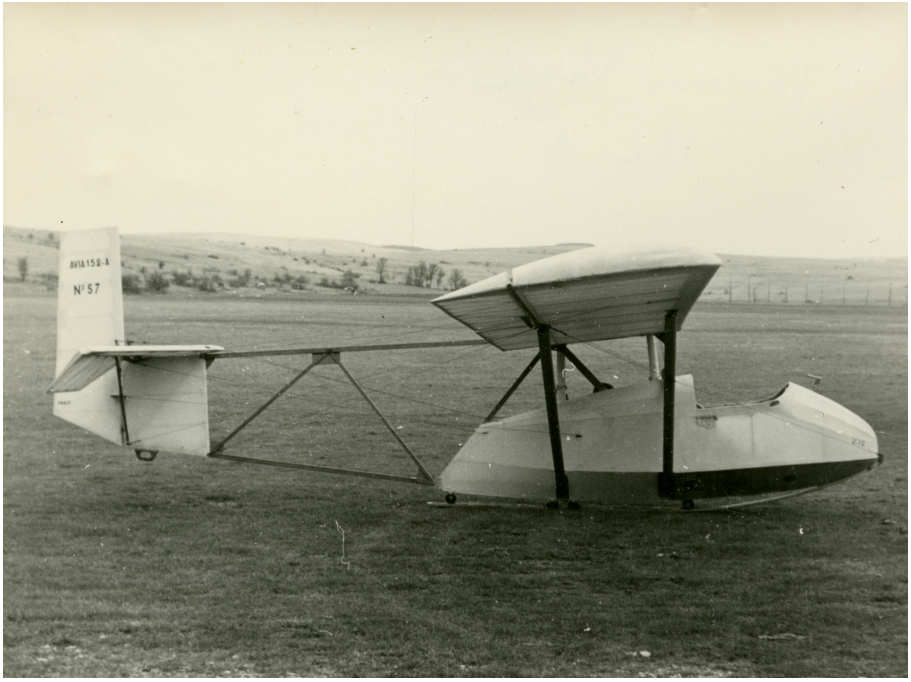
ESPACE AIR PASSION
Angers Loire Aéroport

Musée Régional de l'Air

Angers-Marcé, le 7 janvier 2014

Note sur les immatriculations des planeurs

À l'origine, les planeurs n'étaient pas présentés aux visites Véritas (sauf à titre exceptionnel et sur demande de leur propriétaire). Ils n'étaient pas immatriculés et ne possédaient pas de certificat de navigabilité.



Avia 152a n° 57.
Photo prise en avril 1954 sur l'aérodrome de Millau-Larzac

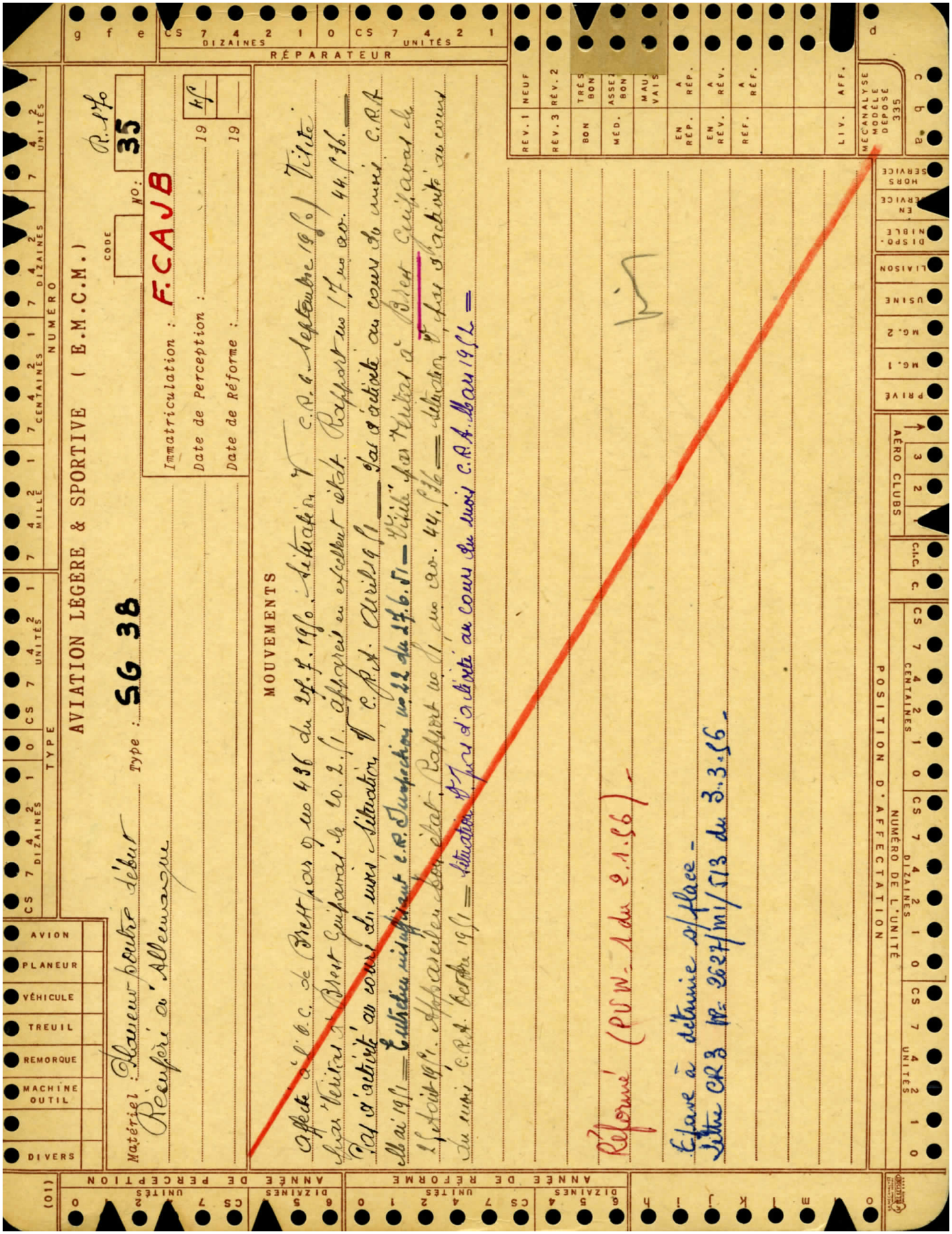
Ils ne disposeront de ce document qu'à partir de 1954 dans les conditions suivantes :

Les Comités Régionaux Vol à Voile (qui découpaient alors la France en 13 régions) faisaient état au Service immatriculation du SALS (Service de l'Aviation légère et Sportive, ancêtre du SFACT) du nombre de planeurs à immatriculer dans leur zone d'influence. Le Service immatriculation réservait les marques pour ces planeurs et transmettait aux Comités Régionaux la liste des immatriculations réservées.

Les planeurs passaient alors en révision générale et ceux dont l'état était satisfaisant recevaient un certificat de navigabilité et une immatriculation. Très souvent, les marques affectées par les Comités Régionaux n'étaient pas communiquées à Paris (d'où le flou actuel sur certaines immatriculations anciennes).

D'autre part, un grand nombre de fiches du SMFA (suivi technique du matériel) font état des marques réservées pour ces planeurs, sans que celles-ci aient été forcément portées. C'est le cas des planeurs qui ont été réformés à cette époque sans qu'un CDN (et donc un certificat d'immatriculation) leur ait été attribué. Vous trouverez en page suivante la fiche du planeur SG-38 n° 35 (ex R-170), pour lequel les marques F-CABJ ont été réservées mais jamais portées car la machine a été réformée avant de passer en révision générale.

Angers Loire Aéroport
Musée Régional de l'Air - GPPA
49 140 Marcé
T.02 41 33 04 10
www.musee-aviation-angers.fr
info@musee-aviation-angers.fr



Fiche mécanographique de suivi de matériel, éditée par l'EMCM (Établissement du Matériel des Centres Métropolitains) du SGACC (ancêtre de la DGAC).

Au début des années soixante, on s'est aperçu que nombre de ces planeurs avaient un CDN (y compris les planeurs allemands récupérés en 1945 dans le cadre des dommages de guerre) mais que l'administration ne disposait en fait d'aucun document de certification (de nos jours, on appellerait cela un aéronef orphelin). Le processus a donc été recommencé.

Les planeurs sont passés à nouveau en révision générale et ceux dont l'état était satisfaisant recevaient un certificat de navigabilité restreint planeur (CNRP) et l'immatriculation F-CR.. (ou F-CS.. lorsque la série F-CR.. sera épuisée).

Il est à noter que ce processus a concerné les planeurs Castel C-301s, Castel 310p, Castel C-25s (biplace), Nord 1300, SA-103 et 104 Émouchet ainsi que tous les planeurs récupérés en Allemagne à la fin de la guerre mais pas les Castel C-311p, ni les Nord 2000 et les Air 100 et 102 pas plus que les Caudron C-800. Pourquoi ? J'avoue l'ignorer à ce stade. Peut-être l'administration considérait-elle avoir suffisamment de documents pour suivre la navigabilité de ces machines ?

Cela explique que nous trouverons, dans les études sur les planeurs anciens, des machines sans immatriculation, d'autres immatriculées en CDN (F-C…) et enfin, un certain nombre portant successivement des marques CDN puis CNRA (F-CR..).

Notons aussi que la notion de CNRP s'est progressivement fondue dans celle de CNRA qui est la seule utilisée à nos jours.

Au sujet de la récupération des planeurs allemands en 1945

L'ironie de l'histoire a voulu que la renaissance du vol à voile français, après les années sombres de la deuxième guerre mondiale, pût se réaliser en partie grâce à du matériel volant récupéré comme "prise de guerre" auprès des vaincus allemands.

Cette récupération de planeurs, réalisée dans le cadre plus large de la récupération du matériel allemand militaire et industriel, fut essentiellement le fait des Anglais (300 machines environ), des Russes (nombre inconnu) et des Français (400 planeurs environ dont plus de 300 planeurs de début et d'entraînement - SG-38 et Grunaü baby).

En ce qui concerne la France, les planeurs, récupérés auprès des écoles et centres de vol à voile du N.S.F.K. (Nationalsozialistiche Fligerkorps) et de la Luftwaffe furent regroupés en 1945 au centre de récupération de Strasbourg-Neuhof, où un numéro de récupération R-xx (attribué par ordre chronologique d'arrivée), était affecté à la machine. L'immatriculation allemande de fuselage et d'aile, de type civil ou militaire, était en général conservée, seule la "Svastika" de dérive était recouverte d'un rond ou d'un losange de peinture noire. De Strasbourg, les planeurs étaient redistribués et convoyés vers les centres nationaux et les aéro-clubs affectataires.

En 1947, la nécessaire réconciliation avec l'Allemagne et la logique cartésienne des fonctionnaires français du SALS conduisirent à la renumérotation des machines par type et dans l'ordre où arrivaient les dossiers, sans aucune référence ni au numéro réel du planeur (souvent ignoré) ni à celui de récupération (R-xx) : c'est ainsi que les *Meïse* furent renumérotés de 1 à 12, les *Kranich* de 1 à 39, les *Rhönbussard* de 1 à 6… Par exemple le Kranich R-262 de Beynes devint le Kranich n° 38 et le Weihe R-62 du GPPA devint le Weihe n ° 3.

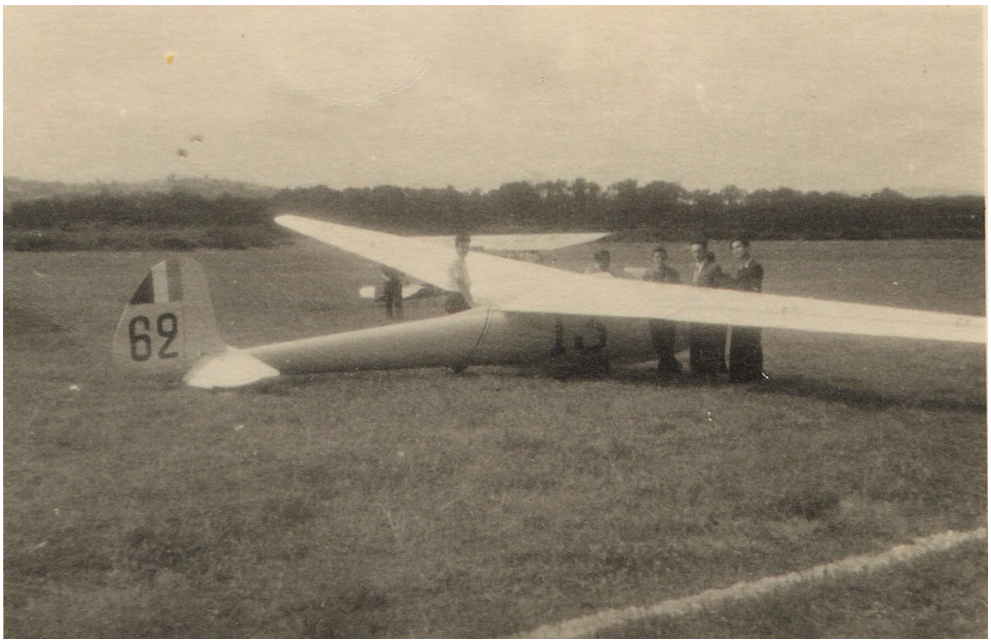
Un des cas les plus typiques est le Weihe n° 3 du GPPA (voire photos en pages suivantes) :
- Il a volé sous croix gammée de sa construction (1943 ?) à 1945.
- Récupéré sous le n° R-62 le 10 juillet 1945.
- Devenu n° 3 en 1947.
- Immatriculé F-CBGT en 1954.
- Immatriculé F-CRMD le 4 mars 1965 (passage en CNRA puis radié quelques années après).
- Restauré et réimmatriculé F-CRMX le 3 mai 1990 puis radié le 28 octobre 2010.

Et vous vous étonnez que les historiens aient du mal à suivre ?
Très amicalement.

Christian RAVEL
Vice-Président Patrimoine et Archives

1943 - Quelque part en Allemagne, le Weihe est le planeur le plus performant de son époque.

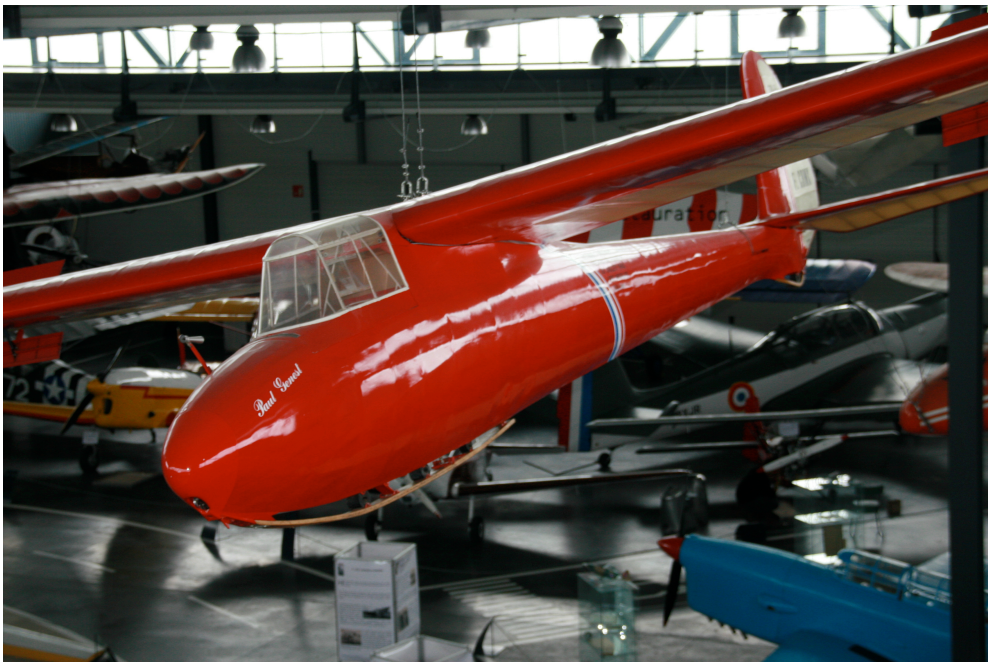
1946 - au Concours d'Albi, ce même Weihe porte sa marque de récupération R-62 sur la dérive (et le n° de concours 13 sur le fuselage).



1953 - Angers-Avrillé.
Le Weihe R-62, devenu n° 3 vole sans marque aucune

1964 - le Weihe n° 3 porte une immatriculation CDN normal (F-CBGT) et deviendra F-CRMD le 8 décembre 1964.

1990 - Après une longue restauration, le Weihe n° 3 porte désormais les marques F-CRMX.



18 février 2004 - le Weihe n° 3 F-CRMX est arrêté pour cause de collages douteux (Caurite) et est désormais exposé en statique, dans le Musée Régional de l'Air d'Angers. Il sera radié du registre des immatriculations le 28 octobre 2010