

50

ANS DE PISTE 10/28 A BUNO-BONNEVAUX

Un Morane-Saulnier MS-502 (moteur Salmson) peu différent du MS-505 Criquet (moteur Jacobs) comme celui qui s'est posé pour la première fois à Buno-Bonnevaux le 23 mars 1966.



50 ANS DE PISTE 10/28 A BUNO-BONNEVAUX

1968, construction du bureau alors que les deux hangars "club" sont déjà construits...



© Photos via Jean Reymond

Bel alignement au seuil de la 01, en 1971. Le premier hangar "sud" est opérationnel.



50 ANS DE PISTE 10/28 A BUNO-BONNEVAUX

Les débuts de l'activité véliplane pour l'AAVE se sont faits à partir de l'aérodrome de... La Ferté-Alais. C'est sur ce terrain à quelques dizaines de kilomètres au nord de Buno-Bonnevaux que l'activité véliplane redémarre après la Libération et prend de l'ampleur. Mais les opérations aériennes vont être rapidement limitées par la présence du Centre d'essais en vol (CEV), alors implanté à Brétigny-sur-Orge. Les restrictions de vol tombent et pour ne pas limiter l'activité, résolution est prise de louer chaque année une luzerne plus au sud et, chaque journée, de convoier en vol les planeurs vers ce champ pour l'activité du jour avant, le soir après les vols, de reconvoier les planeurs vers leurs hangars de La Ferté-Alais. On imagine la logistique nécessaire à ces multiples déplacements...

Aussi, au fil des saisons, l'idée de créer un nouveau terrain dévolu entièrement à l'activité véliplane prend corps. Le dossier va être mené par Bernard Schneider, disparu en 2015. A force d'arguments, de dossiers administratifs, de rencontres avec les élus locaux, la réalisation d'une plate-forme véliplane devient réalité.

Et le 23 mars 1966 – il y a 50 ans ! – le Morane-Saulnier MS-505 (la version française du Fieseler Fi-156 Storch de la Luftwaffe) utilisé pour le remorquage, se pose pour la première fois sur la piste est-ouest. Robert Péchaud, le chef-pilote de l'association à l'époque, est aux commandes. L'attendent en piste quelques planeurs tandis que les installations, avec le premier hangar mis en place sur la plate-forme – celui désormais utilisé par les planeurs Perfo – vont prendre forme progressivement. Mais laissons la parole à Robert Péchaud, en reprenant un extrait de "Vieilles Plumes" n°19, le bulletin de la Commission historique de la Fédération française de vol à voile (FFVV). Ce numéro, intitulé "La vie d'un centre de vol à voile de performances (1945 à 1969) : La Ferté-Alais" a été rédigé par Jean Reymond, membre de l'AAVE.

Le premier atterrissage à Buno

"L'hiver 1965-1966 voit progresser les travaux. Enfin, le 23 mars 1966, au début de l'après-midi, pour la première fois, je pose le Morane 505 F-BARO (Ndlr : quelle immatriculation pour les gains d'altitude !) sur la grande piste face à l'ouest. Elle n'est encore qu'en terre roulée. Ce nuage de poussière que soulève le sillage de l'hélice est tout un symbole. Il englutit les attentes, les déceptions, j'imagine que son panache vient nous récompenser, tel un feu d'artifice, tiré après une victoire. Maintenant, je roule vent arrière entre les machines impeccablement alignées qui, gigantesques balises, délimitent les bords de piste. Je viens me ranger auprès de l'équipe des Bases aériennes. Elle est aussi fière que nous sommes heureux : les verres sont levés à la santé de Buno qui vient de naître.

Décollage d'un Castel C25S en piste 10 avec le "petit bois" bien reconnaissable...



50 ANS DE PISTE 10/28 A BUNO-BONNEVAUX

Alignement de planeurs de le long de la piste 10. Au premier plan, accroupi, Daniel Brauwers...



de voir cette piste achevée à temps. Elle l'était, mais l'ensemencement, réalisé dès le lendemain de cette mini-inauguration, est contrarié par une sécheresse inhabituelle. L'herbe ne fait son apparition que fin mai.

Les premiers planeurs posés à Buno le lundi 30 mai sont les suivants : Caillette sur Nord 2000 (n°45) à 11h53, Maire sur Air 102 (n°28), Brauwers sur Arsenal 4111 (n°01), Quéraud sur Air 100 (n°7). La météo n'était pas excellente mais le symbole était important.

Les engins préparent le sol de la zone des installations. Un premier hangar est monté, ainsi que ses apprentis – celui que l'on découvre en arrivant au terrain à l'extrémité – et de l'ensemble des bâtiments. Le bardage ne sera terminé qu'au mois de novembre. Une tranchée est ouverte le long du chemin d'accès, jusqu'à Mézières. Elle reçoit la canalisation d'eau, le câble électrique et les lignes téléphoniques.

A la fin de l'été, un ramassage des pierres avait été organisé, pour rendre cette première piste plus confortable. C'est à dessein que je n'ai pas dit "corvée de cailloux", car tous les participants, civils ou militaires, des deux sexes, jeunes et plus âgés, sont enthousiastes. Jamais pareille unanimité n'a été réalisée. Il y a également quelques têtes inconnues, on dirait qu'elles sont venues vérifier l'existence de Buno, peut-être en vue d'une prochaine inscription ? Avant cela, le 18 juin, le président avait déposé à la préfecture de l'Essonne les statuts de l'Association aéronautique du Val d'Essonne. Son agrément était annoncé par le Journal officiel du 29 juin. Outre son intérêt publicitaire, cette démarche est nécessaire pour réaliser nos démarches auprès des administrations, en particulier pour les achats de matériel. L'époque bénie du matériel volant prêté par l'Etat est révolue, le régime des primes d'achat bat son plein.

Dans une note circulaire, B. Schneider explique à tous les membres de l'association pourquoi nous n'avons acheté aucun planeur depuis 1961 : l'incertitude où nous étions avant que nos projets n'aboutissent, l'état de la trésorerie. Maintenant que Buno existe, il demande à chacun d'ouvrir un compte-investissement. Ce compte est alimenté par une somme, différente selon que l'on est en double commande, en entraînement, ou en perfo. Elle est versée annuellement jusqu'à un minimum prévu. En cas de départ, le total ainsi investi et les intérêts sont remboursés au démissionnaire. Les fonds recueillis permettent de couvrir les achats de planeurs et les frais exigés par l'équipement des ateliers et des nouvelles installations.

C'est ainsi que dès la fin de 1966, nous pouvons passer les premières commandes. Le

50 ANS DE PISTE 10/28 A BUNO-BONNEVAUX

temps perdu est rattrapé. De 1967 à 1970, ce système d'investissement nous permet d'acheter onze planeurs (3 biplaces, 3 mono d'entraînement, 3 perfo bois, les deux premiers "perfo plastique" et 1 motoplaneur, le RF-5).

Ensuite, selon les besoins, les achats seront plus espacés, certaines sections mettent à notre disposition des planeurs achetés par elles-mêmes. Les primes d'achat, qui étaient à cette époque-là de 80% pour un biplace et de 50% pour un monoplace, vont en s'amenuisant. Malgré son succès, la formule "investissement" sera abandonnée après 1976.

Il faudra répercuter le financement du matériel sur le montant des cotisations.

La fin d'année importante 1966 approche : les engins ont commencé le terrassement beaucoup plus compliqué de la piste nord-sud. La saison se solde par un total de 2.643 heures de vol planeur et 36.755 km. L'aéro-club Louis Breguet, classé premier, nous permet de reprendre la Coupe Breguet.

Pendant l'hiver 1966-67, la route d'accès (impraticable par mauvais temps) est empierrée. Elle sera terminée avec le départ des gros engins de terrassement. Le premier hangar et ses appentis sont peints. Nous pourrons y abriter une première fournée de planeurs qui n'auront plus à être convoyés quotidiennement de La Ferté-Alais. Au printemps, nous aménagions un bureau provisoire dans l'extrémité Est des appentis. Suivent les sanitaires et l'atelier peinture. Tout cela nous facilite le travail.

Nous perdons du temps pour la mise en oeuvre du deuxième hangar : quelqu'un a émis l'idée de faire transporter le hangar de La Ferté. Le projet ne sera abandonné qu'en juillet et le montage d'un deuxième hangar Rouméas de 15 x 40 m est lancé. Entre les portes des hangars terminés et la lisière de piste, le drainage est insuffisant pour emmener les planeurs en piste par temps de pluie. Nous devons déployer des grilles pour aménager une bande de roulement où on ne s'enlise pas. La piste nord-sud, mal ensemencée, devra subir des retouches. Son drainage également défectueux sera à revoir. Il faut constamment guerroyer pour obtenir la finition des travaux, ou pour faire comprendre que des balises métalliques hautes de quelques 40 cm sont mal venues sur un terrain réservé au planeurs... B. Schneider se bat avec acharnement sur chacun de ces détails et aussi pour conserver un peu de la verdure initiale : il sauvera ce bosquet cerné aujourd'hui par les deux groupes de hangars et le bureau de piste".

La Coupe Breguet

Cette Coupe évoquée par Robert Péchaud a ainsi été remportée cette année-là par l'aéro-club Louis Breguet, lié à Buno-Bonnevaux. Parmi les pilotes classés, on note F. Ragot à la troisième place, L. Henry à la 8^e, M. Lartigue à la 11^e, M. Simon à 28^e, P. Piétu à la 32^e et M. Bonlarron à la 36^e...

Ainsi s'achève l'année 1966, année de l'ouverture de la piste 10/28. C'est en 1967 que l'AAVE sera officiellement créée. Rendez-vous donc en 2017 pour fêter l'événement ! ■

Publiée dans les pages d'Aviasport, l'annonce de l'arrêté autorisant la création du terrain de Buno, alors en Seine-et-Oise (JO du 29 novembre 1963).

Document réalisé en mars 2016 à l'occasion de l'anniversaire des 50 ans du premier atterrissage à Buno-Bonnevaux. Les images ont été communiquées par Jean Reymond, François Besse, Pierre Piétu, Daniel Bauwers et les archives de l'Espace Air Passion (EAP) à Angers-Marcé, via Christian Ravel.

LES BELLES BETES DU TEMPS PASSÉ À BUNO-BONNEVAUX

AIR 100

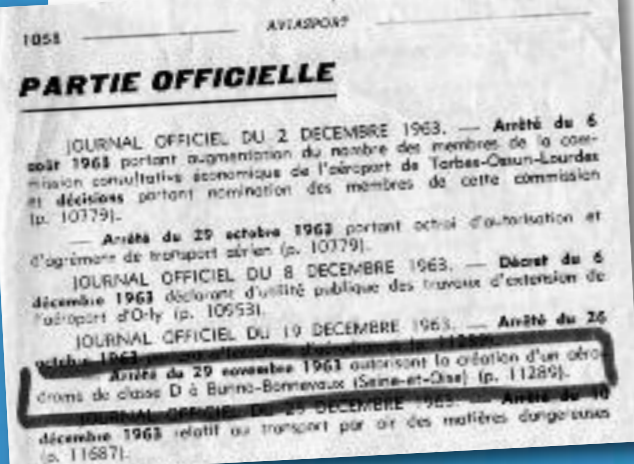


L'Air 100 n°10 (F-CAET), le type de planeurs en opérations à Buno-Bonnevaux à la fin des années 1960.

Construit par l'Arsenal, l'Air 100 est un monoplace de compétition dont le premier vol remonte au 10 juin 1947. 43 exemplaires de ce planeur de 18 m d'envergure ont été construits : deux prototypes et 15 Air 100, un unique Air 101 et 25 Air 102 (structure renforcée) à partir de 1952. Les deux prototypes, avec seulement 3 heures de vol à leur actif, ont participé en juillet 1947 aux championnats nationaux américains, terminant aux 5^e et 8^e places. Envergure : 18 m, allongement : 18, surface alaire : 18 m². 284 kg à vide pour 374 à la masse maximale. Finesse : 30 à 64 km/h. Taux de chute mini : 0,60 m/s à 56 km/h. Décrochage à 48 km/h pour une Vne à 220 km/h. Charge alaire : 20,8 kg/m².



L'Air 102 n°28 (F-CBHH) a fait partie de la flotte de l'AAVE. Avant son transfert de La Ferté-Alais à Buno, il sera repeint en rouge orangé standard.



AIR 100 / 102



© Espace Air Passion via Ch. Ravel

L'Air 100 n°7 FCBHF à Buno-Bonnevaux. On distingue aussi les nez d'un Topaze et d'un LS-1 et sans doute le Rallye F-BOTI.



© via Pierre Piétu

Pierre Piétu à bord de l'Air 102 n°28

Dans sa livrée rouge, l'Air 102 F-CBHH (numéro de série 28) construit par Minié Aviation. Propriété du Secrétariat général de l'Aviation civile (SGAC, ancêtre de la DGAC), il sera affecté au centre de La Ferté-Alais. Ce monoplace a été radié du registre des immatriculations le 16 octobre 1972.



© via Jean Reymond

Dans sa livrée jaune vif, l'Air 100 n°7 devant le hangar "perfos". A l'arrière plan, le C25S et, caché par l'aile droite de l'Air 100, un Wa-22 Super Javelot.



© via Daniel Brauwiers

Avec 55 comme numéro de concours, l'Air 100 n°10 construit par les Etablissements Roche en 1949

© Espace Air Passion via Christian Ravel



© Espace Air Passion via Christian Ravel

L'Air 100 est un monoplace de compétition conçu par Raymond Jarlaud. L'Air 100 est connu pour avoir décroché le record du monde de durée avec 56h15 enregistrées entre le 2 et 4 avril 1952 par Charles Atger, en vol de pente – grâce au Mistral – sur les Alpilles, à proximité de l'aérodrome de Saint-Rémy en Provence. Tentant de battre ce record, Bertrand Dauvin trouvera la mort quelques semaines plus tard, poussant la FAI à interdire ce type de vol record...

LES BELLES BETES DU TEMPS
PASSÉ À BUNO-BONNEVAUX

NORD 2000



A noter l'absence de roue principale, le train d'atterrissage étant constitué d'un patin assurant le freinage...

Le Nord 2000, produit par la Société nationale des constructions aéronautiques du Nord (SNCAN) est la "version française" du planeur allemand DFS Olympia Meise, un planeur de 15 m d'envergure prévu pour les Jeux olympiques de... 1940. L'appareil a remporté le concours du premier planeur olympique mais les JO de 1940 n'auront pas lieu. Après guerre, ce monoplane sera construit en série par la SNCAN à raison de 100 machines. Envergure : 15 m, surface alaire : 15 m². Masse à vide de 165 kg pour 290 kg à la masse maximale. Vne : 220 km/h. Finesse maximale : 25 à 70 km/h. Taux de chute mini : 0,67 m/s à 60 km/h. Charge alaire : 17 kg/m².





© Photos Espace Air Passion

Les deux Arsenal 4111 ont été affecté à La Ferté-Alais. Il s'agit du n°01 F-CBZE et du n°02 F-CAAH, ici devant un Breguet Br-904.



© via Daniel Brauwers

ARSENAL 4111

L'Arsenal de l'Aéronautique est plus connu pour ses chasseurs que ses planeurs... mais après la série des Air 100, le constructeur de Villacoublay, repris par la SNCAN en 1955, a développé le 4111, un monoplace construit à 2 exemplaires qui ont volé dans le ciel de Buno-Bonnevaux...



© Espace Air Passion



© via Daniel Brauwers



© Photos Espace Air Passion via Christian Ravel