

Discours d'André MONET pour l'anniversaire des 60 ans du vol à voile à CORBAS, le 18/09/2016.

Le 18 mai 1946 piloté par Francisco Bornand décollait pour la 1ère fois un C800 de l'aérodrome de Corbas, vol qui a duré 4'30. C'est inscrit ainsi dans les registres. C'est à partir de cette date que débute vraiment la belle aventure du vol à voile à Corbas. Précédemment il y avait eu dans la 2ème moitié de 1945, juste après la guerre, à partir du 29 juillet exactement, des glissades et de très courts vols au treuil ou en tirant les planeurs à la main. Les planeurs c'étaient des 11A ou 15A dans lesquels il n'y avait pas beaucoup d'habitabilité. Le bilan de ces premiers vols était de 675 lancés qui ont totalisé 2h36 de vol, soit 14 secondes en moyenne par vol. Malgré tout le respect et l'admiration que l'on doit à ces courageux pionniers pour leur volonté et leur enthousiasme, ce n'était pas encore du vol à voile. A partir de mai 1946, les vols ont été décomptés en minutes et il y a eu 2580 lancés au treuil, on a totalisé 421 h pour une durée moyenne de 10'. L'aventure était désormais bien engagée et elle continue encore.



Caudron C800 en 1946 (Collection A. Monet)

De quels moyens disposions-nous alors : le terrain qui a été créé peu de temps avant la 2ème guerre mondiale comme plate-forme de dégagement et de secours pour la base militaire de Bron. Ici c'était 100 hectares de bonne terre, bien dégagés utilisables dans toutes les sens sur 1000m environ. Les infrastructures à l'époque des militaires se limitaient à 3 ou 4 citernes d'essences situées le long des rives nord et ouest du terrain et mangées par la rouille depuis ! Pendant une bonne période le terrain a servi de base d'entraînement à une escadrille de pilotes polonais qui avaient déjà dû fuir leur pays envahi. Ils étaient équipés d'avions de chasse Morane 406, et étaient chapeautés entre autres par un ancien pilote de la première guerre, le capitaine Georges Burlafont. C'est un industriel lyonnais, actif pilote de tourisme entre les deux guerres, il faisait des voyages assez loin. Il avait été propriétaire de plusieurs avions et même un peu pilote de vol à voile puisqu'il avait été propriétaire d'un planeur. Il était vice-président du grand aéroclub du Rhône et du sud-est. Pour la petite histoire pendant la guerre de 14 cet homme a été abattu en 1917 et porté disparu puis libéré de captivité. En 1940 les pilotes polonais ont rapidement compris que sur notre sol, la partie était perdue, ils sont partis et ont réussi avec beaucoup de difficultés à rejoindre la RAF pour

continuer la guerre là-bas. Après ce premier épisode la plateforme a été entièrement disponible pour les aéromodélistes qui sont toujours là dans la partie est.

En 1946 l'armée de l'air nous a offert et installé un de ces vieux hangars démontés et stockés à Bron, c'était un Mistral : une grande voûte en bois habillée de toile goudronnée. Il connaîtra une fin tragique le 17 janvier 1965 mais nous en reparlerons. Il nous a permis d'abriter nos premiers planeurs qui auparavant étaient stockés dans une ferme en lisière du terrain ; un C800, un Castel 301, un Emouchet 103 fabriqué en France et distribué généreusement par le ministère de l'air aux aéro-clubs qui en faisaient la demande. Il s'agissait de relancer l'activité aéronautique dans notre pays, de former des pilotes pour notre armée de l'air et le vol à voile en est la meilleure porte d'entrée. C'était une forme de résurgence de l'aviation populaire d'avant-guerre. C'était aussi à l'image de ce qui avait été fait en Allemagne longtemps avant nous et la plupart de nos planeurs étaient des copies conformes des planeurs allemand, le Nord 1300 c'était le Grunau, le nord 2000 c'était le Meister, le Milan c'était le Weiss, etc. Des planeurs qui avaient été récupérés sur des terrains en Allemagne après la guerre. Dans le même temps il y a eu une première alerte sur la pérennité de notre terrain : il s'agissait d'appliquer une doctrine officielle du service des sports aériens qui existait qui pour pratiquer le vol à voile : il fallait obligatoirement être à proximité d'un relief, une pente afin de pouvoir profiter des ascendances que génère le vent sur cette pente, ce qui à première vue n'est pas le cas à Corbas. Le vol à voile devra s'installer ailleurs et le terrain changer de destination et revenir à l'agriculture. Heureusement pour nous Guy Borgé, qui a été modéliste, journaliste aéronautique, photographe et pilote, s'est lancé avec force et grande efficacité pour démontrer qu'il y a bien une pente à proximité de notre aérodrome et il a réussi à convaincre l'administration parisienne. Bravo et un grand merci encore car c'est grâce à lui que le terrain existe encore aujourd'hui. Vélivoles d'aujourd'hui regardez vers le sud-est, de l'autre côté de la route qui mène à Hérieux, il y a bien un relief qui monte 37 m au-dessus du niveau de notre aérodrome.

Au cours de ces années d'après-guerre, plusieurs de nos anciens ont réalisé des vols de plusieurs heures dont la fameuse épreuve de 5 heures du brevet D dans le vent du nord glacé de l'hiver, à bord de petit planeur comme le 301 qui était loin d'un confort ouaté. Sur le 301 on était beaucoup plus aéré et venté que sur l'Emouchet.

En 1949 le second hangar était construit, utilisé actuellement par les parachutistes. C'est un Vanneau, modèle largement diffusé à l'époque et sera complété par un petit bâtiment métallique qui abritera bureaux, atelier, réfectoire et dortoir le tout dans une surface relativement restreint. Nos installations n'en restent pas moins rudimentaires, car s'il y avait bien l'électricité et plus tard le téléphone, pour l'eau nous avons dû nous

contenter, pendant plusieurs années, jusqu'au forage d'un puit, de l'eau qui s'écoulait du toit du nouveau hangar dans un petit réservoir métallique. Il n'y avait pas autre chose. Quant aux sanitaires... au printemps 1955 à l'époque des vacances scolaires nous avons pu bâtir une petite guérite au-dessus d'une fosse. C'était le seul équipement sanitaire du terrain. C'était vraiment une autre époque ! Et nous faisons pourtant des stages avec repas et couchage sur place dans le petit bâtiment ; nous n'étions pas difficiles ! On avait des planeurs, c'était l'essentiel.

En 1973, 2ème alerte sérieuse, les technocrates envisagent de dédier l'aérodrome de Corbas à l'aviation d'affaire qui se développait rapidement et par voie de conséquence de déloger les activités sportives aéromodélisme et parachutisme et d'exiler le vol à voile à l'Ouest du Rhône. Sur suggestion de Bornand le chef pilote, j'en ai parlé à Mr Charles Jocteur Maire de Corbas. Après m'avoir écouté attentivement, il m'a demandé un argumentaire qu'il transmettra avec ses recommandations à l'un de ses anciens camarades de la résistance, bien placé à Paris. La démarche fut efficace, voir foudroyante, car très peu de temps après les autorités régionales de l'aviation civile me firent savoir que le projet était définitivement abandonné sans me dire pourquoi, pourtant à l'époque c'était du sérieux, on voulait le faire. Je rappelle Mr Jocteur pour l'informer et surtout le remercier et je lui demande à qui nous devons cette heureuse décision : c'était simplement le directeur du cabinet du 1^{er} ministre Georges Pompidou.

Par la suite mais beaucoup plus tard de nouveaux hangars sont construits sur le terrain, ceux que vous voyez là-bas à l'est pour abriter de nouvelles activités, il y a eu l'ALAT dont je reparlerai. L'aéroclub de Villeurbanne qui était un petit club basé sur Satolas. Il avait 3 avions. L'aéro-club de Villeurbanne avait été créé par des dissidents de l'aéro-club du Rhône et il croyait faire la loi sur le terrain, mais ils sont mal tombés. Il y a eu plusieurs constructions dont ce hangar a été construit pour remplacer le hangar Mistral qui a été détruit par un passage trop bas d'un avion militaire, un biplace T33 le 17 janvier 1965.

En 1975, peu avant l'entrée en service du nouvel aéroport de Satolas, une 3ème alerte. Au final l'administration s'est contentée de renforcer certaines réglementations concernant le découpage de l'espace aérien. Un pilote professionnel m'a dit un jour confidentiellement que les circuits avaient été allongés de 2 mn pour écarter les avions pour qu'il y ait un peu plus de place pour les planeurs. Je le crois. Puis en 1990 dernière modification, l'autoroute A46 de contournement de Lyon qui va empiéter assez largement sur le terrain au sud. Depuis il y a eu le désengagement de l'état qui était propriétaire du terrain qui est désormais propriété du grand Lyon, et même maintenant je crois que c'est encore difficile et la vigilance et la réactivité seront toujours de mise. Voilà pour l'histoire du terrain.



*Vue aérienne du terrain par le nord-est avant 1950
(Collection A. Monet)*

Alors 2ème élément important de notre existence c'est l'aéroclub du Rhône et du Sud Est, c'est notre vénérable aéro-club d'origine : il a été créé en 1898, la même année que l'aéro-club de France. L'aéro-club du Rhône et du Sud-Est a probablement été le 1^{er} club créé en France après l'Aéro-club de France. C'était une époque où l'unique activité aéronautique était l'aérostation, c'est-à-dire soit les montgolfières soit les ballons à gaz. Les avions sont arrivés progressivement au début du 20ème siècle, d'abord sur différentes petites plateformes autour de Lyon, puis sur l'aérodrome de Bron qui lui a été ouvert peu avant la 1ère guerre. Pendant la guerre il a abrité des unités de la nouvelle armée de l'air, ainsi que les nombreux avions produits dans les usines de Lyon pendant cette guerre.

A l'époque qui nous intéresse, après la 2ème guerre mondiale, le vol à voile était l'une des 5 sections de l'ACRSE, il y avait le vol moteur à Bron, les pôles techniques, l'aéromodélisme et les derniers arrivés les parachutismes. Ils ont d'ailleurs été les premiers à quitter l'ACRSE lors de la création de leur propre fédération. Nous ferons de même quelques années plus tard, mais dans d'autres circonstances, je vous en reparlerai. Depuis 1933 le siège social de l'ACRSE était installé 29 place Bellecour, ça avait de l'allure, c'était riche, à 2 pas de la maison natale du grand écrivain et aviateur Antoine de Saint Exupéry. A l'époque où j'ai connu l'aéro-club, c'était ce que je me permets d'appeler un pot de notables présidés depuis l'avant-guerre par un grand industriel au nom illustre Henri Lumière. C'était quand même un vrai aviateur, il avait été pilote de chasse pendant la grande guerre puis instructeur. Ensuite après la guerre propriétaire et grand utilisateur d'avion de voyage et même de voltige. Il a possédé un temps vers le début des années 30 un bon planeur que l'on voit sur les photos que j'ai affichées. Il a participé à une grande compétition à la Banne D'Ornanche, dans le Massif central. C'est lui qui à la fin d'une réunion du conseil d'administration où je siégeais depuis peu, l'unique représentant du vol à voile, m'a dit : il faut prendre la présidence de la section vol à voile car Georges Bellaton vient d'être élu à la présidence de la FNA, la Fédération Française Aéronautique qui regroupait toutes les activités à cette époque. C'était pour moi le début d'une belle et fascinante aventure.

Quelques années plus tard en mars 1973 à l'incitation de

la section vol à voile qui était devenue prépondérante au sein du club, je venais d'être élu vice-président du club et la décision a été prise d'abandonner le prestigieux siège de la place Bellecour, car il était devenu beaucoup trop lourd pour le budget du club. A l'époque c'était quasiment une révolution le vol à voile existait et se manifestait. Puis les événements se sont précipités pour moi, le 7 avril 1975, j'ai été élu président de l'ACRSE, où le vol à voile est largement majoritaire dans tous les domaines de la vie publique du club : activité, nombre de participants, état des finances, etc....Le 17 janvier 1977, c'est la création du CVVL et Bernard Cartiller en a été le 1^{er} président. Le 28 février de la même année l'AG de l'ACRSE vote à 92 % la scission du vol à voile et inscrit les modalités de cette scission. Le vol à voile devient propriétaire du matériel, des parties d'équipement et les finances propres, la comptabilité étant séparée depuis de longues années.



Mise en marche du tiger Moth, F-BGF1 à Corbas en 1965
(Collection A. Monet)

Le 28 mars je quitte mes fonctions de président de l'ACRSE et le 16 mai Cartiller se retire et me demande d'être le président du CVVL. La vie est belle, on est sorti du borbier, c'est le début d'une nouvelle époque. La vie est belle mais ce n'est pas tout à fait vrai car l'année suivante en 1978 elle sera vraiment pourrie par l'assignation pour spoliation de l'ACRSE lancée contre moi, personnellement, par un ancien président à la rancune tenace. 5 ans auparavant il avait été évincé du conseil d'administration de l'ACRSE par le vote massif des vélivoles. Très sagement les fédérations de vol à voile et vol moteur se mettent d'accord sur un compromis d'arbitrage, entériné par le tribunal de grande instance de Paris, pour en consolider la valeur. Cette affaire-là a été une première pour l'aviation légère et sportive et il faudra en tirer au niveau national les enseignements. Pour nous les vélivoles la page ACRSE était définitivement tournée.

J'ai rassemblé dans le chapitre suivant les chefs pilotes et instructeurs. Je vais commencer par celui que l'on appelait « le patron » Francisco Bornand, il a été chef pilote de 1946 à 1960. En avril 1960 il sera victime d'un accident cardiaque qui mettra un terme à sa carrière de pilote professionnel, néanmoins il pourra reprendre une activité de chef de centre et même de pilote remorqueur jusqu'au printemps 1965. Il a débuté sa carrière comme pilote militaire en 1922, il a été pilote de chasse en escadrille à Bron et durant sa formation il a été condisciple de Henri Guillaumet le futur héros

légendaire de l'aéropostale, voyez ça fixe l'époque. A la suite, revenu dans le civil F. Bornand est rentré comme pilote chez Caudron, comme pilote réceptionniste des avions qui sortaient d'usine et présentateur qui l'a emmené jusqu'en Amérique du sud. Quelques années avant le 2^{ème} conflit mondial il est nommé chef pilote de l'école Caudron basée à Ambérieu. Elle avait pour mission de former des pilotes pour l'armée de l'air. Ce fut pour lui l'occasion de lancer la carrière de brillants pilotes. Confiance lâchée quelques années plus tard devant un groupe de vélivoles : la moitié de mes élèves pilotes sont morts à la guerre, les autres sont soit généraux, soit commandant de bord à Air France. Les généraux nous ont par la suite rendu service, on y reviendra. Fransico Bornand était un pilote d'une adresse exceptionnelle, il s'est reconverti dans le vol à voile après la guerre comme beaucoup d'autre, il avait une personnalité bien affirmée, c'est le moins que l'on puisse dire, plutôt rugueuse, au jugement rapide et sans appel sur les capacités de ses élèves. Moi j'ai eu la chance d'être l'un de ceux-ci. Il était assisté de Rémi Martinaud qui était son adjoint et qui avait démarré par l'aviation populaire. Ceux qui se souviennent de Martinaud se rappelle qu'il marchait en boitant car il avait eu un accident en 1942 à la Montagne Noire où on volait encore un peu. Il s'est retrouvé avec une jambe artificielle qui montait presque jusqu'en haut de la cuisse. Malgré son handicap il a pu redevenir pilote professionnel et former de nombreux élèves à Corbas. Il nous a quitté en 1959 pour rejoindre à sa demande le centre national de vol à voile de la Montagne Noire où il a terminé sa carrière. Ensuite est arrivé Georges Laurent, dernier pilote envoyé par le SALS. C'était difficile de travailler avec lui, ceux qui l'on connu peuvent s'en souvenir. Ensuite on a eu un intérim Loic Déchenette qui n'était pas un professionnel de l'aviation civile il n'avait pas été en aéro-club, ni instructeur non plus, il avait été pilote dans l'aéronavale et il est entré dans l'aviation d'affaires chez France-air. C'était quelqu'un que nous avons beaucoup apprécié pour ses compétences son sérieux et ses qualités relationnelles. Et puis ensuite on a embauché le 1^{er} chef pilote salarié par le club, il a commencé le 1^{er} juin 1969, il n'avait que 25 ans à l'époque, c'était son premier poste à cette fonction. Il s'appelait Alain Poulet. Doué, compétent, engagé, travailleur infatigable au-delà du raisonnable, la semaine pour lui c'était 7 jours sur 7, une recrue exceptionnelle. Grâce à lui nous avons eu une progression exceptionnelle. A deux reprise le club qui était très loin dans le classement national s'est retrouvé premier n°1 en 1970 et en 1972. En 1970, c'était la 2^{ème} année où Poulet était ici, vous imaginez la progression ! Selon les années ça été de 46 à 77 % par rapport à l'année précédente. Puis il s'est laissé séduire par les Alpes du sud. Il a été remplacé par Bernard Grand, formé Corbas à l'école de Poulet, c'est un tempérament fonceur et dynamique. Il a passé ici 2 années dans sa rapide progression vers la grande aviation professionnelle, il est actuellement commandant de bord. Puis nous avons eu Jean-Claude Caillard, lui est resté plus longtemps, 7 ans, c'est un grand professionnel expérimenté, lui aussi se laissera séduire par les alpes du sud, puisqu'il est parti à Sisteron et son fils Jean Marc décrochera 2 titres de

champion du monde en classe standard. Ensuite on a eu Roland Oudry qui a été nourri dès son plus jeune âge aux choses de l'air, car son père Georges a été le président du modélisme à Corbas durant la très longue période depuis les années 40. Enfin sans être exhaustif voici les instructeurs bénévoles : Guy Moulinier, Jean Louis Lacour, Gilles Navas, Denis Louviot, Christian Adamo, Jacques Commeau, Jean Pierre Mathan, Jean Paul Bonardel, Daniel Martin, Claude Bubule (une demoiselle) ; merci à vous tous qui avez apporté votre pierre à l'édifice.

J'arrive maintenant aux événements les plus marquants à mon sens pour la période que j'ai le mieux connue au cours de ces 70 années. Ces rappels seront pour certains des découvertes pour d'autres des souvenirs. On a commencé à voler en 1946. En 1947 1^{er} vol en onde sur les collines de Marennes, là-bas au fond. Après un départ au treuil, altitude atteinte à l'époque de l'ordre de 1200m. Ce sera dans le jargon ultérieur, l'ondulette, par comparaison avec la vraie onde. En 1948 malheureusement nous enregistrons notre premier accident mortel, conséquence d'un accrochage en vol entre un Castel 301 et un Castel 310. Le premier s'écrase au sol et la jeune pilote est décédée. Le second est indemne et ça se passe le jeudi de l'ascension, retenez bien cela un jeudi de l'ascension et un 310. En 1950, il y a une première tentative de 300km en ligne droite au départ de Corbas. C'était Bornand le chef pilote qui s'est posé avec le Milan à Béziers, de rage il manquait quelques km. En 1952 il y a eu une 2^{ème} tentative Joffre se pose à Saint Martin de Londres, au pic Saint Loup, malheureusement en dernier virage l'aile basse accroche un piquet et le planeur est gravement endommagé. Le dépannage avec les moyens dont nous disposions à l'époque a pris plus de 3 jours...En 1953, on reçoit un tout nouveau planeur, un Air 102, c'est 18m construit depuis peu. En 1955 2^{ème} accident en tout point semblable à celui de 1948 : Un Emouchet S504 et le 310 le jour de l'ascension se heurte. Le 1^{er} s'écrase au sol, l'aile droite a été coupée à 1/2 envergure par le patin du 310. Les 2 pilotes étaient en train de démarrer leur 5 heures. Le pilote qui s'est planté était le président fondateur de l'aéroclub de Saint Chamond. Le second s'en est tiré. Je viens de vous dire que l'on était le jeudi de l'ascension, s'agit-il d'un jour maudit, moi j'étais en vol très près d'eux, j'ai tout vu et c'est un souvenir ineffaçable. En 1956, le 29 janvier, Francis Bornand me lâche comme pilote remorqueur sur Tigermoth, après un seul et unique vol en double, mais 250h de vol avion, à la grande fureur de Martinaud le professionnel, pour qui c'est galvauder le métier un non professionnel sur un avion d'état, mais c'est peut-être une avancée vers une époque nouvelle pour les non professionnels. Février qui est venu juste après a été d'un froid sibérien puisqu'au mieux dans la journée il faisait moins 10 et on n'a pas ouvert les portes du hangar : les portes étaient bloquées ! En 1959 le 15 août, Maurice Floriot réussit le 1^{er} 300km au départ de Corbas, une ligne brisée de 315km, avec un atterrissage à La Brillanne vers Saint Auban. C'est une année exceptionnelle car on a réalisé 3300 HDV. En 1960 en janvier nous baptisons notre premier planeur acheté en souscription par la section de vol à voile. Ce

planeur c'est le Bréguet 905 la Fauvette. Il a été sponsorisé par le journal le progrès. En avril Bornand est terrassé par un infarctus et en juin René Déveru, ici présent réalise un exploit, une grande première. Après un départ au treuil, il monte en vol de nuage à 5600m. Il est le premier à réussir au départ de Corbas l'épreuve de gain d'altitude de 5000m. A ma connaissance on n'a jamais recommencé. Le 6 juillet de la même année 4 planeurs sont posés en Provence. 4 planeurs partis en tentative de 300km. En fin de journée je pars avec un Tigremoth pour ramener le lendemain matin le seul posé sur un aérodrome. C'est Jean-Pierre Mathan posé sur le terrain militaire du Luc. A l'époque c'était un terrain où il n'y avait rien, juste un hangar avec un avion, un Dragon Rapide des parachutistes. Mathan a réussi son épreuve car il a pu homologuer une ligne brisée avec un point de virage au mont Ventoux, point de virage qui a été enregistré par un veilleur de la station météo qui a bien voulu prouver qu'il a bien vu passer le planeur. Au Luc je dois d'abord remettre en état le collecteur d'échappement. Je me suis débrouillé pour trouver les outils et les joints dans un magasin de pièces détachées pour camion. A la suite il a fallu remonter la vallée du Rhône qui était prise par Mistral.



ise en piste à Corbas : Nord 1300 et Nord 2000 avant 1950 (Collection A. Monet)

On a fait escale à la nuit à Saint Rambert d'Albon, et nous sommes arrivés à Corbas dans la matinée du 3^{ème} jour. Ça c'est du dépannage ! Le vol à voile c'est aussi l'aventure et encore je n'ai pas livré tous les détails des péripéties au Luc. En 1961 nous achetons notre 2^{ème} planeur un Wasmer super Javelot WA22 et on le fait sponsoriser par le plus grand journal, le Dauphiné. En 1964 on voit arriver l'ALAT qui avait commencé à s'installer au début des années 60 mais petitement. Je me souviens d'une invitation à dîner un soir où le serveur en veste blanche servait sur un plateau des sardines à l'huile. Ce n'était pas riche ! Donc l'ALAT s'installe ici à l'Ouest du terrain. Elle est équipée d'avions et d'hélicoptères et avec qui nous entretiendrons d'excellentes relations jusqu'à son départ en 1998. Une anecdote quand même en 1996 il se sont installés dans un nouveau bâtiment en dur, bien équipé, bien loin des baraques métalliques de leur début et à peine 2 années après, en haut à Paris on décide la fermeture de la base et la ville de Corbas en a profité. En 1965 c'est l'année chargée en événement, le 17 janvier c'est l'arrivée en vol remorqué du 1^{er} Bijave d'Issoire. Je suis à bord avec Bernard Cartiller. Le temps ne nous a pas aidé on est revenu le lendemain alors que l'on voulait revenir le jour

même. Le 23 Janvier, un samedi, il fait beau un avion école biplace T33 de l'armée de l'air vient faire plusieurs passages assez bas, puis au dernier il est fait très très bas face au hangar Mistral, car l'instructeur qui était à bord avait dit un jour à Bornand, vous savez « patron » avec ma lampe à souder je vous ferai mettre à plat ventre.



Corbas le samedi 23 janvier 1965. ce qui reste du hangar Mistral après le drame du T33 (collection A. Monet)

Il est probable que l'élève en place avant à tirer trop brutalement sur le manche pour passer le hangar et l'avion a décroché et a écrasé le hangar et tout a brûlé. Les 2 pilotes sont tués bien sûr et le hangar et son contenu détruit. Il y avait 3 avions remorqueurs, 6 planeurs, les remorques, l'avion largueur des parachutistes un Dragon Rapide bimoteur. C'est un coup très dur pour les activités du terrain. En juin on a quand même un nouvel avion remorqueur envoyé par le SFACT, c'est un Morane 506, c'est un Storch avion allemand fabriqué par Morane pendant la guerre, et celui-là c'est la dernière version équipée d'un moteur en étoile de 300 cv. Il consommait 60 l à l'heure et pour faire les pleins on montait les jerricans en haut d'une échelle pour les vider dans les réservoirs d'ailes. Cet avion est formidable pour remorquer mais il est terriblement bruyant avec son énorme hélice en bois. Au mois d'août de cette même année 1965 Jacques Commier puis Jean-Pierre Mathan partent en stage de formation instructeur à la Montagne Noire.



Corbas au printemps 1967 (collection A. Monet)

Ils seront les 2 premiers d'une très longue lignée d'instructeurs bénévoles qui deviendront rapidement indispensables face au désengagement progressif de l'Etat et encore merci à tous ceux qui ont été instructeurs ici. En septembre il y a une première manifestation de

riverains vociférant car ils n'admettent d'être survolés par des avions remorqueurs. C'est bien évidemment le Morane 505 qui est en cause. En 1966, l'armée de l'air envoie à l'ACRSE 350000 francs pour dédommager l'ACRSE des dégâts causés par le T33. C'est par un courrier envoyé par Fransico Bornand au Général Morin, chef d'état-major de l'armée de l'air et l'un des anciens élèves de Bornand à l'école d'Ambérieu que le chèque est enfin arrivé, 1 mois après. Là aussi c'est les relations ! C'est bien ce chèque, mais après il faut s'assurer auprès des dirigeants de l'ACRSE, que les fonds seront bien employés uniquement pour les 2 activités qui ont souffert, le vol à voile et le parachutisme. Les négociations ont été très tendues au sein du conseil d'administration. A l'automne de l'année 1966 c'est la mise en service de la raffinerie de Feysin qui générera de puissantes ascendances de service, mais les premiers planeurs qui l'ont survolée sont revenus avec le bord d'attaque constellés de petites pastilles noires ! En 1967 grâce à l'argent versé par l'armée de l'air, nous avons acheté un Edelweiss. A l'époque c'est le Nec plus ultra. C'est une machine de course dont le pilote est allongé sur le dos. C'est aussi la construction de hangar métallique de 1200m² pour remplacer le hangar Mistral qui a été détruit. Là on ne perd pas au change. Par contre on le saura plus tard, il a été récupéré en Algérie et il a été mal remonté à Corbas. Sa structure n'était pas assez résistante pour supporter les conditions climatiques de la région. Et on va le voir 27 ans plus tard, il est passé près de nous coûter l'ensemble du parc planeur. En 1968 le 10 février on baptise un Fauconet construit en Kit à la MJC de Gerland. C'est notre 3ème planeur de ce type. En 1968 toujours, après le départ de Georges Laurent notre dernier instructeur de l'Etat nous pouvons maintenir notre activité grâce à nos instructeurs bénévoles formés à la Montagne Noire et à la mise à disposition temporaire de Loïc Dechenette de l'aéronavale et de temps en temps de Jean Navas. 2 citernes d'essence enterrées sont installées devant le nouveau hangar, équipé d'une pompe électrique. En 1969 le 1^{er} juin prise de fonction de notre premier et extraordinaire chef pilote Alain Poulet et à la fin de l'année on avait progressé de 40 % en heures de vol.



Bréguet 905 Fauvette F-CCJA le jour de son baptême sponsorisé par le journal le Progrès (collection A. Monet)

En 1970 ce fut l'une des années fastes, l'augmentation des HDV va jusqu'à 76 %, 36 brevets de pilote élémentaire sont délivrés, 20 brevets D, 8 altitudes de 3000m et 3 de 5000m et on est premier au classement général de la FFVV. Le 27 janvier de l'année suivante Robert Pratz réalise un exploit en Squal : 600km en circuit fermé au départ de Corbas, en onde d'Ouest entre 4000 et 6000m. Juillet août c'est notre premier stage d'été à Saint Crépin. Nous y lançons le vol à voile qui est maintenant bien implanté, mais nous y perdons un Squal tout neuf qui est arrivé au printemps. Il avait quand même 265 h. le pilote a eu beaucoup de chance. Je l'ai retrouvé le lendemain méconnaissable à l'hôpital de Briançon, en compagnie de 2 enquêteurs de l'aviation civile. L'hiver on a de nombreux vol en onde de l'aube à la tombée du jour avec parfois des péripéties inattendues. Certains planeurs ont fait 3 gains de 3000m avec 3 pilotes différents dans la même journée. En 1972 la progression est toujours forte, on arrive à 8000h en planeur et à nouveau la 1ere place au classement final de la FFVV. En 1973 c'est l'arrivée du 1^{er} planeur privé le Zug 3b de Maurice Dailly. En juillet Gilles Navas, qui a eu une carrière assez remarquée, fait ses premiers vols en école avec son père à Saint Crépin, le 1^{er} septembre il sera lâché à Corbas et il portera ensuite très haut les couleurs de la France dans le monde où se sont déroulées les compétitions : il a été champion du monde 2 fois. En 1974 on atteint les 10000 hdv et le 29 juillet Maurice Dailly termine le 1^{er} brevet F effectué entièrement au départ de Corbas en réalisant un vol de 516 km. Le 7 avril 1975 je suis le nouveau président, je l'ai déjà dit, cela ouvre des horizons nouveaux. 1976 fut une année exceptionnelle où nous dépassons 11000hdv dont 1800hdv effectuées à Saint Crépin et nous enregistrons 154000km en circuit. En 1977 est créé le CVVL et le 31 décembre c'est le départ d'Alain Poulet pour les alpes du sud, Vinon, Saint Auban. Nous nous quittons après 8ans 1/2 de collaboration exemplaire. Malheureusement pour lui à Vinon la greffe n'a pas prise mais à Saint Auban, ça a bien marché. Un point de repère dans sa carrière Lyonnaise : à la fin 1976 alors qu'il n'avait pas encore 33 ans nous avons fêté ses 10000hdv en école, probablement un record absolu. Puis se sera Bernard Grand chef pilote, simple étape dans la progression de sa carrière aéronautique, car il est actuellement Commandant de bord sur avion de ligne. En 1980 mise en service d'un planeur JP15-34, construit en Kit, à l'initiative de Bernard Cartillier. Pour ce faire, il avait fait au préalable un stage de menuisier aéronautique à la Montagne Noire. En 1981 au mois de janvier prise de fonction du nouveau Chef pilote Jean Claude Caillard et création du Comité Régional de Vol à Voile début mai où le CVVL est prépondérant. En 1982 c'est l'arrivée de Janus J43, Christian Adamo, futur pilote de Ligne est engagé comme instructeur à plein temps et en 1985 c'est au tour de Roland Oudry qui succède à Christian Adamo. En 1986 c'est les 40 ans de vol à voile à Corbas : grande affluence et de nombreux anciens et anciennes reviennent d'où de nombreuses retrouvailles. C'est aussi l'arrivée du motoplaneur Dimona et le planeur école Twin Astir T59 qui est toujours là dépasse 700h dans l'année. En 1987 on a le Discus, en 1988 Jean-Claude Caillard nous quitte pour rejoindre Sisteron et

Roland Oudry devient chef pilote. En 1989 après 2 années de travaux on inaugure le BAS : le bâtiment d'accueil et de séjour. Il est l'œuvre de l'architecte Bruno Jonery. En 1991 arrive un nouveau planeur de performance l'ASW24 et son homologue 109000km à la coupe fédérale. En 1992, le 9 août un phénomène imprévisible et rarissime dans nos régions, une tornade sèche qui déstabilise le Dimona en approche face au sud et qui percute le gymnase sur le dos. Les 2 occupants sont gravement touchés et Maurice Joffroy ne survit pas à ses blessures. Cela aura un impact inévitable avec l'environnement local. En 1994 le 7 janvier, une forte chute de neige met à mal la charpente de notre grand hangar. Nous passerons bien près de sa destruction totale ainsi que celle du parc planeur. Il s'en suit une longue suite de démarches pour la sauvegarde, la remise en état et les indemnités. Au fil de nos nombreux RDV j'apprendrai ainsi que l'on savait que la structure du hangar, récupéré dans le sud algérien ne correspondait pas tout à fait aux normes de calculs qui s'imposent dans nos régions. La réduction du bruit des avions remorqueurs est de plus en plus à l'ordre du jour et je réussis à persuader la Fédération de financer un pot d'échappement qu'un petit industriel de la région d'Anney fabrique. Ce sont des pots d'échappement accordés qui permettent de réduire le bruit sans réduire la puissance du moteur. Nous sommes les premiers à disposer d'un équipement étudié spécialement pour les Morane 893. Ensuite il a fallu le faire homologuer, encore un parcours du combattant. Septembre, début d'une péripétie judiciaire suite à une plainte enregistrée par le tribunal judiciaire de Villeurbanne liée au bruit répétitif des avions remorqueurs. La plaignante habite depuis peu à Corbas. Je fais appel à la FFVV qui prend cette affaire très au sérieux, car elle pourrait faire jurisprudence et je suis assisté par une avocate spécialisée. Au final le tribunal prononcera la relaxe. Si je vous ai raconté cette histoire c'est pour vous rappeler que la vigilance doit être constante, jamais relâchée, en matière d'environnement. En 1996, c'est une année faste : le 15 avril 4 épreuves de 300km, le 4 mai, célébration des 50ans. Un échange avec le comité directeur de la FFVV m'emmène à accepter d'autres responsabilités et en cet instant je suis devenu le vice-président de la FFVV et en Février j'en deviens le président. C'est le début d'une nouvelle aventure, mais ça c'est une autre histoire. Je quitte la présidence du CVVL en mai et passe le flambeau à mon premier successeur, Jean-Claude Laborier. Bruno Jonery, le président actuel est mon 6ème successeur.



Francisco Bornand se prépare pour un vol sur une ailes volante AV36 Fauvel
(Collection A. Monet)

Avant d'en terminer, petit retour en arrière pour vous donner quelques chiffres que j'avais rassemblé pour la période 1960-1996 : 186000 heures de vols plus quelques milliers d'autres avec les avions remorqueurs. 500 élèves amenés au BPP, parmi eux des dizaines sont arrivés à des sommets de carrières professionnelles civiles et militaires, d'autre sont devenus des compétiteurs de haut niveau. Nous avons acheté pendant ces années 50 machines : 45 planeurs dont 2 en kit, 3 motoplaneurs et 3 avions. Depuis vous avez continué, j'espère.

Le vol à voile à quoi cela sert ? C'est découvrir le ciel pour le plaisir et le sport, c'est une école de formation en elle-même, le travail en équipe, la prise de risque calculé, le dépassement de soi, la meilleure de formation aéronautique, c'est la porte d'entrée sans équivalent maintes fois proposée. Pensez-vous que je m'emballe et que j'exagère en disant ça ? Pour en terminer avec ce chapitre, je vais vous rappeler un événement assez récent que l'on doit porter au crédit de notre discipline : dans la matinée du 16 janvier 2009, un airbus A320 décolle de l'aéroport Newyorkais de Laguardia, en début de montée il percute un vol d'oiseaux de bonne taille et une partie de ceux-ci sont aspirés par les 2 réacteurs, ce qui entraîne leur extinction. Le commandant de bord évalue instantanément la situation et sans tenir compte de ce que lui ordonne le contrôle aérien avec qui il est en relation, il choisit l'unique solution qui lui semble possible, l'amerrissage dans la baie de l'Huston. Opération parfaitement réussie et filmée par des

témoins, tous les occupants sont indemnes et rapidement secourus au terme de ce vol de 4 mn. Pourquoi je vous rappelle cette histoire, c'est parce que le commandant de bord proche de la fin de sa carrière était depuis longtemps, pilote de vol à voile. C'est un bel exemple.

Avant de conclure je tiens à rappeler devant vous la mémoire de Bernard Cartiller : il a découvert le vol à voile ici en 1954 et dès la fin des années 50, il s'est beaucoup investi dans la vie de notre club, il a été mon fidèle compagnon d'épopée, collaborateur dévoué, infatigable collecteur de fond pour l'achat de planeurs. Les anciens se souviennent probablement de son petit carnet et de sa boîte à fiches. Son travail à la Poste uniquement de nuit, lui laissait beaucoup de temps à consacrer au vol à voile, et plus tard à la Fédération, qu'il a fait au détriment de sa santé. Son cœur déjà défaillant l'a lâché un samedi soir en septembre 1998, au cours d'une soirée ici dans le BAS. J'ai aussi une pensée pour les dirigeants de l'entreprise pour laquelle j'ai travaillé 36 ans. Ils avaient découvert l'aviation à Bron dans les années 50 et la chance d'y rencontrer Bornand. Ils m'ont ouvert les portes de l'ascenseur social et beaucoup facilité ma tâche de président, tolérant mes emplois du temps et me permettant de faire appel aux moyens techniques et administratifs de cette usine. Le club en a très souvent profité et bien rares étaient ceux qui le savait.

J'espère ne pas avoir été trop long mais je voulais vous faire partager tellement de choses de notre histoire, j'ai laissé parler la passion de ma jeunesse. Les choses ont beaucoup changé tout au long de cette période que je viens d'évoquer et changeront encore longtemps. La liberté des débuts a été progressivement et inexorablement laminée par une masse de règlements, probablement l'envers du décor de la modernité du développement. Vous pouvez toujours voler ici à Corbas, c'est une chance, vous devez la préserver à tout prix

Merci de m'avoir accordé votre attention et bons vols au 21ème siècle. Je vais encore ajouter un dernier mot, c'est un immense merci à mon épouse qui a accepté que je vive cette très belle et très longue aventure.

André Monet, discours du 18/09/2016 : 60 ans de vol à voile à Corbas