

L'HISTOIRE DE L'AÉRODROME DE FAYENCE

La naissance de l'aérodrome de Fayence a lieu par décret du 30 septembre 1929, signé par le Président de la République et le Ministre de la guerre de l'époque.

Ils déclarent d'utilité publique l'acquisition de plusieurs parcelles de terrain en vue de l'aménagement d'un aérodrome à Fayence. La prise de possession de ces parcelles est déclarée d'urgence.

Le 16 février 1931 les 46 propriétaires signèrent leur acte de vente. En juin 1931 puis en avril et octobre 1932, quatre autres propriétaires complètent l'acquisition par l'Etat de l'aérodrome de Fayence. Ce n'est donc qu'en hiver 1934 que les bulldozers se mirent en action pour aplanir le sol, formant une magnifique plateforme de 45 hectares qui allait faire la joie des amateurs de sensations fortes.



Un beau jour de 1935 les membres d'un petit club niçois débarquent avec une vieille Farman 40 CV trainant un curieux appareil après elle. Une remorque qui contenait une poutre de bois et des pièces de tissus tendus sur des montants en forme d'ailes. Mais la petite troupe niçoise ne fut pas longtemps la seule à planer sur le beau plan de Fayence encore inutilisé par l'Etat.



Une autre équipe allait venir s'y installer. C'était le Club Aéronautique de Draguignan, qui arrivait avec un "Pou-du-ciel". Pendant deux ans "sauts de puce", « vols de poutre » et "virevoltes de pou" se partagèrent le ciel de Fayence



Le jour du 4 juin 1937, arriva un nouveau décret ordonnant l'achat de nouvelles terres sur la commune de Tourrettes, aux fins d'agrandir le terrain. Le 15 septembre 1937 la base aérienne dénommée "Groupe Régional Aéronautique d'Observation n° 548 (GAO 548) s'installe sur la commune de Fayence.

Avec les avions d'observation "MUREAUX", les pilotes avaient comme mission de photographier et établir des repères sur les Alpes du Sud pour l'Etat-Major.

A la déclaration de guerre avec l'Allemagne en 1939 le GAO 548 (Groupe Aérien d'Observation) fut muté immédiatement en Alsace. Une escadrille de chasse de la base de Dijon remplaça le GAO. Ils ne restèrent pas longtemps à Fayence car le terrain trop court ne convenait pas à ces avions rapides.

Entre 1940 et 1944 le terrain de Fayence -Tourrettes fut successivement occupé par les Italiens et les Allemands et il ne fut libéré par les GI que le 15 août 1944.

La plateforme de Fayence-Tourrettes ne restait pas pour longtemps inoccupée. A peine les aviateurs démobilisés, ils sortaient les planeurs cachés dans les granges, pour retrouver les joies folles d'autrefois. Les vélivoles niçois optèrent pour Fayence, car ils étaient chassés de l'aérodrome de Nice réservé à l'aviation commerciale.

En 1946 les vélivoles cannois furent expulsés du terrain de Mandelieu réservé aux avions à moteur. L'Etat leur attribua le terrain militaire inutilisé de Fayence-Tourrettes.

La création du Club de Vol à Voile

Le Ministère de la Jeunesse et des Sports développait après la libération les sports en général et l'aviation et le vol à voile en particulier. L'Inspecteur général PERAUD va ainsi découvrir les deux hommes qui vont créer le Centre de Fayence-Tourrettes. Il s'agit de Jules LANDI (décédé en 2004) qui était moniteur du Club de Vol à Voile de Nice et de Daniel Soyez moniteur nommé en 146 à Cannes.



J. Landi et D. Soyez



C. Gaudefroy (chef pilote)

Très vite une amitié se noue entre les deux moniteurs responsables de tous les vols à Fayence.

Le 19 février 1948, le Centre de Fayence-Tourrettes déposait en Préfecture ses statuts sous forme d'une Association Loi de 1901. C'était un Inter-club géré par les représentants des cinq aéroclubs locaux :

- > L'Aéroclub de Nice et de la Riviera,
- > l'Aéroclub de Cannes « Ailes d'Azur »,
- > l'Aéroclub de Fréjus-Saint Raphaël,
- > l'Aéroclub de Draguignan,
- > l'Aéroclub de Fayence.

Peu après cette création, le Club de Vol à Voile allait devenir pour quelques années une annexe du Centre National de Saint-Auban et ce sera pour lui une chance car on lui fournira du matériel comme le treuil FORD, puis des avions remorqueurs allemands STORCH, récupérés comme prise de guerre, et plusieurs planeurs indispensables pour la vie du Club plus la prise en compte par l'Etat des moniteurs et du chef de Centre.

La découverte du vol d'ONDE

Le rôle principal des moniteurs était d'apprendre à se servir des conditions aérologiques de la région. Le 16 novembre 1947 Daniel SOYEZ avec un jeune parachutiste lors d'un vol de découverte en planeur s'était trouvé tout d'un coup dans une ascension rapide et régulière en "onde" et en peu de temps ils atteignirent 3.800 mètre d'altitude.

Jules LANDI s'était bien rendu compte de ce qui se passait, lui qui avait pris l'air avec Marcel GIOVANINI (fidèle membre de l'AAPCA en 2005) sur le Castel 253. Les deux hommes montèrent ce jour à 6.000 mètres et s'ils n'allèrent pas plus haut c'était simplement dû au froid intense et au manque d'oxygène à cette altitude.



Grâce à cette découverte, Fayence prenait une dimension tout autre et son avenir devenait prometteur.

En effet au début, le président du Club Niçois Etienne ORENGO avait réussi à faire venir quelques militaires pour s'y entraîner et cela en période de rationnement, cela était très utile pour obtenir des bons d'essence pour les avions remorqueurs. Parmi ces militaires se trouvait le Lieutenant qui commandait la base « radar » du Cap Ferrat. Cet officier était un vélivole passionné. Muté en Allemagne il ne se fit pas prier pour parler des conditions exceptionnelles trouvées à Fayence. Aussitôt, un, puis deux, puis dix vélivoles d'outre-Rhin vinrent tester les possibilités fayençoises et ce fut à partir de 1956 le rush.

Combien de diamants (épreuves d'altitudes) ont été passées à Fayence ?

Il n'est plus possible de les compter.

Rien qu'en mars 1984, en deux journées de vols il y a en onze !

Les vols de distance



Vite les vélivoles affûtés surent se servir des effets du vent sur le relief ainsi que du vol en thermique ou bien les deux combinés sous forme thermodynamique. Les plus audacieux partirent alors pour virer à Saint-Auban (200 km A/R) ou bien pour une épreuve en ligne droite en direction du proche pays niçois (50 km), pas toujours sans casse !

Pour vérifier que le pilote avait bien viré à l'endroit prévu Jules LANDI inventa alors le contrôle du survol du point de virage. Il mettait ainsi au point, avec Robert BELLONE photographe aéronautique, un système fixant un appareil photo dans le planeur permettant de graver sur la pellicule le lieu survolé .

Cette méthode fut adoptée par l'Aéro-Club de France en 1953 et seulement remplacée peu à peu dans les années 2000 par des enregistreurs de vol GPS genre boîte noire.

Au fil du temps les planeurs sont devenus plus performants ainsi que les pilotes !

Le 6 juillet 2003 **Jean-Jacques SURVIELLE** réalisait un vol de 1021 km en but fixé et le lendemain **Michel Trial** moniteur de Fayence parcourait le premier triangle FAI aussi en but fixé de 1007 km. Tous deux réalisés sur les Alpes en partant et revenant à Fayence.

Ces très belles performances de nos pilotes font rêver plus d'un vélivole, ils viennent l'été de Suisse, d'Italie, du Brésil, du Maroc pour tenter d'accrocher à leur palmarès une de ces performances même plus modeste.



L'AAPCA

En 1955, le Club de Fayence-Tourrettes perdait sa qualité d'annexe du Centre National de Saint-Auban et redevenait un « Inter-Club privé ». Privé d'une très importante quantité de matériel prêté par l'Etat et repris par lui, le Club traversa alors quelques années difficiles.

En 1966 les nouveaux statuts de l'association seront déposés en Préfecture et le Club s'appellera désormais AAPCA, Association Aéronautique Provence Cote d'Azur. Malgré l'arrivée nombreuse des allemands et d'autres étrangers, le Club restait très fermé sur lui-même. Il aurait fallu promouvoir une politique d'expansion, d'ouverture sur le Pays.

C'est bien ce que proposa le nouveau Président Jean GIANTI, lorsqu'en 1972, il prit en main les destinées du Club avec des projets d'avenir :

- > Faire tourner le Club toute l'année
- > L'ouvrir aux jeunes
- > Y installer un personnel professionnel fixe et bien formé
- > Ouvrir le Centre vers la population du canton
- > Faire appel aux médias et à la publicité.

En 1974 le camp Militaire de Canjuers interdit le survol de la montagne de Seillans. C'est la fin du vol à voile car cette pente de Seillans est la base d'envol de tous nos planeurs vers les Alpes !

Heureusement un compromis fut signé grâce à la solidarité de toutes les communes du Pays de Fayence et le vol à voile eut gain de cause pour continuer à y accéder.

Quelques années (1980) plus tard une nouvelle menace mit en danger le vol à voile. Cette fois c'est l'EDF qui veut implanter sur cette même crête de Seillans une ligne de très haute-tension qui signerait l'étouffement du vol à voile. De nouveau le coude à coude avec la population du Canton et ses élus permit d'aboutir à un autre tracé.



La place des jeunes

Pour assurer le futur du Centre de Vol à Voile Jean GIANTI réussit en 1982 à créer une convention entre le Syndicat mixte (gestionnaire officiel de l'aérodrome) et l'AAPCA pour confier à ce dernier la gestion de cette plate-forme et de ses installations.

Rassuré sur l'avenir le Président créa, avec l'aide du Club et des institutions régionales, [l'ECOLE DEPARTEMENTALE](#) de Vol à Voile, ouverte gratuitement à tous les lycéens et collégiens du département. Elle est unique en son genre en France jusqu'à ce jour.

Sont passés par cette filière de formation au vol à voile plus d'un millier d'élèves dont plusieurs ont poursuivi des carrières aéronautiques dans l'industrie et les compagnies aériennes.



Le GRETA (Groupement d'Etat) qui a été accueilli une année entière à l'AAPCA en 1999 pour un stage de réinsertion de jeunes dont beaucoup, à l'issue de cette formation, intégrèrent des activités professionnelles

L'IGESA est aussi depuis les années 2000 accueilli pendant l'été pour plusieurs dizaines de jeunes stagiaires du Comité d'Entreprise des Armées.

Le Club Présidé depuis 1981 par Pierre Albertini est actuellement constitué en moyenne de 600 Membres permanents se répartissant sur l'année pour des périodes allant de quelques jours à quelques semaines.

Du fait de l'aérologie et surtout de la position géographique de la plate-forme de Fayence-Tourrettes au pied des Alpes du Sud, les pilotes et moniteurs du Club ont acquis une expérience particulièrement performante du Vol à Voile en montagne.

Des pilotes confirmés de la Protection Civile de lutte contre les incendies viennent depuis plusieurs années y faire des séjours d'entraînement en planeur sur la montagne. C'est une opportunité pour nous de remercier ces anges gardiens qui, durant toutes ces saisons d'incendies, protègent nos contrées.

Grâce à tous ces atouts, le Club de Vol à Voile de Fayence-Tourrettes s'est maintenu en France au niveau le plus haut puisqu'il a été classé premier des Clubs de l'hexagone en 2004.

Sa renommée internationale n'est plus à faire et les concours et championnats y ont aussi

contribués.

Le championnat du monde de voltige en planeur s'y est déroulé avec succès en 1995 et devrait se renouveler en 2007.

Text extrait de "50 ans d'aéronautique sur l'aérodrome de Fayence-Tourrettes" par Marijo Cliché - Aubrun.
Photos Robert Bellone
Jeanne Gianti
Claude Jambeau

[Retour accueil site fayence-oldtimers](#)