

1. Historique du WEIHE/MILAN

1-1 Le Weihe – Généralités

Dessiné en Allemagne en 1938 par l'ingénieur réputé Hans JACOB, le Weihe a été conçu pour une construction moins onéreuse que celle du précédent planeur de type REIHER, beaucoup plus performant mais plus cher à l'achat.

Remarquable par sa grande envergure (18 m) et ses excellentes performances (finesse 29) il fut sélectionné par l'organisme nazi de vol à voile NSFK (National Socialistischen Flieger Korps) comme son planeur de performance, et construit à plusieurs centaines d'exemplaires (notamment 280 aux usines Schweyer).

Les deux premiers prototypes du Weihe participent au concours de la Rhoen en 1938. Pendant les années de guerre, on retiendra le très long vol de Ernst Jachtmann (55h51 mn).

Les qualités de ce fin planeur se retrouvèrent après guerre malgré l'arrivée de planeurs plus modernes ; le Weihe gagna les championnats du monde en 1948 (Perrson) à SAMADAN (Suisse) et en 1950 (Nillson) à OREBRO (Suède), devançant à chaque fois notamment les Air 100 français.

La construction du Weihe reprit après guerre à l'étranger (Espagne, Suède, Yougoslavie, et en France sous le nom de « Milan »). Quelques dizaines d'exemplaires furent récupérés comme prises de guerre à la défaite de l'Allemagne, notamment par l'Angleterre et la France. La société Focke Wulf reprit la construction du Weihe en 1952 en Allemagne, sous une version légèrement modernisée appelée « Weihe 50 » (verrière moulée et parfois roue d'atterrissage).

1-2 Le Weihe – Milan en France

Les français récupèrent en 1945 parmi les quatre centaines de planeurs « prises de guerre », onze cellules entières de Weihe, plus un grand nombre d'ensembles élémentaires (fuselages, ailes, etc.) et de pièces détachées. Onze exemplaires furent donc récupérés (les numéros de construction allemands n'étant pas relevés, à Strasbourg, au « centre de récupération des planeurs allemands » des « sports aériens » français, installés sur le terrain de Strasbourg-Neuhof, et enregistrés dans la série R-XX (entre R-24 et R-266).

Pour plus de clarté administrative, le SALS renumérota, en 1947, les machines par type et les onze Weihe se retrouvèrent ainsi Weihe N°1 à 11. En 1948, le SALS décida d'utiliser les éléments isolés allemands, récupérés en 1945*, pour reconstituer un certain nombre de machines (bons de réparation N°894 à 901 du 3 mars 1948 auprès des établissements Victor Minié Aéronautique à Saint Cyr). Cela donna naissance à huit nouvelles machines (N°12 à 19 inclus), généralement appelées Weihe, mais également Milan dans certains documents officiels (par exemple le N°14 est baptisé « Milan » dans la consigne de navigabilité N°68-12 !).

La construction continua au-delà du N°19 (commande SALS non identifiée), puisque le plus gros numéro connu de V.M.A. 200 « Milan » est le numéro 34, en intégrant probablement au fur et à mesure de l'avancement des constructions de moins en moins d'éléments d'origine allemande. A noter que sur les carnets de route (document officiel) de ces machines est portée la mention « reconstruction par les Ets Victor Minié Aéronautique » (c'est le cas pour le N°28, objet de notre présentation).

Contrairement donc à ce qui était écrit jusqu'ici dans les revues ou livres aéronautiques, il n'y a pas eu « 10 », « 20 » ou « 30 » Milans construits, mais un ensemble numéroté à la suite (de 1 à 34 au moins), couvrant l'ensemble des Weihe et Milan français.

Comme l'ensemble des planeurs collés à la « Caurit » (colle à base d'urée formol), dont le vieillissement entraînait localement des décollements notables, les restrictions de vol s'appliquèrent au Weihe/Milan (consigne de navigabilité 65/27 du 2 novembre 1965).

Après examen des machines, une par une, la C.N. 68/12 du 12 mars 1968 désigne nommément les machines susceptibles d'être remises en état (sur demande initiale de la F.F.V.V., créée peu de temps avant, en avril 1966), à savoir :

- le Weihe N°3
- les Milans N°14 (F.CBGN)
 - 21 (F.CBGS)
 - 22 (F.CBGQ)
 - 24 (F.CAIY)
 - 26 (F.CBGO)
 - 27 (F.CBGM)
 - 28 (F.CBGP)
 - 30 (F.CBGR)

On notera la présence curieuse du Weihe 3 (l'actuel exemplaire du G.P.P.A), mais dont on peut supposer qu'il avait hérité de nombreux éléments « français » bien collés (les accidents à l'époque étaient fréquents et les « échanges standards » idem); même remarque potentielle pour le N°14 (curieusement appelé Milan ?, bien qu'appartenant à la « série » reconstituée par V.M.A en 1948). En fait l'essentiel des machines autorisées à être remise en état à la « deuxième série » de V.M.A. (N°20 à 34), dont les machines ont dû avoir un maximum de « pièces » françaises bien collées.

2. MILAN N°28 (F-CBGP)

2-1 Chronologie sommaire

- Construction en juin 1949 par V.M.A. (Victor Minié Aéronautique) à St Cyr
- Affectation au Groupe l'Air à Chavenay (de 1950 à 1969)
 - Actif jusqu'en 1965 (environ 1600h de vol en 16 ans, soit 100h/an)
 - Suspension de CDN de 10/1965 à 04/1969 (interdiction des planeurs « caurite »)
- Vente à l'Aéro-Club de Sens-Montereau en 04/1969 (terrain de Pont/Yonne)
 - Après révision à Pont/Yonne (04/1969 à 07/1969), remise en service jusqu'au 07/1971 (100h de vol en 2 ans)
 - Inactif de 07/1971 à 02/1973
 - Sauvé du bûché en 02/1973 par M Collet (et stocké de 02/1973 à 10/1991 dans des granges)
- Transfert en 10/1991 à M BOULANGER (certificat d'immatriculation nouveau le 27/11/91)
 - Restauration active de fin 94 à début 99 (soit plus de 4 ans, avec environ 3000h de travail) par l'équipe de base J.BOULANGER/J.MARAT/G.ST DENIS.
 - 1^{er} vol le 02/04/99 à Chauvigny (50 ans après le premier !) et 28 ans d'arrêt.
 - Présenté au rassemblement « Dédale » à Angers du 29/04/99 au 02/05/99.
 - Actuellement (11/99), environ 45h de vol « à nouveau ».

Milam

VMA 200

N° 28

Reconstruit Juin 1949

① Groupe L'AIR (49 → 69)

1630^H (100^H/an)

CN-65/27 (11-65)

Interdiction de vol (Caurite)

28^H (68-69)

CN-68/12 (3-68)

② C.V.V.Y. (69 → 73)

75^H (69-70)

--- Fin CDN (72)

③ Michel COLLET (73 → 91)

Stockage grange

④ Jacques BOULANGER (% 91)

Restauration (94 → 99)

1er vol = 2/4/99 → #45^H vol

500

1000

1500

1950

GROUPE L'AIR (49 à 69)

1/68 - Achat à l'Etat

accident (fuselage cassé)

1960

RG - CAARP - Beynes

23/4/63 - CDN

2/11/65 CN-65/27

1630^H

Interdiction de vol

12/3/68 CN-68/12

23/3/69 Vente

1658^H

RG

1970

PONT S/ YONNE (69 à 73)

1733^H

V.A.

fin CDN

2/73 - Récupération COLLET

1980

M. COLLET (73 à 91)

(stockage grange)

1990

10/10/91 - transfert BOULANGER

J. BOULANGER

Restauration

99

2/4/99 - 1^{er} vol

2000