concernés par cette chronique, de même que les non-aviateurs qui s'intéressent à l'histoire de l'aviation. Avec une édition allemande et une édition française, l'ouvrage colmate une lacune dans l'historiographie, car depuis les volumes «Schweizer Luftfahrt» du Dr. Erich Tilgenkamp qui avaient paru jusque dans les années 1940 aux Air-Editions/Aero-Verlag (Zurich), il n'y a plus eu de comptes-rendus sur le vol à voile dans son ensemble.



Du Commandant de Corps à D Ernst Wyler (†), ancien commandant des Troupes d'aviation et de défense contre avions, ancien président d'Aerosuisse ainsi que de la Fondation «Pro Aéro», auteur des livres «Chronik der Militäraviatik» (chronique de l'aviation militaire) et «Bordbuch der Schweizer Luftfahrt» (livre de bord de l'aviation suisse):

“ Cher Manfred,
C'est avec beaucoup de plaisir et intérêt que j'ai lu ta chronique. Je te félicite spontanément et très cordialement de ce travail excellent pour les vétérans du vol à voile, voire tous les vélivoles. Ta présentation m'a véritablement empoigné. Tu as très bien réussi de présenter l'Histoire de notre vol à voile de façon équilibrée selon les personnes, types de planeur, aérodromes, organisations, événements etc. La chronologie remontant le temps vers le passé me plaît très bien. En lisant, on revit tout de suite pleinement ses propres expériences vécues. Je trouve cela bien. Notre vol à voile vit et a vécu d'êtres humains. Les brèves présentations des anciens et «leaders» m'a rappelé beaucoup de souvenirs. Je suis persuadé que tous les lecteurs de la chronique feront la même expérience. Ton ouvrage connaît un positionnement élevé. Je te souhaite beaucoup de succès jusqu'à la publication et de bons sponsors.

Meilleures salutations, ton Aschi ”



De Max Tschudin, 1948–1957 président du Groupe de vol à voile de Bâle, 1951–1968 membre de la Commission de Vol à Voile de l'AéCS, plus tard et pendant de nombreuses années au Comité de l'Association des vétérans du vol à voile:

“ Cher Manfred,
Je suis impressionné des contributions intéressantes et circonstanciées. La sage phrase suivante a retenu mon attention: «Seul le détour par le passé permet de comprendre le présent et ouvre un regard sur le futur». Intéressantes les histoires sur les nombreux protagonistes de performances: Willi Baur, Glur, Schachenmann, «Hausi», Sigi Maurer et beaucoup d'autres. Les «oldtimers», les vols à partir du Jungfraujoch, la mention du Minimoa HB-282 qui fut construit par Hans Wullschleger et, après son décès trop tôt, passa à Werner von Arx. En 1971 la fondation de l'AVVV à Olten, la «mise en l'air» du K8 HB-705 par des armaillis à partir d'une prairie d'alpage. Le vol de 2026 km en Nouvelle-Zélande. Les journées de vol à voile au Bruderholz, les cours de vol de virtuosité, les nombreuses images. Tous les reportages jusqu'à la fin, soit le début de tous les événements. Bref, la chronique est une énumération intéressante et de valeur de l'Histoire du vol à voile et un complément précieux de ce qu'est écrit sur 140 pages du volume 3 des trois volumes «Geschichte der Schweizerischen Luftfahrt» du Dr. Erich Tilgenkamp.

Cordiales salutations, Max ”

À propos des illustrations sur la page de titre de la couverture du livre:

Fond

Photo prise par Alain Girardet lors d'un vol avec Jean-Marc Perrin en Nimbus 4DM HB-2430 le 30.12.2007 visant un circuit record dans les ondes de la Patagonie

3 images qui reflètent le développement du vol à voile:

en bas

Ecolage avec le «Zögling» dans les années 1930

photo: archives Daniel Steffen, Zofingue

au milieu

Départ au treuil avec le «Rhönlerche», le planeur d'écologie par excellence durant des décennies

photo: Pierre Freitag, La Chaux-de-Fonds

en haut

Un planeur de performance «Discus» après un vol en thermique le soir au-dessus de la Vallée de Conches, avant de rentrer à Münster VS

photo: Gerhard Gasser, Bâle

Les photos suivantes de Claus-Dieter Zink proviennent de différents calendriers vélivoles et sont publiées avec l'autorisation de www.fotokalender-segelfliegen.de:

Page 4: Ventus 2 cM, sunset

Page 6: DG 500 M au-dessus du Kalahari en Namibie

Page 8: Blanik

Pages 24/25: Ventus 2 au Cervin

Pages 88/89: Ventus cT (en haut) et Ventus 2 (en bas) au Col d'Etache

Page 214: Kestrel

Page 276/277: Pik 20, Glacier Blanc, Ecrins

Page 287: Dans l'onde à 5'000 mètres. ASH 24, Stemme S-10, DG 400, au premier plan LS-6/18

Lecteurs:

Philippe Roy, Gilbert Benzonana

Graphisme et mise en page, pre-press:

Dan Kueng, dan@blueline-studios.com

© Manfred R. Kueng et l'Association des Vétérans du Vol à Voile de l'AéCS

Edition:

Rolf Ellwanger, Postfach 106, 3074 Muri bei Bern, rolf.ellwanger@bluewin.ch

ISBN 978-3-905531-08-4

Chronique du vol à voile

L'Histoire du vol à voile suisse

et de l'Association des Vétérans du Vol à Voile de l'Aéro-Club de Suisse (AéCS)

Manfred R. Kueng

avec des contributions de:

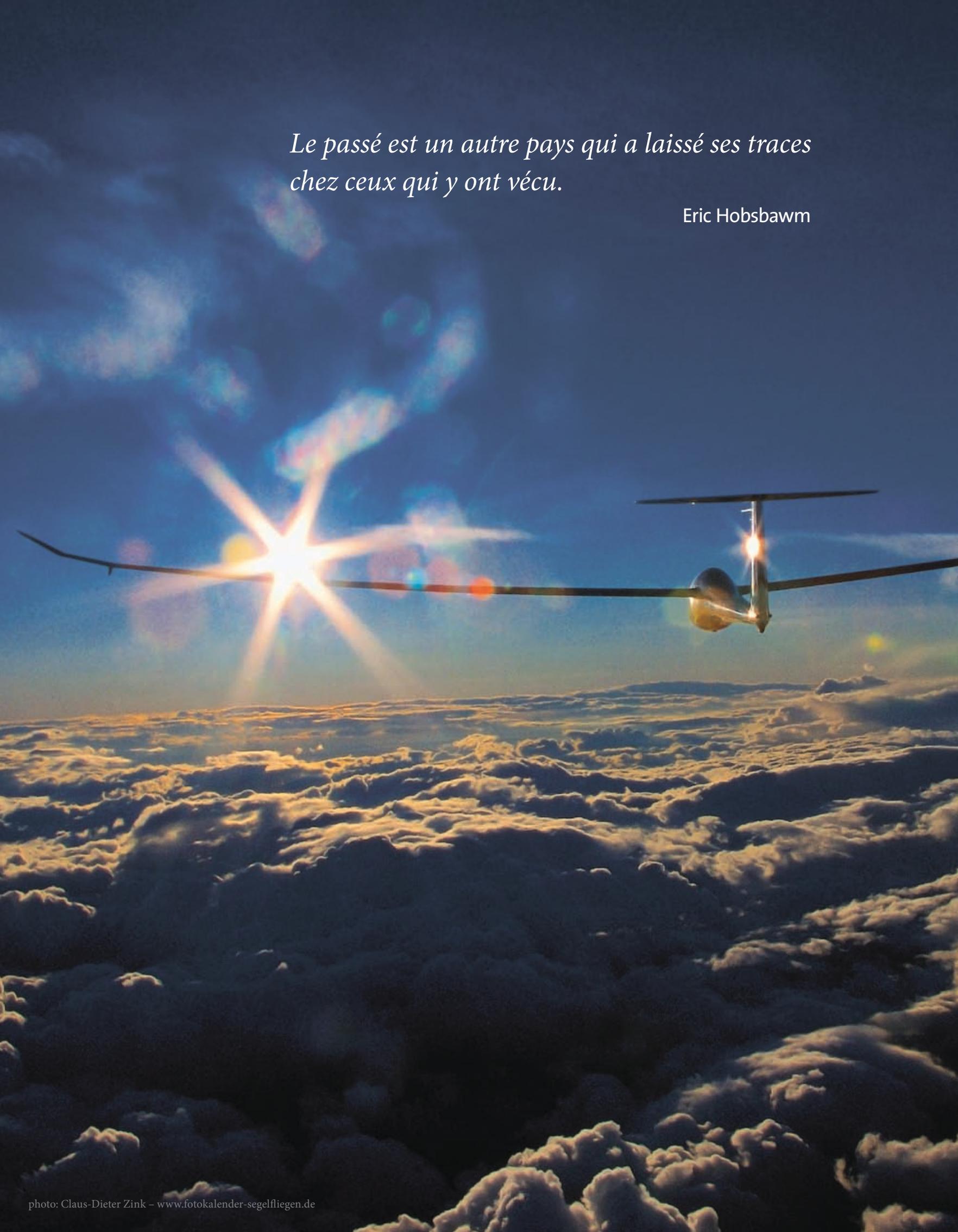
Thomas Anklin, Fritz Bigler, Thomas Bircher, Emil Blumer, Rolf Ellwanger, Hermann Fäh, Thomas Fessler, Beat Galliker, Vreni Hildebrand, Werner Hochstrasser, Alfred W. Kormann, Roger Larpin, Stefan Leutenegger, Eric Lindemann, Valentin Mäder, John J. Noble, Olivier Plaut, Werner Rüegg, Oskar Scherrer, Karl E. Scheuber, Andrea Schlapbach, Christian Schmid, Richard Schneider, Willi Schwarzenbach, Beda Sigrist, Kurt Stapfer, Daniel Steffen, Max Tschudin, Kurt Uebersax, Ernst C. Wyler

Version originale en allemand, traduction en français par:

Gilbert Benzonana, Henry Jaquier, Manfred R. Kueng, Barbara Kuttel, Eric Lindemann, Rodric Neri, Olivier Plaut, Christophe Petitpierre, Bernard Tissot, Jean-Michel Zellweger

*Le passé est un autre pays qui a laissé ses traces
chez ceux qui y ont vécu.*

Eric Hobsbawm



Contenu

Préface de Claude Nicollier	7
Introduction et quelques réflexions sur le vol à voile	9
Chronique du vol à voile: 2012–Milieu 18 ^e siècle	17
Annexes:	
1. Sources	216
2. Abréviations et définitions	218
3. Championnats suisses de vol à voile et champions	220
4. Champions suisses juniors de vol à voile	225
5. Championnats suisses de vol à voile – acro	226
6. Prix d'encouragement et prix de stimulation de l'AVVV	228
7. Les planeurs «oldtimers» les plus importants en Suisse	230
8. D'autres planeurs de modèles courants et de fabrication plus récente en Suisse	247
9. Les présidents de la CVV et de la FSVV	273
10. Les présidents de l'Association des Vétérans du Vol à Voile	274
11. Indications sur l'auteur	275
12. Les sponsors	278
13. Index alphabétique	280



Préface de Claude Nicollier



Lorsque Manfred Kueng, auteur de la «Chronique du vol à voile – L'Histoire du vol à voile suisse», alors en voie d'achèvement, m'a sollicité pour écrire la préface pour son ouvrage, c'est avec un grand plaisir que j'ai accepté.

J'avais eu auparavant le privilège de faire quatre vols dans «ce planeur pas comme les autres»: La navette spatiale, qui, après l'arrêt des moteurs à hydrogène à près de 120 km d'altitude et une vitesse de 28'000 km/h, montait sans propulsion, et sans ascendances dynamiques ou thermiques, jusqu'à une altitude de 300 km dans les 45 minutes suivantes... magie de la mécanique orbitale!

Les missions de cet engin étonnant se terminaient aussi en vol plané vers la piste d'atterrissage en Floride – avec une finesse de 4! Aucune chance d'une victoire lors d'un championnat de vol à voile, mais quelle splendide réalisation technique et quel privilège pour moi d'avoir pu vivre de telles aventures!

Un de mes derniers contacts avec le vrai monde vélivole suisse a été ma participation à la Conférence suisse du vol à voile en novembre 2011 à Aigle. J'ai été impressionné par la splendeur et la qualité des machines présentées dans la halle d'exposition, et par la sophistication de l'équipement de bord disponible aujourd'hui. L'exposé captivant de Gaby Rossier sur le premier triangle FAI suisse dans les Alpes de plus de 1'000 kilomètres a été un point fort de cet événement.

Ce magnifique développement et ces remarquables performances d'aujourd'hui n'auraient pas été possibles sans le talent, la clairvoyance et le courage des pionniers dont il est question dans cet ouvrage.

Ma participation à cette Conférence dans le Chablais m'a ramené à mes premiers «pas», ou plutôt mes premières spirales en tant que vélivole. J'ai en effet un souvenir ineffaçable de ma formation à l'aérodrome de Bex, en l'estimée compagnie de grands noms du vol à voile romand comme Jost Frei, Claude Nicole, Daniel Coeytaux, Willy Vogel, et bien d'autres encore.

Par la suite j'ai participé, à plusieurs reprises, aux camps d'été de l'Akademische Fluggruppe (AFG) à Münster dans le Haut-Valais. A tour de rôle pilote de remorqueur, ou de planeur, j'éprouvais non seulement le bonheur de vivre dans une excellente ambiance de camaraderie, je savourais aussi le fait d'évoluer

en planeur dans un grand silence vers des cimes de trois à quatre mille mètres, parfois au prix de luttes avec des turbulences dans les ascendances issues de parois rocheuses ou dans un rotor avant d'atteindre une onde, moment sublime de satisfaction pour tout vélivole.

Arriver à un haut niveau de performance aux commandes d'un planeur nécessite de l'entraînement, de l'endurance, beaucoup d'intuition, et une bonne dose de caractère. Le vol à voile est un sport idéal pour la jeunesse. Il leur procure un sentiment de liberté intelligemment contrôlée qu'aucune autre discipline ne saurait leur offrir, et l'enthousiasme pour le vol silencieux ne s'éteint jamais!

Rédiger une «Chronique» du vol à voile témoigne d'une grande passion pour le thème, mais également d'une volonté évidente de communiquer une belle aventure de pionniers sans lesquels les succès d'aujourd'hui n'auraient pas été possibles. Collecter des informations sur une période de plus de cent années, les trier, les classer chronologiquement et selon leur importance, en plus de la mise en page pour l'édition, et la diffusion d'une telle œuvre en deux langues, relèvent d'un travail de titan. Manfred Kueng a réussi, et je l'en félicite!

Avec mes compliments et remerciements à Manfred et à tous ceux qui l'ont soutenu et assisté dans ce travail.

Claude Nicollier

Lausanne, le 10 avril 2012



Introduction et quelques réflexions sur le vol à voile



Introduction

Quand en 2005 mon prédécesseur, Willi Schwarzenbach, souhaita que l'on établisse une «chronique de l'histoire de l'Association des Vétérans du Vol à Voile», on attendait de moi que je l'écrive. Nous pensions d'abord à un simple compte rendu sur les activités de l'association et les événements concernant le vol à voile les plus importants que nous puissions mettre sur Internet et compléter en tout temps. Très vite je me suis rendu compte que ce n'était pas l'activité de l'association qui retiendrait avant tout l'intérêt, mais bien les événements qui ont fait l'Histoire du vol à voile. S'ensuivit rapidement la demande pour un livre que l'on puisse lire «confortablement assis dans un fauteuil». C'est la raison pour laquelle j'ai entrepris un travail plus approfondi que celui initialement prévu.

La présente «Chronique du vol à voile» en est le résultat. Cette chronique est dédiée non seulement aux vétérans du vol à voile, mais bien à toutes et tous les vélivoles.

Le vol à voile, son importance et son développement historique

Le vol à voile est un sport exigeant dans lequel le corps aussi bien que l'esprit sont sollicités de manière exceptionnelle. Hormis le vol à voile, aucun autre sport ne relie aussi intimement la technologie moderne avec les forces de la nature.

L'expression du pionnier bien connu Walter Mittelholzer «un peuple qui ne vole pas sera dépassé» (ein Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt) a toujours sa signification, particulièrement en ce qui concerne le vol à voile où la rencontre et l'expérimentation avec les forces naturelles élémentaires constituent un défi constant. Le célèbre recordman Ingo Renner a dit: *Dans nos temps modernes, où les ordinateurs nous dictent notre quotidien, le vol à voile se distingue et nous surprend avec un «programme naturel», car les paramètres de la nature sont généreux en surprises imprévisibles.* Certes, la recherche et la technique ont beaucoup apporté au vol à voile moderne, mais de nombreuses découvertes ont aussi pour origine le vol à voile. Ces interactions réciproques continueront dans l'avenir.

Par diverses manifestations à l'échelle nationale, l'Aéro-Club de Suisse a commémoré en 2010 les premiers «100 ans d'Aviation en Suisse». On voulait ainsi, par des cérémonies aéronautiques rendant hommage aux plus importantes performances des pion-

niers, étendre l'intérêt pour l'aviation, particulièrement pour l'aviation légère et les sports aériens, afin de susciter et motiver la relève pour le futur. Dès le début le vol sans moteur était de la partie puisqu'à Genève, dès le 13 février 1910, le planeur à bretelles «Vol au vent» faisait déjà de l'écolage en procédant par de modestes petits bonds. Le vol à voile et l'acquisition de connaissances qu'il a permises, a imprégné le développement de l'aviation et pas seulement en Suisse.

Beaucoup plus tard, le 7 mai 1971, des vélivoles méritants qui avaient déjà été de la partie dès les débuts et qui furent partie prenante et acteurs du développement vélivole, ont fondé l'Association des Vétérans du Vol à Voile. Aujourd'hui l'association, forte de plus de 600 membres, peut déjà fêter ses 40 ans d'existence.

Le vol à voile suisse a derrière lui une riche histoire pleine d'événements. Vouloir la décrire de manière exhaustive serait une entreprise bien téméraire, et l'ampleur de cette tâche la rendrait presque insurmontable. Cela déborderait le cadre de cette chronique, qui se limite aux faits et performances marquants de l'histoire du vol à voile en général et remonte jusqu'à des temps bien antérieurs à la fondation de l'Association des Vétérans du Vol à Voile. Les remarquables précurseurs et pionniers des débuts ont formé la première génération des vétérans. D'abord moqués – la plupart du temps le vol sans moteur était considéré comme une alternative pour bricoleurs qui ne pouvaient se payer le vol à moteur – le zèle et la constante persévérance de nos précurseurs ont forcé l'admiration. Aujourd'hui encore, le vol à voile se trouve en période de mutation et a toujours besoin de précurseurs et de pionniers modernes.

Les anciens vélivoles reconnaîtront dans cette chronique des expériences vécues, éveillant en eux de plaisants souvenirs. Cette chronique devrait permettre aux plus jeunes de s'intéresser à l'histoire du vol à voile. Elle ne devrait pas seulement les aider à comprendre les développements du vol à voile depuis ses débuts jusqu'à nos jours, mais aussi les stimuler et les inciter à participer en s'engageant au développement du sport vélivole qui est encore loin d'être achevé.

Les époques

Depuis fort longtemps le vol à voile traditionnel a abandonné les départs à la pente. Aujourd'hui deltas et parapentes quittent ces mêmes pentes pour accomplir des performances qu'on n'osait

même pas envisager en rêve à l'époque. Pensons d'abord à la période du début du siècle dernier jusqu'aux années 1920, lorsque les distances se mesuraient en mètres et les durées de vol en secondes; puis surtout aux années 30 bien sûr, durant lesquelles les premières performances spectaculaires ont été accomplies et qui ont vraiment mis le vol à voile en évidence. Vint ensuite l'époque transitoire des années d'après-guerre, jusqu'au développement des planeurs performants modernes que nous connaissons aujourd'hui.

Durant tout ce parcours les vétérans vélivoles des diverses générations, dans leurs jeunes et leurs moins jeunes années, ont toujours été activement associés à l'évolution de leur sport. Ainsi ont-ils écrit l'histoire du vol à voile et ainsi en ira-t-il aussi dans le futur. Si le vol à voile est ce qu'il est aujourd'hui, c'est grâce à l'esprit pionnier et à l'infatigable engagement de nos prédécesseurs, souvent accompagnés de grands sacrifices. N'oublions pas que le présent est le produit du passé et que passé et présent ont ensemble leur influence sur l'avenir. Dans cette perspective, pour nous tous, l'évolution historique a une importance inestimable.

Le développement du vol à voile est l'histoire d'une constante amélioration des aptitudes au vol de l'homme et des aéronefs. Ce qui a commencé avec des «machines» bien peu aérodynamiques se poursuit aujourd'hui avec la haute technologie. Cette évolution s'est faite par étapes successives:

Combat pour le temps de vol

Les débuts, alors que les machines fragiles ne permettaient pas encore le véritable vol à voile et qu'il n'y avait pas encore d'écologie sur planeur biplace, restent dans les souvenirs en termes «d'heures de travail et de secondes de vol». Si possible pas de frais, tout réparer soi-même pour répondre à l'exigence d'une heure de travail d'atelier pour une seconde de vol. En ces temps-là, un vol de quelques secondes était payé par 4 à 6 heures de travail de réparation, un effort que personne n'accepterait plus de nos jours.

Evolution vers le vol de distance

Les vols de durée, à long terme, n'étaient plus assez satisfaisants. La percée vers le vol de distance s'est faite avec l'apparition des planeurs de performance des années 30, une fois que des méthodes économiques d'apprentissage et d'écologie, mettant en œuvre les départs au treuil et en remorquage, aient pris le relais des pénibles mises en vol au sandow qui obligeaient à de longs travaux de transport et de montage pour quelques minutes de vol. Tout a commencé avec des distances libres et des atterrissages toujours plus lointains, alors qu'aujourd'hui la préférence va aux distances à but fixé avec retour au point de départ qui sont plus commodes. Raison pour laquelle probablement l'ancien record suisse indigène de distance libre de Hans Nietlispach, qui avait, sur son Sky, fait un vol de 536.2 km de Berne à Béziers le 6 juillet 1955, n'a été battu que le 8 mai 2008 par Ernst Schmid en DG-400, avec un vol de 663.4 km de Weissenburg à Wiener Neustadt.

Course à la vitesse de croisière

Malgré des constructeurs exceptionnels comme Hug, Spalinger, Müller et autres Sägesser, le vol à voile suisse a atteint les limites imposées par la construction «bois et toile». Très tôt, des pionniers comme Pfenninger, Markwalder et Neukom ont reconnu la supériorité des matériaux composites. Combien d'entre nous n'ont-ils pas été charmés par les premiers «Elfe», leurs hautes performances et la beauté de leurs lignes?

Dans les concours, les épreuves proposées étaient des distances que les participants accomplissaient de plus en plus aisément. C'est pour cette raison que la vitesse a été introduite comme critère principal de sélection. L'apparition des profils d'ailes laminaires et les charges alaires plus élevées ont contribué à cette nouvelle discipline.

Le vol à voile a connu un développement très rapide. Aujourd'hui on fait régulièrement des vols de plusieurs centaines de kilomètres, et des distances de 1'000 km et plus ne sont pas des raretés. Ce sont les vitesses moyennes de croisière très élevées qui ont rendu de tels vols possibles.

Développements de la construction

Les informations ci-après, extraites du livre «Die Geschichte der Schaffhauser Segelflieger» (L'histoire des vélivoles de Schaffhouse), sont de Richard Schneider:

Dans les 100 dernières années environ, durant lesquelles ce développement s'est accompli, des matériaux très divers ont été employés pour la construction des aéronefs sans moteur. Les planeurs de pente du début étaient faits de tubes de bambou, de verges d'osier, de fils de fer, et pour l'entoilage n'importe quelle chute de tissus rectiligne faisait l'affaire. Lorsque les planeurs évolués sont apparus, ils ont été la plupart du temps construits en bois croisé et entoilés avec un coton finement tissé. Ce genre de construction a fait ses preuves et donné entière satisfaction durant des décennies, presque sans modification.

Différents types de planeurs, particulièrement en Allemagne, furent construits avec un fuselage en tubes d'acier, comme par exemple le Rhönlerche, le Ka-7 ou le Ka-8. Aux USA un grand nombre de planeurs entièrement métalliques sont sortis de la firme Schweizer, un type de fabrication issu de la construction d'avions à moteur. En Europe cette construction a été utilisée par la firme Pilatus à Stans pour le monoplace suisse B-4 dédié à la voltige ainsi que pour le biplace tchèque «Blanik».

Une nouvelle ère dans la construction des planeurs a vu le jour avec le développement et la réalisation du fs-24 «Phönix» de l'Akaflieg de Stuttgart qui a réussi son premier vol en 1957. La construction en matériaux synthétiques, les fibres de verre GFK (Glasfaserkunststoff), ou plus tard les fibres de carbone KFK (Kohlenfaserkunststoff), ont ouvert aux constructeurs de toutes nouvelles perspectives.

Quelques années vont encore s'écouler jusqu'à la production en série, mais les GFK et KFK, malgré quelques réticences initiales, vont bientôt s'imposer. Dès 1967, plus de 700 exemplaires de la «Libelle» furent construits, dont beaucoup volent encore actuellement. En Suisse, simultanément à ce qui se passait en Allemagne, Jürg van Voornfeld et Thomas Bircher de l'EPFZ prirent en main de manière intensive la construction en matériaux synthétiques. Leurs travaux ont conduit finalement à la construction en série des «Diamant» par la FFA (Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein).

Avec le recul nous pouvons affirmer que grâce aux matériaux composites, non seulement la construction des planeurs, mais aussi le vol à voile en général, ont réussi un grand bond en direction du futur.

Télécommunications et technologie satellitaire

Une fois en l'air, le vélivole d'autrefois se retrouvait seul, avec une communication limitée aux seuls signaux visuels. Les anciens moniteurs se souviennent certainement encore du fanion jaune qu'ils brandissaient ouvert pour signaler à l'élève en finale qu'il était nécessaire de sortir les aérofreins. Cette pratique a duré jusqu'à la fin des années 60 et au-delà. Avant 1960, la présence d'une radio à bord d'un planeur était une exception. Depuis le milieu des années 60 les radios furent introduites peu à peu, et depuis les années 70 elles font partie de l'instrumentation de base. Nous ne pourrions imaginer aujourd'hui un planeur sans ce moyen de communication.

Autrefois l'instrumentation des avions était très rudimentaire et sur le «Zögling» il n'y avait absolument rien. L'œil, le vent dans la figure et son bruit, les sentiments aux commandes et dans les fesses, étaient les seuls instruments de mesure.



Depuis lors les planeurs se sont pourvus d'un équipement toujours plus perfectionné en systèmes de communication, de navigation et d'ordinateurs de bord sophistiqués. Grâce aux progrès fulgurants de la météorologie et de l'informatique, mais aussi pour les besoins des annonces des vols aux concours en ligne (OLC), les performances des pilotes sont portées à la connaissance de tous les adeptes, créant ainsi une saine émulation sportive.

La navigation satellitaire permet de se situer plus précisément et d'éviter ainsi les espaces aériens contrôlés; de plus les systèmes d'avertissement anti-collision, basés sur les coordonnées GPS comme le FLARM, ont sans aucun doute déjà évité de nombreuses collisions tragiques. Le potentiel de ces techniques n'est encore que partiellement exploité, et il serait naïf de croire que son développement est maintenant achevé dans le cadre du vol à voile.

À chacune de ces étapes il y a eu des pilotes nostalgiques regrettant le côté romantique de l'époque précédente, mais heureusement il y avait chaque fois de nouveaux pionniers ayant foi dans les développements modernes, même si ceux-ci nécessitaient encore de pénibles efforts pour être mis au point.

Accidents

Lorsque le 9 août 1896 Otto Lilienthal s'écrasa avec son planeur de pente, ses dernières paroles auraient été: «des sacrifices doivent être consentis» (Opfer müssen gebracht werden). Ces paroles proviennent très probablement d'une autre personne, mais, bien entendu, cela a été vrai au début pour toute l'aviation. Contrairement à aujourd'hui, on évoluait dans un monde inconnu. Il n'y a probablement personne, parmi les membres des nombreux anciens groupes de vol à voile, qui n'ait vécu un ou plusieurs accidents dont l'issue a été fatale. Parfois, lors de casses avec destruction complète de la machine, le malheureux pilote s'en sortait miraculeusement indemne, quitte pour la peur.

Un accident est rarement le résultat d'une seule erreur. Dans la règle la cause est à rechercher dans plusieurs circonstances négatives parmi lesquelles on trouve fréquemment un stress inutile. Les pilotes ne sont pas toujours conscients de la manière dont une situation critique peut se dégrader. Dans la plupart des cas, on peut malheureusement appliquer l'adage: «les accidents n'arrivent pas par hasard, ils sont provoqués». Même les petites bagatelles comme des atterrissages avec train rentré peuvent toujours arriver. Pourquoi? Est-ce une question de formation, d'entraînement, de discipline, de mentalité de certains pilotes? Certainement un peu de tout cela. Les statistiques d'accidents du vol à voile suisse de ces dernières années ne plaident pas en faveur de notre pays en comparaison internationale. Avancer comme cause l'argument «des hautes exigences de l'aviation dans les Alpes» est trop simple et insuffisant. Pour diminuer le nombre des accidents nous devons toujours plus nous efforcer d'augmenter chez nos pilotes la prise de conscience et la responsabilité des risques encourus. Lors de la formation nous devons rendre attentif

les pilotes à l'évaluation des risques et rechercher par la réflexion et l'entraînement régulier la meilleure sécurité possible. Une formation bien diligentée et structurée doit contribuer au maintien du niveau de sécurité optimale. Avec les connaissances actuelles, c'est chose possible. On doit avoir conscience sur ce point qu'une erreur peut toujours arriver, quels que soient notre entraînement et notre expérience. La sécurité ne permet ni négligences, ni comportements irresponsables. La conscience de la sécurité doit encore être considérablement augmentée à tous les niveaux. La sécurité de vol doit toujours rester un objectif primordial, même si, comme partout, le risque zéro n'existe pas. Allons, abrégeons ce chapitre noir. Cette chronique ne traitera qu'exceptionnellement des accidents.

Le (ou la) vélivole-type d'aujourd'hui

Si l'on met en regard le (ou la, la différence est minime) vélivole d'aujourd'hui avec les pionniers (ou pionnières) des débuts, voire même au-delà du milieu du 20ème siècle, on remarque une évolution sur le plan humain générée par l'amélioration du matériel, le plus grand know-how et aussi par les progrès technologiques envahissants.

L'engagement enthousiaste des pionniers a été proverbial et immense, que ce soit à l'atelier, au service de vol ou en de laborieux dépannages ou transports en montagne. Pour mesurer leur abnégation et leur engagement physique, on se souviendra qu'il n'était pas rare que l'activité de vol se limitât à un seul départ au sandow par jour et qu'ensuite, lors des services de vol au treuil, on a encore longtemps ramené le câble à la main. La volonté de s'engager, la camaraderie et l'esprit sportif furent des qualités particulièrement demandées. La devise choisie fut «tous pour un».

Dans ce qui est resté inchangé on mettra le plaisir de se mouvoir dans l'espace «libre comme l'oiseau», le jeu avec la nature (ou parfois contre), l'ardent désir de liberté et d'aventure, voire aussi de gloire et d'honneurs. En l'air, le vélivole est toujours un combattant isolé, alors qu'au sol il dépend d'une équipe. Il est évident que l'esprit de camaraderie est indissociable de l'activité vélivole. Bien sûr on trouve parfois des individus qui ne veulent que voler et pour qui la vie du groupe n'a pas d'importance, mais ils ne constituent que quelques exceptions. Aujourd'hui encore, tous doivent être là les uns pour les autres, car décoller vraiment tout seul n'est guère possible. Avec les planeurs autonomes on voit, sur ce point, une évolution nouvelle vers une possibilité d'individualisme accru. Il n'en reste pas moins que: engagement, disponibilité, enthousiasme, dynamisme, rêve, idéalisme sont les moteurs indispensables à la pratique de ce sport fantastique.

Tout vélivole consciencieux connaît très bien ses limites. Ce n'est pas la témérité aveugle qui font le ou la vélivole, mais la conscience de sa responsabilité, ainsi que l'observation attentive des phénomènes naturels et le don de prendre des décisions bien réfléchies.

Le coach de l'Équipe nationale junior de vol à voile, Kurt Ueber-sax, a très bien caractérisé, en quelques mots-clés, les qualités exigées des vélivoles-types d'aujourd'hui; sur certains points, on tiendra compte du fait qu'il parlait de pilotes de compétition:

- Est fasciné par la troisième dimension
- A grandi avec la technique des ordinateurs
- Dispose d'innombrables moyens sur le plan mondial
- Sait utiliser de manière optimale les moyens électroniques, et pour la préparation du vol et dans le cockpit
- Prépare les vols de distance à l'aide de programmes adéquats, tels que Strepla ou SeeYou
- Sait interpréter les différents systèmes de prévisions météorologiques et en prendre compte pour le plan de vol
- Connaît les limites de performance de son planeur et en tire profit
- Modifie la charge alaire de son planeur en fonction des prévisions météorologiques
- Sait communiquer avec les instances de la Sécurité aérienne
- Vole de façon orientée rapide et sûre vers le but
- A un entraînement de qualité et actualisé
- Saisit chaque occasion pour voler, même en hiver par des situations de foehn
- Va à l'étranger, proche et lointain, pour s'entraîner et faire de nouvelles expériences
- Essaye toujours de sortir le maximum de la situation du jour
- Se mesure constamment avec d'autres, au travers de concours décentralisés, par exemple le Online Contest (OLC) ou le Concours national de vol à voile (CNVV)
- Analyse les vols d'autres pilotes et en tire des enseignements
- Est intellectuellement très flexible et apprend rapidement
- Est intéressé par d'autres activités et pratique encore d'autres sports pour se maintenir en forme
- Est concentré sur lui-même, mais quand même capable de travailler en équipe

En 1963, dans son livre «Die Schule des Segelfliegens» (l'école du vol à voile), Maja Schiele citait une phrase de Philip Wills, célèbre pilote de planeur anglais, Champion du Monde cette année-là:

«Un vélivole n'est jamais seul et abandonné, dans le monde entier il trouvera des camarades. Malgré l'estime qu'on peut avoir pour des performances impressionnantes, c'est la plus belle chose qu'on puisse dire de notre sport.»

Enjeux de notre image publique

Contrairement à autrefois, les relations avec la société, et donc aussi avec les autorités politiques sont devenues aujourd'hui plus difficiles. C'est là que se trouve le principal problème du développement du vol à voile et non plus dans la technique. Souvent la compréhension bienveillante manque, et dans le futur le pouvoir politique devra être plus sollicité à tous les niveaux.

Aujourd'hui l'esprit du temps est beaucoup moins bien disposé vis-à-vis de l'aviation qu'à l'époque des pionniers encore toute

imprégnée d'enthousiasme. Lorsqu'on pense à la spontanéité et aux succès des actions Pro-Aéro des années 1940 ainsi qu'aux prises de position positives de la population d'alors en faveur de l'aviation et qu'on les met en regard de la critique croissante d'une certaine partie de la population d'aujourd'hui, alors il faut se demander où donc sont passés le proverbial idéal, l'esprit de tolérance et de compréhension mutuelle? D'ores et déjà, même le rare et presque inaudible chuintement du vol des planeurs est considéré parfois comme une nuisance. En France certaines zones protégées naturelles sont interdites de survol même en vol sans moteur, sauf à une certaine hauteur minimale inutilement élevée, souvent imposée de manière arbitraire. La faune pourrait être dérangée...

Aujourd'hui – en cette ère de prospérité et de société de consommation dont les offres d'activités de loisirs sont si diverses et souvent plus facilement accessibles – les vélivoles ont parfois de la peine à trouver une relève suffisante à leur renouvellement. De nos jours tout se passe de manière fiévreuse, les sollicitations professionnelles sont devenues plus exigeantes et les activités de loisirs se sont diversifiées. Mais cela n'explique pas tout.

Ces dernières années la bureaucratie a augmenté de manière incontrôlée en aviation. Les activités aériennes ont été réglementées jusque dans leur moindre détail. L'espace aérien disponible s'est rétréci et son utilisation est devenue plus difficile. A cause de notre adhésion à l'AESA, qui prétend apporter une uniformisation non seulement à la formation, mais aussi aux réglementations de toute l'Europe et qui auraient dû nous apporter des simplifications et des standardisations, les exigences ont encore augmenté. Dès lors il ne reste plus qu'à espérer quelques allègements pour les pilotes privés car, tout bien pesé, l'aviation légère ne peut tout de même pas être mise sur un pied d'égalité avec l'aviation de transport.

Sans moyens corrects de communication, les vols de distance ne seront plus possibles, et dans la structure toujours plus compliquée de l'espace aérien, il ne sera peut-être bientôt plus autorisé de se mouvoir sans transpondeur. Cela va contraindre à un engagement toujours plus grand des planeurs motorisés qui auront la possibilité de traverser des espaces contrôlés ou de les éviter en passant par dessous à un niveau imposé.

Il en résultera un coût toujours plus élevé du vol à voile. Les planeurs doivent être équipés d'instruments de communication, de navigation, de détection, de balise de secours certes très performants, mais qui de par leur obligation d'homologation, de contrôles périodiques et de taxes d'inspection engendrent des coûts de plus en plus onéreux, voir irraisonnables. L'avenir du vol à voile en Suisse s'annonce plus difficile. Les vélivoles devront se défendre avec toujours plus d'âpreté. Contrairement à d'autres pays où les activités aéronautiques sont subventionnées, on nous restreint et nous entrave par d'exorbitantes taxes inutilisées et autres servitudes.

Peut-être devrions-nous, comme dans d'autres sports, jouer sur une diffusion médiatique des résultats pour être considérés positivement par le public. Cela ne fonctionne pas que pour la voile, on pense bien sûr à l'exemple des retransmissions des régates d'Alinghi. Il y a trois ou quatre ans, nos collègues néo-zélandais ont montré l'exemple en diffusant avec succès des compétitions vélivoles à la télévision. Il est clair que ça présuppose des appuis en conséquence. De toute manière, chacun de nous est appelé à s'engager auprès du public et des autorités afin de donner une perception positive du vol à voile. Avec la retransmission visuelle «on-line» de concours vélivoles on est sur le bon chemin. Des championnats de voltige en planeurs pourraient aussi être avantageusement diffusés à la télévision et commentés par des personnes compétentes; après tout la voltige est toujours la «haute école du vol».

Au sujet de cette chronique

Cette chronique est un petit ouvrage de référence qui relate les événements les plus importants et des faits notoires de l'Histoire du vol à voile suisse. Un index alphabétique doit aider la recherche de données. Pour le plaisir du lecteur et pour aérer le texte on trouvera (en italique) quelques intéressantes relations d'événement.

On a sciemment renoncé à énumérer systématiquement toutes les compétitions régulières, concours, cours, camps et conférences. Les Championnats Suisses de vol à voile et les Champions suisses sont cités dans une liste séparée. Celui qui désire connaître plus de détails sur l'Histoire du vol à voile, y compris des histoires «fortes de tabac» (comme Housi Nietlispach le dirait), trouvera différentes pistes parmi les sources dans l'annexe 1 ou dans le livre «Virus Volare» de Richard Schneider.

Cette chronique ne prétend pas à l'exhaustivité. Compte tenu de la profusion des informations qui font l'Histoire du vol à voile, j'ai dû me limiter principalement à l'essentiel sur le plan national. Ainsi beaucoup de faits décrits sont représentatifs d'autres événements semblables qui, pour des raisons de place, n'ont pu être relatés ici. La plupart des groupes de vol à voile disposent de leurs propres annales historiques, et le but de cette chronique ne peut être qu'un survol de l'histoire de notre vol à voile. Qu'on me pardonne si j'ai omis quelque chose d'exemplaire ou de spécialement important. La recherche a été vaste et les sources trouvées ne se correspondaient pas toujours parfaitement.

Des propositions et des compléments sont toujours les bienvenus, comme des anecdotes qui rendent le texte plus vivant et enrichissent son contenu. Nous tiendrons cette chronique à jour et voulons la compléter d'année en année. D'avance merci pour toute contribution!

Nous commencerons au jour d'aujourd'hui et remonterons le temps d'année en année. Pour une chronique cela paraît peut-être peu conventionnel, mais cela a pour avantage de donner au

lecteur la possibilité de commencer avec les thèmes actuels de l'époque présente et ensuite de remonter le cours de l'histoire selon son intérêt... Celui par contre qui préfère suivre le développement historique en suivant le cours des événements peut commencer par la fin. La relation des faits au cours de chacune des années suit le calendrier normalement. Quelques réflexions sur le futur se trouvent parmi l'introduction ci-dessus. Mais ne l'oublions pas: seul le détour par le passé permet de comprendre le présent et ouvre un regard sur le futur.

Remerciements

J'aimerais remercier tous ceux qui m'ont résolument soutenu en me procurant du matériel pour cette chronique. Un merci particulier va au Commandant de Corps Ernst Wyler qui a spontanément mis à ma disposition tous les extraits pertinents de son «Bordbuch der Schweizer Luftfahrt» (Livre de bord de l'Aviation Suisse). Merci aussi à ceux qui m'ont aidé par des renseignements utiles, principalement Marco Schnyder du Secrétariat Central de l'AéCS. Il m'a également été très utile de pouvoir consulter ma volumineuse collection de l'Aéro-Revue, en plus du répertoire des sources contenant de nombreux livres et publications. Je remercie également Olivier Campiche, ancien vélivole de Bex qui, par ses conseils techniques, m'a beaucoup aidé dans la réalisation du projet.

Des remerciements particuliers vont aussi aux camarades vélivoles de langue maternelle française qui, grâce à leur gros travail, ont rendu possible l'édition de la version française de cette chronique.

Et enfin, de la part de tous les vélivoles, un grand merci aux sponsors, quel que soit la hauteur de leurs dons, pour leur contribution qui a permis l'impression de cette «Chronique du vol à voile» ainsi que sa distribution.

Manfred R. Kueng

Président

Association des Vétérans du Vol à Voile de l'AéCS

Onex, printemps 2013

Pour toute contribution ou commentaires éventuels:

Manfred R. Kueng, Bois-Chapelle 15, 1213 Onex, kuengmr@web.de

Les compléments des années suivantes pourront être obtenus sur Internet sur

<http://www.segelflug.ch/veteranen.htm>

sous «Archives» avec un clic sur la chronique annuelle désirée

C h r o n i q u e d u v o l à v o i l e

En remontant l'histoire, année après année:

2 0 1 2

8 au 14 avril. Une fois de plus le cours de perfectionnement BFK 4 «Voltige-cours de base» de la Fédération suisse de vol à voile a lieu à Lodrino. Depuis que les vélivoles ont trouvé refuge à Lodrino en 2006 à la suite des inondations de Magadino, ils ont toujours été bien reçus et soutenus par RUAG. L'aérodrome tessinois dont le trafic est moins chargé se prête très bien à l'instruction du vol de virtuosité. Le cours sous la direction de l'instructeur Philippe Kùchler, depuis 2009 «Chief Judge» aux Championnats du monde et d'Europe du vol à voile acrobatique, est un succès. Sept des 14 participants réussissent l'examen du vol de virtuosité simple.

Christian Schmid était responsable de l'instruction du vol à voile de virtuosité avant que Kùchler prenne sa succession. Durant de nombreuses années Schmid avait été le promoteur de la voltige, que ce soit comme pilote concurrent, organisateur ou président de la Swiss Aerobatic Gliding Association (SAGA). C'est notamment aussi grâce à lui que furent introduits des cours de voltige réguliers.

▼
B4 sur le dos au-dessus de la région de Granges
photo: www.mikebutora.ch





▲ Daniel Rossier

photo: archives Daniel Rossier

23 mai. Les vétérans du vol à voile se retrouvent pour leur 40^{ème} assemblée générale à l'aérodrome de Birrfeld et saisissent l'occasion d'assister aux Championnats suisses de vol à voile organisés du 18 au 26 mai par les groupes de vol à voile de Birrfeld. Malheureusement, une fois de plus, cette journée doit être neutralisée pour le concours à cause du mauvais temps. Ainsi, le CS terminera avec seulement trois pointages pour la classe Standard et quatre pour les classes Mixte et Ouverte. Les gagnants: Manfred Hahn, classe Standard, Daniel Rossier, classe Mixte, Dirk Reich, classe Ouverte.

Le Comité de l'AVVV est unanimement reconduit pour 4 ans. L'après-midi Karl Osen présente le projet «Sky Race World Cup» qui veut rendre les concours de vol à voile plus attractifs pour le grand public. L'assistance a également droit à un film vidéo très captivant. Beda Sigrist parle de la situation actuelle et des perspectives de Thermap und Windmap (pour plus de détails voir sous 2008).

28 mai. Le brillant pilote de concours et instructeur au GVV Yverdon, Daniel Rossier, réussit sur DG 800/18m son premier vol de mille kilomètres. Décollage à Yverdon, point de départ et d'arrivée Method/VD, points de virage Nantua et au N de Moneim (NE de Hahnweide, D). Distance retenue: 1'003 km, diplôme des 1'000 km FAI No 587/AéCS No 38.

9 juin. Depuis 10 ans le vol à voile est un élément de la présentation annuelle «Icarus», journée de familiarisation au vol pour la jeunesse, de l'Aéro-Club de Berne (BaeC). Jusqu'à concurrence de quarante jeunes de 16 à 20 ans des deux sexes venant de tout le Canton de Berne peuvent ainsi faire, sur le terrain de vol à voile de l'Aéroport de Berne-Belp, leurs premières expériences de pilotage en double commande. Nombreux sont les pilotes qui ont fait leurs premiers «sauts en l'air» à partir de la piste en herbe, respectivement en béton, de l'aéroport bernois. Aujourd'hui, ils sont assis dans le cockpit d'un avion de ligne, aux commandes d'un hélicoptère, pilotent un avion militaire, sont en route avec un planeur, ou se sont tout simplement passionnés pour les activités aériennes.

21 au 24 juin. L'aérodrome de Neuchâtel-Colombier accueille les Championnats romands de vol à voile (CR). Après 4 jours de concours, les vainqueurs sont Daniel Rossier (Yverdon) en classe standard et Maxime Petit-Pierre (Genève) en classe ouverte.

Voici un compte-rendu paru dans la «Feuille Volante» de l'Aéro-Club de Genève, Association régionale de l'AéCS, écrit par Olivier Plaut (GGVVM), notamment aussi pour des non-vélivoles. Captivant et également très instructif, ce texte, sans aller trop dans les détails, peut tenir lieu de récit représentatif pour la plupart des championnats de vol à voile.

Remarque: Si en Suisse alémanique les championnats régionaux (CR, tels que les Championnats Romands) sont souvent encore appelés «RAL» (Regional-Ausscheidungs-Lager ou «camp régional d'élimination») c'est parce que cette vieille appellation s'est établie depuis des décennies et a la vie dure...

En juillet 2012 Olivier Plaut a écrit:

Concours de vol à voile: mode d'emploi

Nos cousins d'outre-Sarine l'appellent dans leur langue «Camp régional d'élimination». Nous préférons «Championnat romand» (CR). Il est vrai que le but de ces concours est aussi de qualifier les meilleurs pilotes pour le championnat suisse (et donc d'éliminer les autres), mais il s'agit avant tout d'une compétition sympathique, dans un cadre agréable et détendu où chacun devrait éprouver du plaisir. D'ailleurs y'a même des Suisses-allemands qui y participent, c'est dire...

En simplifiant, un championnat, c'est plusieurs épreuves où les planeurs ont un parcours pré-défini à effectuer: une ligne de départ, que l'on peut passer à sa guise dès son ouverture, peu après le largage du dernier planeur, puis un certain nombre de points imposés et une ligne d'arrivée. Autrefois matérialisé par des photos prises par le pilote avec un appareil fixé au planeur, le parcours est aujourd'hui enregistré par un GPS, qui joue la boîte noire, indiquant aussi une éventuelle pénétration dans un espace contrôlé: la tolérance est de 30 mètres! Les vélivoles ne badinent pas avec la sécurité.

Les pilotes qui ont «tourné» l'épreuve gagnent des points en fonction de leur vitesse moyenne et ceux qui n'ont pas survolé tous les waypoints, un score correspondant à la distance parcourue. Lorsque les conditions aérologiques sont incertaines, les waypoints sont remplacés par des cercles de diamètre assez important, pour permettre au pilote, soit de toucher le cercle et minimiser la distance parcourue, soit au contraire de pénétrer largement dans le cercle si les conditions y sont bonnes, ce qui lui permet alors d'augmenter sa vitesse moyenne. Une véritable stratégie doit alors se dessiner: il faut évaluer les conditions d'ascendances dans le cercle et prévoir si elles vont permettre de voler plus vite.

Chaque jour de vol (quatre pour un CR, si la météo le permet), les points sont cumulés, et le pilote ayant obtenu le plus de points gagne le concours dans sa classe. Les planeurs ayant des envergures de 15 à plus de 25 mètres, ils sont répartis en plusieurs classes, avec des index, sorte de facteurs de handicap, tenant compte des performances respectives des planeurs.

C'est ainsi que le CR côté Jura (il y en a un autre côté Alpes) a eu lieu du 21 au 24 juin derniers au départ de Neuchâtel. Écoutons Maxime Petit-Pierre, pilote du GGVM (Groupe genevois de vol à voile de Montricher) décrire **le premier jour**:

«Réveil sous le stratus, les prévisions semblent bonnes, les planeurs sont montés, scotchés, ballastés. Ce sera une AAT de 100 à 300 km Jura sur 2h 00'. Le risque d'orage est grand et nous décollons un peu tard, il pleut déjà sur la ligne. Le vol en avant du front d'orage se passe très



bien jusqu'à Balsthal en moins de 25 minutes! Le retour sera des plus pénibles avec le front d'orage qui est déjà à la T'chaux¹. Montée dans un thermique sorti de nulle part, le JG manque de tourner pour 16 km! La prochaine fois, il faudra être plus conservateur. Après l'atterrissage, deuxième grain qui a détruit ma tente avec plus de 110 km/h de vent!»

Traduisons: un planeur moderne se monte et se démonte en moins de 10 minutes par deux à trois personnes. La jointure des ailes avec le fuselage est scotchée, pour éviter le sifflement de l'air dans la fente et pour améliorer l'écoulement du flux d'air. Les ailes des planeurs peuvent

¹ La Chaux-de-Fonds

◀ Maxime Petit-Pierre
photo: archives GGVM

contenir des réservoirs de ballast qui sont remplis de 20 à 100 litres d'eau avant le départ et qui peuvent être vidés à volonté. Le fait d'augmenter la charge alaire permet au planeur d'accélérer aérodynamiquement, de voler plus vite et d'atteindre ainsi plus rapidement la prochaine ascendance, mais il monte moins vite, étant plus lourd. Encore un choix stratégique à effectuer, sachant que l'eau larguée ne peut pas être remplacée...

Une AAT (Assigned Area Task) est un parcours comprenant des cercles au lieu de points de passage. Dans ce cas, la distance minimale à effectuer, en touchant tous les cercles, est de 100 km et la distance maximale est 300 km, en volant au minimum 2 heures. Balsthal se trouve sur le Jura, au NE de Granges. Colombier-Balsthal représente 80 km, parcourus en 25 minutes, soit 192 km/h de vitesse-sol (toujours sans moteur, rappelons-le). Les ascendances peuvent être dynamiques, lorsque le vent remonte le long d'une paroi de montagne, ou thermiques lorsque de l'air chaud monte. Ces dernières sont souvent matérialisées par un cumulus (l'air, en se refroidissant finit par être saturé en humidité), mais il existe aussi des «thermiques secs», invisibles et que ne révèle que le variomètre.

Les planeurs, à côté de leur immatriculation OFAC, ont une «immatriculation de concours», une à trois grandes lettres inscrites sur la queue, faciles à voir de loin et plus faciles à retenir que ces chiffres. Le HB-3288 s'appelle donc aussi «JG», ou Jeune Genevois: normal pour Maxime, qui n'a que 23 ans! Les conditions météo se dégradant, Maxime a choisi de faire demi-tour avant de toucher le dernier cercle, plutôt que de risquer d'aller trop loin et de finir au tapis. Il n'aura donc réalisé qu'une distance effective de 178 km. Le vol ayant duré exactement 3 heures à une vitesse moyenne de 91 km/h, le planeur a en réalité parcouru 273 km. Un tiers du temps a consisté à spiraler dans des ascendances, pour deux tiers de vol rectiligne. La boîte noire nous apprend encore que 96% des spirales sont faites à gauche. Y aurait-il une tendance chez Maxime? En réalité, la règle veut qu'avant le passage de la ligne de départ, tous les planeurs spiralent à gauche et que lorsqu'on atteint une ascendance, on spirale dans le même sens que les planeurs qui s'y trouvent déjà.

En concours, pour aller loin, il faut voler vite. On pousse donc le manche, mais on descend plus et il faut être certain de pouvoir regagner l'altitude dans la prochaine ascendance. En étant conservateur, on avance moins vite, mais on garde de l'altitude. Qui veut aller loin ménage sa monture. Une tente est un objet en forme de tente, souvent posé dans un camping, dans lequel on dort. Ce soir-là, une tempête avait balayé la Suisse. Les autres pilotes n'ayant pas été plus brillants, Maxime termine 2^{ème} de l'épreuve.

Le deuxième jour est moins orageux et s'annonce magnifique. La logistique de départ d'une épreuve est complexe: lors du briefing, la grille de départ (tirée au sort chaque jour) est communiquée aux pilotes. Il s'agit (une fois le sens de piste défini), de déplacer à la main une vingtaine de planeurs pour les amener près du seuil de piste (tout en laissant celle-ci ouverte à la circulation) pour permettre le moment venu de mettre en piste très rapidement les planeurs. Pour mettre tout le monde sur pied d'égalité, la ligne de départ n'est ouverte que 15 minutes après le largage du dernier planeur de la classe. Cela signifie qu'au moins 4 avions remorqueurs vont se relayer pour emmener rapidement le planeur au point et à l'altitude de largage définis et redescendre tout aussi rapidement pour prendre le planeur suivant. Certains avions sont équipés d'un treuil qui enroule la corde après le largage, mais d'autres traînent leur corde au retour et doivent la larguer au début de piste, sans qu'elle vienne heurter les planeurs ou les pilotes proches. Un travail de précision! Les remorquages durant 10 à 15 minutes, il faut environ 60 à 75 minutes pour mettre une classe en l'air. Cela signifie que le premier planeur remorqué aura déjà 75 à 90 minutes de vol dans les ailes avant de pouvoir débiter le parcours. Afin que les planeurs ne «coulent» pas (ne retombent pas, faute d'ascendances), on remorque d'abord un «planeur météo», dont le pilote expérimenté va tâter le terrain et informer la direction du concours lorsqu'il estime que les conditions sont suffisantes pour que les premiers planeurs remorqués tiennent en l'air. Il est toujours délicat de voir revenir des planeurs se poser, alors que la piste est encombrée par les remorquages en cours...



Les clubs n'ayant pas assez de remorqueurs, ils font appel aux clubs voisins pour venir les épauler. Des remorqueurs puissants sont privilégiés, tel le PA-25 «Pawnee» du GGVM, qu'on voit sur l'image. Il s'agit d'un avion monoplace d'épandage, transformé pour le remorquage, avec un moteur 6 cylindres de 250 cv et une hélice tripale à pas variable. On voit également des écolights, dont le rapport poids-puissance est intéressant pour cette activité.

Un résumé de **la deuxième journée** par Maxime:

«La journée s'annonce belle. Le planeur a soif, je lui branche le tuyau. Le briefing annonce du bleu et peu instable et du fort OSO. AAT de 240 à 600 km Jura sur 3h 00'. Le planeur météo coule deux fois après ¼ d'heure de vol. Peter confiant se dit que plus de plastique en l'air donnera plus de résultats... mouais! Après avoir arrosé la Tourne on passe la ligne vers l'inconnu sur les faces NO. C'est sur la pointe des pieds que les cercles qui paraissent très très très loin sont finalement tournés un par un. 18h 30' à l'250 m à Morteau et il faut encore aller jusqu'à Courtelary! Soulagé par le 8'000 qui m'annonce fièrement «sur le plan d'arrivée» après 4h de vol et 65 km/h de moyenne! Soirée fête de la musique à Neuch avec les potes!»

Explications: Maxime parle du planeur comme de lui-même, à la 3^{ème} personne. Le tuyau sert à ballaster le planeur. Certains concurrents ont une petite citerne sur le toit de leur voiture. D'autres font la queue au robinet. Les vélivoles apprécient les conditions instables: un fort gradient de température lorsqu'on monte en altitude est synonyme de bonnes ascendances, alors qu'une inversion est équivalente à un couvercle infranchissable, l'ascendance étant coupée par de l'air plus chaud. Les conditions n'étant pas assez bonnes, le planeur météo a dû redescendre et se faire remorquer à nouveau. Malgré cela, Peter, le chef de concours, décide de donner le départ. C'est qu'il faut plus de 2 heures pour remorquer tous les planeurs et que l'épreuve doit durer 3 heures au moins.



PA-25 Piper Pawnee HB-PFW
photo: archives GGVM

Lorsque le pilote largue l'eau des ballasts, il se forme deux longues traînées visibles derrière les ailes. Cette eau se volatilise largement avant d'atteindre le sol et n'arrose pas vraiment le terrain. Mais La Tourne étant le lieu de largage de cette épreuve, on devine la déception de Maxime, obligé de se défaire de son ballast pour tenir en l'air, avant même de commencer. Le vent d'ouest vient frapper les pentes nord-ouest du Jura, créant ainsi des ascendances dynamiques. Elles ne permettent pas de monter aussi haut que des thermiques et la moyenne de vitesse s'en ressent. Le LX 8000 est un calculateur de bord. Il intègre les paramètres spécifiques au planeur, comme la polaire des vitesses (finesse), et indique au pilote s'il doit voler plus ou moins vite, en fonction de la force prévue des ascendances, du vent de face ou de dos et même de l'état de propreté de l'aile, qui peut être salie par les moustiques ou la pluie. L'aérodynamique étant essentielle (et la victoire pouvant se jouer à un point, comme on va le voir), chaque moustique compte, et certains planeurs sont équipés d'une sorte de raclette arrondie que le pilote peut faire aller et venir sur le bord d'attaque pour le débarrasser des saletés. Le calculateur indique au pilote s'il est assez haut pour atteindre le prochain point de virage ou la piste et, lorsque le planeur est au dessus du plan d'approche, quelle est la vitesse à adopter pour passer la ligne d'arrivée à l'altitude prescrite. Un réel esprit de camaraderie anime en général ces compétitions, où il n'y a ni gloire, ni fortune à amasser. Alors que les jeunes pilotes vont se détendre à la Fête de la musique, les organisateurs vont passer la soirée à examiner les fichiers extraits des GPS, à vérifier la validité des données et l'absence de pénétration des TMA, et calculer finalement les distances parcourues et les vitesses moyennes, pour établir le classement du jour. Maxime termine à nouveau deuxième, derrière Gaby Rossier, membre de l'Equipe nationale et plusieurs fois champion suisse.

Troisième jour de course:

«Toptherm annonce 700 km partout! Faut pas rêver, on est en concours, on est là pour en découdre. Donc on ne suivra pas les rues de Nantua à Stuttgart, mais une AAT de 280 à 600 km Jura et Préalpes. Le MD, le RD et le JG gavés d'eau passent la ligne à 180 km/h pour une vraie course. Après avoir épuisé le Jura jusqu'à Langenthal, c'est un vol conservateur le long des Préalpes qui débute, pas évident avec des bases à 2'000 m. Contraints de traverser une nouvelle fois le plateau, on fait Lausanne-Montricher où le raccrochage sera des plus pénibles. 15 minutes de perdues qui permettent au GR de gagner les 100 points qu'il lui manquait! 77 km/h de moyenne pour un vol très intéressant, après une finale d'enfer le long des grues en finale 05!»

Toptherm est un logiciel météo qui indique les prévisions d'ascendances par zones et qui en déduit les distances pouvant être parcourues. La journée s'annonce donc belle, mais les pilotes seront tenus par le parcours imposé. Lorsque des «rues» (des alignements de cumulus) se forment sur le Jura, elles permettent de parcourir rapidement de grandes distances en ligne droite, sans avoir besoin de spiraler pour reprendre de l'altitude. Les bonnes conditions permettent de définir un parcours long, partant de Neuchâtel pour Barmelweid (une grande clinique bien reconnaissable, au nord de Gösigen), puis un autre cercle de 30 km de rayon centré sur la Lenk avant de terminer par un cercle de 45 km centré sur l'aérodrome de St-Claude, dans le Jura et de rentrer à Neuchâtel. Notons que les planeurs ne sont pas tenus au plan de vol pour franchir la frontière et qu'ils disposent d'un «Laissez-passer et autorisation d'atterrissage» en cas d'atterrissage impromptu à l'étranger.

Aujourd'hui, la liste des points de virage se trouve dans l'ordinateur de bord, ce qui permet au pilote de le survoler sans même avoir à le reconnaître. Mais les anciens se souviennent qu'il fallait avoir une navigation rigoureuse, trouver le bon point de virage (un château, une église, un lac, une gare) et le photographe sous le bon angle pour valider le passage! Le MD et le RD sont d'autres planeurs. Les pilotes qui s'entendent bien s'entraident parfois lorsqu'ils ont de la peine à trouver une ascendance. Le règlement n'interdit que l'assistance provenant de personnes non concurrentes. Si le pilote a pu prendre de la hauteur avant le début de l'épreuve, il peut déjà passer la ligne de départ avec une vitesse élevée. C'est ce qu'a fait Maxime, qui, après avoir largué le remorqueur à 1'500 m, est monté à 2'200 m avant le passage de la ligne, pour prendre de l'élan. Les bases des nuages limitent la hauteur atteignable par les planeurs. En Suisse, les planeurs ont le droit de pratiquer – à des conditions strictes – le vol dans les nuages, pour autant que le pilote y soit qualifié, bien entendu. Il en résulte qu'un motoplaneur n'a le droit de pénétrer dans un nuage que s'il arrête le moteur. Un effet pervers de la législation. Mais pour une fois qu'elle prévoit des dérogations utiles, ne nous plaignons pas! En concours, l'entrée dans les nuages est interdite pour raisons d'équité, puisque dans chaque zone définie, il ne peut y avoir qu'un seul planeur à la fois dans les nuages, dont la présence est annoncée sur une fréquence spéciale. Par contre, les planeurs sont soumis comme les autres trafics VFR à l'interdiction d'entrée dans les zones contrôlées. L'image de ce parcours montre un vol de 4 h 30 (après 9 minutes de remorquage) et 380 km parcourus sans émission de CO₂. Le LS8 est un planeur de 18 mètres d'envergure qui a une finesse de 48: dans des conditions idéales sans vent, il peut parcourir 48 km en ne perdant que 1'000 mètres de hauteur. Dans la 1ère étape, entre la ligne de départ et le premier cercle proche de Langenthal, le planeur n'a spiralé que 20% du temps. Par contre, entre le 2^{ème} (Préalpes) et le 3^{ème} (Marchairuz) cercles, Maxime aura passé 51% du temps à tourner dans des ascendances. C'est dire la difficulté des conditions, réduites à un «raccrochage des plus pénibles». Il arrive souvent que le pilote ne puisse raccrocher. C'est alors l'atterrissage en campagne, ou vache, dans le langage vélivole. Dans la majorité des cas, cela se passe bien pour le pilote et le planeur. Ne reste plus qu'à alerter les copains en leur transmettant les coordonnées de l'endroit et attendre – souvent quelques heures – qu'ils arrivent avec la remorque pour démonter le planeur et rentrer au bercail... assez tard. En regardant le parcours de Maxime (Thun–Ecuwillens–Gruyères–Lausanne–Montricher–Yverdon), on réalise que la finesse du planeur lui permet en général d'atteindre un de ces terrains et de s'y faire remorquer, sans avoir besoin de démonter. GR est le planeur de Gaby Rossier, qui termine 2^{ème} – 110 points devant Maxime – et passe premier au classement général.

Quatrième et dernier jour

«L'ombre dominante nous décourage. Ma foi nous chargeons tout de même les planeurs. Fort SO, front chaud en approche, le rêve quoi! Quelques matérialisations incitent le planeur météo à tenter et effectivement, une espèce de système thermodynamique inconnu est en place. Décollage pour une courte AAT sur 1h 00' (eh oui demain c'est lundi!). On fait 1'950 m au Creux du Van et c'est une magnifique confluence d'Yverdon à Moutier qui se dessine. Avec 4 tours de spirale je finis l'épreuve à plus de 125 km/h de moyenne et 1 point d'avance sur GR! Tout le matériel est rangé et la remise des prix met fin à ce super concours.»

Les cumulus, c'est bien, mais l'ombre des nuages en haute altitude, typique de l'approche du front, coupe l'ensoleillement et du même coup les ascendances! Le «système inconnu», c'est une ascendance là où on ne l'attend pas. C'est ce que confirment des pilotes qui volent depuis des décennies: ça peut être chaque fois différent et on apprend souvent quelque chose à chaque vol.





L'épreuve du dernier jour est toujours plus courte. Non seulement les pilotes doivent démonter leur planeur et rentrer à leur point d'attache avant de reprendre leur activité terrestre, mais les organisateurs doivent aussi rapidement évaluer les derniers vols afin de donner le classement final et procéder à la remise des prix.

Une confluence est une zone de rencontre de deux vents de différentes directions provoquant une ascendance. Ce phénomène se situant justement dans l'axe du parcours, le long du Jura, il permet à Maxime de foncer tout droit, en ne perdant que 7% de son temps à spiraler, sur un vol d'une heure. Cette fois-ci, le pilote va s'enfoncer de 12 et 22 km, respectivement, dans les cercles qui font 20 et 25 km de rayon. Il va ainsi profiter des bonnes conditions qui y règnent pour augmenter sa vitesse moyenne et aussi respecter le minimum d'une heure de vol. La stratégie, ici, vaut au moins autant que la qualité du pilotage. Il termine premier de l'épreuve, avec 10 points d'avance sur Gaby Rossier et le coiffe au poteau d'un seul petit point, avec un total de 2'420.

Laissons le mot de la fin à Gaby: «Maxime est un jeune qui monte. Ça fait plaisir de voir qu'il y en a qui en veulent et qui viennent nous bousculer... C'est le moment!»

23 juin. En peu de temps, la Suisse peut rajouter un nouveau succès: un deuxième vol de 1'000 kilomètres. Rolf Friedli, SG Oberaargau, décolle sur un ASG 29/18m de Langenthal-Bleienbach et tourne aux points de virage Maillat (F) et Unterschwaningen (D) avant de revenir au point de départ. Point de départ et d'arrivée Klus gare (SO). Distance retenue 1'008 km, diplôme des 1'000 km FAI No 588/AéCS No 39.

▶
Rolf Friedli à Langenthal-
Bleienbach
photo: archives Rolf Friedli



Été. Le Groupe de vol à voile Berne fête son 65^{ème} camp de Saanen, le GVV Zurich son 50^{ème}.

Le premier camp de vol à voile de Saanen eut lieu en 1947 sous la direction du colonel Friedländer, président du GVV Berne. Depuis, les vélivoles bernois se retrouvent chaque année en juin/juillet pour quatre semaines à Saanen. Une seule exception: en 1962 le camp eut lieu à Zweisimmen à cause de travaux de transformation à l'aérodrome de Saanen. Très tôt déjà, les groupes de vol à voile de Bienne, La Chaux-de-Fonds et Pilatus les ont rejoint.

En 1963 suivit, après le camp bernois, le premier camp des Zurichois sous la direction de Fred Bitterlin. Plus tard, Benno Lüthi prit la direction du camp durant 25 ans jusqu'en 1992. A partir de 1967 jusqu'à une douzaine d'autres groupes s'y sont joints (Möve, Schaffhouse, Nidwald, FGZO, Knonaueramt, GGVVM, Pilatus et d'autres). Depuis lors les camps de vol à voile alpin à Saanen durent sept semaines entre juin et août chaque année.

Les années 1970 et 1980 comptaient les plus grands camps. Durant les années de pointe, on compta plus de 100 pilotes participants dans les deux camps. Dans les derniers 10 ans la participation a quelque peu diminué, mais les camps de vol à voile font toujours partie des grandes manifestations au Saanenland. La solidarité entre les vélivoles d'une part et la population locale d'autre part est excellente grâce à un excellent contact régulièrement entretenu entre les 2 parties.

L'aérodrome de Saanen offre un excellent point de départ au vol à voile alpin en direction des Alpes de l'ouest, du sud et de l'est. Le Pays de Saanen rend également possible des vols locaux intéressants et a fait ses preuves dans l'accueil des débutants au vol de montagne. Des Préalpes on rejoint en effet rapidement les régions élevées des Alpes.

19 septembre. La traditionnelle sortie d'automne des vétérans du vol à voile conduit cette année, et pour la première fois, les participants et participantes en bateau de Bienne à Soleure, sur l'Aar en passant tout près de l'aérodrome de Granges. 125 participantes et participants, dont le membre AVVV et détenteur de 50 records mondiaux, Hans-Werner Grosse et son épouse Karin, pilote elle aussi. Par son vol du 25 avril 1972 de 1'460.8 km sur ASW-12 de Lübeck à Biarritz Hans-Werner a écrit un chapitre de l'Histoire vélivoile. Ce record a tenu plus de 30 ans et, jusqu'à aujourd'hui, n'a pas encore pu être battu sur sol européen.



◀
Hans-Werner Grosse raconte quelques-uns de ses exploits et petits faits divers aéronautiques. A sa droite: Heidi Götz, au premier plan: Manfred Kueng
photo: Martha Bachmann

17 novembre. Pour la deuxième fois après 2008, la conférence nationale du vol à voile a lieu à la SGU Linth-Arena à Näfels (GL), organisée cette fois par le GVV Lägern. Bernd Fischer de TopMétéo parle des prévisions pour le vol à voile, Andrea Schlapbach de l'utilité du FLARM dans les enquêtes sur les accidents et Rolf Friedli de ses expériences vécues lors des Championnats du Monde 2012 à Uvalde, Texas.

Après l'année jubilaire de 2010, «100 ans d'aviation en Suisse», l'AéCS commémore en 2011 ses 110 ans. Le 31 mars 1901 des aéronautes, comme ils avaient coutume de s'intituler à l'époque, ont fondé à Berne «l'Aéro-Club Suisse». Sur le plan international, après les Britanniques (The Royal Aeronautical Society, 1866), les Français (Aéro-Club de France, 1898) et les Autrichiens (Wiener Aero-Club, 1900), ils constituaient la quatrième fédération nationale européenne de sport aérien et aéronautique. Au début, l'intérêt était presque exclusivement réservé à l'aérostation. Le vol à moteur n'a réellement fait parler de lui qu'environ 10 ans plus tard, le vol à voile à partir du milieu des années de 1920.

15 février. Le commandant de corps à D Ernst Wyler, membre d'honneur de l'AéCS, décède à Muri près de Berne dans sa 87^{ème} année. Avec lui nous avons perdu une influente personnalité suisse qui, tout au long de sa vie, a infatigablement soutenu l'aviation, que ce soit comme passionné de modèles réduits, vélivole, pilote professionnel et militaire, ou bien comme officier de carrière, commandant des troupes d'aviation et de défense contre avions. Plus tard, il sera président de la Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale Aerosuisse et président de la Fondation ProAero pour la promotion de la navigation aérienne, en particulier auprès de la jeunesse et dans le domaine des activités sportives, et aussi auteur de livres ou engagé dans d'autres fonctions. Ses activités étaient trop nombreuses pour qu'elles soient toutes énumérées ici. En 1990 il publia la «Chronik der Militäraviatik» (chronique de l'aviation militaire) et en 2000 le «Bordbuch der Schweizer Luftfahrt» (livre de bord de l'aviation suisse). Jusqu'à la fin il resta membre actif des Vétérans du Vol à Moteur et des Vétérans du Vol à Voile. Avec «Aschi» Wyler les aviateurs ont perdu un très bon camarade et ami.

►
Commandant de Corps Ernst
Wyler, 1984, en arrière plan
Northrop F-5 Tiger II
photo: Forces Aériennes



19 février. Assemblée générale de la Fédération suisse de vol à voile. Emil Blumer, président depuis 2004 se retire de la présidence, mais reste encore au Comité. Xaver Mäder est élu nouveau président de la FSVV. Les autres démissions du Comité de la FSVV concernent Urs Isler, depuis 1999 membre du Comité et en tant que chef de la communication responsable du site Internet et du bulletin du vol à voile, Sepp Allenspach, depuis 2001 responsable de l'Equipe nationale suisse, ainsi que Christian Schmid, représentant de la SAGA et responsable de l'organisation des cours «BFK» du vol de virtuosité. Sont élus nouvellement au Comité de la FSVV: Roland Bieri (Flight Safety), Pepe Schäuble (école d'aviation), Felix Keiser (Equipe nationale/cadre d'encouragement) et Philippe Kuchler (vol de virtuosité). Les tâches assurées jusqu'à présent par Urs Isler sont réparties entre Thomas Frey (IGC), Edi Inäbnit (OLC, CNVV) et Joachim Schwab (communication).

10 mars. Avec la publication des nouvelles cartes OACI et vol à voile et du Recueil VFR (VFR-Guide) de nouvelles restrictions pour le vol à voile sont introduites. Les zones de vol à voile,

les espaces de vol à voile et les zones de vol dans les nuages sont modifiés conformément à la réglementation OACI. Les zones de vol à voile deviennent des zones réglementées pour planeurs (LS-R pour planeurs) restant disponibles du 1^{er} mars au 31 octobre. Par contre, les zones de vol à voile sur le Plateau sont supprimées sans compensation. Les espaces de vol à voile sont renommés en TSA pour vol à voile (Temporary Segregated Area, par exemple LS-T80 Vallorbe). Les zones de vol dans les nuages sont abolies et remplacées par une nouvelle procédure. Le vol dans les nuages ne sera dorénavant admis qu'avec un transpondeur.

27 mars au 2 avril. A Lodrino, le cours de performance de vol à voile de virtuosité (BFK 5/2011) a lieu conjointement avec le camp d'entraînement de l'Equipe nationale de vol à voile de virtuosité. La combinaison de BFK-5 et camp d'entraînement de l'Equipe nationale apporte des avantages à tous les participants. Grâce à la bienveillance de RUAG et Armasuisse, ainsi que de l'aide efficace du Gruppo Volo a Vela Ticino, l'aérodrome de Lodrino se révèle être une place idéale comme ce fut déjà le cas en 2006 pour le cours «acro» de base (BFK-4).

12 avril. «80 ans Grenchen Airport». Le 12 avril 1931, le premier pilote et moniteur de Granges, Ernst Knab, atterrit avec le De Havilland DH 60 Gipsy Moth CH-220 sur l'aérodrome de Granges nouvellement construit. Parti de Stag Lane près de Londres, le pilote vient de faire un survol en plusieurs étapes. La Section de Granges de l'AéCS venait d'être fondée à peine deux mois auparavant, le 31 janvier 1931.

13 avril. À Belp, l'Assemblée générale de l'Aéro-Club bernois nomme Fritz Bigler «aviateur bernois de l'année 2010». Bigler fut actif à l'OFAC du 1^{er} novembre 1959 jusqu'au 31 mars 1993 en tant qu'inspecteur d'aviation civile² responsable des sections vol à voile, ballons, parachutisme et vol libre. Il s'est toujours engagé en faveur de l'aviation sportive. Les moniteurs le connaissent des cours d'instructeurs de vol à voile. Fritz Bigler a derrière lui une carrière dans l'aviation couronnée de succès et sans accident, comptant, entre autres, 13'000 atterrissages sur divers aéronefs (avions, planeurs, ballons, parachutes, planeurs de pente).



◀ Fritz Bigler 1994 à Zell am See, Autriche
photo: archives Fritz Bigler

5 mai. Comme prévu, le champ d'aviation de Porrentruy-Courtedoux datant de 1946 est fermé. Le même jour le nouvel aérodrome régional de Bressaucourt aurait dû entrer en activité, mais son ouverture est retardée jusqu'au 1^{er} juillet. Le nouvel «Aérodrome du Jura» affiche des dimensions à la hauteur de ses ambitions: piste en dur longue de 800 mètres,

² Aujourd'hui «inspecteur de la surveillance des opérations aériennes»

hangars circulaires, bâtiment d'exploitation exceptionnel. A part l'accueil de mono- et bi-moteurs légers, la place restera également ouverte au vol à voile qui, par rapport au passé, sera néanmoins sujet à quelques restrictions opérationnelles.

31 mai. A l'occasion des Championnats suisses de vol à voile, les Vétérans du vol à voile sont invités chez le Groupe de vol à voile Knonaueramt sur l'aérodrome de Hausen am Albis. Malheureusement, le mauvais temps empêche tout service de vol et le concours doit être neutralisé. Ainsi, la 39^{ème} Assemblée générale des vétérans devient, avec une soixantaine de participants, l'événement principal de la journée.

24/25 août. Pour la première fois depuis la visite des Championnats du monde de 1981 à Paderborn, les Vétérans du vol à voile s'offrent un voyage extraordinaire en visitant les ateliers d'Alexander Schleicher Flugzeugbau à Poppenhausen et la Wasserkuppe, le «berceau du vol à voile». Avec 48 partipants et participantes la demande répond pleinement à l'offre et le voyage devient un grand succès. Fondée le 7 mai 1971 à Olten, l'Association des Vétérans du Vol à Voile fête cette année ses 40 ans d'existence.

Une des attractions est la visite du «Deutsches Segelflugmuseum Wasserkuppe» (Musée du vol à voile allemand Wasserkuppe) qui fut rénové et agrandi en 2006. Dans ce musée l'histoire du vol à voile allemand est mise en valeur à l'aide d'originaux et de copies de nombreux planeurs historiques. La Suisse y est aussi représentée par le RRG «Falke» HB-16 construit en 1932/33 par Widmer et Stirnemann, ainsi que le Göppingen GÖ3 «Minimoa» HB-282, construit entre 1936 et 1938 par Hans Wullschleger, Olten et Bâle. Wullschleger vola sur ce planeur pendant de nombreuses années. Après sa mort en 1975 le planeur passa en possession de Werner von Arx, Riehen, avant de venir au musée en 1988.

▼
La maison Alexander Schleicher GmbH & Co Segelflugzeugbau à Poppenhausen commença à construire des planeurs en 1927 et représente aujourd'hui la plus ancienne et une des plus grandes usines parmi les constructeurs de planeurs.
photo: Werner Wettstein





◀ Le «Deutsches Segelfluggmuseum Wasserkuppe» (Musée allemand du vol à voile Wasserkuppe) possède une grande collection de planeurs historiques, non seulement des «oldtimers» des débuts, mais aussi des modèles plus récents.
photo: Pierre Freitag



▲ Wasserkuppe
◀ Le Minimoa HB-282
photos: Urs Bläsi

2 0 1 1

15 septembre. Les Vétérans du vol à voile se rencontrent à Romanshorn pour la sortie d'automne avec le MS «Thurgau» sur le lac de Constance. Il fait grand beau et, comme toujours, l'ambiance est excellente. 126 participants et participantes.

24 octobre. Aujourd'hui il y a exactement 100 ans – 8 ans après son premier vol à moteur de 12 secondes et 37 m de distance le 17 décembre 1903 – Orville Wright a réussi dans le dynamique des dunes de Kitty Hawk en Caroline du Nord un vol sans moteur de 9 minutes et 45 secondes. Ce record, qui peut passer pour le premier vol à voile, ne fut battu qu'une décennie plus tard sur la Wasserkuppe. Déjà à l'époque, les frères Orville et Wilbur Wright ont considéré le vol sans moteur comme un sport attractif qui créerait le plus de plaisir. De nos jours, un siècle après ses débuts, le vol à voile est menacé par une réglementation croissante.

19 novembre. Conférence suisse de vol à voile à Aigle. Environ 240 participants viennent dans la capitale du Chablais vaudois pour prendre part à la conférence annuelle de la Fédération suisse de vol à voile. Le groupe «Les Martinets Bex», organisateur, fête ses 50 ans cette année. Par sa conférence «Navette Spatiale – un planeur pas comme les autres» l'astronaute suisse et ancien vélivole et moniteur, Claude Nicollier, donne un aperçu du programme de la navette spatiale et parle des performances et capacités de cet engin extraordinaire, ainsi que des leçons pour le futur que l'on a pu en tirer, pas seulement dans le domaine du spatial, mais également de l'aéronautique en général. Toute aussi captivante est la présentation de Gabriel Rossier, chef de l'école de vol à voile de Bex et plusieurs fois champion suisse, sur son vol mémorable du 22 mai 2010, soit le premier triangle FAI suisse de plus de 1'000 km dans les Alpes.

La Suisse compte 2'324 détenteurs d'une licence de pilote de planeur. La tendance à la baisse semble se confirmer. En 2009 ils étaient 2'453 et l'année passée 2'617. Les licences de vol libre, elles, ont augmenté: 2009: 32'494, 2010: 33'309, 2011: 34'245.

2 0 1 0



L'Aéro-Club de Suisse commémore les «100 ans d'aviation en Suisse» de par l'organisation de différentes manifestations aéronautiques, meetings de l'air, championnats en commun des différentes disciplines aéronautiques, etc. Il va sans dire que les vélivoles sont toujours de la partie. Grâce aux «100 ans d'aviation en Suisse», l'aéronautique est présente et reconnue positivement dans le public.

1^{er} Janvier. Le Groupe de vol à voile Aarau et le Groupe de vol «Berufsschüler» fusionnent pour devenir le Groupe de vol à voile Birrfeld (Segelfluggruppe Birrfeld, SFB). Depuis des années ils ont exploités en commun deux biplaces (ASH-25 et Duo-Discus) dans le cadre de la «Birrfelder Doppelsitzergemeinschaft». La fondation du Groupe de vol à voile Aarau remonte à 1935, celui des «Berufsschüler» à 1969.

Les 17 et 18 avril, dans la cour intérieure du Musée des transports réaménagée à Lucerne on peut découvrir l'Histoire du vol à voile suisse. L'Association suisse des planeurs anciens (OSV) expose 14 planeurs anciens datant de 1937 à 1976, dont, entre autre les planeurs bien

connus tel que Moswey, Spyr, Spalinger, l'Elfe P1 construite par Werner Pfenninger ainsi que le Diamant-HBV, le Diamant 18 WL de la FFA et une Elfe S4A, un Pilatus B4 PC11 et un Baby-Karpf.



27 juin. Dans le cadre de «100 ans d'aviation en Suisse» l'AéCS organise sur l'aérodrome de Granges pour la première fois une proclamation commune des résultats des championnats suisses de toutes les disciplines sportives aéronautiques. Un hommage aux vainqueurs, lors duquel 35 champions sont réunis pour la première fois sur une même scène. L'écho de cette manifestation est très apprécié, particulièrement par la FAI, c'est une première mondiale.

Les concours des différentes disciplines de l'Aéro-Club se sont déroulés la semaine précédente sur cinq aérodromes différents, dont les championnats suisses de vol à voile à Yverdon (distance) et Langenthal (acrobatie). Le championnat suisse à Yverdon fût malheureusement endeuillé par un accident tragique où Tobias Ender, membre de l'Equipe nationale junior, a trouvé la mort.

24 juillet. Sur l'aérodrome militaire d'Emmen se déroule le plus grand meeting aérien de cette année jubilaire, représentant le point culminant de la commémoration des «100 ans d'aviation en Suisse». Il fait sombre sous un ciel plomb, mais heureusement sans précipitation pour l'essentiel de la journée. Les vélivoles sont de la partie avec divers vols de démonstration de décollages autonomes avec Antares 20E (moteur électrique) et ASH-26E (moteur à essence), vol de virtuosité avec Swift S1, voire le remorquage simultané de trois planeurs (deux LS-8 et un Duo-Discus).

▲
Exposition de planeurs anciens
au Musée des Transports, avril
2010, dans le cadre de «100 ans
d'aviation en Suisse»

photo: Marco Schnyder

Du 20 au 22 août, pour la sixième fois, les «Journées de vol à voile bâloises» ont lieu au Bruderholz, cette année dans le cadre du jubilé des «100 ans d'aviation en Suisse». On ne pourrait pas mieux faire connaître le vol à voile au grand public. Pratiquement en ville, le champ «In den acht Jucharten» sert d'aérodrome. Situé au-dessus de la patinoire Margrethen, entre l'observatoire et le studio de la radio, il a déjà fait ses preuves dans le passé. On décolle au treuil avec deux planeurs «Rhönlerche». Un troisième «Rhönlerche» restant en réserve. Le circuit survole le quartier de Gundeldingen, la gare CFF et le jardin zoologique et devient chaque fois une aventure qu'il faut avoir vécue. Même au sol, depuis le «Bistrot des aviateurs», une tente spécialement érigée, la vue est magnifique sur la ville de Bâle. Favorisée par le beau temps, la manifestation du groupe de vol à voile bâlois remporte un plein succès. On a compté 791 vols au total, un nouveau record, bien que le but premier n'était pas le nombre de départs, mais bien des passagers satisfaits et un service de vol réussi en toute sécurité.

Du 21 au 28 août, une première suisse à Samedan où se déroule le «Sailplane Grand Prix St. Moritz 2010». Cette nouvelle forme de concours où les planeurs survolent la ligne de départ en même temps est similaire à une régates de voile. Le but est de parcourir le plus vite possible le circuit donné. Le gagnant sera celui qui survole en premier la ligne d'arrivée. Le Grand Prix est surtout intéressant par sa forme simple permettant de présenter le vol à voile de façon intelligible pour le public et «médiatiquement efficace». Grâce au «live tracking» les spectateurs peuvent suivre la course sur grand écran. Le concours est commenté pour le public et captivant avec des parcours répétitifs au-dessus de l'aérodrome.

Les 16 participants de 6 nations sont enthousiasmés par l'organisation et le paysage extraordinaire. De par leurs applaudissements ils appellent une continuation de ce genre de compétition. Après 7 courses les gagnants sont: 1^{er}, Mario Kiessling (D), 2^{ème}, Uli Schwenk (D), 3^{ème}, Eduard Supersberger (A). Des deux Suisses, Fridolin Hauser est au 4^{ème} rang et manque de peu le podium et Reto Frei, le plus jeune participant, se classe 8^{ème}, une très belle performance.

▼
L'aire de préparation des
planeurs au Grand Prix ne
diffère pas de tout autre grand
concours.

photo: Simon Rainer





11 et 12 septembre. Des vols sur planeurs «oldtimer» sont organisés avec des départs au sandow, au treuil, ainsi qu'une exposition de planeurs. Le Groupe de vol à voile Lägern fête ses 75 ans sur l'aérodrome de Schänis avec une revue de l'histoire du vol à voile depuis la Seconde Guerre Mondiale. On se rappelle les départs légendaires sur la crête des Lägern (chaîne de collines entre Zurich et Baden) à l'aide d'une catapulte. Aujourd'hui, les remorquages à Schänis se font avec un Bravo à turbine.

16 septembre. 120 vétérans du vol à voile et leurs invités se retrouvent pour leur traditionnelle sortie d'automne, cette fois avec le MS «Rigi» sur le lac de Zoug.

20 septembre. Willi Schwarzenbach décède dans sa 85^{ème} année après une grave maladie. Membre d'honneur de l'AéCS, ancien président et membre d'honneur du Groupe vaudois de vol à voile de Montricher, ancien président de la Fondation du Centre de vol à voile de Montricher et ancien président de l'Echange de jeunes pilotes (IACE) ainsi que des Vétérans du vol à voile, sans énumérer les nombreux mandats et activités qu'il a accomplis au sein de l'Aéro-Club, Willi Schwarzenbach était une personnalité influente. Il avait commencé sa formation de pilote de planeur sur les aérodromes de Lausanne-Blécherette et de Berne-Belpmoos en 1948 et, par la suite, était également actif comme pilote remorqueur. En tant que moniteur et examinateur il a accordé la liberté de voler à quantité de vélivoles. Ce sont les planeurs anciens qui lui tenaient particulièrement à coeur. Il en a restauré plusieurs et était également Honorary Vice-President of the Vintage Glider Club (VGC). Il a fait beaucoup

▲
Afin que tous les concurrents se trouvent dans les airs dans les délais, il est exceptionnellement permis, pour une fois, de remorquer à Samedan où habituellement ne sont admis que les décollages au treuil.

photo: Simon Rainer

►
Willi Schwarzenbach est toujours fier de «son» bien aimé S-18 HB-411. Le voici en avril 2010 lors de l'exposition de planeurs anciens au Musée des Transports à Lucerne. Sans doute, pressent-il que ce sera sa dernière visite...

photo: Marco Schnyder



Les 2 et 3 octobre, dans le cadre «100 ans d'aviation en Suisse» les vélivoles présentent au public intéressé 10 planeurs dans l'arène du Musée des transports, de l'Archeopteryx au Nimbus 4. Un temps d'automne magnifique et de nombreux visiteurs contribuent au plein succès de l'exposition.

►
Exposition de planeurs des 2 et 3 octobre 2010 au Musée des transports, Lucerne, dans le cadre «100 ans d'aviation en Suisse»

photo: Marco Schnyder



Le 27 novembre la Conférence suisse du vol à voile 2010 au «Messezentrum Thun-Expo», est organisée de main de maître par le Groupe de Vol à Voile de Thoune. Environ 250 participants sont présents. Urs Isler (FSVV) présente les nouveautés de l'OLC. Heinz Bärffuss (FSVV) parle d'entretien et de réparations des planeurs (nouvellement: «Maintenance»), Bruno Minder et Reto Frei informent avec enthousiasme sur le Grand Prix St. Moritz 2010 à Samedan.

La Fédération de vol à voile a organisé, en collaboration avec l'Association Suisse des Entreprises Aérotechniques (ASEA/SVFB) et l'OFAC, des cours pour l'obtention de la licence nationale «M» (personnel d'entretien d'aéronefs: planeurs). Cette licence «M» sert de base à la conversion ultérieure d'une licence conforme à l'EASA. Avec 90% d'examens réussis, le résultat de ces cours pour responsables du matériel est excellent. Environ 70 vélivoles y ont pris part. Les détenteurs de la «licence M» sont autorisés à effectuer et certifier des travaux de maintenance qui vont au-delà des travaux permis aux pilotes/propriétaires. L'assureur AXA-Winterthur avait soutenu la Fédération de vol à voile avec 3'000 francs pour ces cours comme contribution à la sécurité de vol et a offert trois bons de 500 francs à trois nouveaux titulaires de la «licence M» désignés par le sort.

2010 a été pour l'aviation suisse une année pleine de signification, intense, riche en événements et exigeante. Grâce au jubilé «100 ans d'aviation en Suisse», la communication concernant les questions aéronautiques a été volumineuse et en général de bonne qualité. Les évaluations «ARGUS» le démontrent, jamais autant de comptes rendus positifs sur l'aviation n'ont paru en une année en Suisse, tant à la télévision qu'à la radio et dans la presse. Un bon départ pour les prochaines 100 années d'aviation dans notre pays.

1^{er} janvier. Dès aujourd'hui les contrôles de matériels et des planeurs délégués jusqu'à fin 2008 à la FSVV retombent sous la responsabilité directe de l'OFAC, afin de satisfaire les directives strictes de l'AESA (EASA). Les anciens examinateurs qui ont été engagés après une formation spéciale par l'OFAC sont sous contrat avec la Confédération. Cette nouvelle réglementation est encore une fois accompagnée par une augmentation de coûts pour les propriétaires de planeurs.

1^{er} mars. Selon le paquet de mesures décidées par l'OFAC pour l'amélioration de la sécurité du vol à voile suite à la série d'accidents de l'été 2008, les pilotes vélivoles ayant plus de 60 ans doivent, à partir d'aujourd'hui, avoir un certificat médical³ valable et prouver un vol de contrôle, effectué durant les 24 derniers mois et confirmé par un moniteur, pour le renouvellement de leur licence de pilote de planeur. En outre et tout comme pour les pilotes de vol à moteur, le devoir d'informer tout événement relevant de la médecine de vol s'applique pour tous les pilotes de vol à voile.

29 mai. 55 participants se retrouvent à l'hôtel Krone à Sarnen pour la 37^{ème} assemblée générale des vétérans du vol à voile. Le règlement pour le «prix d'encouragement pour les juniors du vol à voile» est élargi aux concours à l'étranger et, dans un sens de renforcement de l'encouragement en plus des trois prix d'encouragement déjà existants, un prix supplémentaire de «stimulation» de 500 francs est nouvellement introduit. L'après-midi est consacré à la visite du championnat suisse junior de vol à voile, auquel participent 25 pilotes dont une femme, qui a lieu du 29 mai au 1^{er} juin à Kägiswil, et qui est organisé pour la première fois avec bravoure par le GVV Obwalden. Le vainqueur est Marc Gerber, GVV Knonaueramt, sur Discus 2b. Les vétérans ont l'occasion de suivre le premier concours sur écran «live on-line».

³ Dans l'aviation couramment appelé «le médical»

25 juillet. La «Schänis Glider Cup», organisée pour la première fois, est couronnée de succès. Avec six journées de vol définies au préalable et réparties durant la saison de vol entre mai et juillet, SchänisSoaring offre un programme de formation suivie, ayant pour but de proposer aux néophytes une entrée sûre dans le domaine du vol de distance selon la devise: voler plus, avoir plus de plaisir de voler, éprouver plus ensemble et en apprendre plus. Naturellement, parmi les 31 participants se trouvent aussi de vieux renards expérimentés, et les places en biplaces sont convoitées. Pour l'évaluation, selon les règles du CNVV, les quatre meilleurs résultats ont été pris en considération. Des vols ont été effectués durant les six jours, malgré des conditions météorologiques en partie difficiles.

Juillet/août. L'aérodrome de Münster fête ses «50 ans de vol à voile à Münster» à différentes occasions lors de la durée des camps de vol à voile en associant la population de la Vallée de Conches (Goms). Les points forts sont les visites de l'aérodrome au cours de différentes journées et la journée des vétérans de Münster du 29 juillet avec le rassemblement de ceux-ci.

5 août. Ruedi Schild, GVV Dittingen, fait un vol de 1'009 km à partir de Fuentemilanos en Espagne. Point de départ château de Riofrío, points de virage Aldealpozo et Piedrahita, point d'arrivée église de Ciria. Diplôme FAI 1'000 km no 543, AéCS no 37.

21 au 23 août. L'OSV se rassemble à Bellechasse avec 25 planeurs oldtimers, tous dans un état irréprochable. Particulièrement attractifs les deux Spalinger, S-19 HB-225 de 1937, qui vient juste d'être entièrement révisé après deux ans de travail par Hans Rothenbühler et qui se présente dans une livrée laquée jaune et le S-18 HB-411, dont l'entoilage des ailes a été refait par Michael Widmer et qui, de par son laquage transparent et brillant, suscite l'admiration. En plus, les générations précédentes de planeurs sont représentées par deux Moswey III, un Baby Karpf, un Baby Nord-1300 et un Kranich. L'association suisse des planeurs anciens (Oldtimer Segelflug Vereinigung OSV), qui s'engage pour le maintien des planeurs anciens, peut revoir avec fierté ses 20 ans d'existence. Elle compte aujourd'hui 140 membres, qui possèdent environ 100 planeurs.

▶
Agé de 72 ans – le Spalinger S-19 HB-225 surprend à la 21^{ème} rencontre de l'Association suisse des planeurs anciens à Bellechasse par sa beauté suite à la révision accomplie par Hans Rothenbühler. Fritz Glur s'était assuré en 1938 son record de vol de durée sur ce même planeur qu'il avait construit en 1937.

photo: archives Willi Schwarzenbach



Week-end du 5/6 septembre. Le Groupe de Vol à Voile Cumulus, Amlikon, organise sur l'ancien aérodrome de l'Allmend de Frauenfeld une fête aérienne selon la devise «75 ans de vol à voile en Thurgovie». Avec une météo des plus favorables, les spectateurs venus en très grand nombre reçoivent un aperçu complet de notre sport. Le programme de vol, qui se déroule sans problème, comprend des départs au treuil (plus de 150 vols passagers), des décollages au sandow, des remorquages, de l'acrobatie vélivole, des démonstrations de modèles réduits et des sauts en parachutes. L'exposition avec des avions et planeurs anciens, des modèles réduits et les «orchidées» ASH 25 et LS 8 complète le programme. Une manifestation réussie et la meilleure des publicités.

17 septembre. Environ 140 vétérans du vol à voile et invités se retrouvent sur le lac de Thoune pour l'excursion d'automne et apprécient le tour en bateau à bord du moderne MS «Schilt-horn». Les montagnes environnantes sont quelque peu cachées dans les nuages bas, ce qui n'influence pas la bonne ambiance qui s'améliore encore lorsque le soleil se montre de temps en temps.

9 octobre. Avec la disparition de Max Bachmann, la Suisse perd une autre personnalité connue parmi les vélivoles. Il a été pendant plusieurs années le coach de l'équipe nationale de vol à voile et consultant pour les athlètes. Il avait aussi pris part de façon déterminante à la mise en place de l'équipe nationale junior de vol à voile. Pour ses mérites pour le vol à voile sur le plan international, la FAI lui avait décerné en 2001 le diplôme Pirat Gehriger.

21 novembre. Avec environ 300 participants, la conférence de vol à voile, organisée de main de maître par le Groupe de Vol à Voile de Berne dans le nouveau centre administratif du DETEC à Ittigen/BE, est un énorme succès. Les thèmes principaux sont les taxes controversées de l'OFAC, la sécurité pour le vol à voile et les réglementations de l'AESA (EASA). Les vélivoles viennent en visite chez l'OFAC. Edi Inäbnit, président du GVV de Berne, y voit un «un bon augure, car nous sommes tous assis dans le même bateau». Alors que la collaboration pour la formation a toujours très bien fonctionné, il y a eu, ces dernières années, des frictions avec l'OFAC dans d'autres domaines. Pour la première fois, le Dr Peter Müller, le directeur de l'OFAC, prend part à la conférence nationale de vol à voile. Le conseiller national Rudolf Joder reconnaît la grande importance du vol à voile: «c'est l'opportunité la plus fréquente et la meilleur marché pour entrer dans l'aviation professionnelle et est donc d'une grande importance».



▲
Max Bachmann au Camp de jeunesse Pro Aéro 2007 à S-chanf

photo: Martha Bachmann

◀
Les participants à la Conférence nationale du vol à voile 2009. Une salle bien remplie.

photo: Rolf Ellwanger

1^{er} janvier. A Gruyère le vol à voile devient indépendant sous le nom de «Groupe de Vol à Voile de la Gruyère (GVVG)». Jusqu'alors le vol à voile était intégré à la Société Aéro-Gruyère, une section de l'AéCS. L'activité du groupe avait commencé en 1974 avec un Mucha 100 et un motoplaneur SF-28. L'écolage de vol à voile a pu commencer en 1983 grâce à l'acquisition d'un treuil. L'actuelle Aéro-Gruyère, association régionale de l'AéCS, comprend, en plus du groupe de vol à voile, les groupes de vol moteur et des parachutistes.

Au printemps, en plus des limitations sévères de l'espace aérien disponible et de nouvelles charges, l'aviation légère, sans compensation aucune, se trouve confrontée à de nouvelles taxes de l'OFAC justifiées par les coûteuses directives de l'AESA. Sous prétexte de sécurité, l'aviation devient de plus en plus complexe et chère, sans que les mesures prises soient d'une grande efficacité. Non seulement les taxes administratives de l'OFAC, mais aussi celles de l'OFCOM sont démesurées. La taxe du contrôle d'un aéronef, qui était valable auparavant pour trois ans, puis tous les deux ans, doit maintenant être effectuée toutes les années pour être conforme aux normes de l'UE. Elle a triplée depuis le 1^{er} janvier 2008. Veut-on étouffer le vol à voile? Il ressort d'une discussion avec l'OFAC du 13 mai que ces fortes augmentations de taxes résultent de la politique de taxation du DETEC. Cela ne charge pas seulement chaque exploitant, mais tout particulièrement aussi les groupes d'aviation. L'exploitation d'un aéronef devient de plus en plus chère.

Après qu'en 2006 la TMA de Zürich se soit étendue par l'adjonction de sortes de «balcons», ce qui a provoqué sur certains terrains de vol à voile des limitations d'activité considérables, le même fait se reproduit maintenant dans la région située au sud de Bâle. Les nouveaux espaces de la TMA qui coupent la route vélivole du Jura entre Olten et Soleure, ont pu, après d'après négociations être étiquetés comme «temporaires». De fait, ils sont actifs pratiquement en permanence comme chaque pilote qui fréquente ces régions peut le certifier, bien qu'il n'y ait qu'un ou deux mouvements de ou vers Bâle par jour. Les secteurs Tango de la TMA de Bâle sont souvent activés de manière préventive sans qu'il n'y ait aucune approche sur la piste 34. Mais d'après un accord franco-suisse les approches sur la 34 n'auraient pas dû augmenter relativement à la situation précédente.

Avril. Avec le FLARM les vélivoles ont apporté une contribution à la sécurité de vol qu'il ne faut pas sous-estimer. Depuis son introduction en 2004 le système a été amélioré plusieurs fois et a obtenu un prix de l'OSTIV en 2006. En 2007 il s'est vu décerner le prix FAI du «Fonds du Prince Alvaro de Orléans-Bourbon». Puis en mars 2008 il a de plus obtenu la reconnaissance de logger IGC. L'instrument a fait son entrée non seulement dans les planeurs, mais aussi dans le domaine du vol moteur, principalement pour les remorqueurs et les hélicoptères. Avec actuellement près de 12'000 appareils installés, le système se taille un beau succès. En Autriche et en Suisse, 90% des planeurs en sont équipés et en Italie 70%. En France 1'000 planeurs ont actuellement un Flarm et de grands centres comme Vinon en obligent l'emploi sur leur plateforme. Au Benelux il y en a quelque 280 et 250 en Grande-Bretagne. Seuls les USA et le Canada font exception pour des raisons de primes d'assurance RC prohibitives. (Voir aussi l'année 2004).

10 mai. Gabriel Rossier atteint 1'004 km à partir de Bex et obtient le diplôme des 1'000 km FAI No 524, AéCS No 35. Points de départ et d'arrivée Le Sepey, premier point de virage à l'est d'Innsbruck (A), deuxième point de virage St. Rémy (F).

13 mai. Valentin Maeder du GGVVM se fait remorquer avec son LS-8/18m de Montricher jusque dans la région de Leysin pour un vol à but fixé depuis un point au NE d'Aigle/entrée du Valais jusqu'à un point E Radstadt/Dachstein (A) avec retour. Il réussit un vol de 1'022 km en 8 heures et 41 minutes avec une vitesse moyenne de 117.61 km/h, nouveau record indigène en classe ouverte pour un aller retour de plus de 1'000 km. Il obtient ainsi le diplôme FAI des 1'000 km numéro 525 (AéCS No 36). L'atterrissage a lieu à Sion juste avant le coucher du soleil. Mais laissons la parole à Valentin:

Comme particularité de ce vol il y avait peut-être la relativement haute altitude de largage (3'000 m MSL à l'entrée du Valais, vers Leysin), sinon ce fut un vol très classique plaisant et décontracté le long de la route standard des vallées alpines orientées Est-Ouest lors d'un jour de mai ensoleillé; il a été possible grâce à une masse d'air relativement homogène et favorable aux thermiques dans les Alpes Orientales, conditions que des centaines de vols documentés avaient permis de reconnaître préalablement durant plusieurs jours.

Le bulletin météo ne joue que peu de rôle dans une situation aussi constante. Les informations nécessaires sont acquises plutôt les jours précédents sur le Concours On-line. Ainsi je me suis installé dans le planeur, et j'ai annoncé ma distance et mon but sans prendre de nouvelles informations météo le jour même. La qualité de la situation évolue au cours de la journée, mais on ne sait si la journée va être vraiment «top» que lorsqu'on est suffisamment tôt en l'air. Si l'on traîne en prévisions, on se retrouve en retard!

La vitesse moyenne finale est relativement haute car j'ai été remorqué avec un peu de retard sur mon planning et que les thermiques étaient déjà développés dès le départ. J'ai pu ainsi déguster sans tension ce beau jour dès la première minute. Ainsi pendant beaucoup d'années encore on va pouvoir profiter des possibilités de ce bel espace véliole alpin, pas encore trop restreint.

17 mai. Marc Dugerdil meurt à Genève dans sa 99^{ème} année. Il avait commencé sa carrière de vol à voile sur un planeur de pente pendant ses études à l'EPF de Zurich en 1930. Auteur du livre «Vol Silencieux», il a pris part, en tant que chef moniteur et président, de façon importante pendant plusieurs décennies à la mise en place et au développement du Groupe genevois de vol à voile. En tant que président d'honneur du GGVVM et premier président de la «Fondation de Montricher», la réalisation du «Projet aérodrome de Montricher» lui est due.

27 mai. 75 membres participent à la 36^{ème} assemblée générale de l'AVVV à l'hôtel de l'aéroport de Granges. L'après-midi est consacrée à une visite aux Championnats Suisses 2008. Les 51 pilotes participants se répartissent en 4 catégories: classe standard, classe course, classe 18 m et classe ouverte. Cette année les concurrents n'ont pas eu de chance avec la météo. Les trois premiers jours ont été neutralisés à cause du mauvais temps. En tout, trois petites épreuves ont pu finalement être validées. Le mercredi 28 mai le Soleurois Markus Egli s'est tué lors d'un atterrissage aux vaches près de Hüs wil (LU). Après un jour neutralisé en son hommage la compétition a repris ses droits.

Les championnats de football EURO 2008 de l'UEFA ont lieu entre le 5 et le 30 juin. Pour des raisons de sécurité et d'ordre, les espaces aériens autour des stades des villes de Bâle, Berne, Genève et Zürich sont restreints pour l'activité VFR avec des interdictions de vol durant les manifestations entraînant des fermetures momentanées de certains aérodromes. Des tunnels sont prévus pour les drones reliant les places militaires de Payerne et d'Emmen aux zones restreintes de Bâle, Berne et Zürich et restent activés durant 10 à 13 heures, sans qu'il y ait la possibilité de les traverser, même si aucun drone ne se trouve en l'air, ceci pour des



▲
Valentin Maeder avec son fils Maximilien dans le LS-8 avant un départ

photo: archives Valentin Maeder



▲
Marc Dugerdil au Championnat suisse de vol à voile 2001 à Montricher

photo: GGVVM

dessin: Nicolas Pug



de l'aviation commerciale et militaire comme dans le rapport sur la politique aéronautique du Conseil Fédéral⁴ qui considère l'aviation légère comme «d'importance secondaire» et qui prétend éviter le développement de l'aviation de loisir.

Été. Une série d'accidents mortels (Hüswil le 28 mai lors des CS, Samedan les 28 juin, 4 et 25 juillet, Bec-de-la-Montau/VS le 10 juillet, Saanen le 25 et Buttwil le 16 août) ont fait de 2008 une année noire pour le vol à voile suisse. En plus viennent s'ajouter 4 morts dans l'accident d'un Robin qui avait remorqué toute la journée. Et ne parlons pas de toutes les casses classées dans les accidents bénins... Les pilotes décédés avaient entre 49 et 76 ans. On ne sait pas encore si des problèmes de santé ont été en cause, mais la situation privilégiée des vélivoles ne pouvait durer, vélivoles qui, dès 1980 grâce à un recours furent exemptés des examens médicaux chers et exagérés et étaient ainsi épargnés du soucis d'obtenir leur «médical». Alors pour répondre à la pression de l'opinion publique et sans attendre les rapports d'accidents, la réaction de l'OFAC ne s'est pas faite attendre.

Comme mesure d'urgence et en attendant que les prescriptions européennes entrent en vigueur en 2012, les vélivoles âgés de plus de 60 ans, dès mars 2009, ont l'obligation de subir tous les 2 ans le même examen médical que les pilotes moteur. À cela s'ajoute un vol de contrôle obligatoire avec un moniteur tous les 2 ans avant le renouvellement de la licence.

⁴ Extrait du «Rapport sur la politique de l'aviation suisse, 2004», sous 3.2.7: «L'aviation de loisir doit être autant que possible écologique. Sur le plan de la politique de l'aviation elle est d'importance secondaire relativement au trafic aérien international, au trafic de fret et à l'aviation d'affaires». Et plus loin: «Afin de réduire la charge environnementale, le Conseil Fédéral envisage des mesures pour éviter le développement sensible de l'aviation de loisir.»

Tous les pilotes sont par ailleurs obligés d'annoncer tout problème médical important. La Fédération de vol à voile a jugé ces mesures d'urgence de l'OFAC acceptables. Quant à savoir si l'on obtient ainsi une augmentation de la sécurité, c'est une autre question. Par ailleurs la FSVV, en collaboration avec l'OFAC, prévoit d'éditer en 2009 des lignes directrices pour la formation des pilotes au vol alpin. Depuis plusieurs années le nombre de vélivoles décroît de manière continue. Il ne faudra pas s'étonner si, avec ce flux de directives restrictives, le nombre des vélivoles se ratatine encore plus dans l'avenir.

6 août. À l'ouverture du 29^{ème} Congrès de l'OSTIV à Belzig/Berlin, le Dr Beda Sigrist, ingénieur suisse et vélivole actif du Groupe de Vol à Voile de Gruyère ainsi que membre du Comité de l'Association des Vétérans du Vol à Voile de l'AéCS (AVVV), reçoit l'OSTIV-Award pour la meilleure contribution météorologique de l'année 2006. Le 14 juin 2006, à la conférence de l'OSTIV de Eskilstuna (Suède), Sigrist avait présenté pour la première fois le logiciel TherMap qu'il avait développé. Cet outil permet de visualiser sur une carte, accessible sur internet, les potentiels réels de thermiques d'une région en tenant compte des conditions orographiques de réchauffement du sol des pentes, selon la saison et l'heure de la journée. Un développement de ce programme est WindMap qui met en évidence les potentiels d'ascendances de pente. En effet, c'est justement grâce au vol de pente que de grands vols ont été rendus possibles dans les Alpes ces dernières années. TherMap et WindMap, en visualisant les potentiels saisonniers d'ascendances, devraient permettre une préparation optimale des vols et de bons choix de parcours (pour plus d'information, voir: www.aerodrome-gruyere.ch/thermap).

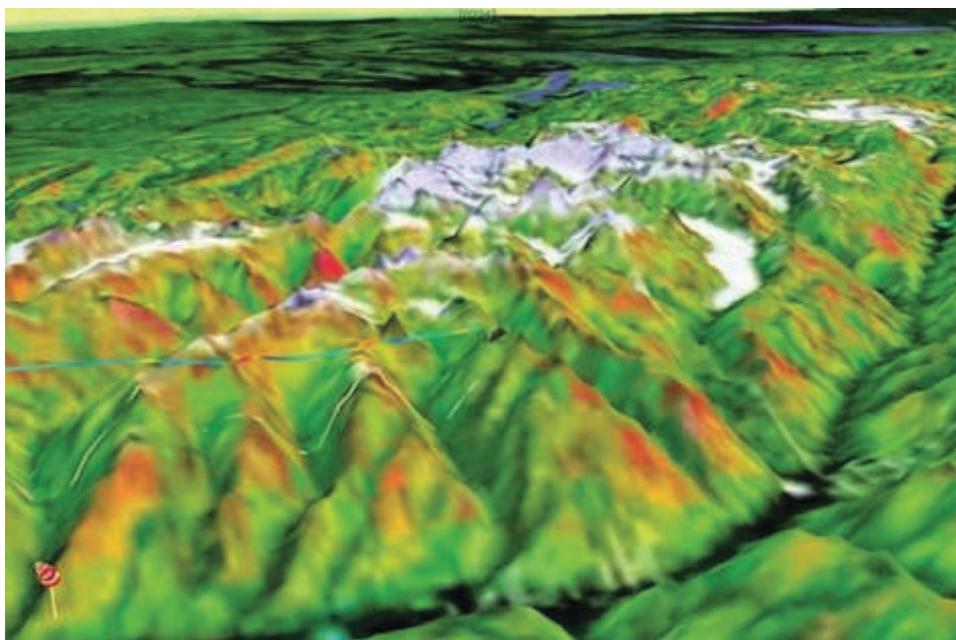


◀ L'ing. dipl. Dr Beda Sigrist (sur l'image à gauche debout, au milieu le Dr Hermann Trimmel, OSTIV Board, et à droite le Dr Loek M.M. Boermans, président de l'OSTIV) reçoit le diplôme OSTIV pour son invention et le développement de TherMap.
photo: archives Beda Sigrist

► TherMap – le rêve d'une carte des thermiques. Nous en avons rêvé déjà depuis des décennies.

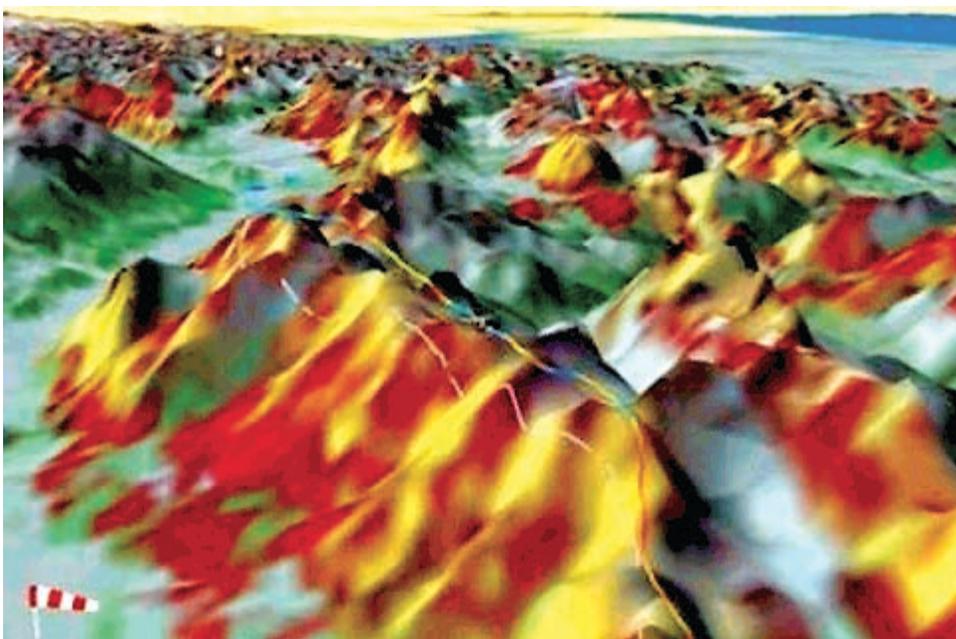
Maintenant, la technique, grâce aux satellites et PC, a rendu possible de dépister arithmétiquement beaucoup des points chauds connus des vieux renards vélivoles pour certains jours et heures et de les représenter sur des cartes. Bien sûr cela ne marche qu'avec une météo propice. La technique, déjà présentée en 2006 lors des Championnats du monde en Suède, est également reconnue par l'OSTIV comme un important pas en avant.

image: TherMap, vue en 3D avec cheminement vario, reproduite avec SeeYou©



► WindMap, le frère jumeaux de TherMap. Alors que TherMap indique les points chauds les plus vraisemblables pour les thermiques sur la base de la topographie, WindMap représente sur carte les ascendances dynamiques potentielles nées par la direction prépondérante du vent. Ces dernières années beaucoup de vols records dans les Alpes ont été accomplis en exploitant les pentes sur certains secteurs. Donc, les cartes WindMap répondent à un besoin très actuel.

image: WindMap, foehn du sud au nord d'Innsbruck, vue en 3D par SeeYou©



18 septembre. Excursion automnale des Vétérans du vol à voile avec 140 participants. Fidèles à la traditionnelle croisière annuelle, ils ont été pour la première fois à Eglisau, les deux bateaux «Rhystern» et «Rhenus» navigant quatre heures de conserve sur le Rhin pendant que les passagers goûtaient aux plaisirs de la table. Le fleuve, encore jeune sur ce parcours, coule dans une des plus belles régions naturelles protégées, loin du tourisme de masse, au milieu d'une campagne fluviale très variée, se faufilant entre des collines vertes et des forêts touffues. Vreni Hildebrand anime musicalement le voyage avec son orgue de Barbarie.

20 octobre. Décès à Berne du vélivole suisse mondialement connu Hans Nietlipach dans sa 85^{ème} année. Lors de la cérémonie funèbre du 27 octobre, un train de remorquage a fait deux cercles d'adieux au-dessus du cimetière de Bremgarten. Avec le départ du «Niet» le vol à voile suisse perd un de ses grands pionniers, qui, déjà de son vivant, faisait partie de la légende. Hans Nietlipach avait commencé son écolage de vol à voile le 8 août 1943 à Belpmoos. Dès le début il s'est fixé des objectifs élevés. C'était un concurrent individualiste, et toutes les tentatives de créer avec lui une équipe suisse aux Championnats d'Europe ou du Monde avaient peu de succès. La seule équipe à laquelle le Niet ait vraiment accepté de participer était le couple qu'il formait avec sa femme Josette. La présence dévouée de celle-ci à ses côtés était sans faille. Il était porteur de la médaille Lilienthal 1982, la plus haute distinction de la FAI, pour ses mérites vélivoles particuliers. Il a participé avec succès à un nombre incalculable de compétitions nationales et internationales et a été 17 fois Champion Suisse.

De nombreuses années il a représenté la Suisse comme délégué de l'AéCS à la CIVV/IGC auprès de la FAI. Durant dix ans, de 1970 à 1979, il était président de la CVV à l'AéCS. Avec ses performances de pionnier, il a montré aux vélivoles le chemin des vols de grande distance; particulièrement avec son vol du 6 juillet 1955 de 536 km vers Béziers. Notons que c'était avec les machines de l'époque, lentes et aux performances très modestes. Il n'a pas limité son activité vélivole au vol de performance, mais il a été aussi auteur, producteur de film et inventeur. Son «Chronomat» qu'il avait bricolé lui-même a été développé à l'échelle mondiale sous le nom de «Fototime» et reconnu comme système d'acquisition de données standard pour toutes les compétitions vélivoles avant que les systèmes de navigation par satellites ne le détrônent. Il était actif aussi comme moniteur et faisait partie de ces vélivoles enthousiastes qui ne gardent pas leur savoir pour eux, mais le font partager aux autres.



15 novembre. Pour la première fois, la conférence annuelle du vol à voile a lieu à la SGU Linth-Arena, près de Näfels. Et ce fut un succès pour l'organisateur, le SG Glarnerland. La «Landsgemeinde du vol à voile» a lieu au pays de la «Landsgemeinde»! Uli Schwenk, vélivole de l'Allemagne voisine, avec son humour souabe, est particulièrement intarissable sur le thème «Le Grand Prix Vélivole, une nouvelle forme passionnante de compétition».

31 décembre. Il y a en Suisse 875 planeurs, 246 motoplaneurs et 2616 détenteurs d'une licence de pilote de planeur. Depuis l'an 2000 le nombre de planeurs et motoplaneurs a diminué de 12%, et celui des pilotes de 17%.



▲
«Housi» avec Josette

◀
Une fois de plus sur la place
No 1

photos: FSVV

3 janvier. Christine Bürki, du SG Cumulus, réunit plusieurs records suisses dans un même vol de 767.1 km à une moyenne de 109.26 km/h (en Afrique du Sud sur un triangle: Gariep Dam–Bethulie East–Griekwastad–Britstown–Gariep Dam): record féminin et record général en classe 15 m ainsi que, en classes 15 m et ouverte, record féminin et record général de vitesse sur un triangle de plus de 750 km.

23 janvier. Toujours membre affilié de l'AéCS/FSVV et ancien pilote actif à Montricher (GVVVM) avant son établissement en France, Jean-Marc Perrin, sur un DG-400/15m, réussit à San Martín de los Andes dans la Patagonie argentine un vol de 1'375.2 km (Chapelco S–Domuyo SW–El Chocon–El Maiten S); ce qui lui vaut un record du monde en même temps que les records suisses en classes 15 m et ouverte.

Avril. Le 17, Werner Danz du SG Glarnerland sur Antares 18S, fait un aller-retour à but fixé de 500 km sur le trajet Durschlegi–Schmittenhöhe (A)–Durschlegi à une vitesse de 139.63 km/h, un record général suisse de vitesse en classe ouverte. Le 22, il récidive avec un vol en triangle à 108.98 km/h sur le trajet Schilt–Schönau (A)–Malonno (I) – aérodrome de Thoune – Schilt, ce qui lui vaut un record général de vitesse en classe ouverte sur un triangle de 750 km. Ce sont tous des records indigènes, c'est-à-dire enregistrés en Suisse.

Mai. La piste asphaltée de l'aérodrome de Langenthal devient opérationnelle. Parallèlement, la piste en herbe reste à disposition du vol à voile et des Oldtimer. L'Association Régionale de Langenthal avec ses différents groupements, dont le Groupe de vol à voile Oberaargau sont actifs sur cette place depuis 1933.

13 mai. Quatre membres de l'équipe nationale junior se rencontrent à 7 heures sur l'aérodrome de Hausen. À 8h 30' ils sont en l'air, en route pour l'onde. Un de ces pilotes sort particulièrement bien son épingle du jeu: à 20 heures Stefan Leutenegger passe au-dessus de la place et se prépare à atterrir avec un 1'000 kilomètres dans la boîte de son logger!

7 juin. Les 68 participants à l'assemblée générale de l'Association des Vétérans du Vol à Voile se retrouvent sur la place idyllique de Fricktal-Schupfart à l'occasion des Championnats Suisses Junior. Comme hôtes d'honneur il y a H.P. Häberlin qui, à l'âge de 92 ans a mis fin à 71 années d'activité au manche à balai ainsi que Hans-Adalbert Wirz (surnommé Storch, la cigogne) qui était au comité de l'AVVV depuis 1988 et qui s'est retiré pour raison de santé. Storch a été de longues années moniteur et pendant 26 ans président du GVV Obwald ainsi que Secrétaire Central de l'AéCS. Son successeur au Comité de l'AVVV est choisi en la personne de Arnold Ming. Le Championnat Suisse Junior n'a pas été favorisé par le temps. Ce jeudi-là, poursuivis par des orages, seuls quatre pilotes ont pu rentrer à Schupfart. Durant le reste du championnat les conditions n'ont pas été bien meilleures. Stefan Leutenegger du SG Winterthur a défendu son titre avec succès. Le deuxième a été Felix Schneebeli du SG Knonaueramt, et le 3^{ème} Dominik Fässler du SG Biel.

30 juin. Thomas Fessler décolle de Granges avec l'Olympia Meise HB-384 pour un nouveau premier vol. 20 Olympia Meise volent encore de par le monde dont le HB-384 en Suisse. Ce planeur n'avait pas revolé depuis 1992. Thomas Fessler l'a repris en été 2003 pour le remettre en état de vol. (Voir aussi l'année 1938).



28 juillet au 11 août. Championnats du Monde Junior à Rieti en Italie. Six pilotes suisses y participent. Avec les places 4 et 5 Felix Schneebeil et Stefan Leutenegger manquent de peu une médaille en classe standard.

29 juillet au 12 août. Championnats d'Europe à Pociumai (Lituanie). L'équipage suisse Dirk Reich/Armin Ulrich (SG Knonaueramt) s'adjuge la médaille d'argent en classe bi-places. La Suisse a ainsi deux vice-champions d'Europe, une superbe performance.

▲
Le Meise «Olympia» HB-384 à
Granges
photo: Thomas Fessler

2 0 0 7

►
Dgåd: Hansjörg Bopp,
Urs Haas, Kurt Schillig,
Oscar Scherrer, John Noble,
Lilly Grundbacher
photo: Peter Hildebrand

13 septembre. Sortie automnale des vétérans du vol à voile. La journée commence sous un temps frais par une verrée sous le toit imposant du Centre des Arts et des Congrès de Lucerne (KKL). Puis se poursuit en mangeant à bord du MS «Europa» lors d'une croisière sur le Lac des Quatre Cantons. La couverture de stratus élevée laisse ensuite place à un magnifique soleil sur Lucerne. Un jour inoubliable pour les 143 participants.



24 novembre. Conférence suisse de vol à voile à Weinfelden/TG. L'organisateur est le GVV Cumulus. Le thème du jour: «l'espace aérien, est un serpent de mer bien connu».

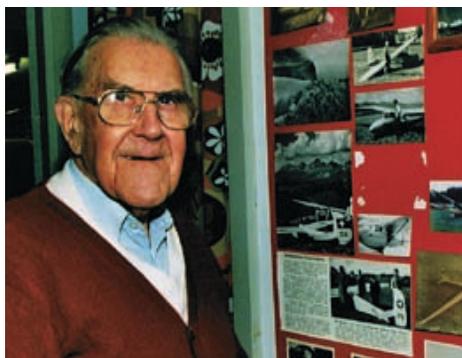
2 0 0 6

C'est l'année jubilaire pour l'AéroRevue qui fête son 100^{ème} anniversaire. En effet, le 31 août 1906 sortait pour la première fois le «Bulletin» de l'Aéro-Club de Suisse qui avait été fondé cinq ans plus tôt. Aujourd'hui l'AéroRevue est le périodique aéronautique suisse le plus ancien et le plus vendu.

6 janvier. En Argentine Jean-Marc Perrin, sur DG-400/15m, établit un record du monde et du même coup un record suisse de distance libre avec 1'559.6 km sur le trajet Esquel Sud-Domuyo-Esquel Sud.

8 mars. Décès à Langenthal, à l'âge de 92 ans, du constructeur bien connu Ruedi Sägesser dit «Sägi». Un point marquant de l'histoire de sa petite entreprise a été la construction des planeurs WLM-1 et WLM-2 ainsi que la Super-Elfe. Á cette occasion Sägi avait atteint le sommet des possibilités de la construction en bois de son temps. Pour beaucoup de groupements de vol à voile de l'après-guerre, Sägi était l'adresse incontournable chez qui l'on se rendait pour faire réparer les grosses casses.

►
Rudolf Sägesser «Sägi», à l'âge
de 90 ans
photo: Lilly-Annemie Grundbacher



12 mars. Le cours «acrobatie» BFK4, qui depuis 1999 a eu lieu chaque année à Magadino, doit être transféré à Lodrino, parce que l'aérodrome de Locarno n'est pas praticable. Le terrain est encore trop mouillé à la suite des chutes de neige abondantes des dernières semaines. Grâce aux bonnes relations du Gruppo di volo a vela Ticino, ce déménagement est rendu possible dans un délai très bref. Les gens de la RUAG à Lodrino sont extrêmement serviables et mettent à disposition du cours les facilités qu'il faut, dont une grande salle de théorie et une partie de hangar chauffé. La piste asphaltée et l'espace aérien essentiellement libre ont été également appréciés. Lodrino s'est merveilleusement prêté au bon déroulement de ce cours d'acro qui mettait en jeu 2 planeurs ASK-21, 2 planeurs Fox, ainsi qu'un Dimona et un Maule pour le remorquage. Mais cela aura néanmoins été une exception. Locarno-Magadino, qui a fait ses preuves depuis des années, restera la base attitrée du BFK-acrobatie annuel.



◀ L'ASK-21 est mis en piste à Lodrino



◀ Départ avec Fox de Lodrino

photos: Fred Kormann

Les vétérans du vol à voile soutiennent les jeunes non seulement avec de l'argent, mais aussi dans la pratique. Ainsi, le team du cours de perfectionnement «BfK1f/2006 – introduction au vol alpin» du 26 juin au 7 juillet 2006 à Münster est composé, une fois de plus, exclusivement de membres actifs de l'Association des Vétérans du Vol à Voile. Sur l'image dgàd: Manfred Kueng, moniteur et chef du cours (président AVVV), Beda Sigrist (vice-président AVVV), Pierre Freitag, moniteur (membre AVVV), les 3 participants au cours Robert Sunier, Pierre-François Philippe et Thierry Schafer, Hansjörg Schweizer, moniteur (membre du Comité AVVV), Peter von Burg, président de la Coopérative de l'aérodrome de Münster et pilote remorqueur, Danielle Starkl, participante au cours, Georg Krenger, trésorier FSVV et administrateur des cours de perfectionnement (membre AVVV), le participant au cours Sébastien Gros. Malheureusement, après plusieurs cours à Saanen et Münster, ce BfK aura été le dernier en français jusqu'à nouvel avis. Des réductions au budget de la FSVV et une demande pas toujours suffisante de la part des Romands ont eu pour résultat que ces derniers seront convoqués dès 2007 aux cours de perfectionnement à Samedan, en même temps que les Suisses alémaniques et des pilotes invités d'Allemagne.

17 au 27 mai. Les Championnats Suisses ont lieu sur l'aéroport de Bern-Belp avec 70 participants. La situation n'est pas simple car à Belpmoos il y a du trafic de ligne, de charter, des avions d'affaires, des appareils militaires, de l'aviation générale, des hélicoptères, des planeurs, des ballons et des parachutistes qui tous volent sur le même aérodrome! Le chef du concours, Edi Inäbnit, Président du SG Bern et membre de l'équipe nationale de vol à voile se réjouit de cette grande occasion de coordonner les activités de tous les tenants de la manifestation: l'OFAC, Skyguide, le propriétaire de l'aérodrome Alpar AG et le groupement de vol à voile de Berne. Malheureusement, il y a un accident mortel lors de ce championnat. Le dimanche 21 mai le Ventus de Hermann Doderer perd son aile droite lors du passage de la ligne d'arrivée avant de percuter la piste et d'être complètement détruit.

20 mai. Rénové et agrandi, le Musée du Vol à Voile de la Wasserkuppe, dans la Rhön allemande, ouvre à nouveau ses portes. Deux planeurs suisses y sont exposés: le HB-16 (Falke) et le HB-282 (Minimoa). La Wasserkuppe et son musée valent toujours un détour, même pour les Suisses.

25 mai. 34^{ème} assemblée générale de l'AVVV à l'hôtel restaurant Linde à Belp, à l'occasion des Championnats Suisses de Belpmoos. Le travail entrepris avec l'AéCS porte ses fruits. Dorénavant le Secrétariat Central assurera les 2 ou 3 mailings annuels. Pour la première fois l'AVVV paie une contribution exceptionnelle de 1'000 francs pour les échanges de jeunes pilotes de l'IACE en plus des prix d'encouragement et le soutien financier aux Juniors. L'après-midi offre la possibilité, tout en buvant tranquillement un verre, de voir l'épreuve du jour avec les positions des concurrents présentées en direct sur grand écran.



17 août. 1'200 km dans le foehn. Stefan Leutenegger, membre de l'équipe nationale suisse junior, fait en Discus 2b un vol à but fixé avec retour de 1'005.6 km, Durschlegi-Schneeberg-Durschlegi, et obtient de cette manière trois records nationaux indigènes: aller et retour à but fixé de 1'005.6 km en classe 15m, record de vitesse à 87.27 km/h en classe 15m et en classe ouverte sur un aller et retour de 1'000 km. En réalité la distance, avec l'extension, entre Winterthur et Vienne et retour est de 1'212 km; départ à 06h 54, atterrissage à 20h 49. Diplôme FAI des 1'000 km No 499, AÉCS No 34. Stefan écrit à ce sujet:

Le vol de 1'200 km m'a conduit tôt le matin du point de départ vers le Speer par dessus les Churfirten vers le Montafon dans l'onde, puis par dessus l'Arlberg et au Sud de la rivière de l'Inn grâce à une onde de sud-ouest vers le Zillertal dans le Haut et Bas Tauern (le tout entre 3'000 et 4'300 mètres). Après quoi j'ai pu, dans les thermiques débutants, aller vers le



◀
Stefan Leutenegger et, derrière,
son père Andy
photo: archives Leutenegger

point de virage au Nord du Semmering. Le retour s'est fait relativement bas le long du Kalk, principalement en thermique, sur le flanc nord de la vallée de l'Enn. Ensuite, passage du col Gerlos et retour en vol dynamique vers le Speer. Finalement j'ai fait une rallonge en onde jusqu'à l'Aarlberg avant de rentrer à Winterthur. C'était un très beau mais très fatigant vol (de 14 heures...)

Le groupement de vol à voile des deux Bâle, qui a 75 ans cette année, organise, du jeudi 17 au dimanche 20 août et pour la cinquième fois, les Journées du Vol à Voile sur le Bruderholz. Comme les années précédentes c'est un grand succès. 744 vols sont effectués durant ces quatre jours avec 11 moniteurs. Environ 100 vols supplémentaires auraient pu être faits si les conditions météorologiques n'avaient pas parfois interrompu le déroulement de la manifestation. De telles journées de treuil, organisées hors aérodrome dans un endroit proche de la ville et atteignable par bus ou tram, permettent à un large public d'approcher le vol à voile. Certes, le travail investi est important, mais cela permet aux gens d'admirer le vol à voile

►
Les planeurs se posent près de
la place de départ, prêts pour le
prochain décollage
photo: Peter Bernardi

dans une ambiance festive. De nos jours c'est plus important que jamais. De telles «Journées de Vol à Voile aux champs» étaient ordinaires et habituelles dans les années 20 et 30, mais elles sont devenues bien rares aujourd'hui. Elles ont suffisamment d'impact, non seulement sur le plan local, mais aussi sur le vol à voile en général pour justifier leur place dans cette chronique.



▼
Atterrissage
photo: Peter Allegrini



2 0 0 6



◀ Service de vol au Bruderholz, le câble est tiré comme autrefois, au moins sur les derniers mètres...

photo: Markus Ritzi



▲ Boarding

◀ Prêt au départ

photos: Peter Allegrini



Le service de restauration
terminé le soir, la tente servira
de hangar

photo: Peter Allegrini

Le contexte n'est pas simple pour les vélivoles. Depuis plusieurs années les restructurations successives de l'espace aérien suisse grignotent peu à peu le ciel vélivole. Regardons simplement la TMA de Zürich, avec ses abaissements suite aux approches par le Sud imposées par l'Allemagne; la TMA de Bâle qui, pour raison de sécurité sur les approches de la piste 34, a coupé la route vélivole du Jura. Pensons au désir de l'OFAC d'agrandir la CTR de La Chaux-de-Fonds comme celle de Granges... Observons encore Berne-Belp, où le vol à voile était quasiment menacé de «grounding». Avec toutes ces mesures de restriction le vol à voile s'étouffe peu à peu et les vélivoles, malgré leurs planeurs modernes et performants, ne pourront bientôt plus que regretter les temps heureux où «régnait la liberté dans un ciel sans frontières et où l'on trouvait son chemin sans GPS». Voir à ce sujet, un rapport de Werner Rüegg:

J'ai devant moi les nouvelles cartes aériennes. Un enchevêtrement de lignes recouvre l'image: zones de contrôle, TMA, espaces de vol à voile, zones de vol dans les nuages, limitations d'altitude... Mes pensées remontent à l'année 1959. Une époque durant laquelle les vélivoles ne parlaient pas d'espaces contrôlés, de zones d'attente, de programmes d'écologie «espace aérien», de Safety Assessments et Advisory Boards, mais ils parlaient de voler, un temps où la liberté au-dessus des nuages était encore sans limite.

C'était à Klippeneck, un beau jour très chaud de juillet. Les thermiques s'annonçaient excellents. «Aujourd'hui je pars en distance» annonçai-je. «Vous viendrez me dépanner ce soir». À l'époque, celui qui partait en distance en Grunau-Baby savait avec certitude que son vol allait finir par une vache. Voler en avançant était la devise, jusqu'à ce que plus aucun thermique ne se présente; alors, on posait. C'était mon premier vol de distance. Préparation de vol? Aucun moniteur ne me l'avait demandée. Le seul impératif était de voler!

Sur mes genoux était dépliée une carte routière. «Je vais voler en direction de Donaueschingen» ai-je expliqué. Il était près de 15 heures lorsque j'ai décollé au treuil. J'ai pu prendre de la hauteur dans une bonne ascendance. Devant moi il y avait alors une vaste plaine avec quelques endroits que je connaissais: Spaichingen et Denkingen, et quelque part plus au loin il devait y avoir Donaueschingen. Á quelle distance? Je ne le savais pas et je ne connaissais pas non plus la finesse du Baby. Maintenant, voler droit devant, un peu plus vite que normalement, ça je le savais déjà.

Tout à coup, à ma grande frayeur, mes ailerons commencent à vibrer. Les câbles de commande s'étaient dilatés sous l'effet de la chaleur et étaient ainsi devenus lâches! Réduire lentement la vitesse – le flottement cesse. Dois-je revenir à Klippeneck et atterrir? Non, ce serait dommage pour cette belle journée. J'augmentai la vitesse jusqu'à ce que les ailerons vibrent à nouveau et m'efforçai ensuite de rester au-dessous de cette vitesse limite; le vol pourra alors se poursuivre sans danger. Je me dirigeai ainsi jusqu'au prochain nuage et montai à sa base. J'observais la campagne sous moi, puis la carte, puis de nouveau la campagne et me rendis compte que je n'avais plus aucune idée d'où j'étais. J'ai pu ranger tranquillement ma carte et apprécier le paysage étranger qui était sous moi. Des forêts, des champs, des collines et des villages me saluaient d'en-bas. Je décidai de simplement suivre les nuages qui étaient devant moi, comme un papillon butinant de fleur en fleur. Sans boussole, je me fiais vaguement au soleil pour évaluer la direction approximative de Donaueschingen, à vue de nez.

Ce fut un vol magnifique, haut au-dessus d'une immense campagne inconnue. Je me crus en l'air depuis une éternité. Les thermiques faiblissaient lentement. Je me trouvais au-dessus d'une large vallée au bout de laquelle brillait un fleuve. «Ce ne peut être que le Rhin» me dis-je. Donc Donaueschingen doit être loin derrière moi! Avais-je survolé la Forêt Noire? Et au-delà de ce fleuve y aurait-il l'Alsace? Ou bien est-ce l'Argovie? En un long vol plané je suivis la vallée et traversai le fleuve. Ma hauteur n'était plus tellement grande. Je repérai un bon champ atterrissable et me préparai à la vache toute prochaine. «Où est-ce que je me trouve?» demandai-je au paysan devant la grange voisine. «D'ih sit z'Schlatt» me répondit-il très étonné. «Ah, alors pas en Alsace?», lâchai-je, «mais où se trouve Schlatt?». Le paysan ne pouvait imaginer que je ne sache pas où j'avais atterri, mais il me l'expliqua précisément. C'était près de Leuggern en Argovie, dans la région de Leibstadt, mais à l'époque, il n'y avait pas encore de tour de refroidissement.

Plus tard, après de nombreux vols sur la Forêt Noire, les Alpes de Souabe et le Randen, j'ai repéré que mon vol d'alors m'avait mené en direction du sud-ouest au-dessus de Blumberg, le long de la côte ouest du Randen et, en descendant le Wutachtal, directement à travers le secteur d'approche de Zürich-Kloten. Aujourd'hui, bientôt cinquante ans après, je peux dire que c'était un de mes plus beaux vols. D'ailleurs, la semaine dernière j'ai fait monter dans mon planeur un variomètre avec logger. Le GPS est depuis longtemps dans mon équipement et un avertisseur de collision est prévu prochainement. Sur le tableau de bord, il y a encore une place pour un transpondeur...

Même si la grande liberté au-dessus des nuages n'existe plus, je me réjouis tout de même des futurs vols!

14 septembre. Excursion automnale des Vétérans. Parcours d'écluses par temps agréable avec le MS «Christoph Merian» sur de Rhin, de Bâle à Rheinfelden et retour. Tambours et fifres accompagnent l'embarquement pour le plus grand plaisir des 133 participants satisfaits.

25 novembre. Conférence annuelle du vol à voile à Bienne. Organisateur, le SG Biel qui fête cette année ses 75 ans. Thèmes: Evolution dans l'espace aérien, perspectives d'avenir pour la technique de la propulsion et des batteries, voler avec l'Equipe nationale junior.

Dès le printemps 2005, la SAGA, jusqu'alors principalement basée à Birrfeld, se trouve maintenant à Schänis (sans couvercle de TMA).

27 mai. 33^{ème} assemblée générale de l'AVVV à l'occasion du Championnat Régional organisé sur la place de Langenthal-Bleienbach. L'assemblée est combinée avec une intéressante visite de la firme Max Dätwyler AG. Willi Schwarzenbach, qui assurait la présidence depuis 1993 se retire. Manfred Kueng est élu pour lui succéder.

Les vélivoles sont habitués à voler dans les mêmes thermiques que de nombreux rapaces: buses ou milans sur le plateau, et parfois un aigle royal ou même gypaète barbu dans les Alpes. Mais une rencontre avec une cinquantaine de vautours fauves et leur compagnie rapprochée pendant une bonne demie-heure de vol, ça c'est une rareté que bien peu de vélivoles ont vécue. Le rapport qu'en fait Eric Lindemann, instructeur et examinateur, est non seulement intéressant, mais aussi plein d'enseignements ornithologiques. En voici un extrait:

Au cours d'un vol sur le Jura, ce samedi après-midi 28 mai, j'étais en train de me décider à retourner à Montricher quand dans le brouhaha de la radio j'entends tout à coup un pilote qui parle de vautours au Marchairuz... Un collègue dubitatif lui répond qu'il doit faire contrôler sa vue... mais moi je n'ai aucune envie d'en rire car ce printemps, dans la région, j'ai eu la chance de faire pour la première fois de ma vie quelques spirales avec un Vautour fauve que taquinait un Milan noir. Je me trouve à 2'500 m d'altitude quelque part derrière le Suchet et je prends donc le cap Marchairuz. Après une transition à plus de 150 km/h je ne tarde pas à me retrouver à mi-chemin entre le col du Marchairuz et le Mont Tendre, vers 2'000 m. Là, me rendant compte de l'immensité du volume à explorer pour trouver ce ou ces éventuels rapaces, je m'inquiète un peu. Afin de pouvoir observer tranquillement, je cherche un thermique.

▶ Vautour fauve en vol

photo: Barbieri,

www.oiseauxdeproie.tcedi.com



Voyant un planeur spiraler plus bas, je m'approche puis trouve l'ascendance... et tout à coup je m'aperçois qu'il y a déjà beaucoup de monde dans ce thermique, pas seulement le planeur du dessous, mais encore une nuée de grands oiseaux qui font des cercles dans tous les sens, à droite, à gauche, en haut, en bas! Ils sont partout!

Oui, ce sont bien des Vautours, fauves je présume. L'un des individus qui se trouve à 20 ou 30 m au-dessous de moi me montre bien la couleur brune de ses ailes avec les extrémités et l'arrière sombre. Pour ce vol en ascendance, l'aile, immobile, est très rectangulaire avec les rémiges noires tout écartées. Son cou nu et sa tête sont plus clairs, sa queue arrondie ou en losange. Je ne distingue pas la collerette. Meilleur pilote de thermique que moi, plus lent et plus serré vers le centre de l'ascendance, il me rejoint et dépasse mon niveau après deux cercles. Je le vois alors de dessous, également brun avec un bord de fuite et des extrémités foncées. L'observation n'est pas aisée, car je dois non seulement piloter pour monter au mieux avec ce groupe d'oiseaux, mais aussi ouvrir l'œil pour éviter une rencontre qui ferait quelques dégâts à mon planeur, mais qui surtout pourrait être fatale au rapace. Contrairement aux vélivoles qui s'efforcent d'être disciplinés lorsqu'ils se retrouvent à plusieurs dans un thermique, les Vautours tournent de manière totalement anarchique et n'ont aucune règle de priorité; ils peuvent bien s'en passer, eux, car

leur très grande maniabilité permet d'éviter les télescopes à la dernière seconde. Si j'ajoute qu'ils n'ont aucune appréhension par rapport à mon planeur, et qu'ils s'en approchent parfois sans complexe, on comprendra l'ambiance pas très détendue qui règne dans mon cockpit...

Les dénombrer dans cet impressionnant tohu-bohu n'est pas une mince affaire. D'un œil j'en compte une dizaine au-dessus de moi et une bonne vingtaine au-dessous. Je ne peux voir ceux du groupe qui ne seraient pas encore arrivés dans le thermique, comme ceux qui en sont déjà sortis par le sommet. Je suis donc parmi une bonne trentaine de ces splendides rapaces. J'apprendrai un peu plus tard, que cet après-midi-là, un ornithologue en a dénombré 54 depuis le sol, aux Aiguilles de Baulmes. Dans ce chaos un peu inquiétant nous montons en cercles désordonnés jusqu'à la base du cumulus qui coiffe le thermique à 2'500 m d'altitude. Quelques oiseaux pénètrent un peu dans le nuage pour gagner encore de l'altitude, comme certains vélivoles qui trichent un peu en concours! Mais arrivés au sommet, tous partent en plané de transition sur le même cap, comme s'il y avait eu un accord préalable, une mission de vol donnée à tous, chacun ayant l'air de savoir quel parcours il doit faire... Toujours comme des vélivoles en compétition qui, après le briefing du matin connaissent le trajet imposé pour l'épreuve du jour. Le plus étonnant c'est que le plané de transition entre les thermiques ne se fait pas en ligne, mais les oiseaux se mettent sur un vague front afin d'avoir une meilleure efficacité pour détecter les ascendances. Ainsi, en ratissant large, le premier qui trouve une «pompe» et qui se met à tourner attire les autres; c'est la technique connue du vol en équipe. Les planés et les montées en cercles se poursuivent ainsi jusque dans la région du Mollendruz où nous arrivons vers 2'000 mètres pour prendre une ascendance qui remonte encore tout ce petit monde à 2'500 m d'où ce cortège étalé se dirige ensuite sans hésiter dans la direction d'Orbe. Je les accompagnerai encore jusqu'à cette localité avant de reprendre mon propre chemin. Il est impressionnant de constater cette détermination d'ensemble sur le cap à prendre, cap qui ne semble contesté par aucun membre du groupe.

Si les Vautours sont bien meilleurs grimpeurs que les vélivoles, en plané par contre, nos machines ont des performances bien supérieures; leur finesse⁵ est nettement inférieure à celle d'un planeur moderne (de l'ordre de 40 et plus) et surtout leur vitesse de plané est beaucoup plus lente que la nôtre. J'ai tenté à plusieurs reprises de planer côte à côte avec quelques uns de ces oiseaux, et j'ai dû pour cela sortir complètement mes volets de courbure, comme lors de l'atterrissage, afin de voler à la vitesse minimum possible de ma machine (légèrement en dessous de 70 km/h). Pour rester à même hauteur je devais sortir également un peu d'aérofreins, à cause de ma plus grande finesse. Ces observations me font dire qu'on peut évaluer leur vitesse de plané à environ 60 ou 65 km/h. Plusieurs fois lors de ces tentatives de vol en patrouille j'ai pu faire un cercle à plus grande vitesse pour revenir me placer en patrouille à côté de l'oiseau.

Comme en thermique, les Vautours en plané sont peu farouches et tolèrent bien le voisinage d'un planeur. Si on les dépasse lentement à une dizaine de mètres ils ne réagissent pas. Ce n'est qu'en deçà de deux ou trois mètres de proximité qu'ils dégagent brusquement lorsqu'on arrive à leur côté...

Juin. Les rencontres annuelles de l'OSV (Association suisse des planeurs anciens) ont lieu chaque fois sur un aéroport différent et cette fois, la 17^{ème}, c'est au tour du GVV Schaffouse de l'organiser sur la place de Schmerlat, du 10 au 13 juin. Comme d'habitude un succès avec 37 pilotes et 24 machines oldtimer. Les membres de l'Oldtimer Club de Schänis (OCS) sont également là et bien intégrés dans la manifestation. De nombreux types d'anciens planeurs sont présents: Karpf-Baby, plusieurs Moswey, Spyr, Spalinger S-19, Ka-2, Ka-6, Ka-7 et Ka-8, jusqu'à une Elfe S4A. Tous ont volé et montré aux spectateurs une histoire vivante de l'aviation.

⁵ La finesse est définie comme la distance en km qu'on peut parcourir en plané en air calme à partir d'une hauteur de 1'000 mètres.

Juillet. Après 8 années de tribulations au sujet de son homologation le premier appareil Ecolight autorisé en Suisse décolle enfin, le 1^{er} juillet 2005, de l'aérodrome de Langenthal-Bleienbach. La dénomination «Ecolight» date de 1997 où elle a remplacé le terme «ULM» pour les avions ultra-légers qui avaient été politiquement discrédités sous ce nom. Durant l'année, sur la place de Münster et ailleurs, les Ecolight ont pu montrer avec succès leurs bonnes performances en remorquage et leurs avantages économiques et écologiques. Le rapport poids-performances plus favorable permet de bons taux de montée avec une consommation faible tout en faisant peu de bruit. On commence à parler de «remorqueurs chuchotants». Il semble qu'on soit à l'orée d'une nouvelle ère pour le remorquage.

Yvonne Schwarz de l'AFG prend la deuxième place en classe 15 m aux 3^{èmes} Championnats du Monde Féminins qui se déroulent du 30 juillet au 12 août à Klix, 100 km au nord-est de Dresden dans la Saxe allemande. La Suisse fête sa première vice-championne du monde. Au classement par équipe, les deux Suissesses participantes, Yvonne Schwarz et Christine Bürki, obtiennent aussi une très honorable 3^{ème} place.

►
Les vainqueuses de la classe
15m aux Championnats du
Monde Féminins 2005.
à gauche: Yvonne Schwarz (Suisse),
Mette Pedersen (Danemark),
Annette Klossok (Allemagne)
photo: archives Yvonne Schwarz



►
Visite aux Championnats du
Monde Féminins le 1^{er} août à
Klix: Willi Schwarzenbach,
ancien président des vétérans
du vol à voile (à gauche) et Willi
Halter, membre du GVVVM
et vétéran, avec les deux pilotes
Christine Bürki (à gauche) et
Yvonne Schwarz (à droite)
photo: archives Willi Schwarzenbach



2 0 0 5

Août. Le dernier samedi du mois une journée de départ à l'élastique est organisée au Churer Joch par le SG Bad Ragaz qui fête ses 70 ans d'existence et par l'Association suisse des planeurs anciens (OSV). 14 participants de Suisse et des pays voisins se sont rendus sur cette place unique à 1'900 m/M, au milieu d'imposantes montagnes pour atterrir ensuite entre les grands immeubles de Coire. Une aventure extraordinaire pour cette catégorie particulière!

29 septembre. Excursion automnale des Vétérans du vol à voile qui, sur le lac Léman, montent à bord du vapeur «Rhône». Vreni Hildebrand, à l'embarquement comme au débarquement et de temps à autre durant la croisière, assure l'animation folklorique avec son orgue de Barbarie, à la grande satisfaction des 129 participants.

19 novembre. Conférence suisse de vol à voile à Morat. Organisateur, le GVV Fribourg. Ont tout particulièrement attiré l'attention: les présentations de Wolf-Dietrich Herold sur le projet «Concordia», avec des finesses de 75-80 grâce à des améliorations aérodynamiques, ainsi que les expériences de vols d'ondes dans les Andes faites par Philippe Progin et Pierre-Alain Desmeules.

3 décembre. Avec son DG-400/15m, Jean-Marc Perrin bat un record du monde ainsi qu'un record suisse sur distance libre de 2'089.8 km depuis Chapelco, San Martín de los Andes, en Argentine.

Lors de son assemblée générale de 2005 le Groupe de Vol à Voile des Churfirten prend le nom de Segelfluggruppe Glarnerland.

2 0 0 4

13 mars. Assemblée générale de la Fédération Suisse de Vol à Voile à Morat. Peter Schneuwly se retire après 7 années de présidence pour des raisons professionnelles. C'est Emil Blumer qui est choisi comme nouveau président.

27 mai. 32^{ème} assemblée générale de l'AVVV à l'occasion des Championnats Suisses de Vol à Voile de Birrfeld.

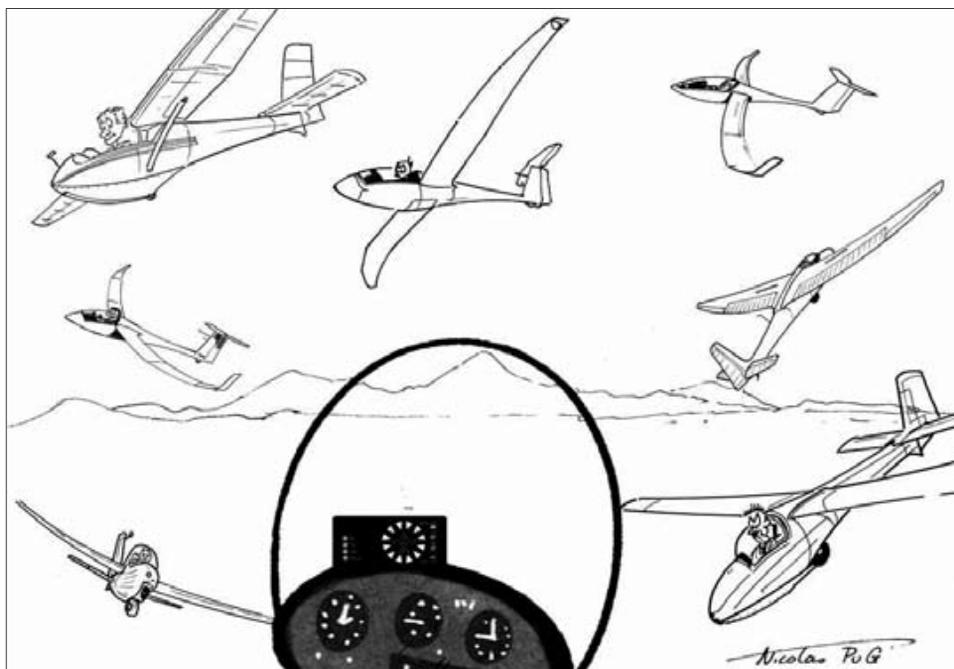
3 juillet. Peter Schneuwly, vélivole actif et ancien président de la FSVV, décède brusquement d'une crise cardiaque dans sa 59^{ème} année. La Fédération avait beaucoup profité de sa direction entreprenante. Peter Schneuwly s'était aussi beaucoup engagé pour la cause des vélivoles juniors. L'action du «Club de 100 francs» pour le soutien des juniors était une de ses idées, qu'il n'a pu complètement concrétiser mais qui lui survivra.

Juillet. Première livraison d'environ 400 appareils FLARM. Le FLARM est un instrument qui, à l'aide d'un GPS intégré et d'un capteur de pression, est conçu comme un avertisseur de collision pour l'aviation générale et sportive. Il détermine la position des aéronefs qui en

▶ Malgré le FLARM, regarder dehors reste primordial pour chaque pilote!

dessin: Nicolas Pug

sont équipés, extrapole leurs trajectoires et avertit des collisions possibles avec les autres ou avec des obstacles répertoriés (câbles ou antennes) au sol. L'appareil renforce la surveillance de l'espace aérien, mais ne remplace pas l'observation visuelle du pilote. Le principe de «voir et être vu» reste toujours inchangé. Ce petit instrument, pas très cher, est un pas considérable vers une meilleure sécurité. Derrière le développement de cet appareil novateur on trouve les vélivoles suisses Urs Rothacher, Andrea Schlapbach et Urban Mäder.



16 septembre. Sortie automnale de l'AVVV avec le MS «Jungfrau» sur le lac de Brienz. 148 participants.

Automne. Le SG Blauer Windsack décide de changer son nom en «Segelfluggruppe Alpin» avec effet au 1^{er} janvier 2005.

27 novembre. Conférence suisse de vol à voile dans l'ancienne aérogare de Genève-Cointrin. Organisateur: le GGVM. André Borschberg, directeur du projet «Solar Impulse», présente le nouveau projet de Bertrand Piccard. La conférence et l'exposition dans l'ancienne aérogare sont un plein succès. Environ 250 participants.

▶ Les Tambours et Fifres de Meyrin apportent des sons historiques...

▶▶ ... et la Compagnie de 1602 nous rappelle l'Escalade

photos: René Zahnd



2 0 0 4

17 décembre. Avec une moyenne de 177.56 km/h, Jean-Marc Perrin, sur DG-400/15m, bat le record du monde de vitesse en classes 15 m et ouverte sur un aller-retour de 1'000 km sur le parcours Chapelco (San Martín de los Andes)–Malargel–Chapelco qui fait 1'052.4 km. Il obtient en même temps ces records au niveau national suisse pour l'aller-retour en classe 15m et pour la vitesse en 15m et en classe ouverte.

2 0 0 3

21 janvier. Pour la première fois dans l'histoire du vol à voile de distance, le cap des 3'000 km est franchi. En Argentine, le célèbre recordman allemand Klaus Ohlmann avec son co-pilote autrichien Karl Rabeder réussissent, à bord d'un Nimbus 4DM, 3'008.8 km en 14 heures 58 minutes sur le trajet Chapelco–El Juncalito–El Maiten–Laguna Diamante–Chapelco; c'est le nouveau record du monde en distance libre avec 3 points de virage.

15 mai. Markus Gäumann, avec 1'010 km, réussit le premier mille en thermique depuis Granges avec des points de virage à Maillat (F) et Unterschwaningen (D). Diplôme FAI 1'000 km No 439, AéCS No 30.

5 juin. À l'occasion des Championnats Suisses de Vol à voile qui se déroulent à Buttwil, se tient la 31^{ème} Assemblée Générale de l'AVVV à Muri.

Le plus ancien planeur en service en Suisse est le HB-87 du type Grunau Baby II qui a été enregistré le 12 juillet 1933. Son heureux propriétaire qui a bien conservé cette machine en état de marche durant 70 ans est le groupement de vol à voile des deux Bâle.



◀
Le Grunau-Baby agé de 70 ans
vole de nouveau à capot ouvert
photo: Sämi Lerch

2 0 0 3

►
L'instrumentation est toujours rudimentaire



►
Le Grunau-Baby II HB-87 du Groupe de vol à voile de Bâle devant le hangar à Fricktal-Schupfart

photos: Sâmi Lerch



9 août. Pour la quatrième fois dans l'histoire du vol à voile suisse on a un vice-champion du monde. Le Bâlois Andreas Allenspach du SG Fricktal, sur ASW-27, obtient la médaille d'argent du deuxième rang en classe 15 m des Championnats du Monde de vol à voile de Leszno en Pologne après une course poursuite sur les 5 derniers des 12 jours de compétition. Ce succès a été salué à la Conférence de vol à voile du 8 novembre à Winterthur et fêté en compagnie du vice champion du monde de 1965, Markus Ritzi.

►
CM 2003 Leszno, les vainqueurs de la classe 15m (dgâd): Andreas Allenspach (Suisse), le champion John Coutts (Nouvelle-Zélande), Gyorgy Gulyas (Hongrie)
photo: Martha Bachmann



10 août. Le premier mille kilomètres au départ de Gruyères. Philippe Progin décolle de Gruyères pour un vol Charmey–Innsbruck–Chamrousse et retour. Distance 1'024 km. Diplôme FAI des 1'000 km No 443, AéCS No 31.

Mercredi, 13 août. Roger Larpin, instructeur de vol à voile au GVVVM, réussit le premier vol de 1'000 km à partir de Montricher. Malgré la concentration nécessaire lors d'un vol de haute performance, les beautés du paysage ne lui échappent pas. Mais laissons parler le pilote lui-même:

J'ai eu la chance de pouvoir réaliser un vol extraordinaire à partir de notre aéroport favori de Montricher. Une aventure grisante qui m'a emmené au-dessus de nos montagnes vertigineuses et d'une infinie beauté. On peut y admirer d'immenses rochers aux arêtes tranchantes qui défient les lois de la gravité, suspendus au-dessus de glaciers craquants sous le poids d'un été caniculaire. La palette des couleurs y est d'une richesse incomparable. Au détour d'une pente, une rencontre royale, un jeune aigle qui partage son ascendance à peine intrigué. Ce vol est d'une harmonie profonde avec la nature et une pierre blanche dans l'histoire de Montricher.

Notre aéroport est non seulement au pied du Jura, mais également à la porte des Alpes. Sa situation géographique permet des vols dont le potentiel est encore sous-estimé.

Quelques données de ce vol extraordinaire:

- Planeur: Ventus-2C-18m, HB-3321 (LQ)
- Les temps: décollage à 10h 26' et atterrissage à 21h 18', donc 10h 52' de vol
- Le circuit: château de Chillon–Seegruben (NE d'Innsbruck)–Chamrousse (Grenoble), un triangle de 1'026 km en 10h 07'39" à 101.3 km/h de moyenne, puis encore 45 km de rentrée sur Montricher.
- Badge FAI de 1'000 km No 444, après Philippe Progin No 443 et celui de Markus Gäumann No 439, eux aussi en 2003.
- C'est le troisième 1'000 km en thermique avec départ et arrivée en Suisse! Des vols de 1'000 km ont déjà été faits à partir d'aéroports suisses dès 1992, mais en onde par des situations de foehn. L'onde offre un potentiel d'au moins 4 heures supplémentaires.



◀ Roger Larpin se prépare pour un vol sur la piste 03 de Montricher
photo: archives Larpin

Egalement le 13 août, Valentin Maeder sur LS-8/18m bat le record suisse indigène sur triangle avec un vol de 888.6 km Les Ecasseys–Barcelonnette–Tschieri–Les Ecasseys. Le même jour, Felix Doebeli sur Discus 2, bat deux records indigènes suisses dans la classe 15 m en un seul vol, distance et vitesse; il s'agit d'un triangle Mollis–Aosta–Corvara in Badia (I)–est de Gais/Appenzell–Mollis, avec 750 km et à 96.81 km/h.

A la mi-août, sur la place de Birrfeld, a lieu le dernier cours «vol à voile» de l'Instruction Aéronautique Préparatoire (IAP). A cette occasion une petite fête a réuni de nombreuses personnalités de l'aviation qui ont pris congé de cette voie d'accès destinée aux jeunes voulant s'initier aux secrets de l'aviation. L'IAP pratiqué jusqu'alors était basée sur une décision du Conseil Fédéral d'octobre 1958 qui considérait que l'encouragement à la relève aéronautique était l'affaire de la Confédération. Il s'agissait à l'époque de combler un manque aigu de pilotes dans l'aviation militaire et civile. De 1959 à 2003, 864 cours de vol à voile ont formé 4'610 débutants, des jeunes filles aussi depuis 1986, et environ 200'000 vols d'instruction y ont été effectués. Le colonel Emil Blumer, Chef Instructeur Aviation des Forces aériennes, vélivole émérite et plus tard président de la Fédération Suisse de Vol à Voile, a expliqué que les besoins immédiats de l'aviation civile, comme l'adaptation du cursus et des directives de formation des pilotes professionnels aux règles internationales JAR nouvellement introduites, ont conduit à une restructuration de l'IAP avec exclusion du vol à voile. Dans le cadre du programme IAP-Progrès nouvellement conçu, on propose aux candidates et aux candidats un éclaircissement complet des aptitudes nécessaires aux métiers de l'aviation avec une ouverture d'informations particulièrement large, mais avec moins d'apprentissage dans le cockpit. Le programme IAP-Progrès sera définitivement introduit en 2004 sous le nom de SPHAIR.

23 et 24 août. Á Dittingen ont lieu les Journées de l'Air qui depuis 1993 et avec un tournoi bisannuel ont un grand succès auprès du public. Il y a toujours quelque chose de nouveau à y découvrir. Le clou de la manifestation de cette année est l'impressionnante présentation en vol du Français Christian Moullec avec ses oies. Il faut signaler par ailleurs que l'autorisation du Chef du DETEC pour cette présentation n'a été acquise qu'après d'âpres négociations avec les organisateurs et grâce à la pression des médias. En Suisse en effet, les ULM sont toujours interdits. Á ce propos, en 1997 et pour la première fois en Suisse, le «icaré 2» – un planeur propulsé par énergie solaire à décollage autonome, dont l'extrados de l'aile est recouvert de

▶
Christian Moullec avec ses oies,
ici sur une photo prise lors du
Meeting de l'air de Bex 2007



21 m² de cellules solaires – a volé comme EXPERIMENTAL lors d'une de ces Journées de l'Air de Dittingen; ce n'était pas seulement une nouveauté sur le plan aéronautique, c'était aussi une vraie sensation écologique. Cet appareil, issu d'un projet de la Faculté de Technologie Aéronautique et Spatiale de l'Université de Stuttgart n'est pas autorisé en Suisse car sa charge alaire en-dessous de 20 kg/m² est réglementairement insuffisante.

Le 18 septembre, la sortie d'automne de l'AVVV voit 138 participants à bord du MS «La Beroche» sur le lac de Neuchâtel.

Du 19 au 21 septembre a lieu la 4^{ème} rencontre de l'Association suisse des planeurs anciens (OSV) pour des starts au sandow à Bleienbach et sur le Balmberg au-dessus de Günsberg/SO. Le vol le plus long a duré plus de 3 heures avec un gain d'altitude de 1'000 m! Le départ au sandow refait surface en Suisse comme moyen de décollage économique et respectueux de l'environnement pour des planeurs pas trop rapides (et pour autant qu'on trouve suffisamment d'esclaves volontaires).



◀
Rencontre de l'Association suisse des planeurs anciens, OSV, au Balmberg. Le S-18 HB-411⁶ après le départ au sandow, aux commandes: Michael Widmer.

photo: Kurt Stapfer

⁶ Le planeur S-18 II HB-411 fut construit en 1942/1943 par J.-P. Müller, A. Berthoud et P. Lecoultré, tous les trois membres du Groupe de vol à voile de Moudon fondé en 1938 et dissout en 1945. L'on volait principalement à l'aide d'un treuil à partir d'un champ entre Moudon et Lucens. Le planeur volait également en 1943 et 1944 dans les camps aux Rochers-de-Naye, 1944 aux Pléiades et 1945 à Samedan. Entre son premier vol le 29.7.1943 et la dernière inscription en 1947 avec J.-P. Müller à Bière, le planeur n'a été que 230 fois en l'air, ne totalisant que 57h 10' 36"!. Des dégâts d'eau importants ont conduit à son immobilisation jusqu'en 1951, quand Willi Schwarzenbach l'a découvert comme pièce de décoration dans un garage et, après consultation avec Jacob Spalinger, il l'a retapé en y apportant quelques modifications. En juillet 1957, Willi pouvait tester en vol son S-18 II HB-411 avec succès à la Blécherette. Depuis, le HB-411, plus tard stationné à Montricher, est resté apte au vol sans interruption, malgré quelques réparations et travaux d'entretien. Willi le prenait à Saanen, Zweisimmen, Courtelary, Gruyère et, dès 1973, presque à toutes les rencontres du Vintage Gliding Club (VGC) en Angleterre, en Suisse, en Allemagne, en Hollande, en France, en Belgique, en Hongrie, ainsi que dans les deux parties de la Tchécoslovaquie d'alors. L'Italie, non plus, ne manque pas sur la liste, et une des plus belles aventures fut le vol avec départ au sandow du Jungfrauoch et atterrissage à Thoune le 31 août 1985, avec 5h 20' le vol le plus long de tout le camp du jubilé. En octobre 2000, le planeur passa, après 1'206 heures de vol, à son nouveau propriétaire, Michael Widmer, moniteur au Groupe de vol à voile de Fribourg, à Bellechasse.

2 0 0 3

8 novembre. La Conférence nationale du vol à voile, organisée par le Groupe de Vol à Voile de Winterthur, se déroule au restaurant d'entreprise de la maison Rieter à Winterthur. A part les questions d'espace aérien qui reviennent régulièrement, les développements dans la construction de planeurs en Allemagne et une présentation sur la propulsion électrique par Lange Flugzeugbau, le constructeur de l'Antares, font également partie des thèmes.

22 novembre à San Martín-de-los-Andes. Jean-Marc Perrin est le premier pilote suisse à parcourir une distance de plus de 1'270 km et à ainsi dépasser la marque des 1'250 km lors d'un vol aller-retour avec point de virage à l'est du Lago Diamante. Diplôme 1'250 km FAI No 4, AéCS No 1.

2 0 0 2



L'insigne d'or de voltige véliplane

Au début de l'année 2002 la Fédération Suisse de Vol à Voile (FSVV) a introduit des médailles de voltige; comme l'emblème véliplane aux trois mouettes, mais avec celle du milieu en vol dos. L'insigne de voltige véliplane existe pour trois niveaux, de bronze, d'argent et d'or. Les conditions pour l'obtention de l'insigne de bronze correspondent à l'acquisition de l'extension pour la voltige «supérieure». Dans les concours de voltige en planeur, l'insigne d'argent distingue une catégorie «promotion» et l'or une catégorie «élite».

16 mai. 30^{ème} assemblée générale de l'AVVV lors des Championnats Suisses de vol à voile de Winterthur. L'assemblée décide de souscrire pour 5'000 francs de parts pour la Coopérative de l'aérodrome de Münster (VS), une importante contribution sur le long terme pour le maintien de cette place. Cette année aussi la Société Coopérative Aérodrome du Jura Bressaucourt a bénéficié de 1'000 francs de parts, ce qui a fait passer à 2'000 francs la participation de l'AVVV pour cet aérodrome.

27 juillet. Manfred Hahn, sur son LS-8/18, prend la troisième place en classe 18 m aux Championnats d'Europe à Békészaba en Hongrie.

Août. Pour la première fois les Journées de Vol à Voile Bâloises, quatrième édition sur le Bruderholz, sont allongées à trois jours (du vendredi au dimanche). En tout 831 départs au treuil ont lieu, répartis en 10 moniteurs avec 3 biplaces Rhönlerche. Un record.

Un «Rhönlerche» part au treuil sur le Bruderholz. A l'arrière-plan à droite la tour BIZ (Bank für Internationalen Zahlungsausgleich/Banque des Règlements Internationaux), à gauche le clocher de la Elisabethenkirche
photo: Markus Ritzi





14 et 15 septembre. Troisième meeting de l'OSV pour des départs au sandow depuis Mauborget/VD au-dessus du Lac de Neuchâtel avec les Spalinger S-18 et S-19, deux Moswey III et deux Spatz 55, quatre Karpf/Nord Baby, ainsi qu'un Ka-8. On se serait cru un demi-siècle plus tôt.

19 septembre. Sortie d'automne de l'AVVV sur le Rhin avec le MS «Arenenberg» à partir de Schaffouse pour Untersee. 156 participants.

9 novembre. Le SG Blauer Windsack (la manche à air bleue) accueille la Conférence de Vol à Voile à Safenwil. La «Landsgemeinde véliole» est invitée dans le centre automobile de la firme Emil Frey AG. «Highlights»: les exposés faits par Wolf-Dieter Herold, partenaire dans le Mountain Wave Project de Klaus Ohlmann et par Hermann Trimmel sur la météorologie de vol.

▲
Le «Rhönlerche» en approche finale pour l'atterrissage au Bruderholz
photo: Peter Bernardi

31 mars. Fondation de la Coopérative de l'Aérodrome de Münster VS (Flugplatzgenossenschaft Münster VS, FGM) qui reprend l'exploitation de l'aérodrome après son abandon par les militaires. La coopérative, avec plus de 300 membres, dont font partie également les communes environnantes, reçoit, par le transfert du «Fonds Münster» de l'AFG, une donation généreuse de 60'000 francs pour l'assainissement de la baraque et reprend tous les droits et obligations en tant qu'exploitant de l'aérodrome. Dorénavant, le vol moteur y sera également le bienvenu et représentera un complément apprécié des camps d'été de vol à voile. Pour la première fois, la FSVV organise des BFK à Münster.

►
L'Association suisse des planeurs anciens (OSV) organise chaque année 1 à 2 manifestations. Ici à Courtelary en mai 2001. Sur l'image dgàd: Hans «Fips» Rothenbühler, Lilly Grundbacher, Günter Rohlwing, Richi Schneider, Ernst «Mirin» Vetterli



►
Lors de la rencontre OSV de mai 2001 à Courtelary le «Sperber» construit par Ernst Vetterli dit Mirin se fait remarquer comme le planeur le plus moderne, malgré sa construction en 1976. Avec ses 25 ans il est officiellement devenu «oldtimer» cette année.

photos: Kurt Stapfer



31 mai. 29^{ème} assemblée générale de l'AVVV lors des Championnats Suisses de Vol à Voile à Montricher.



Les planeurs participant aux Championnats suisses de vol à voile à Montricher le samedi, 26.5.2001, prêts au départ sur la piste 03. Le Super-Dimona HB-2324 avec à son bord Manfred R. Kueng et John J. Noble retournera, après les prises de photos et un tour de piste sur place, directement à sa base à LaCôte.

photo: John J. Noble

Werner Danz, sur un DG-800S, sort troisième dans la classe 18 m aux Championnats du Monde de Lillo, en Espagne.

13 septembre. Sortie en bateau de l'AVVV avec le «Wädenswil» sur le lac de Zürich. 157 participants.

Avec l'édition du Code Sportif du 1^{er} octobre 2001, la FAI officialise «la famille des badges pour des distances de 1'000 km et au-dessus, par tranches de 250 km». Le fanion pour les 1'000 km de distance date de bien avant. Le premier vol de plus de 1'000 km a été fait en 1964 déjà.

24 novembre. Conférence de Vol à Voile à la Markthalle de Burgdorf/BE. Organisation: le SG Oberargau. Exposés: Interprétation et résultats des mesures du Superorchidée ETA (31 m) et «Start Up Gliding» abordant le sujet de comment conquérir des membres et renforcer son influence.

21 mars. Dans le cadre d'une démonstration de douze avions de type écolight, organisée à l'intention du Groupe parlementaire Aviation (GPA) sur l'aéroport de Berne-Belp, deux planeurs à motorisation électrique se sont envolés pour la première fois en Suisse. Il s'agissait des modèles «Silent» et «Antarès», dont les dispositifs de propulsions électriques ont été réalisés avec la participation de l'École d'ingénieurs de Bienne (BE). Cette école est mondialement reconnue pour sa maîtrise de ce domaine.





▲
Willy Baur lors de son 90^{ème}
anniversaire
photo: archives Rudy Baur

28 mars. Willy Baur meurt à l'âge de 94 ans à Küsnacht/ZH. Le vol à voile suisse perd l'un de ses derniers pionniers qui en faisait partie dès les débuts et qui a, sa vie durant, activement contribué à écrire l'histoire du vol à voile. Willy appartenait à cette race d'hommes qui, par leurs découvertes et expériences, ont reconnu et décrit les possibilités du vol sans moteur et l'ont façonné grâce à leurs exploits et leurs performances audacieuses. Willy n'a jamais gardé ses connaissances pour lui-même, mais a toujours voulu les partager et les transmettre aux jeunes générations. Il était un des instructeurs principaux de l'époque ainsi qu'un examinateur. A ce titre, il a exercé durant plusieurs décennies une influence déterminante sur la carrière de nombreux pilotes. Sa carrière avait débuté le 4 octobre 1931 au Groupe de Vol à Voile de Bâle sur l'aérodrome bâlois du Sternenfeld, par un «petit saut sur Zögling Beppi» (ainsi relaté dans son carnet de vol). Son C-Argent porte le No 358 de l'ISTUS (plus tard FAI), et le numéro 7 de l'AéCS. Il conserva son brevet jusqu'en 1989 et termina sa carrière officielle de pilote cette année en volant à Samedan et à Buttwil.

Willy effectua un dernier vol à Schänis le 6 mai 1994 sur le planeur biplace Ka-2 HB-724. Son cadeau d'anniversaire; il avait 88 ans passés de 2 jours. Willy Baur était également actif comme pilote-remorqueur où comme pilote de plaisance. Il avait à cœur de toujours faire partager à ses passagers la beauté du vol. Il a participé à de nombreuses manifestations, à commencer par le camp de vol à voile au Jungfraujoch en 1935, ou comme un des 5 pilotes suisses présents à la présentation de vol à voile, qui a eu lieu dans le cadre des olympiades de Berlin en 1936, ou encore ses bons résultats au premier championnat international de vol à voile dans la Rhön en 1937. Ces événements appartiennent à ses hauts faits dans la connaissance du vol. Sa participation au jubilé du 50^{ème} au Jungfraujoch de 1985, où il était présent à près de 80 ans avec un Ka-2, restera également un des moments forts de sa carrière. A cause d'un vent arrière soudain, il avait dû interrompre brusquement son décollage, une manœuvre maîtrisée à la perfection. Willy Baur fut encore membre fondateur (1971), puis pendant deux décennies membre du comité de l'Association des Vétérans du Vol à Voile. A ce poste il y montrera un entrain contagieux et y participa toujours avec joie et enthousiasme.

25 mai. Les Championnats suisses de vol à voile débutent sur l'aéroport de Berne-Belp. 70 concurrents y prennent part, divisés en trois catégories: Le 4 juin Markus Gäumann remporte pour la 3^{ème} fois la classe ouverte, Fridolin Hauser pour la 2^{ème} fois la classe 15 m et Thomas Frey pour la 4^{ème} fois la classe standard.

26 mai. 28^{ème} assemblée générale de l'AVVV, dans la foulée du Championnat suisse à Belpmoos.

14 septembre. Circuit des lacs de Neuchâtel et de Bienne par l'AVVV sur le moderne et spacieux bateau «Ile Saint-Pierre». 160 participants.

18 novembre. Conférence du vol à voile à Guin (Düdingen). Au début de l'été aucun groupe ne s'était encore annoncé pour organiser cette importante manifestation. Le GVV de Fribourg a alors accepté de s'y lancer une deuxième fois consécutive après déjà avoir organisé la rencontre de 1999. Les thèmes abordés sont les suivants: les aspects importants de sécurité de vol, les championnats d'Europe de Lüsse du point de vue d'un participant, les prévisions météo pour le vol à voile ainsi que des nouveautés en provenance de la société Rolladen-Schneider (planeurs LS).

31 décembre. La Suisse compte 1024 planeurs, 246 motoplaneurs et 3'145 détenteurs d'une licence de pilote de planeur.

Les prix d'encouragement de l'AVVV en faveur des pilotes juniors se sont vus rehaussés, en prenant effet le 11 mars 1999. Ils passent à CHF 1500.- pour le premier prix, à CHF 1250.- et à CHF 1'000.- pour le 2^{ème} et 3^{ème} respectivement.

Un premier cours de formation au vol de virtuosité a lieu au printemps 1999 à Locarno-Magadino. Le cours est organisé comme BFK 4, sous le patronage de la FSVV. Le vol à voile ne consiste pas seulement en vols de distance, il consiste aussi à faire du vol acrobatique, principalement pour sentir le comportement et maîtriser la machine. Auparavant, c'est la SAGA qui dès 1984 organisait un cours de vol de virtuosité d'abord à Granges, puis entre 1996 et 1998 un camp d'entraînement au vol acrobatique avec éliminatoires à Locarno. Depuis 1996, d'autres camps d'entraînement ont été organisés par la SAGA, notamment à Bex, à Hausen am Albis et régulièrement sur le terrain de Lachen-Speyerdorf en Allemagne.



27 mai. Assemblée générale de l'AVVV sur la place de Fricktal-Schupfart. Au même moment a lieu le Championnat suisse junior ainsi que le championnat régional (RAL).

▲
Voici la vue que des douzaines de pilotes auront apprécié lors des cours de perfectionnement acro qui se déroulent chaque année à Locarno. Ils ou elles s'entraînent au vol sur le dos en double-commande avec leur moniteur au-dessus de l'aérodrome de Magadino.
photo: archives SAGA

Été. Pour la 3^{ème} fois ont lieu sur le Bruderholz les très appréciées journées bâloises du vol à voile. Pour avoir fait leurs preuves, les Rhönlerche y décollent près de 600 fois au treuil. Les festivités ont lieu sous une tente qui, une fois le service de restauration du soir terminé, se transforme tout naturellement en hangar pour l'occasion.



▲
Le «Rhönlerche» en piste.
A l'arrière-plan: la tour BIZ
(Bank für Internationalen
Zahlungsausgleich/Banque des
Règlements Internationaux), la
Elisabethenkirche et les tours
de la cathédrale.

photo: Peter Allegrini



▼
En approche pour l'atterrissage
sur le champ «Vier Jucharten»⁷
au Bruderholz, Bâle

photo: Markus Ritzi

18 septembre. Sur la colline de Mauborget, neufs planeurs anciens de l'OSV y côtoient les ailes delta et les parapentes de l'école de vol libre installée à demeure sur un terrain voisin. Un spectacle unique, qui montre un mélange des représentants de diverses catégories de machines volantes évoluant dans les airs. Bilan de la journée: 11 décollages au sandow et 12 heures et demie de vol. La bonne vieille méthode sportive de décollage à l'élastique conserve toujours ses attraits.

⁷ La «Jucharte» est une ancienne mesure suisse pour l'équivalent d'une surface agricole de 0.36 ha. En l'occurrence: 4 Jucharten = 1.44 hectares

23 septembre. Sortie automnale de l'AVVV sur le lac de Thoune, avec le MS «Beatus». 153 participants.

27 novembre. Conférence du vol à voile à Morat. Le GVV de Fribourg, qui célèbre cette année son 50^{ème} anniversaire, en assure l'organisation. Le programme comporte plusieurs présentations intéressantes: Stratégies de vol chez les rapaces migrateurs, compte rendu des championnats du monde à Bayreuth, réflexions sur la sécurité de vol avec un profil laminaire dans de l'air turbulent.

27 décembre. La navette spatiale «Discovery» atterrit sur la piste 33 du centre spatial Kennedy en Floride, avec à son bord le premier astronaute suisse et scientifique de l'ESA, Claude Nicollier, pilote militaire et ancien pilote de ligne chez Swissair. La mission aura duré 7 jours 23 heures 10 minutes et 47 secondes. Durant la mission de réparation du télescope Hubble, Claude Nicollier aura passé plus de 8 heures à l'extérieur de la navette, à 587 km de la terre. Il aura effectué sa 4^{ème} et dernière mission en orbite. Internet ne mentionne nulle part qu'il avait commencé sa carrière aéronautique comme modéliste et pilote de planeur. Aujourd'hui il se rappelle toujours avec plaisir des magnifiques moments passés à voler sans moteur à Bex, Münster et ailleurs, transporté par la seule énergie de notre soleil, comme pilote instructeur ou pour son propre plaisir.



▲
Claude Nicollier en train de réparer le télescope spatiale «Hubble»

photo: NASA

▼
Vol en formation avec Claude Nicollier dans le Mucha HB-837, photographié en été 1968 par Willy Vogel dans le Kranich HB-538 devant le «Aargrat» au-dessus de Münster/VS.



1 9 9 8

5 juin. 26^{ème} Assemblée générale de l'Association des Vétérans du Vol à Voile sur l'aérodrome de Langenthal-Bleienbach. L'AVVV décide de participer au développement du projet de la place de Bressaucourt et s'engage pour une contribution de 1'000 francs. Bressaucourt remplacera à terme l'aérodrome de Porrentruy. Ce même jour, c'est l'Association suisse des pilotes de planeurs anciens (OSV) qui s'active sur la place. L'OFAC prescrit 6 décollages d'entraînement à l'élastique sur un terrain de plaine avant de pouvoir décoller au sandow sur une montagne. La manifestation est l'occasion d'observer sur le terrain de Bleienbach l'ancienne/nouvelle manière de décoller. Quelques membres de l'AVVV participent même à la traction de l'élastique.

6 juin. Aloïs Bissig vole de Buochs (NW) à Wiener-Neustadt (près de Vienne, A) et retour. Dans son Nimbus 3DT il établit un record de plus de 1'090 km en 13 heures. En même temps il établit un record suisse en classe ouverte ainsi qu'un record national, avec un vol à but fixé avec retour qui le mène de Eggberge (au-dessus de Flüelen) à la station ferroviaire de montagne du Raxbahn (montagne préférée des vélivoles de Vienne-Neustadt) et retour. Le diplôme FAI des 1'000 km porte le No 322, celui de l'AéCS le 17.

27 juin. A l'occasion de la commémoration du «60^{ème} anniversaire de la Fondation Pro Aero/50^{ème} anniversaire du concours international de vol à voile», Bernhard (Benno) Lüthi reçoit, à l'aérodrome de Samedan, le prix de reconnaissance de Pro Aero. Ce prix récompense les contributions soutenues depuis longtemps par Benno en faveur du vol à voile national. En commémoration du Championnat mondial de vol à voile d'il y a 50 ans, les Championnats suisses internationaux de vol à voile 1998 se tiennent à Samedan.

22 août. Les multiples champions suisses Daniel et Thomas Frey remportent les deux premières places en classe standard aux championnats prémondiaux de vol à voile de Bayreuth en Allemagne.

24 septembre. Excursion d'automne des membres de l'AVVV avec le MS «Italia» sur le lac Majeur. 143 participants se réjouissent du soleil tessinois.

21 novembre. La conférence du vol à voile a lieu dans le restaurant d'entreprise de la fabrique de machines Rieter à Winterthur. L'organisateur est le GVV Winterthur. Plusieurs thèmes intéressants sont abordés: Tendances dans le développement de la construction des planeurs modernes (Tilo Holighaus, Schempp Hirth), facteurs de réussite pour le vol en équipe en concours, prévisions pour le vol de distance par Alptherm.

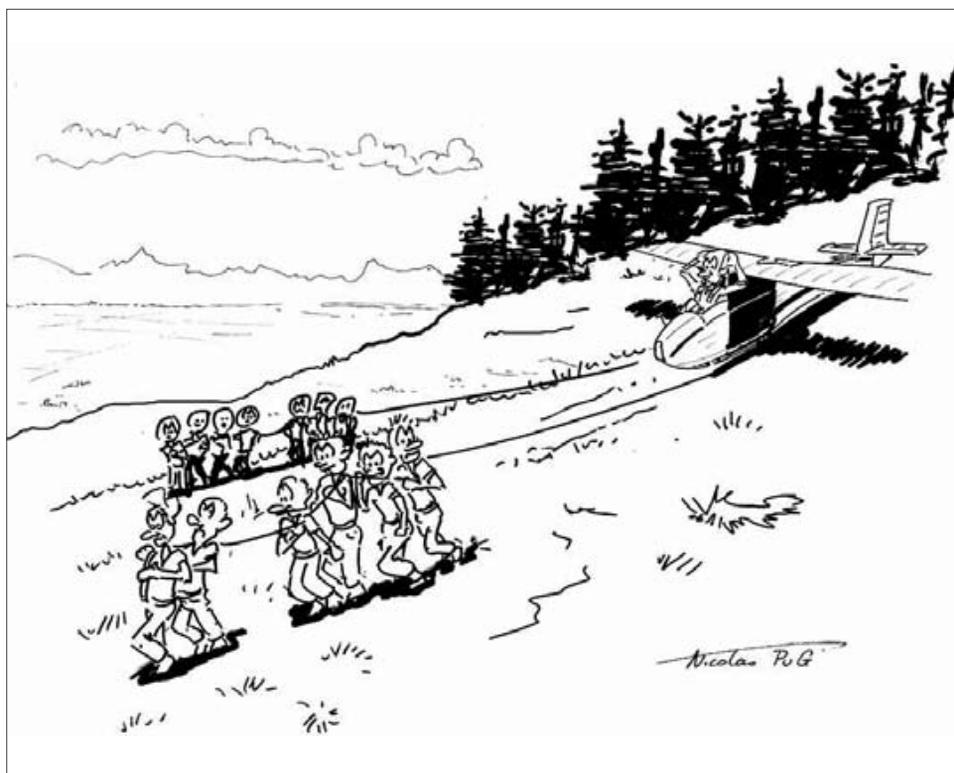
1 9 9 7

5 janvier. Une collision entre deux planeurs a eu lieu à la verticale du terrain d'aviation de Tocumwal, au SW de Sydney (Australie). Elle emporte malheureusement Peter Jeger, âgé de 37 ans. Il était un pilote particulièrement actif, président du GVV de Fribourg et membre de l'équipe nationale de vol à voile. Après son décès, la famille Jeger a constitué une fondation appelée «Fondation pour la promotion de la jeunesse – en mémoire de Peter Jeger». Le but de cette fondation est de promouvoir la jeunesse dans les domaines de la formation, des sports et des arts. En particulier dans des domaines dans lesquels les organismes de droit public et

les institutions n'ont pas de droit d'accès. Le Conseil de fondation est constitué de 5 membres, dont un représentant du vol à voile. Depuis la constitution de la fondation, le vol à voile a reçu une partie des contributions financières accordées en faveur de la relève.

9. mars. Assemblée générale de la Fédération suisse de vol à voile (FSVV) à Sarnen. Peter Schneuwly remplace Benno Lüthi à la présidence. Benno Lüthi, en fonction comme président depuis 1994, quitte ainsi le comité et retrouve le rang après y avoir travaillé durant 25 ans.

L'OSV réanime le décollage à l'élastique et réussit à le faire accepter comme méthode officielle de décollage. Divers élastiques d'origine anglaise furent testés et Willy Fahrni construisit un crochet de retenue ancré dans le sol. Il est prévu d'organiser dorénavant chaque année un week-end de décollages au sandow sur une montagne. Parmi d'autres, des membres de l'AVVV s'impliquent toujours dans ces activités.



◀ dessin: Nicolas Pug

27 mai. Assemblée générale de l'AVVV à l'Auberge «Zum Bahnhof» à Schänis, à l'occasion des Championnats suisses de 1997.

Susan Lütolf devient la première femme championne de Suisse dans la catégorie promotion, lors des championnats suisses de voltige en planeur.

18 septembre. Sortie d'automne de l'AVVV. Les 190 participants sont emmenés par le MS «Europa» du Musée suisse des transports de Lucerne jusqu'au lac d'Uri et retour à Lucerne. La sortie est placée sous le signe du 25^{ème} anniversaire de la création de l'association.

1 9 9 7

Avec le début du CNVV (concours national de vol à voile) de 1997/1998 le règlement de l'AVVV «Prix d'encouragement pour juniors de vol à voile» est redéfini. Les prix en espèces passent ainsi à 1'250 francs pour la première place, à 1'000 pour la deuxième et à 750 francs pour la troisième.

22 novembre. Le Groupe genevois de vol à voile organise pour la deuxième fois à Genève la Conférence suisse du vol à voile. La manifestation a lieu, cette fois, dans les locaux du Musée International de l'Automobile à Palexpo près de l'aéroport. Le célèbre pilote Klaus Ohlmann y donne une passionnante conférence, accompagnée de diapositives sur ses longs vols.

1 9 9 6

13 mai. Nouvelle opératrice de l'aérodrome de Mollis. Une organisation faitière voit le jour sous l'appellation «Flugplatzverein Glarnerland» (association pour l'aérodrome du Pays glaronnais). Cette association regroupe tous les partenaires intéressés à l'exploitation civile de la place de Mollis, dont les vélivoles actifs sur cet aérodrome depuis 1959.

18 mai. Martin Bühlmann part de Schänis en suivant le parcours Durschlegi–Niederöblarn–Muotathal–Landeck et retour à Schänis. Distance parcourue: 1'023 km; diplôme FAI No 284 et AéCS No 15.

21 mai. 24^{ème} Assemblée générale de l'AVVV à l'auberge «Zur Traube» à Weinfeld. La manifestation a lieu dans le cadre des Championnats suisses de vol à voile d'Amlikon. Pour la première fois, l'équipe nationale junior se voit récompensée par un don de CHF 2'000.– par l'Association des Vétérans du Vol à Voile.

▲
Faire du vol à voile est aussi faire de la voltige! Au-dessus de Montricher le 12.6.1996. Roger Larpin dans le HB-1708 (GVVVM) et John Noble dans le HB-1699 (GGVVM) avec Peter Hildebrand comme co-pilote sur le siège arrière. Cette photo n'était pas facile à prendre. Willi Schwarzenbach, pilote remorqueur dans le «Maule» a d'abord dû remorquer assez haut le HB-1708. Les pertes de temps et d'altitude jusqu'à l'arrivée du deuxième remorquage avec le HB-1699 à l'altitude du rendez-vous devaient être calculées correctement. Afin de rendre possible un nombre suffisant de prises par John, Roger devait voler proprement tout droit sur le dos durant 4–5 minutes. C'est long, et ainsi Roger est devenu le «héros du jour». Grâce au bon briefing avec le team entier, la tâche fut réussie du premier coup, sans vols de répétition.

photo: John J. Noble



1 9 9 6

28 juin. L'accident s'est produit lors du concours de vol à voile «Lavender-Glide 96/préchampionnats mondiaux» de St-Auban en France. En volant en direction du soleil couchant, à la pente de l'aiguille de Pers, au sud-ouest du col de l'Iséran, l'aile du Nimbus-3 «IK», piloté par le vélivole tessinois Frederico Blatter, touche le sol à environ 2'500 m MSL. La collision n'a laissé aucune chance au regretté pilote. Il avait à son actif plus de dix vols de 1'000 km et était titulaire de 14 records nationaux. Frederico avait participé à 6 championnats mondiaux. En 1985, aux championnats mondiaux de Rieti (I) il avait gagné la médaille d'argent et était devenu en 1985, le vice champion d'Europe.



▲
Frederico Blatter

photo: archives famille Blatter

Ce fut le dernier été au cours duquel eurent lieu les journées zurichoises de vol à voile à l'Allmend-Brunau. Le tunnel autoroutier sous l'Uetliberg ainsi que la nouvelle ligne de chemin de fer Zurich-Thalwil ont eu raison de la place. Ce qui reste du terrain sera «renaturalisé». Les vélivoles ont été six fois les hôtes de ce lieu, pour le plus grand plaisir du public. A chaque événement, les vélivoles bâlois venaient avec leur treuil, souvent aidés par leurs collègues du GVV de Fricktal. Il faut souligner ici l'immense demande du public et l'énorme enthousiasme des gens, qui n'avait rien à voir avec l'intérêt poli que peuvent montrer des spectateurs autour d'un aérodrome. On trouvait des gens qui auraient sans autre payé le double; d'autres qui s'annonçaient à nouveau déjà à 05:30 le matin pour enfin obtenir un ticket après déjà avoir patienté debout un jour complet, sans succès...

▼
Remorquage à trois lors de la commémoration des 25 ans de l'aérodrome de Montricher. Pierre-Alain Ruffieux sur Nord 1300 (Baby), Paul Guniat sur Ka-8 et Willi Schwarzenbach sur S-18 derrière l'avion de remorquage «Pawnee».

photo: archives W. Schwarzenbach

14 septembre. 25^{ème} anniversaire Aérodrome de Montricher. Journée portes-ouvertes sur la place.



1 9 9 6

24 septembre. Sortie automnale de l'AVVV. Cette fois la sortie se passe sur le lac de Constance, sur le MS «Zürich», bateau réservé, avec l'apéritif traditionnel suivi d'un excellent banquet. Lieu de départ et de destination: Romanshorn. Points de virage: Kreuzlingen, Constance, Mainau, Ueberlingen, Meersburg, Friedrichshafen. Un beau succès avec 170 participants heureux.

16 novembre. Conférence suisse du vol-à-voile, organisée par le GVV Knonaueramt, dans les locaux de l'école cantonale de Zoug. Le membre du Groupe genevois de vol à voile Karl Osen, d'origine norvégienne, parle du GPS et de son utilisation.

1 9 9 5

22 avril. Daniel Künzler part de Mollis et tourne aux points de virage suivants: Netstal EW-Jensbach-Ziegelbrücke-Taxenbach et retour à Mollis. Il réalise un vol de 1'005 km et obtient le diplôme FAI No 255, AéCS No 14.

Mai. Le Groupe de vol à voile Cumulus d'Amlikon a acquis un nouveau treuil à 6 câbles, fabriqué par la société hollandaise Busio. Le groupe possède désormais le plus gros treuil du pays. A «six à la fois», la capacité de départ est à peu près deux fois supérieure à celle de l'ancien treuil à deux tambours. La limite sera désormais sans doute liée au temps nécessaire à aligner les planeurs en piste et non plus, comme auparavant, au temps nécessaire à un cycle de décollage et redéroulement du câble.

▶
Treuil à six tambours sur un camion DAF2100 muni d'un moteur turbo diesel de 300 chevaux

photo: archives SG Cumulus



28 mai. Record féminin national suisse par Daniela Elmer. Elle a fait un vol sur un triangle de 354.1 km sur un Discus; Durschlegli-Feuersteinsee Schloss-Diavolezza TS-Durschlegli.

30 mai. 23^{ème} Assemblée générale de l'AVVV à Muri/AG, dans le cadre des Championnats suisses de vol à voile à Buttwil.

5 août. Aloïs «Wisel» Bissig réalise le plus long vol jamais réalisé au départ de Münster, avec un mille kilomètres. Il décolle à 09h 45' dans son Nimbus 3D, en étant comme toujours le premier au départ, et atterrit 10 bonnes heures plus tard à Münster. Son parcours a été le suivant: Galmihütte (Münster), Bad Gastein (A), Samedan, Lac des Dix, Galmihütte, col du Simplon et retour à Münster.



◀ Aloïs «Wisi» Bissig avec son Nimbus 3D à Münster
photo: archives Alois Bissig

14 septembre. 150 participants des Vétérans du vol à voile s'étaient inscrits au tour en bateau sur le lac de Zoug aujourd'hui. Le voyage a lieu sur le moderne MS «Rigi», malheureusement sous la pluie, avec retour dans la vieille ville de Zoug. Au cours du voyage, le capitaine a gratifié les participants d'un cours magistral sur la culture et l'histoire de la région du lac de Zoug.

Le Gruppo Volo a Vela Leventina voit le jour et s'installe sur l'ancien aérodrome militaire d'Ambri, remis par les Forces aériennes.



◀ Faire du vol à voile est aussi faire de la voltige! Cette photo fut prise le 27.9.1995 au-dessus de Montricher lors d'un cours acro de l'OFAC pour moniteurs, avec Susan Lütolf comme «leader» et John Noble No 2, la caméra montée sur son aile droite. John utilisait une caméra à grand angle; en réalité les deux B-4 étaient plus près l'un de l'autre qu'ils n'apparaissent sur l'image.
photo: John J. Noble

1 9 9 5

4 novembre. Conférence suisse du vol à voile, organisée par le GVV Olten dans la cité éponyme. Roland Mühlebach de l'ISM, parle des premières expériences dans l'utilisation d'Alptherm pour les prévisions météo du vol à voile.

1 9 9 4

Le décollage au treuil est à nouveau «in», grâce à l'initiative de Denis Rossier et à un bon coup de main de l'OFAEM. Le week-end du 26/27 février l'aérodrome militaire de Payerne a autorisé la venue de deux treuils, l'un sur la piste principale, l'autre sur la taxiway utilisée comme piste secondaire. 216 décollages sont réalisés avec des biplaces Twin-Astir, ASK-21 et Ka-7. Ce fut là l'occasion d'un événement unique pour les quelques 80 pilotes provenant de neuf clubs romands. Nombreux sont ceux qui y découvrent un mode de décollage à la fois sportif, attractif et économique. En avril suivra, sous la direction de Benno Lüthi, un camp de décollages au treuil de deux semaines sur l'aérodrome militaire d'Ambri, place qu'il importe de maintenir en vie pour le vol à voile.



Journées du treuil de la FSVV à Payerne
photo: archives Manfred R. Kueng

6 mai. 22^{ème} Assemblée générale de l'AVVV sur la place de Schänis auprès du club des Oldtimers de Schänis (OCS). L'après-midi est consacré au service de vol avec des machines historiques de l'OCS ainsi que de l'Association suisse des planeurs anciens (OSV).

1 9 9 4

22 septembre. La traditionnelle sortie d'automne de l'Association des Vétérans du Vol à Voile a lieu sur le confortable MS «Brienz», pour un circuit sur le lac de Brienz. L'événement ne comporte pas moins de 160 participants. Au départ du quai à Interlaken, temps froid et brouillard d'automne, puis peu après le départ visibilité claire en direction de Meiringen, grâce à un trou de foehn. Ainsi la journée se passera peu à peu sous un temps plus chaud et plus ensoleillé.

17 novembre. Participation croissante au concours national de vol à voile. 137 pilotes se mesurent sur un tableau de 403 vols distribués en six classes. La compétition par équipe est gagnée par le Groupe de vol à voile Lägern, 1^{er} de 24 équipes, suivi par le Groupe de Vol à Voile de Berne. Gabriel Rossier l'emporte en classe standard, alors que Thomas Badum gagne la classe ouverte.

19 novembre. Conférence du vol à voile à Bulle, organisée par le GVV Gruyère. Gérard Herbaud, qui vient de France, évoque son vol record du 17.4.1992 de 1'383 km sur ASH-25 de Vinon jusqu'à Fez au Maroc. Michel Barras de l'OFAC parle des nouveaux critères de licence à partir de 1995.

1 9 9 3

4 janvier. Beat Bünzli, à bord de son DG-600M, établit un record suisse en réussissant un triangle de 1'115.95 km à partir de Bitterwasser en Namibie sur le parcours SWA (South West Africa) Knee coin Ouest-Mata Mata-Navis.

23 janvier. La conférence des présidents des groupes qui se réunit à Lucerne, décide, en présence de 47 représentants des groupes sur 56 de la constitution de la Fédération suisse de vol à voile en tant que nouvelle fédération de discipline de l'Aéro-Club de Suisse. Cette décision fait suite à la nouvelle structuration de l'AéCS. Georges Bovier, jusqu'alors président de la Commission de vol à voile (CVV), est désigné comme premier président. La Commission de vol-à-voile est dissoute.

25 avril. Un système laminaire de grande envergure s'est développé sur tout le domaine alpin. Il permet à plusieurs pilotes partis de Schänis de réaliser des vols de plus de 1'000 km. Felix Doebeli réalise un 1'290 km (son deuxième «mille»), Thomas Badum 1'180 km (FAI No 221, AéCS No 12) et Werner Danz 1'080 km (FAI No 220, AéCS No 11). Tous trois volent à des vitesses moyennes supérieures à 100 km/h et à des altitudes comprises entre 3'500 m et 5'000 m/mer. Thomas Badum établit dans la foulée un record interne suisse de 1'148 km sur son LS-4. Il réalise un vol à 3 points de virage qui l'emmène de Weesen-Jenbach-Ziegelbrücke-Taxenbach-Bellechasse.

27 mai. 21^{ème} Assemblée générale de l'AVVV sur l'aérodrome régional de Birrfeld, dans le cadre des Championnats suisses de vol à voile. Köbi Eggenberger, président depuis 1985, se retire. Willi Schwarzenbach est élu nouveau président.

1 9 9 3

Les journées de vol à voile de l'Allmend zurichois, organisées par le GVV Zürich remportent à nouveau un vif succès. Le treuil a été installé et exploité, comme les années précédentes, par les vélivoles bâlois.

16 septembre. La rencontre automnale de l'AVVV réunit 115 participants et se déroule sur le vapeur historique à roues à aubes du Léman, le «Savoie». Teddy Heimgartner assure la partie musicale avec son accordéon «Schwyzerörgeli».

20 novembre. La conférence suisse du vol à voile a lieu au «Blackout» de l'aéroport de Zurich-Kloten. Elle est organisée par le GVV de Zürich. Les thèmes abordés sont: «Les aspects médicaux et psychologiques dans le vol à voile» par le Dr. René Maire de l'AFG et «Le GPS, est-il déjà dépassé? – Vol et techniques d'orientation chez les chauves-souris» (Dr. Hans-Peter Stutz, Fondation pour la protection de nos chauves-souris en Suisse-SSF). Environ 450 participants.

20 novembre. Francis Chardon décède à Montreux dans sa 96^{ème} année. Premier «champion» de vol sans moteur lors du concours international de Gstaad en 1922, membre d'honneur de l'AéCS et de l'Association des Vétérans du Vol à Voile, pilote militaire et capitaine dès 1941. C'est un des grands pionniers des débuts du vol à voile suisse qui nous a quitté.

1 9 9 2

31 mars. Membre de l'équipe nationale, Felix Doebeli à bord d'un Discus, réussit le premier 1'000 km en ligne droite au départ de la Suisse, en décollant de Schänis. Une situation de foehn intense et bien marquée a accompagné tout son vol, qui s'est passé entre 3'000 et 4'000 m dans des ascendances pour la plupart dynamiques. Point de départ: Weesen, points de virage: Krimml (A)-Ziegelbrücke-Kaprun (A), point d'arrivée: Bachtel. Félix Doebeli atterrit à Schänis après plus de neuf heures de vol et 1'040 km. Diplôme FAI No 196 et AéCS No 6.

4 juin. 20^{ème} Assemblée générale de l'AVVV et jubilé, à Belp et sur l'aéroport de Berne-Belp, dans le cadre des Championnats suisses de vol à voile.

Fin juin. Le service de vol sur l'aérodrome d'Olten-Gheid est momentanément suspendu et transféré à Beromünster, ceci pour faire place à la Fête fédérale de lutte suisse et des jeux alpestres. Les vélivoles avaient fini par comprendre que toute résistance serait inutile. Ils ont fait bonne mine et reçurent le droit d'exploiter, pour leur propre compte, un lucratif restaurant festif au milieu du «champ de bataille». Grâce à la fête fédérale de lutte l'aménagement du terrain démarre enfin. Par conséquent, la piste put être tournée légèrement, et le 16 octobre 1994 le premier planeur décollera sur la nouvelle piste.

Août. Le GVV Bâle organise pour la deuxième fois les journées du vol à voile bâloises sur le Bruderholz. Le champ bien connu, utilisé en 1987, n'est plus utilisable à cause d'une haie qui y avait été plantée entretemps. Le nouveau terrain dit des «Vier Jucharten» situé à proximité de l'observatoire et au-dessus de la patinoire est encore plus attirant. Après le départ, on a

une vue sur toute la ville et l'on vole directement en direction du quartier de Gundeldingen, de la gare et du jardin zoologique. Les pilotes et leurs passagers sont enthousiasmés. Plus de 600 vols ont eu lieu durant les 2 jours.



14 septembre. A l'occasion de l'Assemblée générale de la FAI Max Salm et Willi Schwarzenbach reçoivent le diplôme Paul Tissandier à Istanbul. Le diplôme leur avait été attribué en 1991.

24 septembre. L'année du jubilé de l'AVVV vit son moment fort sur le lac de Zürich, à bord du MS «Säntis» qui reçoit 144 vétérans et invités, dans une ambiance festive. L'animation est assurée par le trio presque «maison» Schwyzerörgeli Trio Heimgartner/Bühler.

Début octobre. Une trentaine de pilotes provenant de toute la Suisse, avec des planeurs de toutes les classes, prennent part à Ambri à un camp de recherche sur l'optimisation des techniques de décollage au treuil. A l'aide d'un câble de 1'500 m et d'un foehn du nord de 15–20 noeuds, des altitudes de 620 m/sol sont atteintes. L'idée est de remettre au goût du jour et de promouvoir le décollage au treuil, comme complément écologique au remorquage, mais pas d'en faire une alternative généralisée au vol remorqué.

21 novembre. Le GVV de Bâle organise la Conférence du vol-à-voile au casino de la ville de Bâle. Les thèmes traités sont: «Le décollage au treuil, a-t-il encore un avenir? – Le projet de treuil d'Ambri» (conférence de Benno Lüthi), suivi de «Premières expériences avec Airspace 92», (conférence de Kurt Uebersax) et de l'intervention de Benno Lüthi: «Les nouvelles structures de l'AéCS.

28 novembre. Beat Bünzli établit, sur DG-600M en Namibie, un record suisse de vol à voile de distance à but fixé de 723.5 km de Ondangwa à Lidfontein, ainsi que le 24 décembre un record suisse sur un vol de distance à 3 points de virage de 1'351.16 km Bitterwasser–Solingen Welkom–Koes–Tsumeb.



Le soir en approche pour l'atterrissage

photo: Peter Allegrini



Le terrain des Journées de vol à voile au Bruderholz

photo: archives Groupe de Vol à Voile des deux Bâle



Dans le «Rhönlerche» durant un tour de piste avec vue sur le terrain de départ et d'atterrissage «Vier Jucharten» au Bruderholz près de Bâle

photo: Markus Ritzi

6 avril. Le camp de printemps de l'Aéro-Club de Suisse à San Vittore, Val Mesolcina (GR), a lieu pour la 16^{ème} fois déjà. 113 pilotes venant de 15 groupes de vol à voile y prennent part avec 48 machines. Tous les records précédents seront pulvérisés le 10 avril. Ce jour-là, 19 vols en ligne droite cumuleront une distance de 10'025 km, ce qui représente une moyenne de 527 km par vol.

Mi-juillet. La 19^{ème} rencontre internationale des planeurs anciens du Vintage Glider Club (VGC) a lieu sur l'aérodrome de Schaffhouse-Schmerlat. Le rallye réunit plus de 50 planeurs historiques. Après les rencontres organisées à Gruyère, Thoune et Amlikon, Schmerlat est le 4^{ème} lieu de cette réunion en Suisse. Malheureusement ce sera la dernière rencontre internationale en Suisse avant des années.

30 mai. 19^{ème} Assemblée générale de l'AVVV sur l'aérodrome de Schänis, dans le cadre des championnats suisses. Les deuxième et troisième prix d'encouragement des vétérans pour les jeunes pilotes prometteurs sont relevés respectivement à CHF 750.– et à CHF 500.–.

31 mai. Les Championnats suisses de vol à voile ont eu lieu à Schänis (SG). 61 participants se se sont vus imposer des parcours record de plus de 600 km. Les vainqueurs sont Simon Leutenegger, classe standard, J. Wills (GB), classe 15m et Hans Binder, classe ouverte.

3 août. Thomas Mosberger réussit un vol de distance de 1'011 km en Espagne. Le vol part de Campolara et passe par les points de virage Monte Aguada-Torravacas-Monte Aguada-Marugan. Diplôme FAI 1'000 km Nr 184, AéCS No 5.

Septembre. Les activités sociales de l'AVVV sont couronnées cette année par un circuit de plusieurs heures sur le Rhin. Bénéficiant d'un splendide temps automnal, les vétérans de vol à voile et leurs invités se sont embarqués sur le MS «Lällekönig» à Bâle. Grâce à un transbordement extraordinaire mené de main de maître à l'aide du vapeur oldtimer «Basler Dybli», quelques participants en retard ont pu rejoindre le bateau au milieu du fleuve. Le duo maison «Schwyzerörgeli» des deux vétérans Rolf Bühler et Teddy Heimgartner joue pour le plus grand plaisir de l'assistance. 120 participants.

30 septembre. Dans le cadre de la cérémonie d'ouverture de la 84^{ème} assemblée générale de la FAI à Berlin, deux citoyens suisses, le colonel Hans-Rudolf Häberli, chef de l'information des troupes d'aviation ainsi que Hanns-Adalbert Wirz, président d'honneur du GVV Obwald et secrétaire central de l'AéCS durant de longues années, reçoivent le diplôme Tissandier. Ce prix récompense la constance de leurs efforts en faveur de la promotion de l'aviation légère en Suisse. Le Musée suisse des transports, représenté par son président d'honneur, le Dr. Alfred Waldis, reçoit le très convoité diplôme de groupe de la FAI. Il récompense l'engagement à long terme du musée en faveur de l'aviation grâce aux expositions installées dans la halle dédiée à l'aviation. Werner Koelliker et Alfred Herbert sont encore nommés compagnons d'honneur de la FAI. Les rapports des diverses commissions de la FAI font mention des commentaires désabusés de nombreux délégués des associations d'autres pays, qui manifestent leur incompréhension face à l'interdiction qu'impose notre pays aux ultra-légers. La Suisse se distinguerait comme le seul pays au monde ayant interdit ces petits avions aux qualités très écologiques.

1 9 9 1

7 décembre. La Conférence nationale du vol-à-voile a lieu pour la première fois de son histoire à Genève. Les thèmes abordés sont: «progrès dans la construction des planeurs», (par Martin Heide, Schleicher Flugzeugbau, constructeur de l'ASH 25, Dr Dieter Kunz, responsable chez Bakelite GmbH de la technique d'application des résines epoxide et phénol pour les matériaux composites haut de gamme et Dr René Pinzelli, conseiller technique chez Du Pont de Nemours, responsable du «Kevlar®» et du «Nomex®» pour les matériaux composites) et «les motoplaneurs au cours du temps» (Dr Reiner Stemme). Pour conclure la cérémonie, la Compagnie de 1602 donne un spectacle folklorique inoubliable, qui présente les principales figures de l'Escalade. L'événement très bien organisé à Palexpo est un grand succès, avec la participation de 400 personnes. Le GVV de Genève célèbre en même temps son 60^{ème} anniversaire.



◀
Conférence suisse de vol à voile
1991, Palexpo Genève
photos: archives Manfred R. Kueng

1 9 9 0

3 janvier. Hans Binder réalise un vol de distance de 1'018 km en Afrique du sud. Parcours: Vryburg–Jagersfontein–Marydale – Vryburg. Diplôme FAI No 121 et AéCS No 4.

31 mai. Heidi Götz établit un record féminin intérieur suisse, avec un vol de distance à but fixé et retour de 579.23 km à bord d'un LS-4. Parcours: Durschlegi–Taxenbach et retour.

23 juin. 18^{ème} Assemblée générale de l'AVVV dans le cadre du 50^{ème} anniversaire de l'école de pilotage de Birrfeld, à l'aérodrome régional de Birrfeld. Présentation en vol de planeurs anciens; Zögling et autres «oldtimers».

15 juillet. Fin des trois journées zurichoises du vol à voile sur l'Allmend Brunau. 879 personnes de tous les âges se sont laissées ainsi tirer dans les airs à 300 m d'altitude par un treuil, pour obtenir leur baptême de l'air. Les journées zurichoises du vol à voile sont organisées chaque année depuis 1986. Après la présence de Radio 24, c'est Radio Z qui a pris la relève,

1 9 9 0

avec un studio installé sur l'Allmend et qui émet en direct depuis le site. Des personnalités influentes du Conseil administratif de la ville de Zurich ont régulièrement rendu visite à ces journées... Elles y trouvaient une bonne occasion de parler à la radio.

14 septembre. Rencontre d'automne des vétérans du vol à voile pour un circuit sur les trois lacs, à bord du bateau «Berna» spécialement affrété, qui emmène les passagers sur les lacs de Bienne, Neuchâtel et Morat, ainsi que sur les canaux de la Thièle et de la Broye. 140 participants. La partie musicale est assurée par le célèbre «Schwyzerörgeli-Spiel» des vélivoles Teddy Heimgartner et Rolf Bühler.

8 octobre. La Fédération aéronautique internationale (FAI) récompense le célèbre constructeur aéronautique Rudolf Sägger en lui décernant le diplôme Paul Tissandier. Une première série de 12 planeurs Grunau-Baby avait vu le jour déjà en 1935, suivie ensuite par les prototypes WLM-1 et Super-Elfe ainsi que d'innombrables autres types de planeurs, qu'il réalisa jusqu'en 1988, et qu'il testa pour la plupart lui-même en vol.

17 novembre. Lors de la Conférence du vol à voile, organisée par le GVV Lenzbourg à Birr (AG) cette année, on observe le meilleur résultat de l'histoire des 55 derniers concours nationaux de vol à voile: 733 vols avec une distance parcourue moyenne de 427 km. Les conférences ont pour thèmes: «Le succès est-il source de danger?» (Simon Leutenegger, GVV Winterthur) et «impact des modifications climatiques sur le vol à voile» (Dr. Bruno Neininger, AFG).

14 décembre Le pilote nouveau-zélandais Ray Linskey réalise un vol de 2'026 km sur un Nimbus 2b et réussit ainsi un premier vol de 2'000 km. Son vol dure 15 heures et passe par les points suivants: Woodbourne Airfield (partie nord de l'île sud)–Five Rivers Garage (partie sud de l'île sud)–Willow Flat Bridge (partie ouest de l'île du Nord)–Woodbourne Airfield. Un tel record constitue un élément suffisamment remarquable pour le monde du vol à voile, pour figurer également dans les chroniques du vol à voile de Suisse, afin de s'en souvenir.

31 décembre. 1'035 planeurs et 131 motoplaneurs sont enregistrés en Suisse.

1 9 8 9

8 juin. 17^{ème} Assemblée Générale de l'AVVV à Muri/AG et sur l'aérodrome de Buttwil, où se tiennent simultanément les Championnats Suisses de Vol à Voile.

25 au 27 août. Sur l'Allmend zurichois de Brunau a lieu la 4^{ème} fête du Vol à Voile. Malheureusement cette manifestation est endeuillée par un tragique accident. A contresens d'une réglementation de vol établie, Paul Isler percute le câble du treuil à l'enroulement. Après quelques jours d'hôpital, la passagère plus âgée, ne souffre plus de blessures sérieuses. Le pilote décède le jour même.

1 9 8 9

Août. Lors du 3^{ème} Championnat du Monde de Vol à Voile acrobatique à Hockenheim (RFA), le team suisse, composé des pilotes Helmut Anderegg, Peter Gafner, Walter Martig et Franz Studer, est coaché par Hermann Fuhrer. W. Martig décroche la médaille d'argent dans les figures libres. L'équipe suisse se place au 3^{ème} rang du classement général.

15 septembre. La sortie d'automne de l'AVVV a lieu, sur le MS «Pilatus», bateau spécialement affrété, sur le Lac des Quatre-Cantons. Le mauvais temps n'a pas d'effet sur la bonne ambiance. 100 participants.

25 novembre. Conférence Suisse du Vol à Voile à Bad Ragaz. Frederico Blatter fait un exposé sur le «Vol de distance dans les Alpes du Sud», Dr Pierre Moreillon sur «Aérodrome et environnement» et Max Bachmann sur le «Vol à Voile en Namibie». Plus de 200 participants.

Les propriétaires de planeurs anciens, qui se retrouvaient lors des rassemblements internationaux du VGC (Vintage Glider Club), fondent «l'Association suisse des planeurs anciens (Oldtimer Segelflugvereinigung Schweiz-OSV). Il s'agit également de sauver de la destruction les derniers anciens planeurs encore existants. Le premier Président est Willy Fahrni.



2 janvier. 3^{ème} Suisse, Max Bachmann réussit un Vol de 1'020 km en Namibie, soit plus de 1'000 km, à savoir Bitterwasser-Gobabis-Tweeriver-Oamites-Bitterwasser. Diplôme des 1'000 km FAI No 93, AéCS No 3.

13 mars. Décès de Jacob Spalinger, constructeur de planeurs et pionnier du vol à voile en Suisse. Il obtint le premier brevet national de Vol à Voile B et fut plusieurs fois vainqueur aux Championnats de Vol à Voile dans toutes les disciplines. Spalinger en construisit au fil des ans 37 types divers dont celui développé en 1936, le S-18, qui fut particulièrement apprécié.

18 mai. 16^{ème} Assemblée Générale de l'AVVV à Montricher, conjointement aux Championnats Suisses de Vol à Voile. Le règlement «Prix d'encouragement pour jeunes pilotes de Vol à Voile» est élargi. En complément aux primes en numéraire, il sera remis à chaque vainqueur un certificat; le premier recevra encore une coupe transmissible, la «Coupe des Vétérans du Vol à Voile». Les Prix seront remis chaque fois lors de la Conférence du Vol à Voile. Est élu au Comité de l'AVVV, Hanns-Adalbert Wirz.

19 mai. La Fondation Pro Aéro fête ses 50 ans d'existence. L'initiateur de l'époque et cofondateur fut l'AéCS. Furent également concernés les Commandements de l'Armée et des troupes d'Aviation et de DCA.

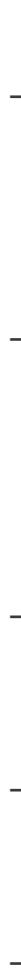
22 mai. Les vainqueurs des Championnats Suisses de Vol à Voile de Montricher sont: Max Hofer en Classe standard, Hans Binder en Classe 15m et Jürg van Voornveld en Classe ouverte.

1 9 8 8



▲
Jacob Spalinger

photo: archives Kurt Stapfer







1 9 8 8

1^{er} juin. La Fédération Aéronautique Internationale (FAI) homologue les vols de Beat Peter Bünzli accomplis en Namibie (Bitterwasser):

- 1) Vitesse sur 100 km en triangle le 29.12.1987 avec 191.191 km/h.
- 2) Vitesse sur 500 km en triangle le 09.01.1988 avec 170.053 km/h.
- 3) Vitesse sur 750 km en triangle le 17.12.1987 avec 150.819 km/h.

23 septembre. Rencontre d'automne de l'AVVV au Musée d'aviation à Dübendorf. Vols de passagers avec le légendaire Ju-52 «Tante Ju». Plus de 120 participants.

19 novembre. Conférence nationale de Vol à Voile à Belp. Roland Bieri du Groupe de Vol à Voile de Berne fait un exposé sur «l'exploitation statistique et météorologique du Concours national de vol à voile. Discussion générale sur le thème «Espace aérien».

1 9 8 7

17 janvier au 1^{er} février. Championnats du Monde de Vol à Voile à Benalla en Australie. La délégation suisse se compose des pilotes Hans Binder, Frederico Blatter, Emil Blumer, Werner Danz et Simon Leutenegger. Le coach et chef d'équipe est Robert Wetli; il était participant aux Championnats du Monde en 1974 à Waikerie.

3 juin. 15^{ème} Assemblée Générale de l'AVVV sur l'aérodrome du Birrfeld conjointement aux Championnats Suisses de Vol à Voile. L'AG décide une modification, pour encourager la relève des jeunes pilotes. En complément aux conditions inchangées datant de 1981 à savoir 1'000 francs au 1^{er} placé, d'ajouter une prime de 500 francs au deuxième et de 250 francs au troisième.

5 juin. Ce sont 64 pilotes qui prennent part aux Championnats Suisses de Vol à Voile au Birrfeld. Les vainqueurs sont Basil Obrist en Classe standard et Max Lamm en Classe 15m.

6 juillet. Le pilote de planeur zurichois Urs Ramel est attaqué par un aigle à 3'200 m près de Davos. L'aigle sera tué lors de la collision. D'importantes réparations seront nécessaires sur le planeur. De tels événements ont rarement lieu. Il est cependant possible de vivre de tels incidents lorsque l'on s'approche d'un nid d'aigle. Je rapporte ci-dessous, au nom de tous les pilotes ayant vécu des incidents avec des rapaces, les cas d'attaque d'aigle qui me sont connus:

L'instructeur de vol John Noble, originaire d'Australie, a vécu une telle collision le 27 juin 1974 lors d'un camp du Groupe de Vol à Voile de Genève à Aoste; son Jaskolka HB-581 fut sérieusement endommagé à l'aile gauche. Lors d'un camp précédent du même groupe à Aoste, le pilote Rolf Moosmann fut attaqué par 3 fois par un aigle; inquiétant, même s'il n'y a pas eu de collision. Karl Bretscher du même groupe, volant son Elfe de sa propre construction, subit une collision dans le sud de la France en 1978 à la Montagne de Gache près de Sisteron; l'oiseau fut tué.

Samedan est également connu pour des incidents avec des aigles. Ainsi Sigi Maurer fut attaqué dans les années d'après-guerre par un aigle. Son Moswey subit des dégâts au fuselage



John Noble après l'atterrissage à Aoste le 27.6.1974
photo: archives John J. Noble

et à l'empennage de direction. Durant les mêmes années, lors d'un camp à Samedan, Marc Dugerdil réussit à éviter le vol en piqué d'un aigle. Ce dernier décrocha en dernière minute.

Pour la deuxième fois, le Groupe de Vol à Voile de Zürich (SGZ) organise les journées de Vol à Voile sur l'Allmend Brunau. Lors des premiers jours de treuil 1986, le SGZ ne possédait plus aucun Rhönlerche. Cependant, dans l'intervalle, il avait remis en état de vol une machine délaissée à Porrentruy. Le service de vol au treuil est à nouveau assuré dans l'esprit confédéral par le Groupe de Vol à Voile de Bâle. Le travail à «forfait» permet près de 600 vols.

Motivé par le succès des Zurichois, le Groupe de Vol à Voile de Bâle organise durant l'été 1987, les premières «Journées bâloises de Vol à Voile» au Bruderholz. On décolle du Champ des «Zwölf Jucharten» près de la route de Giornico. Malheureusement, le temps n'est pas celui qu'on espérait. Le premier jour est le plus chaud de l'année et au-dessus du champ, le nuage de poussière du samedi est indescriptible. Le dimanche, grâce à un début dès 07h 00, il est possible de réaliser encore 10 départs avant que se déversent des trombes d'eau. Le treuil s'enfonça jusqu'aux essieux et reste une semaine sur le champ avant d'être dégagé. Mais encouragés par leurs hôtes et participants, les pilotes bâlois émettent le vœu de reconduire de telles journées en ville.

Des manifestations aéronautiques hors aérodromes officiels nécessitent avec tous les compléments un travail considérable; la sécurité devient l'élément primordial. Aussi est-ce réjouissant de constater le soutien de toutes les parties en commençant par le propriétaire et le locataire du terrain, de la Commune, de la Police Cantonale de Bâle-Campagne, de l'aéroport de Bâle (en réalité le Bruderholz est à l'intérieur de la CTR), jusqu'à l'OFAC. On établit un plan des voltes pour que l'atterrissage se fasse derrière l'aire de départ et de ce fait découple ces deux phases afin d'accélérer ces derniers. D'autres possibilités d'atterrissages existent par ailleurs. Il n'y a que des moniteurs de vol aux commandes, habitués à faire jusqu'à 30 vols par jour. Un programme spécial d'entraînement se tint à Fricktal-Schupfart avec un câble de 400 m de long et de nombreuses ruptures de cordes! Ci-dessous une sympathique anecdote:

Le samedi soir, arrive un Monsieur de 86 ans qui demande encore à faire un vol. Le temps ne le permettait plus et on l'informe que le service de vol reprendrait le dimanche à 07h 00. A 06h 30, il était présent sur le terrain et fit ainsi le 1^{er} vol de sa vie...

19 septembre. Rencontre d'automne de l'AVVV sur le MS «Niederhorn» sur le lac de Thoune. La musique de Teddy Heimgartner et de son «Schwyzerörgeli» contribuent à l'excellente ambiance. Plus de 80 participants.

21 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Brigue. Rudolf Stüssi parle de la «Prévention des Accidents de Vol à Voile», Dr Bruno Neiningen, ISM, de «La météo en Vol à Voile».

6 décembre. Werner Ledermann décède d'une défaillance cardiaque à Ostermundigen, peu après son 75^{ème} anniversaire. «Lädi» a vécu tout le développement de l'aviation et y participait activement. Il fut porteur de la licence d'instructeur de vol à voile (No 13) depuis 1932, ainsi que plus tard des licences de pilote privé (avion et hélicoptère) et d'aérostation (ballon à gaz et ballon à air chaud). Inspecteur de vol à voile dès son entrée à l'Office fédéral de l'air



▲
Werner Ledermann à l'âge de 75 ans

⁷ Aujourd'hui «inspecteur de la surveillance des opérations aériennes»

1 9 8 7

le 1^{er} mai 1943, inspecteur d'aviation civile⁷ dès avril 1963, il a, en tant que chef de la surveillance du vol à voile, marqué de son empreinte de façon déterminante le développement du vol à voile jusqu'à sa retraite fin 1977. Il a toujours pris la défense de l'aviation légère, et le vol à voile doit beaucoup au tandem Werner Ledermann/Fritz Bigler durant la période des années 1960 et 1970.

1 9 8 6

1^{er} au 11 mai. 1^{er} Championnat Suisse de Vol à Voile à Locarno-Magadino. On espérait de meilleures conditions météorologiques qu'au Nord des Alpes, mais la grosse pluie arrive aussi ici, ce qui oblige à déplacer l'activité sur la piste en dur. Hans Nietlispach (sur Discus b en classe standard) l'emporte pour la 16^{ème} fois en tant que Champion Suisse. Bernard Revaz (Sion) est vainqueur en classe ouverte et dans la classe 15m Werner Baumann (Knonaueramt).

25 mai au 4 juin. Pour la 1^{ère} fois se tient à l'étranger un cours BFK de l'AéCS. Ce cours a lieu à Rieti sous la direction de Hans-Peter Baumann («HP») et Werner Baumann et a pour but de préparer les 18 participants au vol de concours de distance. 11 groupes prennent part à ce camp avec un total succès.

27 mai. 14^{ème} Assemblée Générale de l'AVVV au Musée des Transports de Lucerne.

13 septembre. La rencontre d'automne de l'AVVV se tient dans le Lavaux (Vaud). Un déplacement en car de Lausanne vers Chexbres par le vignoble amène les participants au «Caveau des Vignerons», puis au dîner à l'hôtel Bellevue de Chexbres. Retour à Ouchy/Lausanne par bateau au départ de Vevey; 50 participants.

22 novembre. Le Groupe de Vol à Voile de Zürich organise la Conférence du Vol à Voile dans les locaux du «Blackout» de l'aéroport de Zürich-Kloten. Le Directeur de la «Fondation Suisse d'Aide au Sport», Edwin Rudolf, présente cette dernière. En présence de 400 participants, divers invités s'expriment dont: Eric Gysling (SG Lägern), Edwin Rudolf (SSS, Fondation Suisse d'aide au Sport), Ernst Cincera (Conseiller National et Membre GPA) ainsi que Georg Krenger (SG Winterthur).

Fondation du Groupe de Vol à Voile de l'Air-Club Yverdon.

1 9 8 5

26 janvier. Une nouvelle Assemblée Générale extraordinaire de l'AVVV à Olten confirme la votation consultative du 3.11.1984 concernant l'abrogation de l'état d'affilié de «Section de l'AéCS», sans modification des buts de l'association.

29 mai. 13^{ème} Assemblée Générale de l'AVVV dans les locaux de Swissair-Technik à Kloten. Le Président Herbert Katz et les membres du Comité Jost Frei, Hans Knecht, Francis Char-don, Jean-Pierre Müller et Hermann Rütschi se retirent. Nouvellement élu au Comité: Köbi Eggenberger, Président, W. Jequier, Max Tschudin et Heinrich Schälchlin. Décision pour le retour aux anciens Statuts AVVV, car la nouvelle relation statutaire avec l'AéCS n'apparais-sait pas comme positive et efficace. Une décision courageuse, tout d'abord dans l'intérêt des camarades non-membres de l'AéCS ainsi que pour prévenir le risque de démission de nom-breux anciens membres de l'AVVV. Ce pas a pour conséquence de redynamiser les bonnes relations réciproques entre l'AVVV et l'AéCS.

21 au 27 juillet. 13^{ème} Rencontres internationales «Oldtimer» de Vol à Voile à Amlikon, hôte du Groupe de Vol à Voile Cumulus. Plus de 60 anciens planeurs y participent. Les vétérans du vol à voile se retrouvent également à cette occasion.

11 août. La Suisse a de nouveau un vice-champion du monde. Frederico Blatter sur Nim-bus 3 accède à la 2^{ème} place en classe ouverte aux 19^{ème} Championnats du Monde à Rieti en Italie.

Nostalgie véli-vole – version moderne. Du 28 août au 4 septembre à l'occasion du 50^{ème} Jubilé du Camp de Vol à Voile international de 1935 au Jungfraujoch, on effectue des vols souvenirs avec cachet postal, au départ du Jungfraujoch à 3454m d'altitude. Cette manifestation est due à un comité ad hoc élu à cette occasion. Alors qu'en 1935 les planeurs furent transportés par le train de la Jungfrau, ils le sont cette année par hélicoptère. Quatre pionniers de l'époque sont encore présents: Peter Riedel 80 ans, double national USA/RFA, le Suisse de 79 ans Willy Baur ainsi que les 2 Yougoslaves Borijvoj Ivkovic et Aleksandar Stanojevic. Sont aussi présents venus de l'étranger Christopher Wills et Ernst Walter. A part Willy Baur, les pilotes vétérans suisses suivant volent aussi: Werner von Arx, Hanspeter Baumann, Martha Bachmann, Frederico Blatter, Peter Egger, Werner Kohler, Housi Nietlispach, Werner Roth, Hans Rothenbühler et Willi Schwarzenbach. Ces 12 véli-voles forment ainsi le corps principal des pilotes 1985 de la Jungfrau. Parmi les planeurs des 30 participants se trouvent un Mü-13, un Rhönbussard, l'honorable Minimoa HB-282 de Werner von Arx, un modèle de chaque Schleicher K2, K8 et K6, un B4, le Moswey 3 HB-485, le Spalinger S-18 II HB-411 de Willi Schwarzenbach, un Spalinger S-19 et le S-18 III HB-458 de Peter Egger. Les décollages s'effectuent comme en 1935 au sandow. Maintenant toutefois on utilise un moteur de 5 CV qui tend l'élastique en lieu et place d'assistants humains.

▶▶ Grâce à des sponsors généreux, les planeurs sont transportés confortablement au Jungfraujoch par hélicoptère d'Air Glacier. Le pilote véli-vole peut voler avec et ainsi garder à l'œil son planeur.

▼ Le S-18 HB-411 de Willi Schwarzenbach est posé au Jungfraujoch.

photos: René Humbert-Droz, archives Willi Schwarzenbach



1 9 8 5

▶
Les planeurs sont préparés au Jungfraujoch. Dgà: Minimoa HB-282 de Werner von Arx, Moswey HB-485 (bleu) d'Alex Kundert, Mü-13 D-6293 d'Ernest Walter venant d'Allemagne du Nord, K-2 HB-535 «Bazillus» de Walter Hermann
photo: Willi Schwarzenbach



Le camp du Jubilé se déroule par un grand beau temps, avec 24 départs et se traduit par un total succès. Seul Willy Baur avec son Ka-2b HB-535, ne décolle pas. Le 2 septembre souffle un vent de dos voire latéral toute la journée, ce qui paraît impropre pour le K-2. Lors de deux essais le biplace n'atteint pas la vitesse nécessaire. Par réaction, le pilote expérimenté décroche et vire à gauche les 2 fois avant de s'immobiliser sur la neige éternelle du Firn. Certainement s'est-il remémoré son départ du 17 septembre 1935 alors qu'un fort vent du Sud balayait le Joch et qu'il dut décoller avec vent de dos. A cette occasion son Spyr, malgré la traction de 16 au lieu de 12 «Gummihunde» (les hommes qui tendent les élastiques du sandow) fut catapulté par-dessus la crête de glace en direction du glacier de l'Eiger et «tomba comme une feuille au lieu de voler. Aucune action sur les commandes, ce fut une effrayante sensation de se voir projeté ainsi dans les rabattants jusqu'à ce que le planeur, proche de la station Eigergletscher se ressaisisse et vole grâce certainement à un effet de sol et à un ressaut», ainsi que le rapporte Willy Baur.

De retour en 1985. Hans Nietlispach, aussi, est victime d'un faux départ. Ici le récit tiré de son livre «Segelflug»:

▲▲
Ainsi je patientais dans mon B4, sur la catapulte, en attendant le si convoité vent de face. Cependant il ne vint pas, pendant des minutes. Les fanions s'agitaient mollement, mais sans indications notoires en contrebas sur le Jochfirn. Pour un départ périlleux! Werner, le chef de Start, m'adressa un coup d'œil impatient. ...espérons qu'il attende encore!... Mais non, il actionna la poignée et déjà la catapulte me projeta en contrebas par-dessus le Firn où je touchais peu avant la rupture du glacier, rebondis et parvins, à un cheveu, à reprendre un piqué balistique et retrouvais une vitesse salutaire par-dessus les séracs. De la chance! Bien après l'atterrissage sur le pré à côté de l'église de Meikirch, mes cheveux restaient dressés sur la tête et depuis, ce 31 août 1985, m'apparut comme une seconde naissance!

▼
Le S-19 HB-225 avec le pilote Werner Roth partant au sandow du Jungfraujoch
photo: archives Kurt Stapfer

▼
Le Minimoa HB-282 de Werner von Arx sur la rampe de départ
photo: Willi Schwarzenbach



1 9 8 5

Martha Bachmann décolle comme première femme depuis le Jungfrauoch. Le 2 septembre, journée officielle et jour de la Presse, une fanfare, composée principalement de pilotes militaires habillés en vieilles combinaisons, met une ambiance unique sur le Joch! Quatre Mirages en formation apportent encore le salut des Forces Aériennes Suisses, et le Thounois Peter Zaugg sur son ASK-21 fait une démonstration d'acrobatie très réussie.



◀
La place d'envol avec la rampe de départ au Jungfrauoch 1985
photo: Willi Schwarzenbach

La prochaine manifestation spectaculaire de l'année est la rencontre d'automne de l'AVVV à l'occasion des «50 ans Rigi», le 28 septembre. Cette manifestation a lieu en commémoration du 1^{er} camp très réussi de Vol à Voile du Rigi en 1935. Une idée géniale du Comité de l'AVVV de faire coïncider cette rencontre annuelle avec une journée de vol Oldtimer et des départs au sandow à partir de Rigi-Kulm! Il fallut trouver le sandow en Allemagne et le faire venir. De la camaraderie en masse! Un temps magnifique. Un grand succès pour l'Association des Vétérans du Vol à Voile et certainement l'apothéose de la présidence Eggenberger.

Quelques centaines de spectateurs suivent les travaux de préparation et le catapultage de ces planeurs d'époque. Comme déjà précédemment, le chemin de fer Arth-Rigi a gracieusement transporté les planeurs. En fait, Kari Suter («Rigi-Suter») pensait décoller et atterrir au Rigi avec son S-16. Mais il n'en fut rien; en cause le manque d'ascendance. De même pour Werner von Arx qui, lui aussi, disparaît rapidement du champ de vision des spectateurs. Seul Werner Kohler réussit une spirale d'honneur au-dessus du sommet du Rigi avant de partir en direction du sud. Tous les trois atterrissent sains et saufs à Oberarth.

23 novembre. Conférence suisse de vol à voile à Bex. Présentation par Peter Huber, Commission de l'Environnement de l'AéCS: Que se passe-t-il avec notre «thune de l'environnement»?

14 janvier. Sur l'initiative et sous la présidence de Heidi Götz est fondé, au Restaurant «Guggach» à Zürich-Oerlikon, le «Groupement d'intérêts des femmes-vélivoles» afin d'établir des relations auprès d'autres femmes pilotes de vol à voile. Etaient présentes à cette assemblée fondatrice plus de 50 dames volantes de toute la Suisse, parmi elles des pionnières telles que, Elf Schlatter, Irène Müller-Borer, Margrit Sallaz, Ursula Hedinger-Bühler et Ludmilla Zweifel. En 1994, le groupement prendra le nom de «Association des Femmes-Vélivoles Suisses, AFVS».

1 9 8 4

30 mai. La 12^{ème} Assemblée Générale de l'Association des Vétérans du Vol à Voile se tient sur l'Aérodrome de Berne-Belp. Comme programme complémentaire, le Groupe de Vol à Voile de Berne organise des vols passagers. Le planeur biplace de l'OFAC avec son pilote Willy Ritschard participe également à ce programme. Ces vols effectués avant et après l'AG au prix de 45 francs connaissent un vif succès.

4 juillet. L'interdiction de vol pour Ultra-Léger est décidée par le Conseil Fédéral. Cette mesure arbitraire et rétrograde du Gouvernement suisse «a tué l'oiseau»!

Pour la 3^{ème} fois après 1974 et 1979, se tiennent à Schänis les championnats de Vol à Voile. Deux Jubilés parrainent cet événement: 50 ans du GVV Lägern et 20 ans de l'aérodrome de Schänis sous l'égide de «l'Ecole de Vol à Voile des Alpes Schänis» (Alpine Segelflugschule Schänis). Les trophées sont attribués après 6 épreuves à des locaux: Tom Badum en classe standard et Alfred Schulthess en classe 15m. Pas de classe ouverte, car trop peu de pilotes annoncés.

Le suisse Frederico Blatter est vainqueur en classe ouverte lors des 19^{ème} Championnats Nationaux Autrichiens à Pinkafeld. Aux Championnats d'Europe à Vinon en France, il sort 2^{ème} en classe ouverte et Simon Leutenegger 3^{ème} en classe standard.

29 septembre. Ce jour, se retrouvent à Soleure 58 Vétérans du Vol à Voile à l'occasion de la rencontre d'automne. Après la réception et l'Apéro, offerts par les Autorités de la Ville au «Baseltor» tout le monde se déplace en véhicules privés à Oberdorf, d'où par téléphérique les participants gagnent le «Kurhaus Weissenstein» pour le repas de midi.

3 novembre. À Olten se tient une Assemblée Générale extraordinaire de l'AVVV pour traiter du thème: la position de l'AVVV au sein de l'AéCS. L'entrée décidée en 1982 au sein de l'AéCS en tant que Section autonome a révélé des problèmes pour les non-membres de l'AéCS. Des questions de coût, la création de diverses catégories de membres ont perturbé les relations AVVV-AéCS.

24 novembre. Conférence nationale du Vol à Voile à Unterentfelden. Werner Neuhaus, Président de la Section Argovie de l'AéCS, parle des origines et du développement de la Section Argovie. Benno Lüthi présente le nouveau système appelé «Segelflugsuperphotopolarotisme».

9 décembre. Vreni Mattmann, sur ASW-15, établit un nouveau record suisse dames, avec un vol triangulaire en Namibie: Bitterwasser-Spatzenfeld-Katzensteg-Bitterwasser.

28 décembre. Avec un vol de 1'004 km, Beat Bünzli devient le 2^{ème} suisse à obtenir un diplôme des 1'000 km sur un triangle Bitterwasser-SWA-Knie-Mata Mata-Bitterwasser. Ce sera le FAI No 63 et l'AéCS No 2.

19 mars. Sur l'aérodrome de Schänis est créé l'Old Timer-Club Schänis (OTC), plus tard rebaptisé «Oldtimer Club Schänis» (OCS). Les buts et raison de la société: sauvegarde de vieux aéronefs en état de vol.

23 mars. Lors de l'Assemblée des Délégués de l'Aéro-Club de Suisse la Swiss Aerobatic Gliding Association (SAGA), existant depuis 1975, est intégrée en tant que Section spécifique au sein de l'AéCS.

30 mars. Ce jour-là décède à Lucerne le pionnier du Vol à Voile et constructeur August Hug à l'âge de 89 ans. Avec August Hug, les pilotes suisses de vol à voile ont perdu leur mentor le plus significatif. Durant la Première guerre mondiale, Hug construisit en Allemagne des avions de chasse. En 1918/19, de concert avec A. Schaedler, ils assemblèrent dans la Fabrique de wagons Schlieren, l'avion de reconnaissance SWS C-1. Sous l'appellation Spyr, il construisit à partir de 1928 une série de planeurs remarquables. En tant que premier Président de la Commission de Vol à Voile de l'AéCS (1943-1969) Hug fut l'artisan du mouvement en faveur du vol à voile. Il fut membre fondateur de l'Association des Vétérans du Vol à Voile de l'AéCS et son premier Président de 1971 à 1979 et devint son Président d'Honneur. August Hug fut détenteur de la Médaille Lilienthal. (Voir l'image sous 1969).

13 avril. Frederico Blatter réussit un vol de distance de 1'015 km avec départ et arrivée de Valbrembo, en passant par les points de virage de Obervellach et La Tuile. Ce premier vol de 1'000 km le long de la face sud des Alpes (FAI No 62 et Suisse No 1) est également le tout premier 1'000 km dans celles-ci.



◀ Frederico Blatter dans son Nimbus 3
photo: archives famille Blatter

1^{er} mai. Le Groupe de Vol à Voile de Schaffhouse fête son 50^{ème} anniversaire sur l'Aérodrome de Schmerlat. Son parc volant se compose de 10 planeurs d'école et de compétition ainsi que de 3 remorqueurs.

21 mai. Au Championnat Suisse de Vol à Voile de Sion, Frederico Blatter l'emporte en classe ouverte, Peter Teunisse en 15 m et Thomas Badum en classe standard.

25 mai. 11^{ème} Assemblée générale de l'Association des Vétérans du Vol à Voile au Birrfeld, selon l'ancienne coutume dans un hangar et le repas dans l'Atelier!... Avant et après l'Assemblée, service de vol en bi-place avec l'ASK-21, successeur de l'ASK-13, un descendant de la bonne et vieille Rhönlerche.



▲
 Cette image unique de deux B4 fondus en un seul planeur à deux fuselages date du 21 août 1983 lors d'un entraînement au vol acro à Montricher. Les pilotes, Paul Guniat comme «leader» (à droite) et John Noble comme numéro 2 se préparaient pour le meeting de l'air de Bex. Après un remorquage en double derrière le Pawnee du Groupe de vol à voile de Genève sur 1'000 mètres au-dessus de la place, ils sont en train de finir leur programme d'acrobatie simultanée par un looping, suivi d'un passage à haute vitesse en formation parfaite, avant de se séparer par la gauche et la droite pour se retrouver en final pour un atterrissage synchronisé.
 De la classe!

10 septembre. C'est au cours d'un meeting aérien qu'Albert Neukom, bien connu internationalement en tant que constructeur d'avions, se tue à l'âge de 56 ans sur «son» aérodrome de Schmerlat, aux commandes d'un avion léger de sa construction, le AN-20-Experimental. «Ses constructions», écrivaient les «Schaffhauser Nachrichten» le 12 septembre, «étaient, depuis sa première Elfe qui, en 1956, a fait fureur aux championnats mondiaux de Vol à Voile en France, en avance d'une longueur de cockpit sur son temps et sur la concurrence». Le Vol à Voile doit à Albert Neukom, porteur dès 1978 du diplôme FAI Paul Tissandier, d'avoir établi au travers des légendaires Elfe et AN, de nouvelles références en matière de vol à voile.

24 septembre. Réunion d'automne de l'AVVV dans les mines de Sel de Bex.

25 septembre. L'Assemblée Générale de la FAI (Fédération Aéronautique Internationale) siégeant à Los Angeles (USA) remet la Médaille Lilienthal pour 1982 (no 35) à Hans Nietlispach en reconnaissance pour sa contribution particulière au Vol à Voile. Ses prédécesseurs suisses furent en 1961 Adolf Gehriger (no 15) et en 1974 August Hug (no 28).

26 novembre. Conférence Nationale du Vol à Voile à l'hôtel Saint-Georges de Gruyères. Malgré le mauvais temps, 240 participants venus de tous les coins du pays ont agréablement surpris les organisateurs. Exposés: «CVV-Cours de perfectionnement» (Matthias Zwicky, groupe de vol à voile Oberaargau) et «discipline radio» (Marcel Obrist, groupe de vol à voile Lenzburg).

25 février. C'est à Samedan qu'est fondé le «Club da Svoul à Vela Muottas (CSVM). Ce groupe fusionnera en 1992/93 avec l'ancien groupe pionnier du «Groupe de Vol à Voile de Haute Engadine» (Segelfluggruppe Oberengadin) dont l'activité se poursuivait encore.

16 mai. Heidi Götz relie sur Standard-Libelle l'aérodrome de Schänis à celui de Trieben. 402 km. Par cette performance elle établit le record féminin de vol de distance à but fixé en Suisse.

22 mai. Le GVV Zürich fête son 50^{ème} anniversaire lors du Championnat suisse sur l'aérodrome de Buttwil.

26 mai. 10^{ème} Assemblée Générale ordinaire de l'AVVV lors du TAL 1982 (CS) à Buttwil. Cette AG décide de l'entrée en tant que Section autonome au sein de l'Aéro-Club de Suisse. Francis Chardon est nommé Membre d'honneur à l'occasion de son 85^{ème} anniversaire le 19 mai dernier. Il est porteur de la licence No 1 de planeur de pente de l'an 1922 et membre actif des vétérans de vol à voile. En mars dernier, il fut déjà élevé au titre de Membre d'honneur de l'Aéro-Club de Suisse lors de son Assemblée des délégués.

27 mai. Walter Gisler, avec un LS-3, vole de la gare de Montbovon vers l'aérodrome de Timmersdorf (A) sur 609 km, établissant ainsi un record intérieur suisse en vol à but fixé.

29 mai. Les Championnats suisses de Vol à Voile à Buttwil sur le Lindenberg (AG) se terminent avec les victoires de T. Badum en classe standard, A. Schulthess en 15m et F. Blatter en classe ouverte.

25 septembre. La rencontre automnale de l'AVVV a lieu dans l'historique ville de Morat, sous la conduite d'un guide. La Municipalité offre l'apéritif à l'Hôtel de Ville, et le dîner est servi à l'Hôtel Krone. Suivra une AG extraordinaire avec à l'ordre du jour un seul sujet et un vote: les nouveaux statuts de l'Association nécessaires pour l'admission comme Section de l'Aéro-Club de Suisse qui sont acceptés à l'unanimité!

30 septembre. Ce sont 37 groupes (147 pilotes) de vol à voile qui ont pris part au Concours National. Ils effectuèrent 354 vols et un total de 131'753 km.

27 novembre. La Conférence nationale du Vol à Voile a lieu à Muri (BE). Le Conseiller National Adolf Ogi parle de «l'importance du Sport dans la politique communautaire».



◀ Karl Suter «Rigi Suter» avec son S 16 II à Samedan
photo: archives Kurt Stapfer

Une année très active pour l'Association des Vétérans du Vol à Voile.

11 avril. Le comité de l'AVVV entérine un règlement concernant l'octroi d'un prix d'encouragement à un jeune pilote de la classe standard. Ce prix se compose d'un gobelet souvenir et d'un montant de 1'000 francs. Il remplace le «Challenge August Hug» attribué depuis 1974 et sera chaque fois remis lors de la Conférence du Vol à Voile.

29 mai. 9^{ème} Assemblée Générale AVVV, conjointement au TAL 81 au Birrfeld.

Mercredi 3 et jeudi 4 juin. L'AVVV visite avec 29 participants les Championnats du Monde de Vol à Voile à Paderborn. Les visiteurs sont reçus avec honneur par le Président de l'Aéro-Club d'Allemagne, Georg Brütting, ainsi que Fred Weinholtz, le Directeur du Comité d'Organisation des Championnats du Monde. Ils prennent place parmi des pilotes chevronnés qui se nomment: Heinz Huth, surnommé «le Long», deux fois champion du monde, Hans-Werner Grosse de Lübeck, plusieurs fois détenteur de records du monde, et Ingo Renner, champion du monde et Allemand-Australien.

10 juin, Adolf «Pirat» Gehriger, président d'honneur de la FAI, membre d'honneur de l'AéCS et porteur de la médaille Lilienthal, décède dans sa 65^{ème} année des suites d'une grave maladie. Le vol à voile en Suisse, mais aussi mondial, lui doit beaucoup (voir 1976, 1961 et 1946).

Adolf Gehriger doit son surnom de «Pirat», lorsqu'il entreprit dans sa jeunesse des voyages audacieux en bateau. Ce surnom lui convient parfaitement à propos d'une action intrépide, entreprise peu après l'entrée des Français dans le proche Vorarlberg, encore allemand.

Pirat Gehriger, à l'époque président du SG Säntis, et Ernst Zeller, moniteur de vol, parlaient couramment le français, et apprirent au printemps 1945, par des officiers français au Restaurant Schiffli à Gaissau (A), qu'un déménagement imminent d'un grand nombre de planeurs était prévu vers la France. Les planeurs avaient été utilisés à des fins d'instruction pendant la guerre, sur l'aérodrome de Gaissau, spécialement construit à cet effet, et dont la destruction avait encore été ordonnée par le commandement allemand. Le commandant français de la zone fit preuve de bienveillance en faveur du transport en Suisse d'une partie de ce matériel volant. La Deuxième guerre mondiale n'était pas encore terminée partout, si bien qu'une partie importante de ces planeurs fut acheminée en Suisse en deux nuits, par canots ou radeaux sur le Vieux Rhin. Les machines avaient encore leurs couleurs de camouflage; la croix gammée avait été recouverte en urgence d'une peinture blanche. Cette action secrète, nocturne et nébuleuse, fut suivie, peu de temps après, d'un camion GMC avec remorque et chauffeur marocain, généreusement mis à disposition par l'armée française, qui livrait un chargement via le bureau de douane de Rheineck jusqu'à l'aérodrome d'Altenrhein. On voulait encore importer quelques machines par la voie officielle.

Plus tard, les pilotes de vol à voile d'Altenrhein cherchèrent encore à mettre la main sur le stock de pièces détachées des ateliers de construction et d'entretien de planeurs Kittelberger à Hard près de Bregenz. Il y avait là-bas plus de 30 planeurs neufs détruits, écrasés par des blindés ou des camions. Mais aucun autre transport ne fut organisé.

On sait que les Forces d'occupation alliées emmenèrent dans leurs propres pays passablement de matériel aéronautique. Pour la France seule, il s'agit de 400 planeurs. On peut partir de l'hypothèse que les planeurs de Gaissau auraient tous pris le même chemin. Le non respect de cette directive provoqua l'intervention du gouvernement français qui avait eu vent de cette action. Cela provoqua des complications diplomatiques, et l'ordre de Berne ne se fit pas attendre, de restituer ces machines. Il faut savoir que, d'après certaines sources, cette

1 9 8 1

livraison en retour ne se serait composée que de vieux planeurs suisses, hors service, pour satisfaire à cette injonction... Sur la base d'une déclaration ultérieure, ce transport de retour ne comprenait que du matériel importé en Suisse et dédouané peu de temps auparavant, plus particulièrement un treuil, quelques Zögling (SG-38) et un Grunau-Baby.

Nous ignorons ce que l'Office de l'air et l'Aéro-Club de Suisse savaient de cette action; nous n'avons jamais eu connaissance de réactions négatives. L'Aéro-Club organisa la répartition des planeurs au profit de différents groupes de vol à voile. Pirat et ses aides se murèrent dans le silence. Pas étonnant, si plus tard, des rumeurs les plus diverses ont couru.

Au total, environ 15 planeurs prirent le chemin de la Suisse, soit 9 ou 10 DFS-Kranich, 2 DFS-Weihe, 2 DFS-Meise et un Grunau-Baby. Le matériel sauvé de la destruction rendit de précieux services aux différents clubs de vol à voile en Suisse pendant de nombreuses années.

26 août. 26 membres de l'AVVV sont reçus auprès de la Firme Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH, constructeurs d'aéronefs à Kirchheim-Teck.

26 septembre. Rencontre d'automne de l'AVVV sur le lac de Biemme, couplée à une petite marche d'approche vers le restaurant de l'Ile St-Pierre où se tient le repas de midi.

31 octobre. Une délégation du Comité de l'AVVV se rend à AVIATIKA 81 à Bâle ainsi qu'à une présentation des véliplanes bâlois à l'occasion du jubilé des 50 ans du SG Basel.

28 novembre. Conférence suisse du Vol à Voile à Sarnen. Thèmes: «Les Cours de progression de la CVV (Breitenförderungskurse der SFK) en matière de vol de performance», ainsi qu'une information par Willi Schwarzenbach concernant les «RAL (Regionale Ausscheidungslager – camps régionaux de sélection), développement et évolutions».

Après d'intenses négociations se crée ce jour de Noël 1981, le «Gruppo di Volo Sud Alpin» (GVSA) en tant que petit groupe d'idéalistes, s'engageant à pratiquer le vol de distance au sud des Alpes.



▲
Adolphe «Pirat» Gehriger
photo: archives Markus Ritzi

21 mai. Assemblée générale de l'Association des Vétérans du Vol à Voile à Montricher pendant le CES 80. C'est déjà la deuxième fois que les championnats suisses et les Vétérans sont accueillis sur la place de Montricher ouverte en 1971. Herbert (Büsi) Katz est élu nouveau président de l'AVVV.

27 septembre. Réunion d'automne de l'Association des Vétérans du Vol à Voile à l'aérodrome de Granges/SO avec visite des ateliers Farner.

1 9 8 0

1 9 8 0

22 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Steinhausen (ZG). Parmi les thèmes traités: «Introduction de la liste des meilleures performances en vol à voile» (présentation par Herbert Frehner, coach de l'équipe nationale) et «les examens médicaux aéronautiques à partir du 1.1.1981» (information par Hans Nietlispach).

31 décembre. La Suisse compte 2690 pilotes vélivoles.

1 9 7 9

24 mai. Un nouveau record de gain d'altitude de 8'475 m est établi par la pilote Heidi Goetz à partir de Schänis, sur Libelle Standard.

30 mai. Assemblée générale ordinaire de l'Association des Vétérans du Vol à Voile à Schänis.

18 juillet. Les Vétérans se rendent au Meeting international de planeurs anciens (Oldtimers) à Thoune. Dans le cadre de cette 7^{ème} rencontre internationale, plus de 40 machines anciennes des années 1930 et 1940 sont représentées.

Sur l'ancien aérodrome d'Olten-Gheid, fermé en 1978, le Groupe de vol à voile d'Olten aménage une courte piste (30x550 m) pour le départ au treuil, qui permet une altitude de largage d'un peu moins de 250 m/sol. Ce n'est qu'en 1994 qu'une autorisation de prolongement de la piste vers l'Est permettra une altitude de largage de 350 m.

13 octobre. Rencontre d'automne de l'Association des Vétérans du vol à voile à l'hôtel Hermitage au bord du lac de Lucerne. August Hug, fondateur et premier président (1971-1979) remet sa charge de Président. Il est élu Président d'honneur sous un tonnerre d'applaudissement. Herbert Katz est proposé comme successeur intérimaire pour gérer les affaires jusqu'à la prochaine Assemblée générale ordinaire.

24 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Lucerne. Joseph Strobel, conseiller météorologique ENVV, parle de «vol à voile et météo», Andreas Deutsch, vice-directeur à l'OFAC, de «vol à voile et bruit de remorquage».

12 juin. Aux championnats de vol à voile de Granges/SO Hans Nietlispach (classe standard) et Herbert Frehner (classe ouverte) remportent les épreuves. Ce dernier s'était déjà imposé en janvier lors des championnats d'Australie dans la classe standard! Pour atteindre un tel niveau, il faut voler entre 200 et 300 heures par année et pouvoir disposer en tout temps d'une machine coûtant entre 50'000 et 70'000 francs.

21 juin. A Dübendorf premier vol du biplace Prometheus HB-YBI, construit par Albert Neukom à Neunkirch et propulsé par deux petites turbines à gaz! S'ensuivent des essais en vols par le Groupement de l'armement à Emmen et diverses démonstrations. En 1990, des ailes de Stemme S10 de 23 mètres sont montées sur l'aéronef. La finesse mesurée est ainsi améliorée jusqu'à 1:46, et un taux de montée de plus de 5 m/s est atteint, alors que le pourcentage du vol propulsé se limite à 4% du temps de vol. Dans le cadre du programme Winggrid de l'EPF, l'aéronef est utilisé comme banc d'essai volant. En 2001 l'aéronef est immobilisé, car il n'est pas possible d'effectuer le contrôle de turbine des 100h comme imposé par l'OFAC. Depuis 2007 l'aéronef se trouve au Musée de la Montagne noire à Toulouse et est en attente d'une révision de turbine ou du montage d'un groupe motopropulseur plus adéquat. Voir aussi sous 1972.

28 juillet. Voici un événement plutôt insolite qui sans doute retiendra l'attention du lecteur intéressé. Ainsi, deux planeurs du camp de vol à voile de Zweisimmen se promènent au-dessus du Valais aujourd'hui, mais doivent poser à Sion le soir, faute d'ascendances. Au retour du premier planeur, le Piper Super Cub de 180 CV prend plus de temps que prévu pour le remorquage au-dessus du col du Sanetsch. Dans la vallée il commence à faire sombre, et le vélivole se décide pour un atterrissage d'urgence près de Gsteig. A 20h 18 (=UTC+1) le deuxième remorquage décolle de Sion. Dans le planeur K8 HB-958, il y a Toni Odesti du FBSZ (Fluggruppe der Berufsschüler Zürich). Le remorqueur prend encore pas mal de temps pour arriver au col. Il fait encore clair, mais de l'autre côté la vallée est déjà dans l'obscurité. Où aller? L'aéroport de Sion a été fermé entretemps, et l'éclairage de la piste ne peut être activé. La même chose à Berne-Belp qui, de toute façon, serait plus difficile à trouver dans la nuit. Sans hésitation, le pilote-remorqueur, Simon Stettler, décide de prendre le cap des Rochers-de-Naye et du lac Léman pour aller à Genève. Les lumières le long du lac aident. On suit les rives nord du Léman. Dans le planeur il fait sombre. On ne peut pas lire les instruments. Le contact avec la Sécurité aérienne est établi par le pilote-remorqueur. Lui seul peut correctement afficher les fréquences, ses instruments étant éclairés. Plus tard, la Sécurité aérienne appelle sur la fréquence vol à voile. La voix du contrôleur de la circulation aérienne est rassurante. Les avions de ligne sont envoyés sur un circuit d'attente. La nuit est claire et la visibilité bonne. La clairance d'atterrissage est donnée, la piste est droit devant. Sans les instruments le pilote estime la vitesse d'approche et d'atterrissage à l'ouïe, pour plus de sûreté il vole un peu plus vite. Il s'ensuit qu'il plane relativement loin avant de poser, mais ici la piste est assez longue. A 21h 21 le planeur pose en premier sur la piste en béton 23 éclairée de Genève-Cointrin. Avec l'aide des pompiers de l'aéroport et du chauffeur du «Follow-me» le planeur est rapidement dégagé sur l'herbe à côté de la piste pour permettre au remorqueur de poser à ton tour. Soulagement! Le stress des pilotes VFR, non instruits au vol de nuit et sans l'équipement nécessaire, a eu une fin heureuse. Debriefing chez les contrôleurs de la circulation aérienne qui sont chaleureusement remerciés de leur aide excellente et efficace. Les Genevois sont généreux. Le lendemain matin les pilotes sont autorisés à repartir en remorquage de l'Aéroport International de Genève en direction de Zweisimmen. Les sources d'information gardent le silence sur les conséquences imposées par l'Office de l'air.

23 septembre. Rencontre des Vétérans au buffet de la gare de Berne. Eugen Aeberli présente le film «Aux temps anciens de notre passion vélivole» (Aus alten Zeiten unseres Segelflugs).

1 9 7 8

Avec l'interdiction du vol moteur sur l'aérodrome d'Olten-Gheid au 1 octobre 1978, le vol à voile de performance du groupe d'Olten reçoit un coup sérieux. Jusqu'à cette date, les premiers thermiques sur le Belchen pouvaient être exploités après remorquage le matin déjà. Dorénavant il n'y a plus que des départs au treuil possibles jusqu'à une altitude modeste de 250 mètres au-dessus de la place. Néanmoins, les vélivoles se débrouillent encore pour accrocher des courants ascendants, même si ce n'est que 2-3 heures plus tard dans la journée. C'est ainsi que se développe à Olten dans les années 1980 une génération de jeunes pilotes qui apprennent à utiliser de faibles thermiques à basse altitude et à les exploiter au mieux. Parmi ceux-ci Thomas et Daniel Frey qui deviendront des compétiteurs de haut niveau, notamment grâce à leur entraînement en binôme.

21 octobre. Albert Neukom reçoit à Paris le Diplôme Paul Tissandier de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI) pour ses travaux de développements dans la construction de planeurs, entre autres ses études sur les profils laminaires et les ailes à géométrie variable. Il est également le concepteur et le constructeur des développements futures du planeur Elfe du Dr Werner Pfenninger à Siblingen/SH, avec lesquels des pilotes du monde entier établissent des records. Les premiers «Elfe» de Neukom naissent en collaboration avec Albert Markwalder. Sa nouvelle création, le planeur AN-20 (Albert Neukom), rencontre également un franc succès.

25 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Bâle. Rudolf Stüssi fait un exposé sur le «rapport de la Commission des structures de la CVV».

1^{er} décembre. La Fédération Aéronautique Internationale (FAI) décerne le diplôme Paul Tissandier à August Risch. Ce dernier, Chef d'aérodrome de Samedan pendant plus de 40 ans (du 1 octobre 1937 au 30 juin 1978), a été une figure mondialement reconnue comme promoteur de l'aviation en Haute-Engadine et du vol à voile en montagne.

1 9 7 7

18 mai. Journée des Vétérans dans le cadre des Championnats suisses de vol à voile (CES) se déroulant sur l'aérodrome de Amlikon.

30 septembre. Les Vétérans se réunissent pour la seconde fois cette année, ce coup-ci au Musée des transports à Lucerne. Présentation des Archives du vol à voile, en grande partie compilées par August Hug, fruit d'un travail laborieux de plusieurs années. Il a principalement axé sa recherche sur les années 1910-1945. Pour les intéressés, les archives peuvent être consultées sur demande au Musée les après-midi du mardi au vendredi.

10 décembre. Conférence suisse du vol à voile à Fribourg. Discussion sur des problèmes de structures concernant le vol à voile suisse.

10 avril. Le premier camp alpin de vol à voile au sud des Alpes se déroule sur l'aérodrome militaire de San Vittore (GR) à l'initiative de Benno Lüthi. Les conditions de vol à voile très propices dans la Valle Mesolcina conduisent à l'établissement de ce camp annuel par la Fédération suisse de vol à voile. Y participent depuis lors jusqu'à 100 planeurs et 200 pilotes annuellement! La tradition des camps de vol en montagne instaurée depuis la fin de la Deuxième guerre mondiale par les différents groupes de vol à voile de plaine à Samedan (GR), Münster (VS), Zweisimmen (BE) et Saanen (BE) se trouve ainsi mise en valeur.

12 mai. Journée des Vétérans à l'aérodrome de Birrfeld dans le cadre des Championnats suisses de vol à voile (CES/TAL).

16 mai. Rempportent les championnats suisses de vol à voile: Herbert Frehner sur Nimbus II dans la classe ouverte et Alfred Schulthess sur Cirrus dans la classe standard. Ce dernier passera ensuite en classe Course et sera vainqueur de la discipline en 1980, 1982, 1984 et 1985.

22 juin. Heidi Goetz, sur une Standard-Libelle, établit le record suisse féminin de distance en ligne droite avec une distance de 453 km de Schänis à Kapfenberg (Autriche).

25 septembre. Pour la première fois depuis la création de la SAGA, un championnat suisse du vol acrobatique en planeur est organisé. Cette première manifestation, avec 10 participants, se déroule sur le champ d'aviation d'Oltén-Gheid qui, avec ses installations et la main d'œuvre adéquate, garantit la bonne exécution d'un tel concours. Les conditions météorologiques sont idéales. Quatre Pilatus B-4 et un «Salto» sont engagés dans le concours. Christian Schweizer sort vainqueur de la catégorie Ia (vols sur «Salto» avec 12 figures) et gagne le titre de champion suisse. Kurt Jäggi gagne dans la catégorie II (vols sur B-4 avec 10 figures).

4 octobre. A Téhéran Adolf Gehriger, connu sous le surnom du «Pirat», est élu Président de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI). C'est en grande partie grâce à sa carrière impressionnante comme vélivole que ce mandat de tout haut niveau lui est confié. Il était



notamment le promoteur des premiers championnats du monde de vol à voile à Samedan en 1948. Il a ensuite présidé pendant 25 ans la Commission Internationale de vol à voile au sein de la FAI. Comme tout premier Suisse il s'est vu décerné la Médaille Lilienthal de la FAI. Depuis 1976 il fait également partie de la direction de Swissair.

4 décembre. Lors de la Conférence suisse du vol à voile à Macolin, Heidi Goetz est honorée pour ses performances extraordinaires. Elle a, comme première Suissesse, obtenu l'insigne internationale d'or avec trois diamants et établi de nombreux records de vol à voile.



▲
Christian Schweizer

photo tirée de l'AéroRevue 11/1976

◀
Adolf «Pirat» Gehriger,
président de la FAI

photo: archives FAI

1 9 7 5

1^{er} mars. 23 vélivoles fondent la Swiss Aerobatic Gliding Association SAGA, dont le but est le développement et la promotion du vol de virtuosité en planeur. Hermann Fuhrer devient le premier président de l'Association.

21 mai. Rencontre amicale des Vétérans lors de la journée officielle des championnats suisses de vol à voile (CES/TAL), qui se déroulent pour la première fois à Montricher. Un grand événement pour le tout jeune Centre romand de vol à voile (tout juste 4 ans d'existence) et les deux groupes organisateurs de Genève et de Lausanne établis sur la place.

7/8 juin. Le groupe de vol à voile Cumulus inaugure l'agrandissement et le développement de l'aérodrome d'Amlikon effectué en 1972/73. Atelier chauffé, agrandissement du hangar, de nouveaux sanitaires et même une piscine! Le tout financé avec un prêt accordé par la Confédération.

23 juillet. Journée des Vétérans à l'occasion de la troisième rencontre de planeurs anciens (Oldtimer) à l'aérodrome de Gruyère-Epagny.

17 août. Aux championnats d'Italie qui se tiennent à Rieti, Hans Nietlispach remporte l'épreuve en classe standard devant 40 concurrents issus de 6 nations. Par la même occasion, il remporte 2 records nationaux dans les épreuves en triangle de 100 et 300 km avec des vitesses moyennes de 120.3 km/h, respectivement 98.6 km/h.

29 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Rapperswil. August Hug est honoré pour la médaille Lilienthal que la FAI lui avait décernée en 1974.

1 9 7 4

19 mars. Heidi Goetz bat simultanément deux records nationaux féminins avec une Libelle Standard: altitude absolue de 9'400 m et gain d'altitude de 7120 m.

22 mai. Rencontre des Vétérans à la journée officielle des championnats suisses de vol à voile (CES) à Schänis. Pour la première fois, le «Challenge August Hug» est décerné. Les deux plus jeunes concurrents aux championnats suisses remportent des prix. Le challenge et un prix de 500 francs sont décernés au jeune concurrent qui dans sa catégorie s'est placé au meilleur rang. Le deuxième mieux placé reçoit un gobelet et 300 francs de prime.

August Hug reçoit comme second suisse de l'histoire la Médaille Lilienthal de la FAI, la 28^{ème} à être décernée.

23 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Langenthal.

30 mai. L'Association des Vétérans du Vol à Voile est officiellement «baptisée» à l'occasion des championnats suisses à Berne-Belp. August Hug est confirmé dans ses fonctions de premier Président. 85 membres sont présents à cette rencontre annuelle à l'occasion de la journée officielle des championnats suisses (TAL 1973).

24 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Granges.

5 mai. Alois Widmer décolle de Buochs (NW) pour le premier vol du planeur de construction entièrement métallique, le Pilatus PC-11/B4. Karl E. Scheuber effectuera plus tard les vols de certification du PILATUS B4/PC-11AF jusqu'à l'admission au vol acrobatique complet. L'équipe d'ingénieurs allemands Ingo Herbst, Manfred Küppers et Rudolf Reinke développa le B-4 pour l'allemand Basten, un passionné d'aviation. La maison Rheintalwerke G. Basten construisit deux prototypes (premier vol le 7 novembre 1966).

Au début des années 1970 Pilatus Flugzeugwerke, le fabricant du Pilatus PC-6 Porter mondialement connu, fait l'acquisition des droits de production du planeur monoplace B4 entièrement métallique. La construction du planeur est complètement remaniée en vue de méthodes de production rationnelles, de réductions de poids et de prescriptions de construction plus sévères. Au niveau mondial le B4 est le premier planeur monoplace entièrement métallique construit en série. Après la construction de 322 machines chez Pilatus, ce programme sera vendu en juin 1978 à NIPPI Aircraft au Japon. Le robuste B4 aura fait ses preuves durant des décennies, au niveau du vol à voile de performance, du vol de virtuosité, ainsi que dans l'écolage de base et l'instruction avancée. Quarante ans plus tard, ce planeur populaire et économique restera toujours en service dans le monde entier.

En sa qualité de vendeur et pilote d'essai de l'usine, Karl E. Scheuber a présenté et vendu le planeur dans des pays les plus divers. Il se fait un plaisir de nous faire partager quelques anecdotes:

En juillet et août 1972 j'étais sur un tour de démonstration en Angleterre. Lors d'un grand Air Show à l'aérodrome de Dunstable, me trouvant sur le dos, je fus effrayé par un grand feu au bord du champ d'aviation durant ma présentation acrobatique. Après l'atterrissage j'appris qu'un paysan avait regardé la démonstration de vol tout en continuant à rouler avec la grande faucheuse-batteuse sur du terrain en pente. Tout à coup, la faucheuse s'est renversée et a pris feu. Grâce à l'intervention rapide des pompiers, le paysan n'aurait pas subi d'autre dommage.

Sur la base de Dishford de la Royal Air Force (RAF) j'ai vécu une aventure toute particulière. Le commandant de la base m'a offert, après la démonstration d'acro extraordinaire sur B4 comme il a dit, de faire un vol sur un appareil modeste, mais pas forcément simple, le «Primary», une sorte de «Zögling». Le commandant offrit un remorquage avec l'Auster à l'500 m/sol. Normalement, on ne fait plus que des départs au treuil avec le «Primary», mais je devais pouvoir goûter aux qualités plutôt inhabituelles de vol plané de cette machine. Il souhaitait, néanmoins, que je revienne poser sur la base aérienne. Le fourgon de piste habituel en Angleterre était pour moi le point de départ, et c'est ainsi que j'ai posé à côté de celui-ci après un vol merveilleux.

Aux Etats-Unis, à Tucson, Arizona, lors de la journée de la «Gliding Convention» en 1976 l'honneur me revint de faire le vol inaugural du jour (vol de virtuosité avec toutes les figures négatives). Tout de suite après l'atterrissage un spectateur enthousiasmé vint vers moi et demanda si ce planeur était déjà vendu. Réservez-le pour moi, s'il vous plaît. Pour conclure la journée, une autre présentation de B4 fut demandée. Après l'atterrissage le même Monsieur

1 9 7 2

s'est encore présenté, au visage rayonnant, et déclara que dès maintenant ce planeur serait à lui. Il ajouta le montant de la valeur d'achat sur son chèque déjà préparé. Cela aura été ma vente la plus simple et également la plus rapide d'un B4.



▲
Vol miroir de deux B4 au-dessus de Singen en Allemagne, avec Karl E. Scheuber (en bas) et Victor de Beaudair (en haut)
photo: archives Karl E. Scheuber

►
Moswey 4 à la rencontre OSV à Beromünster en mai 1972
photo: Kurt Stapfer



1 9 7 2

26 mai. Premier vol du HB-2020 à Altenrhein/SG. Le Diamant de 18 mètres d'envergure effectue avec succès des dizaines de décollages autonomes à partir de différents aérodromes suisses. En vol à voile pur, il a environ les performances d'un Diamant de 16.5 mètres d'envergure. Participent au projet le fabricant FFA (cellule), la firme Microturbo (micro turbines à gaz) et l'association EFF (Entwicklungsgemeinschaft für Flugzeugbau). Les résultats prometteurs encouragent les constructeurs à planifier le développement d'un planeur biplace à hautes performances et à motorisation par un plus gros turboréacteur, le projet Prometheus. (Voir aussi sous année 1978).

18 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Olten.

1 9 7 1

Année de la fondation officielle de l'Association des Vétérans du Vol à Voile. Dans un premier projet en février, sous l'impulsion de August Hug, on parle de la «Section des anciens pilotes vélivoles de l'AéCS», mais déjà lors de la première rencontre l'on parle des «vétérans du vol à voile». Comme constituante, on retiendra la séance du 7 mai 1971 à l'hôtel Aarhof à Olten avec les membres fondateurs Willy Baur, Alois Derendinger, August Hug, Jean Marthaler, Hermann Rüttschi et Hermann Schreiber, ainsi que plus de 40 autres vélivoles actifs ou anciens. Les buts de l'Association sont énoncés: encourager l'esprit de camaraderie, promotion de la relève, promotion du vol à voile, publications dans l'Aéro-Revue (en particulier des articles sur l'Histoire du vol à voile). August Hug devient le premier Président.

7 juin. Sur le terrain de Langenthal-Bleienbach Hans Nietlispach remporte pour la 12^{ème} fois l'épreuve des championnats suisses dans la classe standard.

20 juin. La concession d'exploitation est accordée au Centre romand de vol à voile de Montricher/VD. Le 10 juillet, la nouvelle base des Groupes de vol à voile de Genève et de Lausanne est inaugurée. Jusqu'alors le groupe vaudois était stationné à l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette. Pour les Genevois, l'installation à Montricher représente un tournant et un nouveau départ pour le groupe, après une odyssée les ayant obligés à émigrer de Plan-les-Ouates à Cointrin avec des interruptions, et par différents séjours temporaires à Gland, Puplinge, Prangins et Sion! Six années se sont passées depuis que les trois vélivoles genevois Eugène Flury, Kurt Schillig und Rolf Moosmann ont découvert l'emplacement au pied du Jura début 1965.

Avec l'accord de la commune de Montricher, le premier obstacle administratif était franchi. Mais comment financer un tel projet? Le tournant décisif a sans aucun doute été la séance du 11 septembre 1967 sous l'égide du Conseiller d'État genevois André Ruffieux et réunissant les représentants de l'Aéro-Club de Genève, de l'Office fédéral de l'Air et du Groupe de Vol à Voile de Genève, pour discuter de l'avenir de l'aviation sportive genevoise et de la recherche d'un terrain. Pas de perspective pour le vol moteur. Les vélivoles ont bien un emplacement en vue, à Montricher, mais pas les moyens financiers. Le représentant de l'Office fédéral de l'Air, Herbert Weibel, déclare que l'on devrait aller de l'avant et dresser un premier budget de l'opération. Il ira ensuite tenter de persuader le Département fédéral des finances. Avec les autorisations de la Confédération et du canton de Vaud, ainsi que les prises de position positives des communes environnantes, le miracle commence gentiment à se concrétiser. Lors de cette phase, les camarades du Groupe de vol à voile vaudois de Lausanne sont invités

1 9 7 1

à prendre part au projet. Dans un premier temps, ils sont encore un peu sur la retenue par rapport au projet, ayant eux-mêmes un projet d'aérodrome à Étagnières, au Nord-Ouest de Lausanne (projet en négociation qui ne fut jamais réalisé). Les Lausannois sont pourtant très vite convaincus des avantages que Montricher offre. Sous la houlette de Marc Dugerdil (GE) et Gontran Gourdou (VD), les deux groupes se mettent à tirer à la même corde. La «Fondation de Montricher, Centre de vol à voile» est mise sur pied. La Confédération met à disposition le terrain pour une durée de 99 ans et accorde à la Fondation un prêt de 860'000 francs. Ainsi est né l'aérodrome de Montricher!

20 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Berne.

1 9 7 0

Année de fondation du Groupe alpin de vol à voile de Zweisimmen.

▼
Aérodrome d'Amlikon, jour
de la Jeunesse au championnat
suisse de vol à voile 1970
photos: archives SG Cumulus

16 au 24 mai. Le Groupe de vol à voile Cumulus, sous la conduite de Hermann Fäh, Hanspeter Vetterli, Willy Ritschard et Walter Ryser, organise les Championnats suisses de vol à voile pour la première fois à Amlikon. Cette première grande manifestation sur l'aérodrome inauguré en 1963 est un grand succès grâce à l'engagement des membres du groupe Cumulus, notamment la journée pour la Jeunesse avec la participation de près de 5'000 écoliers thurgoviens. Champions suisses: Hans Nietlispach en classe standard et Fritz Wanzenried en classe ouverte.



1 9 7 0



◀
Aérodrome d'Amlikon, jour
de la Jeunesse au championnat
suisse de vol à voile 1970

▼
Aérodrome d'Amlikon



◀◀
Remorqueur Chipmunk

◀
Elfe S3

photos: archives SG Cumulus

1 9 7 0

►
Treuil «Tost» à deux tambours,
en service chez le GVV
Cumulus de 1960 à 1996,
chauffeur H. Rechsteiner
photo: archives SG Cumulus



►
30 octobre 1970. Trois
générations de la même famille
dans le biplace Ka 2 HB-587 à
Buttwil. Aux commandes Willy
Baur, vélivole connu, avec son
fils Rudy et Frédéric, son petit-
fils de quatre ans
photo: archives Rudy Baur



28 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Bex.

Des écoles de vol à voile sont en activité à Altenrhein, Amlikon, Bad Ragaz, Bellechasse, Bern-Belp, Beromünster, Bex, Biel, Birrfeld, Buochs, Buttwil, Courtelary, Dittingen, Grenchen, Hausen am Albis, Kägiswil, La Chaux-de-Fonds, Langenthal-Bleienbach, Lausanne-La Blécherette, Locarno, Mollis, Neuchâtel, Olten, Schänis, Schupfart, Sion, Speck-Fehraltorf, Thun, Winterthur.

Le vol à voile a connu depuis 10 ans une progression importante (en parenthèses les chiffres de 1960): nombre total de planeurs 417 (235), instructeurs de vol à voile 242 (165), pilotes vélivoles 1'661 (859), vols effectués 57'573 (40'233), heures de vol effectuées 32'954 (15'933).



▲
Erwin Lehmann (Elfe S3)
et Ernest Binggeli (Ka6) en
remorquage double
photo: archives Erwin Lehman

1^{er} juin. Les frères Rudolf et Werner Eichenberger, propriétaires de l'école de pilotage Eichenberger, mettent en exploitation l'aérodrome de Buttwil sur la Lindenberg (AG) à 720 m d'altitude. L'aérodrome dispose d'une piste en herbe de 700 m et offre également une nouvelle base pour les Groupes de vol à voile de Zürich et Sky qui avaient été contraints de quitter l'aérodrome de Spreitenbach, démantelé l'année précédente pour faire place à l'autoroute N1 et à la gare de triage CFF Limmattal. Aussi bien à Dällikon qu'à Spreitenbach, les limitations toujours grandissantes d'espaces aériens imposées par la proximité de l'aéroport de Zürich-Kloten menaçaient depuis des années de toute façon d'étouffer le vol à voile dans cette région.



Jakob Spalinger reçoit le Diplôme Paul Tissandier de la FAI, une des plus hautes distinctions de l'aviation en général et du sport aérien en particulier. Ce sont ses travaux comme pionnier du vol qui sont ainsi honorés.

22 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Granges.

▲
Werner Ledermann,
inspecteur vol à voile de
l'Office de l'Air, lors du cours
de perfectionnement pour
moniteurs au vol de distance
du 9 au 20 juin 1969 sur
l'aérodrome de Schaffhouse-
Schmerlat
photo: Pierre Freitag

1 9 6 8

▶
Aux Championnats suisses de vol à voile 1968 au Birrfeld Auguste Hug est honoré pour ses 25 ans d'activité au sein de la Commission de vol à voile.

Des personnalités illustres se retrouvent le 10 mai, journée officielle, dgàd: les constructeurs de planeurs Jacob Spalinger, Georges Müller et Auguste Hug, avec Fritz Rickenbacher, président central de l'AéCS

photo: AéroRevue 6/1968, archives Kurt Stapfer



▲
Ruedi Seiler
photo: archives Kurt Stapfer

Aux Championnats du monde de vol à voile à Leszno (Pologne), le saint-gallois Ruedi Seiler se place au troisième rang dans la catégorie Ouverte sur le planeur de construction suisse Diamant 18m. Malheureusement, quelque temps plus tard il est victime d'une collision avec un câble dans le Vorarlberg et décède des suites de ses blessures.

9 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Olten.

19 novembre. Décès à Zürich de Georg Müller, constructeur des planeurs Moswey. Ces planeurs, au succès éclatant, étaient montés dans la fabrique de planeur de Horgen. (Voir l'image ci-dessus, prise lors des Championnats suisses de vol à voile de 1968).

1 9 6 7



▲
18.6.1967. Ernest Binggeli en discussion avec Erwin Lehmann devant l'Elfe S3 HB-873 à Olten après leur retour en remorquage double du «TAL Granges 1967»

photo: archives Erwin Lehmann

26 mai. Emil Ehrat bat un nouveau record national de vol sur but fixé avec une distance de 567 km.

Fondation du Groupe de vol à voile Knonaueramt.

▲
Au printemps 1967, après 2 ans d'interruption suite à la fermeture du terrain de Sisselnfeld, le service de vol reprend sur le nouvel aérodrome de Fricktal-Schupfart. Le terrain est inauguré officiellement par un meeting de l'air les 3 et 4 juin. Aux côtés du Groupe de vol à voile Fricktal et du groupe de vol à moteur Fricktal, le Groupe de Vol à Voile de Bâle est depuis le début attelé au projet.

1 9 6 7

11 juillet. René Comte établit un nouveau record national de vol en ligne droite en classe ouverte avec une distance de 698.53 km, lorsqu'il rallie Marfa (Texas) à Tucson (Arizona) à bord d'un Diamant.

25 novembre. Conférence suisse du vol à voile à La Chaux-de-Fonds.

1 9 6 6

Depuis le début des années 1960, quelques anciens pilotes vélivoles avaient pris l'habitude de se rencontrer de temps à autre. Un premier rassemblement inofficiel réunit en 1966 plus de 100 pilotes actifs ou «retraités» à Hausen am Albis. De tels rassemblements allaient désormais se renouveler chaque année jusqu'à la fondation officielle en 1971 de l'Association des Vétérans du Vol à Voile. Les initiateurs en étaient Willy Baur, Alois Derendinger, Willy Farnner, August Hug, Jean Marthaler et Hermann Rüttschi, tous ces pilotes qui avaient contribué de manière marquante au développement du sport vélivole en Suisse. Ils organisaient les rencontres et par la suite constituèrent le premier comité de l'Association. Le Secrétariat central de l'Aéro-Club de Suisse se chargeait de gérer les tâches administratives.

La même année, fondation du Groupe de Vol à Voile de Thoune. Le vol à voile avait déjà été pratiqué là-bas dès les années 1930.

La FFA d'Altenrhein entame la production en série du premier planeur de construction suisse en composite, le Diamant HBV. Les travaux de développement avaient commencé dès 1960 par l'ILS-EPF. Jusqu'à l'arrêt de la production, ce sont plus de 80 planeurs qui sortiront des chaînes de montage (voir aussi 1964 et 1962).



Diamant

photo: archives Kurt Stapfer

27 août. Le premier avion se pose sur le haut plateau entre les villages de Schupfart et Wegenstetten dans le canton d'Argovie, le nouveau terrain de la section Fricktal de l'AéCS après l'arrêt de l'activité de vol sur le terrain de Sisselnfeld à cause de l'expansion de la zone industrielle. Le 6 novembre, l'aérodrome de Fricktal-Schupfart commence officiellement à opérer.

6 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Olten.

▶
28 avril–8 mai 1965 cours de moniteurs à Berne-Belpmoos. La formation des instructeurs de vol à voile est assurée par l'Office fédéral de l'air. Ici Fritz Bigler, inspecteur de vol à voile et instructeur jouant aux élèves aux commandes du Rhönlerche.



▶
On remorque avec le Dewoitine

photos: Pierre Freitag

▼
Proclamation du classement au Championnat du Monde à South Cerney, Angleterre. Dgàd: Markus Ritzi (CH), le vainqueur François Henry (France), Franciszek Kepka (Pologne)

photo: archives Markus Ritzi



Pour la première fois depuis 1948, la Suisse compte à nouveau un vice-champion du Monde! Le bâlois Markus Ritzi, instructeur de vol à voile, pilote militaire de milice et pilote de ligne chez Swissair obtient le deuxième rang dans la classe standard, sur un Elfe, aux Championnats du Monde qui se sont tenus à South Cerney en Angleterre. Le Gouvernement bâlois et d'autres personnalités de haut rang, ainsi que la presse et la télévision, réservent à l'équipe suisse de retour d'Angleterre un accueil chaleureux sur la Place du marché et dans l'Hôtel de Ville. A vingt heures précises, des tambours et fifres entament la marche d'accueil, lorsque le cortège de voitures amenant l'équipe nationale fait halte sur la place.

13 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Saint-Gall.

1 9 6 4

1^{er} mai. Premier vol du planeur de performance Elfe S-3, la nouvelle construction de Neukom et Markwalder, à Schmerlat-Neunkirch (SH). Construit par Albert Neukom à Siblingen, les planeurs de ce type domineront les championnats du monde de 1968 à Leszno en Pologne. L'américain Andrew J. Smith devient Champion du monde en classe standard sur la machine. Son compatriote George Moffatt se place au 4^{ème} rang et le suisse Urs Bloch au 6^{ème} rang.

5 juin. Le Groupe de Vol à Voile de Winterthur commence son activité de vol dans les règles sur son propre terrain sur la Hegmatte, dans les hauts de Winterthur.

31 juillet. L'américain Alvin Parker parcourt une distance de 1'041.5 km et devient ainsi le premier membre du club très fermé des pilotes aux 1'000 km.

2 août. Au départ de Granges/SO Margrit Sallaz établit le nouveau record féminin de gain d'altitude avec 5'480 m sur Ka-6.

29 août. Reconstruction de l'aérodrome de Winterthur, laissé à l'abandon depuis des années. L'aérodrome de Winterthur avait initialement vu le jour en 1949. Mais dès 1954 déjà, la Coopérative de l'aérodrome faisait faillite, et le SG Winterthur se voyait forcé de retourner à Frauenfeld puis, dès 1961, de s'établir temporairement à Birrfeld.

5 septembre. Premier vol du Diamant-HBV HB-743 à Altenrhein. Le pilote militaire Thomas Bircher est aux commandes. Voir aussi 1962.

Le 17 octobre 1964 pour la toute dernière fois, des trains de remorquage décollent de Dällikon. Le Groupe de vol à voile Lägern déménage à Schänis, sur le nouvel aérodrome qui sera officiellement ouvert le 15 mai 1965. Avec l'expansion rapide du trafic aérien à Zürich-Kloten, le terrain de Dällikon était devenu problématique pour la sécurité aérienne.

1 9 6 3

La prairie de l'Allmend à Frauenfeld, jusqu'alors base des groupes de vol à voile Cumulus et de Winterthur est réaffectée comme terrain d'exercice pour les chars par l'armée. Les opérations de vol ne sont plus possibles.

21 juin. Le Conseil fédéral décide des restrictions dans la zone de contrôle de Zürich-Kloten pour augmenter la sécurité des vols. Les terrains de vol à voile de Dällikon et de Spreitenbach doivent fermer. La société anonyme établie pour l'occasion, «Segelflugplatz Lägern AG», reçoit de la Confédération une contribution de 300'000 francs pour la construction d'un nouvel aérodrome dans la plaine de la Linth à Schänis (SG) avec pour mission d'accueillir les groupes de vol à voile directement concernés par la décision de fermeture du Conseil fédéral. Le canton de Zürich s'engage avec une contribution du fond sportif à l'édification des bâtiments sur le nouvel aérodrome.



9 mai. Le nouvel aérodrome du Groupe de vol à voile Cumulus à Amlikon obtient l'autorisation d'exploitation de l'Office fédéral de l'air. L'inauguration se déroule les 6/7 juillet avec une participation importante de la population et des autorités. Paul Guniat et Walter Vetterli avaient découvert cet emplacement seulement un peu plus d'un an auparavant, le 7 janvier 1962. Avec ce déménagement sur son propre terrain réservé uniquement au vol à voile et loin de l'Allmend de Frauenfeld et ses diverses affectations (armée, courses de chevaux, tournoi d'athlétisme et autres), le groupe connaît un développement très positif. Avec le changement de terrain, la dénomination «Stein am Rhein» dans le nom du groupe est supprimée.

7 juillet. A Epagny (FR) un meeting aérien est organisé pour l'inauguration officielle de l'aérodrome de Gruyère. Le célèbre Francis Liardon, pilote militaire et champion du monde de vol acrobatique, démontre ses prouesses. Les premières démarches pour l'établissement d'un aérodrome remonte à 1960, si ce n'est pas encore bien plus tôt. Le 21 avril 1962, encore en pleins travaux d'aplanissement, un premier avion atterrit sur la place à titre de démonstration. Le 28 juillet de la même année, l'autorisation d'exploitation est délivrée par l'Office fédéral de l'air. Dès le départ les vélivoles sont de la partie, d'abord avec 6 instructeurs de Lausanne en mai 1963, qui sondèrent les possibilités de vol à voile dans la région, puis la même année encore le Groupe de Vol à Voile de Genève avec un camp alpin de 2 semaines du 22 juin au 7 juillet, et fin juillet les Fribourgeois de Bellechasse. Dans les années qui suivent des camps sont régulièrement organisés à Gruyère. Parmi les hôtes sur la place on compte également, à plusieurs reprises, des rencontres d'Oldtimers, planeurs et motoplaneurs. Le groupe de vol à voile local a été fondé plus tard, en 1972.

Au camp de Saanen du Groupe de Vol à Voile de Zürich cette année, un événement à peine croyable se déroule. L'histoire est si extraordinaire, qu'il serait dommage de ne pas la conter au lecteur. Voici une version raccourcie du rapport sur l'événement, écrit à partir des notes dans le journal du camp:

Le 11 août, la méthode de départ au sandow, à l'époque déjà depuis longtemps un art oublié, a été à nouveau réutilisée de manière improvisée... et aussi incroyable que cela puisse paraître sans même un sandow!

Après un remorquage turbulent et, après le largage ayant connu plus de descendance que d'ascendance, le Ka-8 HB-705 de Robert Itschner se pose pratiquement tout seul sur une prairie d'alpage sur la Wispile. Quelques secousses, puis le silence de l'arrêt. Tout autour aucune route, seulement du terrain difficilement carrossable même en véhicule tout terrain. Comment repartir? Un départ propulsé par une jeep (comme dans «La grande Vadrouille»)? Le planeur est poussé sur 300 m sur l'alpage. Les aides ne manquent pas, car plusieurs paysans de montagne, enfants et randonneurs sont venus voir le planeur posé. En déplaçant la machine, ils constatent que le planeur tient à l'horizontale dans le fort vent. Le pilote se met alors à imaginer un départ «à la main». Les armaillis apportent des cordes à foin de 10 m et un bout de chaîne. L'amarrage dans le crochet du planeur semble jouer. Les instructions nécessaires sont vite données. Une personne tient l'aile et 5-6 hommes s'attellent à la corde. Prêt au décollage! A la rafale de vent suivante, le pilote fait signe et les hommes se mettent à courir le long de la pente. Après avoir été secoué sur une dizaine de mètres, le planeur se retrouve en l'air et

1 9 6 3

s'éloigne du sol. A deux mètres/sol, le pilote décroche la corde et le planeur continue à monter avec 2-3 m/s. Avec beaucoup de chance, le décollage façon «berger d'alpage» a fonctionné, sans casse! Cris de joie des armaillis, cris de joie du pilote! Quelle bonne et réconfortante surprise pour les camarades du groupe de vol à voile, quand le pilote – déjà manquant depuis des heures – réapparaît au-dessus de l'aérodrome et se pose sans encombre.



17 novembre. Conférence suisse du vol à voile à Soleure.

21 septembre. Premier vol du tout premier prototype de planeur suisse en composites «Ka-Bi-Vo» à partir de Birrfeld. L'idée d'utiliser des matériaux plastiques renforcés par de la fibre de verre pour la construction aéronautique revient à l'Institut de construction aéronautique (IFS) de l'EPF sous la direction du Professeur Dr Manfred Rauscher et remonte à 1958. Le développement du fuselage et de l'empennage de profondeur a été fait dans l'institut même (matériaux plastiques complets: fibre de verre, mousse expansée Airex, en construction sandwich). Après des essais concluants des caractéristiques de flottement avec le fuselage et l'empennage à l'aérodrome militaire de Dübendorf, les ailes du Ka-6 HB-640 du groupe de vol académique (AFG) étaient montées. Ainsi naquit la dénomination «Ka-Bi-Vo» (Kaiser-Bircher-Voornveld). En 1964 le planeur reçoit des ailes en composites développées par l'ingénieur W. Hütter, et la nouvelle dénomination HBV (Hütter-Bircher-van Voornveld de l'Ecole polytechnique fédérale, Zürich). De ce premier prototype sera issu le planeur Diamant qui sera construit en série par la FFA (Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein) jusqu'en 1969 et qui rencontrera un grand succès.



Le K-8 HB-705 après l'atterrissage involontaire sur la Wispile...



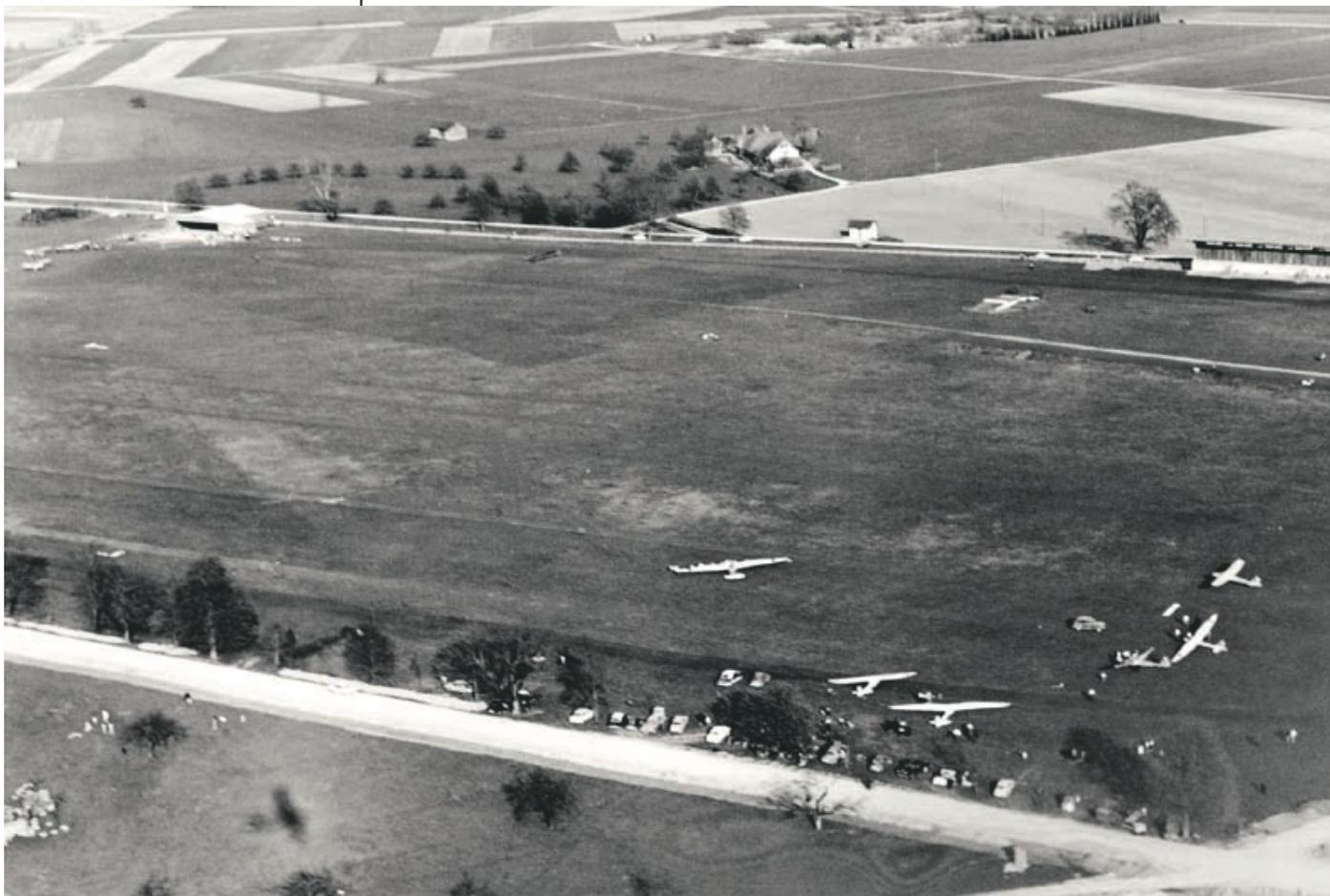
... regagne l'air par miracle, grâce à l'engagement des vachers utilisant les moyens du bord.

photos: archives SG Zurich

1 9 6 2

1 9 6 2

21 octobre. Dernier décollage depuis l'Allmend de Frauenfeld. Après la résiliation du contrat d'aérodrome pour fin 1961, une faible activité de vol comme terrain de secours avait été encore possible en 1962.



▲
Allmend Frauenfeld 1954, place
d'envol «bise»

►
Frauenfeld 1950, hangar
militaire, treuils Packard et
Buick, dgàd: Zögling HB-498,
S-15K HB-220, Hütter
17 HB-454, S-18 HB-507 et
S-19 HB-225

photos: archives SG Cumulus



▼
6 novembre. Rudolf Seiler atteint l'altitude de 10'800 m en Ka-6 au départ de Bad Ragaz, un vol de record d'altitude parti des bas niveaux du largage au treuil jusqu'à l'air glacial de la tropopause à moins 55°C!

1 9 6 2



◀
K-8 du Groupe de vol à voile
d'Obwald sur une remorque
ouverte typique

photo: archives Beda Sigrist

1 9 6 1

12 mai. Avec un vol de 530 km de Granges/SO à Béziers (France), Kurt Baumgartner établit un nouveau record de distance à bord d'un «Moucha». La même journée, Erwin Lehmann, pilote-instructeur de Olten, sur un Spalinger S-22, atteint Tarascon sur le Rhône dans le Midi de la France depuis Olten, 498 km en plus de 10 heures de vol.

21 août. Une première! Le médecin de Baden-Baden, le Dr Schulze décolle de l'aérodrome de Samedan en vol remorqué et atterrit sur la partie supérieure du glacier de la Tschierva. Après le posé il ne réussit pas à effectuer le virage à 90 degrés nécessaire pour stabiliser la machine après l'arrêt, car le patin s'est trop enfoncé dans la neige, et le Ka-7 se met à glisser en marche arrière. Le pilote a immédiatement la présence d'esprit de sortir du planeur, avant que celui-ci ne prenne trop de vitesse, et il parvient à le stopper! Le célèbre pilote de glacier de St-Moritz, Fred Wissel, amène des aides pour le redécollage, puis, aux commandes de son «Brigadier» il remorque le Ka-7 comme prévu. Schulze atterit après quelques heures de vol à nouveau à Samedan. Cela restera le seul essai d'atterrissage sur glacier en planeur avec redécollage en remorquage de l'Histoire.

Fondation du Groupe de vol à voile «Les Martinets» à Bex.

Adolphe Gehriger se voit décerner comme premier Suisse la médaille Lilienthal de la FAI, la 15^{ème} à être attribuée. Notre «Pirate» national est également titulaire du premier C-or en Suisse.

Le championnat national est remporté à nouveau, et pour la 5^{ème} fois depuis 1955, par Hans Nietlispach. Il dépasse ainsi Alwin Kuhn, qui entre 1944 et 1953 remporta 4 fois l'épreuve. Jusqu'en 1994, année de son retrait de la compétition, Hans Nietlispach empochera 16 titres nationaux et participera 12 fois aux championnats du monde!

►
Le Moswey HB-380 est préparé au départ pour le premier vol à partir de Münster. Le pilote Heinz Kornfeld décolle le 27.7.1960 à 09h 55'.

27 juillet. Après de longues préparations faites par le groupe de vol académique AFG (entre autres des bails avec environ 20 propriétaires terriens, des arrangements et autorisations avec la direction des aérodromes militaires et l'Office fédéral de l'air, l'organisation de pilotes remorqueurs), le premier camp alpin d'été débute sur l'aérodrome militaire de Münster en Haut-Valais (vallée de Conches). Heinz Kornfeld en est l'initiateur. Au début tout n'a pas été simple. Cela a été un travail de longue haleine pour combattre les lourdeurs et lenteurs de l'administration, ainsi que quelques préjugés. Birrfeld et Langenthal jugent notamment le remorquage en montagne par trop dangereux, mais le célèbre pilote de montagne Hermann Geiger à Sion se dit prêt à prendre la responsabilité du service de remorquage, et Claude Bornet remorque avec un Piper Super-Cub. Niveau infrastructure c'est encore quasiment le désert. Il n'y a même pas un téléphone, sans parler de l'absence de matériel de radiotéléphonie, à l'époque encore peu courant chez les civils. L'essence doit être acheminée depuis Sion avec les remorques de planeurs. Néanmoins, les conditions de vol à voile très favorables



du Haut-Valais deviennent rapidement évidentes. Le camp est un total succès et est répété chaque année depuis lors. De 16 pilotes vélivoles au camp initial, le nombre de participants est monté jusqu'à 230, après que l'AFG, groupe organisateur, ait dès 1964 déjà invité d'autres groupes à venir se joindre à eux. Le rayon d'action des vols est constamment étendu, le terrain de jeu s'étendant plus tard de la région du Mont-Blanc à l'ouest jusque loin en Autriche à l'est. En vol d'onde des altitudes largement supérieures à 9'000 m sont même atteintes.

Aux championnats du monde de vol à voile de 1960 à Cologne-Buttweiler (République fédérale d'Allemagne), les types de machines suivantes sont alignées: 6 Skylark III, 2 Zugvogel, 1 Olympia-419, 1 Weihe, 2 Ka-6, et pour la fine fleur des machines de haute compétition avec profil laminaire, volets de courbure, haute charge ailaire et pour certains même réservoirs d'eau, avec 1 exemplaire de chaque type: Breguet-901, Elfe-M, Meteor, RHJ-6, HP-8, Phoenix et 2 Zephir.

30 novembre. A cette date, l'Aéro-Club de Suisse a pu décerner à 509 pilotes vélivoles le C-argent et à 36 pilotes le C-or. Deux pilotes, Hans Nietlispach et Othmar Schwarzenberger, s'étant même vue décernés l'insigne international de performance C-or avec trois diamants. C'est Urs Bloch, Wallisellen, qui s'adjuge le titre de champion suisse 1960.

21 avril. Les deux pilotes Walter Hermann et Kurt Korrodi décollent de Dällikon avec un Rhönschwalbe K-2b «Bazillus» pour un vol de distance jusqu'à Genève-Cointrin. Les 227 km sont parcourus en 4 h 40', ce qui signifie la nouvelle meilleure performance nationale en vol sur but dans la catégorie des biplaces.

3 mai. Record national de distance sur but fixé réalisé par Irène Müller, sur Weihe, en reliant Granges/SO à Valence (France), soit 318 km.

18 mai. Ernest Dünner vole du Schmerlat au Chasseron et retour, et enregistre ainsi un nouveau record national de vol à voile de 354 km en vol sur but fixe et retour.

1^{er} juin. Le Conseil fédéral décide l'acquisition de matériel de vol à voile pour un montant de 260'000 francs à titre de soutien pour encourager et favoriser la relève aéronautique. En collaboration entre la CVV et l'Office de l'air, 12 planeurs d'écologie Rhönlerche, 6 biplaces de performance, 12 monoplaces de performance, 10 treuils et 84 parachutes sont achetés et distribués à 34 groupes de vol à voile. La Confédération en supporte le 50% des coûts. La campagne dure jusqu'à épuisement de la contribution fédérale en février 1962.

Le groupe de recherche académique (Akaflieg) de Stuttgart, avec les Dr Eppler et Nägele, développe le tout premier planeur en fibre de verre, le fs-24 «Phoenix». Il en découlera par la suite le planeur «Phoebus» produit en série par Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB).

Le GVV Churfürsten reçoit l'autorisation d'utiliser l'aérodrome militaire de Mollis (GL). Après la fermeture du champ d'aviation de Walenstadt en 1954, le groupe retrouve ainsi une base d'attache. Dès 1961 de l'écologie de vol à voile est également organisé à partir de Mollis sous la conduite de Heinrich Walt, le premier moniteur propre au groupe.

25 juillet. Wolf Hirth, le pilote et constructeur mondialement connu (qui ne connaît pas sa création, le Minimoa ou a entendu parler de sa contribution pour introduire, sur une base générale, le Grunau-Baby?), décolle de Nabern près de Kirchheim/Teck pour son second vol thermique de la journée. Ça sera son dernier vol. A peine a-t-il atteint un thermique qu'il perd probablement conscience. Le planeur tourne quelques instants de manière non coordonnée, jusqu'à ce que le corps inanimé du pilote, tombé en avant, pousse le manche, mettant le planeur Lo-150 en piqué vertical jusqu'à la collision finale avec le sol. Peu de temps auparavant, en 1958, Wolf Hirth avait reçu de la FAI la Médaille Lilienthal, en reconnaissance de ses performances sportives, mais surtout de ses travaux infatigables pour le développement du vol à voile et sa généralisation dans le monde. Wolf Hirth était l'un des précurseurs du vol à voile dès 1920 et titulaire du tout premier C-argent. Il était aussi actif au niveau du vol à moteur, et venait souvent en Suisse.

19 au 26 septembre. Le GVV Säntis organise à titre d'essai un petit camp de vol à voile à Davos avec départ au treuil. Malgré la période tardive dans l'année et des conditions de vol pas vraiment favorables, des vols de pente au Brämabüel sont réalisés tous les jours. Le camp est un succès, grâce à la bonne coopération avec le Kurverein Davos (l'association de cure et de détente de Davos), ainsi qu'avec le chef de place et tous les anciens pilotes actifs du GVV Davos. On s'est certainement souvenu des manifestations aériennes similaires pendant la guerre!

1 9 5 9

Hans Nietlispach du GVV Berne, devient Champion suisse 1959 en remportant le championnat national, suivi de Bernhard Müller, GVV Soleure, deuxième, et de Manfred Pelzer, GVV Lenzburg, troisième.

►
Automne 1959. Extrait d'un article du journal parlant d'un accident dont le pilote s'en est tiré convenablement. Un vent de pente très fort avait projeté le Baby HB-504 «en le reculant» sur un chêne au Wolkenstein près de Hemishofen/SH. Juste de légers dégâts lors du démontage et de la descente à la corde.
archives SG Cumulus



Glück im Unglück

hatte der junge Pilot Rütimann, ein Student aus Stein am Rhein, mit seinem Segelflugzeug, als er ganz in der Nähe vom Schloß Hohenklingen auf einer ca. 25 Meter hohen Eiche eine ungewollte Landung vollbrachte. Seine Klubkameraden von der Segelfluggruppe Stein am Rhein konnten ihn aus dieser kitzigen Lage retten, und um das Flugzeug wieder auf den sicheren Boden zu bringen, mußte es auf dem Baume demontiert werden.

Photo Hardy Häfliger.

Cette année, le programme d'échange international de jeunes pilotes (IACE International Air Cadet Exchange) commémore son jubilé des 10 ans.

Les championnats du monde de vol à voile se déroulent à Leszno en Pologne. Pour la première et unique fois de l'histoire, la Suisse ne participe pas. Pour raisons politiques, suite à la crise en Hongrie.

Automne. Quelques pilotes font scission du SG Lägern et fondent le Groupe de vol à voile Blauer Windsack. Ils préfèrent voler plutôt que de construire et réparer! Ainsi, parmi les raisons ayant conduit à la séparation, il convient de compter également les innombrables heures de travail passées dans l'atelier du Groupe de Vol à Voile de Lägern. Avec un Zugvogel 3b le nouveau groupe dispose dès le début d'un matériel volant moderne. On vole d'abord à Birrfeld, plus tard à Schänis. Les destinées des pilotes des deux groupes continuent de rester néanmoins étroitement liés.

9 novembre. A la Conférence de vol à voile à Aarau, le planeur «Dohle» (choucas) HB-557 est vendu aux enchères et adjugé à Ernest Dünner «Dülle», membre du GVV Cumulus, pour un prix de 2'900 francs. Plus tard, Dünner prit le planeur avec lui à Schupfart, et en 1973 Werner von Arx a racheté le «Dohle» au Groupe de Vol à Voile de Bâle pour 100 francs. Depuis les années 1990 le «Dohle» est suspendu dans la cantine de la maison Adolf Kühner SA à Birsfelden. Le planeur a une histoire initiale particulière. On voulait pour l'Instruction Aéronautique Préparatoire (IAP) un planeur d'école apte à l'acro et au vol dans les nuages. Développé par l'ingénieur EPF Hans Farner qui, avant son émigration aux Etats-Unis, laissa derrière lui des plans incomplets, le planeur fut construit par Rudolf Sägesser au prix de beaucoup d'efforts. L'Office fédéral de l'air se chargea des essais en vol nécessaires à l'homologation et mandata Hans Nietlispach pour conduire les vols d'essai. Le dernier test du programme d'essai établi par écrit prévoyait que le pilote d'essai devait *«depuis une altitude de 4'500 m/mer piquer verticalement, aérofreins plein sortis et en volant légèrement sur le dos pour annuler la portance des ailes, jusqu'à une altitude de 2'000 m et lire à cette altitude la vitesse finale atteinte et, au cas où une rupture structurelle se produisait, sauter en parachute!»*, ceci correspond à la traduction libre du texte de Hans Nietlispach en page 137 de son ouvrage «Segelflug».

A la remise des données techniques des essais, il s'est avéré que la Section Technique de l'Office de l'air n'était pas encore parvenue suffisamment loin dans les calculs et que le vol n'aurait jamais dû être effectué sans feu vert préalable. On renonça à poursuivre les essais et tout le programme fut abandonné, mais aussi en partie car l'AéCS, initiateur et responsable financier du projet «Dohle», était à court d'argent. Après les quelques vols d'essai de Nietlispach, le «Dohle» ne vola plus jamais. Il passait pour dangereux, extrêmement lourd de queue et



◀
Le «Dohle» (choucas) HB-557 avant les vols d'essais au Belpmoos
photo du livre «Segelflug» de Hans Nietlispach

1 9 5 8

trop lourd en général. Werner von Arx a plus tard d'ailleurs trouvé plus de 50 kg de plomb dans le nez! Il est intéressant de savoir que le planeur ne figure nulle part dans le registre matricule suisse des aéronefs. Manifestement, le «Dohle» n'y était inscrit que provisoirement en attendant la fin du programme des vols d'essai. Les traces ont été effacées et, contrairement au principe qui veut qu'une immatriculation radiée ne soit plus jamais réattribuée sauf au même aéronef, il s'avère que, des décennies plus tard, un oldtimer Slingsby T 31B d'année de construction 1952, reçut l'immatriculation «encore libre» HB-557.

1 9 5 7

►
Le cheval sert à ramener le câble du treuil jusqu'au planeur.
Atterrissage à Leysin d'Ulysse Pahud avec le Tiger Moth venant de la Blécherette.

Pâques, camp de Leysin...



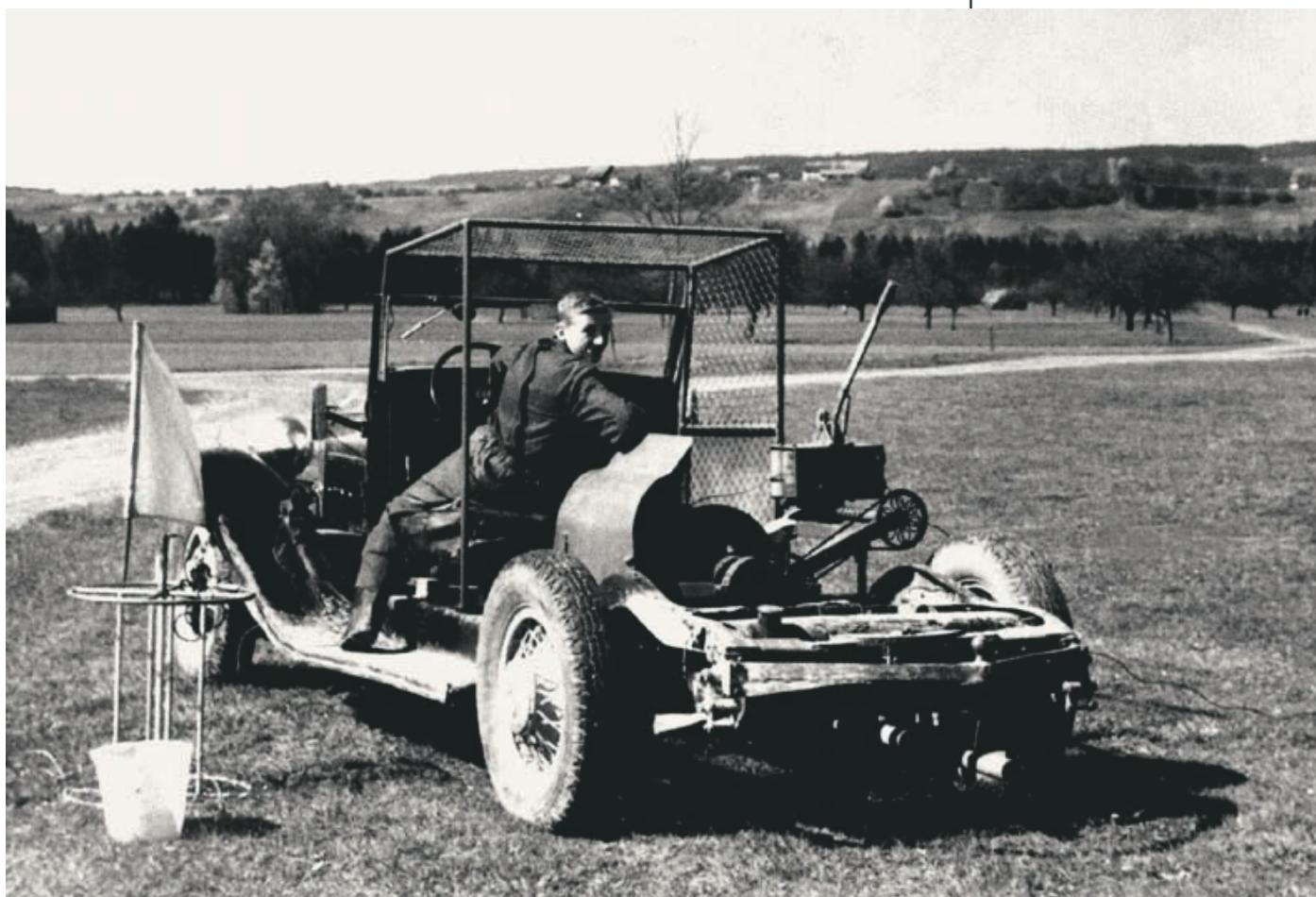
►
Montage du S 18 III HB-487

photos: archives Philippe Cornaz



2 juin, La Blécherette, Lausanne. Des situations comme on en vit de temps en temps sur un aérodrome. Trois pilotes et seulement deux machines disponibles, on va se tirer au sort qui des trois pilotes partira avec le Meise ou avec le S-18. Ruedi Seiler emporte le Meise, Willi Schwarzenbach le S-18 HB-487. Des vols de distance vers Berne-Belp sont planifiés. A 11h 38' Willi Schwarzenbach quitte le sol et se fait remorquer vers l'est, il décroche sur le Cape-aux-Moines au nord des Rochers de Naye. Il n'a encore aucune idée que le vol du jour durera 7 heures et demi et l'emmènera le long des Alpes bernoises par le Titlis, le Frohnalpstock, au travers de Schänis et jusqu'à Altenrhein. Une performance remarquable à bord d'un S-18 et en plus la première liaison en vol non motorisé à travers la Suisse entre le lac Léman et le lac de Constance. Mais un vol sans recherche de record, mais bien plutôt uniquement pour la beauté et le plaisir du vol. Le même jour, le Meise vola trop tôt par rapport aux bonnes ascendances se développant peu après son passage et ne parvient pas à dépasser Bulle...

▼
Le treuil Packard, construction/transformation: Groupe de vol à voile Cumulus (N. & L. Widmer, Pfyf). Ce treuil, sur Packard 1932, alors muni d'une installation de gaséification à bois, fut déjà en service de 1941-1945 chez le SG Bürglen. Après la guerre, il fut repris par le SG Cumulus et de nouveau transformé avec une motorisation à essence. Aux commandes du treuil: Noah Widmer.
photo: archives SG Cumulus



10 août. Avec un vol de Neuchâtel à Augsburg (RFA), de 335 km en 5h 15', Hans Nietlispach remporte une fois de plus le concours national.

5 décembre. Fondation du Groupement de vol à voile du Jura-Sud, comme sous-section de l'Aéro-Club de Bienne, et avec pour base l'aérodrome de Courtelary.



▲
Alwin Kuhn, Zermatt 1946
photo: archives Kurt Stapfer

▼
Départs au sandow de Rigi-Kulm avec le S-19 HB-225 et le S-16 HB-418
photo: archives SG Cumulus

27 avril. Alwin Kuhn, vélivole de renom (il avait été notamment le premier à effectuer un vol circulaire autour du Cervin en planeur) et pilote moteur professionnel décède dans un accident tragique à l'âge de 31 ans. Lors du remontage d'une machine sortant d'une révision totale, les commandes de gauchissement ont été montées de manière inversée. A peine en l'air, la catastrophe se déroula avec une telle rapidité que, malgré son expérience de vol de 2'000 heures, le pilote ne put rien faire, et le Bonanza alla s'écraser peu après le décollage.

29 avril. Le premier aéronef, le Kranich HB-517, atterrit sur le tout nouvel aérodrome de Dittingen après être parti en remorquage du champ d'aviation de Hägenberg. Le même jour a lieu un décollage au treuil depuis Dittingen avec le Spalinger S-17 HB-173. Oscar Scherrer, qui fut ensuite pendant de nombreuses années le chef instructeur du GVV de Genève, avait découvert le terrain sur la crête au-dessus du village de Dittingen, après que le terrain de Hägenberg soit devenu trop dangereux suite à la construction de lignes à haute tension toutes proches et que la concession d'exploitation soit retirée par l'Office fédéral de l'air à la fin 1955. Les incrédules et opposants au projet de nouvel aérodrome à Dittingen n'ont naturellement pas manqué. Mais sous la houlette énergique et déterminée du Président du club, Seppi Anklin, le projet fut mené à bien et la votation à l'Assemblée de commune de Dittingen fut emportée à une majorité d'une seule voix.

23 juin au 13 juillet. 5^{èmes} Championnats du monde à St-Yan, France. Niklaus Dubs sur WLM II et Hans Nietlispach sur Elfe-M représentent la Suisse dans la classe monoplace.

Nostalgie des temps passés du vol à voile? Le GVV Oberaargau conduit un camp de vol à voile sur le Rigi-Kulm avec un biplace S-25, un Meise et un Weihe. La «nouveau» du départ au sandow pour la plupart des pilotes présents, les bonnes conditions thermiques, la situation idyllique, également pour les accompagnants non aviateurs, les bonnes possibilités de hangarage et la bienveillance du chemin de fer Arth-Rigi pour remonter les planeurs, et aussi peut-être la possibilité de refaire quelque chose d'inhabituel, ont été les arguments majeurs dans le choix de l'organisation d'un tel camp.



1 9 5 6

26 octobre. Le groupement de vol sportif du pays d'en haut zurichois (Flugsportgruppe Zürich Oberland FGZO) inaugure l'aérodrome construit par ses soins à Speck-Fehraltorf, sa nouvelle base depuis 1953. Le terrain avait déjà été utilisé par le passé par des pilotes de l'armée comme terrain de diversion.



1 9 5 5

Depuis cette année, la preuve de passage à un point de virage par appareillage photographique est acceptée, en complément de la méthode traditionnelle de lancement de dépêche! La nouvelle pratique n'a aucune peine à s'établir et très rapidement les sacoches de largage de dépêches ne sont plus du tout demandées!



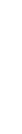
14 avril. Sur un planeur biplace Schweizer TG3, les pilotes Othmar Schwarzenberger et Harold Klieforth établissent le record absolu d'altitude avec 10'830 mètres/mer à Bishop en Californie, à l'est de la Sierra Nevada, en se servant de l'onde qui était étudiée à l'époque dans un projet financé par l'US Air Force et impliquant notamment le département de météorologie de l'Université de Californie (UCLA) et la Southern California Soaring Society (Sierra Wave Project).



28 juin. Nouveau record suisse: Niklaus Dubs, sur WLM II, parvient à parcourir un triangle de 200 km à St-Yan (France) avec une vitesse moyenne de 47.687 km/h.



6 juillet. Le Bernois Hans Nietlispach est le premier pilote suisse à réussir un vol de distance de plus de 500 km. Après un décollage à Belp, depuis La Heutte dans le Jura bernois, jusqu'à Béziers dans le midi de la France, soit une distance de 536.2 km. Le troisième diamant sur son C-or lui est décerné par l'Aéro-Club de Suisse, la plus haute distinction. C'est par la même occasion le record suisse de vol à l'intérieur du pays en ligne droite dans la catégorie ouverte.



27 août. Le vélivole zurichois Othmar Schwarzenberger établit le premier record de distance sur but fixé à plus de 500 km, avec une distance de 512.4 km de Grand-Prairie à Odessa au Texas, sur un planeur de type Weihe.



A la mi-1955, le planeur Ka-4 Rhönlerche II devient livrable sur le marché. Enfin une machine parfaitement adaptée à l'écolage de base! Au fil des années plus de 50 exemplaires sont importés, et il devient vite le planeur d'école standard.



30 décembre. Le chef matériel du GVV Cumulus, René Vetterli, parvient à réaliser un vol surprenant pour cette époque de l'année: un vol de distance de plus de 100 km! Depuis le largage à la pente des Hohenklingen près de Stein am Rhein, il part en distance sur son S-18 de manière spontanée, grâce à des conditions de thermiques favorables et atterrit dans un champ près de Gutenzell, circonscription de Biberach en Allemagne.



1 9 5 5

Fin 1955 la FAI décide de suspendre l'enregistrement des records de vols de durée pour raisons de sécurité. En effet, plusieurs accidents mortels par perte de conscience (endormissement) des pilotes aux commandes de monoplaces étaient venus entacher cette pratique et conduisirent à cette décision. Depuis les années 1930, il y eu toujours de nouveaux essais de se maintenir en l'air le plus longtemps possible en vol de pente, parfois de manière totalement improvisée, mais aussi souvent de manière planifiée. Dans son livre «Segelflug», Hans Nietlispach nous en raconte tout un bout dans le chapitre «record du monde».

Les derniers records suisses de vol de durée ont été en catégorie monoplace un vol de 28 heures et 06 minutes les 12/13 mars 1938 par une situation de bise et au départ d'Olten, effectué par Fritz Glur sur S-19. Dans la catégorie des biplaces, il s'agit du vol d'Alwin Kuhn et Jakob Stricker avec une durée de 24 heures et 14 minutes les 19/20 avril 1955 sur S-21 au départ de Planeuse, l'ancien terrain de Neuchâtel, sur la place d'armes de Colombier/NE.

Les détenteurs des derniers records du monde sont en catégorie monoplace Charles Atger avec son vol des 2-4 avril 1952, de 56 heures et 15 minutes sur un Arsenal Air 100, et pour la catégorie biplace Bertrand Davin et Henry Couston pour leur vol des 6-8 avril 1954, de 57 heures et 10 minutes sur Kranich III. Ces deux vols avaient été effectués par situation de mistral à partir de Romanin-les-Alpilles. Entretemps, il est devenu clair qu'effectuer un vol de distance sur buts fixés le plus rapidement possible est une performance sportive autrement plus intéressante et en dit beaucoup plus sur les capacités et qualités de pilotage qu'un concours basé sur la simple endurance physique du pilote.

1 9 5 4

Le WLM-2 HB-562 le 27 mai 1954 (Ascension) au Birrfeld
photo: archives Beat Galliker

13 mai. Le tout nouveau planeur de haute performance à profil laminaire WLM-2 est essayé en vol au Birrfeld par Adolphe Gehriger. C'est le bureau d'ingénieurs Weber-Landolf-Münch à Lucerne et Rudolf Säggerer qui ont construit la machine.



22 mai. La concession fédérale est accordée pour la création de l'Aérodrome de Neuchâtel-Colombier aboutissant au transfert de l'activité aéronautique de Planeuse aux Prés d'Areuse. Malgré une polémique virulente des opposants, le nouvel aérodrome est inauguré le 23 septembre 1956, ouvrant la voie à une activité croissante du Club Neuchâtelois d'Aviation et notamment du vol à voile.

Planeuse, terrain destiné aux exercices des troupes stationnées à Colombier et également utilisé par les aviateurs dès 1910, n'a jamais été un véritable aérodrome. L'emploi limité de ce plateau pour l'atterrissage et le décollage d'avions n'a été dû qu'à la bienveillante compréhension des autorités militaires.

Le 20 juillet à Camphill (Angleterre) débutent les championnats du monde de vol à voile. La Suisse est représentée par Alwin Kuhn sur Sky en classe monoplace et par Hans Nietlispach et Bernhard Müller sur Spyr Va en classe biplace. «Pirate» Gehriger a amené, lui, le tout nouveau WLM-2, une nouvelle construction extrêmement prometteuse, mais pas encore pleinement sortie des maladies de jeunesse d'un prototype. Il se voit contraint de déclarer forfait au deuxième jour des épreuves. Kuhn termine 26^{ème}, alors que le duo Nietlispach/Müller se hisse à un très honorable 4^{ème} rang. Gehriger joue de malchance. Déjà le premier décollage est interrompu lors des essais. A la deuxième tentative, le treuil qui n'a pas été préchauffé, tombe à nouveau en panne. Le planeur est endommagé au niveau du train d'atterrissage et du fuselage lors du posé sur le terrain irrégulier qui prolonge la piste d'envol. C'est le samedi, et le mercredi suivant la compétition débute. Dans un tour de force d'organisation, un gabarit pour la réparation du fuselage est commandé le jour même, collé le jour suivant chez R. Sägesser à Wildegg et remis à Swissair à Kloten le lundi. Le soir même, la pièce arrive dans les ateliers de la compagnie Slingsby Airplanes Ltd et les travaux de réparation sont effectués durant la nuit. Le mercredi, le planeur est de retour à Camphill en état de vol. Mais par contre plus de possibilités d'entraînements...

19 novembre. Le planeur Elfe PM III HB-526, dit «Super-Elfe», décolle pour la première fois avec Guido Schaefer aux commandes depuis l'aéroport de Zurich-Kloten. On veut utiliser une grande piste pour les premiers deux vols d'essai. Après 38 autres vols depuis l'aérodrome de Birrfeld, les essais seront achevés dans le courant du mois de décembre. En à peine deux ans, l'ingénieur Werner Pfenninger, Albert Markwalder et le constructeur Rudolf Sägesser auront investi plus de 8'000 heures de travail pour le développement et la construction de ce planeur de performance. En 1939 déjà, «Sägi» avait construit le micro-planeur Elfe de 9 mètres d'envergure développé par Pfenninger.



◀
Elfe PM III HB-526 encore avant la peinture en novembre/décembre 1954 à Birrfeld
photo: archives Hans Gysi

Le champ d'aviation de Walenstadt devient de plus en plus utilisé par l'armée comme terrain de tir et le GVV Churfürsten doit y renoncer. Le groupe déménage à Altenrhein.

1 9 5 3 -

1 9 5 4

▶
Rigi 1954 S-18 I HB-249

▶▶
Le S-16 II HB-418 est préparé pour un départ au sandow à Rigi-Kulm en-dessous de la station terminale du chemin de fer. Depuis 1990 Kurt Stapfer est propriétaire du planeur.

photos: archives Kurt Stapfer

Les GVV Luzern, Rigi, Lenzburg et l'AFG organisent des journées de vol à la Pentecôte 1953 et en août 1954 sur le Rigi Kulm en faveur de la Recherche sur le vol à voile Rigi et de la Garde aérienne suisse de sauvetage (REGA). Karl Suter apporte du courrier postal à Littau (LU) à bord du S-16 HB-418. Heinrich Schälchlin en fait de même à destination d'Emmen sur le S-17/18 HB-247, H. Kälin vers Auw (AG) sur le S-19 HB-544 et Kurt Hübscher à Brunnen (SZ) avec le Falke HB-16.



1 9 5 3

Le GVV de Genève doit quitter pour toujours l'aéroport de Genève-Cointrin pour raisons de sécurité de la circulation aérienne. Comme solution d'urgence, le groupe opère à partir d'un terrain à Puplinge, alors que le matériel reste entreposé à Cointrin. Cela implique pour chaque service de vol un travail totalement disproportionné pour acheminer le matériel par la route et convoier les machines par la voie des airs. Le groupe peut se réfugier ensuite en 1956 pour quelques années à Prangins. Le 31 octobre 1965 sera le dernier jour avec du service de vol à voile à l'aérodrome de La Côte. En 1966, les Genevois devront à nouveau déménager, cette fois-ci jusqu'à Sion! Et ce jusqu'à l'ouverture de Montricher en 1971.

26 mai. Yolantha Tschudi établit un nouveau record féminin de distance avec un vol de 332 km de Courtelary (JU) jusqu'à Donauwörth (D). Le vol a été réalisé sur Moswey III.

15 juillet. Les pilotes vélivoles schaffhousois Ruedi Kunz et Fredy Danner établissent au Schmerlat sur le «Kranich II» HB-479 un nouveau record suisse de 15 heures et 53 minutes dans la catégorie biplaces.

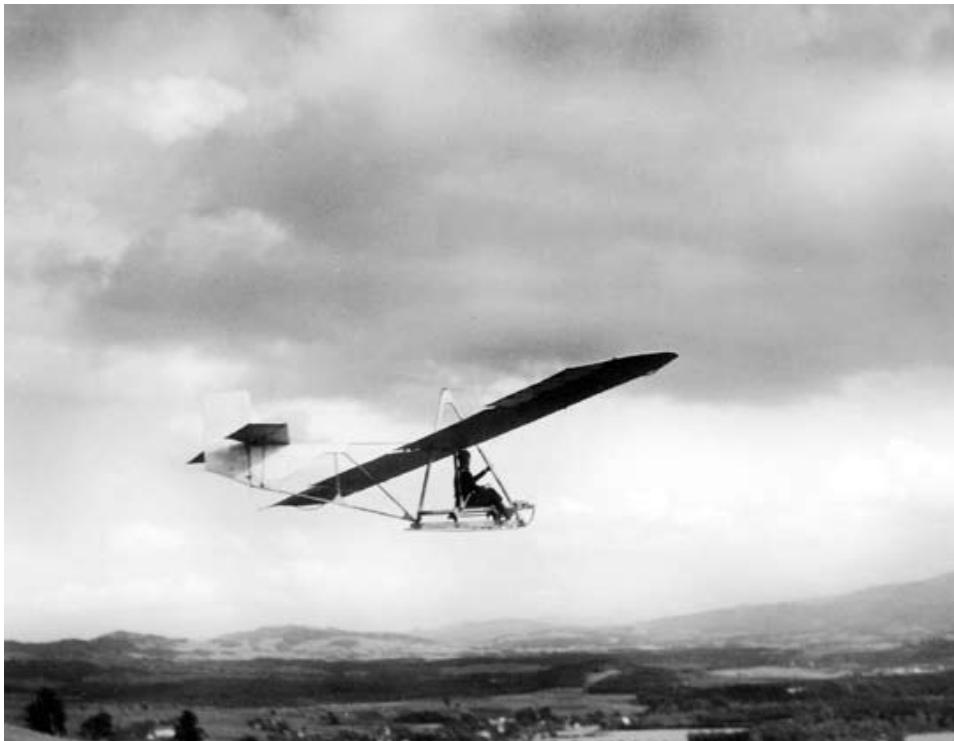
25 août. Yolantha Tschudi est la première Suissesse à obtenir l'insigne d'or de vol à voile. Jusqu'alors seuls 13 pilotes vélivoles avaient reçu cet insigne de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Max Schachenmann avait obtenu cet insigne comme premier Suisse le 4 août 1948.

15 mai. Nouveau record suisse avec passager en vol sur but fixé et retour à l'aérodrome de départ. Walter Meierhofer décolle de Dällikon avec sa femme sur Kranich, tourne au Chaseral et termine son vol de 220 km en 5 h 37 min.

26 juin. Nouveau record féminin sur but fixé. Irene Müller-Borer couvre la distance de 148.5 km de Granges/SO à Genève, sur Weihe.

21 novembre. Le SG Schaffhausen reçoit l'autorisation d'exploitation d'une école de vol à voile à Schmerlat-Neunkirch.

Un total de 174 planeurs d'école ont été immatriculés dans le registre suisse des aéronefs depuis 1930 jusqu'en 1952, dont un certain nombre de modèles de construction suisse: Karpf-Zögling, AéCS-Zögling, GBMZ-Zögling, Bulle-Zögling, Spalinger-Kranich, Opitz et quelques constructions individuelles. L'écologie sur monoplace signifiait par nature même beaucoup de casse et beaucoup d'heures passées à l'atelier en réparation. En moyenne, 1 seconde de vol nécessitait 1 heure de travail à l'atelier, soit une proportion de 1:3600. La passion qui animait nos ancêtres vélivoles semblait sans limites! D'un point de vue actuel, il est peu compréhensible que l'écologie en double commande, beaucoup plus efficace, ne se soit pas bien plus tôt imposé. Si l'on se base sur un exposé présenté en 1945 par Arno Albrecht, Granges/SO, on était à l'époque de l'avis, se basant sur des expériences faites en Allemagne, que le compromis de passer d'abord les brevets A et B sur le Zögling et ensuite seulement, en préparation de l'examen C, de faire encore quelques vols sur biplace, serait la meilleure solution. L'élève apprendrait ainsi, lors de la phase initiale sur Zögling, les bases complètes du vol en prenant lui-même les décisions et en développant son courage et son «instinct» de vol. En double commande il s'agirait ensuite seulement de corriger les fautes et mauvaises habitudes que l'élève avait prises lors de la phase de vol initiale en solo! On pensait également que, si l'on commençait initialement sur biplace, la transition sur monoplace serait ensuite dangereuse, l'élève s'étant habitué à s'en remettre à son moniteur, au lieu de développer lui-même ses capacités de vol!(?)



◀ Le vol libre dans le Zögling ouvert

photo: archives Kurt Stapfer

1 9 5 2

Le biplace S-21 à Berne
photo: archives Kurt Stapfer



Mais dans toutes ces considérations, le facteur coût jouait, sans aucun doute, un rôle non négligeable. On parlait du principe que de «casser du petit bois», souvent au risque aussi de quelques blessures physiques, était inévitable dans l'apprentissage du vol à voile. Les Zöglinge étaient plus aisés à réparer et à bien meilleur compte que les biplaces. Ou est-ce que l'on ne faisait pas assez confiance aux moniteurs pour transmettre leur savoir de manière sûre? Aux débuts, les lourds biplaces, qui étaient aussi plus difficiles à piloter, étaient plutôt réservés à l'initiation au remorquage, méthode de départ qui petit à petit tendait à se répandre. Le processus de passer de l'écolage sur monoplace à l'écolage sur biplace était lent. On ne faisait aussi dans les débuts pas de vols solo sur biplace, pour ne pas risquer d'endommager les coûteux biplaces, qui souvent n'étaient représentés au sein des groupes de vol à voile que par un unique exemplaire. En fait, ce n'est qu'avec l'introduction et la large dissémination des biplaces plus légers «Rhönlerche» que l'écolage moderne est apparu. Les transitions sur monoplace après écolage initial sur biplace, même si souvent les transitions se combinaient avec le premier vol solo, n'étaient pourtant jamais aussi dangereuses que la phase d'écolage initiale sur Zögling!

1 9 5 1

Nouvelle fondation au Sisselnfeld. Le Groupe de vol à voile Fricktal renaît de ses cendres. Les instructeurs bâlois aident de manière amicale à la mise sur pied et dirigent, pendant quelques mois, l'écolage sur l'aérodrome de Sisseln. Voir aussi 1936.

25 février. La nouvelle version Moswey 4a est essayée en vol sur la place de Birrfeld (AG). Il se caractérise par une envergure allongée de 1.5 m. Max Schachenmann en devient le propriétaire.

Juin. Fermeture de l'aérodrome de Mutton à Soleure. La ville a besoin du terrain pour d'autres usages. Le GVV Soleure déménage à Granges. Le hangar aux Mutton est démoli et reconstruit sur l'aérodrome de Granges. La Section de Soleure de l'AéCS sera plus tard intégrée dans l'Association régionale de Granges.

1 9 5 1

Lors d'une journée de meeting aérien organisée par les militaires à Dübendorf, les pilotes de Moswey Rolph Isler et Robert Elsässer se produisent dans un numéro de vol de virtuosité simultanée à deux planeurs (sans radio!), avec certaines figures ayant des trajectoires de vol comportant un rapprochement des appareils l'un contre l'autre.

30 décembre. Sur le terrain de Baragwanoth (Afrique du sud), René Comte réussit sur Moswey IV un sensationnel record national d'altitude. Il atteint l'altitude absolue de 10'962 m en prenant 9'056 m de gain d'altitude et égale par la même occasion le record du monde.

1 9 5 0

26 février. Le journal bernois «Der Bund» parle de la Conférence du vol à voile à Zurich conduite de manière expéditive sous la houlette du Président de la CVV et Président du jury du concours national, l'ingénieur August Hug. Une partie de l'ordre du jour se réfère au classement final du concours national de vol à voile 1949 (champion suisse de vol à voile sur monoplace: Karl Ruckstuhl, GVV Horgen-Zug; champion suisse de vol à voile sur biplace: Hans Nietlispach, GVV Berne), à l'équipe nationale de vol à voile 1950 (composition et qualifications nécessaires), ainsi qu'aux championnats du Monde de vol à voile. Un combat de longue haleine pour une entrée du vol à voile aux Jeux Olympiques ayant malheureusement dû être abandonné – pour des raisons tant techniques que financières – les vélivoles s'estiment assez forts pour organiser leurs propres championnats du monde. Ceux-ci auront lieu du 3 au 16 juillet 1950 en Suède. Comme les inscriptions sont limitées à 35 concurrents au maximum, la Suisse ne pourra y participer qu'avec cinq pilotes au plus.

25 juin. Premier vol du planeur Moswey IV. René Comte participera ensuite sur cette machine aux championnats du monde en Suède et réalisera avec la même machine ses vols de record en Afrique du Sud. En 1988, un Suisse expatrié revenant au pays ramènera la machine en Suisse. Après une longue et laborieuse restauration, la machine revolera à partir de l'été 2000 comme Oldtimer HB-520.

26 juillet. 27 ans après le vol de 32 secondes à partir du tremplin de saut de Gstaad exécuté en 1923 par le pionnier de l'aéronautique bernois Francis Chardon qui avait déjà fait parler de lui et du pays d'en-haut bernois, Hans Nietlispach réussit à établir un nouveau record suisse d'altitude pour biplace avec un gain d'altitude de 4'814 m à bord du Kranich de la Sportfliegerschule Bern (l'école de vol sportif de Berne). Egalement à partir de Saanen, et le même jour, Yolantha Tschudi établit un nouveau record féminin d'altitude. Lors de la semaine du jubilé Saanen-Gstaad à l'occasion des 50 ans de l'AéCS, l'équipe nationale s'est réunie pour une semaine d'entraînement à Saanen, avec les pilotes (par ordre des rangs obtenus) Alwin Kuhn sur Moswey, Rudolf Hächler sur S-18, Karl Ruckstuhl sur Moswey, Hans Nietlispach sur Meise et Adolf Gehriger sur Weihe.

10 août. Yolantha Tschudi établit un nouveau record féminin avec un gain d'altitude de 5'000 m sur Moswey III au départ de Sion.

27 août. Les aviateurs bâlois, et toute la population de Bâle prennent congé de l'aérodrome de Sternfeld. Parmi les représentations aériennes magistrales de cette journée, Erich Ber-



▲
S 26, le dernier planeur des séries Spalinger
photo: collection Jakob Spalinger,
archives Beat O. Schück

1 9 5 0

ger, sur Moswey III, fait une démonstration de voltige en planeur avec élégance et précision. Le GVV Bâle trouve une nouvelle patrie à Witterswil dans la Leimental, pas pour longtemps d'ailleurs, car en 1952 déjà c'est un nouveau déménagement, cette fois-ci sur le terrain de Sisseln.

La FAI introduit le nouvel insigne de distinction internationale F, le C-or avec trois diamants. Les conditions d'obtention sont: 300 km sur but fixé, 500 km sur but libre, gain d'altitude de 5'000 m.

1 9 4 9

▶
archives Pro Aero



L'Office fédéral de l'air organise sous la houlette de l'inspecteur du vol à voile Werner Ledermann un cours de vol sans visibilité pour avancés et trois semaines de recherche avec l'équipe nationale sur le terrain de Lugano-Agno. Pendant le camp, l'équipage Nietlispach/Schär établit le premier record national biplace de distance avec but fixé par un vol d'Agno à Turin de 142.5 km, sur Kranich.

Pour la première participation de la Suisse au programme «International Air Cadets Exchange» (IACE), 5 jeunes pilotes vélivoles suisses et 2 accompagnateurs visitent pendant 3 semaines les Etats-Unis. Ils sont principalement hôtes de l'US Air Force au Texas, mais passent aussi par New York et Washington. Lors de leur visite à la Maison-Blanche, ils voient le Bureau ovale, mais le Président Truman est malheureusement absent.

28 août. Le terrain d'aviation de sport et de loisir de Winterthour, construit sur initiative privée, est ouvert sur la plaine entre Wiesendangen et Hegmatten (Hegi).

27 novembre. Premier vol du prototype du planeur biplace Spyr Va HB-509 à Buochs (NW). Avec une envergure de 18.4 m, il compte parmi les meilleurs planeurs de sa classe. Le 22 juillet 1951, suite à une rupture de la barre de contrôle des ailerons, les pilotes sont contraints à abandonner la machine et à sauter en parachute. L'aéronef tombe en vrille incontrôlée dans une forêt sur le Burgenstock. Les dégâts à la machine sont étonnamment mineurs, et la machine revolera quelque mois plus tard!

▶
Le Spyr Va HB-509 lors des vols d'essai le 27 novembre 1949

photo: Thomas Fessler tirée des archives August Hug, Musée Suisse des Transports



1 9 4 9

Ce n'est que maintenant dans l'après-guerre, que l'écolage en double commande commence à s'établir comme la méthode d'écolage de choix, bien que des expériences positives aient déjà été faites 20 ans auparavant avec le «Zürivogel». L'ère des Zöglings commence à toucher à sa fin.

1 9 4 8

Il existe dans notre pays les constructeurs de planeurs suivants: Moswey Segelflugzeugwerke à Horgen, Husch-Flugzeugbau à Stein am Rhein, A. Isler & Co Segelflugzeugbau à Wildegg, E. Karpf Segelflugzeugbau à Seelmatten-Bichelsee, J. Lemp Bau AG à Wynau, Segelflugzeugbau e.G. à Zürich, Flugtechnische Zentrale à Bern-Belpmoos et Pilatus-Flugzeugwerke à Stans.

11 février. L'Elfe PM 1 HB-516 (souvent faussement nommé «Elfe 2»), un des premiers planeurs du monde à profils laminaires, décolle de Frauenfeld pour son premier vol après des années de travail investies dans son développement. Le Dr Werner Pfenninger, le père des «Elfe», avait développé ces profils en 1943 déjà. Les calculs des risques de «flutter» du planeur sont prêts, à l'exception du gouvernail de direction. Comme l'Office fédéral de l'air menace d'annuler la subvention promise de 10'000 francs si le planeur ne vole pas enfin, on se décide à commencer avec les vols d'essai. Lors du dixième vol le gouvernail de direction se met à vibrer sous l'effet du phénomène de «flutter» et se rompt. Néanmoins, l'Elfe reste dirigeable. Après une approche réussie, le pilote, traumatisé, manque sa finale, et le planeur s'abat juste avant l'atterrissage.



◀
Elfe PM1 à Frauenfeld, prêt au départ pour le premier vol.
Aux commandes: Werner Pfenninger
photo: archives Hans Gysi

22 avril. Première traversée des Alpes du sud au nord. Siegbert Maurer vole sur Moswey III en 5 heures et 20 minutes de Locarno à Bâle en passant par le Gotthard.

Juin. Pour la première fois, un cours d'études et de recherche de l'Office fédéral de l'Air est organisé sur la place d'armes de Bière, sous la conduite de l'inspecteur du vol à voile Werner Ledermann et du Dr Willi Eichenberger, météorologue et pilote remorqueur. Par des températures de l'ordre de 8 degrés Celsius, des vents du nord-ouest de 40 à 70 km/h et des vents catabatiques sur les crêtes du Jura, se développe le long du Jura un système ondulatoire avec un trou de foehn et des nuages lenticulaires à perte de vue. Ces conditions tombent à point nommé pour les buts de recherche du camp et promettent des vols d'onde impressionnants. Hans Nietlispach sur Meise se retrouve d'un coup enfermé, à une altitude de près de 5'000 m par une couverture nuageuse se refermant au-dessous de lui. Teddy Heimgartner et Franco Legler, en biplace Kranich, sont également piégés. Les deux planeurs se posent sur l'aérodrome militaire de Payerne après une descente plutôt suspecte en pilotage sans

visibilité. Ils peuvent même se faire remorquer à partir de Payerne, une autorisation qui ne va pas de soi. Pour Hans Nietlispach, qui a réalisé ainsi un gain d'altitude de 3'200 m pour le C-or, les leçons à tirer de l'aventure sont claires: ne jamais se lancer dans un vol d'onde sans boussole, sans équipement électrique complet de vol aux instruments et sans oxygène. Lors du même camp, Hans Würth parvient le 26 juin, par une météo de bise, sur le planeur Weihe emprunté à Pirat Gehriger, et malgré un décollage tardif à 12h 30', à atteindre Sénas entre Avignon et Salon-de-Provence.

Les deuxièmes championnats du monde de vol à voile et, par la même occasion, les premiers championnats d'après-guerre sont organisés à Samedan du 19 au 31 juillet, sous la férule de Adolphe «Pirate» Gehriger. 27 concurrents provenant de 8 nations y participent. Comme nouveautés, des épreuves avec but fixé et des courses en triangle sont mises au concours. Le Suédois P.A. Persson sur DSF Weihe sera vainqueur du classement général et sacré champion du monde. On se souviendra de son vol de 295 km de Samedan à Genève. Le Suisse Max Schachenmann, sur un Air 100 français, devient son dauphin et Alwin Kuhn sur Moswey II, troisième. Lors de l'épreuve de course en triangle sur 100 km Siegbert Maurer sur Moswey III établit avec 70.4 km/h un nouveau record du monde.

►
Mise en place des planeurs participant au Championnat du Monde de 1948 à Samedan



►
La vélivole connue Gritli Kind-Schaad en action au départ lors du Championnat du Monde à Samedan

photos: Thomas Fessler tirée des archives du vol à voile August Hug, Musée Suisse des Transports





27 juillet. Dans le cadre des championnats du Monde de vol à voile à Samedan, l'OSTIV (Organisation scientifique et technique internationale du vol à voile) est fondée comme successeur remplaçant l'ancienne ISTUS (Internationale Studienkommission für Segelflug). La Suisse est membre fondateur. Les buts de l'OSTIV sont de coordonner sur le plan international la science et la technique du vol à voile, ainsi que le développement et l'utilisation de planeurs par la recherche pure et appliquée. Tous les buts sportifs sont séparés de l'OSTIV et laissés à la FAI. Il est également décidé que les congrès de l'OSTIV se dérouleraient chaque fois en même temps et au même endroit que les championnats du monde.

Fondation du Groupe de vol sportif de l'Oberland zurichois (Flugsportgruppe Zürcher Oberland), comme association des pilotes de vol à moteur et des pilotes de vol à voile du Pays d'enhaut zurichois.

Survol du stand de prise du temps sur le Muottas Muragl

photos: Thomas Fessler tirée des archives du vol à voile August Hug, Musée Suisse des Transports

Au 1^{er} janvier, 351 planeurs et 334 pilotes de planeur licenciés sont inscrits à l'OFA.

26 janvier. Le GVV d'Obwald est créé à Sarnen. Le groupe débute son activité à Buochs, l'aérodrome militaire de Kägiswil n'étant disponible que 10 ans plus tard. Le service de vol commence le 29 juin 1957 sur l'aérodrome de Kägiswil, avec un Spalinger S-Kranich.

13 au 20 avril. Le troisième cours d'introduction au pilotage sans visibilité pour vélivoles se déroule sur l'aérodrome de Berne-Belpmoos, sous la direction de l'inspecteur de vol à voile Werner Ledermann et le chef-instructeur Max Kramer. Les 6 participants au cours sont tous moniteurs.

26 mai. Siegbert (Sigi) Maurer décolle avec son Moswey III de Dällikon (ZH) et parcourt 157 km pour atteindre Samedan, en Engadine. Le lendemain il effectue le retour en 5 heures.



▲
Sigi Maurer
photo: archives Kurt Stapfer

5 juin. Parti depuis Birrfeld, René Comte rejoint Munich avec un Moswey III et établit ainsi un nouveau record suisse de distance avec 248 km.

13 juillet. Max Schachenmann fait partie des meilleurs vélivoles suisses. Détenteur du record suisse d'altitude, vainqueur du Concours National en 1939, 1942 et 1943 et champion suisse en 1943, il réussit aujourd'hui la traversée ouest-est des Alpes, en reliant Saanen à Silvaplana avec son S-18.

13 juillet. 8'000 spectateurs assistent à l'inauguration de l'aérodrome de Dällikon (ZH), exploité par le GVV de Dübendorf créé en 1935. Ce groupe changera son nom le 1^{er} janvier 1948 en GVV Lägern.

30 juillet. À Samedan débute la 1^{ère} semaine internationale de vol à voile d'Engadine, organisée par les GVV académique de Zurich (AFG) et Haute-Engadine. Dix-neuf pilotes de 7 nationalités différentes cumulent 361 départs et 598 heures de vol. Les vainqueurs du classement général sont Sigi Maurer, Max Schachenmann et Alwin Kuhn.

27 août. Adolf «Pirat» Gehriger établit un nouveau record de distance de 324.7 km en décollant avec un planeur Weihe de Dällikon et en atterrissant à la Buisse, près de Grenoble. Il réalise ainsi le premier vol suisse de 300 km.



►
Pirat Gehriger après son record
de vol à voile de 300 km
photo: archives FAI

18 janvier. Lors de l'un des premiers vols d'onde par foehn en Suisse, Hans Würth atteint avec un Spalinger S-18 1a, 6'000 m d'altitude après un décollage au treuil à une hauteur de 220 m au-dessus du lac de Davos. Il vole ensuite jusqu'à Schaffhouse.

Dans une lettre adressée depuis la Suède à Willi Schwarzenbach en avril 2000, Hans Würth écrit:

«Je crois avoir fait en janvier 1946 (c'était le 18 janvier) un vol dans le foehn à partir du lac de Davos: Départ au treuil. D'abord du dynamique à la pente, lac, Davos Dorfberge, Schatzalp, Schiahorn, Parsenn jusqu'à environ 3'500 m côté sud de l'Arosler Rothorn, suivi d'un saut au Prättigau, Silvrettakamm 4'500 m, puis au Gonzen, Alp Palfries, là seulement encore 1'800 m! Ensuite grâce au foehn, montée royale vers les Sept Churfiristen, 5-7 m/sec sur 4'500 m – approche d'un lenticulaire devant le Säntis, tourné en direction du sud contre le vent et à nouveau en montée à 3-4-5 m/sec, vitesse d'abord 80-90 km/h, ensuite, pour maintenir la position, 110 km/h. Là, un S-18 descend déjà pas mal, mais la montée continua à environ 5 m/sec. Il faisait froid et il restait encore à peine une heure de vol avant la nuit!

Quelle déception lorsque à 6'400 m d'altitude, je dois quitter l'onde rapidement et planer à toute vitesse en direction de Schaffhouse avant qu'il ne fasse nuit. Difficile de poser sans lumière, car souvent c'est la casse.

Une forte pression dans la tête me facilite la décision, d'autant plus que je n'avais pas d'oxygène. (Mais n'oublions pas que j'ai vécu durant 25 ans à presque 2'000 m d'altitude, et cela compte tout de même). En dessous de 5'000 m les maux de tête avaient disparu, je voyais Saint-Gall en bas à droite, et le lac de Constance n'était pas plus grand qu'une banane. Le vent de dos aurait sûrement permis de parcourir une distance de 300 km, mais il était trop tard pour se hasarder en Souabe, et j'avais un peu peur des balles américaines. Alors cap direction nord-ouest à 110 km/h, puis atterrissage en-dessous du «Munotbürgli» au milieu d'un champ où aujourd'hui il y a sûrement des maisons. Herbert Mayer-Klopstock a eu l'amabilité de m'héberger. Je ne connaissais pas le Schmerlat à l'époque. Le mal de tête m'a empêché de monter à 7'200 m, ce qui aurait probablement été trop, même pour moi.»

A partir de 1949, Hans Würth a vécu 10 ans en Afrique du Sud pour faire du vol à voile. Il a émigré plus tard en Suède. Hans était aussi membre de l'AVVV.



▲
archives Pro Aero

▼
Le motoplaneur Farner WF23 HB-SAB. Vols d'essai au départ de Berne 1943-1945. Le 15 mars 1946 Robert Gsell, âgé de 56 ans, s'écrase avec cet avion près de l'aérodrome de Berne-Belp.

photo: archives Kurt Stapfer



1 9 4 6

▼
Vue depuis le point d'envol en direction du Cervin. Kari Haberstich vient de décoller au sandow du Riffelberg avec son S-18 II HB-250. Haberstich avait construit ce planeur à Sissach en 1938 à la demande et avec l'aide de Rudolf et Ernest Gunzenhauser. Ernest Gunzenhauser prit part, avec ce planeur, dans un camp aux Pléiades en 1942 et y subit une méchante casse lors d'un départ au sandow. Le décollage passant sous une ligne de moyenne tension, le gouvernail de direction se prit dans les fils, une partie du fuselage fut arrachée et le pilote gravement

8 juin. Sur l'alpage Scheidegg (1'200 m/mer) dans l'Oberland zurichois, commence le premier camp du GVV de l'Oberland Zurichois sur sa place qui vient d'être achevée. L'équipement au sol se compose d'une catapulte à poids (trébuchet) avec un treuil à moteur pour remonter le poids, un treuil pour le transport des planeurs, un hangar ainsi qu'une petite place d'atterrissage. La catapulte a été inaugurée le 14 avril avec le lancement d'un Moswey III.

15 juin. Premier vol du prototype biplace Spalinger S-25, construit par Bau SA Wynau, sur l'aérodrome de Langenthal-Bleienbach.

Du 22 au 27 juillet se tient à Zermatt, à 2'600 m d'altitude au-dessus de la station Riffelalp du chemin de fer du Gornergrat, le premier camp de recherche sur le vol à voile alpin. Les pilotes bien connus tels que Max Schachenmann, Fritz Glur, Karl Haberstich, Alwin Kuhn et Hans Würth y prennent part sous la direction de Hermann Schreiber, avec un S-18, un S-22 et un Moswey III. Après un départ au sandow depuis le Riffelberg, Alwin Kuhn réussit le 27 juillet le premier tour du Cervin et établit un record suisse d'altitude avec 3'520 m de gain. Plusieurs pilotes tournent autour ou survolent le Cervin, le Gornergrat et le Mont-Rose. Plusieurs vols de distance marquants sont aussi réalisés sur le parcours de la Haute-Route et dans les Alpes bernoises, en direction sud-nord.



blessé. Par la suite, Haberstich a acheté le planeur cassé, l'a reconstruit et réenregistré en

▼

1 9 4 6

12 août. Les premières journées de vol à voile débutent à Samedan (GR) avec une participation internationale. Vingt-deux pilotes prennent part au concours, dont les départs s'effectuent également depuis le Muottas Muragl. Le premier jalon de cet événement avait été posé déjà en 1945, lors d'une semaine de vol en Engadine. Les Anglais ont de la peine à croire qu'à Samedan, il y a plus de planeurs réunis que dans toute l'Angleterre. Le vent de la Maloja devient un mythe.

20 août. Fondation du GVV Churfirsten à Walenstadt (SG), avec Oskar Kamber comme premier président. Après avoir été aplani, l'Allmend de Walenstadt devient leur premier terrain.

27 août. Par la fondation de la «Fliegerschule Altenrhein» (école d'aviation d'Altenrhein) le vol à voile et le vol à moteur fusionnent. Tout le matériel du GVV Säntis est remis à l'école d'aviation. Dès 1948, le Groupe de vol à voile Säntis est recréé, toutefois sans planeurs. Dix ans plus tard, les vélivoles recevront en retour moins de 10% de la valeur d'origine du matériel transféré.

15 novembre. Lors du 17^{ème} salon de l'aviation de Paris, la délégation suisse fait l'objet d'un intérêt particulier. Un Pilatus SB-2 fait un triple remorquage de trois heures de Bâle-Blotzheim au Bourget pour y emmener les planeurs neufs sortis d'usine S-18, Moswey III et Spyr V.

31 décembre. Le vol à voile a fait des progrès considérables, après avoir été fortement limité en raison de la Deuxième Guerre mondiale. En 1946, 29'500 départs ont eu lieu (contre 13'300 en 1939), 4'800 heures de vol (2'000) et 60 insignes de performance (29). La construction continue de planeurs en Suisse depuis 1930 y a contribué. 237 planeurs ont été construits dans les ateliers des groupes, ainsi que par des personnes individuelles. Huit entreprises industrielles ont produit 213 planeurs, Karpf, Seelmatten: Karpf-Zögling, Baby (71); Bau AG J. Lemp, Wynau: Zögling Hol's der Teufel, Spalinger S-17/-18/-19/-22/-25 (42); Flugzeugbau Zürich e.G.: GBMZ-Zögling, Olympia-Meise, Spyr 4, 5 (19); Flugzeugbau Münsingen: Grunau Baby, Hütter 17 (15); Farnet, Granges: divers types de planeurs WF (15); Flugtechnische Zentrale Bern: Zögling, Grunau Baby II, S-21 (15); Müller, Wald et Zürich: Spyr, Moswey 1/2/3/4/6 (14); Gyger-Brack, Oftringen: Spalinger S-15k/S-19/22 (12); Hegetschwiler, Horgen: Moswey III (11, HB-370 – HB-380).

1945. En 1955, le S-18 passa au Groupe de vol à voile de Bâle où, parmi d'autres, l'auteur de cette chronique eut l'honneur de faire son premier lâcher seul en 1956 et son brevet C en 1957 sur ce même planeur. En 1959, lors d'une vache, le HB-250 fut si sévèrement endommagé que l'on renonça à le reconstruire.

photo: Photopress-Bilderdienst, Zürich, (archives Kurt Stapfer)

22 janvier. Une ordonnance de l'Office fédéral de l'air prévoit des subventions jusqu'à 2'000 francs par cas pour l'amélioration de treuils et catapultes existants ou l'acquisition de nouvelles installations. Pour l'achat d'accéléromètres d'origine suisse une subvention de 50 francs est consentie par planeur.

Au printemps, le nouveau «Groupe de Vol à Voile Cumulus, Stein am Rhein» (lieu de domicile des fondateurs), né suite à des désaccords internes au sein du GVV Bürglen, reprend le service de vol sur l'Allmend de Frauenfeld. En automne, suite à la proposition du GVV Thurgovie, successeur depuis une année des groupes de Frauenfeld, Bischofszell et Bodensee/Amriswil, le service de vol est assuré en commun, réunissant ainsi tous les groupes thurgoviens dans le GVV Cumulus.

1 9 4 5

1 9 4 5

12 mai. Conclusion d'un bail de 10 ans pour une partie du «Hausener Riet». Le Canton de Zurich obtient ainsi son premier terrain de vol à voile permanent à Hausen am Albis qui sera exploité par les Groupes de Vol à Voile Swissair et Möwe.

20 mai. Lausanne. Ce dimanche, plus de 2'000 personnes montent à la Blécherette, pour assister à la première manifestation aéronautique organisée dans notre pays depuis la fin de la guerre. La fête débute par le baptême de deux planeurs S 18, II «La Blécherette» et III «Aux Armes du Sorcier». Autres moments forts de la journée: la présentation du moto-planeur du constructeur suisse Farner, piloté par Robert Gsell, ainsi que la descente en parachute d'un passager-mannequin lancé par Francis Liardon depuis le biplace Spalinger S 21 «Pays de Vaud».



▲
Les vélivoles vaudois (dgàd):
Klinger, Sterchi, Müller, Goetz,
Nicolette de Trey, Lecoultré,
Tricot, Gontran Gourdou
photo: archives Philippe Cornaz

17 juillet. Rolf Brunner réussit le premier record suisse de l'après-guerre. Avec un passager dans un biplace S-21, il parcourt 70.5 km depuis la catapulte de Lägern-Hochwacht à Zuchwil (SO).

25 juillet. C'est à Berne-Belpmoos que Pierre Robert, pilote d'Alpar sur Pilatus P-2 Pelican, réalise le premier quintuple remorquage, en tirant trois monoplaces S-18 et deux biplaces S-21 de la Sportfliegerschule de Berne.

29 juillet. Sur l'aérodrome de Frauenfeld les Zögling-Schulgleiter (planeurs monoplaces ouverts d'écolage de base) atteignent une hauteur de 700 m lors d'essais de remorquage par voiture par les Groupes de Vol à Voile de Thurgovie et Winterthur.

5 août. Inauguration sur l'aérodrome de Birrfeld des nouveaux bâtiments et installations. Max Leder, chef de l'école de vol à voile, présente le biplace Spalinger S-21 «Rüebliand» HB-305.

12 août. Aérodrome de Bâle-Sternenfeld. «A 1445 Roland Herzig, après un treuillage haut⁹, vise la montagne du Hörnli et ne trouve pas d'ascendance. Il amerrit dans le Rhin avec le Grunau Baby 186. Hauteur atteinte lors du treuillage: 180 mètres. Durée de vol: 2 minutes et 10 secondes». C'est ainsi que c'est relaté dans son carnet de vol. Heureusement des pontonniers et des baigneurs sont là et mettent en sûreté le pilote et le planeur. Avec l'aide de Fritz Küng le pilote a remis en état de vol le Baby.



photos: Max Tschudin

⁹ Un «treuillage haut» pour l'époque correspond à un départ au treuil normal d'aujourd'hui atteignant la hauteur maximum possible.



photos: Max Tschudin

13 octobre. La coopérative zurichoise «Pro Flug», fondée en 1944 ayant pour but de créer dans le Canton de Zurich un centre de vol à voile permanent, organise deux journées de vol sur l'Allmend de Wollishofen. 15'000 spectateurs suivent les présentations de divers types de planeurs. Parmi les nouveautés, l'«Elfe» de l'ingénieur Pfenninger se fait remarquer en tant que plus petit planeur du monde, et le professeur Gsell présente le motoplaneur WF-23.

Max Schachenmann réussit le premier gain d'altitude de 3'000 m en Suisse après un départ depuis Samedan.

Dans la même année l'équipe nationale suisse de vol à voile est créée.

En 1942, des employés de la DAM de Buochs-Ennetbürgen, enthousiasmés par le vol à voile avaient envisagé la création du Groupe de Vol à Voile Nidwald (SGN). Celui-ci vit le jour le 25 octobre 1945. L'âme véritable du groupe fut le Spyr Va. August Hug avait conçu le planeur durant la guerre. Il fut construit en environ cinq ans chez Pilatus et le SGN.

Les vélivoles ont toujours fait appel aux «sponsorships». Voici quelques exemples du Groupe Genevois de vol à voile des années 1935–1945.



Grunau Baby II, CH 166,
«Grand Passage» en 1935
(Cointrin)



Spalinger S18, «Fromages
Petit Nègre», en 1939 (Place
Longemalle)



Giulio Beck et Henri Golaz
avec le Spyr III, CH 38 papier
à cigarettes «JOB», en 1944
(Leysin)



Remorque, Spalinger
S18 CH 396 «Caran d'Ache»,
1945, Douane de St-Julien en
Genevois



Henri Golaz, Zögling CH 35,
1945 (Cointrin)

photos: Pionnair-ge.com, J.C. Cailliez,
04.2010

1 9 4 4

25 février. Des vols de recherche en planeur commencent sur le lac gelé de St. Moritz et dureront jusqu'au 7 avril. En tout 116 vols d'essai, la plupart en Spalinger S-18 III, avec départ au treuil électrique de la «Flugtechnische Zentrale Flugplatz Bern» (Centrale de la technique du vol aérodrome de Berne), ont été, pour la plupart, effectués par les pilotes Hermann Schreiber et Fredy Wissel.

7 mars. C'est au Längenberg près de Berne, que R. Lüthy et A. Kuhn établissent sur Spalinger S-21 un nouveau record de durée pour planeurs biplaces, en 11 heures et 2 minutes.

13 juillet. Le prototype de la catapulte pour planeurs, construite et financée par diverses entreprises suisses sous la conduite d'Escher-Wyss, était prête pour les essais sur l'aérodrome d'Emmen dès le 27 juin. Maintenant elle est détruite lors de l'atterrissage forcé d'un bombardier Liberator B-24.



30 juillet. Une nouvelle catapulte pour le décollage de planeurs est construite et mise en service par le Groupe de Vol à Voile de Dübendorf sur la Lägern-Hochwacht (ZH). Le moniteur Rolf Brunner fait le premier départ sur Moswey.

5 au 13 août. 10 pilotes et 7 planeurs prennent part au camp des Rochers-de-Naye, sous la direction d'Alphonse Kammacher. C'est le quatrième camp qui se déroule dans ce cadre magnifique, le belvédère surplombant Montreux à 2'000 m d'altitude. Malgré une situation météorologique stable et peu de courants, certains pilotes réussissent de beaux vols. Max Tschudin de Bâle fait, sur son Spyr III, le vol de la plus longue durée (3h 40'), suivi de Rebs-tein, Lausanne, sur S-15 (2h 05') et Marc Dugerdil, Genève, sur S-18 (1h 40'). Aucun autre pilote ne dépasse la durée de 40 minutes.

26 août au 3 septembre. Camp de vol à voile des Pléiades, 12 pilotes et 7 planeurs. 37 départs et 49h 44' de vol au total.

Les Pléiades
sur VEVEY Alt.: 1400
26 août - 3 septembre 1944
4th CAMP NATIONAL DE
Vol à voile
organisé par la Section suisse de l'Aéro-Club de Suisse
Chaque jour dès Vevey: billet du dimanche Fr. 3.50
HORAIRE PARTIEL

18"	10"	14"	18"	18"	19"	22"
11"	13"	14"	17"	18"	18"	21"
10"	11"	13"	14"	17"	18"	21"
11"	12"	14"	15"	16"	17"	20"

Service : 2 départs journaliers à deux heures
Impression: Bodo & Suterli, Vevey

24 septembre au 1^{er} octobre. Le premier camp de vol à voile organisé à Leysin remporte un grand succès. 12 pilotes et 9 planeurs, 56 départs et 43h 52' de vol au total. Alors qu'aux camps des Rochers-de-Naye et des Pléiades les décollages ont lieu à l'aide du sandow, ils sont effectués à Leysin au moyen d'un treuil, et l'emplacement idéalement situé permet le retour des planeurs à leur point de départ.



▲
Max Tschudin dans son Spyr III No 37 «Spätzi» prêt au départ sur un aéroport
photo: archives Max A. Tschudin

◀ archives Philippe Cornaz

1 9 4 4

Pour finir cette année, voici encore une anecdote racontée par Oscar Scherrer et relatée en remplacement d'autres événements similaires. Elle montre que les terrains disponibles n'étaient pas toujours idéaux:

Notre service de vol avait normalement lieu sur le Hägenberg près de Zwingen de septembre à mars. Un jour, un Karpf-Zögling disparut subitement après avoir été tiré en ligne droite à 5 m de hauteur. Terrifiés, nous courûmes vers l'endroit où il avait disparu. Nous avons oublié que le champ avait quelques dépressions de terrain de plusieurs mètres de diamètre et de profondeur. Les bouts d'ailes étaient posés sur le bord d'un creux, le pilote était assis en haut sur le bord, les mains sur la tête par peur des dégâts éventuels, mais le planeur était intact, hormis quelques égratignures. Une fois de plus on en était quitte pour la peur.

1 9 4 3

1^{er} janvier. L'OFA emploie et charge un examinateur professionnel du contrôle des planeurs. Il sera aidé par quatre examinateurs régionaux déjà actifs dans ce domaine. Leur travail continuera jusqu'à nouvel avis.

14.3.1943, S 18 No 252 «Arosa»
après un départ au sandow à
partir du Tschuggen
photo: archives Jakob Meisser, Arosa



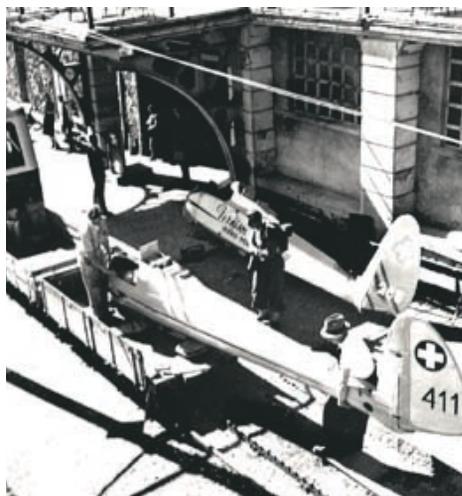
27 mars. Gérard de Chambrier effectue à Berne-Belpmoos le premier vol avec le planeur biplace de haute performance S pyr V. C'est l'entreprise Segelflugzeugbau e.G. Zurich qui a construit ce prototype conçu par l'ingénieur Auguste Hug. Financé par Ciba Bâle, le planeur biplace est équipé pour des vols de recherches en aérologie et météorologie. Le pilote G. de Chambrier effectuera par la suite en juin conjointement avec le Dr. H. Guénat depuis Belpmoos des vols pour le compte de l'Institut central de météorologie.

En accord avec le commandement de l'armée, le département de la poste et des chemins de fers promulgue une ordonnance retransférant, avec effet au 1^{er} avril 1943, à l'Office fédéral de l'air, la surveillance du vol à voile jusqu'ici assurée par l'AéCS. A la place des brevets A, B et C de l'AéCS, l'OFA délivre maintenant un «permis d'élève de pilote de planeur» et la «licence de pilote de planeur» selon les normes de l'OACI, soit après un examen d'aptitude. Le matériel et l'instruction sont également surveillés par l'OFA.

19 avril. Le commandement des troupes d'aviation et de défense contre avions élargit les espaces d'entraînement au vol à voile, jusqu'ici étroitement limités aux alentours des aé-

rodromes, par une bande large de 10 km et longue de 160 km. Elle mène de Frauenfeld par Spreitenbach-Aarau-Soleure-Bienne jusqu'à Neuchâtel. L'altitude de vol reste limitée à 2'500 m. Ainsi les vélivoles, privés de vols sur la campagne depuis août 1939, peuvent à nouveau «partir en distance».

7 au 15 août. Camp de vol à voile aux Rochers-de-Naye avec 15 pilotes et 7 planeurs. 52 départs, 101 heures de vol. Direction: Alphonse Kammacher et Francis Liardon.



►► Transport par le chemin de fer à crémaillère

► Au premier plan et dgad: Francis Liardon, Alphonse Kammacher, Armin Baltensweiler

▼ Après le décollage aux Rochers-de-Naye

photos: Thomas Fessler tirées des archives August Hug, Musée Suisse des Transports



1943

Les pilotes du camp aux
Rochers-de-Naye 1943.

1. Francis Liardon,
2. Alphonse Kammacher,
3. Fred Isler,
4. Armin Baltensweiler,
5. Ernst Zipkes, 6. Rolf Isler,
7. Philippe Monnier,
8. Rudolf Gunzenhauser,
9. Werner Ledermann



22 août. Les trois premiers classés lors de la clôture du IV^{ème} Championnat National de Vol à Voile à Samedan, sont M. Schachenmann sur S-18, E. Spahni sur Moswey et F. Glur sur S-22. Le concours exigeant s'est composé de vol d'altitude, vol de distance à but fixé, course circuit et vol de durée.

Voici un extrait du rapport dans l'AéroRevue 9/1943 concernant ce championnat:
Pour réussir un gain d'altitude maximum, Glur avait plongé jusqu'à 100 m au-dessus du fond de la vallée du Rhin à Coire, il s'en est fallu de très peu qu'il n'atterrisse en campagne (ce que les vélivoles appellent: «poser aux vaches» ou «faire une vache»). Tel un «chevalier téméraire», ne craignant pas le moins du monde le feu de l'immense incendie de la forêt du Calanda, Glur pilotait son S-22 au-dessus des flammes ondulantes où il atteindra 4-5 m/s de montée dans les thermiques artificiels. Spiralant dans l'épais nuage de fumée au-dessus de la forêt en flammes et respirant grâce au masque à oxygène, Glur a atteint, en pilotage sans visibilité, l'altitude nécessaire à l'obtention de l'insigne du brevet C-or!

28 août. Les groupes de vol à voile Herzogenbuchsee, Langenthal et Wynau fusionnent pour devenir le GVV Oberaargau, avec comme base l'aérodrome de Bleienbach. L'ancien groupe de vol à voile, actif à Bleienbach de 1933 à 1937, avait été dissous.

18 septembre. Le plus grand camp de vol à voile de Suisse se termine avec succès à Samedan (GR). 70 pilotes avec 25 planeurs ont accompli à cette occasion 349 vols dans les hautes Alpes. Le délégué du Conseil fédéral aux affaires aéronautiques, le professeur E. Amstutz, et l'expert supérieur de l'office de l'air, le professeur R. Gsell, y ont également participé parmi les nombreux autres pilotes éminents. Des écrivains et peintres invités, dont Cécile Lauber, Hans Erni, Traugott Vogel et Alex W. Diggelmann se sont vus offrir des vols sans moteur au-dessus du pays de Segantini.

Du 9 au 19 octobre se déroule au Belpmoos un cours d'essai d'écolage en biplace sous la direction des instructeurs Max Kramer et Walter Ris. Les 11 élèves disposent de deux S-21 et deux GB II. Hans Nietlispach, qui sera plus tard champion suisse à plusieurs reprises, fait

également partie de ce cours d'instruction aéronautique préparatoire et peut ainsi faire son brevet B directement sur le Baby et non pas, comme de coutume jusqu'ici, sur le Zögling.

On commence manifestement à s'éloigner de l'idée importée de l'Allemagne qui veut que seuls les pilotes ayant effectué leur écolage sur le dur et dangereux monoplace Zögling, non protégé et sans instruments, deviennent de véritables vélivoles. Dix ans passeront encore avant que l'écolage en double commande commence à s'imposer. On ne veut pas inutilement mettre en danger les biplaces coûteux, qui sont d'autre part également plus lourds à manipuler. Initialement, il manquait également un nombre suffisant de moniteurs aptes à l'instruction en double commande qui est plus exigeante pour le moniteur que l'instruction sur les planeurs d'école monoplace «Zögling».



◀ Vol aventureux et illégal avec passager sur un planeur d'école «Schulgleiter». Sans doute, l'instruction en double-commande n'était pas prévue ainsi...

photo: Theo Heimgartner

30 novembre. Les nouveaux biplaces Spalinger S-21 ont été utilisés avec succès pour la première fois durant toute la saison passée pour l'instruction de base. Ils permettent la transition directe au vol solo sur les machines d'entraînement Grunau-Baby et Spalinger S-15/S-16. L'instruction de base introduite sur Zögling dans les années 1920 est en phase d'abandon.

Dans les communications no 11 de février 1943 du Groupe de Vol à Voile de Schaffhouse, le rédacteur Hugo Hänggi donne la «parole» au planeur sous le titre «Et nous avons tout de même volé». Cet article poétique convient parfaitement pour la fin prochaine de l'ère des «Zöglings»:

On m'a appelé «Hol's der Teufel» (que le diable l'emporte). Encore aujourd'hui, j'ignore pourquoi. Je suis tout de même un gars diabolique, car même vieux, boiteux et vermoulu, j'ai encore accompli des tâches auxquelles je rêvais constamment durant ma jeunesse. Une fois encore, durant mes vieux jours, il m'a été permis d'être bien en forme et de retrouver vigueur et jeunesse. Etant donné que l'on était sur le point de me vendre, j'ai rassemblé mes forces et me suis donné énormément de peine pour qu'on me garde. Même si je suis des fois un peu lourd et compliqué, j'ai tout de même toujours eu la volonté de faire de mon mieux. Durant ces longues années difficiles, j'ai appris à aimer de tout mon cœur les vélivoles schaffhousois. Plus d'un a grandi grâce à moi, et je me réjouis chaque fois, lorsque les jeunes gars dynamiques passent à l'action et reviennent avec de nouveaux exploits en poche. J'ai une requête, chers camarades: promettez-moi de ne plus jamais me vendre à un autre groupe. Je ne voudrai pas encore une fois subir les peines et souffrances de mes années de jeunesse. Je sais que je vais mourir un jour, et je souhaite que ce soit chez vous, mes chers vélivoles schaffhousois.

Mon squelette est pourri, mon habit vacillant et ma peinture usée, mais mon esprit est encore jeune et a soif d'activité. Si vous continuez à bien me traiter et voler avec douceur avec moi, je serai un bon ami et vous aiderai encore durant quelques années. Durant toute une décennie, vous m'avez exposé aux pires souffrances et tortures. Plus d'une casse douloureuse a menacé

ma vie. Mais à chaque fois, vous avez pris grand soin de moi. Ainsi, je suis remonté dans les airs, courageux et plein de confiance. Je tolérais, souffrais et espérais... Et maintenant, mon désir le plus ardent de toute mon existence s'est quand même réalisé. L'événement restera gravé dans ma mémoire: le vol plané de trente minutes à une altitude majestueuse au-dessus des champs et forêts du Klettgau. J'ai chanté d'allégresse, le vent soufflant et les turbulences violentes secouaient mon squelette. Je n'ai pas abandonné, car cela n'aurait pas été digne de ma réputation. Maintenant, je suis heureux d'avoir encore pu faire ce vol. Ce qui me réjouit le plus, c'est de voir que tout ceux qui, avec dédain, ont voulu me pousser de côté, ont fini par comprendre mon accusation muette et se sont repris d'amitié pour moi.

Alors voyez, chers camarades du SGS (GVV Schaffhouse), ce que j'étais pour vous et ce qui a sommeillé en moi. Maintenant, ma raison d'être a été couronnée par cet exploit de vrai vol à voile. Jen suis heureux et désire mettre le reste de mes forces encore de longues années à disposition de la jeunesse tumultuaire pour des vols d'écologie. Ne me prenez plus là haut où le vent et les turbulences jouent leur jeu invisible et sournois. Mes forces pourraient tout de même m'abandonner...

Le «Hol's der Teufel» n'a plus été utilisé dans le groupe de Schaffhouse. Selon une information ultérieure dans les «Schmerlat-Mitteilungen», le planeur fut «loué en 1944 pour 2 ans au GVV Bülach pour cause de non-utilisation». Par la suite, les traces se perdent.

Dans la menuiserie Hegetschweiler à Horgen, 12 Moswey III ont été fabriqués en série. En raison de la guerre et du prix élevé, la vente de ces planeurs de premier ordre n'avance que lentement. Deux exemplaires furent exportés vers la Suède.

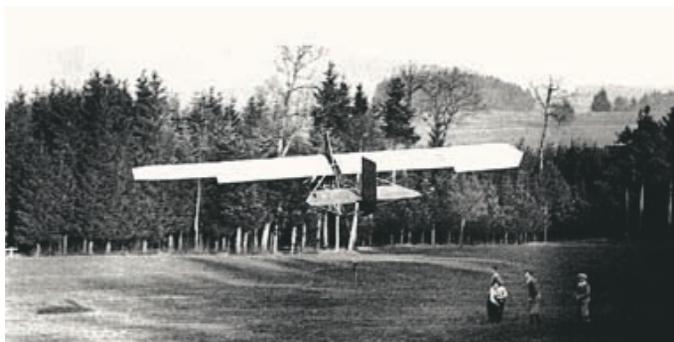
L'armée suisse met à disposition l'aérodrome militaire d'Olten pour la culture des terres selon le plan Wahlen. Cette décision aura signifié le début de la disparition d'Olten-Gheid, au moins en ce qui concerne le vol à moteur, qui sera banni plus tard en raison de la lutte contre le bruit (approches et départs au-dessus de la ville), de la gravière et de la zone de protection de la nappe souterraine.

Une anecdote datant de cette époque prouve qu'il était difficile de se faire respecter en parlant des prouesses de vol à des non-vélistes. Oscar Scherrer, qui sera plus tard instructeur de vol durant de longues années, raconte:

Automne 1943. L'écologie sur «Zögling» commençait par des glissements sur l'herbe, et souvent j'étais soulagé lorsque je manquais mon tour, tellement j'étais parfois inquiet. Puis vint la période des petits sauts et avec eux mon premier «vol», un saut de 4 secondes. J'étais encore apprenti à l'époque et, le jour suivant, parlais avec fierté de mes exploits à mes collègues de travail. Comme réponse, j'aurais en effet attendu autre chose que les remarques méprisantes et les éclats de rire qui ont résonné. De toute évidence, personne n'était impressionné par ma «performance».

►
Le décollage avec le Zögling est réussi, mais comment le bref vol aura-t-il fini avec ces forts battements des ailerons si près du sol?

photo: archives Rudolf Sägerser



Durant la guerre, les cours d'instruction aéronautique préparatoires sont une des activités principales du vol à voile. On fait l'écolage au treuil essentiellement sur «Zögling», ou sur des planeurs monoplaces d'écolage de base. Lors des 2-3 premiers «départs» la traction est maintenue à une vitesse trop faible pour décoller; le pilote doit seulement maintenir les ailes à l'horizontale. Ensuite, on apprend après environ 15 départs, à voler à une hauteur de 1-3 m, tiré par le câble le long de la place, ce qui exige également beaucoup d'attention de la part du chauffeur de treuil. Par la suite seulement arrive le niveau de hauteur de 10 à 20 m et finalement, entre le 25^{ème} et 30^{ème} départ, d'un coup la montée à 60 m pour le brevet A. Une grande difficulté pour beaucoup d'élèves est de «faire de la bicyclette». On a devant soi le palonnier du gouvernail de direction qui ressemble au guidon d'un vélo, mais que l'on doit bouger dans l'autre direction que sur la bicyclette.

Quasiment dans chaque cours pour débutant, on assiste à une ou deux casses. Citons l'exemple d'un atterrissage dans un champ d'avoine à côté de la place. L'avoine peut s'enrouler autour des câbles tendeurs inférieurs, déchirant ainsi les câbles supérieurs. L'aile se casse lors de l'impact au sol.



Après une casse pendant le service de vol le dimanche, les soirées de travail suivaient durant la semaine. Pour une seconde de vol sur un planeur d'école du type «Zögling», il fallait compter, en général, une heure de travail à l'atelier...

photo: archives Robert Lang

9 mai. Les camps de Pentecôte des vélivoles débutent en cette fin de semaine. Durant les années de guerre, l'essence pour des vols en remorquage est inexistante et les départs en plaine sont limités aux treuils-automobiles. Les vélivoles se voient contraints de retourner vers les collines et sommets de montagnes pour partir au sandow. Les planeurs sont transportés vers les points de départ par attelages de chevaux et chemins de fer de montagne.



1 9 4 2

▼
Le colonel de Kalbermatten, président de la Section du Valais de l'AéCS et le professeur Auguste Piccard examinent le planeur Elfe lors du 1^{er} Camp National de vol à voile à Crans-sur-Sierre



photos: archives Philippe Cornaz

Pour la première fois dans notre histoire, deux planeurs entrent en collision en spiralant dans le même thermique au-dessus du Längenberg près de Belp. Les deux pilotes se sauvent grâce à leur parachute.

1^{er} juin. L'Aéro-Revue annonce sous le titre «exportation de planeurs», que la «Flugtechnische Zentrale Bern-Belpmoos» (centrale technique de vol Berne-Belpmoos) aurait reçu du gouvernement de Vichy de la partie de la France non-occupée par l'Allemagne, une commande de dix Spalinger S-18, quatre biplaces S-21 et six remorques Moser. La construction de ces planeurs d'exportation se fait de manière décentralisée. Les S-18 sont produits chez Bau AG J. Lemp, Wynau (BE). La première livraison est faite le 5 août 1942. Seuls trois S-18 III ont été livrés, par la suite la commande sera annulée par la France. Les autres planeurs sont vendus à des groupes de vol à voile suisses.

14 au 21 juin. Premier camp national de vol à voile à Crans-sur-Sierre dans le canton du Valais. Malheureusement, la période de beau temps normalement de coutume en Valais fait défaut. Le maître Max Schachenmann atteint néanmoins l'altitude maximale admise de 3'000 m/mer déjà le lundi.

BRETAYE / VILLARS
(Altitude 2000 m.)
1^{er} au 12 juillet 1942



1^{er} CAMP NATIONAL DE VOL A VOILE
avec la participation de **10 planeurs et 20 pilotes**
parmi les meilleurs de Suisse

Plan de départ: Bretaye (Chaux-Ronde), alt. 2000 m. Plan d'atterrissage: Bex (Aérodrome), alt. 400 m.

Dimanches 5 et 12 juillet, démonstrations et acrobaties diverses

A Bretaye et à Bex aérodrome
Tous les jours: service de vol (voir programme spécial)

Et le 12 juillet, à Bretaye

1^{er} Concours régional romand de modèles réduits d'avions
70 planeurs 50 participants

Chemin de fer Bex - Gryon - Villars - Chesieres et Villars - Bretaye
Billets spéciaux pour Sociétés et Ecoles Billets du dimanche

Éditions S. A. S. Sion Bureau de l'histoire aérienne de la Suisse



2^{me} CAMP NATIONAL DE vol à voile LES PLÉIADES S/ VEVEY
18 JUILLET - 2 AOÛT 1942

CHEMINS DE FER ELECTRIQUES VEVEYSANS
Ligne: VEVEY - BLONAY - Les PLÉIADES • BILLETS du DIMANCHE

1^{er} au 12 juillet. Camp de vol à voile à Villars-Bretaye, avec 14 pilotes, 54 départs, 88 heures et 43 minutes de vol au total. Max Schachenmann et Francis Liardon font les vols les plus longs, avec respectivement une durée de 4h 34' et 4h 32'. Max Schachenmann réussit même à se poser cinq fois au point d'envol de Chaux-Ronde. Un camp couronné de succès, même sans concours formel.



◀ Les planeurs sont transportés par télésiégi de Bretaye au sommet de la Chaux-Ronde (2'040 m)

photo: Thomas Fessler, tirée des archives August Hug, Musée Suisse des Transports

29 août au 5 septembre. Troisième championnat national de vol à voile à Granges. L'armée met à disposition des tentes pour ranger les 13 planeurs des concurrents et fait don d'un prix d'honneur. Le championnat peut également compter sur un soutien matériel de l'Office fédéral de l'air. Ernst Spahni sort vainqueur sur Moswey II. Le 4 septembre, Marcel Godinat établit un nouveau record national avec un gain d'altitude de 3'100 m sur Spyr IV.



◀ Championnat national de vol à voile, Granges 1942

photo: Thomas Fessler, tirée des archives August Hug, Musée Suisse des Transports

1 9 4 2

▶
Samedan 1942, transport par
le chemin de fer du Muottas
Muragl

▼
Place d'envol au sandow sur
le Muottas Muragl durant le
camp alpin à Samedan du 9 au
19.9.1942

photos: archives SG Cumulus

9 au 19 septembre. Le camp national de vol à voile à Samedan et sur le Muottas Muragl se déroule sans casse. Des vols jusqu'à concurrence de 6 heures et demie sont réalisés, avec des altitudes allant jusqu'à 4'000 mètres, altitude maximale autorisée par le Commandement des troupes d'aviation et de défense contre avions.



12 septembre. Début du premier camp de vol à voile au Monte Brè près de Lugano. Pour couronner le tout, les participants effectuent le samedi/dimanche 19 et 20 septembre, des amerrissages spectaculaires sur le lac devant le Parkhotel du côté de Paradiso.



Place d'envol sur le Monte-Brè au-dessus de Lugano

Les pilotes du «Campo di volo a vela Monte Brè 1942».
Dgàd: Brunner, Fritz Glur,
Dir. Staffieri (Monte Brè),
Hermann Rüttschi, Alois
Derendinger, Walo Ris, Girod

Monte Brè, place d'envol avec
vue SSW

Monte Brè, place d'envol vers
l'Ouest, direction Lugano

photos: Thomas Fessler, tirée des
archives August Hug, Musée Suisse des
Transports

1 9 4 2



▲
Amerissage d'Alois Derendinger sur Grunau Baby II HB-183 près de Lugano-Paradiso. Le planeur vole toujours de nos jours, plus que 60 ans plus tard.

photo: Thomas Fessler, tirée des archives August Hug, Musée Suisse des Transports

1^{er} octobre. La maison «Moswey-Segelflugzeugbau» à Horgen (ZH) commence la production en série de planeurs de performance du type Moswey III sous la direction de son propriétaire, Walter Hegetschweiler. Le constructeur est l'ingénieur Georg Müller.

15 décembre. Fondation du «Groupe de Vol à Voile de la Broye», exploitant l'aérodrome de Bellechasse (FR) en service depuis 1937. Le groupe changera de nom le 2 novembre 1948 devenant «Groupe de Vol à Voile de Fribourg». Il reçoit l'autorisation de l'Office fédéral de l'air pour une école de vol à Bellechasse.

1 9 4 1

↓
Mai. Les Groupes de vol à voile St Gall-Breitfeld et Altenrhein, fondés en 1931 et 1932, fusionnent pour devenir le GVV Säntis. On vole à partir de Breitfeld, l'aérodrome d'Altenrhein restant fermé au trafic civil depuis le début de la guerre.

30 mai au 2 juin. Le camp de vol à voile suisse-oriental durant la Pentecôte à Flims est la première manifestation aéronautique officielle depuis le début de la guerre. Environ 70 personnes et 16 planeurs y participent, dont les 20 pilotes suivants: E. Aeberli, W. Baldi, W. Baur, G. de Chambrier, A. Föllmi, M. Godinat, F. Gribi, H. Katz, H. Kuhn, W. Pfenninger, W. Ris, M. Schachenmann, E. Schaffroth, E. Scheidegger, F. Schmid, P. Schmid, E. Spahni, M.A. Steiner, Dr H. Widmer, O. Würth.



13 au 20 septembre. 15 pilotes sélectionnés font 85 départs et 265 heures de vol lors du camp de recherche haut-alpin à Davos-Parsenn. Le neuchâtelois H. Guénat gagne le concours de gain d'altitude et de durée. Le camp de recherche haut-alpin à Parsenn devient un triomphe du vol sans moteur, un ensemble combiné de technique, nature et volonté. L'évaluation systématique des vols de recherche alpins donne de nouveaux aperçus de grande valeur sur les lois régissant la nature de l'atmosphère dans les montagnes.



▲
Camp de vol à voile alpin à Flims, Pentecôte 1941

photo: archives SG Cumulus

◀
Le Spyr III des Zurichois à Davos-Parsenn

photo: Thomas Fessler, tirées des archives August Hug, Musée Suisse des Transports

Transport des planeurs vers le point d'envol à Davos-Parsenn, voici le fuselage du biplace S-21 de Fritz Glur



Ernst Spahni se prépare au camp national de vol à voile à Davos-Parsenn à un vol de plusieurs heures sur Moswey II

20 au 28 septembre. Le camp de vol à voile organisé par la section vaudoise de l'AéCS aux Pléiades-sur-Vevey donne l'occasion de cultiver les liens amicaux entre des pilotes suisse-alémaniques et leurs camarades romands. La direction du camp est assurée par Alphonse Kammacher, chef de place de l'aérodrome de Lausanne-Blécherette; la responsabilité technique incombe à Francis Liardon.

Premier camp de vol à voile aux Pléiades-sur-Vevey 1941

1) Vue d'ensemble des planeurs au sommet des Pléiades 2) Départ d'un S-18 au camp des Pléiades 3) Un groupe de pilotes participant aux vols. De g à dr debout, MM. Martin, Augsburg, Buchli, Brunner, Chopard, Kammacher, assis, MM. Siegfried, Liardon et Gergesat 4) M. Mouboussin, constructeur et pilote français, s'entretenant avec M. A. Kammacher, chef de camp 5) Sur le trajet Vevey-Les Pléiades

Erstes westschweiz. Segelfluglager auf den Pléiades ob Vevey

1) Startbereite Segelflugzeuge auf dem Gipfel der Pléiades 2) Ein S-18 startet 3) Piloten, die am Lager teilnahmen: von rechts nach links, stehend; Martin, Augsburg, Buchli, Brunner, Chopard, Kammacher, sitzend; Siegfried, Liardon, Gergesat 4) Ing. Mouboussin, der bekannte französische Flugzeugkonstrukteur und Pilot, unterhält sich mit Herrn Kammacher Lagerleiter 5) Bahntransport Vevey-Les Pléiades

Primo campeggio di volo a vela alle Pléiades sopra Vevey

1) Aerei pronti per l'involo sulla cima delle Pléiades 2) Involo di un S-18 3) Piloti partecipanti al campeggio. Da destra a sinistra, in piedi; Martin, Augsburg, Buchli, Brunner, Chopard, Kammacher, seduti; Siegfried, Liardon, Gergesat 4) L'ing. Mouboussin, noto costruttore e pilota francese in colloquio col Signor Kammacher, dirigente il campeggio 5) Trasporto per ferrovia Vevey-Les Pléiades

Photos: 1-4 Presse Diffusion, Lausanne, 5 Schüger Zéneur Nr. 4088 5103 3.10.1930



photos: Thomas Fessler, tirées des archives August Hug, Musée Suisse des Transports



11 octobre. La première conférence suisse de vol à voile se déroule à Olten, présidée par August Hug.

Durant la guerre en 1941, les Bernois obtiennent plus de 100 brevets en utilisant un treuil électrique construit selon les indications de Hermann Schreiber pour pallier à la pénurie d'essence.



▲ Les participants au camp Les Pléiades du 20 au 28.9.1941:
1. Siegfried, 2. Francis Liardon, 3. Michel Martin, 4. Gorgerat, 5. Jean Augsburg, 6. J.P. Häberlin, 7. Emil Brunner, 8. Chopard, 9. Alphonse Kammacher

photo: Thomas Fessler, tirées des archives August Hug, Musée Suisse des Transports

▼ Ecolage au Belpmoos pendant la Seconde Guerre Mondiale
photo: G. Thièche, Olten



1 9 4 0

15 février. L'activité véliplane, totalement interrompue depuis le 2 septembre 1939 en raison de la Deuxième Guerre Mondiale, est autorisée à nouveau sur les places suivantes, mais uniquement pour l'écolage et seulement pour les citoyens suisses: Agno, Altdorf, Birrfeld, Dällikon, Frauenfeld, Genève-Cointrin, Soleure, St.Gall-Breitfeld, Zurich-Allmend.

15 septembre. A Berne-Belpmoos, Hermann Schreiber effectue le premier départ d'un planeur au treuil électrique. Ce dispositif appelé «treuil de tram» permet de refaire des décollages hauts durant l'écolage, étant donné qu'en raison de la pénurie d'essence, on avait dû s'exiler sur le Belpberg et le Längenberg pour y pratiquer la vieille méthode de départs à la pente.

25 novembre. Des étudiants zurichois enthousiasmés par l'aviation, fondent le «Akademische Fluggruppe Zürich» (AFG), (Groupement de vol académique), avec pour but de «concevoir, construire et voler» sur une base académique. Après un service au treuil avec des planeurs à Wetzikerried, Schänis et Hausen am Albis, Birrfeld (AG) deviendra l'aérodrome de base de l'AFG dès 1944. Durant le semestre d'hiver de 1945, l'AFG organise des colloques le mardi à l'Ecole Polytechnique de Zurich pour discuter de problèmes techniques et de vol.

Dans les ateliers de GBMZ à Zurich, on commence en 1940 la fabrication de 10 Olympia-Meisen («Meise GBMZ») qui sont offerts au prix imbattable de 2'200 francs aux groupes. Toutefois, au lieu des six mois d'attente prévus, 3 ans (1942-1945) seront nécessaires pour terminer 11 Meisen (HB-381-HB-391), et le prix par unité monte à 4'000 francs. Il en résultera des annulations de contrats et la livraison des quatre derniers Meisen sera retardée jusqu'en 1948.

La «Genossenschaft in Memoriam Bider, Mittelholzer, Zimmermann» (Coopérative in Memoriam Bider, Mittelholzer, Zimmermann), GBMZ, fondée en 1938 avec l'aide de la Fondation Pro Aero, de l'AéCS et du conseiller national Gottlieb Duttweiler, a pour but d'encourager l'aviation suisse. Elle dépense à cet effet environ 130'000 francs jusqu'en 1945. Sa première entreprise fut l'établissement d'un atelier permanent pour la construction de planeurs à Zurich.

1 9 3 9 -

1 9 4 5

Toute l'aviation civile est pratiquement immobilisée en raison de la guerre. Grâce aux départs au sandow et au treuil, seuls les véliplanes peuvent encore exploiter les espaces aériens, bien que de façon très restrictive. Avec la bataille pour des terres cultivables suivant le plan Wahlen, les places d'envol sont disputées aux pilotes de planeur. Pour cette raison, l'activité véliplane n'est possible que durant la période sans cultures, soit entre septembre et mi-mai. Les aérodromes dans les régions frontalières sont fermés. Albis, Olten, Froburg, Flims, Davos-Parsenn, Samedan, Crans-sur-Sierre, Les Pléiades-sur-Vevey, Chaux-Ronde sur Bretaye, Crans-Montana, Les Rochers-de-Naye, Monte Brè comptent parmi les endroits où des camps de vol sont encore possibles.



Les transports par téléphérique ne sont pas faciles, ici au Säntis autour de 1938



Transport par téléphérique, Davos autour de 1940

photos: archives Kurt Stapfer

Etant donné que l'essence pour les treuils devient rare, des treuils électriques sont construits dans certains groupes et les départs au sandow refont leur apparition. Werner Hochstrasser relate ce qui suit sur le service de vol durant les années de guerre:

Durant la guerre, le départ au sandow était pratiqué dans la plupart des camps alpins, sauf à Samedan. Sur le Plateau on ne pouvait pratiquement que faire du treuil. Dans la plupart des cas, les treuils étaient montés sur des vieilles voitures qui servaient également pour le transport des remorques. Pour le service de treuil, elles étaient soulevées, un essieu avec 2 disques de transmission et le tambour du câble étaient pressés contre les roues arrières qui tournaient librement. Le tout était complété par une conduite du câble pour enrouler proprement ce dernier sur le tambour. Il y avait également une installation pour couper le câble que le conducteur du treuil pouvait activer à tout moment. Avec un câble de 600 m de longueur, les hauteurs atteignables – les crochets de centre de gravité étaient inconnus – étaient d'environ 200–300 m par vent de face suffisant. Dans la plupart des endroits, ce n'était pas suffisant pour planer jusqu'aux ascendances connues les plus proches, ou une pente alimentée par les brises.

Diverses discussions et tentatives d'amélioration eurent lieu afin d'arriver à effectuer plus fréquemment des vols raisonnables sur le Plateau. Le remorquage par avion n'était pas possible. A Birrfeld, on se posait la question sur la possibilité de l'installation d'un petit treuil électrique sur une prairie longue de 300 m sur la crête du Chestenberg à côté du château Brunegg. Mais le châtelain de Brunegg n'était guère favorable, et les discussions ne menèrent à rien jusqu'à la fin de la guerre. Les Zurichois installèrent une catapulte sur la crête de la Lägern, avec laquelle les planeurs furent catapultés grâce à un contrepoids.

Toute réparation de câble de treuil nécessitait toujours des épissures, les cosses à compression étant encore inconnues. Ainsi, une rupture de câble signifiait au moins une heure d'interruption. Les fusibles étaient également réparés. De plus, ils devaient souvent être changés, car suivant la construction des crochets, il fallait des anneaux différents. Il arrivait même qu'avec un mauvais anneau, le largage du planeur n'était plus possible pour le pilote à partir d'un certain angle du câble de traction. Cela arriva à un S-15k avec un anneau de S-18. Par chance, c'était le chef-moniteur Max Leder qui était aux commandes du planeur lorsque cela arriva à Birrfeld. Après le largage, lorsque le nez du planeur fût tiré vers le bas, il mit le planeur en spirale serrée, tournant autour du treuil. Malheureusement, le couperet du treuil ne fonctionnait pas non plus. Leder augmenta la vitesse puis tira brusquement le nez vers le haut, cassant ainsi le fusible.

Etant donné que nous pouvions être contents d'obtenir quelques litres d'essence pour l'utilisation du treuil, le câble devait être par contre tiré à la main. Ainsi, les participants à un cours de vol à voile d'instruction aéronautique préparatoire accumulaient environ 25 km de marche par jour, dont la moitié en tirant le câble ou en poussant des planeurs.

En plus des ascendances dynamiques aux pentes alimentées par le vent, d'autres types d'ascendances n'étaient connus que dans les Alpes, où la découverte des thermiques était de plus en plus fréquente. Un des premiers vols de 50 km effectué depuis Birrfeld montre à quel point on était encore «préoccupé» par le vent. Après un gain d'altitude maximal au Chestenberg par forte bise qui aurait également permis d'atteindre la montagne à partir du treuil, Fred Isler vola jusqu'au Born (près d'Olten) aux commandes de son S-18, poussé par un fort vent de dos. La hauteur atteinte au Born lui permit alors de continuer son vol presque jusqu'à Soleure.

A Birrfeld, une journée avec forte bise signifiait pour nous la météo de rêve. Lors d'une telle journée, plusieurs candidats étaient présents déjà tôt le matin pour effectuer le vol des cinq heures au Chestenberg. Il n'était pas nécessaire d'attendre les thermiques et on pouvait ainsi faire le même jour jusqu'à deux vols avec la même machine.

Il y avait encore bien d'autres différences par rapport au monde du vol à voile d'aujourd'hui. Après la guerre, les roues à larguer lors du remorquage en avion représentaient une grande source de frustration et de danger. Il n'y avait par contre que peu de restrictions des voies aériennes. Je me rappelle encore très bien de ce jour dans les années 1960, lorsque environ 25 planeurs de Birrfeld, Spreitenbach et Dällikon se baladaient à environ 3'000 m dans l'onde de bise au-dessus du Heitersberg (2½ km au sud du village de Spreitenbach, aujourd'hui dans la CTR et TMA Zurich 4c), tous pratiquement sur une ligne à vitesse minimale, et qu'un Convair 240 venant de Kloten passait l'000 mètres en-dessous de nous.

▼
C'est ainsi que le GVV Bâle s'est déplacé en 1940 pour aller faire des départs au sandow à partir d'une place d'envol près de la Froburg (ruine au-dessus de Trimbach) d'où on volait en direction d'Olten. Les groupes de vol à voile ont souvent fait appel à des chevaux durant la guerre.

photo: Max A. Tschudin



1 9 3 9 – 1 9 4 5



◀
A défaut de faire appel aux chevaux, les remorques étaient tirées par des voitures à gaz de bois. Ici: Pentecôte 1944, arrêt dans la Vallée du Rhin lors d'un déplacement à l'Iltios (au-dessus d'Unterwasser dans le Toggenburg), Packard à gazogène, réserve de bois et S 18.

photo: archives SG Cumulus

9 janvier. Les Groupes de Vol à Voile de Bâle, Sissach et Möve fusionnent et deviennent le nouveau GVV de Bâle. Les 62 membres actifs volent et effectuent leur écolage depuis l'aérodrome de Sternfeld ainsi qu'une douzaine de lieux d'envol dans les environs de Bâle et du Jura.

Dimanche, 26 février. Le traditionnel meeting de vol à voile a lieu sur le Obersee à Arosa, avec diverses présentations ainsi que des vols acrobatiques impressionnants malgré des turbulences de foehn. Neuf planeurs se posent. Le «Journal des Sports» du 3 mars en parle sur toute une page. Voici un bref extrait:

A peine l'atterrissage de Steffen est terminé, que Willy Baur, remorqué par Rupp, apparaît au-dessus d'Arosa. Comme Godinat, il est aussi porteur de l'insigne international de vol à voile et vole également, comme Godinat, aux commandes de son «Spyr III» qui a déjà fait ses preuves. Mais le «Spyr» de Baur ne dispose pas encore d'aérofreins, ce qui signifie qu'un atterrissage avec ce planeur sur une petite place comme Arosa est un véritable exercice d'acrobatie. Avec une élégance indescriptible, Baur a posé son planeur dans la petite place. Les applaudissements qu'il a reçus pour cet atterrissage sont pleinement mérités.

19 mars. Jakob Spalinger fait le premier vol sur le biplace S-21.

1 9 3 9

1 9 3 9

14 avril 1939 lors de la «Carmerachilbi» (foire locale), le S18 «Arosa». Transport par télési à Brüggerhorn, départ au sandow et vol pour atterrissage sur le lac gelé d'Arosa (Obersee). Pilote: Otto Würth
photos: archives Jakob Meisser, Arosa



23 avril. Vol record suisse de distance à but fixé: Jakob Spalinger, aux commandes d'un S-18, vole de Berne à Mollis (GL), 120 km.

29 avril. A Berne-Belpmoos, Rolf Walthard gagne aux commandes de son Spalinger S-19 No 240 le 2^{ème} Championnat Suisse des vélioles. L'ingénieur Walthard deviendra en 1961 directeur des usines fédérales d'avions à Emmen (F+W).



Rolf Walthard 1939 à Berne

Je ne voudrais pas priver le lecteur intéressé d'un exploit exceptionnel qui n'est plus imaginable du temps du vol à voile moderne. Voici un extrait traduit en français du volume III de Tilgenkamp:

Les vols sur l'Albis du 30 et 31 mai 1939 étaient vraiment excitants! Une forte bise invitait chaque pilote à faire des vols de durée. Aux premières heures du matin, les vélioles E. Schaffroth, Th. Heimgartner, E. Bommer et W. Baldi se firent remorquer de Spreitenbach par le «conducteur de locomotive» expérimenté E. Spahni et effectuèrent des vols aller-retour entre

la chaîne de montagne de l'Albis et Uto. Alors que les deux premiers planeurs se posèrent sur l'Allmend en fin d'après-midi, Bommer et Baldi poursuivirent leur vol au crépuscule, malgré le fait qu'ils n'avaient pas emmené de nourriture et n'étaient préparés pour un vol de nuit. Heure après heure, ils spiralaient dans la nuit à la lueur de la lune, maintenus éveillés par les cris des camarades au sol. A l'aube, E. Spahni était mobilisé pour tenter de balancer aux pilotes vélivoles, un petit paquet de vivres suspendu à une ficelle longue de 20 mètres depuis son Tiger Moth. L'opération échoua, l'avion étant trop rapide.

Vers midi, les deux planeurs ne faisaient toujours pas mine de vouloir descendre, et M.A. Steiner organisa une nouvelle tentative d'approvisionnement. M. Wieser se fit remorquer dans un planeur à l'Uetliberg. Prudemment, il survola la machine de Baldi. Le paquet contenant des fruits, des friandises et du café pendillait dans l'espace, tel un appât attractif. Les deux machines planaient ainsi le long de la pente, l'une au-dessus de l'autre, séparées seulement de 20 mètres. Encore un mètre plus bas et les doigts du camarade affamé arrivaient presque à toucher le paquet de nourriture. Encore un demi-mètre plus bas, deux mains saisirent le paquet et l'arrachèrent. Bommer posa après presque 22 ½ heures de vol en raison d'insupportables douleurs dorsales, laissant Baldi planer seul. On pouvait déjà s'attendre à un nouveau record. Le problème d'approvisionnement avait été résolu, mais Baldi, en raison de la fatigue, arrivait au bout de ses forces. Ses amis s'en rendirent compte et décollèrent afin de tenter de le maintenir éveillé. En l'air depuis 25 heures, on pouvait s'attendre à un nouveau record. Quatre planeurs effectuaient des aller-retour au-dessus des sapins et des prairies vertes, loin au-dessus de la ville. C'était un spectacle magnifique qui enthousiasma nombre de visiteurs de l'Exposition nationale.

Le café ajouté aux provisions arriva malheureusement au bout de son effet. Baldi s'endormit! Le planeur dériva derrière la crête, entra dans une zone de descente et tomba en vrille! C'est seulement à 40 mètres au-dessus du sol que les turbulences réveillèrent l'aviateur endormi. Instantanément, il comprit le danger, poussa le planeur sur le nez¹⁰, tira au manche, arrondit et atterrit sans casse près d'Utikon. Son vol dura 25½ heures, mais il s'en fallu de peu pour que l'aventure finisse mal.

30 juin. Il y a 150 planeurs et 800 pilotes vélivoles en Suisse. Soutenue par la Fondation Pro Aéro, l'instruction de pilote de planeur est proposée dans 57 écoles de vol à voile sous la devise «voler est un devoir patriotique».

17 juillet. Peu après 13 heures, Max Schachenmann, vélivole d'Olten, décolle d'Olten-Gheid pour un vol de distance. A plusieurs reprises il est menacé d'un atterrissage aux vaches. A 17h 50', il pose près de Mussenhausen, dans la région de Munich. Les 216 km parcourus représentent un nouveau record suisse du vol de distance.

19 août. Max Schachenmann décolle de Olten aux commandes d'un S-18 et réalise un nouveau record d'altitude avec un gain de 2'870 m.

Fritz Glur construit son planeur S-19 no 241 d'abord comme motoplaneur avec la désignation «S-19M» avec un moteur Aubier & Dunne de 20 CV. Le motoplaneur était équipé d'un

¹⁰ Baldi est parvenu à arrêter la vrille encore à temps. Ainsi, il est permis de croire qu'il avait probablement encore un peu plus que 40 m de hauteur et qu'il avait tout de suite réagi correctement, càd donné du pied contre le sens de la rotation, manche au milieu ou légèrement en avant si nécessaire, mais sans pousser le planeur sur le nez, tel que Tilgenkamp le décrit.



▲ M. Wieser survole en «Grunau-Baby II» W. Baldi qui fait des allers et retours le long des pentes de l'Uetliberg depuis déjà 20 heures. Il lui apporte un paquet de vivres suspendu à une ficelle.

photo: tirée du tome III de Tilgenkamp, page 105

1 9 3 9

►
Suite à la Mobilisation, plus d'un planeur, non-utilisé, se couvre de poussière dans le hangar.

photo: Thomas Fessler, tirée des archives August Hug, Musée Suisse des Transports



train fixe à ressorts pour le départ autonome. Envergure 17m. Le S-19 motorisé se volait comme un planeur normal. Un certain nombre de vols ont prouvé qu'il était facile de décoller de l'aérodrome d'Olten et de planer à la pente comme par exemple un Grunau-Baby II. Ce fut un essai intéressant qui malheureusement se termina, lorsque l'Office fédéral de l'air exigea un examen de l'aéronef du type «avion à moteur».

1 9 3 8

L'Office fédéral de l'air retire le contrôle technique délégué à l'Aéro-Club de Suisse et reprend lui-même cette fonction.

27 février. L'office du tourisme d'Arosa et le Groupe de Vol à Voile Arosa organisent une journée de vol à voile dans le cadre du programme général des sports d'hiver. Les pilotes vélivoles se font soit remorquer depuis Ems ou alors décollent au sandow au Brüggerhorn. En atterrissant sur l'Obersee, ils enchantent les nombreux visiteurs. Marcel Godinat enthousiasme les spectateurs par un programme d'acrobatie sur Spyr III.

12 mars. Fritz Glur réussit sur le S-19 no 225 un nouveau record national de durée de 28 heures et 6 minutes. Le samedi et durant toute la nuit jusqu'au dimanche, il fait des aller-re-

tour à l'200–l'500 m dans le dynamique de la bise au Born. Ses camarades entretiennent sur l'aérodrome d'Olten un feu de marquage durant toute la nuit, alors qu'il mène une bataille contre le sommeil et le froid.

Mars. Le Comité International Olympique élève le vol à voile au rang de sport olympique. Malheureusement, les Jeux Olympiques d'été de 1940, année où cette décision se serait matérialisée pour la première fois, n'ont pas lieu en raison de la Deuxième guerre mondiale. Ultérieurement, le vol à voile sera à nouveau supprimé en tant que discipline olympique. Pour être admis aux Jeux Olympiques, un type de planeur unique était demandé. Ainsi est né le «Olympia Meise». Le DFS Meise fut construit par Hans Jacobs selon les directives de l'ISTUS. Il fut choisi par la FAI en 1939 comme «planeur standard olympique» parmi une sélection de cinq types de planeurs de différents pays. En tout, environ 630 exemplaires furent construits, dont la plupart en Allemagne, mais aussi en Angleterre (150), en France (100) et en Suisse (11), ces derniers entre 1942 et 1945, subventionnés par Pro Aéro, la Confédération, le Canton de Zurich, ainsi que Gottlieb Duttweiler, le fondateur de Migros.

Mai. Le nombre de 5'000 adhérents à l'AéCS est encore assez modeste. Les moyens financiers ne suffisent de loin pas à satisfaire les besoins de soutien et d'encouragement de l'aviation. Dans les autres pays, l'aviation civile peut compter depuis des années sur un soutien considérable du public, alors qu'en Suisse, les sources ne coulent que de manière peu abondante et irrégulière. C'est dans ces circonstances que la Fondation Pro Aéro est créée le 19 mai 1938, avec un appel à la population suisse pour une collecte en faveur de l'aviation civile. Les initiateurs sont le président central de l'AéCS, Emil Messner et surtout son vice-président, Walo Gerber. Dans la même année encore, la première action «Pro Aéro» démarre. Les actions de vente et de collecte sont couronnées de succès et seront répétées les années suivantes. Les vols postaux extraordinaires «Pro Aéro» se révèlent particulièrement lucratifs. Le vol à voile a également pu en bénéficier à maintes reprises, et cela aussi des décennies plus tard, comme aux temps de la rédaction de cette chronique.

21 mai. L'ISTUS (Internationale Studienkommission für Segelflug, Organisation internationale pour le vol sans moteur) organise sa 6^{ème} assemblée générale à Berne. Simultanément a lieu le 23 mai au Belpmoos, une réunion internationale pour des vols de comparaison avec 18 types différents de planeurs. Des concurrents venus d'Allemagne, de France et d'Italie participent en plus des Suisses. Le vainqueur est le pilote allemand mondialement connu, Heini Dittmar, avec son vol de 155.5 km vers Coire.



◀
Les planeurs participant aux vols de comparaison internationale au Belpmoos
photo: Thomas Fessler, tirée des archives August Hug, Musée Suisse des Transports

►
Le Spyr III «C» prêt au départ
au camp de vol à voile à
Braunwald
photo: archives Kurt Stapfer

6 juin, lundi de Pâques. Le vélivole zurichois Marcel Godinat décolle de Spreitenbach et atterrit 2h 12' plus tard à Bâle-Birsfelden. Après un peu plus d'une heure au sol, il se fait remorquer et retourne en 1h 40' à Spreitenbach. Ce sont les premiers vols en planeur à but fixé en Suisse avec retour au point de départ, bien qu'avec un atterrissage intermédiaire.

Pour des raisons techniques et financières, seuls 16 participants peuvent être admis au camp national de vol à voile du 29 juillet au 8 août à Braunwald (GL), sur les 34 pilotes inscrits avec 20 planeurs. Pour la première fois, une catapulte au sandow est utilisée. Une autre méthode de départ n'est pas possible, car le décollage se fait depuis un court de tennis. L'envol se fait au dessus d'un précipice de 600 m. La catapulte est composée d'un treuil de câble et de



4-6 élastiques, ainsi que d'un dispositif de sécurité permettant d'éviter les faux départs. En raison de la nouvelle méthode de départ, l'Office fédéral de l'air n'accepte aucune responsabilité et délègue celle-ci entièrement au chef du camp, August Hug. Marcel Godinat gagne sur Spyr III le classement final.

10 au 23 août. Le III^{ème} camp de vol à voile aérologique a lieu aux Rochers-de-Naye. Hermann Schreiber, chef de l'École de vol à voile suisse, dirige le service de vol en collaboration avec Alphonse Kammacher, chef de place de Lausanne-La Blécherette. Le professeur Auguste Piccard fait une présentation sur «les forces portantes dans l'aviation».

15 août. Fondation de la GBMZ, la Coopérative «in memoriam Bider, Mittelholzer, Zimmermann» (Genossenschaft «In memoriam Bider, Mittelholzer, Zimmermann»), créée par Gottlieb Duttweiler en collaboration avec l'AéCS. La direction technique du secteur construction de planeurs est confiée à August Hug. Ainsi naîtront 5 «Zöglings» GBMZ, 2 Spyr IV, le Spyr-Trainer et 11 Olympia-Meisen.

L'ISTUS introduit l'insigne international de performance, le C-or. Conditions: C-argent, 3'000 m de gain d'altitude, distance de 300 km.

1 9 3 8

L'année vélivole 1938 en Suisse est exceptionnelle. Parmi les licences de vol à voile, l'AéCS a délivré 159 brevets A, 139 B et 76 C, 104 permis de remorquage et 59 permis d'instructeur. Dix pilotes ont obtenu l'insigne de performance international, le C-argent. Un nouveau record est ainsi établi avec un total de 20'764 départs et une durée de vol totale de 2'112 heures.

1 9 3 7

Pour la première fois, l'AéCS organise à l'essai, suite à la demande du Service de l'aviation et de la défense contre avions, une instruction préparatoire aéronautique volontaire. Seuls des pilotes militaires expérimentés sont engagés comme instructeurs. La préférence est donnée par principe aux élèves-candidats en possession d'un brevet de vol à voile.

23 au 29 mars. Pour la première fois au Säntis, un camp de recherche préalpin de vol à voile est organisé. Les planeurs sont transportés par le téléphérique du Säntis.

29 mars. Hans Sandmeier établit, sur Spyr III «Wisa Gloria», un nouveau record suisse de distance de 202 km avec un départ à Birrfeld et un atterrissage à Tannay près de Genève.

2 mai. Marcel Godinat établit, sur Spyr III, un nouveau record d'altitude en vol à voile, avec 2'397 m.

16 mai. Ernst Spahni réussit le premier atterrissage en planeur sur le Rigi-Kulm.

12 juin. Ernst Spahni fait le premier vol en motoplaneur en Suisse. A cet effet, il a équipé son «Rhönsperber» d'un moteur Alpha à quatre cylindres de 15 chevaux. Après le départ au sandow sur l'Albis, il se pose à Kloten et revient de manière autonome au point de départ Albis-Hirschen.



◀
Le Rhönsperber motorisé de Spahni
photo: archives Roland Hadorn

4. au 18 juillet. Pour la première fois, le Concours de vol à voile de la Rhön à la Wasserkuppe (D) est organisé sur une base internationale. Du coup, la première participation d'une équipe suisse à une rencontre internationale de vélivoles, et plus encore sur le terrain classique de la Rhön, constitue une étape importante dans l'histoire du vol à voile suisse et alors marque un événement très significatif. Les pilotes Hans Sandmeier sur Spyr III (4^{ème} rang), Willy Baur sur Spyr III (9^{ème} rang), Marcel Godinat sur S-18 II (15^{ème} rang) et Heiner Müller sur Moswey II (19^{ème} rang) se classent au 2^{ème} rang des équipes au classement général et sont ainsi les meilleurs étrangers. Derrière le vainqueur individuel Heini Dittmar (D) on trouve au 4^{ème} rang l'argovien Hans Sandmeier, meilleur étranger, totalisant 1'185 km de vol et vainqueur d'une journée avec 209 km, du même coup un nouveau record suisse de distance.

Sur plusieurs pages, l'Aéro-Revue apprécie les performances de nos pilotes comme «*un résultat magnifique qui permet d'avoir de l'espoir pour l'aviation sportive helvétique sans moteur, ceci d'autant plus que nous savons avec quelles difficultés de natures matérielle et morale cette équipe avait, somme toute, dû se battre pour enfin arriver dans la Rhön*» (citation traduite de l'allemand au français). Préparation la veille, prêt au départ à 0500 heures du matin à l'aérodrome de Bâle-Sternenfeld, une heure et demie pour les formalités douanières d'entrée en Allemagne, 40–50 km/h de vitesse sur les routes nationales, 75 km/h sur l'auto-route (une nouvelle expérience pour les Suisses), en route plusieurs arrêts de la colonne pour s'assurer que les planeurs sont toujours bien arrimés aux remorques. Avec la nuitée à Francfort le voyage dure presque deux jours jusqu'à destination. Tous sont impressionnés par l'accueil amical à la Wasserkuppe, la bonne camaraderie entre les vélivoles et l'organisation exemplaire de la manifestation. En 1950, la FAI (Fédération Aéronautique Internationale) déclarera ce concours premier Championnat du monde de vol à voile. Ainsi après coup, l'Allemand Heini Dittmar deviendra encore premier champion du monde.

Au meeting de l'air de Dübendorf du 23 juillet au 1^{er} août 1937, le motoplaneur Spyr II est présenté avec un moteur «Ogroz», deux cylindres, deux temps, de 5 CV. Bien entendu, le pilote Guido Oettiker doit chaque fois partir au treuil avant de chercher de manière autonome les ascendances. Pour les présentations de vol à voile le chef-expert Hermann Schreiber laisse voler une escadrille de 7 planeurs, avec un remorquage à trois et, légèrement en retrait à gauche et à droite, un remorquage à deux. Le vol en formation se passe assez bien. Les pilotes Spalinger et Willi font de l'acrobatie simultanée avec deux S-18.

Voici une anecdote extraite des notes de Spalinger dont je ne voudrais pas priver les lecteurs, mais que je déconseille vivement d'imiter:

Un jour Hermann Schreiber m'a demandé, s'il pourrait emprunter mon S-18 No 214 pour une démonstration acrobatique à Lausanne; son S-18 No 213 était hors service. Je me trouvais à ce moment-là à Granges, mais j'étais bien entendu prêt à piloter mon S-18 à Lausanne, en me faisant remorquer par un AC4. C'est ainsi que le 22.8.1937 je partis en remorquage de Granges à Lausanne, 94 km, et participai ensuite à une présentation d'une escadrille à trois.

Puis Hermann Schreiber fit sa magnifique présentation acrobatique, et par la suite je me fis remorquer durant 153 km de Lausanne à Hilfikon par G. Suter avec l'AC4. Lors de ce remorquage nous traversions, entre Moudon et Fribourg, à basse altitude, un orage avec une forte pluie et une visibilité très mauvaise. Avant Berne nous tombâmes sur des nuages impossibles à contourner. Je mis en marche l'indicateur de virage électrique. Peu après, l'AC4 disparut dans le nuage, et moi, je suivis.

Le petit fanion de la corde de remorquage, environ 5 m devant le nez du S-18, s'est révélé d'une aide bienvenue, parce que l'avion de remorquage n'était pas visible. Toute l'orientation s'est faite par la surveillance permanente de l'indicateur de virage-fin de corde-fanion. Il fut ainsi possible de suivre l'avion en vol sans visibilité pendant 7 longues minutes. J'étais tout de même heureux, quand un paysage vert réapparut et l'AC4 se trouvait exactement à l'endroit prévu devant moi.

Au même moment, je me rappelai les propos de Robert Kronfeld: «Rien n'est plus utile pour la maîtrise d'un planeur que les vols de remorquage lorsqu'il fait un temps assez maussade».



Départ au sandow le 22 août 1937 avec un S 15 K à partir du Brüggerhorn près d'Arosa



Retour de la remorque du Brüggerhorn



Après l'amerrissage prévu dans le lac d'Arosa (Obersee) on perce quelques trous dans le fuselage pour laisser sortir l'eau...!

photos: archives Jakob Meisser, Arosa



Publicité à l'aide même de deux
affiches...
archives Philippe Cornaz



3 au 15 août. La Section vaudoise de l'AéCS organise la première rencontre nationale de vol à voile aux Rochers-de-Naye. Le 6 août Hermann Schreiber décolle au sandow des Rochers-de-Naye à 2'040 m pour son deuxième vol à travers les Alpes avec le S-18 No 213 (finesse 1:20). Il suit la route Tour d'Aï, Pas-de-Cheville, Montana, pour survoler le Simplon pour la première fois en planeur, 27 ans après Geo Chavez. Après 5¼ heures il atterrit à Palagnedra au Tessin.

Rochers-de-Naye, Robert Gsell
de l'OFA signe le barographe
à suie



Rochers-de-Naye, Hermann
Schreiber vient de décoller au
sandow sur S-18 HB-213

photos: Thomas Fessler, tirées des
archives August Hug, Musée Suisse des
Transports

25-26 septembre. A Olten se déroule le premier championnat national de vol à voile avec 12 pilotes. Jacob Spalinger devient Champion suisse 1937. Il gagne sur S-18 devant les pilotes classés ex aequo en 2^{ème} position, R. Gsell und R. Walthard, tous deux sur le nouveau S-19. L'année précédente, en 1936, Hans Sandmeier, en tant que vainqueur du premier Concours national de vol à voile, fut déjà premier Champion suisse.

19 octobre. Suite à l'acquisition du terrain de l'aérodrome au Birrfeld les pilotes argoviens, avion et planeur, pourront dorénavant voler à partir de leurs propres biens-fonds.

L'aventure tragique, fin octobre 1937, de Michel Martin âgé de 25 ans, est un événement qui, pour la première fois, attire l'attention des Romands sur le vol à voile de manière un peu plus explicite et passionnante à la fois:

Le mercredi, 27 octobre, Michel décolle à 1030 heures de Cointrin avec un Grunau-Baby remorqué par un Tiger Moth vers le Col-de-la-Faucille. Il veut réussir son brevet-C, au moins 5 minutes de montée en vol libre. La météo est excellente. Du foehn, assez rare sur le Jura; les ascendances ne manqueront pas. Michel fait des allers et retours au-dessus du Jura entre le Col-de-la-Faucille et Bellegarde., en passant par le Colomby, le Crêt-de-la-Neige, le Reculet et le Crêt-d'Eau, près du Fort-de-l'Ecluse. Vers midi, l'on peut l'apercevoir aux jumelles depuis Cointrin. Un vol superbe, mais au retour, en tournant un peu bas au Grand-Crêt-d'Eau, il est surpris par de fortes descendances, violentes, et touche un sapin avec une aile. La chute est amortie dans les branches, mais le pilote subit une double fracture ouverte à la jambe gauche et se casse le nez.

Le mercredi après-midi déjà, les camarades de Cointrin commencent les premières recherches par les airs. Michel entend et reconnaît le bruit de la machine de son ami Henri Golaz et sait qu'il sera activement recherché. Cela contribue grandement à sa capacité à résister. Mais les recherches intensives avec avions et colonnes de secours continueront encore trois longs jours. On cherche surtout dans la région entre la Faucille, où Michel avait largué, et le Reculet, des deux côtés des pentes, et on ne trouve rien. Le vendredi, même l'aviation militaire française participe aux recherches aériennes, et depuis Gex, Mijoux et Lélex des colonnes de sauvetage sont envoyées. Sans succès. Michel, après tout, est-il encore vivant? Enfin, après trois longs jours et quatre nuits froides, le miracle se produit. Le dimanche, vers 8 heures du matin, trois chasseurs partis à la chasse depuis Collonge-Fort-l'Ecluse, en suivant leurs chiens, entendent les faibles appels au secours de Michel. Il est grand temps que l'aide arrive et le blessé est soigné. L'infection de la jambe était déjà avancée, et Michel était près de la déshydratation. Hospitalisé à la clinique de son père, son père et son oncle emploient tout leur savoir de chirurgiens pour sauver le jeune aviateur de l'invalidité. Hélas, la pénicilline n'existe pas encore et les médecins seront impuissants à enrayer l'infection. Le Dr René Martin devra se résigner à amputer la jambe gauche de son fils au-dessus du genou.

Le planeur qui a énormément souffert pourra être réparé; malgré la récupération compliquée. Michel ne se laisse pas décourager. Une année plus tard, il sera de retour sur l'aérodrome. Muni d'une jambe artificielle, il reprend le «manche à balai». L'auteur de ces lignes était souvent présent lorsque Michel fixait son pied au palonnier du gouvernail de direction à l'aide d'un élastique. Michel va voler encore régulièrement jusqu'en 1977 lorsque son «médical» ne sera plus renouvelé suite à des problèmes de vue. Il mourra en 1999 à l'âge de 86 ans.



◀ Camp au Säntis du 26 au 29 octobre 1937. Place d'envol, Spahni sur Sperber
photo: Thomas Fessler, tirée des archives August Hug, Musée Suisse des Transports

1 9 3 7

31 décembre. Après le succès du 2^{ème} Camp international de vol à voile au Jungfraujoch (1935) et le 4^{ème} Meeting de l'air international de Dübendorf (1937), lors duquel une escadrille de sept planeurs a fait parler d'elle, le vol à voile est enfin reconnu cette année comme discipline sportive par l'Aéro-Club de Suisse; il était exclusivement dominé jusqu'ici par des aéroliers et des pilotes de vol à moteur. En Suisse, 42 groupements de vol à voile avec 866 pilotes et 228 planeurs immatriculés sont déjà actifs. Dans les 12 derniers mois, ils totalisaient 19'096 départs et 1657 heures de vol.

1 9 3 6

17 janvier. Le SG Fricktal est fondé à Laufenburg (AG) en tant que 43^{ème} groupe de vol à voile suisse. L'initiateur de la fondation du SGF est Alfred Leoni qui sera par la suite moniteur. Willy Baur, chef-moniteur du GVV Bâle se propose comme moniteur auprès du SGF. Le GVV Fricktal ne survit cependant pas aux années de guerre, car avec la mobilisation générale l'aviation civile à proximité des frontières fut interdite. Nouvelle fondation voir 1951.

Le 24 janvier 15 enthousiastes de vol à voile fondent le Groupe de Vol à Voile de Haute-Engadine (Segelflieger-Gruppe Oberengadin) avec Samedan comme base. Les premiers essais de vol avec un catapultage au sandow ont lieu à Champagna, ou plus tard en 1937 l'aérodrome sera ouvert. Avec la fondation du Groupe de Vol à Voile de Haute-Engadine commence à Samedan l'ère du vol à voile alpin. Le premier planeur appartenant au club, un Farnet WF-7, se trouve aujourd'hui au Musée des transports de Lucerne

▶
Ecolage du 26 janvier 1936 avec un WF7 sur le lac d'Arosa (Arosar Obersee). Ce planeur d'écolage est utilisé par le GVV Coire en été et le GVV Arosa en hiver.
photos: archives Jakob Meisser, Arosa





16 avril. Fondation du «Gruppo del volo a vela Ticino» à Locarno.

26 avril. Pour la première fois, à l'occasion d'un meeting aérien, un planeur piloté par Hermann Schreiber se pose sur le champ d'aviation de Planeyse-Colombier.

16 mai. Marcel Godinat décolle de Spreitenbach avec son Spyr III et établit un record de distance de 143 km avec son vol de l'Uetliberg jusqu'à Lucens près de Payerne. Ceci donne lieu aux considérations suivantes dans l'AéroRevue no 6/1936:

1936, l'année des vols de distances? Au cours des dernières semaines une série de longs et petits vols de distance ont été effectués par nos vélivoles, ce qui montre clairement, que le vol à voile suisse est entré dans une nouvelle phase de son développement. Faire la navette des heures durant le long d'une pente semble avoir perdu de son attrait pour bien des pilotes. Le lointain attire. Pas seulement que l'on se rende sur une montagne telle que le Rigi, le Bachtel, voir la Jungfraujoch etc., afin d'en partir pour faire de la distance, mais bien aussi d'essayer de trouver, à partir des terrains d'entraînement connus, la bonne connexion. Ainsi, les Zurichois sont partis de leurs places de Spreitenbach et de Kloten et les Bâlois de Birsfelden.

24 mai. Le constructeur de planeurs Jakob Spalinger effectue le premier vol avec son planeur de performance S-18 I (envergure: 13.4m) depuis l'aérodrome de Langenthal-Bleienbach. Les attentes sont entièrement remplies, un planeur des plus sains et qui est facile à voler. Construit par J. Lemp, Wynau, à 57 exemplaires, ce planeur dans sa version ultérieure de 14.3 m d'envergure se verra vite apprécié en Suisse dans ses versions avec ou sans ailes cou-dées, ainsi qu'en tant que S-18K (voltige avec une envergure de 11.7 m et des ailes renforcées) et sera aussi exporté. Le matériel de vol suisse, avec les modèles couronnés de succès tels que le S-18 de Jakob Spalinger, le Spyr III d'August Hug et un peu plus tard le Moswey II de Georg Müller, était devenu entre-temps l'égal du matériel étranger.

▶
Pièce de légitimation aux Jeux
Olympiques, recto

▶▶
Pièce de légitimation aux Jeux
Olympiques, verso

archives Willy Baur

2 juillet. Aux Jeux Olympiques d'été de Berlin, les pilotes suisses Willy Baur, Marcel Godinat, Heinrich Müller et Hans Sandmeier participent à la journée du vol à voile sur l'aérodrome de Staaken. Ils se classent en tant que meilleurs étrangers immédiatement après les Allemands eux-mêmes victorieux. Ce n'est cependant qu'une compétition de démonstration. A Rangsdorf les Suisses présentent de la voltige avec les premiers S-18 I. De nombreux vols avec les planeurs de pointe des autres pays ont également pu être effectués (Minimoa, Nemere, etc.). Willy Baur pose le Minimoa directement dans le hangar et «de peur Helmut Hirth a presque perdu sa jambe de bois» (déclaration de Willy Baur). Hermann Schreiber reçoit pour sa traversée des Alpes la médaille d'Or Olympique (Voir aussi 1935).



11 juillet au 30 août. Premier concours national de vol à voile de l'AéCS, qui, au contraire des autres concours habituels, sera effectué de manière décentralisée. Chaque groupe a le libre choix non seulement de la place de départ, mais aussi de l'heure de départ et peut ainsi tirer profit du terrain lui paraissant le plus favorable selon sa situation et les conditions météorologiques. Les Groupes de Vol à Voile de Bâle, Baden, Berne, La Chaux-de-Fonds, Langenthal, Lenzburg, Olten, Grenchen et Wynental y participent. Au total 32 pilotes font 193 vols pour une durée totale de 185 heures et 58 minutes. Les vainqueurs des disciplines respectives sont: Fritz Glur avec 16 heures et 20 minutes pour la durée, Willy Baur et Hermann Schreiber avec 1'300 m pour la hauteur, ainsi qu'Heiner Müller avec 116 km pour la distance. Hans Sandmeier gagne le combiné.

Après que Jakob Spalinger aie découvert Birrfeld en 1933, lors d'un vol au-dessus du Sennenberg, ses pensées se portèrent sur la fondation d'un aérodrome dans la région de la Section d'Argovie. Le 10 novembre 1935, le Groupe de Vol à Voile de Brugg, nouvellement fondé le 27 septembre 1934, organise le premier meeting aérien à Birrfeld. Le 19 août 1936 l'activité de vol à voile peut commencer officiellement à Birrfeld. Le 18 octobre 1936, le deuxième meeting aérien du GVV Brugg à Birrfeld devient une manifestation importante. Les groupes d'Aarau, Baden, Brugg, Gränichen, Lenzburg, Olten et Homberg ont participé à la création de l'aérodrome. Tout d'abord loué, le terrain sera acheté en 1937, et en 1938 le premier hangar sera construit par les vélivoles.

26 août. Avec son vol sur le Spalinger S-15K durant la nuit et jusqu'aux petites heures du matin, Fritz Glur établit un nouveau record national de durée de vol en planeur de 16 heures et 20 minutes après un remorquage dans les ascendances au-dessus du Born près d'Olten. Il partit vers 11h 20' pour un essai de vol de cinq heures. Les 5 heures sont déjà depuis longtemps dans la poche. Pourtant le soir venant, il ne peut se décider à se poser, bien qu'il ne se soit pas préparé pour un vol de nuit, n'ayant ni éclairage de bord, ni d'avoir convenu avec ses camarades de l'éventualité d'un atterrissage de nuit. Mais ils pressentent ses intentions et marquent l'aérodrome à l'aide de lumières, ce qui l'incite à nouveau à rester en l'air. Voici un extrait de son récit dans l'AéroRevue No 9/1936:

Le fait de voler après le levé de lune au-dessus de ce paysage tranquille et légèrement illuminé était d'une rare beauté. Je pouvais clairement reconnaître le contour du Born dans le clair de lune. Mais lorsqu'elle disparut après minuit, cela devint vraiment un peu inconfortable et si sombre, que je ne voyais même plus le bout des ailes. Par chance, la bise s'était encore plus rafraîchie et soufflait parfois si fort, que je restais souvent de longues minutes au même endroit lors des virages contre le vent. Ainsi entre une et deux heures, je dus lutter contre la fatigue et le sommeil, mais brusquement mon oiseau fut fortement secoué, de sorte que d'un coup je fus à nouveau réveillé et dispos. Le variomètre montrait soudainement une forte ascendance et la bise semblait avoir faibli, ce que je remarquais en exécutant le trajet vent de face en un clin d'oeil. En peu de temps vraisemblablement de forts courants thermiques de compensation me portèrent à une altitude estimée de 2'000 m. Cela montait comme dans un ascenseur et les lumières des villes d'Olten et d'Aarburg semblaient bien estompées juste en-dessous de moi.

La peur m'avait presque pris, car je me sentais seul et abandonné, mais je savais, que la hauteur signifiait pour moi sécurité, et je m'habituais ainsi rapidement à ces nouvelles conditions. Après 3 heures du matin, la portance faiblissant je perdis lentement de la hauteur. Maintenant il était plus qu'important de ne plus quitter des yeux la place d'atterrissage. Je survolais encore une fois le Born, pour ensuite approcher la place de Wangen entre les premiers marquages lumineux. Je me sentais encore un peu trop haut, fit vite une glissade, quand soudainement je reconnus le sol à 5 mètres, remis rapidement la machine droite et déjà le patin touchait le sol, ce qui me projeta une nouvelle fois en l'air pour ensuite me poser heureux, 50 m devant le hangar, à 4 heures moins 10 minutes, joyeusement salué par mes camarades.

Mes camarades s'étaient fortement inquiétés, car depuis 9 heures du soir, ils ne m'avaient plus vu et que le vent était tombé depuis 2 heures, tout en ne sachant rien des thermiques nocturnes soudainement apparus.

12 au 17 septembre. Aux Rochers-de-Naye se déroule, sous le patronat du colonel commandant de corps Henri Guisan, un camp de recherche alpine, afin d'élargir l'expérience dans les domaines préalpins donnant accès à ceux de hautes-montagnes, malheureusement dans de mauvaises conditions météorologiques.

Les 29 et 30 septembre, le Bernois Fritz Schreiber apporte le point fort de l'année en établissant un nouveau record de durée de 25 heures et 50 minutes sur son «Spir III» no 37 à partir de Belpmoos et par situation de Bise. Les lumières de Belp et de Kehrsatz servent de points de virage. Les conditions sont favorables. Le ciel est sans nuages et la pleine lune éclaire le paysage entre le crépuscule et l'aube, mais vers le matin des nappes de brouillard se forment. Dans son récit dans l'AéroRevue 10/1936, il écrit entre autre:

«Soudainement un bruit accru dans les ailes. Le début d'une vrille – Contre la fatigue, sa propre voix, chanter, jodler, jurer, parler aide au mieux, en fonction de leur venue, comme cela se trouve. Ne jamais faire trop longtemps la même chose. Toujours un peu de diversification. Dès que cela devient monotone, la tête tombe en avant.»

1 9 3 6

4 octobre. Le jeune Groupe de Vol à Voile de Zwingen organise avec l'aide du Groupe de Vol à Voile de Bâle sur le terrain de vol de Hägenberg, la journée populaire de vol à voile, repoussée à cause du mauvais temps du 27 septembre, avec un programme riche, en plus de l'inauguration du hangar construit en propre régie et du baptême sous le nom de «Schwäbli» du nouveau planeur de performance S-17 HB-173 (finesse de 1:22 à 55 km/h). Toute la beauté du vol à voile est représentée depuis un court vol plané jusqu'aux périlleuses acrobaties des pilotes Willy Baur et Heiner Müller. La direction technique incombe à Fritz Bertschmann, président, et Ernst Küng, moniteur, tous deux du GVV Bâle.

1^{er} décembre. L'entreprise G. Müller, construction aéronautique à Wald (ZH) sort, avec le Moswey II, un nouveau planeur de performance suisse.

3 décembre. Le Groupe de Vol à Voile de Soleure (Segelfluggruppe Solothurn, SGS) est fondé. Dix jours plus tard, le planeur d'écolage Zögling Harz 33 HB-146 est présenté sur la Schützenmatte à Soleure. Le 2 mars 1937 la Section Soleure de l'AéCS est fondée et le «Spittelfeld» aux Mutten dans l'Ouest de la ville choisi comme aérodrome. En novembre 1937 des heures de vol du SGS apparaissent pour la première fois dans l'AéroRevue.

19 décembre, début du vol à voile au Club Neuchâtelois d'Aviation. Un Zögling, acheté en pièces détachées en juillet et monté en 400 heures de travail par les futurs vélivoles neuchâtelois, accomplit ses premières glissades à Planeyse sous la direction de Jacques Beau. A la fin du mois, la machine totalisera 10 minutes et 30 secondes de vol en 72 starts. Début prometteur pour un groupe comptant une trentaine de membres. Pour le vol de performance, le choix du club se portera par la suite sur un Grunau-Baby. Voici une petite anecdote trouvée dans «50 ans d'aviation dans le Bas du canton de Neuchâtel 1927-1977» édité par le Club Neuchâtelois d'Aviation:

L'honneur de chercher le Baby à Frauenfeld échet à Adrien Engelhard. Lors du vol de réception le pilote devait, après un vol remorqué, exécuter quelques figures acrobatiques: tonneau, looping, vrille... Le câble est largué, et le pilote entame son premier tonneau. Parvenu sur le dos, il entend dans le fuselage une explosion épouvantable. Retenant son souffle et prêt à sauter en parachute, il reste un moment la tête en bas. Comme rien ne se passe, il remet son planeur en position de vol normale: nouvelle explosion! Un peu effrayé tout de même, Adrien Engelhard atterrit sur la pointe des pieds. On démonte le planeur pour y découvrir l'origine de ce bruit terrifiant: il s'agissait d'une grosse clé de char qui avait été oubliée dans le fuselage!

1936 est aussi l'année de fondation du Groupe de Vol à Voile de Sion.

1 9 3 5

C'est l'année de la fondation du GVV d'Aarau par le député au Grand Conseil Heinrich Hürlimann. On vole sur un Zögling construit par les membres, la plupart du temps à partir du Staffelegg en direction de Thalheim et Küttigen, ou d'une colline de Gränichen. Le choix vise à éviter tout problème avec les paysans. Le Groupe coopère à la fondation de l'aérodrome de Birrfeld qui deviendra sa base.

15 février. Fondation du Groupe de Vol à Voile de Dübendorf basé à Dübendorf et à Birrfeld, qui après avoir, au début, fait la navette entre divers endroits, s'est implanté en 1946 sur l'aérodrome de Dällikon et s'est rebaptisé Groupe de Vol à Voile Lägern en 1947.

Lors de sa réunion du 20 au 24 mars l'ISTUS accueille la Suisse dans ses rangs. De ce fait notre pays, après de longues hésitations inutiles, devient membre de cette association internationale.

Au printemps, le Groupe de Vol à Voile Bürglen (renommé plus tard GVV Cumulus) est fondé en Thurgovie. Les activités de vol commencent sur l'Ottenberg près de Weinfelden et se déplacent peu à peu sur l'Allmend de Frauenfeld à partir de 1937. Pendant les années de guerre, l'activité de vol peut initialement aussi plus ou moins être conservée grâce au treuil à gazogène de manufacture propre.



◀
Treuil construit par le SG Bürglen. La voiture est surélevée et le tambour avec le câble est pressé sur les roues arrières à l'aide d'une poulie.



◀
«Zögling» du GVV Bürglen

photos: archives SG Cumulus

1 9 3 5

1^{er} mai. Premier vol de distance de plus de 100 km, à savoir 132 km, de Berne-Belpmoos jusqu'à Genève, par Hermann Schreiber, avec un Spyr III.

9 mai. Hermann Schreiber, en tant que premier pilote suisse, obtient la distinction internationale de performance d'argent en vol à voile, portant le no 70. Marcel Godinat, en tant que deuxième, acquiert le no 86. Seize autres pilotes feront de même jusqu'à la fermeture de l'espace aérien suisse à cause de l'éclatement de la seconde guerre mondiale.

2 juin. Lors du 3^{ème} congrès national de vol à voile tenu à Olten, l'examen d'aptitude caracté-riologique est déclaré obligatoire pour tous les élèves-pilotes.

28 juin. Hermann Schreiber, en tant que premier pilote, atterrit avec un planeur, après un vol de remorquage sur le haut-plateau du Jungfrauoch à 3'454 m et le quitte avec son Rhönbussard après un catapultage au sandow.

Été. Rudolf Sägesser construit, sur demande de l'AéCS, dans la fabrique de planeur sise dans la fabrique de meubles Wyttenbach à Münsingen (BE) une série de 12 planeurs Grunau-Baby selon le plan original allemand.

7 juillet. Premier essai en Suisse de remorquage simultané de deux planeurs avec un avion: Jakob Spalinger avec sa construction propre S-15 Milan et Gustav Hessel avec un Spalinger S-15B. Samuel Rupp est le pilote du remorqueur Pelikan.

Été 1935, la nouvelle piste en herbe de l'aérodrome de Langenthal-Bleienbach est officielle-ment inaugurée.

2 au 4 août. Deuxième camp national de vol à voile sur le Rigi dans le but d'étudier les condi-tions météorologiques dans les Préalpes. Responsable du camp: August Hug, responsables du service de vol: Oskar Baroni et Marcel Godinat. Les transports sont offerts par le chemin de fer Arth-Rigi-Bahn. Le camp doit aussi désigner les pilotes qui représenteront la Suisse au camp international du Jungfrauoch. Malgré la prolongation d'une semaine jusqu'au 11 août, la pluie et le constant manque de vent entravent considérablement les performances.

Le résultat global des 14 participants avec 43 vols se révèle très modeste (une durée de 20h 15', une distance de 424 km de vols pour 1'500 km de transports de rapatriement) à cause d'une météorologie défavorable. Willy Baur (Bâle) atteint avec son Spyr III Zufikon près de Bremgarten distant de 43 km et devient le vainqueur du vol de distance. Felix Binder (Zurich) sur Spyr II réussit un vol jusqu'à Lucerne. Hans Sandmeier (Lenzburg), sur Spyr III no 109, sera vainqueur du vol de durée. Otto Schurter (Berne) sur Condor gagne le prix de gain d'altitude avec 295 m au-dessus du point départ.



Thomas Fessler, tirées des archives
August Hug, Musée Suisse des
Transports



▲ Permis de transport gratuit du chemin de fer Arth-Rigi archives Willy Baur

◀ Transport par le chemin de fer Vitznau-Rigi



◀◀ Les planeurs sont déchargés à Rigi-Kulm

◀ Le Bernois Otto Schurter sur Condor Optimist



◀◀ Marcel Godinat sur Spyr III, à droite Willy Vögeli

◀ Transport du fuselage du S-12 du chemin de fer à la place d'envol. À la queue dgàd: Walter Burger et Oscar Baroni

▶▶ Dgàd: Hermann Schreiber, Marcel Godinat, Gustav Hessel



◀ Dgàd: Otto Schurter et Willy Baur amènent le planeur au départ

photos: Thomas Fessler, tirées des archives August Hug, Musée Suisse des Transports

4 au 18 septembre. Camp international de vol à voile au Jungfraujoch, sous la présidence de l'aviateur thounois Walter Krebs, avec les meilleurs vélivoles d'Allemagne (4 pilotes sous la conduite du Colonel d'aviation Ernst Udet), d'Autriche (3 pilotes), de Yougoslavie (2 pilotes) et de Suisse. Onze pilotes d'élite suisses sont de la partie: Oskar Baroni sur S-12, Willy Baur sur Spyr III, Marcel Godinat sur Spyr III, Max Kramer sur Grunau Baby II, Walter Rebsamen sur SB II, Hermann Schreiber sur S-15b, Otto Schurter sur S-15b, Gottfried Suter sur Sperber, ainsi qu'hors concurrence: Felix Binder sur Spyr III, Werner Fankhauser sur Bussard et Robert Gsell sur Sperber. L'exploration du vol à voile alpin se trouve au premier plan. «Personne ne savait avec certitude à quelles turbulences les planeurs seraient exposés entre les cimes des hautes montagnes. De plus, le manque de possibilité d'atterrissages dans de nombreuses vallées alpines effrayait», comme mentionné dans un périodique spécialisé lors des débuts du vol à voile alpin. Les souvenirs du fameux vélivole allemand, Peter Riedel, témoignent du respect envers les montagnes, qui alors était encore plus grand qu'aujourd'hui: «Mes vols dans les Alpes souffraient du fait que je suis sensible au vertige. La proximité des montagnes colossales provoquait ces accès. Cela me rappelait que trop bien ma hauteur de vol. De plus, les parois de rocher lisses sans arbres, sans buissons ni même êtres humains ou maisons m'apparaissaient toujours bien trop près, quand je volais dans leur direction. Comment devait-on estimer leur éloignement? Comment devait-on éviter de percuter soudainement une telle paroi? Pour Ludwig Hofmann, il en allait de même que pour moi, et nous nous contentions de vols planés dans les vallées.»

Les planeurs sont démontés pour le trajet avec le chemin de fer de la Jungfrau, en haut, ils sont transportés sur le glacier au moyen d'un treuil improvisé et hissés sur le Joch avec un traîneau funiculaire et ensuite, avec l'aide de guides de montagnes, amenés jusqu'à la place de décollage et remontés. Pour la nuit et lors des tempêtes, on les enfouit dans la neige. Sous la conduite technique de Jakob Spalinger, environ 60 catapultages au sandow seront effectués sans accidents. Belpmoos, Entlebuch, Giswil, Interlaken, Loèche dans la vallée du Rhône, Lucerne, Mühleturten, Soleure, Thoune, Viège et Zollbrück font parties des places d'atterrissage. Un vol postal avec planeur a lieu du Joch à Thoune. Des atterrissages sur le Joch sont effectués avec succès par l'Autrichien Gumpert le 8 septembre après le premier vol, de même que par les Allemands Udet, Riedel, Dittmar et Hoffmann le 12 septembre. Le vainqueur général sera l'Allemand Heini Dittmar avec son «Condor», le meilleur Suisse Oskar Baroni sur «S12». Le 6 septembre Hermann Schreiber sur Condor I se laisse remorquer à partir de Thoune jusqu'à une hauteur de 3650 m, se largue et au lieu de se poser sur le Joch, de par les conditions météorologiques favorables, vole hors concurrence sur les Alpes Bernoises et Valaisannes, traverse le col du Simplon et retourne via Domodossola et les Centovalli en Suisse à Bellinzone, où il se pose après 5 heures et 47 minutes. Pour cette performance, la première traversée des Alpes en planeur, la médaille d'Or Olympique pour le sport vélivole lui sera attribuée en 1937 lors des olympiades de Berlin. Dans le rapport du camp du Jungfraujoch de Jakob Spalinger se trouvent encore les anecdotes suivantes:

Le 4 septembre 1935, la manifestation fut ouverte par une rencontre sur l'aérodrome de Thoune. Tout d'abord les 14 planeurs présents ont été soumis à un contrôle d'état par les vérificateurs suisses de construction et leur poids a été contrôlé. Ensuite tous les participants avaient à effectuer un décollage de contrôle en plaine (aérodrome) avec un catapultage au sandow spécial (décollage depuis la position arrêtée) afin d'utiliser le crochet de retenue spécialement conçu. C'était une mesure afin d'éviter un mauvais départ depuis le Joch. En voici un épisode: les participants allemands, qui appartenaient à l'élite de vol de leur pays, désignaient le crochet de retenue comme un «foutu piège à rats» et voulurent refuser son utilisation. Sur ce Udet monta dans son «D-Kommandant» et décolla selon la procédure prescrite, et sans autres objections les autres membres de l'équipe suivirent son exemple. Ensuite les pilotes avaient l'occasion de voler leurs planeurs en remorquages et leurs atterrissages furent appréciés par H. Schreiber. (...) Lors du banquet final lors duquel le camp de vol à voile prit fin, Udet prononça un discours, au cours duquel, il me (moi Spalinger) félicita pour mon «foutu piège à rats»; il lui était devenu de décollage en décollage de plus en plus sympathique et grâce à lui, aucun accident n'avait eu lieu durant le camp.



▲
Rhönsperber
photo: archives Kurt Stapfer



Les planeurs, chargés sur traîneaux, sont tirés vers le haut à l'aide d'un treuil.

Marcel Godinat décolle sur Spyr 3 HB-108.

Les planeurs sont prêts pour le transport par le chemin de fer du Jungfrau.

Transport des planeurs par téléphérique de la galerie au névé. Ce mode de transport n'a pas fait ses preuves.

L'Autrichien Frena sur «Habicht», peu après le décollage

Le pilote Hermann Schreiber sur Condor «Optimist» HB-137 le 17.9.1935 au Jungfraujoch prêt au départ pour le vol vers Meiringen. Au premier plan: Jacob Spalinger

photos: Thomas Fessler, tirée des archives August Hug, Musée Suisse des Transports

Avec traîneau et treuil vers la place d'envol
photo: archives Kurt Stapfer

1 9 3 5

24 novembre. Le GVV Bâle organise un meeting à Oberwil dans le Birsigtal. Une vraie journée de propagande pour l'aviation! Près de 5'000 visiteurs sont présents. Des avions à moteurs posent comme visiteurs. Le nouveau Grunau-Baby HB-149, construit en 1'500 heures par les frères Ernst et Fritz Küng, sera baptisé «Oberwil II». Le premier-lieutenant d'aviation Peter Senn montre avec un Bücker-Jungmann la haute-école du vol à moteur. Le moniteur Willy Baur démontre, avec un Spyr III, un programme parfait de vol acrobatique sans moteur. Malheureusement, lors du concours d'atterrissage de précision, le moniteur Ernst Küng fait une mauvaise casse avec le nouveau Grunau-Baby juste après le décollage au treuil. Par miracle, il sort indemne des débris et le public est rassuré. Il est tragique, que les constructeurs aient autant de poisse lors de leur journée de consécration... Le planeur sera reconstruit et rebaptisé «Pechvogel» (Malchanceux).

▶
Baptême du Grunau Baby II
HB-149, dgàd: le Dr Eugen
Dietschi, président de la
Section de Bâle de l'AéCS,
fait le discours baptismal,
Lotti Küng, marraine et sœur
des constructeurs, Ernest
Küng (père de l'auteur), Fritz
Bertschmann, président du
Groupe de vol à voile de Bâle,
Fritz Küng

photo: W. Dierks, Bâle,
archives Manfred R. Kueng



12/13 décembre. G. Suter tient l'air pendant 10 heures 25 minutes au Längenberg (Belp) et surpasse ainsi l'actuel record suisse de durée de 9 minutes, malgré un atterrissage prématuré pour cause de givrage.

1 9 3 4

4 février. Pour la première fois, sur initiative d'August Hug, la conférence de vol à voile, qui fait office d'organe permanent de conseil, se tient à Berne. Seize des 27 groupes de vol à voile actuellement actifs sont représentés par 39 délégués. La conférence a pour but une représentation unanime des intérêts du vol à voile auprès de l'AéCS, ainsi que la promotion sportive du vol à voile suisse. Elle demande l'affiliation de tous les groupes de vol à voile à l'AéCS et à ses sections. Ainsi, la surveillance prescrite par l'Office de l'air peut être en grande partie simplifiée et le développement du vol à voile peut être mieux promu. L'activité globale de vol à voile non commerciale en Suisse est soumise à la surveillance de l'AéCS. Le chef-expert pour le vol à voile, actuellement Hermann Schreiber, contrôle en collaboration avec les organes de surveillances (OFA et AéCS) l'activité globale de vol à voile dans tout le pays.

Mars. Hermann Sigg fonde le Groupe de Vol à Voile de Frauenfeld. On commence aussitôt la construction d'un Zögling. Après les premiers catapultages au sandow à partir de diverses collines, les premiers départs au treuil peuvent déjà s'exécuter dès mars 1936, à partir de l'Allmend de Frauenfeld.

10 juin. A l'Albisgrat décolle le premier planeur qui, pour la première fois, survole la ville de Zurich. Le pilote et constructeur est le graphiste zurichois Friedrich Rudolph, qui a de même découvert l'Albis pour pratiquer le vol à voile.

14 juillet. Jakob Spalinger entreprend un premier essai de remorquage avec un nouveau crochet de remorquage construit par ses soins et situé dans le nez du planeur. Cet accouplement de proue sera par la suite introduit de manière générale. Peu après, Willy Farner produit industriellement dans son entreprise à Granges (SO) le «crochet Farner» et l'appareil de compte-rendu/annonce en retour «Lüthi». Ce système fait ses preuves et sera le standard pendant plus de 3 décennies sur les planeurs suisses.

Déjà en 1932, Spalinger installa dans le S-15 CH-82 un accouplement au centre de gravité pour les départs au treuil, qui avait bien fait ses preuves, mais qui ensuite devait être éliminé sur demande de Robert Gsell, de l'OFA. On craignait que la résistance des planeurs ne soit pas assez grande. L'accouplement au centre de gravité ne sera repris que beaucoup plus tard à l'étranger.

Pour le catapultage au sandow, des crochets de retenue sur le fuselage ou à l'extrémité des patins étaient déjà utilisés depuis plusieurs années sur les planeurs de l'OVL au Bachtel-Hochwacht. Leur développement était très probablement aussi dû à Spalinger. Toutefois, des accouplements similaires existaient déjà auparavant en Angleterre, en France, en Allemagne et aux Etats-Unis.

A l'origine, les crochets de remorquage des avions étaient fixés sur un bâti, qui était monté au-dessus de la dérive. Spalinger construisit un crochet à fixer sur le bras du patin arrière du remorqueur et le testa avec succès le 18 juin 1932. Cette construction fut aussi reprise plus tard à l'étranger.

27 septembre. Fondation du Groupe de Vol à Voile de Brugg (AG).

1^{er} octobre. La Convention de Paris, ratifiée par la Suisse en juin 1934, entre en vigueur. Les immatriculations des aéronefs suisses changent de CH en HB.

14 octobre. Marcel Godinat peut établir à partir de Dübendorf un nouveau record suisse de durée avec 8h 45' à l'Uetliberg. Ce n'était pas prévu ainsi; seulement après 5 heures de vol, il décide d'essayer de battre le record avec encore trois heures de vol supplémentaires et en même temps de tenter le premier vol de nuit en Suisse avec un planeur. Dans la lumière de phares, il atterrit sain et sauf à 21h 10'.

8 novembre. En tant que première Suissesse, Gritli Schaad, âgée de 18 ans, acquiert à Bern-Belpmoos le brevet C de vol à voile no 40. Dès 1935, elle commencera l'entraînement des vols acrobatiques. En 1937, elle prendra part au camp de recherche alpine aux Rochers-de-Naye et lors de la journée de vol d'Arosa le 22 août 1937, elle décolle du Brüggerhorn avec un Moswey I pour un vol d'acrobatie, qu'elle doit interrompre, ce qui l'amène à faire un amerrissage dans l'Obersee.

1 9 3 4

En décembre, la deuxième conférence de vol à voile a lieu à Bâle. Les statuts élaborés en février, qui demandent l'affiliation de tous les groupes de vol à voile à l'AéCS et déclarent la conférence comme organe de consultation pour le comité de direction (CD) avaient été acceptés par le CD. En même temps et comme précurseur de la future commission de vol à voile, un comité avec pour président Walter Rebsamen, 4 membres et 2 remplaçants est élu.

1 9 3 3 -
1 9 3 4

Le Groupe de Vol à Voile de Bâle organise en octobre 1933 et en septembre 1934 sur le plateau de Gempen des camps de vol à voile enrichissants et innovateurs du temps des pionniers.

Le camp de vol à voile, qui a lieu pour la première fois en 1933 à Gempen peut être considéré comme étant jusqu'alors la plus grande manifestation de vol à voile en Suisse. Parmi les pilotes, on trouve Oskar Baroni (Zurich), Mario Martinaglia (Bâle), Emil Berna (Zurich), Jean Marthaler (Granges SO), Max Kramer (Bâle), Willy Baur (Bâle), Krebs (Granges SO), les frères Ernst et Fritz Küng (Bâle), Jac Madöry (Bâle), Willy Farner (Zurich) et Walter Rebsamen (Bâle).

Vu le manque de bise souhaitée, qui aurait permis de longs vols, on fait surtout de l'écolage, de même que lors du deuxième camp. De ce fait, le plateau de Gempen, ou plus particulièrement le «Breitenmatt» situé à 1km au NE du village de Gempen, s'est avéré être des mieux adaptés pour l'écolage vélicole avec départs au treuil. Les camps de 8 jours seront à chaque fois clôturés par un concours d'atterrissage de précision, auxquels les groupes des différentes parties du pays sont conviés.

Le concours de clôture du 30 septembre 1934 ne réunit pas moins de 50 vélicoles appartenant à 8 groupes différents provenant de toute la Suisse. Après la remise des prix, les oiseaux sont préparés une dernière fois pour le décollage, afin cette fois de prendre congé de Gempen par un vol en allant le plus loin possible dans la vallée. Il y a assez de places pour des atterrissages «aux vaches». Ernst Küng avec le «K-20», Madöry avec le «Hol's der Teufel» («Va chercher le diable») et Krebs avec un WF-7 volent en direction de l'est dans la vallée de l'Oris, Baur et Godinat, avec les deux «Spir III» performants, volent directement en direction de Bâle et, en tant que dernier, et ce après le coucher du soleil, Walter Rebsamen décolle avec un «K-25» en direction de l'ouest vers la vallée de la Birse et dans une superbe soirée. Tous ces vols de descente vers la plaine, comme d'ailleurs toute la manifestation, se terminent bien, sans casses et sans accidents. Lors des deux manifestations, les spectateurs ne manquent pas non plus. Des milliers d'enthousiastes marchent sur Gempen. Des pilotes de vol à moteur ne manquent pas non plus de se poser plusieurs fois sur le plateau au cours de la semaine pour suivre les activités.

▲
Walter Rebsamen lors du rapport du matin au Sternenfeld avant le départ pour le camp au Gempen.
Troisième de droite: Werner Hausmann, reporter à la radio.
Quatrième de droite: Ernst Küng

▲▲
Ernst Küng est préparé sur Kassel 20a pour son vol de descente vers la plaine. Il pense à l'aérodrome de Birsfelden-Sternenfeld et veut aller au moins jusqu'à Muttenz. Il ne sais pas encore, qu'il devra poser dans un petit champ près de la ruine Schauenburg, au sud de Pratteln, «une vache» lors de laquelle il endommage gravement le planeur...

photos: archives Manfred R. Kueng



13 février. Premier remorquage au-dessus des Alpes. Willy Farner, avec le planeur construit par ses soins, WF-5 «Elmer Citro» Nr 46, se laisse remorquer par Robert Fretz avec le Puss-Moth au-dessus des Alpes jusqu'à Milan. En plus, le train de remorquage prend 7 sacs postaux contenant 51.5 kg de courrier philatélique. Décollage à 14h 55' de Dübendorf, atterrissage des deux aéronefs sur l'aérodrome de Tagliedo, Fretz à 16h 48', Farner 14 minutes plus tard, après 2 heures et 7 minutes de vol. Les deux pilotes étaient reliés par un laryngophone, dont le fil était enroulé autour du câble de remorquage. Lors du vol de retour, un jour après, Farner doit se poser prématurément à Bellinzona à cause d'une tempête sur les Alpes et Fretz porte seul le courrier avec l'avion à moteur à Arosa.



◀
Le Puss-Moth de Fretz 1932 lors du premier atterrissage sur le lac d'Arosa (Aroser Obersee). Fretz avait auparavant fait des essais de décollage à St-Moritz pour s'assurer si un départ à Arosa est possible du tout. Les lacs de St-Moritz et d'Arosa sont au même niveau au-dessus de la mer.

◀◀
Courrier par planeur du 13.2.1933

◀
Robert Fretz

◀ ▶
WF 5 «Elmer Citro» No 46, Willy Farner et Tiger Moth sur le lac d'Arosa (Aroser Obersee) après un remorquage ultérieur du 11.3.1933

photos: archives Jakob Meisser, Arosa

►
Le nouveau hangar au Bachtel
est inauguré le 23.4.1933. A
droite l'ancien hangar

photo: archives du vol à voile Auguste
Hug, Musée Suisse des Transports

23 avril. Fête d'inauguration de l'aérodrome vélivole de Bachtel-Hochwacht dans l'Oberland zurichois, un jour d'importance historique non seulement pour les vélivoles zurichois, mais aussi pour le vol non motorisé de toute la Suisse. Le GVV Zurich effectuera dès lors, de façon alternée, de l'écolage sur l'aérodrome de Spreitenbach et de l'entraînement depuis le Bachtel. On place de gros espoirs sur le Bachtel en y voyant une «Wasserkuppe» suisse. Malheureusement, ces attentes ne seront pas remplies.



Le nouveau GVV Zurich, issu de la fusion de plusieurs groupements, bâtit à Spreitenbach son propre hangar pour planeurs. Le 2 avril, les vélivoles zurichois inaugurent leur premier hangar et baptisent deux planeurs d'écolage des noms de «Max» et «Moritz».

1^{er} mai. Fondation du Groupe de Vol à Voile de Schaffhouse, qui débute ses activités de vol le 2 juillet sur le Griesbach. En 1937, le nouveau terrain de vol de Schmerlat près de Neunkirch, sera testé. Au milieu de 1938 y débutera la construction d'un hangar.

13 mai. Fondation du Groupe de Vol à Voile de Bülach, renommé plus tard GVV Skylark. Actif depuis 1969 sur l'aérodrome de Buttwil.

Le 17 mai, Willy Farner se fait remarquer non-stop jusqu'à Paris. Avec son WF5 «Elmer Citro» il fait, en tant que premier pilote en Europe, de la voltige vélivole devant plus de 100'000 spectateurs enthousiasmés lors du meeting international de Saint Germain-en-Laye, à 30 km du Bourget.

15 au 23 juillet. Sur demande de l'AéCS, le Groupe de Vol à Voile de Zurich organise un cours, qui a pour but d'approfondir la formation des moniteurs de vol à voile et d'en former de nouveaux. Parallèlement, une instruction théorique et pratique similaire dans chaque groupement sera visée. Le cours commence d'abord sur l'aérodrome de Dübendorf avec des vols de remorquage et continuera ensuite sur la place de vol à voile du Bachtel.

En automne, le GVV Zurich organise une excursion dans la Rhön avec 28 participants provenant de six groupes de vol à voile. August Hug écrit plus tard à ce sujet: *Nous voulions savoir ce qu'il en était de la Rhön légendaire. Nous ne pouvions pas voler là-bas, contrairement à la promesse reçue; le national-socialisme faisait déjà de l'ombre. Mais nous constatâmes que les conditions orographiques de la Rhön étaient similaires à celles de notre région du Napf et ne pouvaient pas être la raison des bonnes performances de vol à voile. Le secret se trouvait dans le soutien généreux de l'État.*

1 9 3 3

16 novembre. Fondation du Groupe de Vol à Voile de Lenzbourg. On commence aussitôt avec la construction d'un Zögling, et l'écolage débute en mars 1934. Les premiers terrains de vol sont les Bettethalerhöfe près de Schafisheim, la Schützenmatte à Lenzbourg ainsi que quelques autres sites. En 1937, Birrfeld devient la base permanente.

Également en 1933, a lieu à Lausanne la fondation du Groupement de Vol à Voile de la Section Vaudoise de l'AéCS, avec pour site La Blécherette, puis Montricher à partir de 1971. En 1994, le groupe est renommé en «Groupe Vaudois de Vol à Voile de Montricher», (GVVVM).

À Zurich, le «Flugtechnischer Verein Ikarus» (association de technique de vol Ikarus) et la «Interessengemeinschaft für den Flugsport» (communauté d'intérêts pour les sports aériens) fusionnent en «Flugtechnischer Verein» (association de technique de vol).

1 9 3 2

19 janvier. Lors du premier remorquage sur les Alpes, Günter Groenhoff avec son «Fafnir» est remorqué par Robert Fretz avec le «Puss-Moth» de Dübendorf à Davos. Dans les jours suivants, plusieurs remorquages s'effectuent à partir du lac de Davos. Encore un catapultage au sandow depuis Parsenn, et les deux aéronefs rentrent en remorquage le 23 janvier 1932 à Dübendorf. Quelques mois plus tard, Groenhoff décède sur la Rhön lors d'un décollage manqué.



◀
Fretz et Groenhoff, après l'atterrissage sur le lac de Davos, sur l'image le Fafnir de Groenhoff.

photo: Thomas Fessler, tirée des archives Auguste Hug, Musée Suisse des Transports, ©Verkehrsverein Davos

Janvier. Les membres du Faltbootklub Mittelland (club de canoë-kayak du Plateau) fondent à Olten le Groupe «Segelflieger Mittelland» (groupe vélivoles du Plateau), renommé en 1934 en Groupe de Vol à Voile d'Olten.

6 mars. Sur l'Allmend de Wollishofen, Willy Farner fait le premier vol avec le Spyr II conçu par August Hug et construit par Robert et Georg Müller à Schwamendingen.

31 mars au 4 avril. Sous l'initiative de l'Aéro-Club Bernois et sous le patronat de l'AéCS a lieu, tant à Belpmoos que sur le terrain d'écologie de Kühlewil et sur le terrain d'entraînement de Riggisberg, le premier cours officiel pour moniteurs de vol à voile en Suisse, avec la participation du célèbre pilote de pointe et instructeur autrichien Robert Kronfeld et de 18 participants. Ainsi la base pour un écolage vélivole national uniforme est créée ainsi que la possibilité de prise de contact entre les différents groupes de vol à voile du pays, qui jusqu'ici faisait défaut. Grâce à l'obligeance de l'OFA, le cours est gratuit pour tous les participants. Seuls deux groupes de vol à voile ne sont pas représentés. À la suite du cours pour moniteurs, l'Aéro-Club Bernois propose encore un cours de remorquage. Mais pour cause de mauvais temps, seul deux licences de remorquage peuvent être délivrées.

1^{er} mai. Pour la première fois, un planeur décolle de l'Engelberg. Ainsi débute aussi une forte activité de vol à voile dans la région d'Olten.

1^{er} juin. Hermann Schreiber entreprend à Bâle le premier treuillage en Suisse, grâce à une voiture-treuil.

Willy Farner effectue en tant que premier pilote en Europe des acrobaties avec son WF5 «Elmer Citro». Lors du meeting international de Dübendorf en juillet, il enthousiasme des milliers de personnes et deviendra ainsi célèbre au delà des frontières nationales.

3 août. Sur le champ d'aviation de Campo Marzio près de Lugano, le moniteur W. Kessel effectue les premiers vols d'un Zögling treuillé par une auto. Dès 1936, le Groupe de Vol à Voile de Lugano poursuit son écolage sur un champ d'aviation près d'Agno.

13 au 20 août. Onze états sont représentés lors du premier concours international de «l'ISTUS» organisé sur la Rhön en Allemagne, le berceau du vol à voile. La Suisse, en tant que non-membre, manque. Ainsi, 22 de nos pilotes visitent, inofficiellement et en tant qu'observateurs, le domaine de vol à voile de la Rhön. Le résultat de ce voyage d'études montre qu'il n'y a plus beaucoup à apprendre pour les Suisses. Au contraire, les planeurs suisses présentent beaucoup plus de finesse dans les méthodes et principes de construction.

25 au 28 août. Deuxième camp de vol à voile au Rigi, déclaré comme premier championnat suisse et organisé par le «Flugtechnischer Verein Ikarus» (association de technique de vol Ikarus) de Zurich et la section Lucernoise de l'AéCS nouvellement fondée. Malheureusement, le camp est assombri dès le premier jour par un accident mortel. Le moniteur bâlois Hans Reutemann s'écrase avec son planeur «Berggeist» (esprit de la montagne), car celui-ci se désintègre lors d'un brusque virage à gauche.

Fondation du Groupe de Vol à Voile de Granges (SO), plus tard Groupe de Vol à Voile et à Moteur de Granges (SO).

De par la réglementation du vol à voile par l'Office fédéral de l'air (OFA), tous les planeurs et planeurs de pente reçoivent un numéro (Immatriculation). Le premier numéro est le no 10 et non pas le no 01.

Le Spyr III est développé et fait figure durant de longues années de meilleur planeur suisse. Le planeur, développé par August Hug, sera construit par la firme nouvellement fondée R. & G. Müller, Wald.

16 octobre. Lors du meeting aérien sur le Sternenfeld bâlois, Willy Farner fait plaisir au public par ses acrobaties véliques. Les véliques bâlois participants se répartissent en trois catégories: dix membres actifs, 14 membres «seigneurs» et neuf aspirants. La dénomination «membres seigneurs» est changée plus tard en «membre cotisant», c'est-à-dire des pilotes qui ne participent pas aux travaux de construction et d'entretien à l'atelier du groupe.

23 octobre. Les «Segelflieger Mittelland (SFM)» (véliques du Plateau) effectuent leur premier meeting sur l'Engelberg (Olten). Les planeurs et planeurs de pentes sont catapultés dans les airs à l'aide d'un sandow. Le célèbre présentateur radio bâlois, Werner Hausmann, officie en tant que commentateur. Plus de 5'000 spectateurs se sont rendus à pied sur la colline.

8 novembre. Cinq apprentis de la vallée de la Birse commencent la construction d'un Zögling du type «Hol's der Teufel» (Va chercher le diable). Le responsable de la construction est Peter Scherrer. Début 1933, ils fondent le Groupe de Vol à Voile Zwingen et commencent en juillet 1934 à voler avec le planeur de pente depuis le champ d'aviation Hägenberg à Zwingen. Le groupe sera dirigé par le président Joseph Anklin jusqu'après le déménagement en 1956 sur l'aérodrome de Dittingen. Scherrer sera chef-moniteur pendant de longues années.

Novembre. Les groupes «Flugtechnischer Verein Zürich» (Association de vol technique de Zurich), le Groupe de Vol à Voile de l'OVL (Ostschweizerischer Verein für Luftschiffahrt) et le Club de Vol à Voile «Alerwa» fusionnent en tant que Groupe de Vol à Voile Zurich. Le nouveau groupe se rattache à la section OVL de l'Aéro-Club. Le commandement de la place d'aviation de Dübendorf, qui pour des raisons de service ne peut plus autoriser l'activité de vol à voile, assigne au groupe l'aérodrome de Spreitenbach pour une utilisation permanente. Commencement des activités en 1933.

1^{er} janvier. L'AéCS, à la demande de l'Office fédéral de l'air, prend en charge le contrôle du vol à voile en Suisse.

Le Spalinger S-10 «Zürivogel» (oiseau de Zurich) CH-10 construit en 1928 est, en 1931, le premier planeur immatriculé en Suisse. Il sera radié en 1933 après une casse. August Hug a aussi été impliqué dans sa construction.

1^{er} mars. L'Office fédéral de l'air édicte le premier règlement pour le vol sans moteur. Lors de la formation, les décollages de planeurs au sandow à partir de pentes sont de plus en plus remplacés par des départs au treuil à partir de terrains plats.

5 mai. Début de l'écolage véliques sur l'aérodrome de St-Gall-Breitfeld.

Mai. Le Spyr I, développé en 1929 par August Hug et construit par Fritz Obrecht, fait son premier vol avec Willy Farner sur l'aérodrome de Dübendorf. C'est une sensation, car le pilote non seulement vole sur une distance de 300 m après un départ au sandow, mais aussi revient se poser au point de départ après un virage de 180°. (Aucun récit ne parle du dangereux virage près du sol...)

8 juin. Willy Farner réussit au Bachtel le premier vol thermique avec un gain de hauteur de 70 m par rapport à la place de décollage et une durée de 46 minutes avec un Spyr I. Il reçoit de l'Aéro-Club de Suisse le brevet C de vol à voile avec le no 1.



Sur invitation de la section bâloise de l'Aéro-Club de Suisse, le vélivole à records allemand Günter Groenhoff vient en Suisse avec son Fafnir I. On prévoit un départ depuis le Jungfraujoch. L'idée de ce vol remonte à un accord entre la société Rhön-Rositten sous la direction du professeur Georgi et les organisateurs du meeting de l'air international des 6 et 7 juin 1931 sur l'aérodrome bâlois Sternenfeld, auquel Groenhoff, détenteur du record mondial de vol à voile, participa avec son Fafnir. On ne connaît encore rien des possibilités pour le vol à voile en haute-montagne. Les recherches scientifiques sur les courants dominants, spécialement les ascendances pouvant être attendues dans les Hautes-Alpes, sont le but principal de l'expédition.

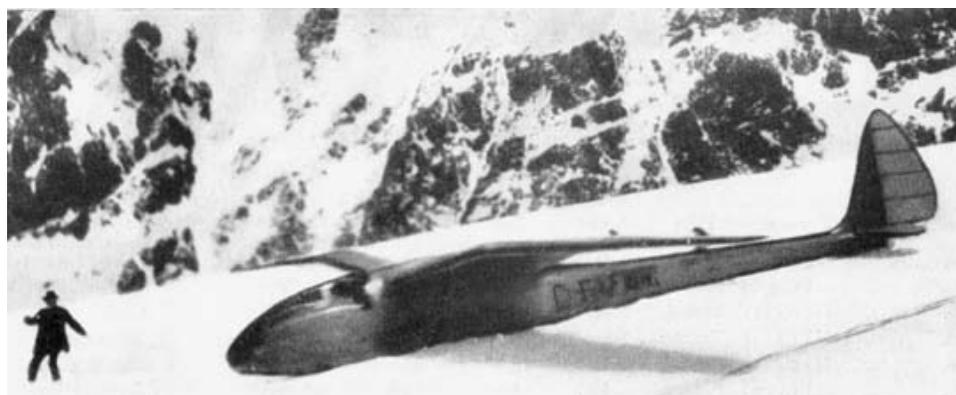


▲
Le vélivole à records allemand
Günter Groenhoff

Quelques patriotes suisses, avant tout Jakob Spalinger, ne veulent pas regarder sans rien faire, un Allemand être le premier à décoller du Jungfraujoch et organisent en même temps leur propre expédition, constituée de J. Spalinger, O. Baroni, W. Farner, E. Traxler et H. Zollinger. Le célèbre pilote d'Allemagne était déjà arrivé en Suisse avec son planeur «Fafnir», lorsque les vélivoles zurichoises en eurent vent, lors de leur stamm du soir. Le trouble, voir l'indignation était à son comble: un étranger doit décoller en premier des nevés de nos Alpes, et de surcroît en douce, de manière surprenante? Nos pilotes ne peuvent pas laisser passer ça! Durant la nuit une expédition est mise sur pied. Le transport avec les chemins de fer de la Jungfraubahn est assuré. Au matin du 9 juin, la colonne de transport avec un «Spyr I», un «S-9» et un «S-11» se met en route. Jakob Spalinger, appelé pour un entretien préalable avec le directeur de l'Office fédéral de l'air, est chargé par l'autorité de la direction des vols et reçoit une missive de laquelle ressort, qu'il doit prendre en charge l'organisation et que tous les participants, y compris Günter Groenhoff, auraient à suivre ses directives. Une condition ne figurait pas dans la missive, mais c'était le conseil du directeur de l'Office fédéral de l'air Isler et le vœu du Dr Eugène Dietschi (Président de la section bâloise de l'AéCS et rédacteur du National-Zeitung, sponsor de l'expédition de Groenhoff), de laisser faire le premier départ à l'invité allemand.

Les Suisses sont là à temps avec leurs planeurs, malgré leur action orchestrée en peu de temps. Avec l'aide de guides de montagnes, les planeurs sont préparés pour le décollage sur le névé de la Jungfrau. Pas de miracle, que l'invité d'Allemagne soit quelque peu contrarié

►
Lors du départ, le «Fafnir» à
Groenhoff rechute durement
sur le névé glacé
avant le précipice vers le
Guggigletscher. Le
gouvernail de profondeur est
fortement endommagé et le
fuselage enfoncé.
photo: Schudel, Zurich,
Tilgenkamp tome III page 52





par l'ampleur inattendue de la concurrence. Spalinger lui montre la lettre de l'OFA, et le visage de Groenhoff s'illumine, lorsqu'il apprend qu'il peut partir en tant que premier. Le 10 juin, le lourd «Fafnir» est sur la place de décollage, et Groenhoff va chercher de manière très correcte sa demande de départ auprès du responsable des vols (selon les mémoires de Spalinger, qu'il a mises à vrai dire sur papier seulement 40 ans plus tard et à l'encontre d'autres comptes-rendus sérieux, en particulier celui du Dr Erich Tilgenkamp, disant que Groenhoff se serait joué d'une interdiction de départ de façon inamicale et indisciplinée). Jakob Spalinger est aussi mentionné comme responsable du service des vols pour ce vol. Ainsi, Günter Groenhoff se retrouve quand même le premier en l'air, bien que de façon précipitée et dangereuse, car dans la hâte, il en résulte un départ manqué. Le vol aurait pu facilement lui être fatal. Sa commande de profondeur est endommagée lors du départ, mais il atterrit sain et sauf à Interlaken après 56 minutes de vol. Groenhoff décrira les événements au correspondant du National-Zeitung comme suit:

C'était 2 heures, lorsqu'enfin après passablement de difficultés le planeur était prêt sur le plateau. Je contrôlais encore une fois les vents et devais constater, qu'ils étaient très forts. Ainsi on devait se mettre au travail avec la plus grande des prudences. J'étais assis dans le cockpit et à 2h 10' le responsable des vols donna le signal du départ. Il s'ensuivit alors des moments



très critiques. D'abord, à cause de la neige molle, le planeur ne bougea pas, ensuite un côté fut libéré trop tard, de telle sorte que le planeur prit irrégulièrement de la hauteur, commença à se mettre en vrille dans la pente et toucha le sol à nouveau, ce qui malheureusement provoqua un petit trou dans le fuselage et en même temps endommagea la gouverne de profondeur. Le planeur plana tout de suite tout en se précipitant vers les profondeurs. Ma première pensée fut de sauter tout de suite. Il était impossible de sortir de ma petite cabine. A mon effroi, mon Fafnir piqua du nez. Je ne savais pas pourquoi, vu que je ne pouvais déceler de par moi-même la rupture de la commande de profondeur. Pour moi une seule chose était sûre, la commande

◀ Le premier camp suisse de vol à voile alpin de haute montagne au Jungfrauoch. Le Fafnir de Groenhoff avant le départ.

photo: archives Kurt Stapfer



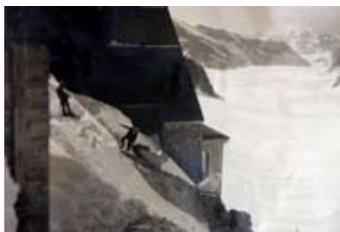
Willy Farner au Jungfrauoch 1935

photo: Thomas Fessler, tirée des archives August Hug, Musée Suisse des Transports

◀◀ Jungfrauoch. Le Spyr I de Willy Farner est enfoui dans la neige.

◀ Transport pénible dans la neige profonde

photos: archives Kurt Stapfer



▲
Le S11 d'Oscar Baroni est traîné vers la place de départ



▲
Willy Farner dans le Spyr I prêt au décollage

photos: archives Beat Galliker

ne fonctionnait pas normalement. Après une chute rapide et pentue (45 degrés en contre-bas), je réussissais à mettre le planeur dans une attitude correcte au-dessus de la Scheidegg, mais juste après, la machine se mit en vrille une nouvelle fois, se remit encore à piquer et à nouveau, j'essayais de me sauver en sautant. C'était impossible et de ce fait, ma seule chance était de stabiliser à nouveau l'appareil. J'y réussis à 800 mètres directement au-dessus d'Interlaken. Mais à nouveau, la machine piquait du nez. Il m'était devenu clair, que seule une rupture de la commande de profondeur avait pu provoquer cette situation difficile. Je ne suis tombé pas moins de dix fois. À 400 mètres de hauteur, je reprenais un peu mieux en main la machine. J'avais une très grande vitesse, et lorsque je pu me préparer à l'atterrissage, elle était encore de 100 km/h. Heureusement, je parvenais à bien poser l'appareil sur le gazon de l'aérodrome et ce sans dégâts. Ce fut un vol très, très difficile.

Le jour d'après, le 11 juin, après une nuit tempétueuse, Willy Farner décolle de son côté à 07h 37' avec son Spyr I et sauve ainsi l'honneur des Suisses. Après un vol tranquille au-dessus du Männlichen, il se pose, comme par miracle sans incident, à Lauterbrunnen après 1 heure et 47 minutes de vol, bien que son stabilo fût aussi endommagé. Il avait, vraisemblablement à cause du froid, subi une cassure due à la fatigue et avait été entièrement arraché lors de l'arrondi à proximité du sol. Willy Farner fit également le vol le plus long de la manifestation. Le 16 juin 1931, il vole 52 km jusqu'à Stans. Groenhoff ne constitue pas un concurrent pour les Suisses. Il avait décollé quatre fois du Joch et atterri trois fois à Interlaken et une fois à Belpmoos, tout en vol plané. Les planeurs suisses décollèrent sept fois du Jungfraujoch et trois fois de la Petite Scheidegg. Selon le rapport final de Spalinger du 15 juin 1931 «l'exploration du domaine de la Jungfrau était due exclusivement à W. Farner (OVL)». L'expédition de la Jungfrau en avait valu la peine et a montré, que nos vélivoles n'ont pas à avoir peur d'une concurrence. Les constructions suisses s'avèrent absolument égales aux constructions étrangères et le savoir-faire des vélivoles suisses correspondait également au standard international. L'expédition à la Jungfrau des pilotes de la Hochwacht avait suscité un grand intérêt international, même s'ils n'avaient pas réussi de faire le premier vol. Malgré tout, l'écho dans la presse était énorme et d'un coup les pionniers du Bachtel étaient mondialement célèbres. Mais malgré les 10 jours du camp, la percée escomptée n'avait pas eu lieu. Même pas 4 ans plus tard, lors du deuxième camp du Jungfraujoch. Le vol à voile alpin ne sera réellement découvert qu'à la fin des années 1930.

Après les décollages au sandow et au treuil, on effectue pour la première fois des décollages remorqués par des autos (Baroni). Le 28 juin, Willy Farner, en tant que premier Suisse, effectue à Dübendorf un vol de remorquage de planeur avec un avion.

En été, le Rigi est la destination de différents pilotes. Les pilotes Willy Farner, Oskar Baroni et Werner Trachsler participent au camp de vol à voile organisé en août par «Flugtechnischer Verein Ikarus» (association de technique de vol Ikarus), l'association des hôteliers de Rigi-Kulm et les chemins de fer d'Arth-Rigi. Willy Farner réussit, après avoir survolé la place de décollage à une hauteur de 300 m, un vol plané de 1h 35' jusqu'à Stallikon, au pied de l'Uetliberg.

12 juillet au 3 août. La première exposition nationale de vol à voile se tient à Zurich. On veut ainsi faire connaître au public le vol sans moteur. Une autre exposition aura lieu à Saint-Gall dans la deuxième moitié d'octobre.

Durant la même année, la quatrième année d'existence de la section Bâloise de l'Aéro-Club de Suisse, le vol à voile commence sur le Sternenfeld de Birsfelden. Le 19 octobre 1931 fait

1 9 3 1

office de date de fondation du Groupe de Vol à Voile de Bâle. Le même jour, le planeur de performance Kassel 20 est baptisé sur l'aérodrome de Sternenfeld. Dès le début, le groupe plein d'initiatives joue un rôle prépondérant dans la jeune scène du vol à voile suisse. Grâce aux sous-groupes, formés les années suivantes, de Sissach, Laufenburg, Möve (Bâle) et Zwingen, le vol à voile se développe rapidement dans le Nord-ouest de la Suisse sous la régie des Bâlois.

5 décembre. Le Groupe de Vol à Voile de Winterthur est fondé. Les débuts du vol à voile à Winterthur remontent même à l'année 1926. L'activité régulière de vol commence toutefois seulement en 1938. L'essor réel du groupe commence en 1941 avec la venue du moniteur Hermann Geiger, qui deviendra plus tard le célèbre pilote de glaciers. Les vols se font sur l'Allmend de Frauenfeld.

1931 est aussi l'année de fondation du Groupe de Vol à Voile de Bienne.

L'ISTUS introduit le C-argent, distinction internationale de performance. Conditions: 5 heures de vol, l'000 m de gain de hauteur et une distance de 50 km.

1 9 3 0

Année de fondation de la Commission Internationale d'Études pour le vol sans moteur, ISTUS. Cette commission vise à encourager et développer le vol à voile par les sciences et la technique, de même que par le sport grâce à l'échange d'expériences et un travail commun amical entre les spécialistes et les pilotes de toutes les nations actives dans le vol à voile.



photo: archives Kurt Stapfer

16 au 31 août. Premier camp national de vol à voile au Bachtel (ZH) avec pour conclusion la première livraison postale suisse par planeur. Meilleure performance: Distance 9.4 km pour une durée de 11 minutes et 34 secondes par Fritz Müller sur Spalinger S-12. Le 31 août, la première livraison postale suisse par 3 planeurs est le point fort du camp. 7'000 cartes postales sont transportées dans des sacs plombés. F. Müller apporte son chargement à Auslikon, J. Spalinger à Wetzikon et H. Zollinger à Bubikon.

1 9 3 0

21 septembre. Au Bachtel dans l'Oberland zurichois, Fritz Müller avec un Spalinger S-12 réussit avec 1h 4'13" et un gain d'altitude de 150 m, le premier vol à voile en Suisse d'une durée supérieure à une heure. Le pilote avait déjà depuis longtemps annoncé, qu'il voulait s'attribuer encore durant l'année 1930 le prix de l'AéCS pour le premier vol de plus d'une heure sans moteur. La participation de la population à ce vol exceptionnel est immense. Partout, mais avant tout à Hinwil, les gens sont là, montres en main. Les véhicules parqués le long de la route Hinwil-Dürnten bloquent même tout le trafic. La communauté vélivole exulte. On acquiert la certitude, que des performances vélivoles sont aussi possibles dans notre pays. Lors d'une nouvelle tentative de record le 23 novembre, Fritz Müller part toutefois en vrille et s'écrase avec le même planeur. Il est dégagé très blessé des décombres. Hélas pendant sa convalescence, atteint d'une pneumonie, il meurt deux mois plus tard.

Durant l'hiver 1930-31, le «Club des planeurs» est fondé à Genève. Il s'appellera plus tard «Groupe de Vol à Voile de Genève» et ensuite «Groupe genevois de vol à voile de Montricher» (GGVVM) à partir de 1994.

1 9 2 9

31 mars. Depuis le terrain de vol à voile du Bachtel (ZH), Jakob Spalinger, avec August Hug comme passager, décolle pour le premier vol passager en Suisse avec le premier planeur bi-place «Zürivogel» (Oiseau de Zurich) qu'ils ont développé en commun. L'atterrissage a lieu au bout de 3.35 km à Dürnten (ZH).

L'Autrichien Robert Kronfeld effectue en 1929 le premier vol de distance sans moteur de plus de 100 km dans les ascendances de la Teutoburgerwald (chaîne de montagnes d'altitude moyenne culminant à 446 m en Rhénanie du Nord-Westphalie/Saxe inférieure) et l'année d'après 164 km à l'avant d'un front orageux.

Les premiers essais de remorquages avec des voitures-treuil sont entrepris à Dübendorf et dans d'autres endroits.

29 décembre. Au Wangenerberg entre Brütisellen et Wangen, Jakob Spalinger effectue le premier vrai vol à voile officiellement reconnu avec gain de hauteur en Suisse avec le planeur S-9 construit par ses soins. Il parvient à voler 55 m au-dessus de son point de départ. A ce propos, voici un extrait de «vole – PRO AERO, livre de présentation de l'aviation suisse» du Dr E. Tilgenkamp (il y en parle cependant de «Décembre 1928», alors que d'après son Tome III de l'aviation suisse «Schweizer Luftfahrt» la performance fut faite en décembre 1929):

Nous nous nommions à l'époque fièrement «Vélivole», mais – pour être honnête! – personne d'entre nous n'avait encore plané librement dans les airs...»

Durant les derniers jours de décembre (1928?) un fort vent d'Ouest soufflait sur les collines de Wangen. Là, le vieux renard Spalinger réussissait à ramener son oiseau près de la pente juste après le décollage et regardez: il planait sans perdre d'altitude! Encore plus: dans les ascendances, il gagnait même de la hauteur et se retrouva bientôt environ 50 mètres au-dessus de la place de décollage. Notre enthousiasme était sans limites, car le premier vrai vol à voile en Suisse était ainsi parfaitement réussi. Dès maintenant, nous pouvions nous nommer vélivoles...

19 février. Alfred Elsässer réussit avec l'appareil «Röbi», construit par ses soins, un vol plané record: distance 12.5 km et 22 minutes en l'air, depuis la Rötiflüh au Weissenstein jusqu'à Granges (SO). Le 22 juillet, il décolle avec «Röbi» depuis les 2'360 m d'altitude du Niesen (premier décollage en Suisse à cette hauteur) et atteint en 33 minutes Uetendorf (BE) distant de 16 km. Ainsi, un nouveau record de distance lui est attribué. Après ce triomphe, il équipe son planeur avec un moteur et fait une chute mortelle en décembre près d'Utzenstorf (BE) sous les yeux des membres de sa famille. Alfred Elsässer est le premier vélivole de notre histoire, qui donne sa vie pleine d'espoirs pour le développement des sports aériens sans moteur. Son courage et ses actes ont permis de redonner une impulsion énergétique au vol à voile suisse après les décevantes années précédentes.

Grâce à Jakob Spalinger et avec l'aide d'August Hug, le premier planeur biplace d'écologie à double-commande, S-10 «Zürivogel» (Oiseau de Zurich), est développé. Le 4 novembre, le «Zürivogel» fait son premier vol avec Jakob Spalinger aux Chämatten, une pente au sud-ouest de Dübendorf entre Schwamendingen-Stettbach et Gockhausen. Développé par ses soins et construit sous sa direction par les membres de l'OVL en à peu près 2'100 heures de travail, ce premier planeur biplace de Suisse effectuera 756 vols sans accident notable au cours des trois années suivantes. En 1933, après une casse, le planeur est effacé du registre matricule.

Le développement du «Zürivogel» est aussi le dernier travail commun des deux pionniers. Spalinger et Hug ne se sont plus entendus par la suite. Apparemment, leurs caractères étaient trop différents. Tous deux travaillaient dans des fonctions similaires à la DAM. Spalinger était chef du bureau technique de l'aérodrome de Dübendorf. Hug, hiérarchiquement un peu plus haut placé, passa plus tard chef de deux départements de maintenance sur l'aérodrome de Buochs. Spalinger est décrit comme une personne charmante, toujours à l'écoute des problèmes et apportant des propositions de solution. Hug était plutôt quelque peu réservé. Dans les années 1920, les planeurs et planeurs de pente décollaient en général au sandow, en monoplace et seulement à partir d'une pente. Ceci était naturellement accompagné de beaucoup de casses, et il en résulta très tôt, que l'on pensa à un écolage en double commande.

Spalinger est convaincu, dès le début, que l'écologie en double commande est la méthode d'écologie la plus efficace et la plus sûre. En 1941, il écrit à propos du Zürivogel: *L'activité de vol confirma le concept du planeur, le développement des méthodes de décollage et la clarification du programme d'écologie et apporta clairement la preuve, qu'une activité d'écologie ne pouvait pas se faire comme jusqu'ici sur les pentes, mais devait s'effectuer rationnellement seulement en plaine. Cette nouvelle conception «planer en plaine» était pour le moins inhabituelle, et les membres n'étaient pas tous d'accord avec moi. Seule la pratique prouva par la suite le bien-fondé de cette conception.*

Au début, Hug a aussi soutenu sans aucun doute l'écologie en double commande, l'a même vu de façon obligatoire, avant tout dans les pentes raides avec de grandes différences de hauteur, qui auraient pu devenir facilement fatales à un débutant en solo, mais qui offraient avec des biplaces la possibilité de vols vers la plaine plus longs, grâce à l'utilisation de la grande différence de hauteur, ce qui laissaient plus de temps pour une instruction raisonnable. C'est pourquoi il a aussi participé activement à la construction du Zürivogel. Mais d'après lui, la formation devait, le plus vite possible et dès que les progrès de l'élève le permettaient, être poursuivie et achevée sur un monoplace. Lorsque dans les années 1930, les décollages au treuil et les remorquages font leurs apparitions, il voit dans le treuillage sur les aérodromes de plaine une simplification de la méthode d'écologie ainsi qu'une formation à moindre frais avec l'écologie sur le monoplace Zögling. D'après ce que nous savons, Hug a longtemps prôné l'utilisation des biplaces seulement pour les formations ultérieures comme l'initiation au remorquage. De plus selon le modèle allemand et l'esprit d'alors, s'ajoute la croyance générale en un écolage «héroïque» sur monoplace.

Mais cela n'explique pas tout. Des tiraillements conduisirent finalement aussi à la scission de l'OVL. Fin 1929, August Hug tourne le dos à l'OVL et s'affilie au «Flugtechnischer Verein Ikarus» (l'association de technique de vol Ikarus), concurrente de l'OVL. Les rumeurs publiques, les jalousies et les intrigues commencent à empoisonner l'atmosphère. Spalinger, président jusqu'ici du Groupe de Vol à Voile de l'OVL, se détourne lui aussi des Zurichois fin 1932 et vole dès 1933 principalement auprès du GVV Baden. Pourquoi l'écolage en double commande, introduit avec succès dès le début pour le vol à moteur, s'impose réellement seulement à partir des années 1950, reste d'un point de vue moderne assez mystérieux.

►
Le «Zürivogel» avant entoilage
photo: August Hug/OVL, archives du
vol à voile, Musée des Transports



►
Le Spalinger S-10 «Zürivogel»,
Chämmeten, au SW de
Dübendorf
photo extraite de l'album 2 de
Jakob Spalinger, 1930



►
Contrôle d'homologation
de l'AéCS du «Zürivogel»,
du premier planeur biplace
de la Suisse, 2 décades avant
que l'instruction en double-
commande ne commencera
enfin à faire son entrée en
Suisse.
archives fédérales

Motorlose Flugzeuge		Zulassungs-Kontrolle		Aé. C. S. Nr. 10	
Flugzeug ohne motor		Contrôle d'admission			
I. Allgemeines Généralités			II. Konstruktions-Daten Données de construction		
Typenbezeichnung Type	Zürivogel	Länge Longueur	6050	mm	
Art Genre	verspannter Doppeldecker	Spannweite Envergure	12000		
Verwendung Utilisation	Schulzweisitzer	Höhe Hauteur	2350		
Konstrukteur Constructeur	Spalinger, Hug, v. Tavel, Moscherli	Fläche Surface	49	m ²	
Erbauer Exécuté par	D. V. L. Segelflugbetrieb	Leergewicht Poids à vide	178	kg	
Baujahr Année de construction	1927-1928	Zuladung Charge utile	140	kg	
Eigentümer Propriétaire	D. V. L. Segelflugbetrieb	Fluggewicht Poids total	318	kg	
Handänderungen Changements de propriétaire	Segelflugguppe Zürich.	Flächenbelastung Charge au m ²	11	kg/m ²	
		Seitenverhältnis Rapport entre profondeur et envergure			
		Gleitzahl Finesse			
		Segelfluggzahl			
		Div. Bemerkungen Remarques			
Keine Bausprüfung abgeschrieben					

1 9 2 7

Fondation du Groupe de Vol à Voile Berne.

Les premiers planeurs de pente pour l'écolage (Zögling, Hols-der-Teufel et Pegasus, Mösch et autres) sont construits dans les groupes d'après des plans dessinés en Allemagne.

1 9 2 6

1^{er} au 14 août. Premier camp de vol à voile à proprement parler avec concours sur le Gottschalkenberg (Col du Raten/ZG), organisé par le Groupe de Vol à Voile de l'OVL (Ostschweizerischer Verein für Luftfahrt/Association de Suisse orientale pour l'aviation). Participants: 14 planeurs de pente avec environ 20 pilotes. Vainqueur: Jakob Spalinger avec 1 minute et 42 secondes et un vol de 1'780 m, un record suisse. Les performances sont encore bien modestes en comparaison des 9h 21' et 55.2 km de la Wasserkuppe. Sur 92 catapultages au sandow, 11 appareils n'ont pas quitté le sol, 10 réussissent des sauts de puce et 6 finissent avec de la casse. Le vol à voile en Suisse n'en est qu'à ses débuts. Mais le camp attire beaucoup de monde et trouve un large écho dans la presse. Le vol à voile devient un peu plus connu.



◀
Camp de vol à voile au
Gottschalkenberg
photo: archives Kurt Stapfer

12 août. Max Kegel établit depuis la Wasserkuppe un nouveau record de distance: 55.2 km, lors d'un vol involontaire par temps orageux, en utilisant pour la première fois des ascendances thermiques et non plus la dynamique de pente pratiquement seule connue jusqu'alors.

1 9 2 5

22 janvier. L'Office fédéral de l'air subventionne pour la première fois l'élaboration de certificats de construction et la vérification de nouveaux types de planeurs.

7 juin. Jakob Spalinger remporte pour la deuxième fois le concours national de vol à voile avec deux vols records depuis le Raten près de Zoug: Durée 1 minute et 17 secondes, distance 900 mètres.

1 9 2 4

Organisé par la section Suisse centrale de l'AéCS, un concours de vol plané a lieu du 1^{er} mars au 31 décembre, pour ainsi dire le premier concours national de vol à voile. Sept pilotes annoncent 455 vols avec une durée globale de 2 heures et 4 minutes. Moyenne par vol environ 16 secondes, 51.2 secondes pour le plus long temps de vol annoncé.

1 9 2 3

Le «Flugtechnischer Verein Bern», l'association de technique de vol Berne, est fondée par Francis Chardon qui en est l'élément le plus actif avec son planeur de pente biplan, qu'il met en plus à disposition. Le gymnaste et plus tard professeur Eduard Amstutz, ainsi que Hans Aeschbacher en sont les autres participants.

A partir des années 1920, Francis Chardon, porteur du brevet suisse de vol à voile No 1, a accompli au Gurten, «la montagne préférée des Bernois», les premiers sauts de puces avec le «planeur» construit par ses soins. Bien plus tard, il se souvenait encore très bien de ces jours de jeune fonctionnaire postal, quand quelques paysans de la région du Gurten de mauvaise humeur mirent le feu à un «planeur Chardon», parce qu'ils craignaient, que l'aviateur leur écrase, avec les manoeuvres de son appareil, l'herbe fraîchement poussée.

1 9 2 2

Le premier vol de plus d'une heure est effectué par Wolfgang Klemperer avec le «Vampyr» au-dessus de la Rhön, 1 heure et 6 minutes. Triomphes inattendus aussi au cours de la troisième semaine de la Rhön avec les vols captivants de Martens (1h 06'), Hackmacks (1h 31') et Hentzens (3h 06'). Pour la première fois, il est aussi possible de survoler clairement la place de décollage et de prouver ainsi les ascendances de pente. De ce fait, il est prouvé à tous ceux qui en doutaient, que l'on peut aussi voler sans moteur.

En Suisse l'Aéro-Club national est dans les années 20, pour ce qui concerne le vol à voile, encore extrêmement réticent. Au lieu de promouvoir activement le vol à voile, il le suit péniblement et en empêche le développement par de longues inerties.

À Gstaad la section «Mittelschweiz» de l'AéCS organise du 15 février au 15 mars, grâce à l'initiative de Robert Gsell, le premier «cours international pour débutants de vol sans moteur» sous la direction du très connu moniteur de vol plané et détenteur de record Willy Pelzner, couplé avec un concours du 8 au 15 mars avec décollages à partir du tremplin de sauts à ski sur l'Eggl. Les 4 participants arrivent beaucoup trop tard avec leurs 5 planeurs de pentes pas encore en état de vol pour certains, si bien que Willy Pelzner doit, de par ses propres vols, défendre seul, trois semaines durant, la renommée de l'organisateur. Jakob Spalinger amène même deux machines construites par ses soins.

Lors des essais en vol, la grande quantité de neige empêche d'atteindre la vitesse de départ requise. Il y a beaucoup de petit bois cassé et les premiers jours ressemblent plutôt à un cours de réparation. Le plus long vol de 42.2 secondes est effectué par le moniteur allemand Pelzner. Le vainqueur global sera Francis Chardon avec 51 vols pour un total de 617.9 secondes. Lors de son plus long vol, Chardon se tient 32 secondes en l'air et acquiert ainsi un nouveau record. Cette performance est à relever particulièrement, car le planeur de Chardon se révèle trop lourd et ne parvient pas à se maintenir en l'air. A la suite de quoi, le Vaudois avec l'aide et d'après les plans de Pelzner construit inlassablement, en l'espace de quelques jours, un nouveau planeur de pente «Pelzner II», qu'il peut mettre en l'air avec succès.

Durant de longues années, la petite flamme allumée à Gstaad scintilla, sans jamais vraiment brûler ou s'éteindre. Rétrospectivement, Robert Gsell écrit le 15 août 1935 dans le «Berner Oberland», journal illustré bernois:

Lorsque la section «Mittelschweiz» de l'Aéro-Club mit sur pied à Gstaad en février 1922 le «concours de vol sans moteur», bien des spécialistes se gaussèrent de nous voir copier le développement allemand, alors que nous, nous pouvions utiliser un moteur. Finalement ces destructeurs considérèrent ce concours comme une attraction pour l'industrie du tourisme – mais cela aurait tout aussi bien pu être n'importe quoi d'autre de nouveau, comme par exemple une danse du ventre avec une dame sans abdomen!

▼
Gstaad 1922 préparation au départ
photo: archives Philippe Cornaz



1 9 2 2

Envol de Francis Chardon
depuis le tremplin de ski de
Gstaad, en mars 1922
photo: archives Philippe Cornaz



1 9 2 1

28 novembre. La section «Mittelschweiz» de l'Aéro-Club de Suisse décide, en tant que première association, de se pencher de façon positive sur le vol de pente et «de donner le coup d'envoi pour l'assimilation de ce nouveau sport dans nos régions». Elle met sur pied dans ce but le premier concours de vol plané et de vol pente.

21 décembre. Fondation du «Gleit- & Segelflugverein Thun» (association de vol plané et de vol à voile de Thoune, BE) en tant qu'un des premiers groupes de vol sans moteur en Suisse.

1 9 2 0

Premier concours sur la Rhön avec des planeurs de pentes «Lilienthal» et «Chanute» pour la plupart construits de façon artisanale. En fait également déjà partie le planeur «FVA-1 Schwarzer Teufel» («diable noir»), un monoplane avec une aile sans haubans et avec des commandes conventionnelles. Le «Schwarzer Teufel» gagne le concours et influencera de façon déterminante les futures constructions de planeurs.

Entre 1912 et 1920 les récits manquent, vraisemblablement par manque de ce type d'activités pendant la Première guerre mondiale. Après la guerre, seuls les pilotes de vol à moteur sont d'abord à nouveau actifs.

19 février. Premier court vol du premier planeur S-1 développé et construit par Jakob Spalinger. Cet appareil marque le début d'une famille de 150 planeurs, dont certains feront partie des meilleurs de leur temps.



◀
Le premier planeur de la série Spalinger: le Spalinger S-1 prêt au vol



◀
Jacob Spalinger près de Dübendorf avec le Spalinger S-1 avant l'entoilage

photos: archives Kurt Stapfer

19 août. L'association des sports de l'air de Zurich (Flugsport-Verein Zürich), fondée le 9 octobre 1918, met en place sa première journée de l'air sur l'Allmend. Les machines volantes font grande sensation. Il y a quelques sauts de puces, mais le soir tout est cassé.

1 9 1 6

Elfriede Schlatter-Müller, en 1944 la première monitrice de vol à voile de la Suisse, à l'instruction

photo: G. Thièche, Olten

19 mars. Elfriede Müller voit la lumière du jour à Langnau (Emmental). À 18 ans, elle commencera sa formation de pilote de vol à moteur à Belpmoos. Sur l'aérodrome Croydon de Londres, elle obtiendra sa licence anglaise de pilote d'avion et se formera en Angleterre comme opératrice radio de bord. Avant le début de la Seconde guerre mondiale, elle reviendra en Suisse en 1938 et travaillera à l'aéroport de Berne. En 1944, elle deviendra la première monitrice suisse de vol à voile.



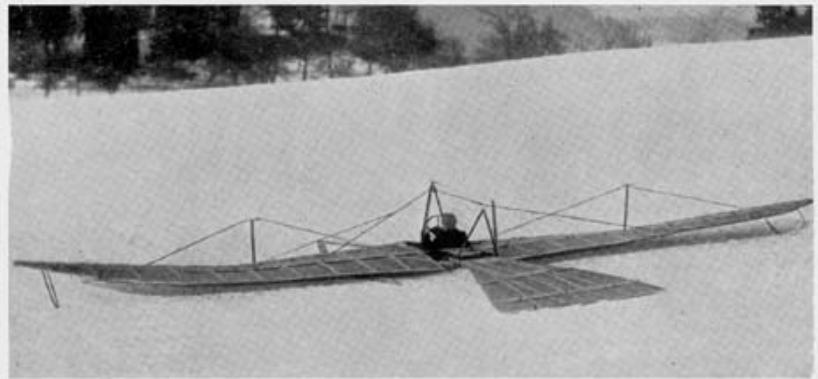
1 9 1 3

Les pilotes de pente Lucernois W. Dolder, F. Rotter, A. Hug et Th. Lampart construisent le «Geier» (vautour), un planeur de pente simple de 11 m d'envergure, 1.80 m de corde, 5 m de longueur, 18 m² de surface et un poids de 120 kg. Sur une prairie du Bramberg à proximité des tours Musegg de Lucerne, on tente les premiers glissements, mais le planeur n'obtient pas assez de vitesse dans la neige molle. Vers le soir, dans la lueur des lanternes de l'éclairage public et sur la neige gelée, August Hug réussit le premier décollage suivi de 4 secondes «de vol» et d'un «atterrissage» patatras. Sur la pente ouest des proches Allenwinden d'autres vols planés seront effectués, dont des vols de 200 m de longueur et 50 cm de hauteur. August Hug écrira plus tard dans le no 9/1969 de l'AéroRevue sous le titre «75 ans d'expérience, dont 40 ans à l'AéCS»:

Nous découvrîmes que certaines espèces d'oiseaux, telles que les milans (ou «moswey¹¹») et les mouettes étaient de bons planeurs et qu'ils leur étaient possible de voler sans «moteur», respectivement sans battre des ailes, donc de maintenir leur hauteur en vol plané, voire d'en gagner. Ainsi nous arrivâmes à la conclusion: «Voler sans moteur est possible». Quoi de plus logique, alors, que de fonder le «Bund der Luzerner Gleitflieger» (union des pilotes de pentes lucernois)?

¹¹ «Moswey» est une expression dialectique pour «milan», donc il s'agit du même oiseau.

1 9 1 3



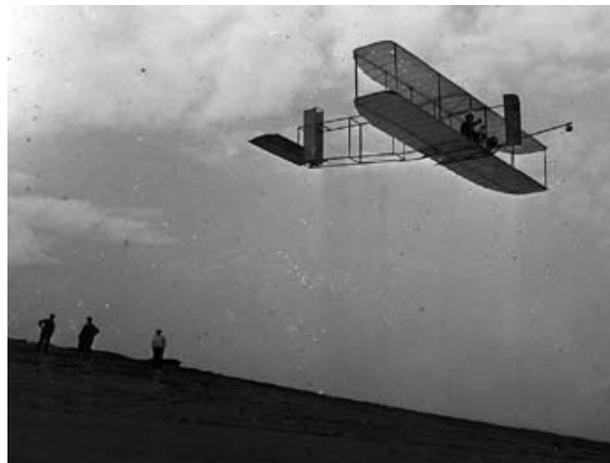
Sammlung A. Hug, Luzern

Der junge A. Hug am Steuer des Luzerner Gleiters von 1912

Der vom „Bund Luzerner Gleitflieger“ unter der Ägide von A. Hug aus Dachlatten und Japanpapier gebastelte „Geier“ bei einer „Bumslandung“ auf dem Schnee

1 9 1 1

24 novembre. Orville Wright réalise avec un biplan sans moteur un vol plané pur de 9 minutes et 45 secondes au-dessus des dunes de Kitty Hawk en Caroline du Nord. Ce record tiendra pendant une décennie entière.



◀ Le planeur Wright au-dessus les collines Kill Devil

photo: Library of Congress, Wright Collection

1 9 0 9

Dans le but de mettre à disposition de ses membres des planeurs de pentes, le «Club genevois d'aviation» est fondé le 24 septembre 1909 en tant que première association pour le vol sans moteur. Mais le planeur de pente «Vol au vent», construit en cinq mois par une douzaine de membres, est seulement disponible à partir du 13 février 1910. Le but premier de l'association est une formation bon marché avec des planeurs pour de futurs pilotes de vol à moteur. Une auto tirant derrière elle le planeur qui peut alors s'envoler, sert de moyen de décollage. C'est ainsi que le vol à voile débute officiellement en Suisse.

1 9 0 3

Après 1'000 vols planés, les frères Wright montent un moteur de 16 CV sur leur planeur et le 17 décembre 1903 ils réussissent à Kitty Hawk le premier vol à moteur. Aux commandes: Orville Wright.

1 9 0 2

En octobre, Wilbur Wright réussit un vol plané de 1 minute et 12 secondes sur une distance de 622 mètres: le premier record de durée de vol à voile consigné.

1 9 0 1

16 Janvier. Le célèbre peintre Arnold Böcklin, né à Bâle, meurt à Fiesole près de Florence. Tout au long de sa vie, il était convaincu de pouvoir résoudre le problème de vol sans moteur uniquement par l'utilisation de la force du vent. Pendant quarante ans, il s'est occupé de la question sans se laisser déconcerter, malheureusement sans succès, car ses appareils volants construits trop légèrement n'étaient pas à la hauteur des forts coups de vent. En 1894, il assista aussi à quelques essais de vol de Lilienthal.

1 8 9 1 —

1 9 0 1

▲ Dans les «Montagnes de Rhinow», à environ 100 km au nord-ouest de Berlin, Lilienthal trouve en 1893 un terrain d'exercice idéal. C'est là aussi qu'il réussit le premier virage de 180 degrés.

▶▶ Lilienthal lors d'un de ses vols planés depuis son «Fliegeberg» (montagne de l'aviateur), une colline conique qu'il avait fait élever à ses frais au printemps 1894 à Berlin-Lichterfelde.

photos: archives Rolf Ellwanger

Otto Lilienthal (1848–1896), ingénieur et fabricant de machines à Berlin, reconnaît, que le problème du vol ne peut logiquement que se résoudre par le vol plané et le vol à voile. Son premier vol plané réussi de 15 m en été 1891 est considéré comme le moment, à partir duquel les hommes peuvent voler. Dans les années qui s'ensuivent, il fait d'autres vols planés de plusieurs centaines de mètres. Le 9 août 1896, Lilienthal décolle du Gollenberg près de Stölln avec son planeur monoplane piloté par le seul déplacement du poids. Un fort coup de vent fait monter abruptement l'appareil. L'appareil volant décroche sur l'aile gauche et descend en fort piqué. Otto Lilienthal meurt le jour suivant des suites d'une fracture de la colonne vertébrale. Une légende souvent citée dit que ses derniers mots auraient été: «Des sacrifices doivent être apportés». Selon Werner Schwipps, un expert de Lilienthal, ces mots sont contraires au caractère de Lilienthal et proviennent probablement d'une autre personne.

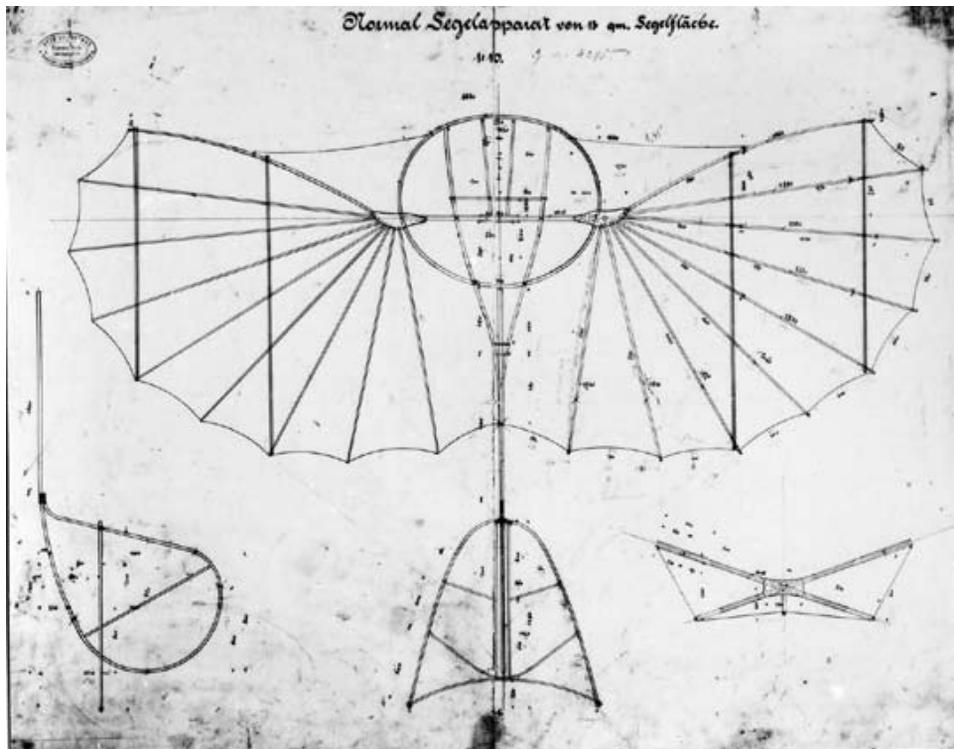


1 8 9 1 – 1 9 0 1

Au tournant du siècle, Octave Chanute, né Français, ingénieur des trains et vieux renard de la technique de vol aux USA, fait le pont entre Lilienthal et les frères Wright.

Le développement d'une torsion de l'aile pour la commande de roulis permet aux frères Wright en 1901 de dépasser les performances de Lilienthal.

Charles Brown, un des fondateurs des usines BBC à Baden, achète à Lilienthal en 1894 pour 400 marks (Reichsmark) un «appareil de vol normal» ainsi nommé. Avec ce planeur, il fait jusqu'en 1904 quelques essais dans les environs de Baden. Ensuite, il offre ce planeur ori-



ginal de Lilienthal au Musée Allemand (Deutsches Museum), où se trouvaient aussi ses machines productrices de courant.

← archives Rolf Ellwanger

1 8 9 0 –
1 8 9 2

Durant les hivers des années 1890–1892, le peintre Carl Steiger fait sur une pente enneigée à St-Gall, à l'endroit dit Scheffelstein, des essais de vol plané par vent de face avec une surface portante de 15 m². De ce fait, il devrait s'agir des premiers essais de la sorte en Suisse. Les trajets parcourus atteignent environ 10 mètres, et les vols finissent habituellement par un capotage dans la neige molle. Carl Steiger est reconnu plus tard comme pionnier de la technique des avions, c'était un des plus anciens membres de l'Ostschweizerischer Verein für Luftschiffahrt (société aéronautique de Suisse orientale). Il a oeuvré comme commissaire vérificateur et examinateur lors des concours de vol et vols pour l'obtention de brevets à Dübendorf avant la Première guerre mondiale.

1 8 8 3

28 août. John J. Montgomery (1858–1911) de Fruitland, Otay Valley, Californie, réussit pour la première fois un vol plané piloté de 180 m avec son appareil volant «plus lourd que l'air» conçu et construit par ses soins.

1 8 1 2

Été. Jacob Degen réussit à Paris une première montée avec son appareil à battement d'ailes assorti d'un ballon en guise d'aide ascensionnelle. Pourtant il fait face à des circonstances contraires: discrédit manigancé par des aéronautes, qui ne veulent donner aucune chance à ce rival venu de Vienne, retards survenus à la suite de détériorations malintentionnées aux ailes, conditions météorologiques défavorables et des spectateurs impatients et exaspérés. L'ascension, rendue difficile par des coups de vents, est résumée comme suit par le Docteur Hureau de Villeneuve, aéronaute parisien et fidèle chroniqueur:

Degen est monté le 10 juin 1812 à une hauteur de 180 pieds, il a plané au-dessus de toute la capitale et a atterri à l'est de la ville, près de Chatenay vers Sceaux, distant de 9½ milles du point de départ.

Avec 200 ans de recul, on ne peut, évidemment, pas parler de vol à voile dans le sens d'aujourd'hui. Néanmoins, il semble justifié de mentionner dans cette chronique Jacob Degen, ce tisserand et horloger, né à Oberwil dans le Canton de Bâle-Campagne, car il fait partie des premiers pionniers suisses de la technique de vol, même si à l'âge de dix ans déjà, il a émigré avec ses parents à Vienne.

MILIEU 1 8^E SIÈCLE

Daniel Bernoulli (1700–1782), physicien et mathématicien de Bâle, découvre les principes fondamentaux de la mécanique des fluides. Ses connaissances et formules sont aujourd'hui encore valables dans l'aérodynamique. Qui s'en souvient encore?





A n n e x e s

1 Sources

- W. Eckinger: *Schweizer Flug-Chronik 1909–1914*
- Dr Eugen Dietschi (1928–1938): *10 Jahre Sektion Basel des Aero-Club der Schweiz*
National-Zeitung, Basel: *édition du soir* du 11.6.1931
- Peter Riedel: *Erlebte Rhöngeschichte 1933–1939, Band III «Über sonnige Weiten»*
- Hermann Fäh: *Der Segelflug im Thurgau 1934–1946*
- Dr Erich Tilgenkamp (1935): *Flieger am Werk*
- Dr Erich Tilgenkamp (1938/39): «*flieg*» *PRO AERO Schaubuch der schweizerischen Luftfahrt*
Sport, Organ für alle Sportzweige: Nr 29 vom 3.3.1939
- Dr Erich Tilgenkamp (1943): *Schweizer Luftfahrt III*
- Dr Erich Tilgenkamp (1947): *Das Buch vom Segelflug*
- Hermann Rüttschi (1944): *Segelflug, Handbuch der Schweizer Segelflieger*
- Ackermann, Farner, Fretz, Vacano (1943): *Vier Schweizer Flieger erzählen*
Der Bund: 26.2.1950, 15.8.1950
- Robert Dumas: *Aérodrome de la Gruyère 1963–1978*
- René Jeanneret: *50 ans d'aviation dans le Bas du canton de Neuchâtel 1927–1977*
- Kurt W. Streit/John W.R. Taylor: *Geschichte der Luftfahrt*
- Jakob Spalinger (1979): *Fliegen wie der Milan*
- Marc Dugerdil (1980): *Vol silencieux*
- Hans Steudler (1981): *Segelflug in der Region Basel*
- 50 Jahre Segelfluggruppe Lenzburg
- 50 Jahre (1934–1984) Sektion Aargau des Aero-Clubs der Schweiz
- Brochure jubilaire (1984): *50 Jahre Segelfluggruppe Lägern, Schänis*
- Rolf Ellwanger: Brückenbauer vom 4.9.1985, «*Segelflug-Nostalgie – modern verpackt*»
- Gesellschaft zur Förderung der deutschen Luftfahrt (1990): *Otto Lilienthal, 100 Jahre Menschenflug 1891–1991*
- Broschüre Flughafen Frankfurt/Main AG (1991): *100 Jahre Menschenflug, Otto Lilienthal*
- 1945–1995, 50 Jahre SG Cumulus, Amlikon, et archives photographiques du Groupe de vol à voile Cumulus
- Rolf Schneider (1994): *Horizonte, Faszination Segelflug*
- Rolf Ellwanger (1995): *In Bern-Belp fliegen gelernt*
- Hans Nietlispach (1997): *Segelflug*
- Samedan Segelflug-Schweizermeisterschaften 1998 – 50 Jahre seit der Segelflug-Weltmeisterschaft (Championnats suisses de vol à voile à Samedan 1998 – 50 ans après les Championnats du Monde)*
- Hans Rudolf Degen (1999): *Jakob Degen 1760–1848 Flugtechniker und Erfinder*
- Heimatspiegel: *supplément illustré* du «*Zürcher Oberländer*», Nr 5/Mai 1999
- Ernst Wyler (2001): *Bordbuch der Schweizer Luftfahrt 1783–2000*
- Neue Zürcher Zeitung: cahier «*Luftfahrt*», du 1.9.2003
- Bruno Sütterlin (2006): *Der Flugplatz Dittingen – seine Geschichte*

Daniel Steffen (2007): *75 Jahre Segelfluggruppe Olten 1932–2007*

H.P. Häberlin (2007): *Geschichten für Segelflug-Veteranen*

Jörg Aellig, Hans Paul Häberlin, Richard Schneider (2008): *Die Geschichte der Schaffhauser Segelflieger*

Beat Galliker (2010): *Dossier Segelflugzeug-Import 1945*

Flughafen Grenchen: *Funkturm Nr 1, Juni 2011*

Philippe Cornaz (2011): *L'Aviation suisse romande, tome 2*

AeroRevue: 4/1932, 5/1933, 3+11/1934, 12/1935, 6+9+10/1936, 7/1937, 5/1938, 9/1943, 1/1944, 2/1945, 8/1946, 2/1949, 8–9/1954, 9/1956, 9/1957, 10/1959, 1+2/1960, 1/1961, 6/1968, 9+10+10/1969, 11/1976, 8/1982, 3+6+7/1984, 8+9+11+12/1985, 7+12/1986, 3+12/1991, 9/1992, 6/1994, 3/1993, 12–2001/01–2002, 7–8+11/2005, 6/2006, 7–8+11/2007, 4+7–8/2008, 6+9+11/2010, 3+4/2011

Bulletin du vol à voile de la FSVV: 3/1999, 5/1996, 8/1995

Listes de l'AéCS des records suisses, champions d'Europe, champions du Monde

Archives du Musée Suisse des Transports, Lucerne, (archives du vol à voile Hug et Dollfus)

Procès-verbaux et archives photographiques de l'AVVV

Les sources des illustrations sont indiquées cas par cas lorsqu'elles sont connues

2 Abréviations et définitions

AéCS	Aéro-Club de Suisse
AESA	voir EASA
AFG	Akademische Flug-Gruppe Zürich (Groupe académique de vol)
AFVS	Association des Femmes Vélivoles Suisse
ASEA	Association Suisse des Entreprises Aérotechniques
AVVV	Association des Vétérans du Vol à Voile de l'AéCS
BFK	Breitenförderungskurs (cours de perfectionnement)
CES	Camp d'entraînement et de sélection, baptisé par la suite Championnat Suisse, CS
CR	Championnat Régional
CRS	Camp Régional de Sélection (rebaptisé en Championnat Régional CR)
CS	Championnat suisse
CSJ	Championnat Suisse Junior
CNVV	Concours national de vol à voile
CSVV	Championnats Suisses de Vol à Voile
CTR	Zone de contrôle (Control zone)
CVV	Commission de Vol à Voile, dissoute en 1993 et devenue Comité de la FSVV
DAM	Direction des aérodromes militaires, rebaptisé Office fédéral des aérodromes militaires (OFAEM), et ensuite Office fédéral des exploitations des Forces aériennes (OFEFA)
DCA	Défense contre avions
DETEC	Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication
DFS	Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug (institut de recherche allemand pour le vol à voile)
EASA	European Aviation Safety Agency (Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne, qui a remplacé les JAA, Joint Aviation Authorities, et dont le siège est à Cologne)
ENJ	Equipe Nationale Junior
ENVV	Equipe nationale de vol à voile
EPF	Ecole polytechnique fédérale (en l'occurrence celle de Zürich, devenue plus tard EPFZ)
EPFZ	Ecole Polytechnique Fédérale de Zürich
ESA	European Space Agency
ETHZ	Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, voir EPFZ
FAI	Fédération Aéronautique Internationale, fondée le 14.10.1905 à Paris, dont le siège est à Lausanne depuis 1998
FFA	Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein
FSVV	Fédération Suisse de Vol à Voile
GBMZ	Genossenschaft in Memoriam Bider, Mittelholzer, Zimmermann (Coopérative in Memoriam Bider, Mittelholzer, Zimmermann)
GGVVM	Groupe Genevois de Vol à Voile de Montricher
GPA	Groupe parlementaire Aviation
GPL	Parlamentarische Gruppe Luftfahrt
GPS	Global Positioning System (navigation par satellites)
GVV	Groupe de vol à voile
GVVG	Groupe de Vol à Voile de la Gruyère
GVVVM	Groupe Vaudois de Vol à Voile de Montricher
IACE	International Air Cadet Exchange (Echange international de jeunes pilotes)
IAP	Instruction Aéronautique Préparatoire, réformée en 2003, sans le vol à voile, et rebaptisée SPHAIR
IFS-ETH	Institut für Flugzeug- und Leichtbau der ETHZ, rebaptisé ILS Institut für Leichtbau und Seilbahntechnik, dissous en 2002
IGC	International Gliding Commission de la FAI, responsable pour le vol à voile, en particulier pour les records mondiaux et les compétitions internationales
ILS-ETH	voir IFS-ETH
ISM	Institut Suisse de Météorologie, actif depuis le 1.5.1881, dès 2000 MétéoSuisse – Office fédéral de météorologie et climatologie
ISTUS	Internationale Studienkommission für Segelflug, fondée en 1930 en tant que première Organisation internationale pour le vol sans moteur, remplacée en 1948 par l'OSTIV
OCS:	Oldtimer-Club Schänis
OFA	Office fédéral de l'air depuis 1920, renommé Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) en 1979

OFAC	voir OFA
OFAEM	voir DAM
OFCOM	Office fédéral de la communication
OFEFA	voir DAM
OLC	On-line Contest. Le but de la compétition en ligne dans l'Internet est d'enregistrer rapidement des vols de distance en planeur, sans déclaration d'épreuve préalable, pour permettre une prompte comparaison des performances décentralisées et d'augmenter les vols de distances
OSTIV	Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile, organisation succédant à l'ISTUS
OSV	Oldtimer Segelflugvereinigung Schweiz -(Association suisse des planeurs anciens)
OVL	Ostschweizerischer Verein für Luftschiffahrt (plus tard «Sektion» respectivement «Regionalverband Zürich des AeCS») (Société aéronautique de Suisse orientale, plus tard Section respectivement Association régionale de Zürich de l'AéCS)
PLG	Parlamentarische Gruppe Luftfahrt (Groupe parlementaire Aviation)
SAGA	Swiss Aerobatic Gliding Association
SC	Secrétariat Central de l'AéCS
SG	Segelfluggruppe (Groupe de vol à voile)
SHPAIR	voir IAP
TAL	Trainings-Ausscheidungs-Lager, nom ancien pour Championnats suisses de vol à voile, voir aussi CES
TMA	Région de contrôle terminale (Terminal control area)
UE	Union Européenne
UEFA	Union of European Football Associations (Association Européenne des Fédérations de Football)
UTC	Co-ordinated universal time (Temps universel coordonné)
VFR	Visual Flight Rules (Règles de vol à vue)
VGC	Vintage Glider Club

Distinctions FAI (autant que mentionnées dans la *Chronique du vol à voile*)

La médaille Lilienthal fut créée en 1938. Elle est décernée à des vélivoles qui, dans l'année précédente, ont fait un record ou qui, par un vol de pionnier, ont montré au vol à voile le chemin vers de nouvelles possibilités et/ou techniques, ou qui ont rendu au sport du vol à voile des services éminents sur une période prolongée et sont toujours des pilotes de planeur actifs.

Le Diplôme Paul Tissandier, nommé d'après le secrétaire général de la FAI de 1919 à 1945, fut créé en 1952. Il est décerné à des personnes qui ont beaucoup apporté à l'aviation en général et à l'aviation sportive en particulier, par leur travail, leur initiative, leur dévouement ou de toute autre manière.

Le Diplôme Pirat Gehriger, créé en souvenir de Pirat Gehriger, premier président de la Commission internationale du vol à voile CIVV (International Gliding Commission IGC), est décerné pour des services éminents rendus au vol à voile international.

3 Championnats suisses et champions suisses de vol à voile

<i>Année</i>	<i>Concours</i>	<i>Classe(s)</i>	<i>Champion</i>
1936	1. Concours national de vol à voile		Hans Sandmeier
1937	1. Segelflugmeisterschaft Olten		Jakob Spalinger
1938	3. Concours national de vol à voile		Marcel Godinat
1939	2. Segelflugmeisterschaft Bern		Rolf Walthard
1940	(pas de concours)		
1941	5. Concours national de vol à voile		Ernst Spahni
1942	3. Championnat de vol à voile Grenchen		Ernst Spahni
1943	4. Championnat de vol à voile Samedan		Max Schachenmann
1944	8. Concours national de vol à voile		Alwin Kuhn
1945	9. Concours national de vol à voile		Alwin Kuhn
1946	5. Championnat de vol à voile Bière		Ernst Schafroth
1947	11. Concours national de vol à voile	monoplaces biplaces	Siegbert Maurer Karl Ruckstuhl
1948	12. Concours national de vol à voile		Kurt Baumgartner
1949	13. Concours national de vol à voile	monoplaces biplaces	Karl Ruckstuhl Hans Nietlispach
1950	14. Concours national de vol à voile		Max Schachenmann
1951	15. Concours national de vol à voile		Max Schachenmann
1952	16. Concours national de vol à voile		Alwin Kuhn
1953	17. Concours national de vol à voile		Alwin Kuhn
1954	18. Concours national de vol à voile		Hans Witschi
1955	19. Concours national de vol à voile		Hans Nietlispach
1956	20. Concours national de vol à voile		Niklaus Dubs
1957	21. Concours national de vol à voile		Hans Nietlispach
1958	22. Concours national de vol à voile		Hans Nietlispach
1959	23. Concours national de vol à voile		Hans Nietlispach

<i>Année</i>	<i>Concours</i>	<i>Classe(s)</i>	<i>Champion</i>
1960	24. Concours national de vol à voile		Urs Bloch
1961	25. Concours national de vol à voile		Hans Nietlispach
1962	2. TAL Grenchen		Hans Nietlispach
1963	3. TAL Bern-Belp		Markus L. Ritzi
1964	4. TAL Hausen am Alibs		Markus L. Ritzi
1965	5. TAL Grenchen		Urs Bloch
1966	6. TAL Hausen am Albis		Hans Nietlispach
1967	7. TAL Grenchen		Hans Nietlispach
1968	8. TAL Birrfeld	standard ouverte	Urs Bloch Emil Ehrat
1969	9. TAL Grenchen	standard ouverte	Hans Nietlispach Emil Ehrat
1970	10. TAL Amlikon	standard ouverte	Hans Nietlispach Fritz Wanzenried
1971	11. TAL Langenthal	standard ouverte	Hans Nietlispach Gerold Hauenstein
1972	12. TAL Grenchen	standard ouverte	Willi Lüthi Robert Wetli
1973	13. TAL Bern-Belp	standard ouverte	Herbert Frehner Robert Wetli
1974	14. TAL Schänis	standard ouverte	Hans Hedinger Herbert Frehner
1975	15. TAL Montricher	standard ouverte	Hans Hedinger Herbert Frehner
1976	16. TAL Birrfeld	standard ouverte	Alfred Schulthess Herbert Frehner
1977	17. TAL Amlikon	standard 15m ouverte	Ernst Binggeli Fredy Schulthess Eduard Huber
1978	18. TAL Grenchen	standard 15m ouverte	Hans Nietlispach Willi Lüthi Hebert Frehner
1979	19. TAL Schänis	standard 15m ouverte	Hans Nietlispach Ruedi Schneider Federico Blatter

<i>Année</i>	<i>Concours</i>	<i>Classe(s)</i>	<i>Champion</i>
1980	20. TAL Montricher	standard 15m ouverte	Ernst Binggeli Alfred Schulthess Markus Oswald
1981	21. TAL Birrfeld	standard 15m ouverte	Fritz Wanzenried Werner Baumann Federico Blatter
1982	22. TAL Buttwil	standard 15m ouverte	Thomas Badum Alfred Schulthess Federico Blatter
1983	23. SM/CS Sion	standard 15m ouverte	Thomas Badum Peter Teunisse Federico Blatter
1984	Concours national de vol à voile 24. SM Schänis	standard 15m ouverte	Thomas Badum Peter Teunisse Federico Blatter
1985	25. SM Grenchen	standard 15m ouverte	Hans Nietlispach Alfred Schulthess Ernst Hunziker
1986	26. SM Locarno	standard 15m ouverte	Hans Nietlispach Werner Baumann Bernard Revaz
1987	Concours national de vol à voile 27. SM Birrfeld	standard 15m ouverte	Basil Obrist Max Lamm Hanspeter Geier
1988	28. SM/CS Montricher	standard 15m ouverte	Max Hofer Hans Binder Jürg Van Voornveld
1989	29. SM Buttwil	standard 15m ouverte	Hans Binder Josef Buob Hans Nietlispach
1990	30. SM/CS Sion	standard 15m ouverte	Werner Danz Max Lamm Hans Binder
1991	31. SM Schänis	standard 15m ouverte	Simon Leutenegger Peter Teunisse Hans Binder
1992	32. SM Bern-Belp	standard 15m ouverte	Markus Gäumann Gerhard Mauthe Hans Binder
1993	33. SM Birrfeld	standard 15m ouverte	Philip Gaisford Max Lamm Hans Binder

<i>Année</i>	<i>Concours</i>	<i>Classe(s)</i>	<i>Champion</i>
1994	34. SM/CS Sion	standard 15m ouverte	Simon Leutenegger Markus Von der Crone Bernard Revaz
1995	35. SM Buttwil	standard 15m ouverte	Markus Gäumann Daniel Schmid Hans Binder
1996	36. SM Amlikon	standard standard 15m ouverte	Daniel Frey Thomas Frey Fridolin Hauser Daniel Thut
1997	37. SM Schänis	standard standard 15m ouverte	Daniel Frey Thomas Frey Werner Baumann Hans Binder
1998	38. SM Samedan jubilée du concours international de vol à voile Samedan 1948	standard 15m ouverte	Thomas Frey Werner Danz Hans Binder
1999	39. SM Locarno	standard 15m ouverte	Daniel Frey Gabriel Rossier Daniel Thut
2000	40. SM Bern	standard 15m ouverte	Thomas Frey Fridolin Hauser Markus Gäumann
2001	41. SM/CS Montricher	standard 15m ouverte	Manfred Hahn Gabriel Rossier Markus Gäumann
2002	42. SM Winterthur	standard 15m ouverte	Manfred Hahn Pierre-Alain Desmeules Markus Gäumann
2003	43. SM Buttwil	standard 15m 18m ouverte	Marcel Dünner Fridolin Hauser Gabriel Rossier Olivier Liechti
2004	44. SM Birrfeld	standard 15m 18m ouverte	Andreas Allenspach Fridolin Hauser Gabriel Rossier Daniel Thut
2005	45. SM/CS Sion	standard 15m 18m ouverte	Stefan Leutenegger Rudolf Demmerle Werner Danz Daniel Thut

<i>Année</i>	<i>Concours</i>	<i>Classe(s)</i>	<i>Champion</i>
2006	46. SM Bern-Belp	standard 15m 18m ouverte	Marcel Dünner Richard Hächler Daniel Rossier Markus Gäumann
2007	47. SM Schänis	standard 15m ouverte	Matthias Dick Fridolin Hauser Gabriel Rossier
2008	48. SM Grenchen	standard 15m mixte 18m ouverte	Andreas Allenspach Felix Schneebeili Gabriel Rossier Markus Gäumann
2009	49. SM Schänis	Std/15m mixte 18m/ouverte mixte	Stefan Leutenegger Dirk Reich
2010	50. SM/CS Yverdon	standard 15m mixte 18m ouverte	Felix Schneebeili Fridolin Hauser Marcel Dünner Markus Gäumann
2011	51. SM Hausen am Albis	standard 15m/18m mixte ouverte	Peter Keller Gabriel Rossier Daniel Rossier
2012	52. SM Birrfeld	standard 15m/18m mixte ouverte	Manfred Hahn Daniel Rossier Dirk Reich

4 Champions suisses juniors de vol à voile

<i>Année</i>	<i>Lieu</i>	<i>Nom</i>	<i>Groupe</i>
1996	1. JSM Grenchen	Roger Schoch	Cumulus
1997	2. JSM in Dittingen	Andreas Baumann	Knonaueramt
1998	3. JSM Bern	Roger Schoch	Cumulus
1999	4. JSM Schupfart	Christophe Leuenberger	Genevois
2000	5. JSM Hausen am Albis	Matthias Dick	Oberaargau
2001	6. JSM Schänis	Nicole Hitz	Cumulus
2002	7. JSM Buttwil	Matthias Dick	Oberaargau
2003	8. JSM Amlikon	Ueli Messmer	Zürich
2004	9. JSM Montricher	Christophe Müller	Zweisimmen
2005	10. JSM Hausen am Albis	Stefan Leutenegger	Winterthur
2006	11. JSM Yverdon	Stefan Leutenegger	Winterthur
2007	12. JSM Schupfart	Stefan Leutenegger	Winterthur
2008	13. JSM Dittingen	Stefan Leutenegger	Winterthur
2009	14. JSM Kägiswil	Marc Gerber	Knonaueramt
2010	15. JSM Schmerlat	Marc Gerber	Knonaueramt
2011	16. JSM Schupfart	Steven Dünki	Cumulus
2012	17. JSM Amlikon	Christoph Heidemeyer	Knonaueramt

5 Championnats suisses de vol à voile – acro

<i>Année</i>	<i>Lieu</i>	<i>Catégorie</i>	<i>Nom</i>	<i>Groupe</i>
1985	La Chaux-de-Fonds	Elite A	Christian Schweizer Enrico Colla	SG Fricktal GVV Ticino
1986	La Chaux-de-Fonds	Elite A	Peter Gafner Enrico Colla	FGZO GVV Ticino
1987	Locarno-Magadino	Elite A	Peter Gafner Rolf Gloor	FGZO SG Grenchen/SAGA
1988	–	–		
1989	Bellechasse	Elite Promotion	Eric Müller Dietmar Poll	SAGA SG Freiburg
1990	Bleienbach	Elite Promotion	Walter Martig Stephan Felix	SG Grenchen/SAGA SG Grenchen
1991	Grenchen	Elite Promotion	Helmut Anderegg Andreas Haase	SG Grenchen SG Thun/SAGA
1992	Bellechasse	Elite	Peter Gafner	FGZO
1993	–	–		
1994	–	–		
1995	Bad Ragaz	Elite Promotion	Dietmar Poll Daniel Riedweg	SG Freiburg SAGA
1996	Birrfeld	Elite Promotion	Alfred Schneider Susanne Lütolf	SG Aarau/SAGA SG Zweisimmen/VSSF
1997	Dittingen	Elite Promotion	Alfred Schneider Robert Grünenfelder	SG Aarau/SAGA SG Bad Ragaz
1998	Buochs	Elite Promotion	Christian Schmid Matthias Schlauffer	SG Bad Ragaz/SAGA SG Nidwalden/SAGA
1999	Schänis	Elite Promotion	Alfred Schneider Guido Halter	SG Aarau/SAGA SG Säntis
2000	Courtelary		pas de pointage	
2001	Bellechasse	Elite Promotion	Christian Schmid Philippe Kuchler	SG Bad Ragaz/SAGA SG Freiburg/SAGA
2002	Bad Ragaz	Elite Promotion	Christian Schmid Friedrich Krieger	SG Bad Ragaz/SAGA SG Beider Basel/SAGA
2003	Schänis	Elite Promotion	Christian Schmid Mirjam Rogger	SG Bad Ragaz/SAGA SG Winterthur/SAGA
2004	–	–		
2005	–	–		
2006	Langenthal	Elite Promotion	Christian Schmid Ralph Bader	SG Bad Ragaz/SAGA SG Beider Basel/SAGA

<i>Année</i>	<i>Lieu</i>	<i>Catégorie</i>	<i>Nom</i>	<i>Groupe</i>
2007	Schmerlat	Elite Promotion	Christian Schmid Ralph Bader	SG Bad Ragaz/SAGA SG Beider Basel/SAGA
2008	Thun	Elite Promotion	Christian Schmid Stefan Knecht	SG Bad Ragaz/SAGA SG Cumulus/SAGA
2009	Bad Ragaz	Elite Promotion	Christian Schmid Martin Bühlmann	SG Bad Ragaz/SAGA SG Bad Ragaz
2010	Langenthal-Bleienbach	Advanced Unlimited	Martin Götz Christian Schmid	SG Winterthur/SAGA SG Bad Ragaz/SAGA
2011	Buttwil	Advanced	Manfred Echter	SG Lägern/SAGA
2012	Bex	Advanced	Georg Wilckens	AFG/SAGA

6 Prix d'encouragement de l'AVVV

<i>Année</i>	<i>Vainqueur</i>	<i>2^{ème}</i>	<i>3^{ème}</i>
1973	Otto Voigt, SG Lägern	–	–
1974	–	–	–
1975	Peter Schnetz, SG Winterthur	Jean-Marc Perrin, GVV Lausanne	–
1976	Bernhard Lüthi, SG Zürich	Heinrich Berchtold, FGZO	–
1977	Lukas Grossen, SG Solothurn	Werner Danz, SG Lägern	Thomas Beerli, SG Schaffhausen
1978	Beat Fröhlich, SG Lägern	Lukas Grossen, SG Grenchen	Walter Bürgi, SG Cumulus
1979	Erwin Lüscher, SG Lägern	Andrea Ruffner, SG Lägern	Simon Leutenegger, SG Winterthur
1980	Peter Schnetz, SG Winterthur Peter Kull, SG Lenzburg Urs Pestalozzi, AFG	–	–
1981	Simon Leutenegger, SG Winterthur	–	–
1982	Peter Hauser, SG Pilatus-Luzern	–	–
1983	Daniel Künzler, SG Churfirsten	–	–
1984	Marcel Signer, SG Berufsschüler	–	–
1985	Ruedi Lehmann, SG Oberaargau	–	–
1986	Stefan Honegger, SG Bern	–	–
1987	(pas décerné)	–	–
1988	Manfred Hahn, SG Berufsschüler	–	–
1989	Daniel Schatzmann, SG Swissair	Christian Jost, SG Bad Ragaz	Harry Tanner, SG Schaffhausen
1990	Angelo Hug, SG Olten	Andreas Allenspach, SG Fricktal	Ernst Rahm, SG Schaffhausen
1991	Luc Job, GVV Neuchâtel	Frédéric Macheret, GVV Genevois	–
1992	Marcel Dünner, SG Cumulus	Dominik Obrist, SG Lenzburg	–
1993	Dominik Obrist, SG Lenzburg	Michael Seger, SG Cumulus	Roger Schoch, SG Cumulus
1994	Michael Seeger, SG Cumulus	Martin Pohl, FGZO	Marcel Dünner, SG Cumulus
1995	Angelica Graf, SG Cumulus	Dominik Obrist, SG Lenzburg	Andrea Schlapbach, AFG
1996	Andreas Baumann, SG K'amt	Dominik Obrist, SG Lenzburg	Andrea Schlapbach, AFG
1997	Christoph Leuenberger, Mont. NE	Pascal Jermann, SG Zwingen	Patrick Berger, SG Zwingen
1998	Christoph Leuenberger, Mont. NE	Rolf Friedli, SG Oberaargau	Pascal Jermann, SG Zwingen
1999	Rolf Friedli, SG Oberaargau	Yvonne Schwarz, AFG	Ueli Messmer, SG Zürich
2000	Yvonne Schwarz, AFG	Rolf Friedli, SG Oberaargau	Matthias Dick, SG Oberaargau
2001	Yvonne Schwarz, AFG	Rolf Friedli, SG Oberaargau	Stefan Leutenegger, SG Winterthur
2002	Rolf Friedli, SG Oberaargau	Adrian Blum, SG Oberaargau	Ueli Messmer, SG Zürich

<i>Année</i>	<i>Vainqueur</i>	<i>2^{ème}</i>	<i>3^{ème}</i>
2003	Stefan Leutenegger, SG Winterthur	Dominik Fässler, SG Biel	Ueli Messmer, SG Zürich
2004	Stefan Leutenegger, SG Winterthur	Alexandre Moreillon, GVV Vaudois	Christian Lyrenmann, SG Oberaargau
2005	Stefan Leutenegger, SG Winterthur	Christian Lyrenmann, SG Oberaargau	Stefan Sidler, SG Knonaueramt
2006	Stefan Leutenegger, SG Winterthur	Felix Schneebeili, SG Knonaueramt	Renato Späni, SG Lägern
2007	Stefan Leutenegger, SG Winterthur	Felix Schneebeili, SG Knonaueramt	René Schneebeili, SG Knonaueramt
2008	Reto Frey, SG Zürcher Oberland	Jürg Haas, SG Lägern	Patrick Misun, SG Dittingen
2009	Jürg Haas, SG Lägern	Marc Gerber, SG Knonaueramt	Tobias Ender, SG Säntis
2010	Jürg Haas, SG Lägern	Reto Frei, SG Lägern	Andreas Kalberer SG Bad Ragaz
2011	Andreas Kalberer, SG Bad Ragaz	Reto Frei, SG Lägern	Roger Frei, FGZO
2012	Maxime Petit-Pierre, GVV Genevois	Andreas Kalberer, SG Bad Ragaz	Mario Straub, SG Lägern

Prix de stimulation AVVV

<i>Année</i>	<i>Vainqueur</i>
2009	Pascal Brunner, SG Zürich (2009 distribué pour la première fois)
2010	Steven Dünki, SG Cumulus
2011	Fabian Schefer, SG Säntis
2012	Benjamin Meier, SG Pilatus

7 Quelques-uns des planeurs les plus importants en Suisse (oldtimers)

Compilé par Beat Galliker et Daniel Steffen, traduction en français par Manfred R. Kueng et Gilbert Benzonana, photos: archives IG Albatros

	<i>type</i>	<i>constructeur</i>	<i>année</i>	<i>envergure</i>	<i>finesse</i>
	Röbi (CH)	A. Obrecht	1928	13.60 m	18
<p>J. Spalinger qualifiait le «Röbi» de premier planeur de performance suisse. Le 19 février 1928 A. Elsässer vola avec du Weissenstein (SO) à Granges en 22 minutes et établit, avec 12.5 km (parcours du vol ca 18 km) et une différence de niveau de 850 m, un nouveau record national de distance et de durée. Les constructeurs étaient A. Elsässer, W. Hügli et A. Obrecht.</p>					
	S 10 Zürivogel (CH)	Jakob Spalinger en commun avec August Hug et Hermann Aecherli	1928	12.00 m	14
<p>Le «Zürivogel» fut l'un des premiers planeurs biplaces d'écolage, construit par les membres de l'OVL alors que l'écolage sur «Zögling» monoplace était l'usage. Premier vol le 4 novembre 1928. Il totalisait en 3 ans 756 vols à Dübendorf et sur la Hochwacht au Bachtel (Zürcher Oberland) sans casse notable. L'écolage en double commande n'a finalement eu gain de cause qu'après la 2^{ème} guerre mondiale.</p>					
	S 12 (CH)	Jakob Spalinger	1930	16.00 m	24
<p>Le S 12 fut le premier planeur de performance conçu par Jacob Spalinger et construit par Fritz Müller. Premier vol le 10 août 1930. Sur ce planeur, Müller réussit le 21 septembre 1930 le premier vol d'une heure en Suisse, avec 1 heure 4 minutes 13 secondes. Décollage au Bachtel, atterrissage à Hinwil.</p>					
	Spyr I (CH)	August Hug	1931	15.00 m	23
<p>Le premier projet d'August Hug. Sur ce planeur Willy Farner réussit le 16 juin, lors de l'expédition de vol à voile au Jungfrauoch de 1931, un vol de distance du Jungfrauoch par le Brünig jusqu'à Ennetmoos/Stans. Distance 52 km, durée de vol 1 heure 12 minutes, ce qui signifia un nouveau record suisse de distance.</p>					
	WF 7 (CH)	Willy Farner	1933	7.50 m	8
<p>Le WF 7 fut utilisé pour l'écolage sur monoplace et se distingua par une bonne stabilité. Le biplan léger (43 kg) fut construit en petite série dans un cours de rééducation professionnelle pour horlogers au chômage. Le planeur était équipé de gouvernes de déformation d'aile au lieu d'ailerons.</p>					

<i>type</i>	<i>constructeur</i>	<i>année</i>	<i>envergure</i>	<i> finesse</i>	
Spyr III (CH)	August Hug	1934	16.00 m	25	
<p>Le Spyr III fut un planeur de performance suisse couronné de succès dans les années 1930. Sur ce type Hans Sandmeier obtint au pointage un 4^{ème} rang sensationnel lors du concours international de vol à voile de la Rhön en 1937 et Willy Baur le 9^{ème} rang sur 28 classés. Le Spyr III fut construit en 6 exemplaires par la maison Müller, Wald ZH.</p>					
S 15k (CH)	Jakob Spalinger	1934	14.60 m	21	
<p>Le S 15k fut le premier planeur de J. Spalinger à être construit en plus grande série. Environ 20 exemplaires furent construits comme planeurs d'entraînement de la classe Grunau-Baby par différents fabricants. Ce planeur se prêtait également bien pour des vols de performance. Ainsi, Fritz Glur réussit un vol d'une durée de 16 heures et 10 minutes en 1936.</p>					
Karpf Zögling (CH)	E. Karpf	1935	9.80 m	10	
<p>Planeur-école pour l'instruction sur monoplace. Le «Karpf-Zögling» était développé à partir du «Stamer-Lippisch-Zögling» et avait un fuselage en treillis métalliques partiellement revêtu. Le planeur se prêtait au décollage au treuil et fut construit en 30 exemplaires par la maison Karpf, Seelmatten.</p>					
Kranich II (D)	H. Jacobs, DFS	1935	18.00 m	22.5	
<p>Le Kranich II est un biplace d'écologie et de performance datant de 1935 qui fut construit en grand nombre avant et pendant la guerre. Le Kranich HB-475 arriva en Suisse en mai 1945 dans des circonstances mystérieuses. Après une coûteuse restauration complète, il reste le seul exemplaire qui vole encore en Suisse au moment où cette <i>Chronique du vol à voile</i> est rédigée (2011).</p>					
Karpf Baby (D/CH)	Schneider-Karpf	1936	13.57 m	17	
<p>Le Karpf-Baby est une variante du planeur d'entraînement largement répandu Grunau-Baby IIb. Il s'en distingue surtout au bord des ailes, aux ailerons et à l'empennage de profondeur. La maison Karpf construisit une quinzaine d'exemplaires.</p>					
S 18 I (CH)	Jakob Spalinger	1936	13.40 m	21	
<p>L'histoire des S-18 commença en 1935, après que le chef-expert pour le vol à voile, Hermann Schreiber, eut demandé un planeur sûr (surtout pas dangereux en vrille). Ainsi fut développé chez l'entreprise Lemp, Wynau, à partir du S-17, le S-18 I avec une envergure plus grande et un fuselage ovale. Premier vol le 24 mai 1936. Ce type prit part, avec un programme d'acrobatie complète, à «la journée des vélivoles» aux Jeux Olympiques de 1936 à Berlin.</p>					

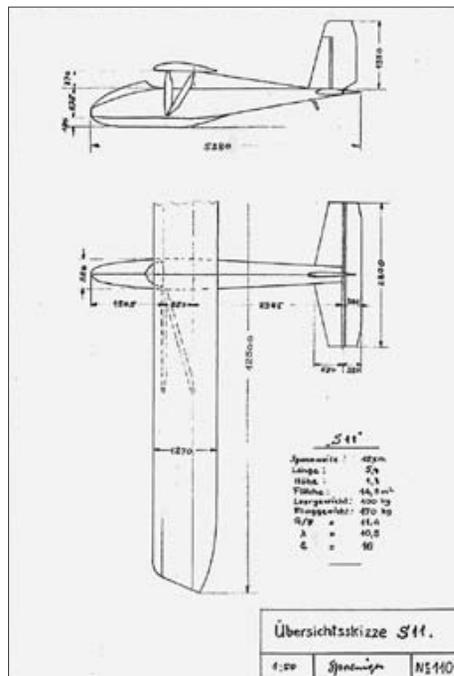
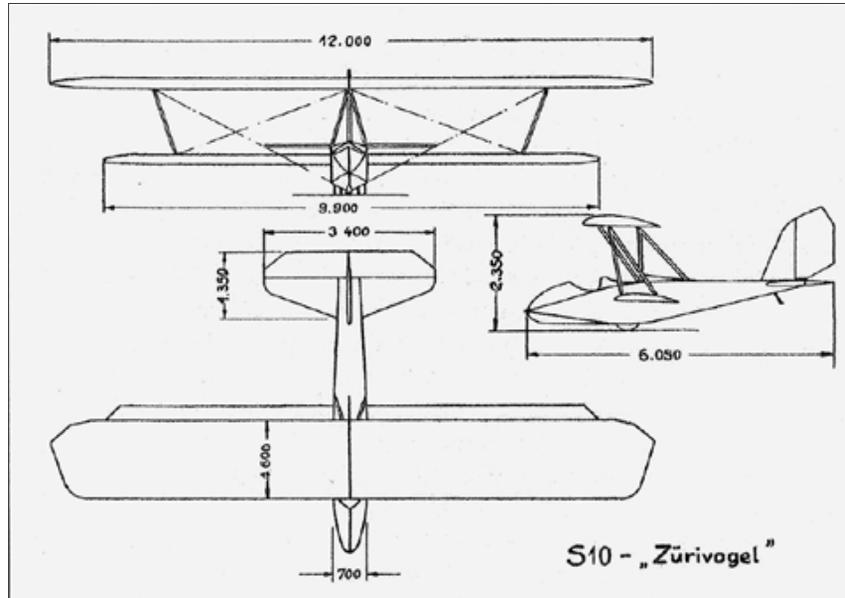
	type	constructeur	année	envergure	finesse
	S 18 II/III (CH)	Jakob Spalinger	1937/41	14.30 m	22
	Le S-18 II fut pourvu d'une envergure plus grande et d'aérofreins. Sur le S-18 III les ailes furent fixées plus bas et, plus tard, le cockpit mieux intégré dans les contours du fuselage. Les planeurs S-18 apportèrent un essor positif au vol à voile suisse. C'était le premier type de planeur permettant des vols de performance sur une échelle plus large. En tout, environ 60 exemplaires de toutes les versions de S-18 furent construites.				
	S 19 (CH)	Jakob Spalinger	1937	17.00 m	24
	Le S-19 HB-225 est le plus vieux planeur de performance encore apte au vol en Suisse au moment où cette <i>Chronique du vol à voile</i> est rédigée (2011). Il fut construit par Fritz Glur. Le 12/13 mars 1938 Glur restait en l'air avec ce planeur 28 heures 21 minutes, un record suisse de vol de durée. En tout, quatre S-19 furent construits par différents ateliers. Seul le HB-225 a survécu.				
	DFS Meise (Olympia-Meise) (D)	Hans Jacobs	1938	15.00 m	25.5
	En 1940 le vol à voile devait devenir un sport olympique. Le DFS-Meise sortit vainqueur d'un concours de constructions et fut choisi comme planeur unique. Mais la guerre déjoua ce rêve. Le Meise (mésange) est un Weihe (milan) diminué et constitua la classe standard à partir de 1938.				
	Elfe P 1 (CH)	W. Pfenninger	1938/39	9.00 m	24
	Avec l'Elfe P1 commença la série des «Elfe» suisses. Ce modèle fut construit, entre autre, par R. Sägesser. La construction était conçue comme planeur d'essai et, avec 43 kg à vide, ce fut le plus léger planeur de performance du monde. Le plan des ailes, le profil mince spécialement développé par le constructeur même et les ailerons et volets combinés représentèrent des éléments révolutionnaires. Le HB-278 restait une pièce unique.				
	GBMZ Zögling (CH)	August Hug	1939	10.00 m	10
	Planeur-école pour l'instruction sur monoplace. Le GBMZ-Zögling était développé à partir du RRG-Zögling. Construit en bois son fuselage en treillis était haubanné et renforcé par des mats en V, ce qui le rendait apte également au départ au treuil.				
	S 21H (CH)	Jakob Spalinger	1939	17.30 m	21
	Le premier vol du biplace d'écolage S-21H eut lieu le 19 mars 1939. Le planeur pouvait être utilisé comme planeur de performance avec ou sans passager ou comme planeur d'écolage et supplanta peu à peu l'instruction sur monoplace avec des Zögling dans les années 40. Environ 10 S-21H furent construits par différents ateliers.				

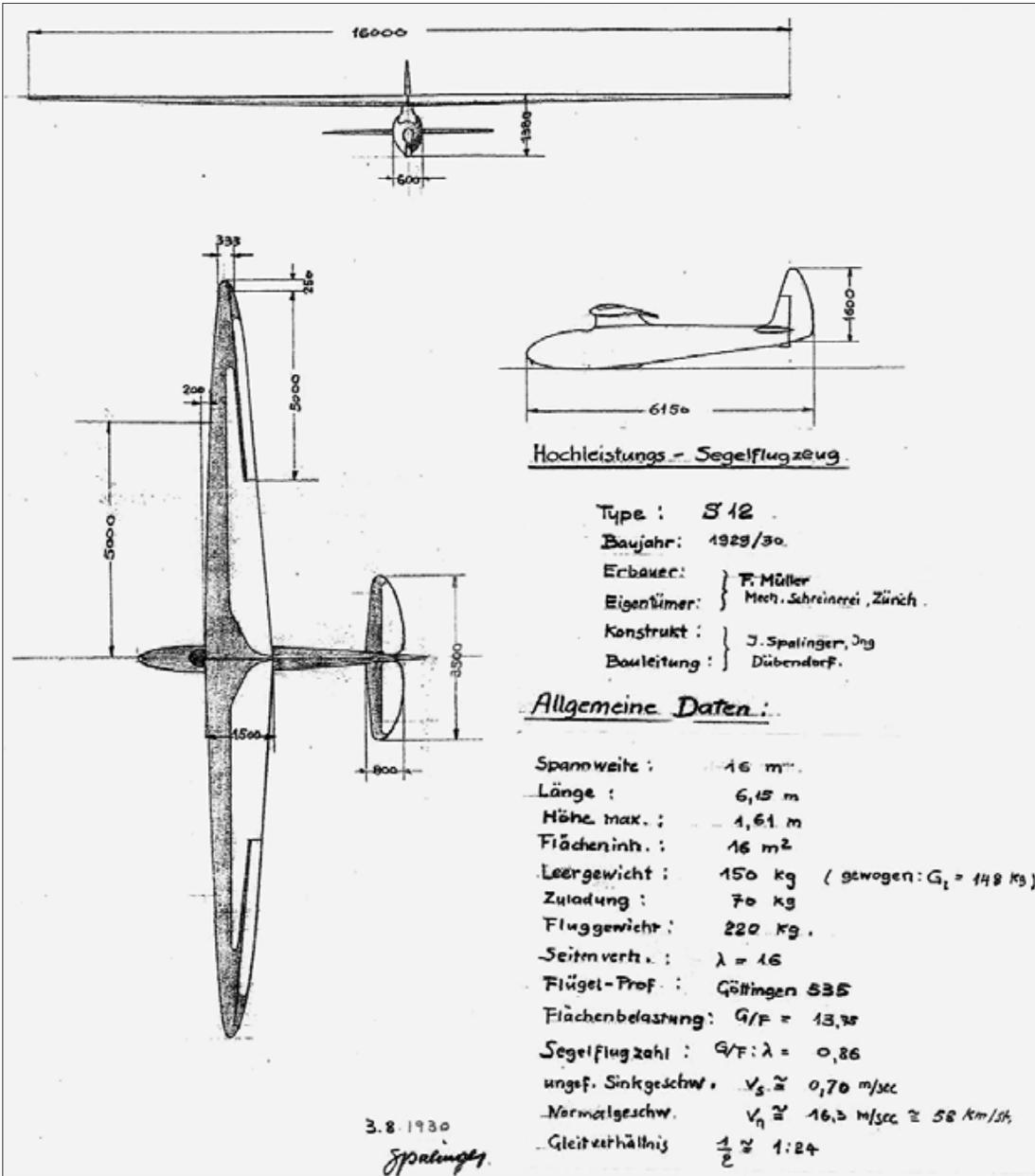
<i>type</i>	<i>constructeur</i>	<i>année</i>	<i>envergure</i>	<i> finesse</i>	
Spyr IV (CH)	August Hug	1939	16.40 m	30	
Ce planeur de haute performance se distingua fondamentalement du Spyr III. Son premier vol date du 16 mars 1941. Le planeur s'est fait beaucoup remarquer par son aile coudée en flèche négative. En tout, 2 exemplaires furent construits. Le HB-336 a survécu.					
Moswey III (CH)	Georg Müller	1943	14.00 m	25	
Le Moswey III fut le planeur le plus construit par G. Müller et passa pour la «Rolls-Royce» parmi les planeurs de performance en Suisse. Avec lui presque tous les records suisses furent améliorés et sur le plan international des places d'honneur atteintes durant les premières années après la guerre. En tout, 14 exemplaires furent construits, dont 11 fabriqués en série par la maison Hegetschweiler à Horgen.					
WLM 1 (CH)	Weber-Landolf- Münch	1947	14.00 m	25	
Le WLM-1 fut spécialement conçu pour l'entraînement de pilotes de jet. La vitesse maximum admise fut de 300 km/h. Le lay-out du cockpit fut adapté à celui d'un avion de combat (Vampire). Le fuselage et la voilure des 3 planeurs construits sont en coque en bois. Le premier vol du prototype s'est déroulé le 21 juillet 1947 au Birrfeld. Un exemplaire a survécu.					
Spyr Va (CH)	August Hug	1949	18.40 m	24	
Le planeur biplace de performance et d'écolage Spyr Va HB-509 fut développé à partir du Spyr V HB-369. August Hug tint compte pour sa dernière construction des prescriptions les plus récentes de l'Office fédéral de l'air. La construction par Pilatus-Werke AG, Stans et le Groupe de vol à voile Nidwald a duré 6 ans. Le premier vol date du 27 novembre 1949. Le Spyr Va HB-509 resta une pièce unique, tout comme le Spyr V.					
Ka 4 Rhönlerche II (D)	Rudolf Kaiser	1954	13.00 m	19	
Le Ka 4 Rhönlerche II était conçu pour l'écolage et l'entraînement de base. Ce biplace populaire séduisait par son comportement bienveillant en vol et sa maniabilité simple, tant au sol qu'en l'air. Ses performances plutôt modestes lui ont valu le surnom «Rhönstein» (caillou de la Rhön). Plus de 50 exemplaires ont été immatriculés en Suisse.					
Ka 6CR (D)	Rudolf Kaiser	1958	15.00 m	29	
Le Ka 6BR a valu à son constructeur R. Kaiser l'OSTIV AWARD 1958 pour «le meilleur planeur standard du monde». De toute la série le Ka 6CR fut la version qui eut le plus grand succès et la plus construite. Les points culminants furent les championnats du monde gagnés en 1960 et 1963 en classe standard. Plus de 1200 Ka 6 de différentes séries furent construits jusqu'en 1972.					

	<i>type</i>	<i>constructeur</i>	<i>année</i>	<i>envergure</i>	<i>finesse</i>
	K8b (D)	Rudolf Kaiser	1958	15.00 m	27
	Le K8b eut le Ka 6CR comme base permettant d'offrir aux groupes de vol à voile un planeur robuste de construction mixte pour l'entraînement et la performance. Beaucoup de clubs utilisaient le K8 pour les vols solo après l'instruction en biplace, et c'était le planeur idéal pour accumuler des heures et obtenir le C-argent. La seule entreprise Schleicher-Flugzeugbau en livra plus de 850 exemplaires, dont 83 en Suisse.				
	Elfe S-3 (CH)	Albert Neukom	1966	15.00 m	36
	L'Elfe S-3 fut développé à partir du Standard-Elfe et construit à environ 30 exemplaires. L'aile était en 3 parties comprenant un longeron en métal léger avec des coques en contreplaqué-balsasandwich. Le fuselage était en fibre de verre (partie avant) et en contreplaqué (partie arrière). Au Championnat du monde 1968 en Pologne, l'Elfe S-3 s'est trouvé classé 1 ^{er} , 4 ^{ème} et 6 ^{ème} en classe standard.				
	Diamant (CH)	Bircher-Voornfeld- FFA	1967	16.50 m 18.00 m	40+
	Le HBV-Diamant (HBV=Hütter-Bircher-van Voornveld) fait partie des premiers planeurs en matières synthétiques. La Flug- und Fahrzeugwerke AG, Altenrhein, (FFA), a construit de nouvelles ailes pour le Diamant, de 16.5 et 18 m d'envergure. Dans les années de 1967 à 1971 la FFA a construit 70 Diamant. Pour des raisons aérodynamiques on a conçu un fuselage plutôt petit avec une position de pilotage couchée.				
	Elfe S-4A (CH)	Albert Neukom	1972	15.00 m	38
	L'Elfe S-4A est la dernière version des «Elfe». Ce modèle a une aile normale, en 2 parties et un fuselage plus large, plus confortable pour le pilote. La construction combine l'utilisation de bois et de matières synthétiques avec un longeron en métal léger. Une quarantaine d'exemplaires furent construits, souvent achetés en kit.				
	B-4 PC-11 (D/CH)	Herbst, Küppers, Reinke, Kuffner	1972	15.00 m	35
	Le B-4 est un planeur de la classe standard, entièrement métallique. Le planeur fut développé en 1966 en Allemagne et fabriqué de 1973 à 1975 en 322 exemplaires par Pilatus Flugzeugwerke à Stans. Grâce à sa grande surface d'aile de 14 m ² le B-4 est un planeur d'entraînement idéal. Il est également apte au vol de virtuosité.				

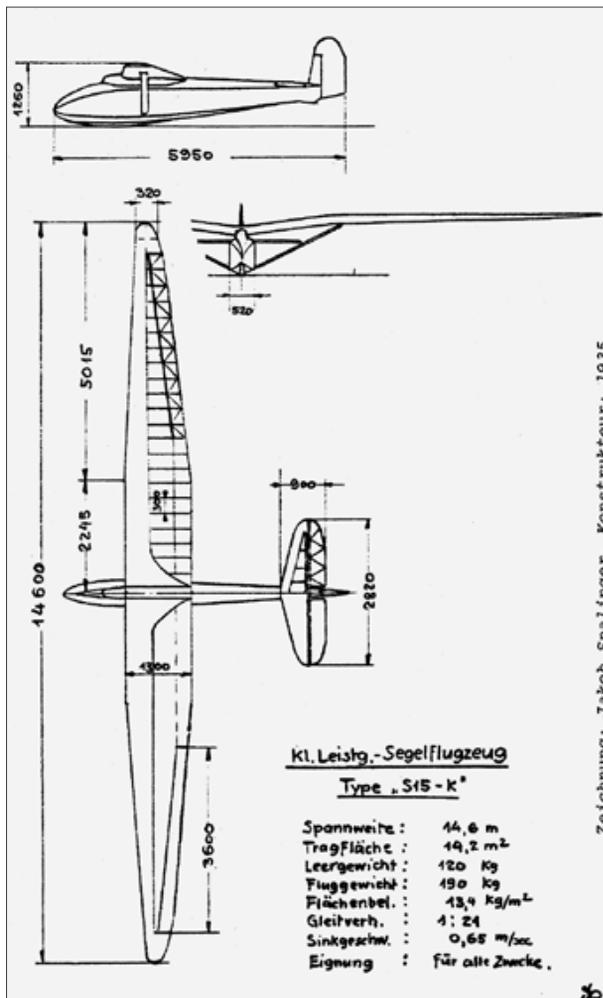
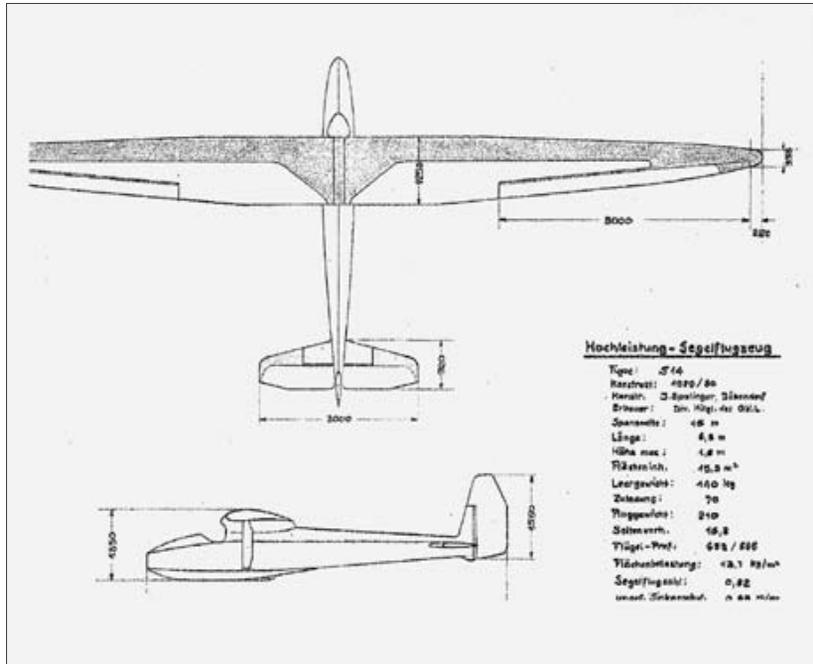
Dessins provenant de la collection de Köbi Eggenberger et Beat Galliker

Constructeur Jakob Spalinger (la plupart des planeurs Spalinger existent en diverses versions par type)

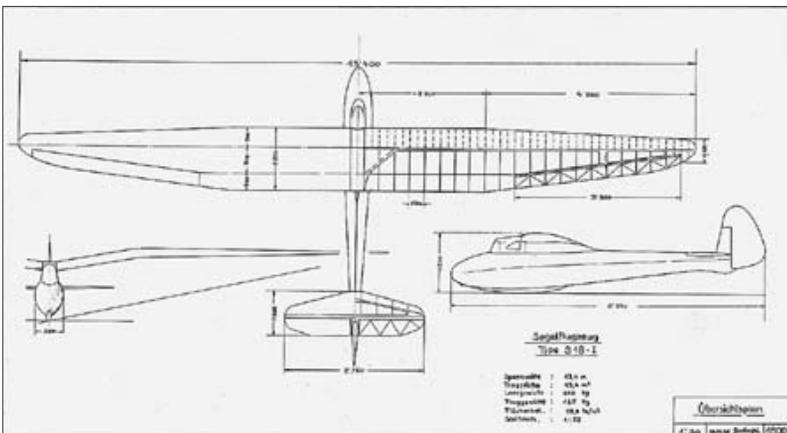
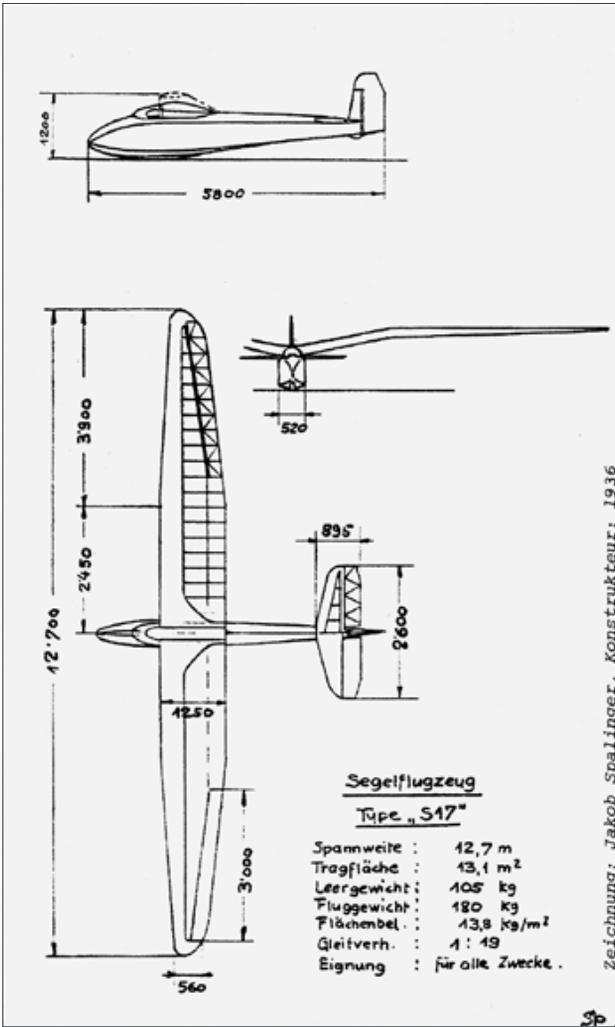




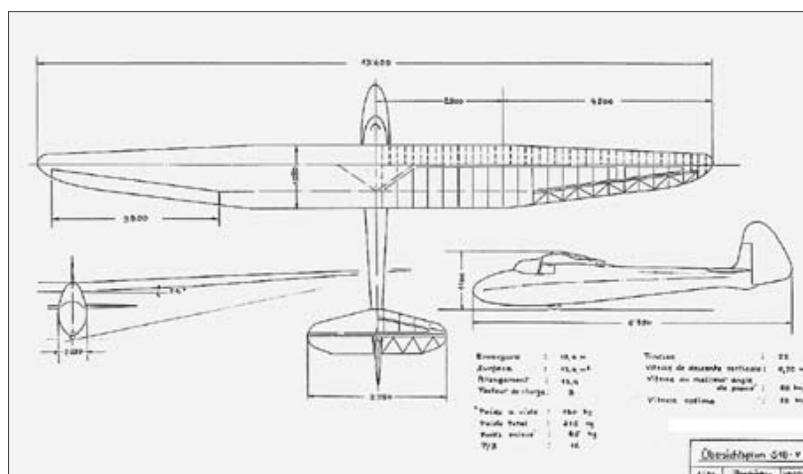
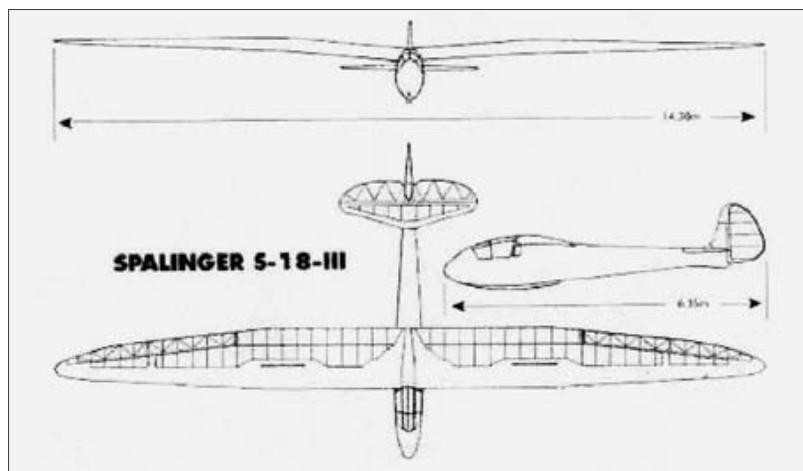
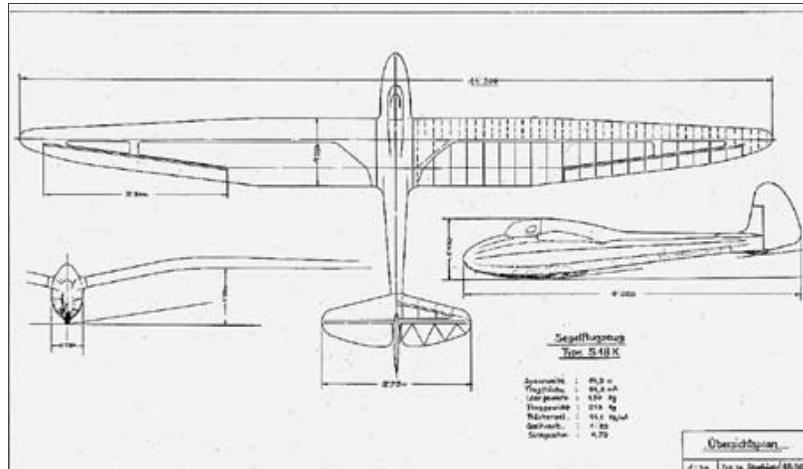
Constructeur Jakob Spalinger



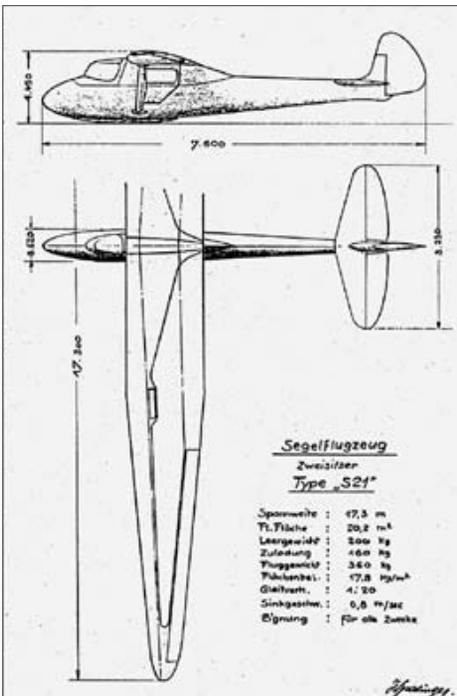
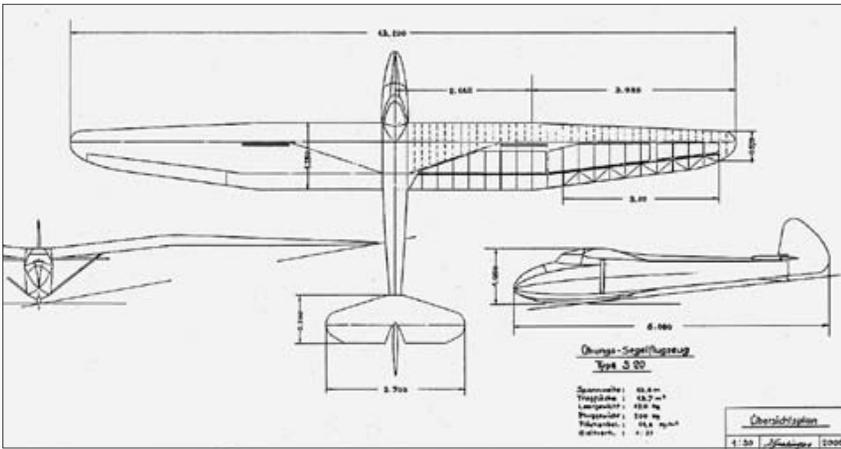
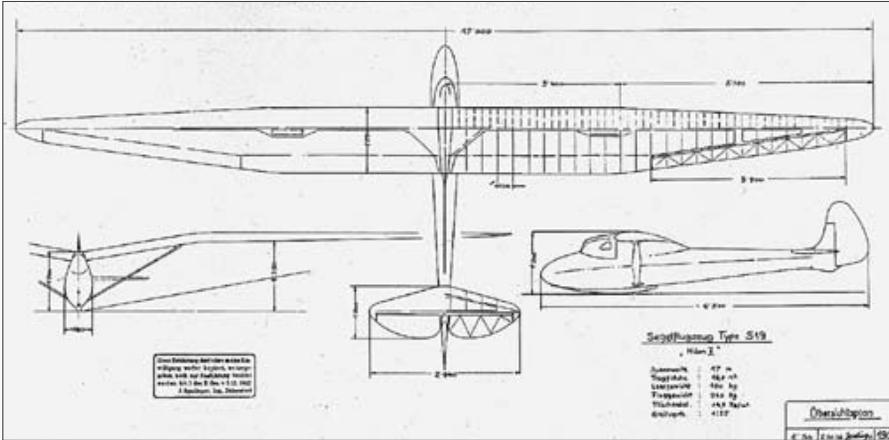
Constructeur Jakob Spalinger



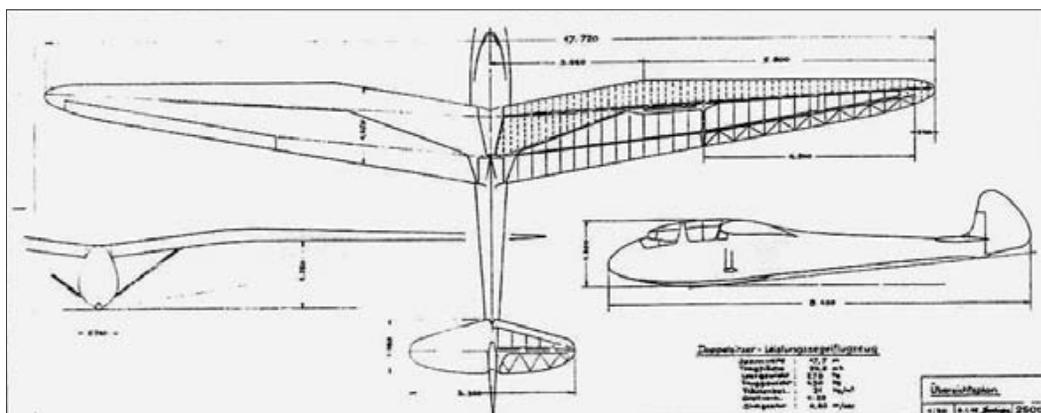
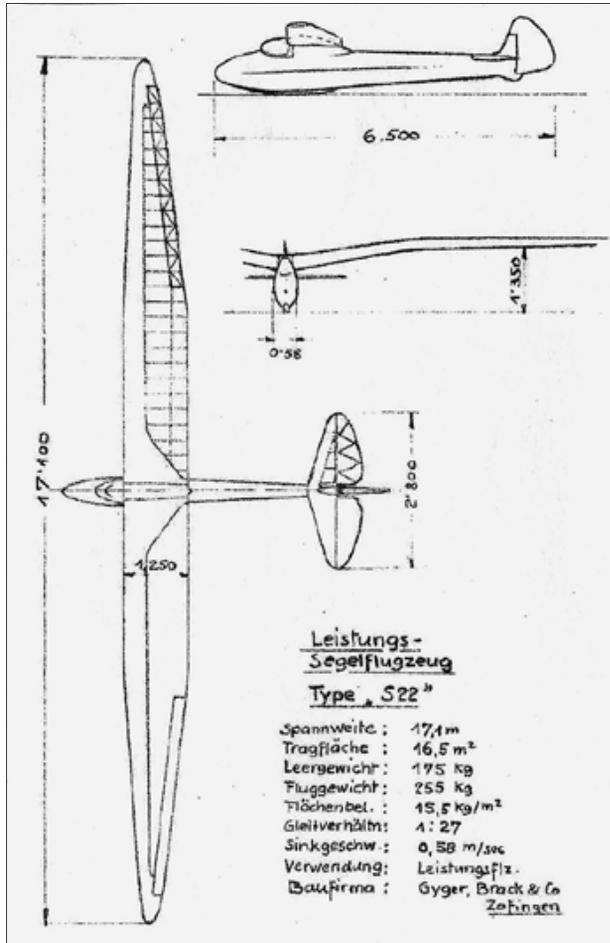
Constructeur Jakob Spalinger



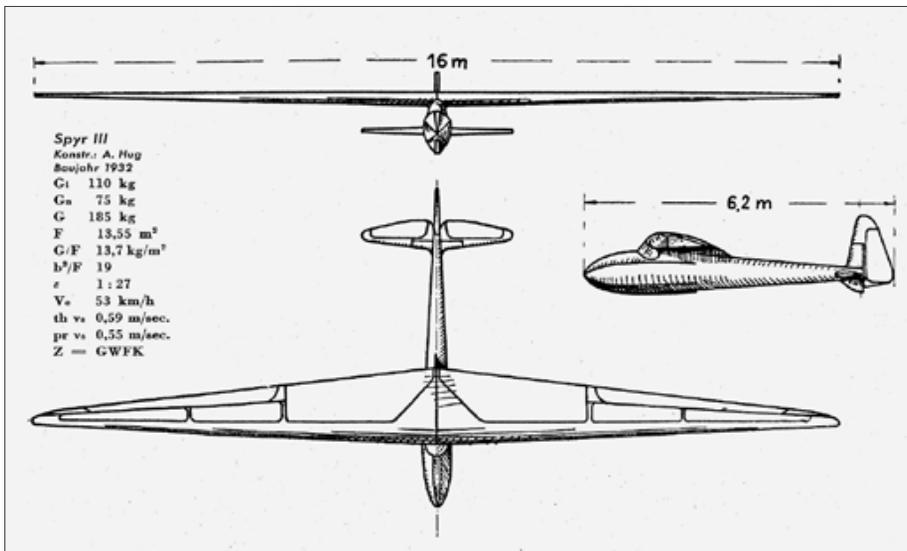
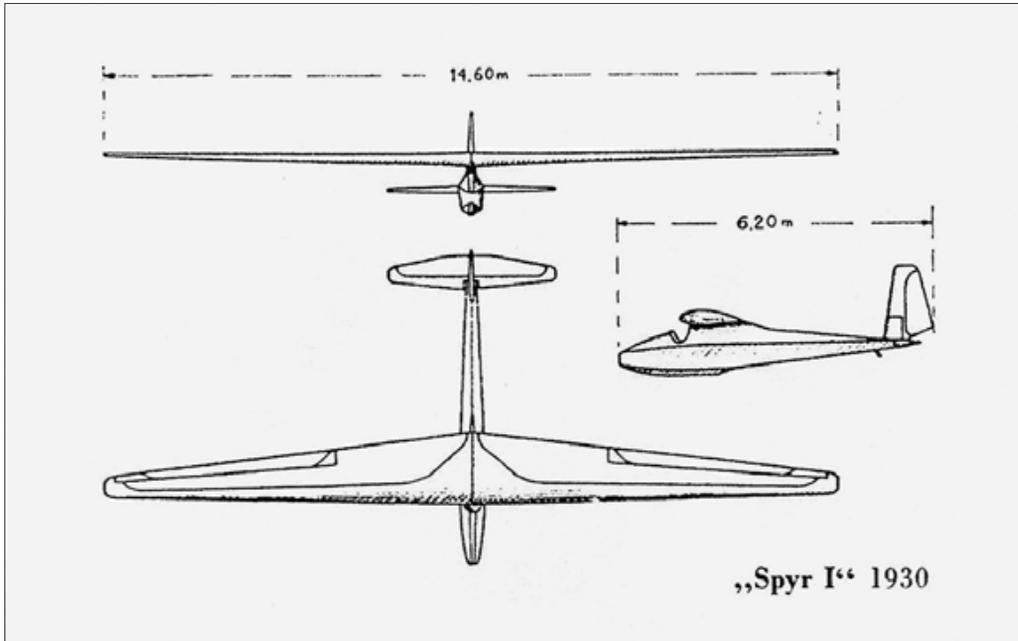
Constructeur Jakob Spalinger



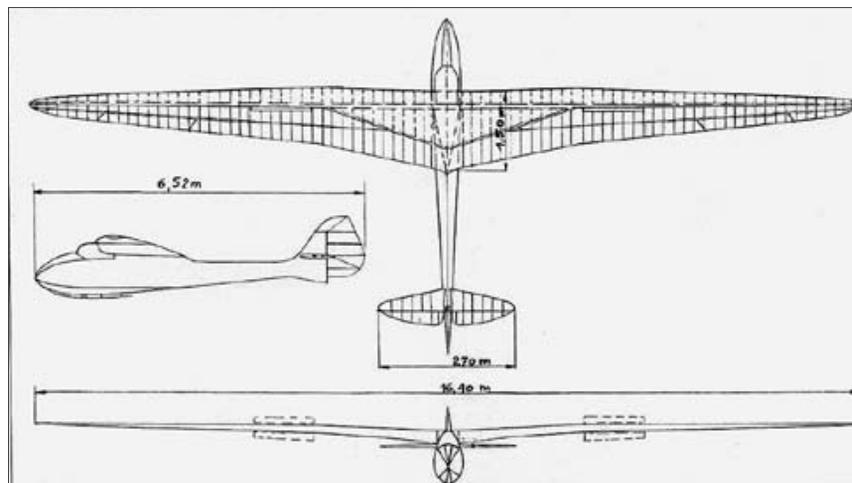
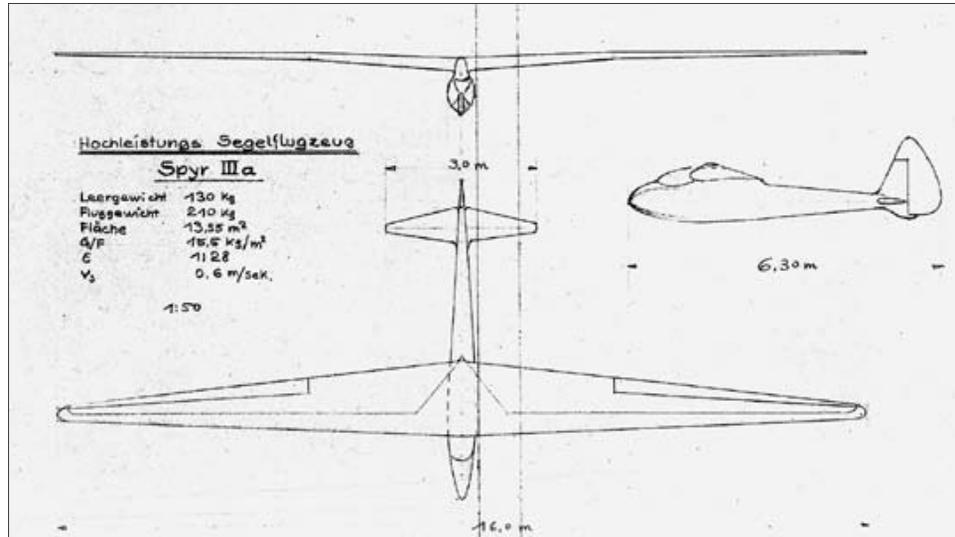
Constructeur Jakob Spalinger



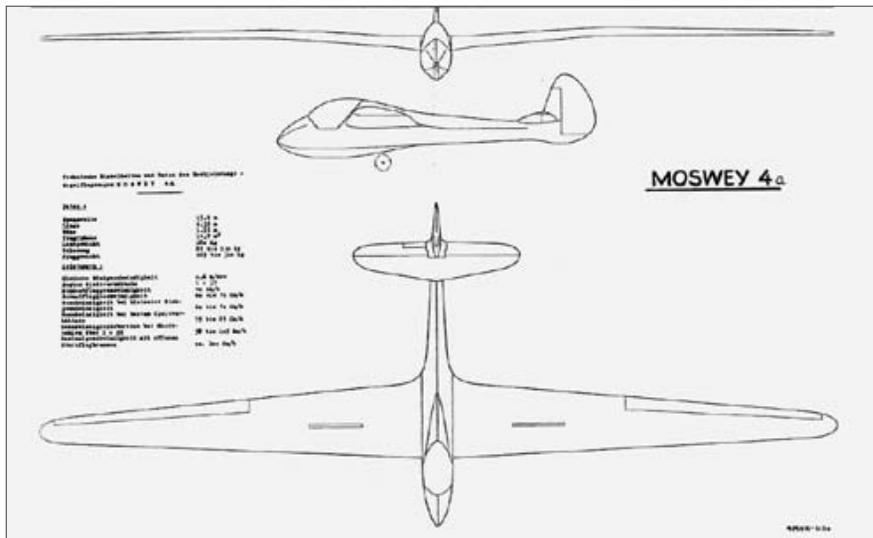
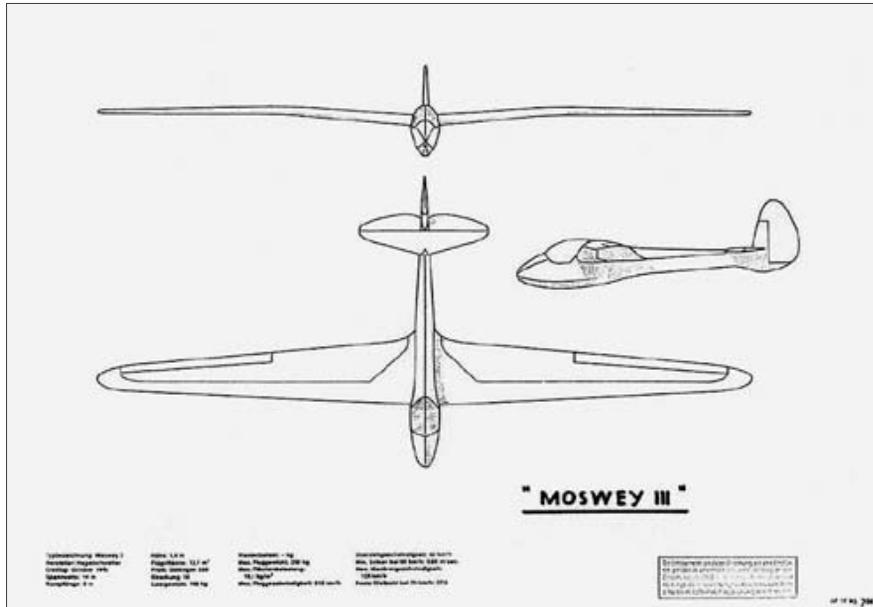
Constructeur August Hug



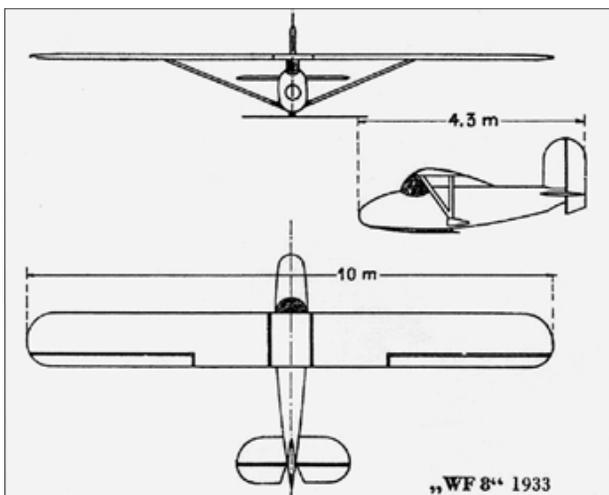
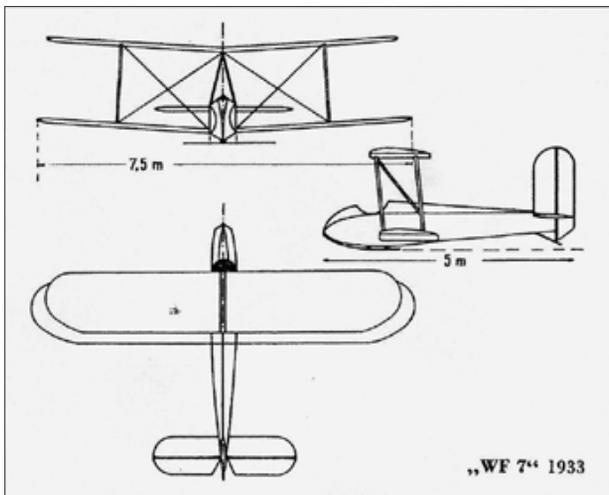
Constructeur August Hug



Constructeur Georg Müller



Constructeur Willy Farner



8 D'autres planeurs de modèles courants et de fabrication plus récente en Suisse

Compilé par Beat Galliker, photos: A&CS: divers groupes de vol à voile, Beat Galliker et archives IG Albatros

<i>type</i>	<i>constructeur</i>	<i>année</i>	<i>envergure</i>	<i>finesse</i>	<i>type</i>	<i>constructeur</i>	<i>année</i>	<i>envergure</i>	<i>finesse</i>
Cirrus (D)	Schempp-Hirth	1967	17.74 m	39	Standard-Cirrus (D)	Schempp-Hirth	1972	15.00 m	36
									
Standard-Libelle (D)	Glasflügel	1967	15.00 m	38	Jantar 2A SZD-42 (PL)	SZD	1972	20.50 m	48
									
ASW 15 (D)	Schleicher	1968	15.00 m	36	DG 100 (D)	Glaser-Dirks	1974	15.00 m	39
									
Nimbus 2 (D)	Schempp-Hirth	1971	20.30 m	49	Janus (D)	Schempp-Hirth	1974	18.20 m	39
									

<i>type</i>	<i>constructeur</i>	<i>année</i>	<i>envergure</i>	<i>finesse</i>
ASW 19 (D)	Schleicher	1975	15.00 m	38



<i>type</i>	<i>constructeur</i>	<i>année</i>	<i>envergure</i>	<i>finesse</i>
LS 4 (D)	Lemke-Schneider	1980	15.00 m	40



Mini Nimbus (D)	Schempp-Hirth	1976	15.00 m	42
--------------------	---------------	------	---------	----



Ventus 2 (D)	Schempp-Hirth	1980	15/18 m	48
-----------------	---------------	------	---------	----



Astir CS (D)	Grob	1977	15.00 m	36
-----------------	------	------	---------	----



DG-300 Elan (D)	Glaser-Dirks	1980	15.00 m	41
--------------------	--------------	------	---------	----



ASW 20 (fabriqué sous licence par Centrair, F)	Schleicher	1977	15.00 m	42
---	------------	------	---------	----



DG-400 (D)	Glaser-Dirks	1981	15/17 m	42
---------------	--------------	------	---------	----



ASK 21 (D)	Schleicher	1978	17.00 m	33
---------------	------------	------	---------	----



ASK 23 (D)	Schleicher	1983	15.00 m	34
---------------	------------	------	---------	----



<i>type</i>	<i>constructeur</i>	<i>année</i>	<i>envergure</i>	<i>finesse</i>
Discus b (D)	Schempp-Hirth	1984	15.00 m	43



ASH 25E (D)	Schleicher	1986	25/26 m	>57
----------------	------------	------	---------	-----



DG-500-22 Elan (D)	Glaser-Dirks	1989	22.00 m	47
-----------------------	--------------	------	---------	----



DG-800S (D)	Glaser-Dirks	1993	15/18 m	45/50
----------------	--------------	------	---------	-------



Duo Discus (D)	Schempp-Hirth	1993	20.00 m	44
-------------------	---------------	------	---------	----



<i>type</i>	<i>constructeur</i>	<i>année</i>	<i>envergure</i>	<i>finesse</i>
MDM-1 Fox (PL)	MDM	1993	14.00 m	29



LS 8 (D)	Lemke-Schneider	1994	15/18 m	43
-------------	-----------------	------	---------	----



photo: Gilbert Benzonana,
archives GGVM

ASW 27 (D)	Schleicher	1995	15.00 m	48
---------------	------------	------	---------	----

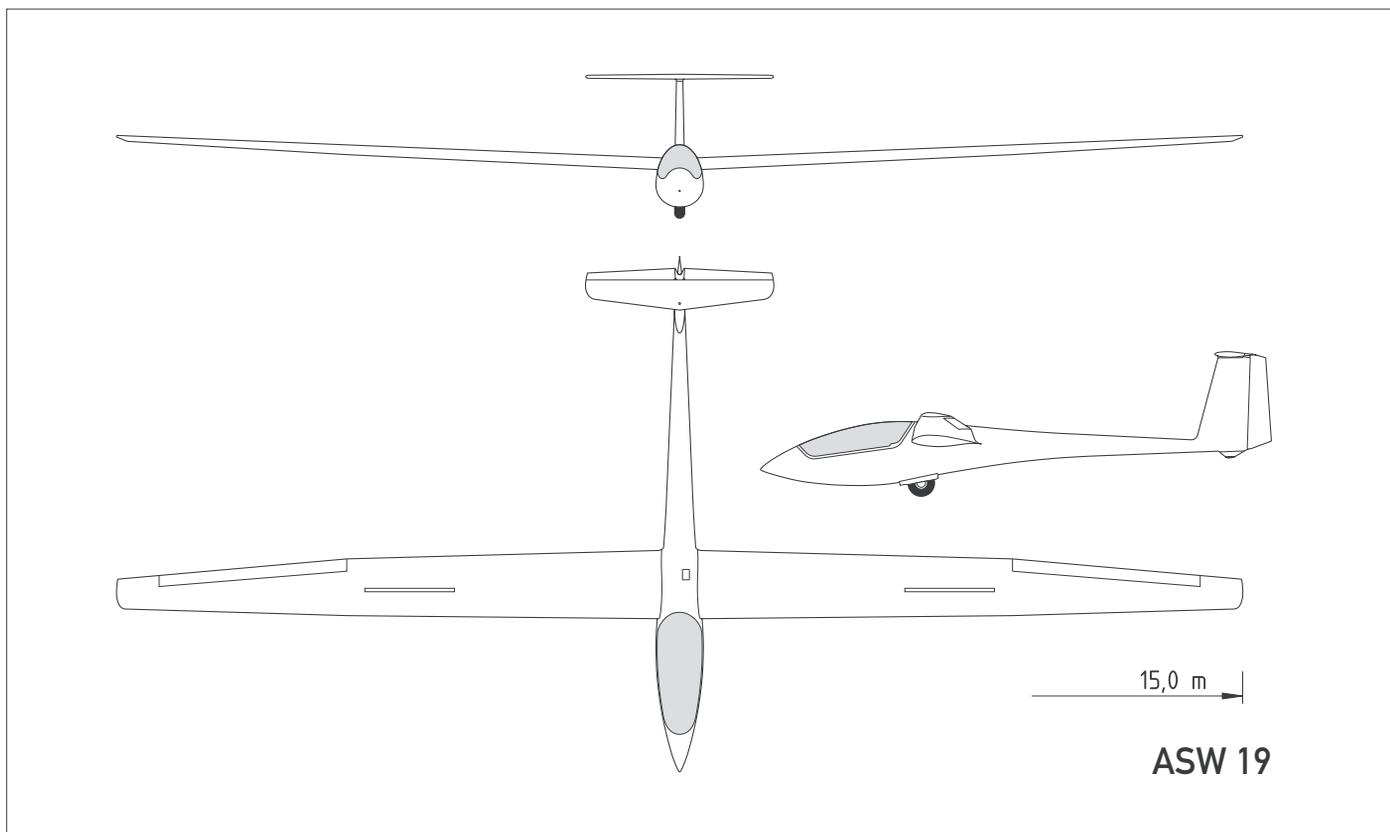
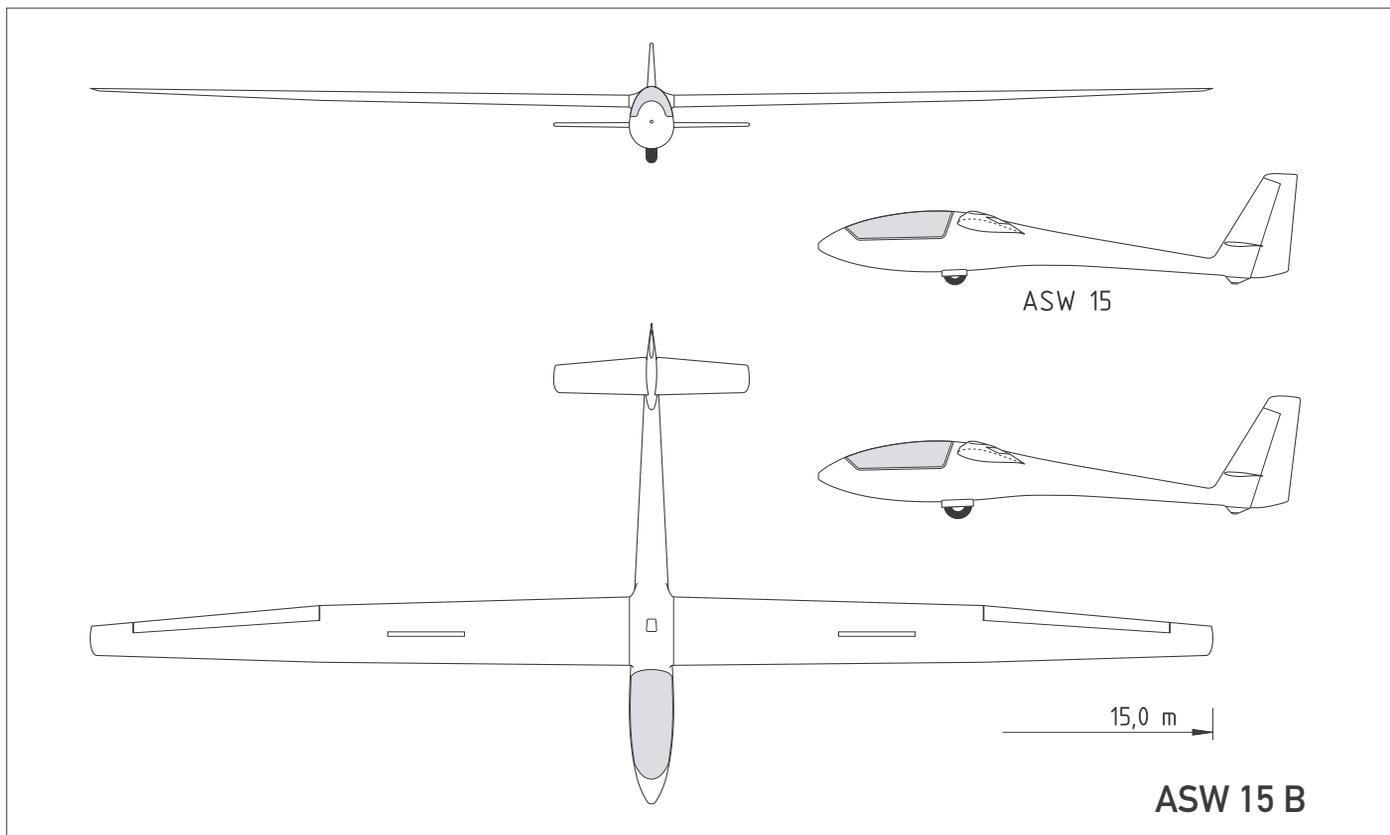


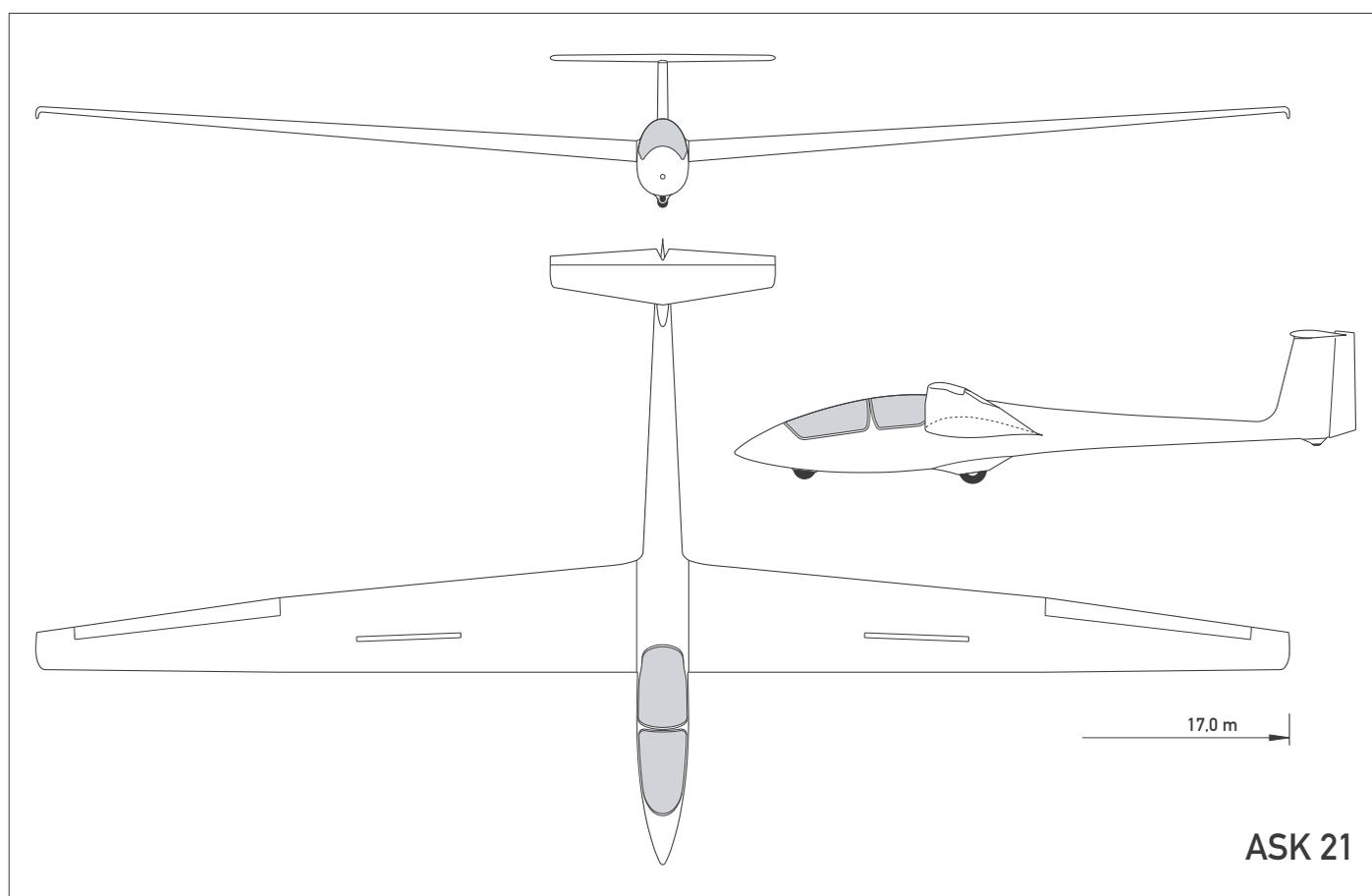
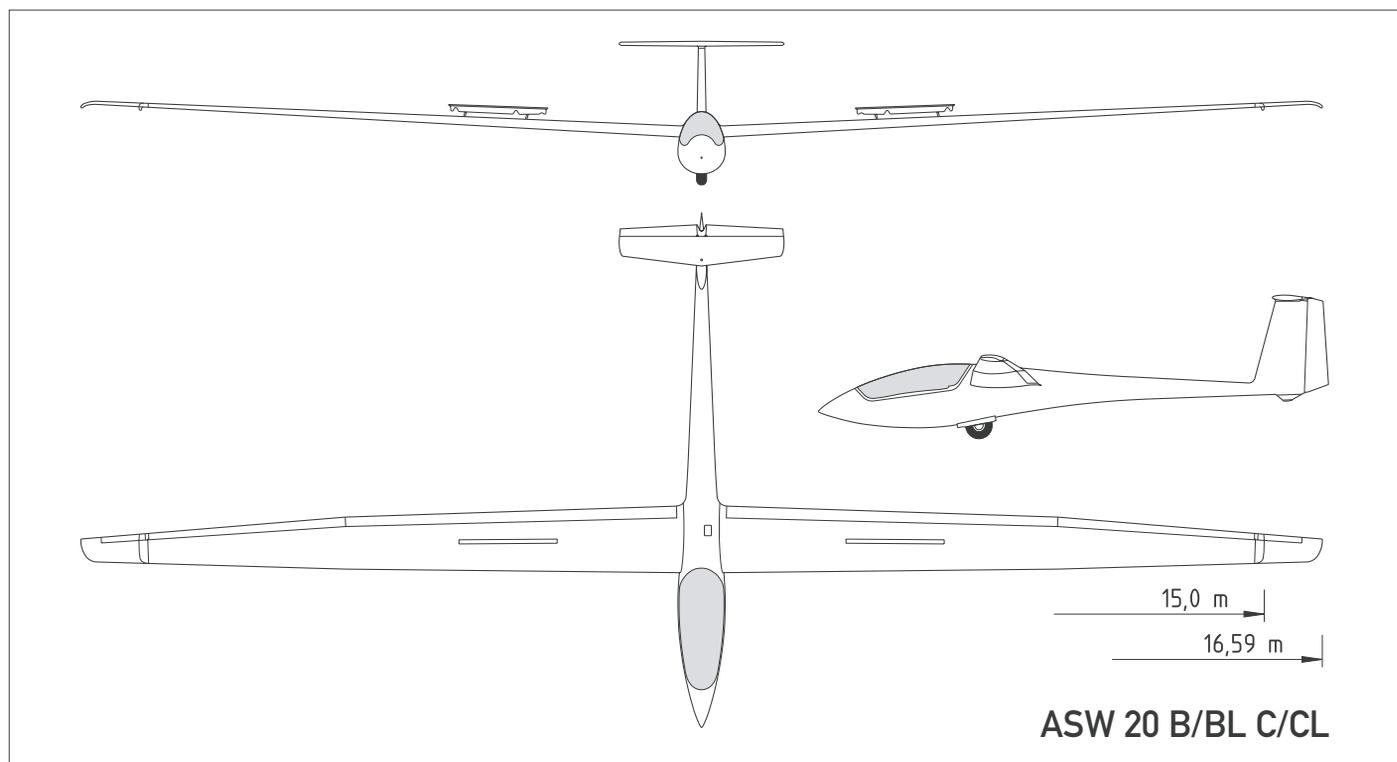
DG-1000 (D)	DG-Flugzeugbau	2000	18/20 m	43
----------------	----------------	------	---------	----

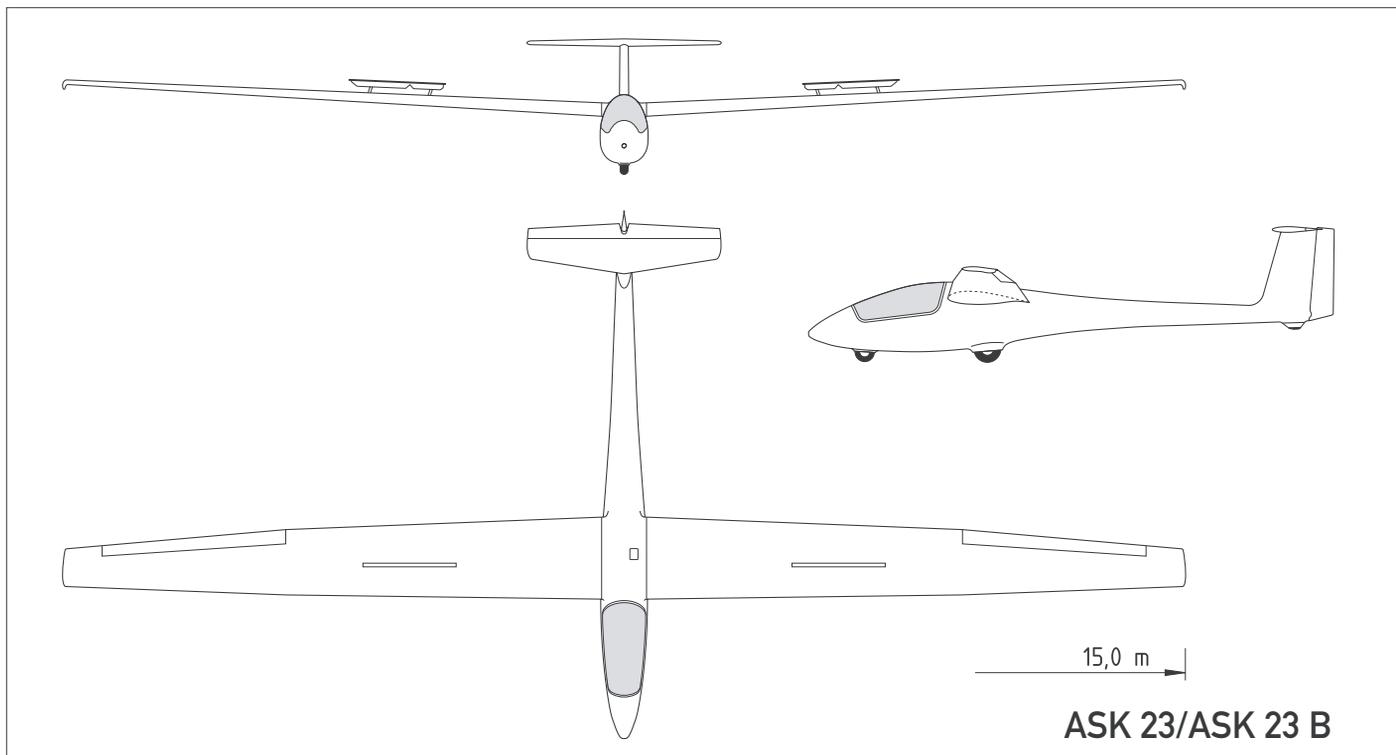
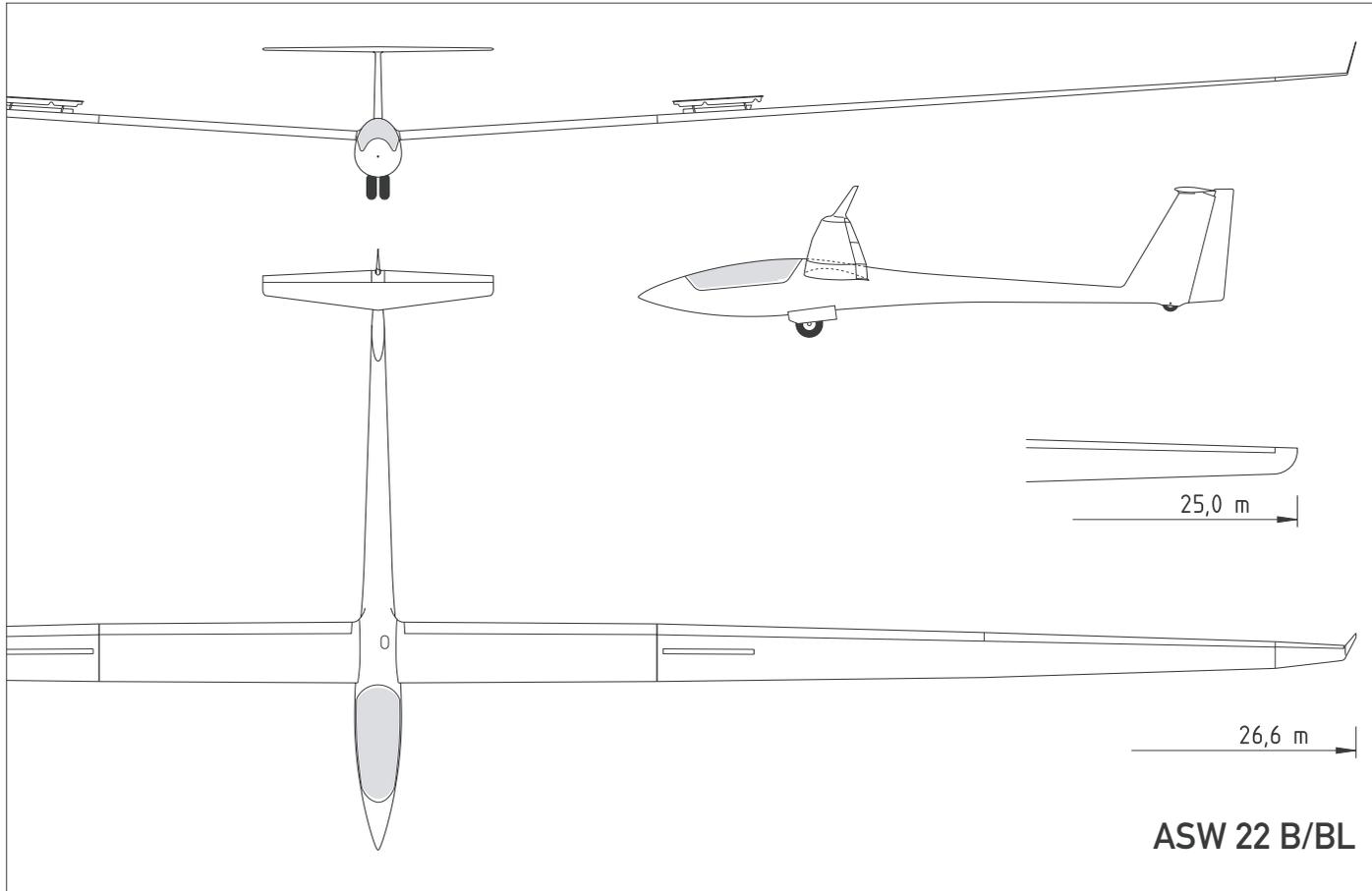


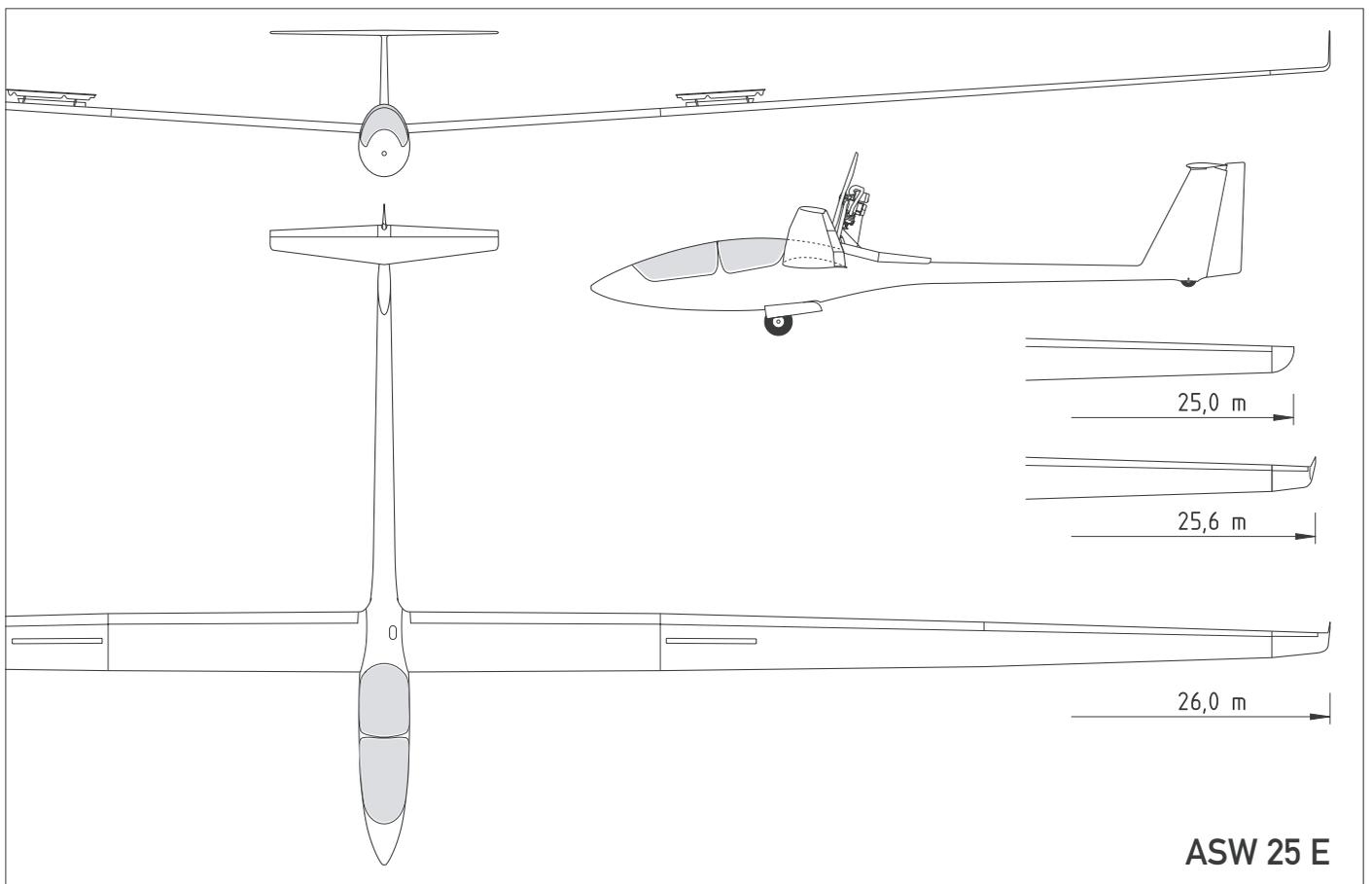
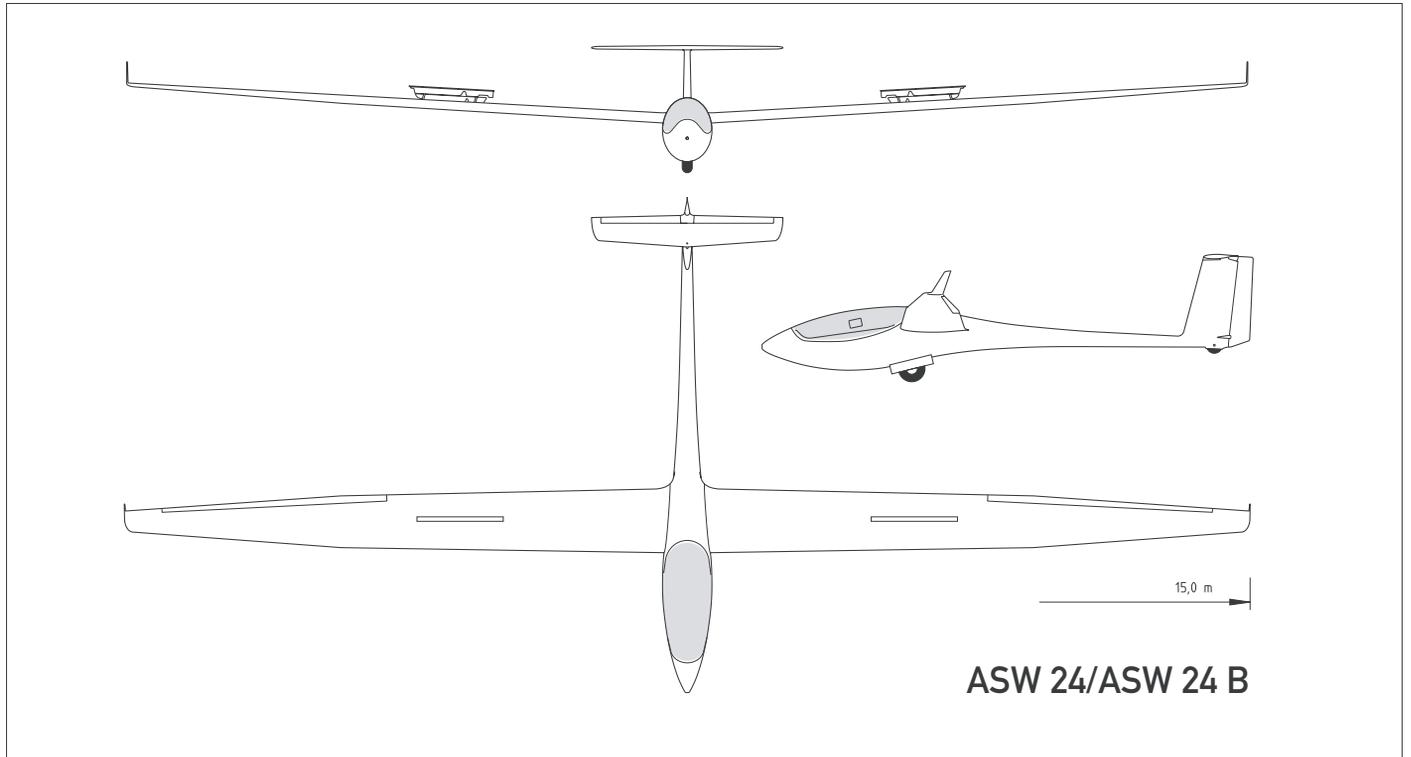
Dessins mis à disposition par les fabricants

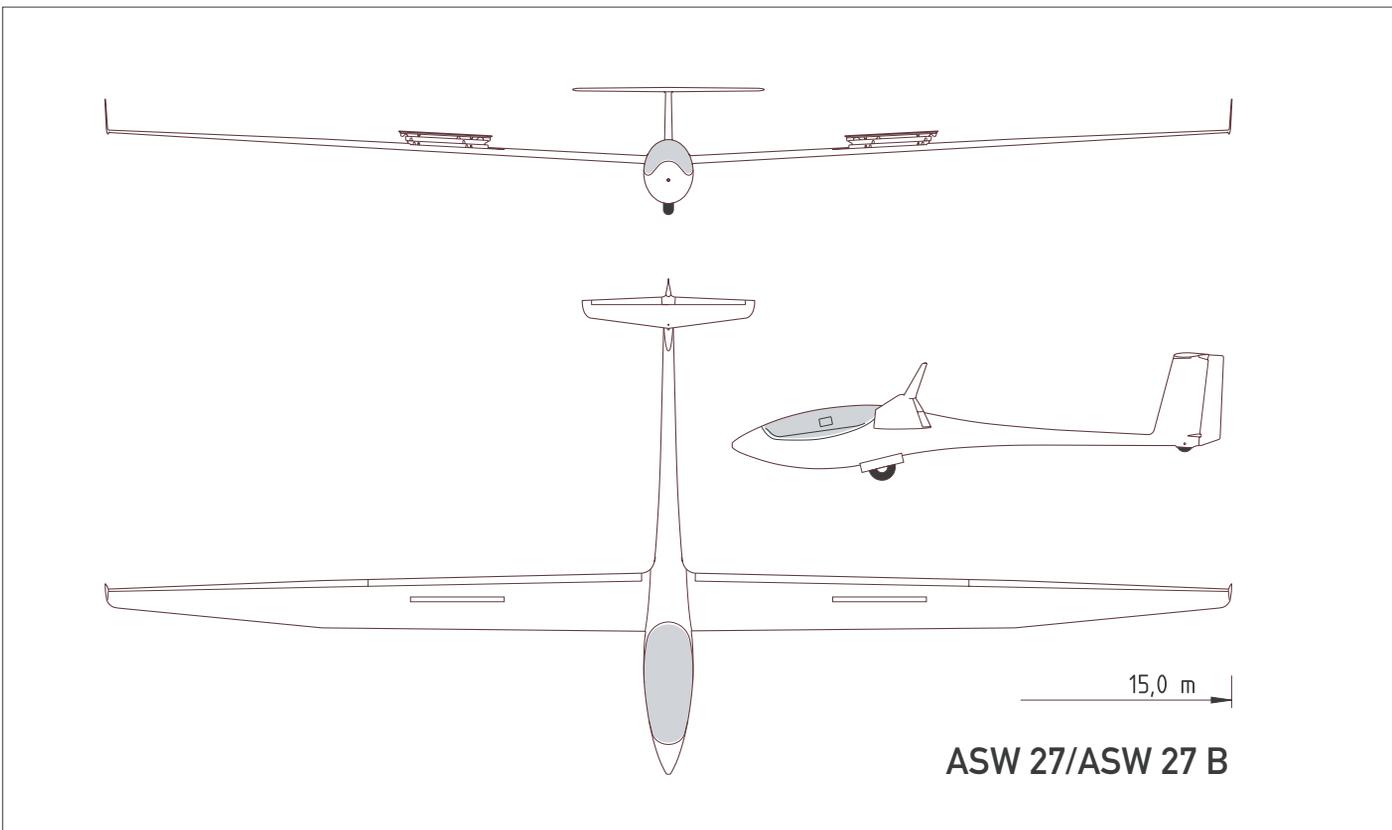
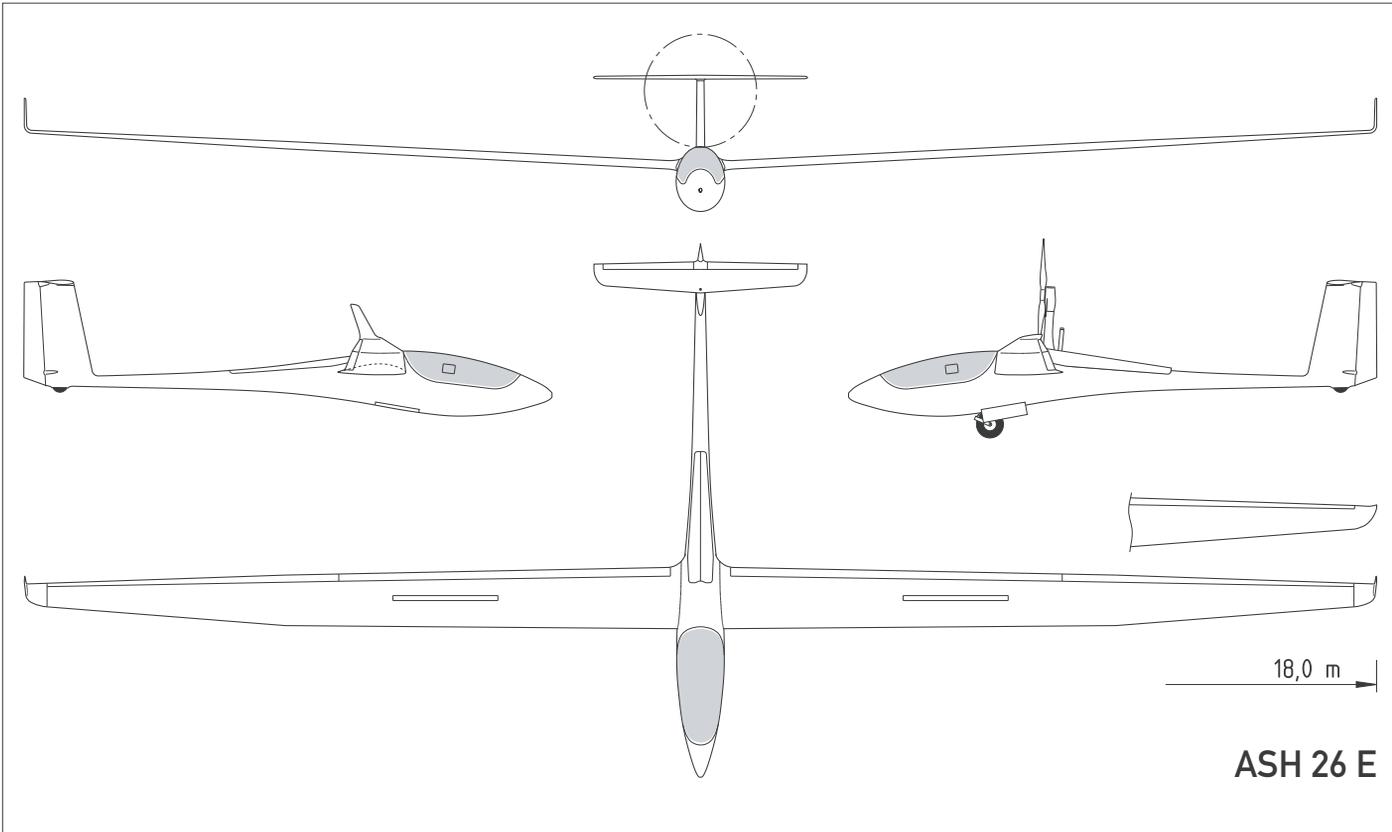
Alexander Schleicher GmbH & Co Segelflugzeugbau

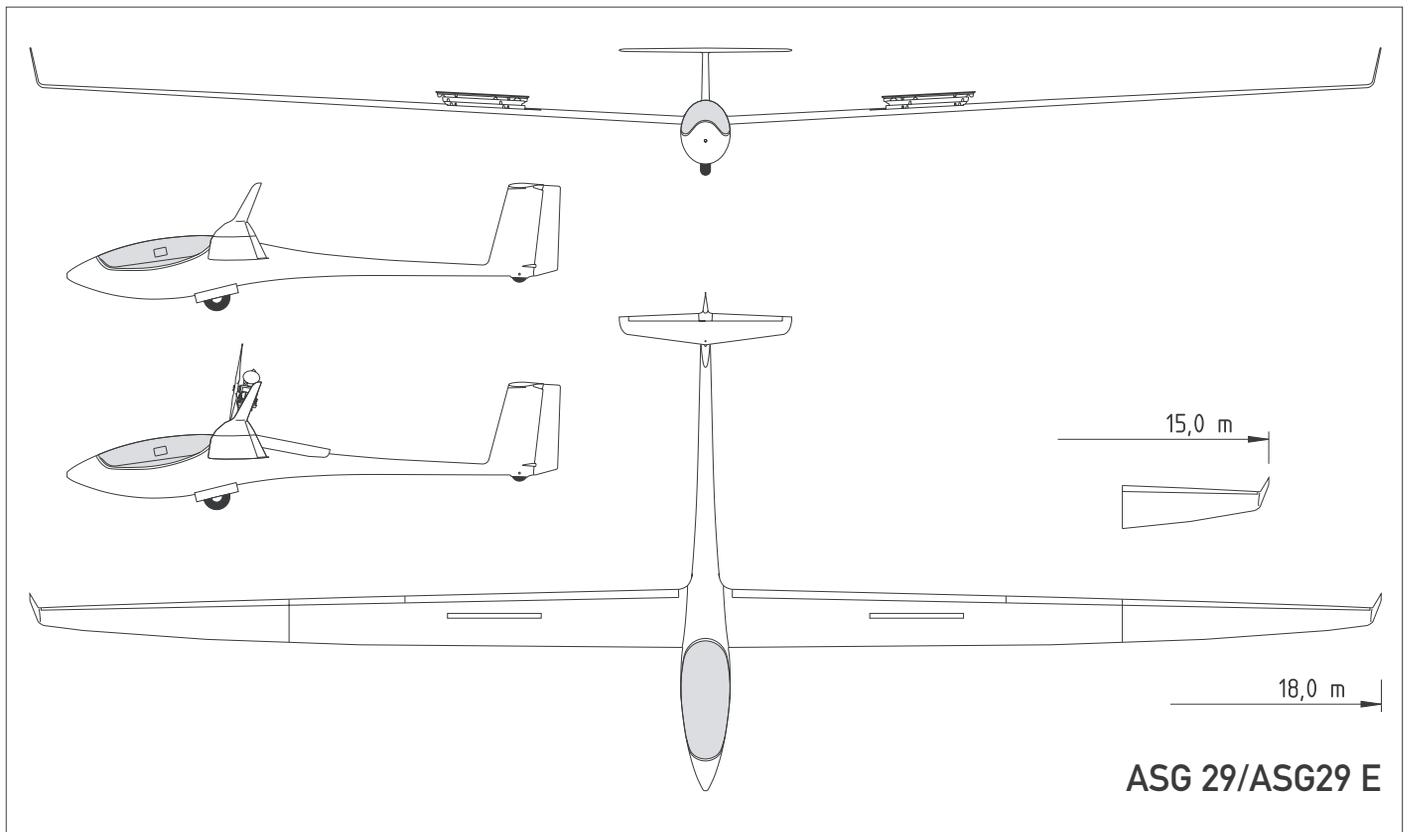
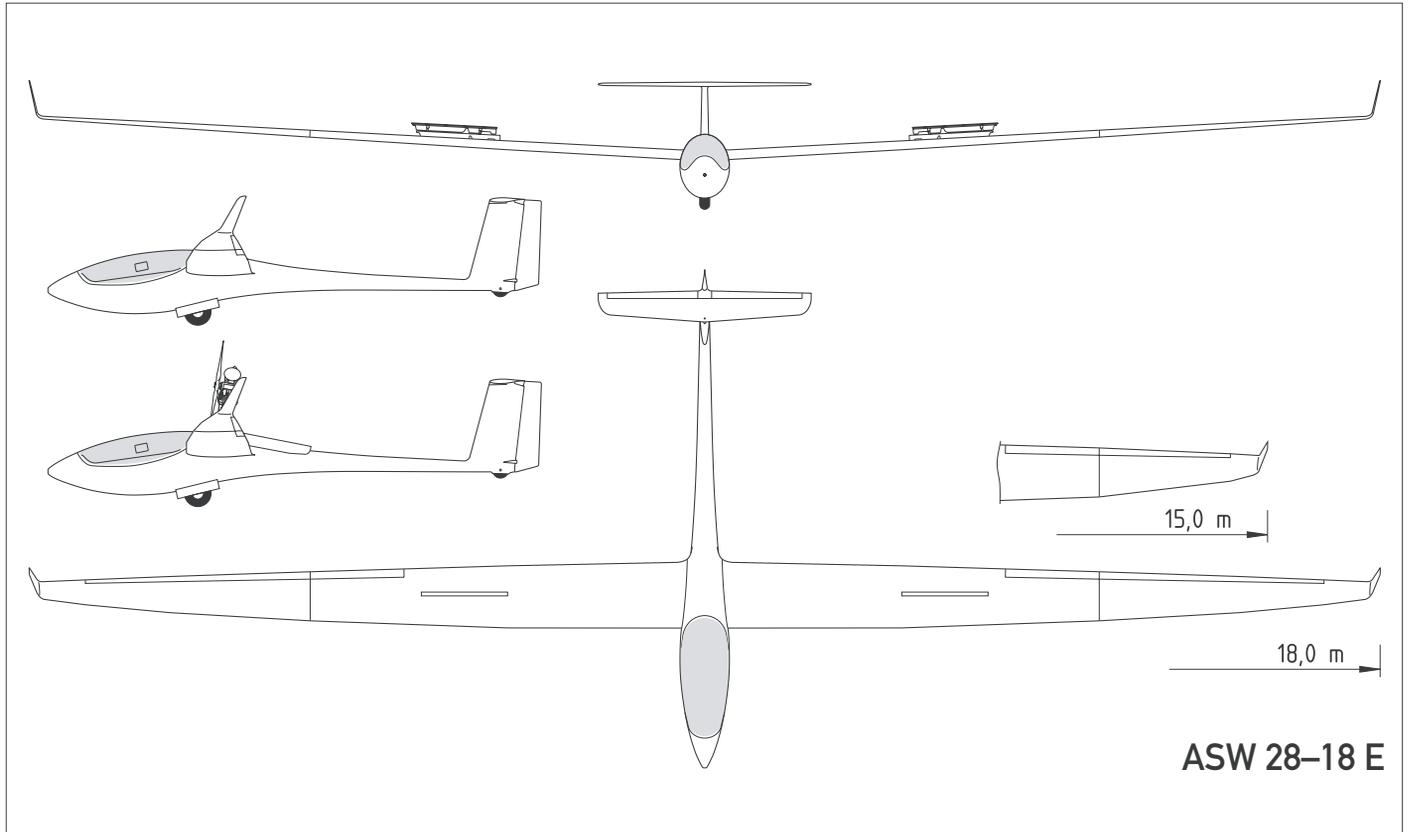


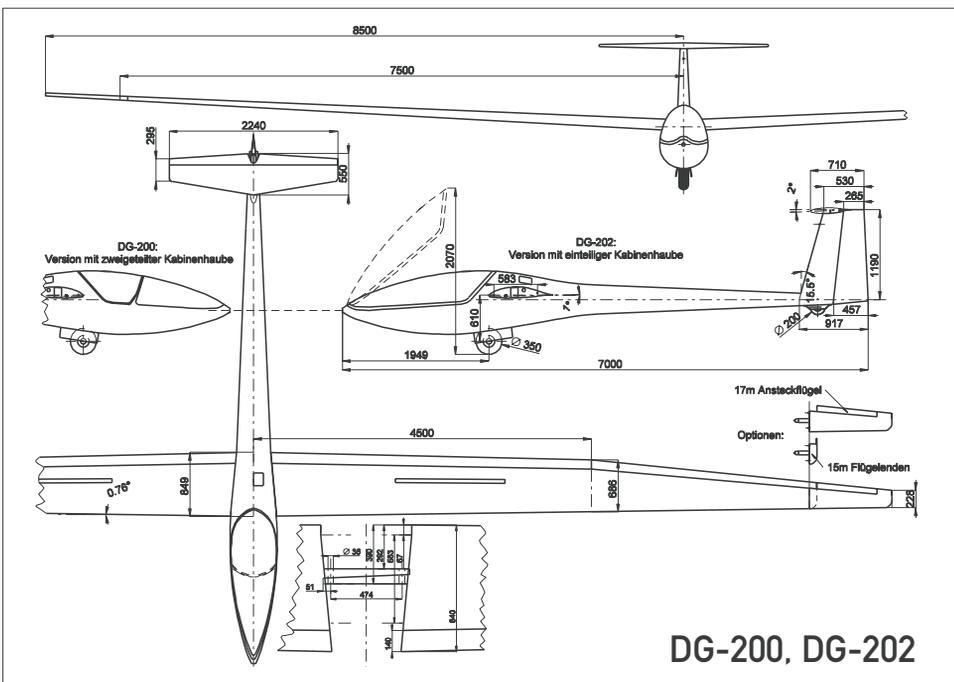
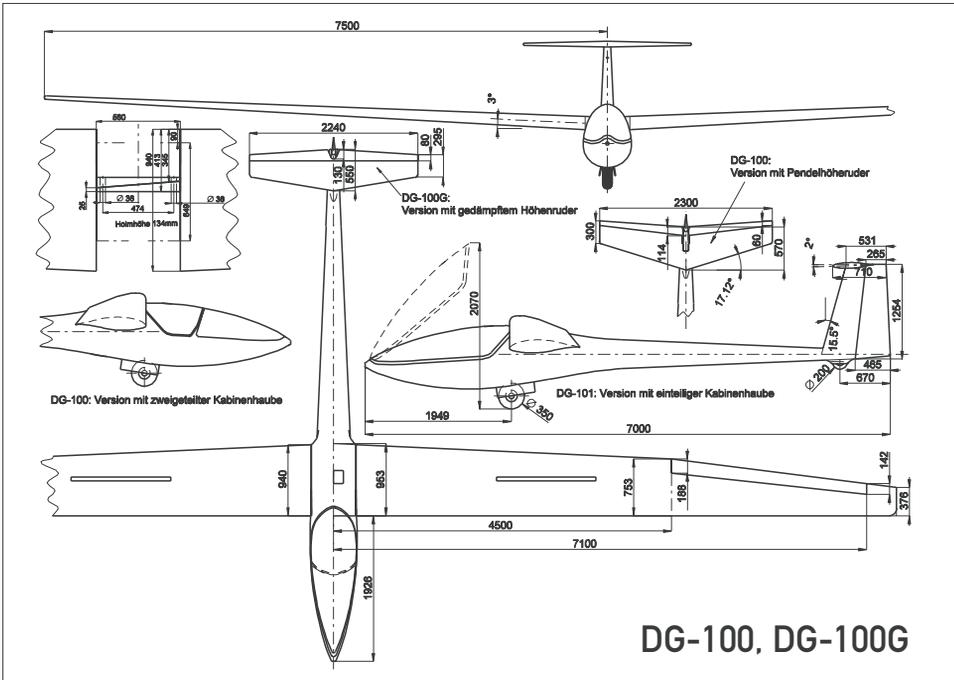


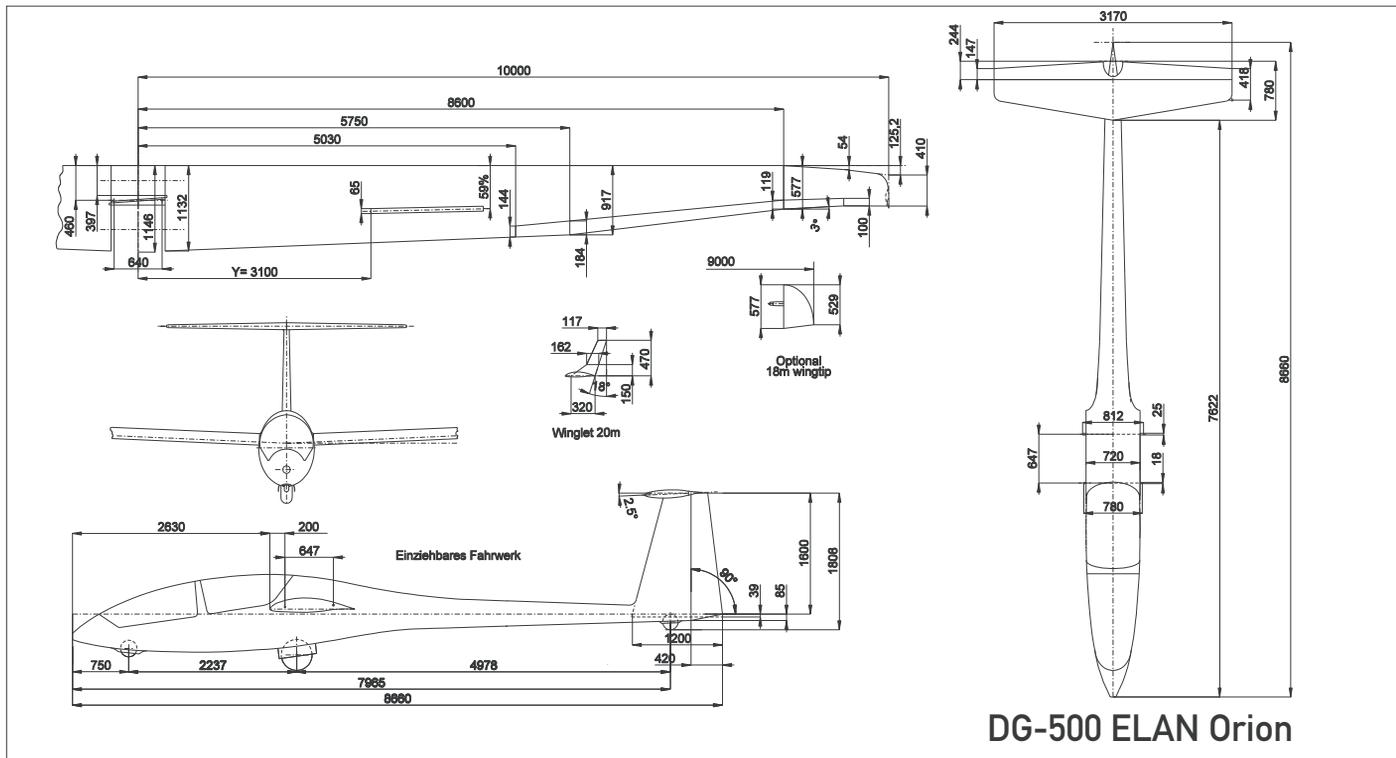




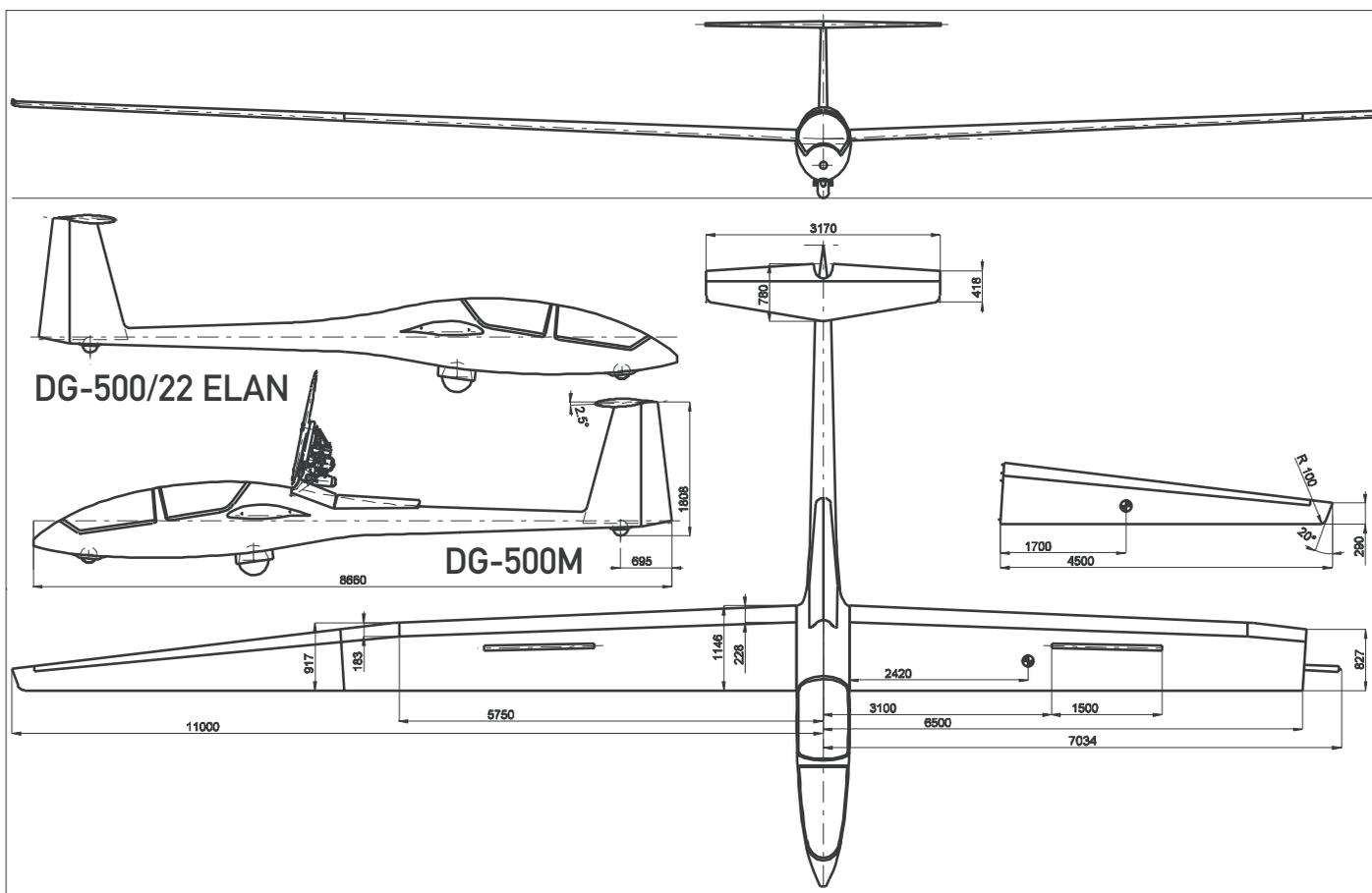


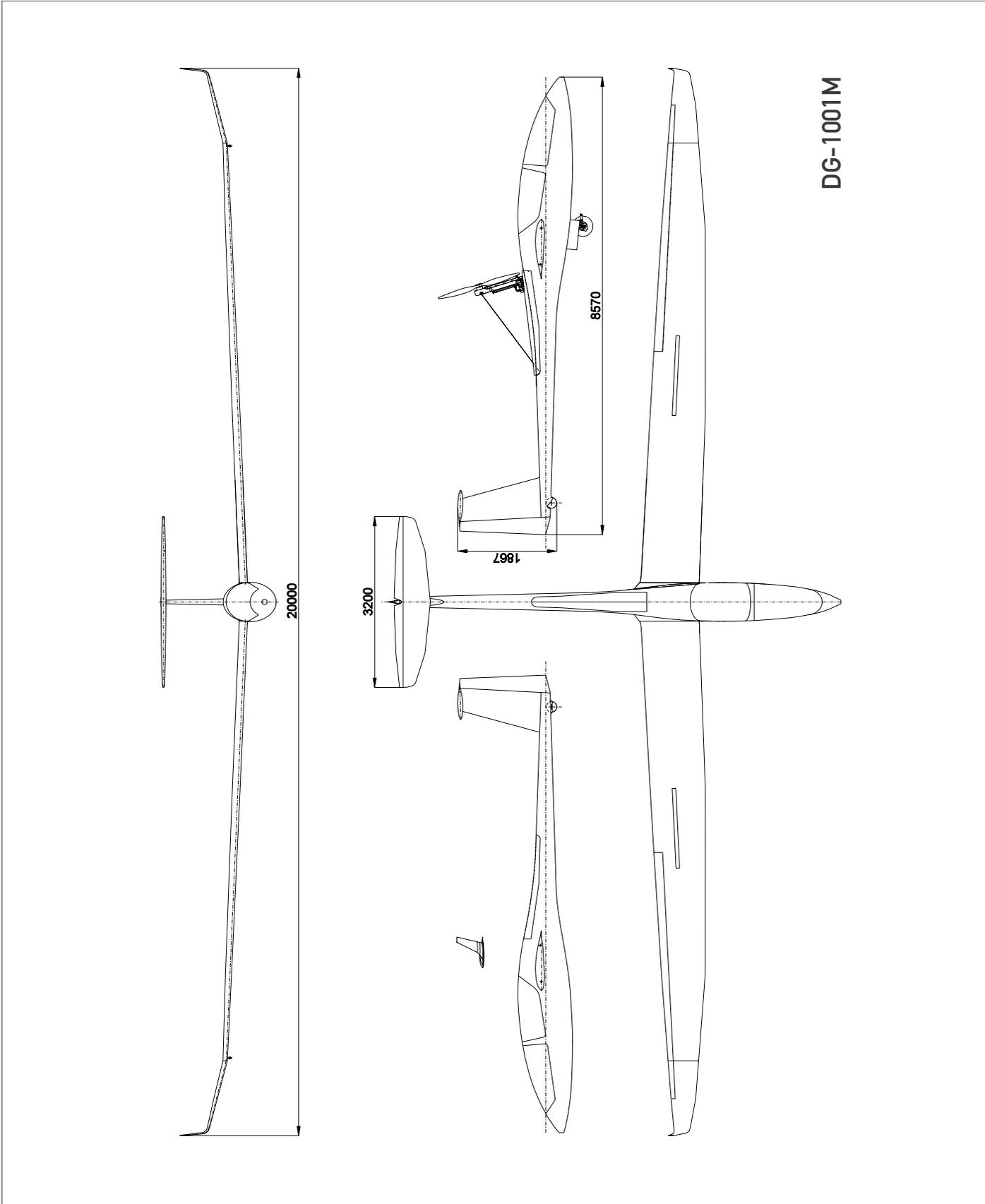


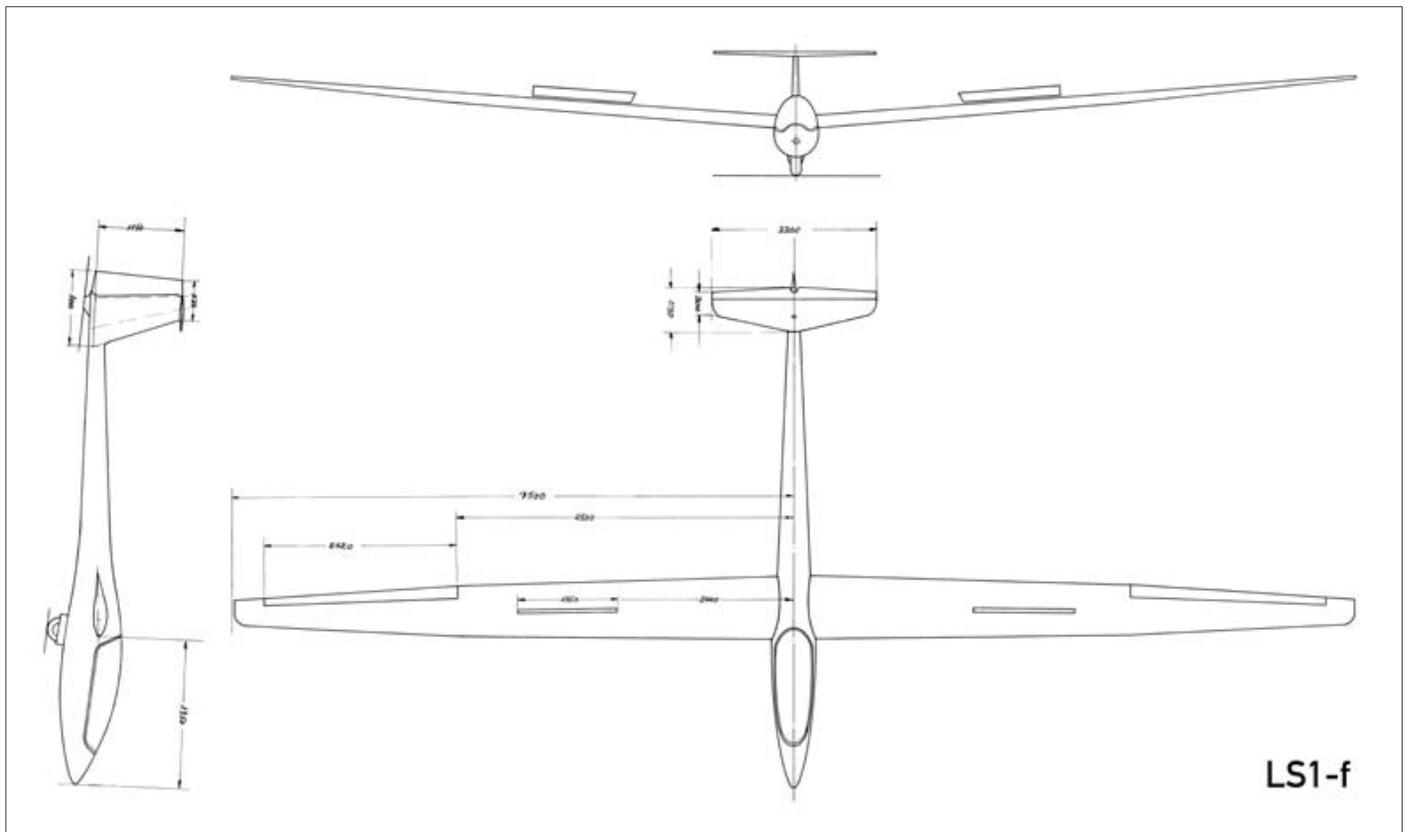
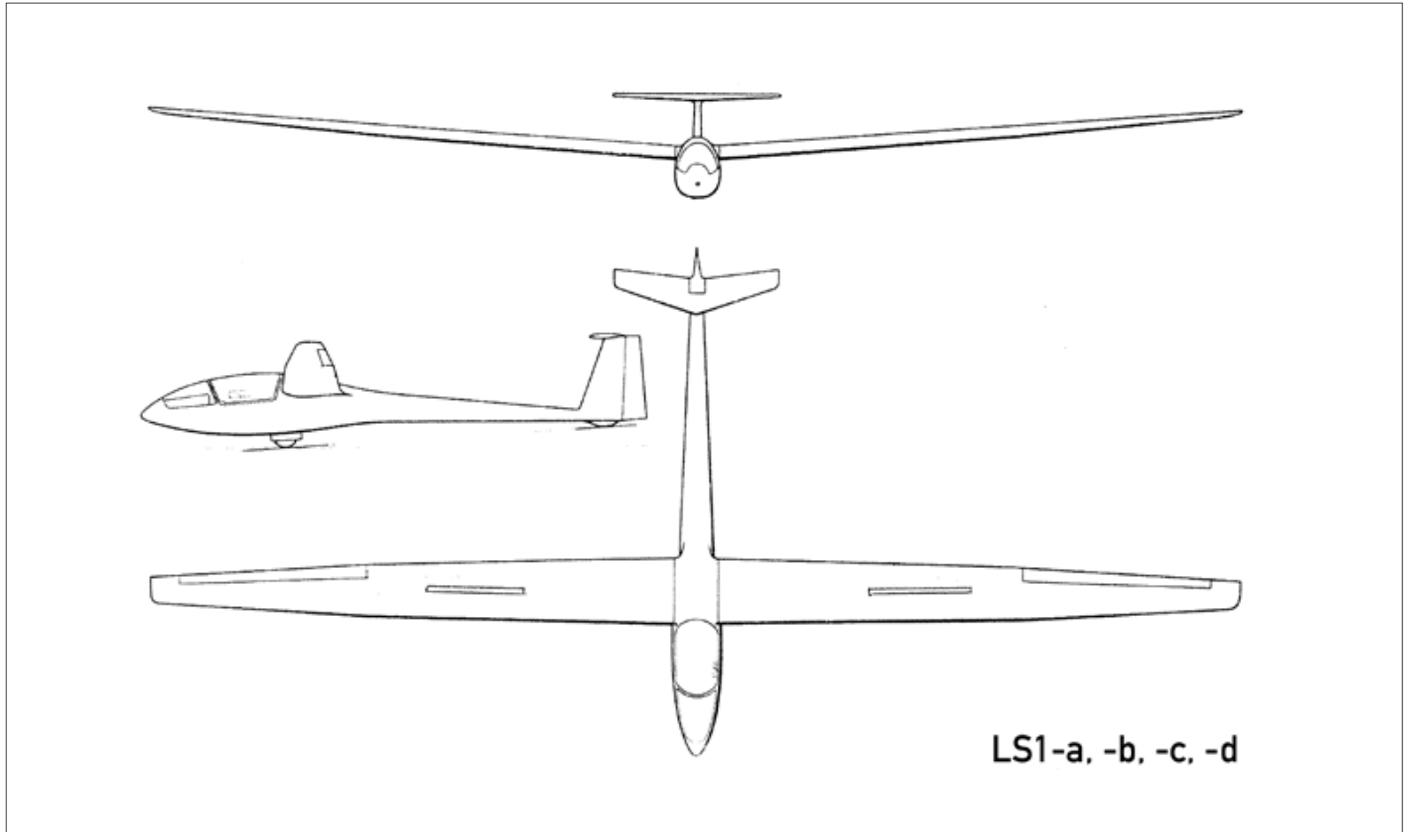


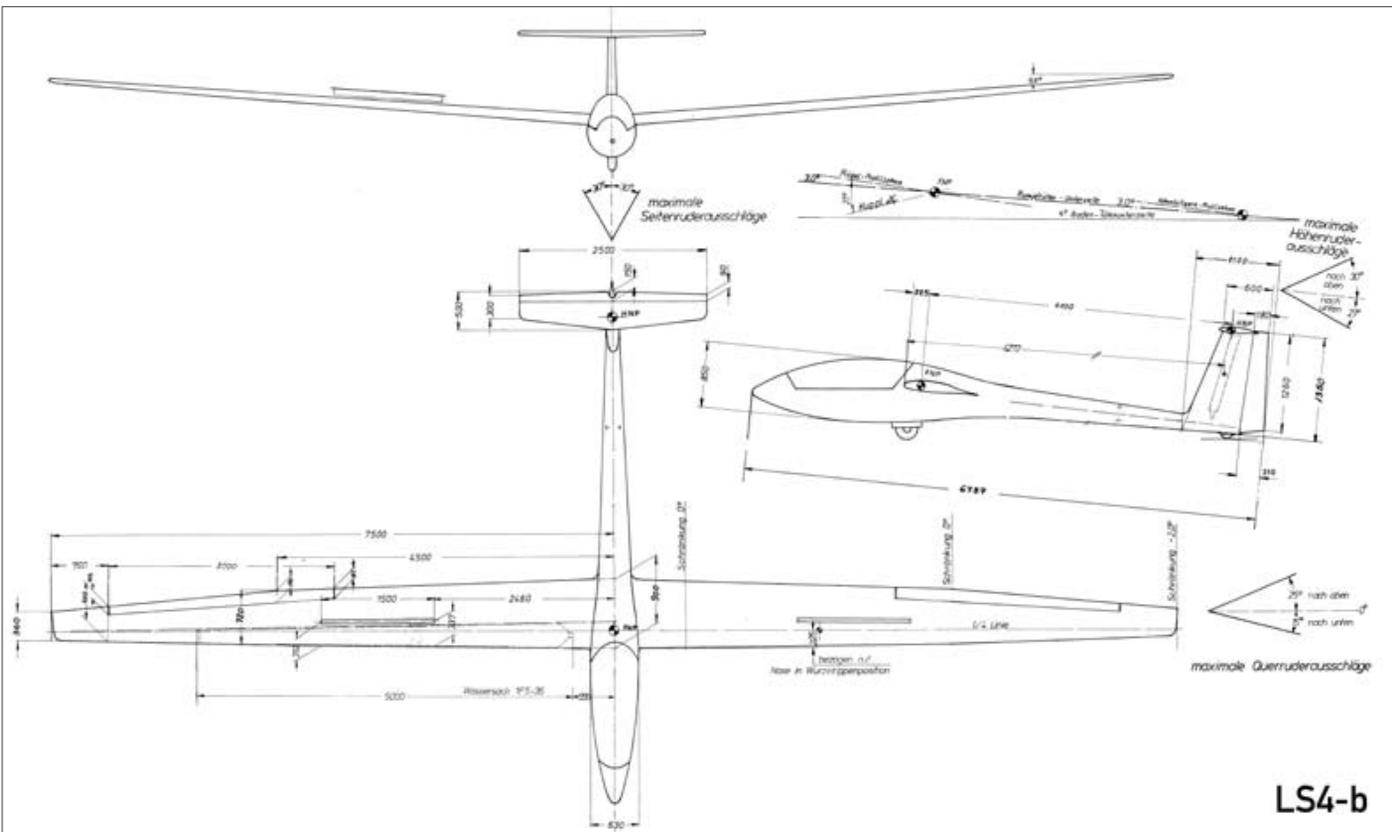
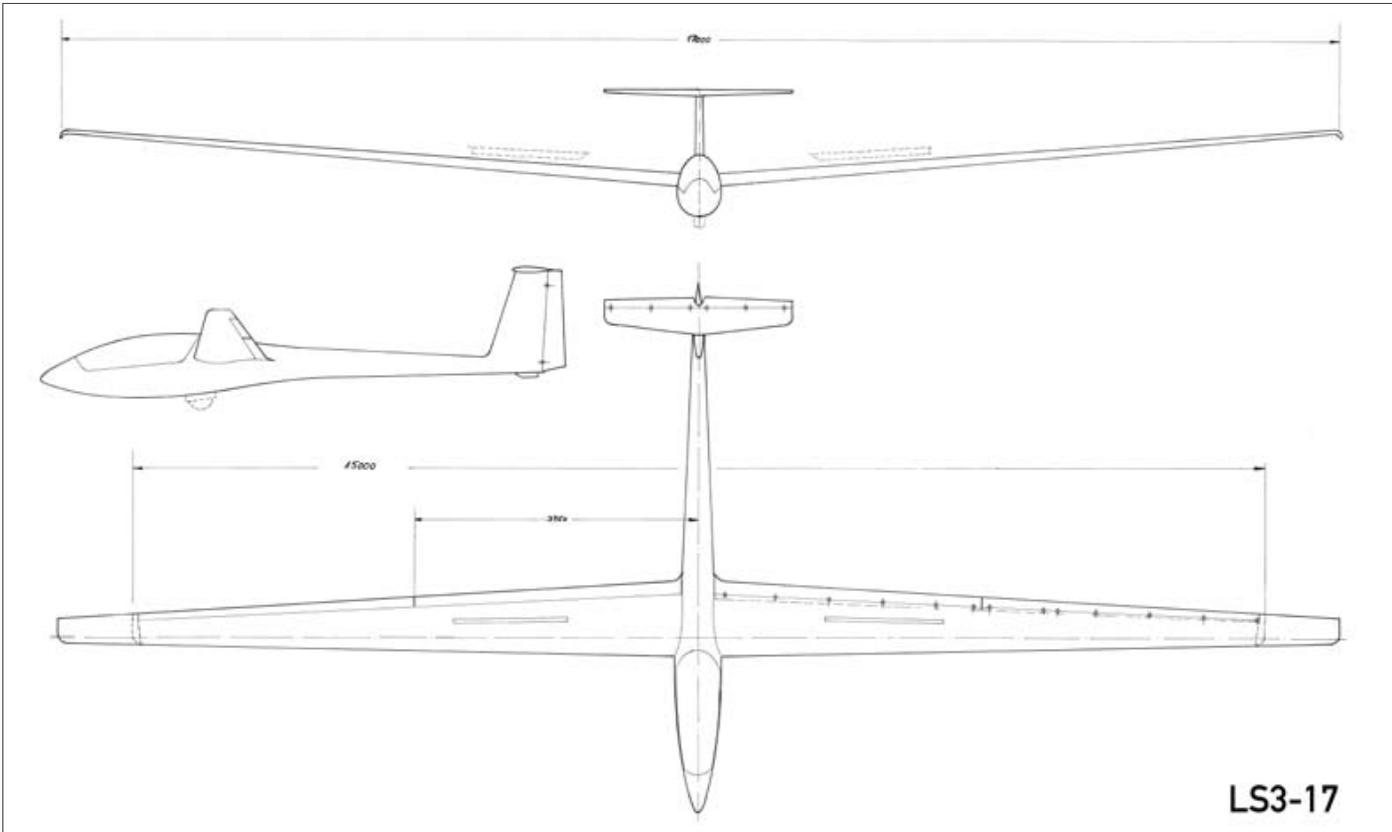


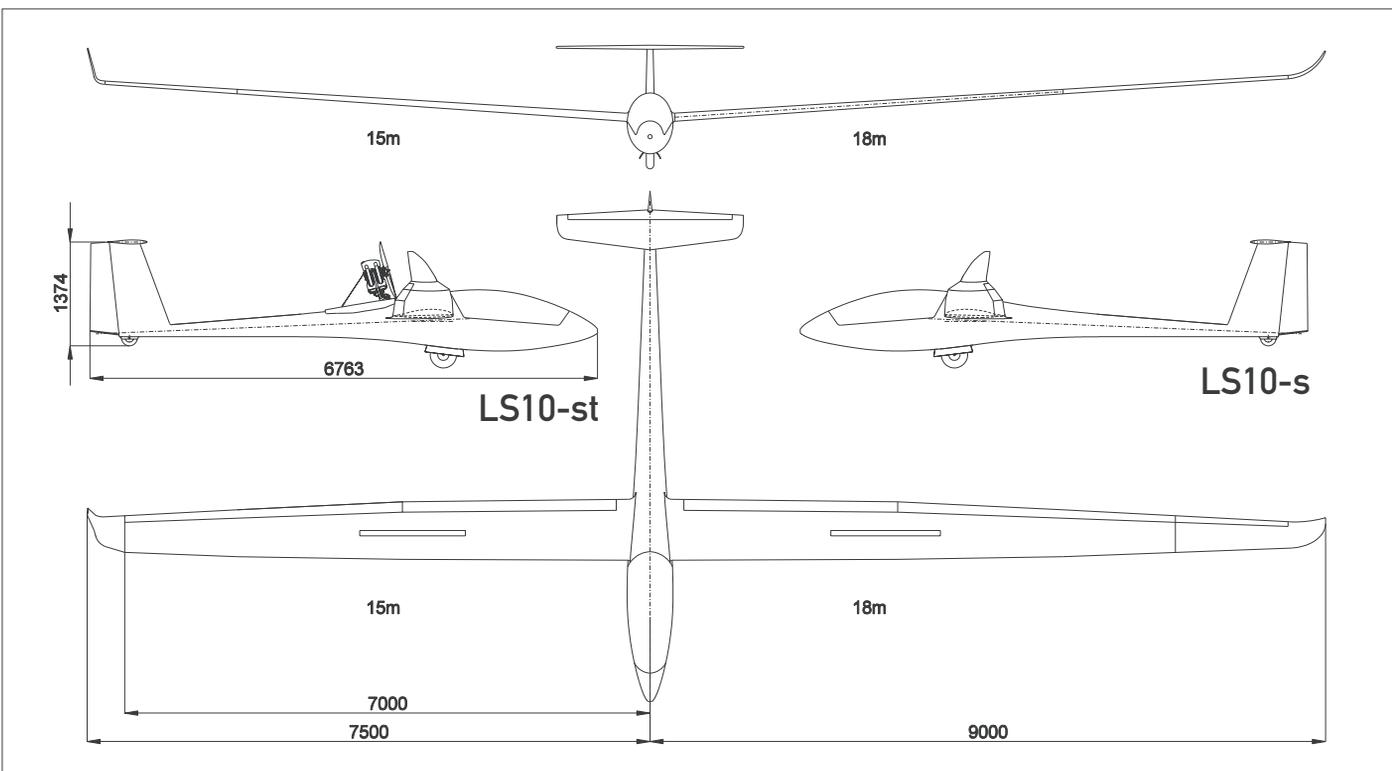
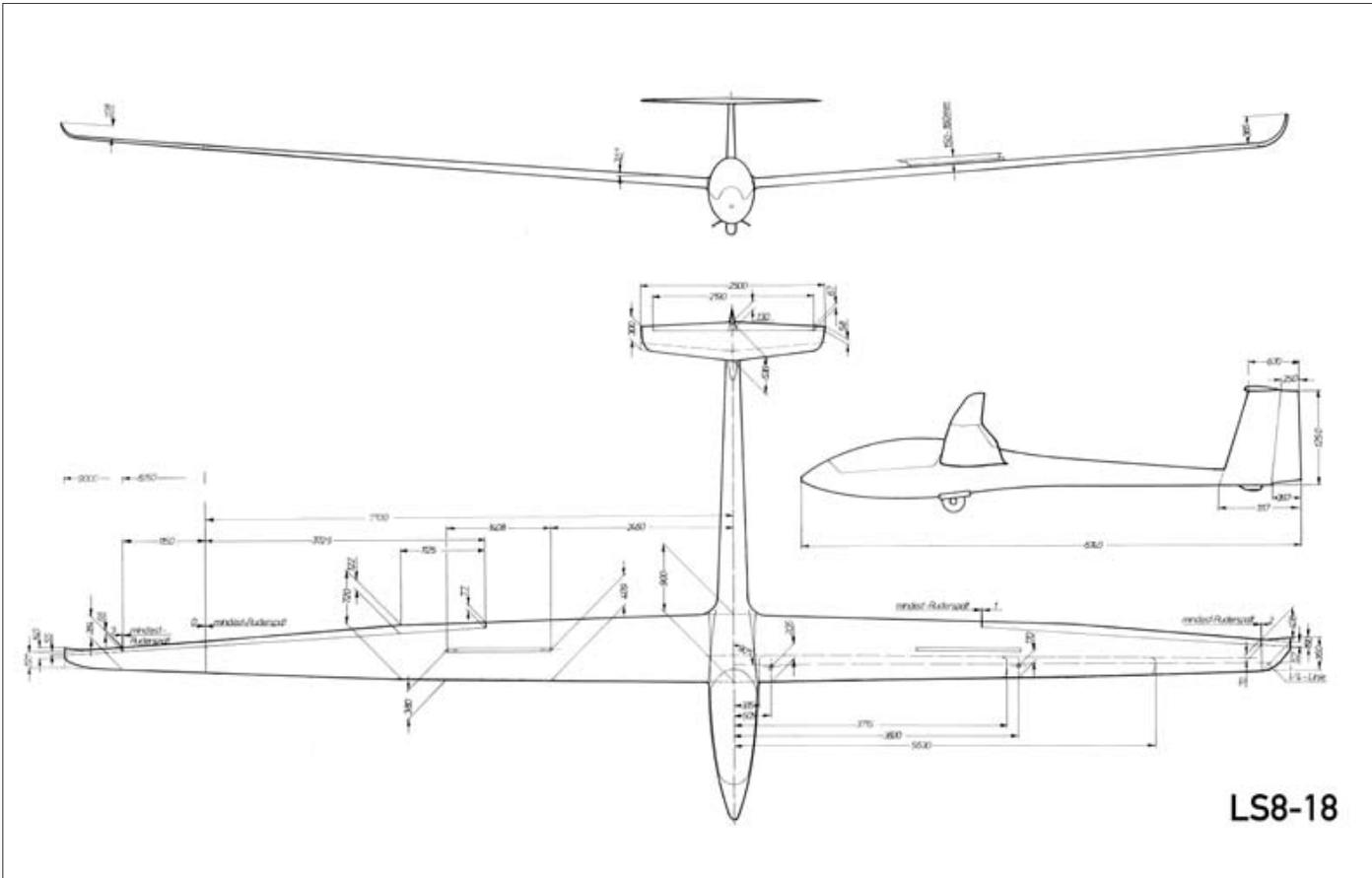
DG-500 ELAN Orion

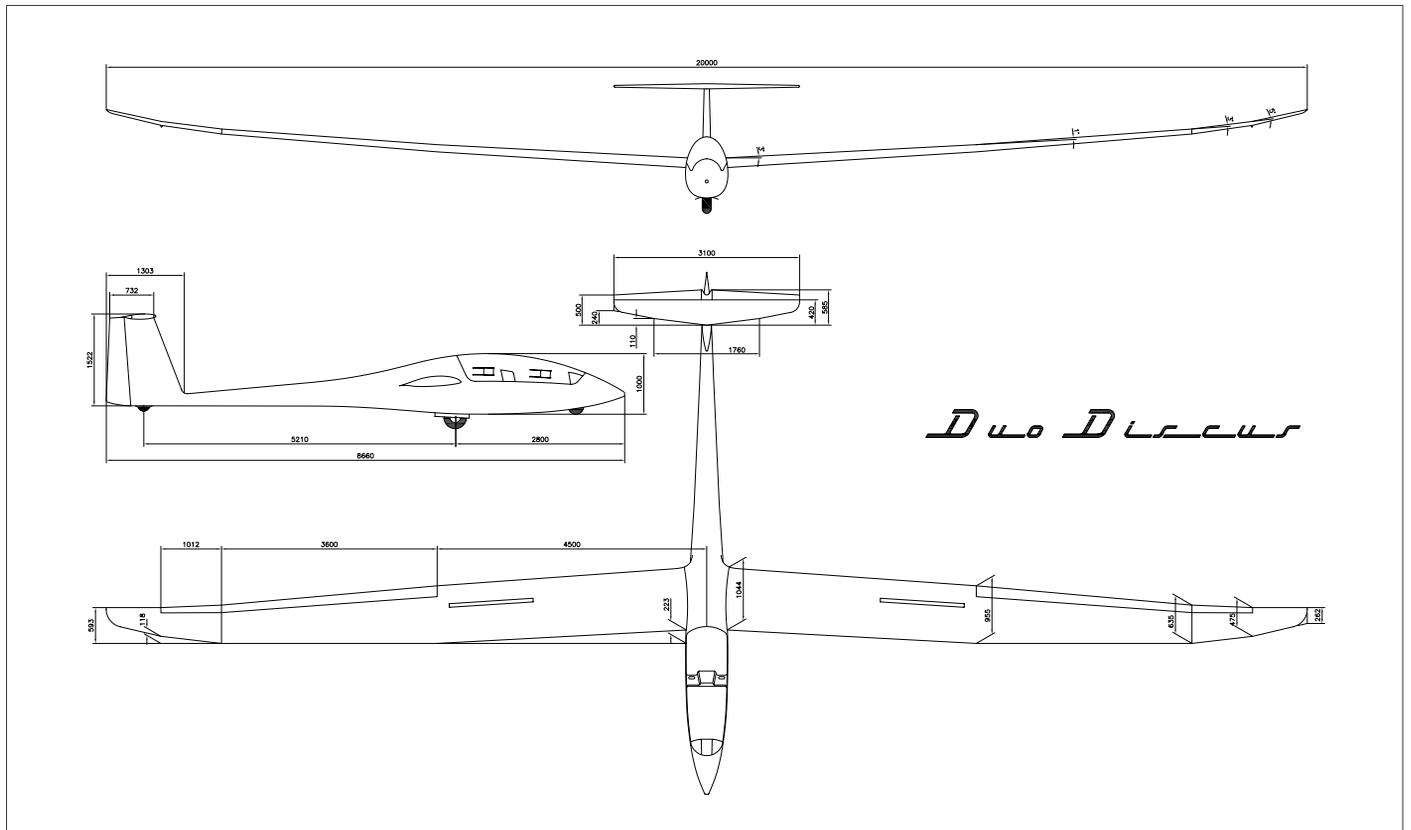
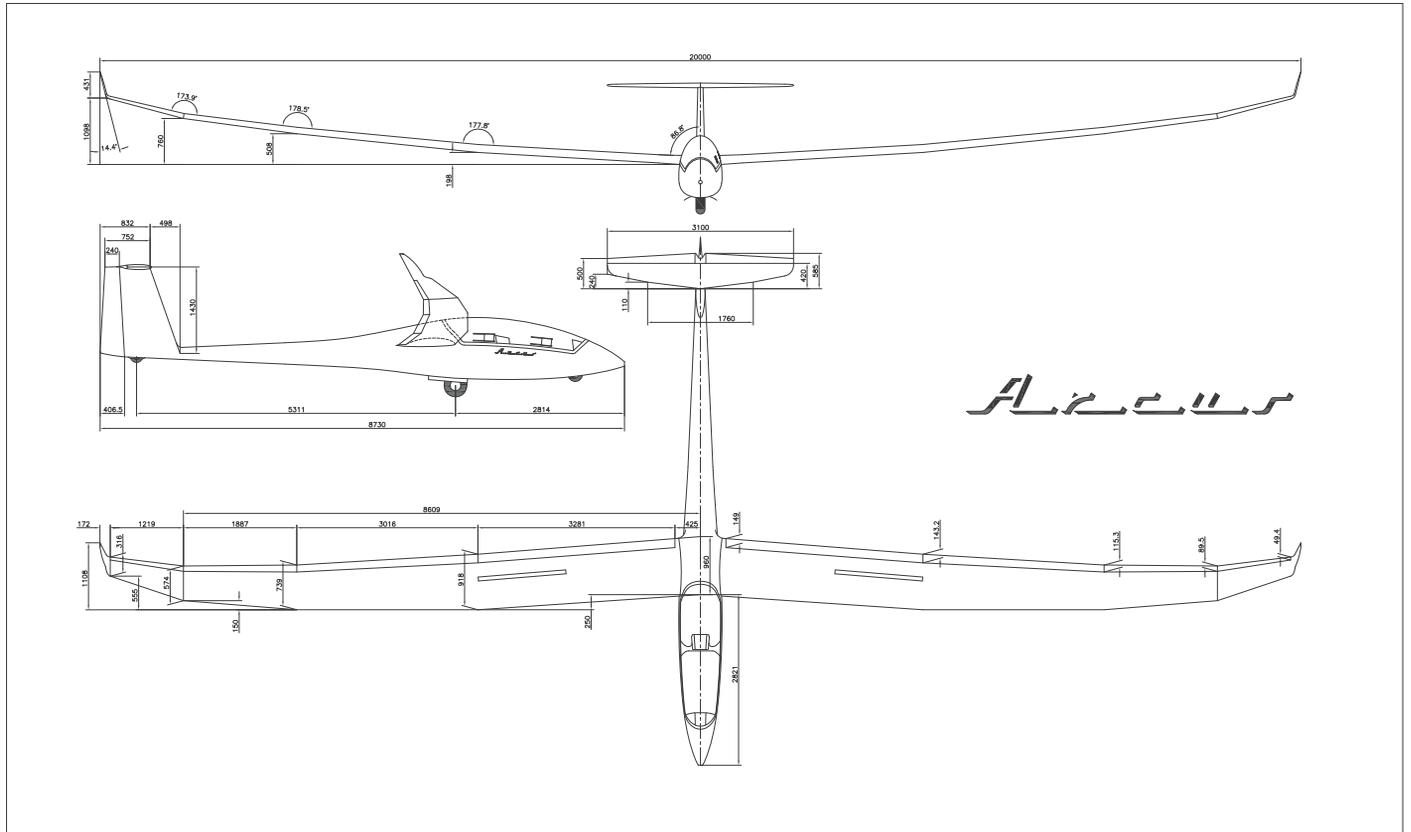


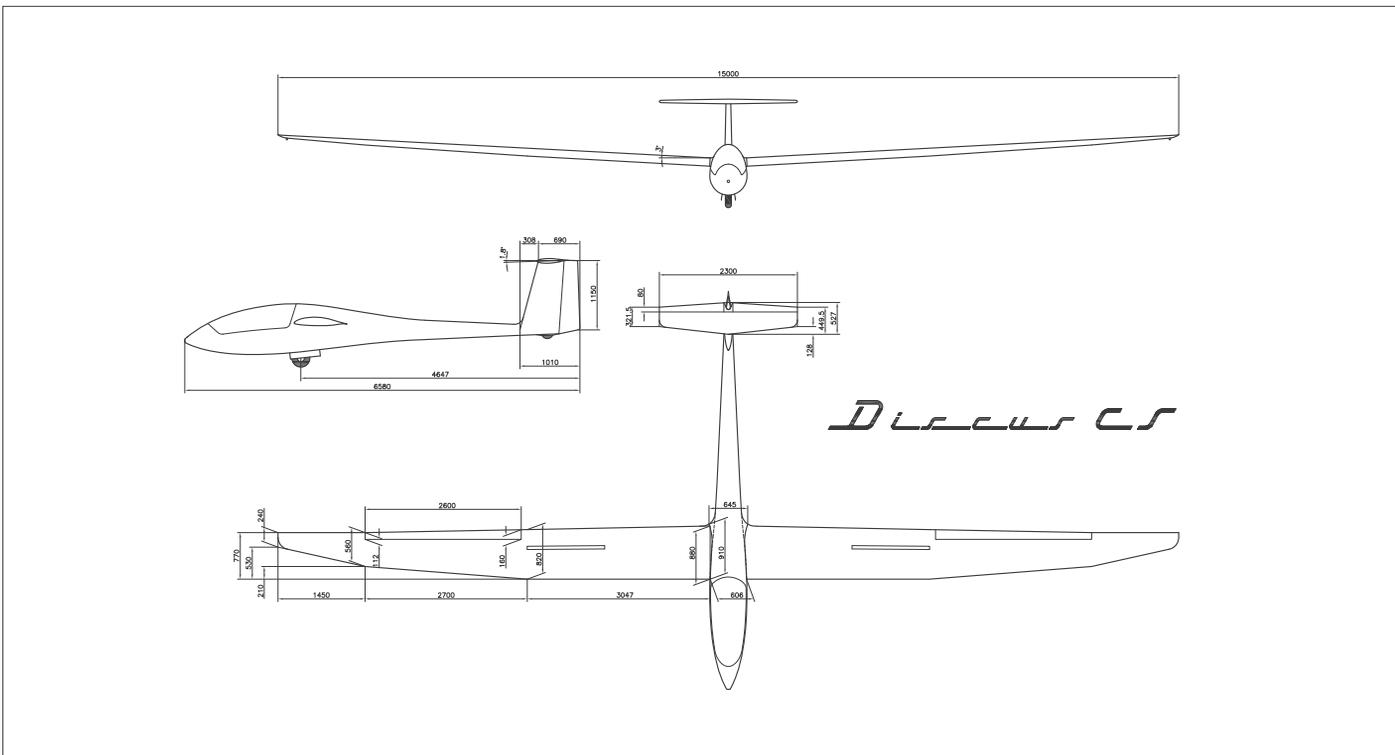
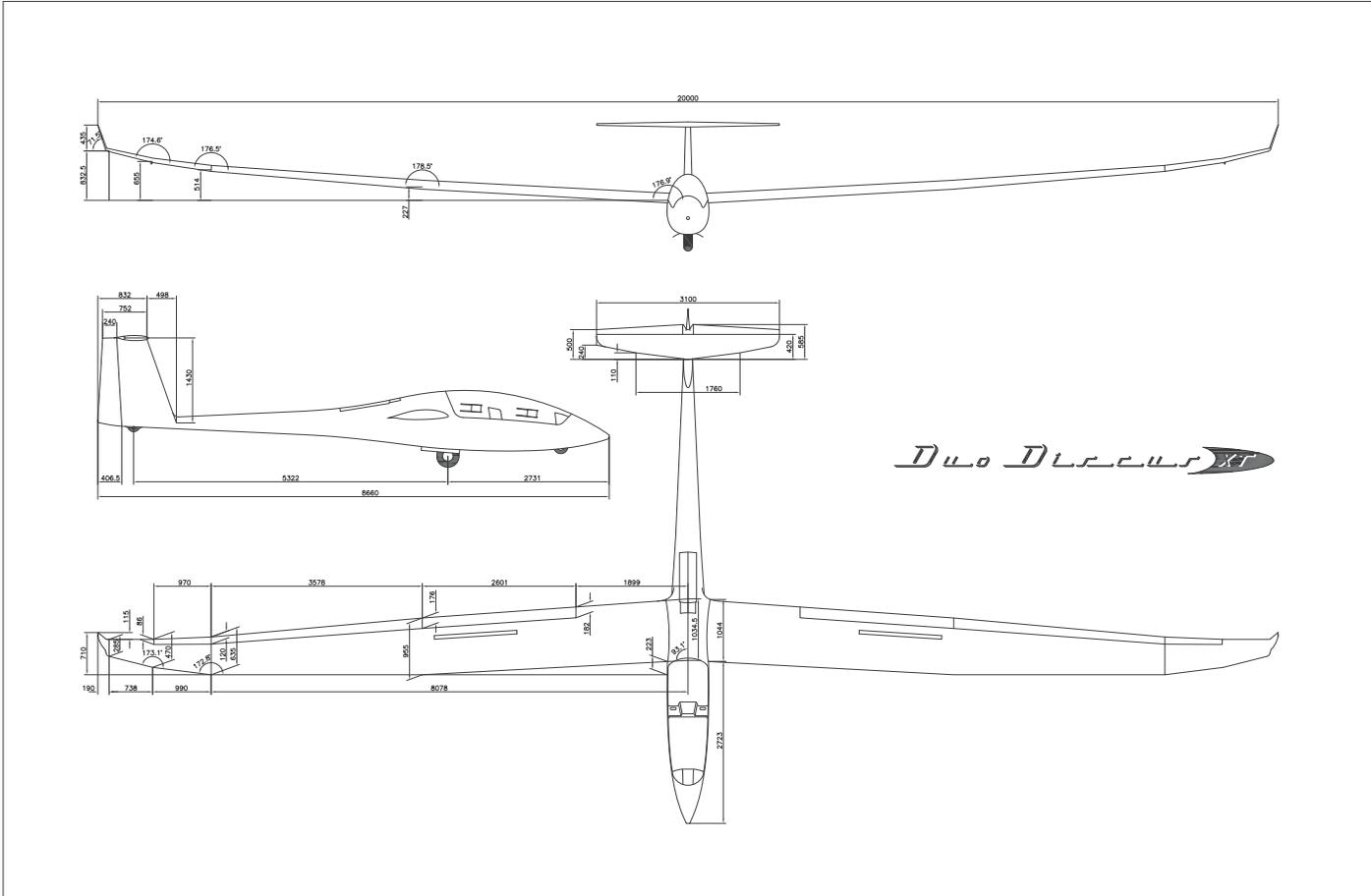


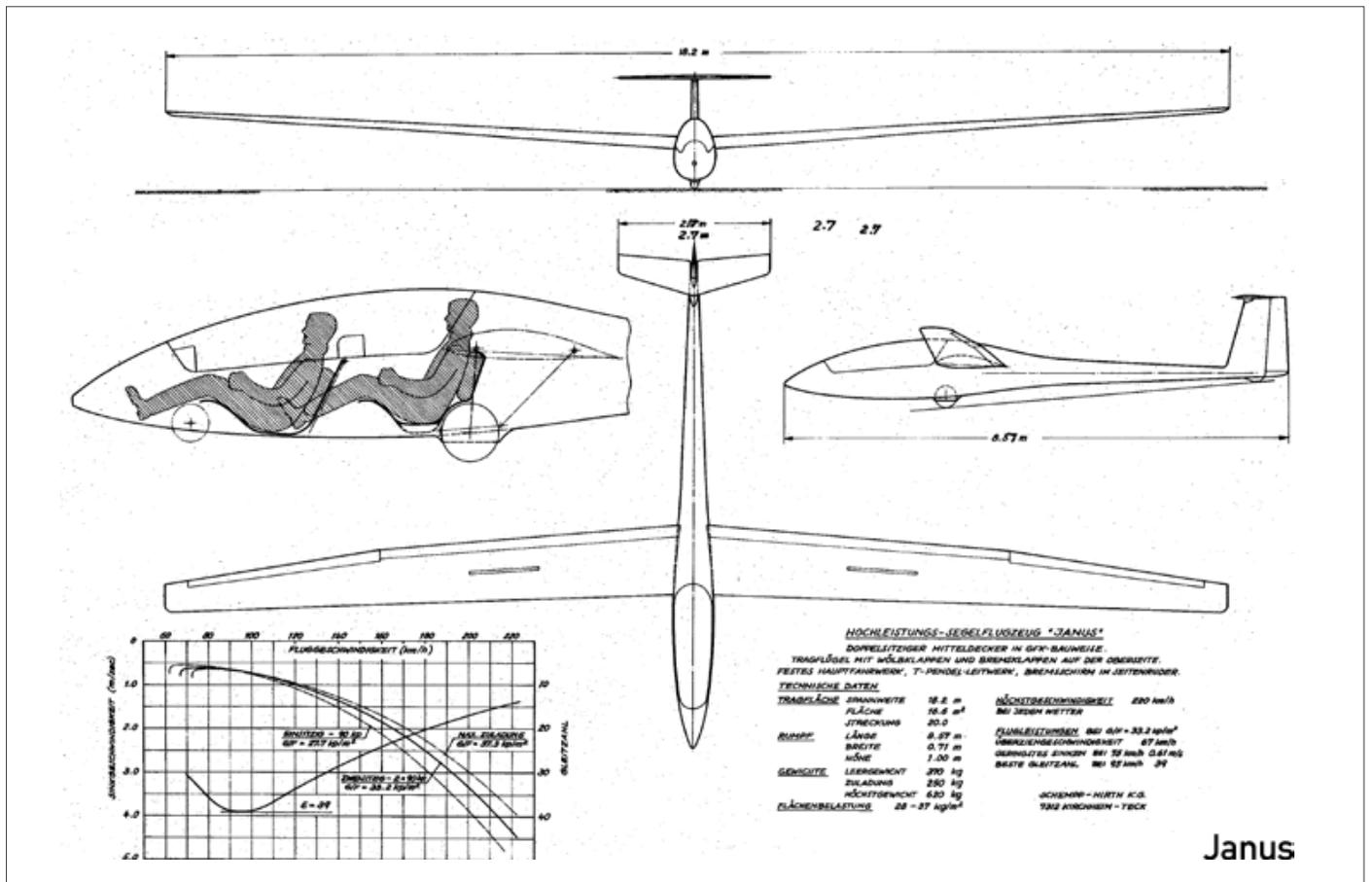
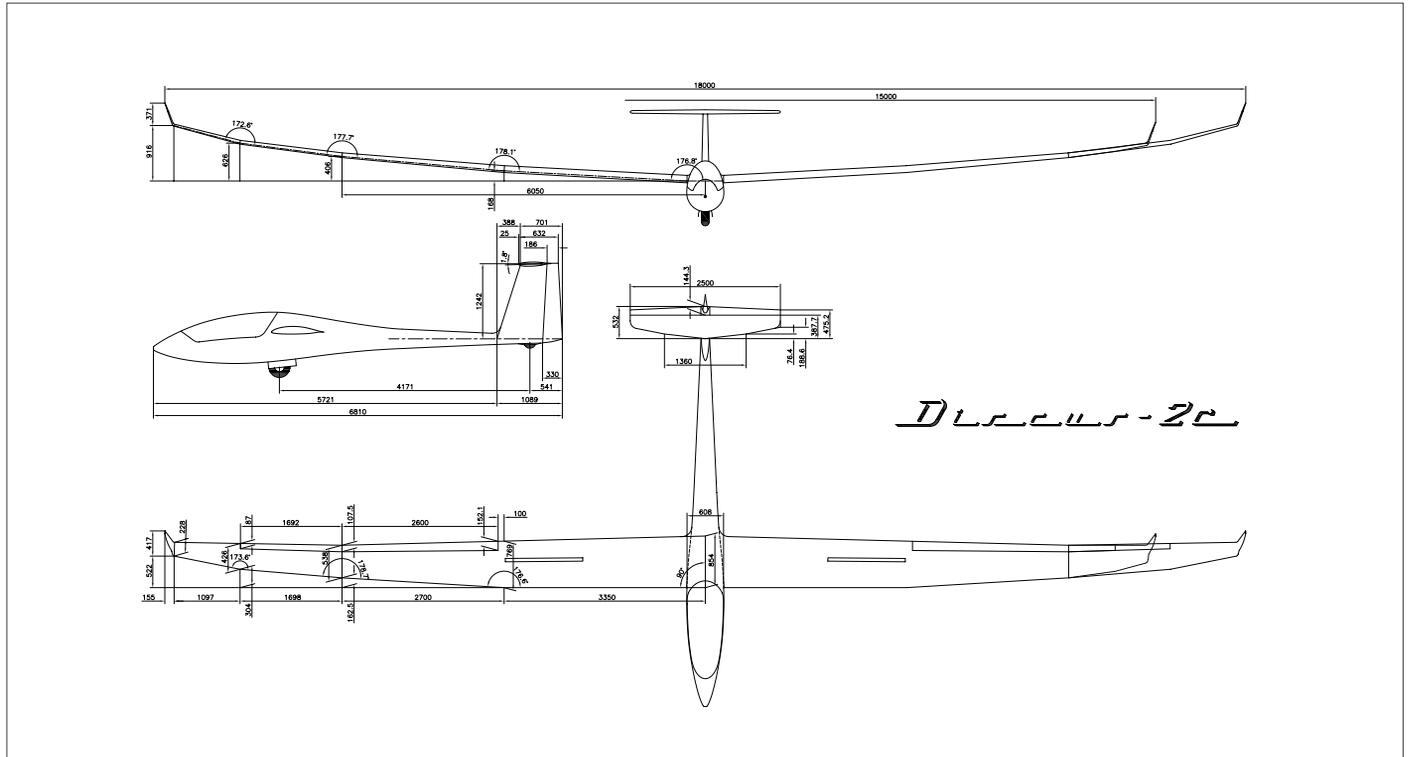


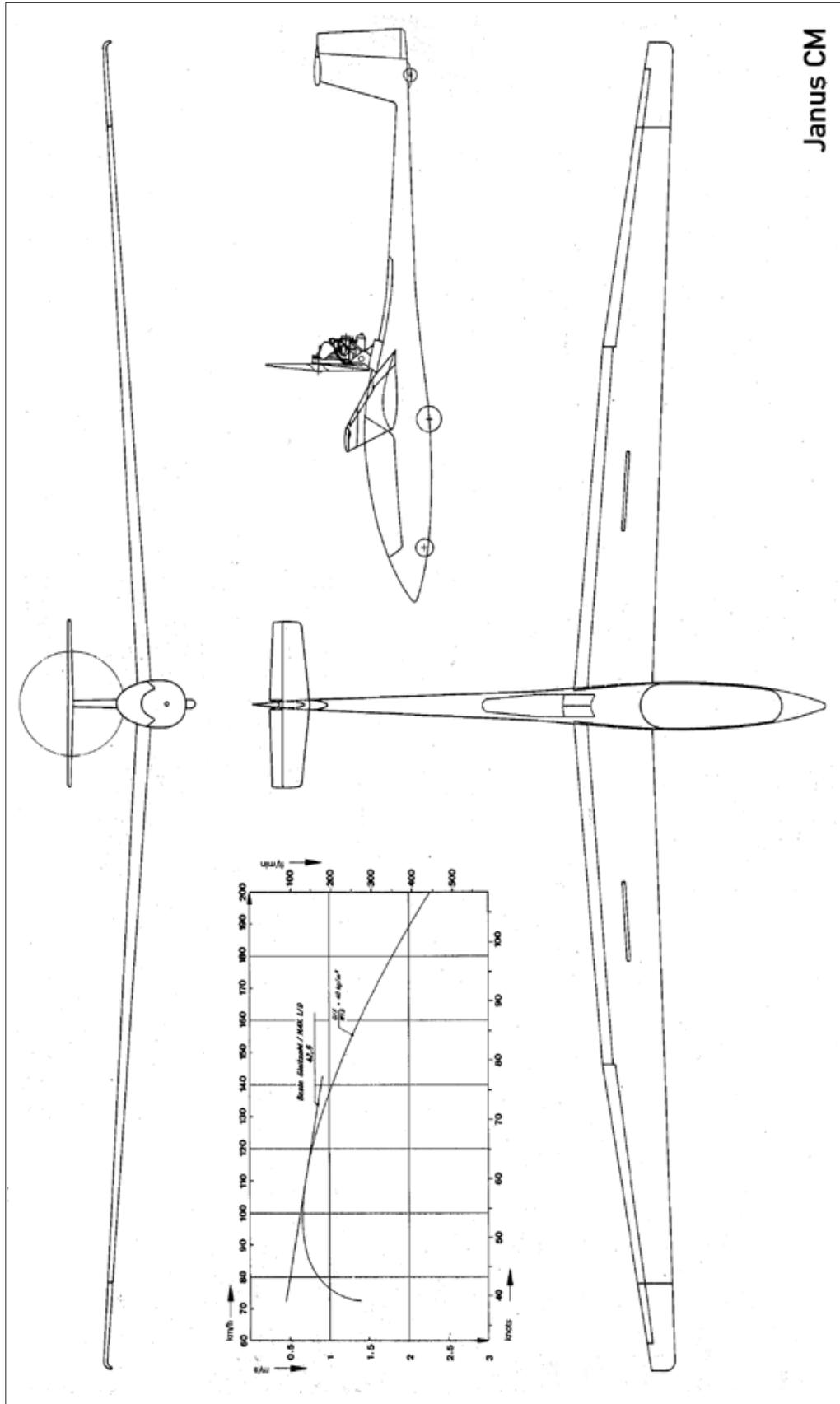




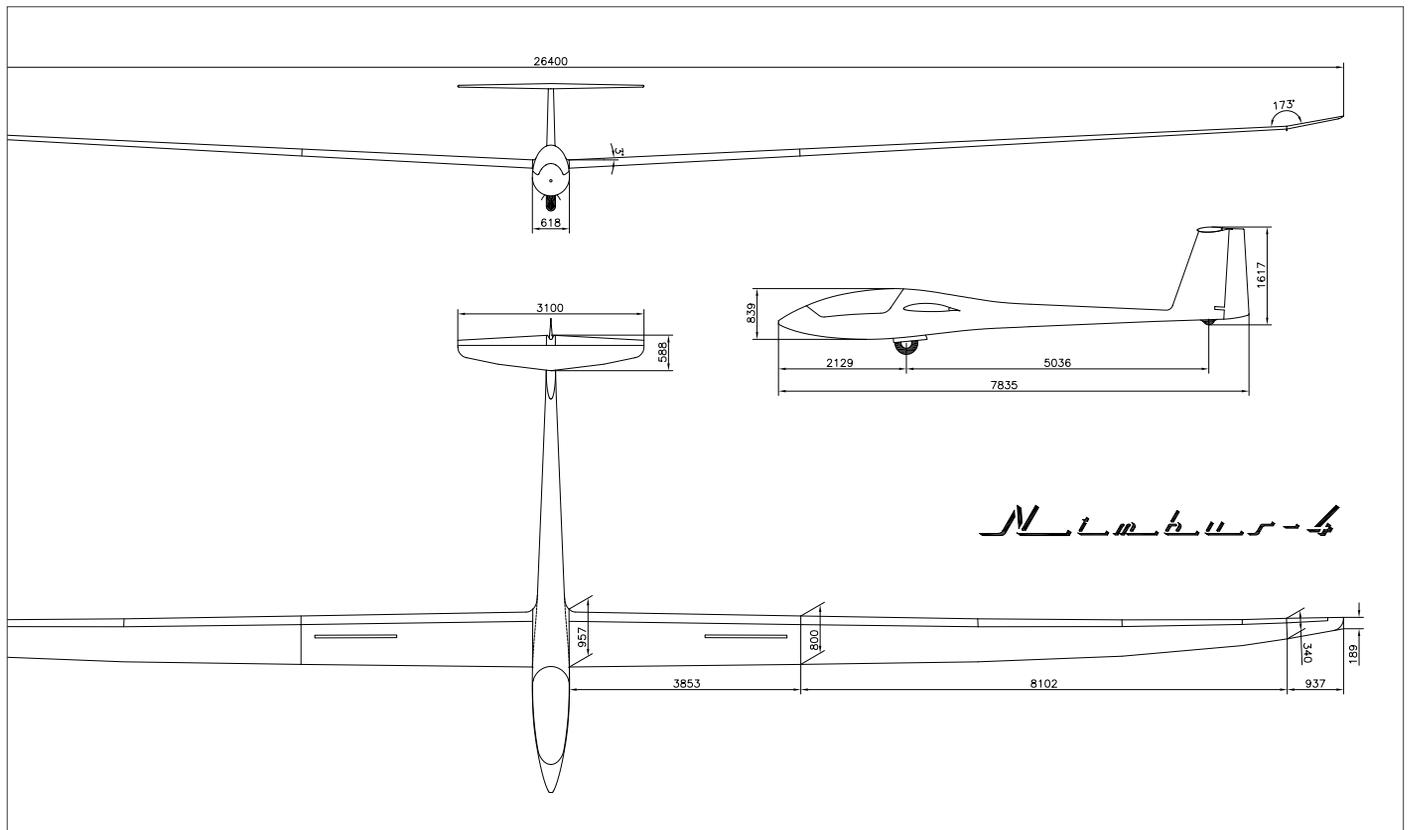
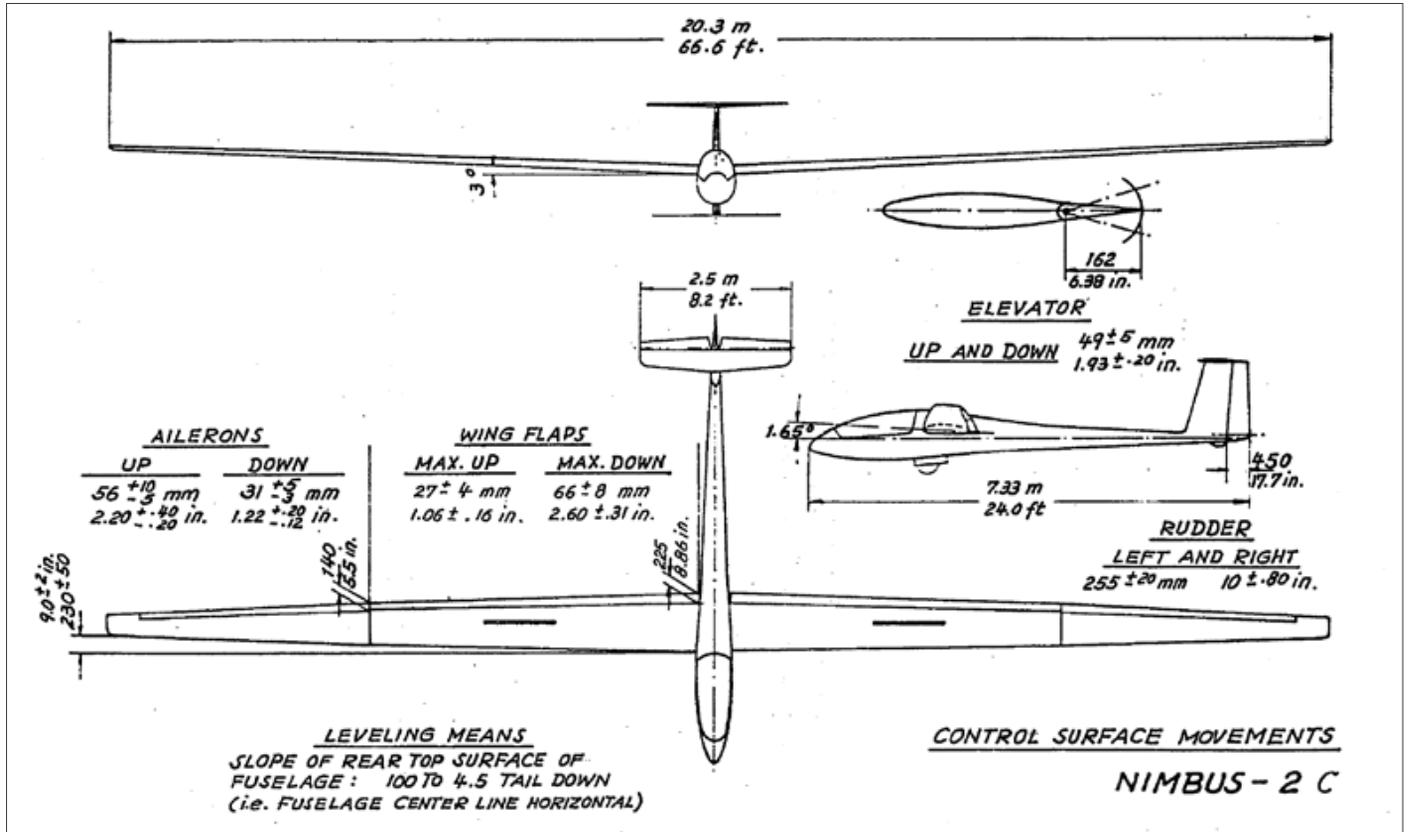


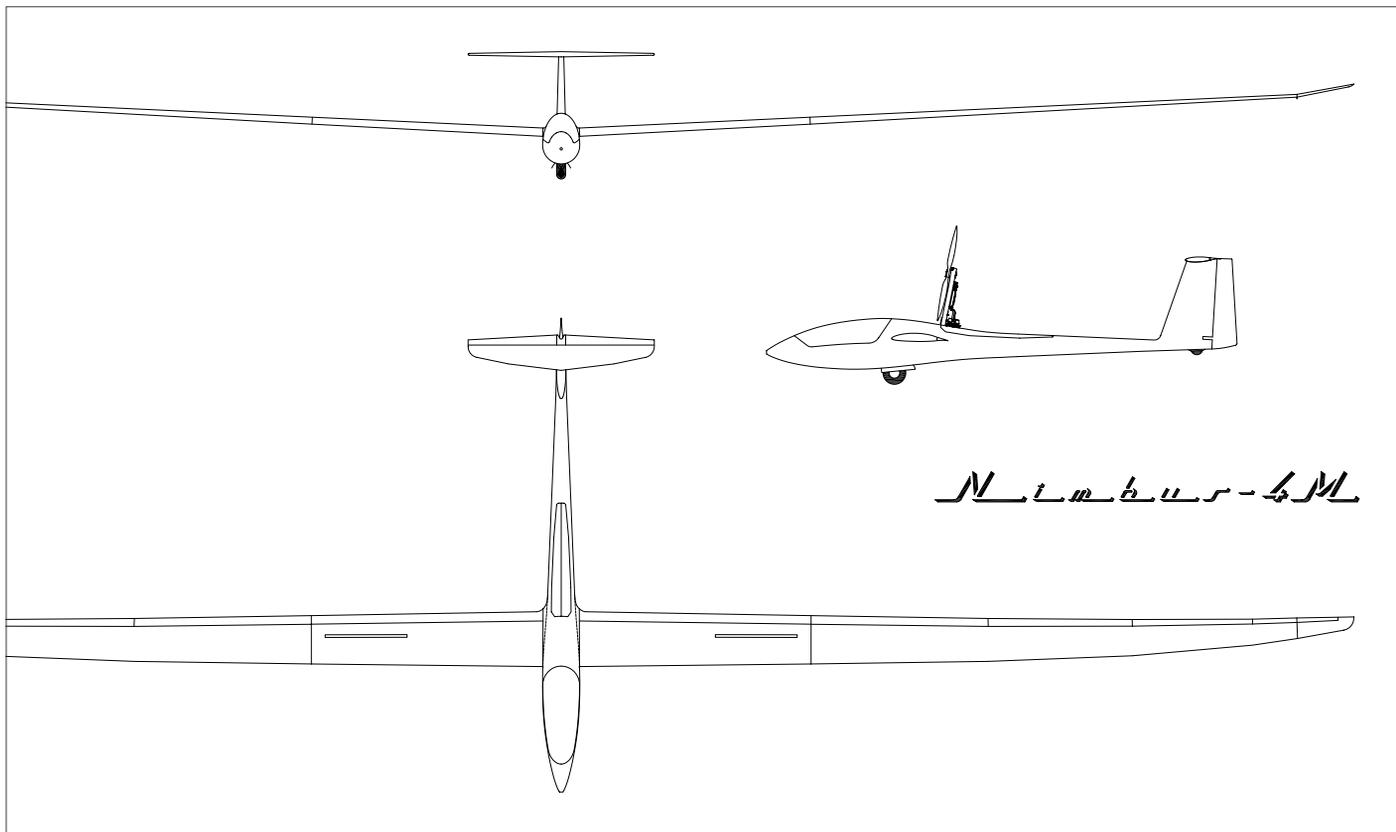
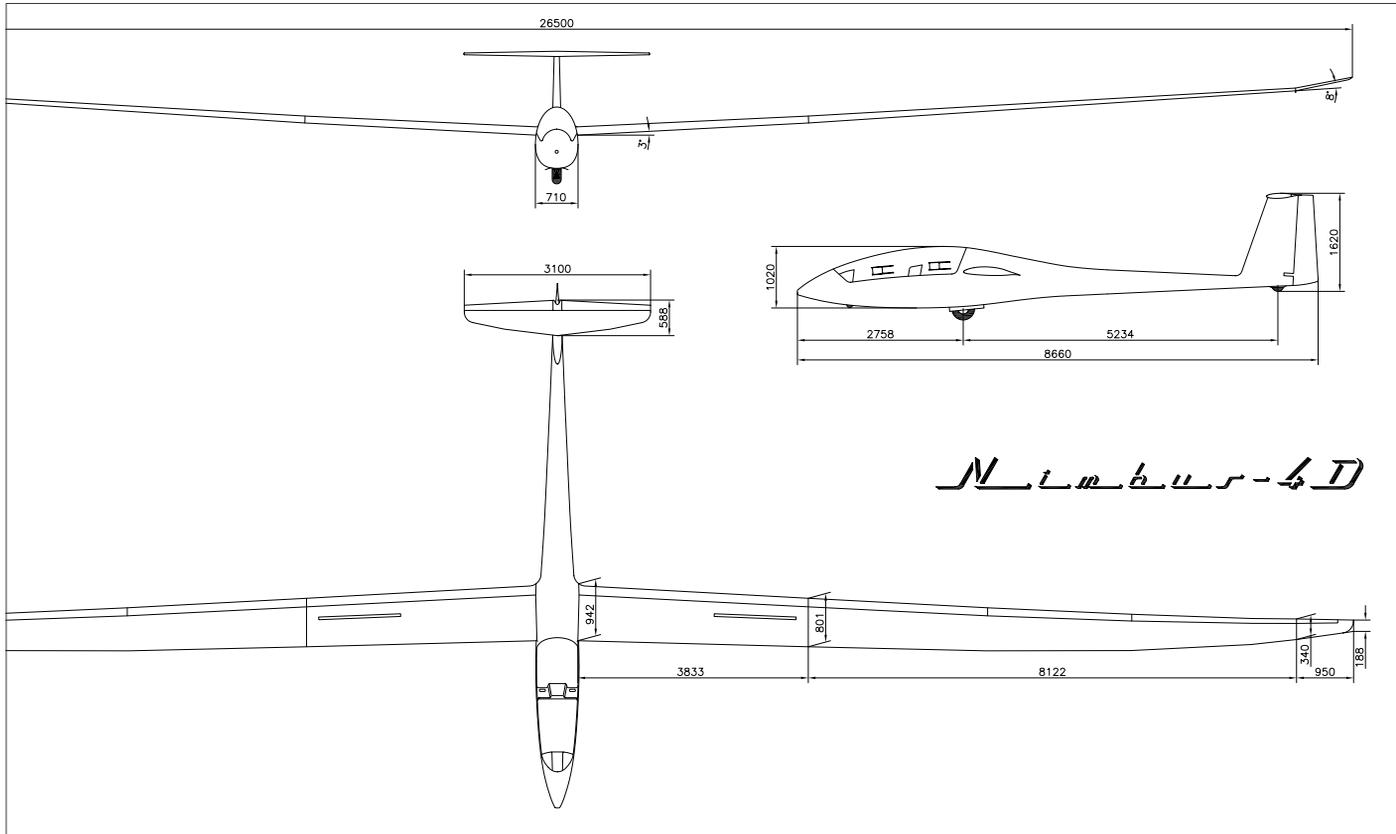


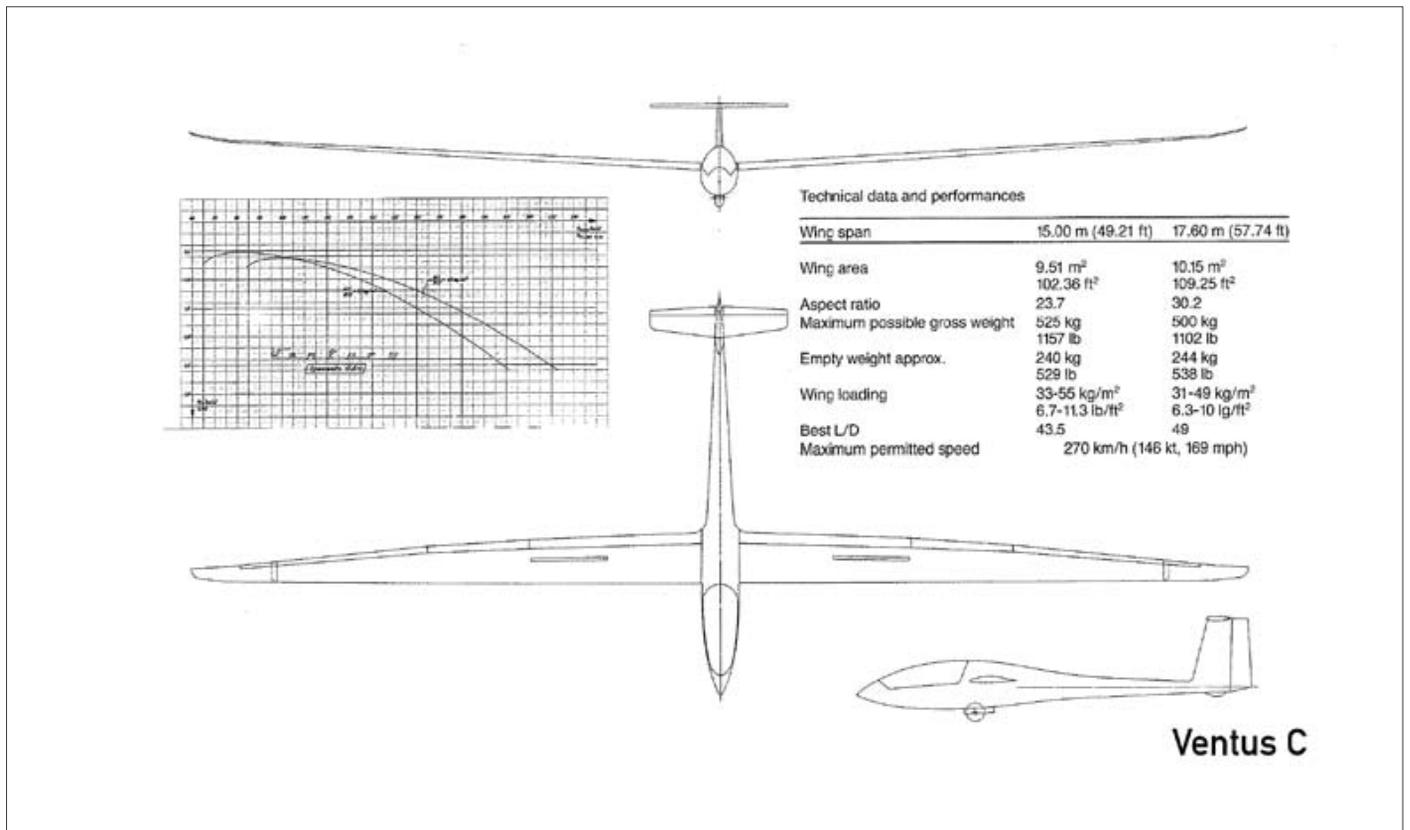
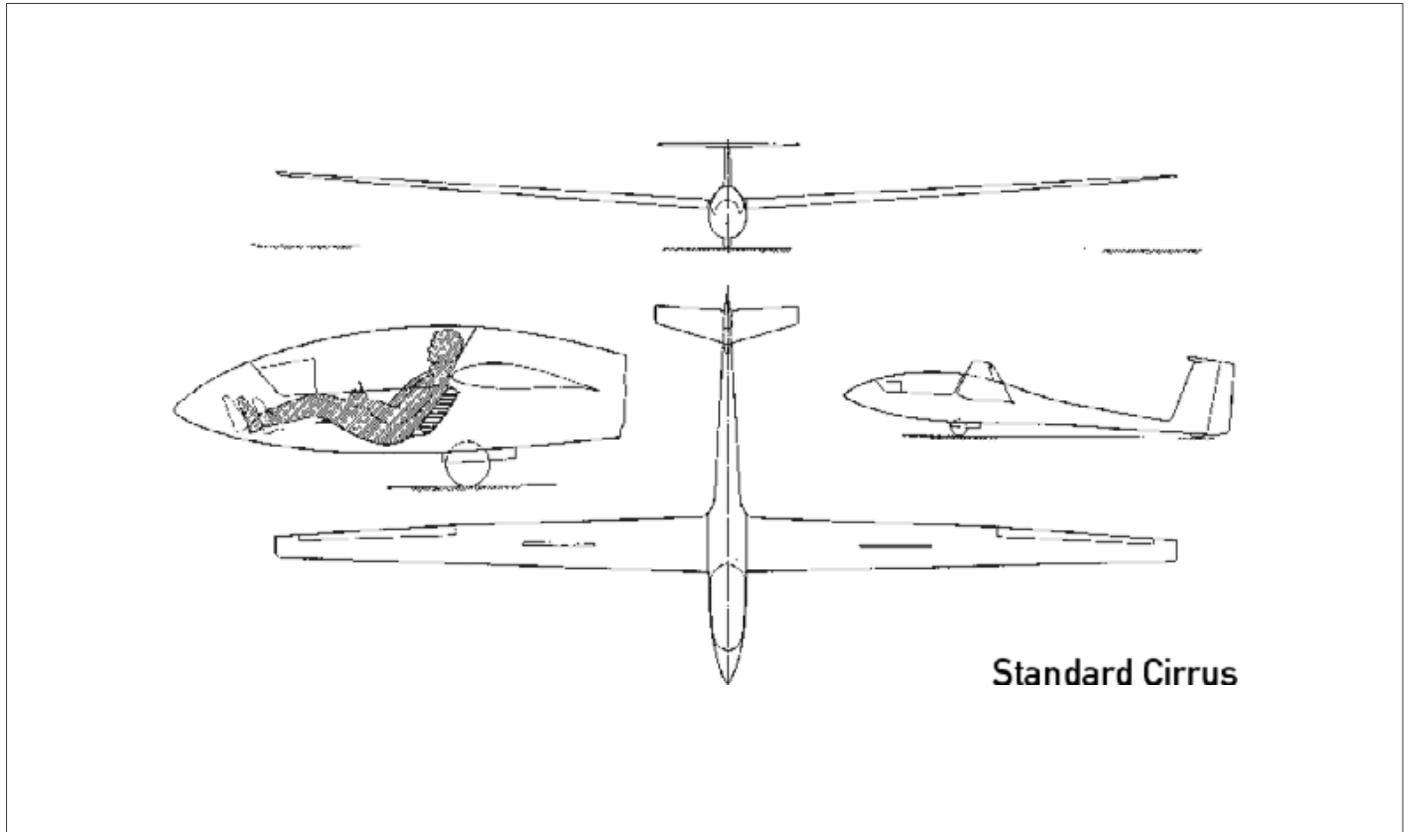


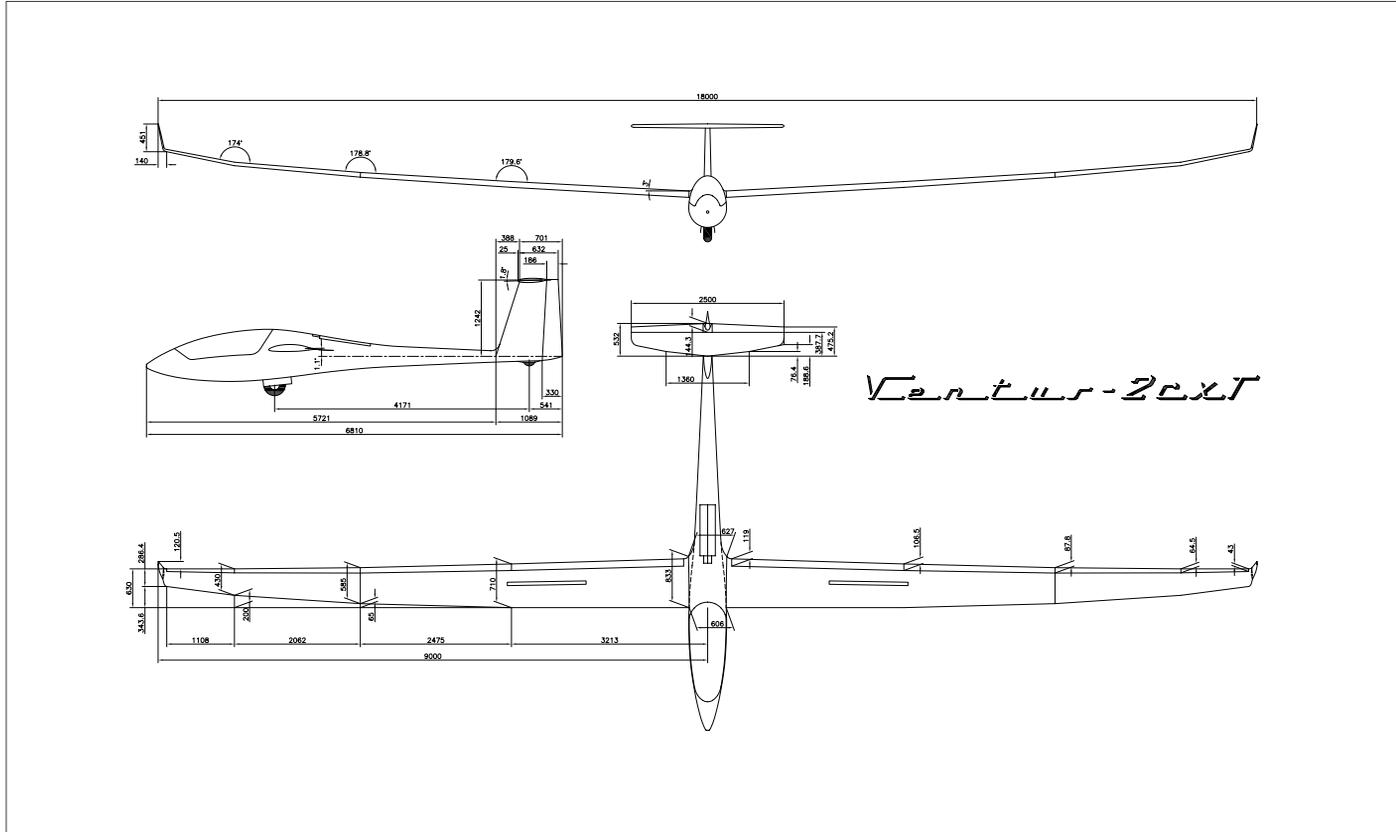


Janus CM









9 Les présidents de la CVV et de la FSVV

Les présidents de la Commission de vol à voile (CVV) de l'AéCS et de la Fédération suisse du vol à voile (FSVV)



August Hug
1943–1969
Premier président de la CVV¹



Georges Bovier
1990–1994
Président de la CVV jusqu'au 22.1.1993
à partir du 23.1.1993 premier président
de la FSVV
(constitution de la FSVV)



Adolph «Pirat» Gehriger
1969–1970



Bernhard «Benno» Lüthi
1994–1997



Hans Nietlispach
1970–1979



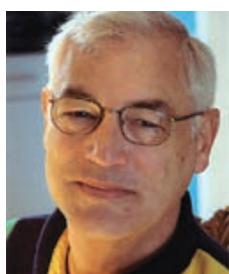
Peter Schneuwly
1997–2004



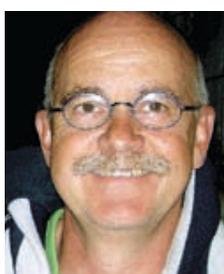
Richard Meyer
1979–1985



Emil Blumer
2004–2011



Georg Krenger
1985–1990



Xaver «Xappi» Mäder
depuis 2011

¹ Avant 1943 il y avait à l'Aéro-Club des «experts en chef du vol à voile» («Oberexperten Segelflug»)

10 Nos présidents

VEREINIGUNG DER SEGELFLUG-VETERANEN des AeCS
ASSOCIATION DES VÉTÉRANS DU VOL À VOILE de l'AéCS



*lang geflogen und jung geblieben!
longtemps volé et resté jeune!*



August Hug

1971–1979

August Hug, fondateur et premier président de l'AVVV, reste le seul président d'honneur dès 1979, les statuts ne prévoyant plus de membres d'honneur depuis 1986.

1982



Herbert Katz

1980–1985

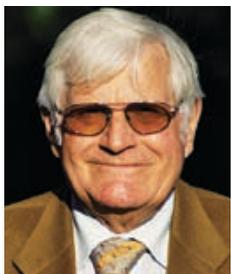
1982



Köbi Eggenberger

1985–1993

1990



Willi Schwarzenbach

1993–2005

2006



Manfred R. Kueng

depuis 2005

2004

11 Sur l'auteur

Manfred R. Kueng commença en mars 1956 à l'âge de 17 ans comme élève au Groupe de vol à voile de Bâle et est titulaire de l'insigne C-or avec 3 diamants. Il fut chef-moniteur du Groupe genevois de vol à voile de Montricher durant 12 ans. Kueng vole pour son plaisir. Il est toujours moniteur actif, et depuis 2005 il est le président de l'Association des vétérans du vol à voile de l'AéCS.



Manfred Kueng avec son
DG-600/18m HB-3039 à Saanen
photo: Peter Hildebrand

Après une formation commerciale et diverses fonctions, Manfred Kueng fut responsable durant 2 décennies de l'approvisionnement en énergie des usines européennes d'une multinationale de la chimie active dans le monde entier.

A l'armée, le capitaine Kueng fut officier de transmission à l'état-major d'un régiment des troupes d'aviation et de défense contre avions (aujourd'hui Forces aériennes) et accessoirement officier sport à tous les échelons de sa carrière militaire.

Dès sa scolarisation fîfre au «Dupf-Club Basel», il reste toujours actif au carnaval de Bâle. Le Bâlois établi à Genève depuis plus de 50 ans organise chaque année la venue de fîfres et tambours bâlois à «l'Escalade» de Genève.

Manfred Kueng est marié avec Sophie et a une fille Catherine.



Comme moniteur faisant
l'écolage
photo: Gilbert Benzonana



En vol avec le Super-Dimona
HB-2324
photo: Dan Kueng





12 Sponsors

Nous remercions tous les sponsors, ainsi que ceux qui ne sont pas mentionnés ici parce que leurs promesses de don ne nous sont parvenues qu'après l'impression du livre. Les dons d'entreprises, d'institutions et de personnes privées, dont un nombre important de membres de l'Association des Vétérans du Vol à Voile, ont rendu possible l'édition de ce livre.

Entreprises et institutions

AXA Winterthur, Assurances aviation, CH-1002 Lausanne

Breitling SA, CH-2540 Grenchen

Carbagas AG, CH-3073 Gümligen

Engadin Airport AG, CH-7503 Samedan

et

Club svoul a vela Muottas, CH-7503 Samedan

Fondation Hans Wilsdorf, CH-1227 Carouge

HPM Design GmbH, CH-5611 Anglikon

Pilatus Constructions Aéronautiques SA, CH-6371 Stans

RUAG Switzerland Ltd., RUAG Aviation, CH-6032 Emmen

Saab AB, SE-581 88 Linköping, Suède

Fédération suisse de vol à voile, CH-6006 Luzern



Svoul a vela Muottas



Personnes privées

Angst Martin, 8006 Zürich
Arber Horst, 4053 Basel
Augsburger Peter, 3700 Spiez
Bachmann Max und Martha, 8302 Kloten
Baumann Arthur, 1588 Cudrefin
Baumann HP, 8810 Horgen
Berchtold Heinrich, 8606 Nänikon
Bernardi Peter, 4302 Augst
Bissig Alois, 6454 Flüelen
Bitterlin Fred, 8302 Kloten
Deutsch Roland, 4332 Stein
Dünki Umberto, 9242 Oberuzwil
Eichenberger Urs, 8700 Küsnacht
Fäh Hermann 8542, Wiesendangen
Freitag Pierre, 2300 La Chaux-de-Fonds
Fuchs Erich, 8706 Meilen
Gamma Thomas, 6285 Hitzkirch
Gilivert Daniel, 2208 Les Hauts-Geneveys
Götz Heidi, 8620 Wetzikon
Güggi Anton, 6045 Meggen
Günthard Margrith, 8824 Schönenberg
Gunzenhauser Johannes Rudolf, 4450 Sissach
Gunzenhauser Jürg, 4450 Sissach
Gunzenhauser Bernhard, 4102 Binningen
Gysi Karl, 8400 Winterthur
Häberlin Hans Paul, 8260 Stein am Rhein
Hartmann René, 4934 Madiswil
Hodel René, 3008 Bern
Hübscher Bruno, 8852 Altendorf
Hübscher Hermann, 8620 Wetzikon
Hugi Hans 8484, Neschwil
Humberset Claude, 1024 Ecublens
Jaquet Gilbert, 1822 Chernex
Jeanneret René, 2000 Neuchâtel
Jenni Eugène, 2502 Bienne
Jenni Walter, 8055 Zürich
Keckeis Christophe, 1552 Trey
Klingler Doris, 8224 Löhningen
Köller Hans Peter, 3049 Säriswil
Kuhn Hansjörg, 8600 Dübendorf
Lehmann Erwin, 4600 Olten
Liechti Pierre, 2024 St Aubin
Lüdin Hans, 1296 Commugny
Marti Fritz, 3250 Lyss
Meisser Jakob, 7050 Arosa
Muntwyler Urs, 3007 Bern
Naegeli Hansruedi, 8932 Mettmenstetten
Noble John, 1227 Carouge
Obrist Marcel, 8625 Gossau
Raulf Felix, 4102 Binningen
Räz Max, 3256 Seewil
Rebetez Werner, 4123 Allschwil
Ritzi Leander Markus, 8118 Pfaffhausen
Roesgen Gilberte und Roger, 1213 Petit-Lancy
Rüegg Werner, 8636 Wald
Ruesch Hans-Peter, 5323 Riethem
Ryser Fred, 4144 Arlesheim
Ryser Kurt, 3145 Niederscherli
Salvisberg Bernhard, 3006 Bern
Scheitlin Oscar, 8303 Bassersdorf
Scheuber Karl, 6382 Büren NW
Schild Roland und Ruedi, 4227 Büsserach
Schillig Kurt, 1206 Genève
Schwarz Karl, 8105 Watt
Schweizer Hansjörg, 4102 Binningen
Stapfer Kurt, 8322 Madetswil
Steiger Eugen, 4132 Muttentz
Stuedler Hans, 4054 Basel
Storck Hans, 2503 Biel
Strobel Joseph, 8121 Benglen
Stuber Kurt, 4584 Lüterswil
Testuz Gilbert, 1091 Aran
Tschannen Werner, 8302 Kloten
Tschudin Max, 4053 Basel
von Arx Werner, 4125 Riehen
Wälchli Guido, 5000 Aarau
Weber Jacques et Rogette, 2014 Bôle
Wickli Karl, 9642 Ebnet-Kappel
Widmer Rudolf, 1700 Fribourg
Zepf Peter, 4123 Allschwil

13 Index alphabétique avec référence aux années

(Des événements qui se répètent chaque année, comme les conférences du vol à voile ou des concours etc, ne sont pas mentionnés systématiquement dans cet index)

- Aeberli Eugen, 1978, 1941
AéCS, 2011, 2010, 1958, 1943, 1938, 1937, 1934, 1931
Aérodrome Ambri, 1995, 1994, 1992
Aérodrome Amlikon, 1995, 1970, 1963
Aérodrome Bâle-Sternenfeld, 1932, 1931
Aérodrome Bellechasse, 2009, 1942
Aérodrome Bern-Belpmoos, 2012, 2006, 1943
Aérodrome Beromünster, 1972
Aérodrome Birrfeld, 1990, 1968, 1945, 1937, 1936
Aérodrome Buttwil, 1969
Aérodrome Dällikon, 1969, 1964, 1963, 1947
Aérodrome Dittingen, 2003, 1956, 1932
Aérodrome du Jura Bressaucourt, 2011, 2002, 1998
Aérodrome Dübendorf, 1933, 1932
Aérodrome Frauenfeld, 1963, 1962, 1948, 1945
Aérodrome Fricktal-Schupfart, 1967, 1966
Aérodrome Granges (Grenchen), 2011, 2008, 1951, 1942
Aérodrome Gruyère, 1963
Aérodrome Hausen am Albis, 1945
Aérodrome Kägiswil, 2009, 1947
Aérodrome Langenthal-Bleienbach, 2007, 2005, 1943, 1935
Aérodrome Locarno-Magadino, 2006, 1999
Aérodrome Lodrino, 2012, 2011, 2006
Aérodrome Lugano-Agno, 1932
Aérodrome Mollis, 1996, 1959
Aérodrome Montricher, 2001, 1996, 1995, 1975, 1971
Aérodrome Münster VS, 2009, 2002, 2001, 1960
Aérodrome Neuchâtel-Colombier (Planeyse, Prés d'Areuse), 2012, 1954, 1936
Aérodrome Olten-Gheid, 1992, 1979, 1978, 1943
Aérodrome Payerne, 1994
Aérodrome Porrentruy-Courtedoux, 2011
Aérodrome Saanen, 2012
Aérodrome Samedan, 1948, 1946, 1943, 1942, 1936
Aérodrome Schänis, 2005, 1984, 1965, 1964, 1963
Aérodrome Schmerlat, 2005, 1991, 1933
Aérodrome Sisselnfeld, 1966, 1951
Aérodrome Speck-Fehraltdorf, 1956
Aérodrome Spreitenbach, 1969, 1963, 1933, 1932
Aérodrome Walenstadt, 1954, 1946
Aérodrome Winterthur, 1964, 1949
Aéroport International de Genève, 2012
AeroRevue, 2006
AESA (EASA), 2008
AFG (Akademische Fluggruppe), 1960, 1954, 1953, 1947, 1940
AFVS (Association des Femmes Vélivoles Suisses), 1984
Albis, 1934
Allenspach Andreas, 2003
Allenspach Sepp, 2011
Alpine Segelfluglager, 2012, 1976
Amerrissages, 1945, 1942, 1934
Amstutz E., 1943
AN-20, 1978
Anderegg Helmut, 1989
Anklin Joseph, 1956, 1932
Arosa, 1943, 1939, 1938, 1937, 1936, 1933
Association des Femmes Vélivoles Suisses (AFVS), 1984
Atger Charles, 1955
Atterrissage et départ au Wispile, 1963
Augsburger Jean, 1941
Avions Ecolight, 2005, 2001, 2000
AVVV, (Association des Vétérans du Vol à Voile), 2011, 2006, 2002, 1998, 1981, 1973, 1971, 1966
AVVV (AG extraordinaire), 1985, 1984
AVVV AG Verkehrshaus Luzern, 1986
AVVV AG Amlikon, 1977
AVVV AG Berne-Belp, 2006, 2000, 1992, 1984
AVVV AG Birrfeld, 2012, 2004, 1993, 1990, 1987, 1983, 1981, 1976
AVVV AG Bleienbach, 2005, 1998
AVVV AG Buttwil, 1989, 1982
AVVV AG Fricktal-Schupfart, 2007, 1999
AVVV AG Granges, 2008
AVVV AG Hausen am Albis, 2011
AVVV AG Klotten, 1985
AVVV AG Montricher, 2001, 1988, 1980
AVVV AG Muri, 2003, 1995
AVVV AG Sarnen-Kägiswil, 2009
AVVV AG Schänis, 1997, 1994, 1991, 1979
AVVV AG Weinfeld, 1996
AVVV AG Winterthur, 2002
AVVV prix d'encouragement, 2009, 1999, 1997, 1996, 1991, 1988, 1987, 1981, 1974
AVVV sortie d'automne Bâle-Rheinfeld, 2006, 1991
AVVV sortie d'automne Berne, 1978
AVVV sortie d'automne Bex, 1983
AVVV sortie d'automne de Bienne à Soleure, 2012
AVVV sortie d'automne Granges, 1980
AVVV sortie d'automne lac de Brienz, 2004, 1994
AVVV sortie d'automne lac de Constance, 2011, 1996
AVVV sortie d'automne lac de Neuchâtel, 2003
AVVV sortie d'automne lac de Thoune, 2009, 1999, 1987
AVVV sortie d'automne lac de Zoug, 2010, 1995
AVVV sortie d'automne lac de Zurich, 2001, 1992
AVVV sortie d'automne lac des Quatre-Cantons, 2007, 1997, 1989
AVVV sortie d'automne lac Léman, 2005, 1993
AVVV sortie d'automne lacs de Bienne, Neuchâtel, et Morat, 1990
AVVV sortie d'automne lacs de Neuchâtel et Bienne, 2000

- AVVV sortie d'automne Lago Maggiore, 1998
 AVVV sortie d'automne Lavaux–Chexbres–Vevey–Ouchy, 1986
 AVVV sortie d'automne Lucerne, 1979
 AVVV sortie d'automne Morat, 1982
 AVVV sortie d'automne musée d'aviation Dübendorf, 1988
 AVVV sortie d'automne Musée des Transports, 1977
 AVVV sortie d'automne Rhin à partir d'Eglisau, 2008
 AVVV sortie d'automne Rigi, 1985
 AVVV sortie d'automne Schaffhouse-Untersee, 2002
 AVVV sortie d'automne Weissenstein, 1984
- Bachmann Max et Martha, 2009, 1989, 1988, 1985
 Bachtel, 1933, 1931, 1930, 1929
 Badum Thomas, 1994, 1993, 1984, 1982
 Baldi W., 1941, 1939
 Baltensweiler Armin, 1943
 Baroni Oskar, 1935, 1934, 1933, 1931
 Barras Michel, 1994
 Baumann Hanspeter («HP»), 1986, 1985
 Baumann Werner, 1986
 Baumgartner Kurt, 1961
 Baur Willy, 2000, 1985, 1970, 1966, 1941, 1939, 1937, 1936, 1935,
 1934, 1933
 Beaud Jacques, 1936
 Berger Erich, 1950
 Berna Emil, 1934, 1933
 Bernoulli Daniel, 18. Jahrhundert
 Berthoud A., 2003
 Bertschmann Fritz, 1936, 1935
 Bieri Roland, 2011, 1988
 Bigler Fritz, 1987, 1965
 Binder Felix, 1935
 Binder Hans, 1991, 1990, 1988, 1987
 Binggeli Ernst, 1970, 1967
 Bircher Thomas, 1964, 1962
 Bissig Alois («Wisi»), 1998, 1995
 Bitterlin Fred, 2012
 Blatter Frederico, 1996, 1989, 1987, 1985, 1984, 1983, 1982
 Bloch Urs, 1960
 Blumer Emil, 2011, 2004, 1987
 Böcklin Arnold, 1901
 Bommer E., 1939
 Bopp Hansjörg, 2007
 Bornet Claude, 1960
 Bovier Georges, 1993
 Braunwald, 1938
 Bretscher Karl, 1987
 Brown Charles, 1901, 1891
 Brunner Emil, 1942, 1941
 Brunner Rolf, 1945, 1944
 Brütting Georg, 1981
 Bühlmann Martin, 1996
 Bünzli Beat, 1993, 1992, 1988, 1984
- Burger Walter, 1935
 Bürki Christine, 2007, 2005
- Camps et cours de recherche, 1948, 1946, 1941, 1937
 Camps de vol à voile alpin, 2012, 1991, 1978, 1976, 1963, 1960
 Catapulte au sandow, 1985, 1938
 Catapulte de décollage, 1946, 1938
 Catapulte pour planeurs, 1944
 Championnat du monde de vol à voile Samedan, 1948
 Chanute Octave, 1901, 1891
 Chardon Francis, 1993, 1985, 1982, 1950, 1923, 1922
 Cincera Ernst, 1986
 Club da Svoul a Vela Muottas, 1982
 Club genevois d'aviation, 1909
 Club Neuchâtelois d'Aviation (C.N.A.), 1954, 1936
 Commandement des troupes d'aviation et de DCA, 1943
 Comte René, 1967, 1951, 1950, 1947
 Concours national de vol à voile, 1990, 1950, 1936
 Constructeurs de planeurs (ateliers) en Suisse, 1948
 Construction de planeurs en Suisse, 1954, 1948, 1946, 1943,
 1942, 1940, 1936, 1935
 Couston Henry, 1955
 Crans-sur-Sierre, 1942
 Crochets, 1934
 Crochets de remorquage, 1934
- Danz Werner, 2007, 2001, 1993, 1987
 Davin Bertrand, 1955
 Davos, 1959, 1941, 1932
 de Chambrier Gérard, 1943, 1941
 Degen Jakob, 1812
 Départ au treuil et treuils, 1995, 1994, 1992, 1970, 1957, 1944,
 1941, 1940, 1939, 1935, 1932, 1931, 1929
 Départs au sandow, 2005, 2003, 2002, 1999, 1998, 1997, 1985,
 1956, 1956, 1942, 1937, 1936, 1935, 1931, 1926
 Derendinger Alois, 1966, 1942
 Desmeules Pierre-André, 2005
 Deutsch Andreas, 1979
 Diamant, 2010, 1972, 1968, 1967, 1966, 1964, 1962
 Dietschi Eugen Dr, 1935, 1931
 Diggelmann Alex W., 1943
 Diplôme Paul Tissandier, 1991, 1990, 1978
 Diplôme Pirat Gehriger, 2009
 Dittmar Heini, 1938, 1937, 1935
 Doderer Hermann, 2006
 Doebeli Felix, 1993, 1992
 Dohle, 1958
 Drônes, 2008
 Dubs Niklaus, 1956, 1955
 Dugerdil Marc, 1987, 1971, 1944
 Dünner Ernst, 1959, 1958
 Duttweiler Gottlieb, 1940, 1938

EASA, 2008
 Ecolage en double commande, 1952, 1949, 1943, 1928
 Ecolage sur monoplace, 1952, 1943, 1928
 Ecoles de vol à voile, 1970, 1965, 1952, 1945, 1942
 Eggenberger Köbi, 1993, 1985
 Egger Peter, 1985
 Egli Markus, 2008
 Ehrat Emil, 1967
 Eichenberger Rudolf et Werner, 1969
 Eichenberger Willi, 1948
 Elfe (divers modèles), 2010, 2006, 1978, 1970, 1967, 1965, 1964, 1956, 1954, 1948, 1945
 Elmer Daniela, 1995
 Elsässer Alfred, 1928
 Elsässer Röbi, 1951
 Ender Tobias, 2010
 Engelhard Adrien, 1936
 Equipe nationale de vol à voile de voltige suisse, 2011
 Equipe natonale de vol à voile suisse, 1945
 Erni Hans, 1943
 Espace aérien, 2011, 2008, 2006, 1969, 1963
 Exportations de planeurs, 1943, 1942

 Fäh Hermann, 1970
 Fahrni Willy, 1997, 1989
 Fankhauser Werner, 1935
 Farner Hans, 1958
 Farner Willy, 1966, 1935, 1934, 1933, 1932, 1931
 Fässler Dominik, 2007
 Fédération suisse de vol à voile (FSVV), 2009, 1999, 1993
 Fessler Thomas, 2007
 FLARM, 2008, 2004
 Flims, 1941
 Fluggruppe Berufsschüler, 2010
 Fluggruppe Zürcher Oberland (FGZO), 1956
 Flugsportgruppe Zürcher Oberland, 1956, 1948, 1946
 Flugsportverein Zürich, 1919
 Flugtechnischer Verein, 1933, 1932
 Flury Eugène, 1971
 Föllmi A., 1941
 Frehner Herbert, 1980, 1978, 1976
 Frei Jost, 1985
 Freitag Pierre, 2006
 Fretz Robert, 1933, 1932
 Frey Thomas und Daniel, 2011, 2000, 1998, 1978
 Friedli Rolf, 2012
 Friedländer colonel, 2012
 Fuhrer Hermann, 1989, 1975

 Gafner Peter, 1989
 Gäumann Markus, 2003, 2000
 GBMZ, 1940, 1938

 Gehriger Adolf («Pirat»), 1983, 1981, 1976, 1961, 1954, 1950, 1948, 1947
 Geiger Hermann, 1960, 1931
 Gempenplateau, 1934, 1933
 Gisler Walter, 1982
 Gleit- und Segelflugverein Thun, 1921
 Glur Fritz, 2009, 1955, 1946, 1943, 1942, 1941, 1939, 1938, 1936
 Godinat Marcel, 1942, 1941, 1939, 1938, 1937, 1936, 1935, 1934, 1933
 Golaz Henri, 1937
 Gottschalkenberg, 1926
 Götz Heidi, 1990, 1984, 1982, 1979, 1976, 1974
 Gourdou Gontran, 1971
 Gribi F., 1941
 Groenhoff Günter, 1932, 1931
 Gros Sébastien, 2006
 Grosse Hans-Werner et Karin, 2012, 1981
 Groupe de Vol à Voile Bex Les Martinets, 2011, 1961
 Groupe de Vol à Voile de Fribourg, 2005, 2000, 1999, 1942
 Groupe de Vol à Voile de l'Air-Club Yverdon, 1986
 Groupe de Vol à Voile de la Gruyère, 2008, 1994, 1963
 Groupe de Vol à Voile Sion, 1936
 Groupe Genevois de Vol à Voile de Montricher, 2004, 1997, 1991, 1971, 1953, 1937, 1931
 Groupe Vaudois de Vol à Voile de Montricher, 1971, 1933
 Groupement de Vol à Voile du Jura-Sud, 1957
 Grunau Baby (divers modèles), 2009, 2003, 1996, 1959, 1942, 1935
 Grundbacher Lilly, 2007, 2001
 Gruppo di Volo Sud Alpin (GVSA), 1981
 Gruppo Volo a Vela Leventina, 1995
 Gruppo Volo a Vela Lugano, 1932
 Gruppo Volo a Vela Ticino, 2011, 2006, 1936
 Gsell Robert, 1946, 1945, 1943, 1937, 1935, 1922
 Gstaad, 1922
 Guénat H., 1941
 Guniat Paul, 1996, 1983, 1963
 Gunzenhauser Rudolf et Ernst, 1946
 Gysling Erich, 1986

 Haas Urs, 2007
 Häberli Hans-Rudolf, 1991
 Häberlin Hans Paul, 1941
 Haberstick Karl, 1946
 Hächler Rudolf, 1950
 Hahn Manfred, 2012, 2002
 Halter Willi, 2005
 Hänggi Hugo, 1943
 Hauser Fridolin, 2000
 Hedinger-Bühler Ursula, 1984
 Hegetschweiler Walter, 1943, 1942
 Heide Martin, 1991
 Heimgartner Teddy, 1993, 1992, 1991, 1990, 1987, 1948, 1939

Herbaud Gérard, 1994
 Herbert Alfred, 1991
 Hermann Walter, 1985, 1959
 Herold Wolf-Dieter, 2005, 2002
 Herzig Roland, 1945
 Hessel Gustav, 1935
 Hildebrand Peter, 1996
 Hildebrand Vreni, 2008, 2005
 Hirth Wolf, 1959
 Hochstrasser Werner, 1945, 1939
 Hofer Max, 1988
 Hübscher Kurt, 1944, 1943
 Hug August, 1983, 1979, 1975, 1974, 1973, 1971, 1968, 1950,
 1945, 1943, 1941, 1938, 1936, 1935, 1934, 1933, 1932, 1931,
 1929, 1928, 1913
 Hürlimann Heinrich, 1935
 Huth Heinz, 1981

IACE échange de jeunes pilotes, 2006, 1949
 IKARUS, 2012
 Immatriculations, 1934, 1932
 Inäbnit Edi, 2011
 Insignes de performance, 2002, 2001, 1960, 1953, 1950, 1938,
 1935, 1931
 Instruction aéronautique préparatoire (IAP), 2003, 1943, 1937
 Isler Arnold, 1931
 Isler Fred, 1939–1945
 Isler Paul, 1989
 Isler Rolph, 1951
 Isler Urs, 2011
 ISTUS, 1948, 1938, 1935, 1932, 1931, 1930
 Ivkovic Borijvoj, 1985

Jäggi Kurt, 1976
 Jeger Peter, 1997
 Jeux olympiques, 1950, 1936
 Journées bâloises de vol à voile Bruderholz, 2010, 2006, 2002,
 1999, 1992, 1987
 Journées zurichoises de vol à voile, Allmend, 1996, 1993, 1990,
 1989, 1987, 1986, 1945
 Jungfraujoch, 1985, 1935, 1931

Kamber Oskar, 1946
 Kammacher Alphonse, 1944, 1943, 1941, 1938
 Katz Herbert, 1985, 1980, 1979, 1941
 Kegel Max, 1926
 Keiser Felix, 2011
 Kessel W., 1932
 Klieforth Harald, 1955
 Knab Ernst, 2011
 Kohler Werner, 1985

Kölliker Werner, 1991
 Kornfeld Heinz, 1960
 Korrodi Kurt, 1959
 Kramer Max, 1947, 1943, 1935, 1934, 1933
 Krebsler Walter, 1935
 Krenger Georg, 2006, 1986
 Kronfeld Robert, 1931, 1929
 Kändler Philippe, 2012, 2011
 Kueng Manfred, voir Küng Manfred
 Kuhn Alwin, 1961, 1956, 1955, 1954, 1950, 1948, 1946, 1944
 Kuhn H., 1941
 Kundert Alex, 1985
 Küng Ernst et Fritz, 1945, 1936, 1935, 1934, 1933
 Küng Manfred, 2006, 2005, 2001
 Künzler Daniel, 1995

Lac de Saint-Moritz, 1944
 Lägern-Hochwacht (ZH), 1944
 Lamm Max, 1987
 Larpin Roger, 2003, 1996
 Lauber Cécile, 1943
 Lecoultré P., 2003
 Leder Max, 1939–1945
 Ledermann Werner, 1987, 1969, 1949, 1948, 1947
 Legler Franco, 1948
 Lehmann Erwin, 1970, 1967, 1961
 Leoni Alfred, 1936
 Les Pléiades-sur-Vevey, 1944, 1941
 Leutenegger Simon, 1991, 1990, 1987, 1984
 Leutenegger Stefan, 2007, 2006
 Leysin, 1944
 Liardon Francis, 1963, 1943, 1941
 Lilienthal Otto, 1901, 1891
 Lindemann Eric, 2005
 Linskey Ray, 1990
 Lucerne, 1913
 Lüthi Benno, 2012, 1998, 1997, 1994, 1992, 1984, 1976
 Lüthy R., 1944
 Lütolf Susan, 1997, 1995

Mäder Valentin, 2008, 2003
 Mäder Xaver («Xappi»), 2011
 Madöry Jac, 1934, 1933
 Maire René Dr, 1993
 Markwalder Albert, 1978, 1964, 1954, 1948
 Marthaler Jean, 1966, 1934, 1933
 Martig Walter, 1989
 Martin Michel, 1941, 1937
 Martinaglia Mario, 1934, 1933
 Mattmann Vreni, 1984
 Maurer Siegbert («Sigi»), 1987, 1948, 1947
 Médaille Lilienthal, 1983, 1976, 1974, 1961, 1959

Medical, 2008
 Meierhofer Walter, 1952
 Minimoa HB-282, 2006, 1985
 Monte Brè, 1942
 Montgomery John J., 1883
 Moreillon Pierre, 1989
 Moosmann Rolf, 1987, 1971
 Mosberger Thomas, 1991
 Moswey (divers modèles), 2010, 2009, 1985, 1972, 1968, 1960, 1953, 1951, 1950, 1948, 1947, 1946, 1943, 1942, 1941, 1937, 1936
 Motoplaneur, 1946
 Moullec Christian, 2003
 Mühlebach Roland, 1995
 Müller Robert und Georg, 1968, 1942, 1936, 1932
 Müller Bernhard, 1959, 1954
 Müller Fritz, 1930
 Müller Heinrich («Heiner»), 1937, 1936
 Müller J.P., 2003
 Müller-Borer Irène, 1984, 1959, 1952
 Muottas Muragl, 1942

Neininger Bruno, 1990, 1987
 Neuhaus Werner, 1984
 Neukom Albert, 1983, 1978, 1964
 Nicollier Claude, 2011, 1999
 Nietlispach Hans («Housi») et Josette, 2008, 1986, 1985, 1983, 1980, 1978, 1975, 1971, 1970, 1961, 1960, 1959, 1957, 1956, 1955, 1954, 1950, 1948, 1943
 Noble John, 2007, 2001, 1996, 1995, 1987, 1983

Obrecht Fritz, 1931
 Obrist Basil, 1987
 Obrist Marcel, 1983
 OCS, (Oldtimer Club Schänis), 2005, 1983
 Odesti Antonio, 1978
 Oettiker Guido, 1937
 OFAC (Office fédéral de l'aviation civile), 2009, 2008, 1994
 Office fédéral de l'air (plus tard renommé OFAC), 1963, 1958, 1949, 1948, 1947, 1945, 1943, 1942, 1938, 1934, 1932, 1931, 1925
 Ogi Adolf, 1982
 Ohlmann Klaus, 2003, 1997
 Olympia Meise, 2007, 1940, 1938
 Osen Karl, 2012, 1996
 OSTIV, 1948
 OSV, (Oldtimer Segelflugvereinigung Schweiz), 2009, 2005, 2003, 2001, 1998, 1997, 1989, 1972
 OVL, (Ostschweizerischer Verein für Luftfahrt), 1928, 1926

Pahud Ulysse, 1957
 Parker Alvin, 1964
 Pelzer Manfred, 1959
 Pelzner Willy, 1922
 Perrin Jean-Marc, 2007, 2006, 2005, 2004, 2003
 Persson P.A., 1948
 Petit-Pierre Maxime, 2012
 Pfenninger Werner, 1978, 1954, 1948, 1945, 1941
 Philippe Pierre-François, 2006
 Phöbus, 1959
 Phönix, 1959
 Piccard Auguste, professeur, 1942, 1938
 Pilatus B-4, 2010, 1985, 1983, 1976, 1972
 Planeur de haute performance à turbines, 1978, 1972
 Planeurs de pente pour l'écolage, 1952, 1927
 Plaut Olivier, 2012
 Premier championnat national de vol à voile, 1937
 Premier concours de vol plané, 1924
 Premier concours national de vol à voile, 1936, 1924
 Premier cours officiel pour moniteurs, 1932
 Premier départ au treuil, 1932
 Premier vol à voile en Suisse, 1929
 Premier vol de distance, 1929
 Premier vol de distance en thermique, 1926
 Premier vol de distance sur l'000 km, 1964
 Première conférence nationale du vol à voile, 1941
 Première session de vol à voile (plus tard conférence), 1934
 Première sur glacier, 1961
 Première traversée des Alpes en remorquage, 1933
 Première traversée des Alpes en vol à voile, 1935
 Premiers vols en planeur de plus d'une heure, 1922
 Pro Aero, 1998, 1988, 1963, 1949, 1946, 1940, 1938
 Progin Philippe, 2005, 2003
 Prometheus, 1978, 1972

Ramel Urs, 1987
 Rapaces, 2005, 1987
 Rapport sur la politique de l'aviation du Conseil Fédéral, 2008
 Rebsamen Walter, 1935, 1934, 1933
 Rebstein, (Lausanne), 1944
 Reich Dirk, 2012, 2007
 Remorquage par voiture, 1945, 1931
 Remorquages (d'importance significative), 1961, 1946, 1945, 1937, 1935, 1934, 1933, 1932, 1931
 Remorque pour planeur (ouvert), 1962
 Rencontres vélivoles oldtimers, 2009, 1991, 1979
 Renner Ingo, 1981
 Reutemann Hans, 1932
 Revaz Bernard, 1986
 Rhön, 1937, 1932, 1920
 Rhönlerche K-4, 2002, 1992, 1955
 Rickenbacher Fritz, 1968
 Riedel Peter, 1985, 1935

Rigi, 1985, 1956, 1954, 1953, 1937, 1935, 1932, 1931
 Ris Walter, («Walo»), 1943, 1942, 1941
 Risch August, 1978
 Ritschard Willy, 1984, 1970
 Ritzi Markus, 2003, 1965
 Rochers de Naye, 1944, 1943, 1937, 1936
 Rohlwing Günter, 2001
 Rossier Daniel, 2012
 Rossier Denis, 1994
 Rossier Gabriel, 2012, 2011, 2008, 1994
 Roth Werner, 1985
 Rothenbühler Hans, 2009, 2001, 1985
 Ruckstuhl Karl, 1950
 Rudolf Edwin, 1986
 Rudolph Friedrich, 1934
 Rüegg Werner, 2006
 Ruffieux André, 1971
 Ruffieux Pierre-Alain, 1996
 Rüschi Hermann, 1966, 1942
 Ryser Walter, 1970

SAGA, 2012, 2011, 2006, 2005, 1999, 1983, 1976, 1975
 Sägesser Ruedi («Sägi»), 2006, 1990, 1958, 1954, 1935
 Sailplane Grand Prix, 2010
 Sallaz Margrit, 1984, 1964
 Salm Max, 1992
 San Vittore, 1991, 1976
 Sandmeier Hans, 1937, 1936, 1935
 Säntis, 1939, 1937
 Schaad Gritli, 1948, 1934
 Schachenmann Max, 1953, 1951, 1948, 1947, 1946, 1945, 1943,
 1942, 1941, 1939, 1938
 Schaffroth E., 1941, 1939
 Schaefer Guido, 1954
 Schafer Thierry, 2006
 Schälchlin Heinrich, 1985
 Schänis Glider Cup, 2009
 Schäuble Pepe, 2011
 Scheidegger E., 1941
 Scherrer Oscar, 2007, 1956, 1944
 Scherrer Peter, 1932
 Scheuber Karl E., 1972
 Schillig Kurt, 2007, 1971
 Schlatter-Müller Elfriede, 1984, 1916
 Schmid Christian, 2012, 2011
 Schmid F. et P., 1941
 Schneebeli Felix, 2007
 Schneider Richard, 2001
 Schneuwly Peter, 2004, 1997
 Schreiber Fritz, 1936
 Schreiber Hermann, 1944, 1941, 1940, 1938, 1937, 1936, 1935,
 1934, 1932
 Schulthess Alfred, 1984, 1982, 1976

Schurter Otto, 1935
 Schwab Joachim, 2011
 Schwarz Yvonne, 2005
 Schwarzenbach Willi, 2010, 2005, 2003, 1996, 1993, 1992, 1985,
 1981, 1957
 Schwarzenberger Othmar, 1960, 1955
 Schweizer Christian, 1976
 Schweizer Hansjörg, 2006
 Segel- und Motorfluggruppe Grenchen, 1932
 Segelfluggruppe Aarau, 2010, 1935
 Segelfluggruppe Alpin (jusqu'en 2004: Blauer Windsack), 2004,
 2002, 1965, 1958
 Segelfluggruppe Arosa, 1938
 Segelfluggruppe Bad Ragaz, 2005
 Segelfluggruppe Basel/Segelfluggruppe beider Basel, 2006,
 2003, 1992, 1987, 1981, 1967, 1950, 1939, 1936, 1935, 1934,
 1933, 1931
 Segelfluggruppe Bern, 2006, 1927
 Segelfluggruppe Biel, 2006, 1931
 Segelfluggruppe Birrfeld, 2010
 Segelfluggruppe Brugg, 1934
 Segelfluggruppe Cumulus, 2007, 1995, 1985, 1970, 1963, 1945,
 1935
 Segelfluggruppe Dittingen (jusqu'en 1999: SG Zwingen), 2003,
 1956, 1936, 1932
 Segelfluggruppe Frauenfeld, 1934
 Segelfluggruppe Freiburg, 2005, 2000, 1999, 1997, 1942
 Segelfluggruppe Fricktal, 1967, 1951, 1936
 Segelfluggruppe Glarnerland (jusqu'en 2005: Churfürsten),
 2008, 2005, 1959, 1954, 1946
 Segelfluggruppe Grenchen, 1932
 Segelfluggruppe Knonaueramt, 2011, 1996, 1967
 Segelfluggruppe Lägern, 1984, 1947, 1935
 Segelfluggruppe Lenzburg, 1990, 1954, 1953, 1933
 Segelfluggruppe Lugano, 1932
 Segelfluggruppe Nidwalden, 1945
 Segelfluggruppe Oberaargau, 2007, 2001, 1956, 1943
 Segelfluggruppe Oberengadin, 1982, 1947, 1936
 Segelfluggruppe Obwalden, 2009, 1947
 Segelfluggruppe Olten, 1995, 1979, 1932
 Segelfluggruppe Säntis, 1981, 1959, 1946, 1941
 Segelfluggruppe Schaffhausen, 2005, 1983, 1952, 1943, 1933
 Segelfluggruppe Sky, 1969
 Segelfluggruppe Skylark, 1933
 Segelfluggruppe Thun, 1966
 Segelfluggruppe Winterthur, 2003, 1998, 1964, 1963, 1931
 Segelfluggruppe Zürich, 1993, 1986, 1982, 1969, 1933, 1932
 Segelfluggruppe Zweisimmen, 1970
 Segelfluggruppe Zwingen, 1932
 Seiler Rudolf, 1968, 1962, 1957
 Sektion Mittelschweiz des AeCS, 1924, 1922, 1921
 Senn Peter, 1935
 Sigg Hermann, 1934
 Sigrist Beda, 2012, 2008, 2006

Spahni Ernst, 1943, 1942, 1941, 1939, 1937
 Spalinger Jakob, 1988, 1969, 1968, 1939, 1937, 1936, 1935, 1934, 1931, 1930, 1929, 1928, 1926, 1925, 1922, 1919
 Spalinger S-1, 1919
 Spalinger S-15, 1962
 Spalinger S-16, 1954, 1953
 Spalinger S-18 (divers modèles), 2009, 2003, 1996, 1985, 1962, 1954, 1953, 1946, 1944, 1943, 1942, 1939, 1937, 1936
 Spalinger S-19, 2009, 1985, 1962, 1956, 1939, 1938, 1937
 Spalinger S-21, 1952, 1945, 1943, 1942, 1939
 Spalinger S-25, 1946
 Spalinger S-26, 1950
 SPHAIR (successeur de l'IAP), 2003
 Spyr (divers modèles), 2010, 1954, 1949, 1946, 1945, 1943, 1942, 1937, 1936, 1935, 1932, 1931
 Stanojevic Alexandar, 1985
 Starkl Danielle, 2006
 Steiger Carl, 1892, 1890
 Steiner Max, 1941, 1939
 Stemme Reiner, 1991
 Stettler Simon, 1978
 Stricker Jakob, 1955
 Strobel Joseph, 1979
 Studer Franz, 1989
 Stüssi Rudolf, 1987, 1978
 Sunier Robert, 2006
 Suter Gottfried, 1935
 Suter Karl, («Rigi-Suter»), 1985, 1982, 1954, 1953

TherMap, 2012, 2008
 Toptherm, 2012
 Traxler E., 1931
 Trimmel Hermann, 2002
 Tschudi Yolantha, 1953, 1950
 Tschudin Max, 1985, 1944

Udet Ernst, 1935
 Uebersax Kurt, 1992

van Voornveld Jürg, 1988
 Vetterli Ernst («Mirin»), 2001
 Vetterli Hanspeter, 1970
 Vetterli René, 1955
 Vetterli Walter, 1963
 VGC, (Vintage Gliding Club), 2003, 1991, 1989
 Vieser M., 1939
 Villars-Bretaye, 1942
 Vogel Traugott, 1943
 Vogel Willy, 1999
 Vögeli Willy, 1935
 Vol à voile en tant que discipline olympique, 1938

Vol à voile et l'AéCS, 1937, 1934, 1931, 1922
 Vol de virtuosité, 2012, 2011, 2006, 2002, 1999, 1996, 1995, 1976, 1951, 1939, 1938, 1937, 1936, 1935, 1933, 1932
 Vols de distance de l'000 km et plus, 2012, 2008, 2007, 2006, 2005, 2004, 2003, 1996, 1995, 1993, 1988, 1983, 1964
 Vols de distance de l'500 km et plus, 2006, 2003, 1990
 Vols de durée, 1955, 1939, 1938, 1936
 Vols de nuit (voir aussi vols de durée), 1978
 von Arx Werner, 2011, 1985
 von Burg Peter, 2006

Waldis Alfred, 1991
 Walt Heinrich, 1959
 Walter Ernst, 1985
 Walthard Rolf, 1939, 1937
 Wanzenried Fritz, 1970
 Wasserkuppe, 2011, 2006, 1937
 Weibel Herbert, 1971
 Wetli Robert, 1987
 Widmer Alois, 1972
 Widmer H., 1941
 Widmer Michael, 2009, 2003
 Wills Christopher, 1985
 WindMap, 2012, 2008
 Wirz Hanns-Adalbert («Storch»), 2007, 1991, 1988
 Wispile, 1963
 Wissel Fredy, 1944
 WLM, 2006, 1956, 1955, 1954
 Wright Orville und Wilbur, 2011, 1911, 1903, 1902
 Wullschleger Hans, 2011
 Würth Hans («Hansli»), 1948, 1946
 Würth Otto (le frère plus âgé de Hansli), 1941, 1939
 Wyler Ernst, 2011

Zaugg Peter, 1985
 Zögling, 1952, 1944, 1943, 1941, 1935, 1927
 Zollinger H., 1931, 1930
 Züri vogel, 1931, 1929, 1928
 Zweifel Ludmilla, 1984
 Zwicky Matthias, 1983



