

Félicien NOIN

un menuisier d'aéronautique devenu un vélivole d'expérience

Félicien NOIN est né le 17 juillet 1916 à Buigny-les-Gamaches, près d'Amiens (Somme).

Il entre dans la vie active comme ouvrier agricole. Il pratique le cyclisme par plaisir ou pour se déplacer et faire le voyage Paris-La Somme ne lui faisait pas peur!.. il prendra même le départ de plusieurs courses cyclistes. A cette période, il fut porteur de journaux avec son vélo notamment pour «Le Petit Journal».

Félicien effectue son service militaire à la base aérienne 104 de Dugny/Le Bourget et reste mobilisé jusqu'à l'armistice de juin 1940.

En 1937, il épouse sa première femme avec laquelle il aura deux enfants : Bernard et Christiane.

De 1941 à 1949, il est navigateur dans la marine marchande comme mécanicien machine et voyage ainsi en Afrique, Asie et Amérique du Sud.

Ayant un certain talent pour la peinture, il réalise des tableaux et des aquarelles d'avions et de bateaux dont certains dessins lui serviront pour faire éditer des cartes postales.



Aquarelles d'avions de la Seconde Guerre mondiale peintes par Félicien NOIN

Courant 1948, il rencontre celle qui deviendra sa seconde épouse, il l'épouse en 1950 et aura avec elle quatre enfants : Claude, Philippe, Francine et Bernadette.

En 1946, Félicien Noin adhère au Centre de Vol à Voile Inter-club de Persan Beaumont (Val d'Oise) où il débute le vol à voile entre deux périodes de navigation maritime. Pour être breveté pilote, il faut réaliser des heures, cela a un coût, Félicien a la charge d'un ménage et de deux enfants. Comme il est bricoleur au club, on lui propose d'aider le menuisier qui va partir au service. Et c'est ainsi, qu'il devient menuisier d'aéronautique. Au cours des quatre années qu'il passera à Persan Beaumont, il sera breveté E comme pilote de vol à voile avec 400 heures, et passera son 1^{er} degré de pilote d'avion en 1949. A cette époque, dans le club il

Félicien NOIN, menuisier d'aéronautique devenu vélivole d'expérience

réalise un vol mémorable pour la région parisienne de plus de 10 heures avec un planeur Nord 1300. En 1950, il quitte Persan Beaumont.

En 1950, Félicien Noin intègre le Centre National de Vol à Voile de Saint Auban comme menuisier d'aéronautique. Parallèlement, il s'engage dans l'aventure des records de durée en planeur dans les Alpes. Tenant compte des conseils de Joseph Thoret avec lequel il se sentait beaucoup d'affinités lors des rencontres au 'Restaurant des Arts', chez Sylvio à Saint Rémy de Provence, il fut le 16 février 1953, le coéquipier de Jacques Lebeau dans leur tentative mondiale de durée en biplace sur Fouga CM-7 qu'ils abandonnent après 31 h 23 de vol, suite à l'arrêt du mistral.



Depuis Saint Auban, il effectue prudemment (et discrètement...) de beaux vols de reconnaissance dans les Alpes. Un beau matin d'août 1953, voici le titre que la presse aéronautique publie :

Le menuisier transalpin : indiscipliné, Félicien Noin traverse les Alpes le premier

«Le mécanicien-pilote Noin, parti le 20 août 1953 à 12 h 15 du terrain de Saint Auban-sur-Durance, à bord d'un planeur Olympia Meise (planeur équivalent au Nord 2000), s'est posé à 15 h 40 à Aisona, près de Cuneo (Italie)».

Ce projet lui trottait dans la tête depuis longtemps. Attentifs aux informations météo données par Filleux, chef de la station de la Météorologie Nationale à Saint Auban, Félicien Noin attendait la situation météo type favorable à une traversée des Alpes. Les cartes et nécessaire à toilette se trouvaient dans son hangar sud du Centre de Saint Auban, et il avait même appris, auprès d'une voisine italienne, quelques mots usuels (le cas ou). Après s'être fait largué, il gagne en altitude et survole le Massif des Trois Evêchés, le Mont Cemet, près de Barcelonnette, le tout en situation convective très moyenne, en s'appuyant sur le relief plutôt qu'en survolant très haut, puis il s'engage côté italien dans la vallée de la Stura qui n'est pas barrée par la brume épaisse qui règne sur le flanc oriental des massifs frontaliers. Après un vol de trois heures et demi, et avoir parcouru 140 kilomètres, Félicien Noin qui se pose à Aisone (Province de Cuneo en Italie) réalise la première traversée des Alpes du Sud en planeur. S'il fut chaleureusement accueilli par les autorités italiennes, de retour le lendemain au Centre de Saint Auban, l'accueil du Chef de Centre et du chef-pilote fut loin d'être cordial. Une sévère réprimande et une interdiction de vol d'un mois notifiée sur son carnet de vol fut la récompense de l'exploit. Le mois d'interdiction se multiplie et il arrive ce qui devait arriver : en 1954, Félicien Noin quitte Saint Auban et démissionne du Service de l'Aviation Légère et Sportive (SALS). Il ne fut pas jugé correct qu'un modeste menuisier prenne de vitesse les ténors qui avaient ce projet.



Planeur Olympia Meise

Le 15 juin 1954, il intègre le Centre de Vol à Voile de Fayence comme menuisier aéronautique, et retrouve Jules Landi, chef-pilote. Quand il en a la possibilité, il vole toujours en planeur en direction des Alpes (il se pose même 'aux vaches' une fois à Savine et à Seyne les Alpes avec le Mucha). Du 8 au 16 juin 1957, aux premiers Huit Jours d'Angers, sur planeur K-6, Félix Noin termine 7^{ème}, en parcourant 435 kilomètres en distance libre. Dans la menuiserie du Centre, de nombreux vélivoles lui rendent visite et notamment Claude Luter (clarinettiste de jazz, pilote de vol à voile et grand joueur de boomerang) qui en profite pour fabriquer ses boomerangs. Claude Luter lui présente le Comte Antoine d'Assche afin qu'il le conseille sur l'achat d'un planeur. Ensemble, suite à un voyage en Allemagne, ils choisirent le planeur Schleicher K 6. Félix Noin est affecté à l'entretien du planeur et quitte Fayence en 1957.



Félicien NOIN Comte Antoine d'ASSCHE
devant le Jodel D-117, immatriculé F-BJEK

Mais où entretenir ce planeur ? A Gap décide Noin, pour des raisons aérologiques. Mais l'entretien d'un seul planeur n'a jamais fait vivre un homme. La réparation des planeurs et des avions, mais aussi la construction de planeurs et de moto-planeurs sera à l'origine d'ALPAVIA à Tallard. Création de la société anonyme Alpavia à Tallard, le 5 décembre 1957, avec comme associé Monsieur le Comte Antoine d'Assche. En mai 1959, ce n'est pas un hangar, mais un magnifique chalet de montagne que Félix Noin a pris soin de faire construire dans le style des Alpes et qui s'inscrit dans le cadre des montagnes qui l'entoure. Un hangar central de 20 x 20 mètres qui abrite le stockage des appareils et deux appentis de part et d'autre de 10 x 20 mètres dans lesquels sont installés : menuiserie, entoilage, peinture, magasin, bureau, et un atelier mécanique de 30 m² entre le hangar et la menuiserie.

Dans la revue 'Aviation Magazine' n°309 du 13 octobre 1960, Jean Grampaix nous présente ALPAVIA : «Tallard, imaginez un terrain nu avec ses herbes et sa pierraille, sans la moindre construction, et bien entendu, où n'arrivent ni l'eau, ni l'électricité, ni aucune de ces formes d'énergie qui sont à la base de toute industrie». L'atelier de Félicien Noin est devenu l'atelier-modèle qu'on visite. Quand on parle d'organisation générale, on voit un vaste ensemble dans lequel tout s'ordonne, s'enclenche, fonctionne suivant un plan établi :



PROPRETE, ORDRE, METHODE, LOGIQUE. Outre Félicien Noin aux commandes, dans l'atelier il y a: trois menuisiers, trois mécaniciens, un peintre et un sellier.

C'est Lucien Biancotto, en voyant cette installation, qui incite Félicien Noin de construire des avions en achetant, en 1958, la licence de production de Jodel D-117 A à la Société Aéronautique Normande (SAN) dirigée par Lucien Querey. Félicien Noin apporte des retouches personnelles afin d'améliorer les performances de l'appareil. En 1961, suite à un désaccord avec le Comte Antoine d'Assche, son associé, Félicien Noin quitte sa fonction de Directeur Technique d'Alpavia et la production du Jodel s'arrête brutalement.

Il incite ses amis vélivoles parisiens à venir voler dans les Hautes-Alpes sur la plate-forme de Tallard. Durant les mois d'été, nombreux seront les vélivoles qui viendront en famille séjourner à Tallard et environs. Ainsi, se développera une activité saisonnière de gîtes et campings aux alentours de l'aérodrome.



Félicien Noin remonte, dans le sous-sol de son chalet à Chateauvieux, près de Tallard, une entreprise artisanale à son nom afin de pouvoir faire divers travaux et notamment la modification d'un planeur CM-8/13 appartenant à Jean-Paul Weiss, ce dernier sur ses conseils s'installa sur l'aérodrome de Tallard avec sa société Air Edelweiss. Il construit avec l'aide de ses fils un atelier de menuiserie à Chateauvieux et il entreprend la fabrication de bungalows, de chalets, la construction d'une aile volante Fauvel AV 45 et des réparations de planeurs avec son fils Claude à ses côtés. Avant de prendre sa retraite, il est employé comme cadre dans la société des Avions Mudry.

En 1978, pour commémorer le vingt-cinquième anniversaire de sa traversée des Alpes en planeur, il traverse à nouveau les Alpes. Au départ de Tallard sur planeur ASK-13 avec Jean Barnérias (Vélivole qui a rédigé l'ouvrage 'Vol au-dessus des volcans'), il se pose sur l'aérodrome de Turin.

Son fils Claude a créé en 1976, à Chateauvieux, sa propre société : **ALPAERO**. Il a utilisé son expérience pour étudier et construire un moto-planeur ULM monoplace propulsé par un moteur deux temps, le 'Sirius'. En 1984, Félicien Noin fait les essais en vol du 'Sirius'. A l'âge de 72 ans, avec le 'Sirius', il fera, le 5 août 1988 au départ de Tallard, un vol de 6 h 22 minutes, record du monde à l'époque pour un moto-planeur ULM en vol à voile pur.



Hélas, Félicien Noin s'éteint à Gap, le 7 juin 2007.

Claude Visse, en parlant de Félicien Noin : «C'était un homme de caractère, pas toujours facile à vivre, mais ceux qui ont eu la chance de le côtoyer ont pu découvrir un homme passionné et honnête dans ses convictions».

THORET, dans sa retraite de Saint Rémy de Provence, félicitait NOIN de sa traversée dans une lettre du 11 décembre 1953, dont voici la reproduction intégrale.

Thoret, professeur de tempête alpine en retraite, peintre, sculpteur, céramiste, poète, conteur, traducteur, archéologue, etc...

Cabanon de la Pyramide

Saint Rémy de Provence

à

Noin, vélivole transalpin

Cher Ami,

*Mille ennuis, du surmenage, des inondations ont retardé ma joie de vous écrire, nul plus que moi ne pouvait admirer votre traversée. Je crois que je m'étais, selon ma vieille habitude, moqué des **planants frrrrançais**, incapables de se risquer en planeur dans les Alpes, autrement qu'en y percutant, à priori, incapables de les traverser.*

*J'ai été d'autant plus heureux de votre brillant démenti que j'ai lu que vos interviews des soirs de Saint Rémy vous ont après tout un peu servi. Le sérieux avec lequel votre coéquipier Lebeau et vous me posiez des questions m'avait montré que vous étiez des gens sur qui compter. Vous l'avez confirmé. J'espère qu'avec votre coéquipier, vous ferez des étincelles encore. Et pas, comme ces gros avions qui, malgré mon enseignement, s'obstinent à percuter moins ou plus ridiculement dans toutes les montagnes du monde. N'étant pas superstitieux, je sais que vous ne porterez pas la poisse. Et, j'espère que vos dirigeants, malgré les risques que cela comporte permettront encore de tenter votre chance, c'est à dire, simplement de profiter de votre expérience. Alors que les **frrrrançais** se couvrent de mille manières de ridicule, il est bon que quelques jeunes comme vous relèvent un peu leur prestige. Continuez bien à étudier vos tentatives, bouquinez tout ce que vous trouverez.*

Mais le jour où l'aviation (trop légère) et (peu) sportive, qui m'a volé mes Alpilles et mon Romanin pour n'en rien faire, aura l'honnêteté de reprendre le travail, hélice calée avec des avions d'au-moins mille kilos (quelques doubles monoplans, Peyret dits Taupin, bien renforcés seraient aussi utiles). Et, aussi (avec mille précautions) mon rodéo aérien en étudiant (en commençant haut et loin) mes terribles sillages de rabattements à tourbillons, n'oubliez pas, malgré mon âge (ma santé s'améliore enfin avec ma vie sauvage), je suis à votre disposition (et à celles de vos chefs) pour vous montrer des choses que, seul au monde (sauf de Philip, mes disciples ont sombré dans l'alcoolisme), je puis vous montrer avant de crever.

En particulier, comment une commande devrait se doser en sécheresse ou mollesse de déclenchement, en grandeur angulaire et en durée. La plupart des pilotes, en vrai rodéo, quand je leur montrais le grand jeu, avaient des gesticulations épileptiques, n'ayant aucun rapport avec mon pilotage : vitesse d'éclair et précision d'horloger. Faire à l'avion tout ce qu'il demande, mais rien que ce qu'il demande ; je me faisais des biceps de temps en temps en bloquant les commandes pour filtrer leurs réflexes. Je serais curieux de voir en double commande, l'enseignement de ceux qui ont laissé écrire qu'en améliorant l'enseignement de mon école de tempête alpine de Chambéry...(et par quelles tempêtes ils voient). Allez donc une fois interview des vieux d'Aureille ou d'Eygalières sur ces enragés qui, à plein moteur s'enfonçaient sous la côte 492 par tempête de mistral avec 135 ou 230 chevaux impuissants et des avions dansant à s'en retourner en vol....Quand comprendra-t-on ma vieille formule

«Vol sans moteur, avec un moteur et un moniteur». Nessler, dans un bas de page en petites lettres dans son *Histoire du Vol à Voile*, appelait le planeur 'cet infirme' (un infirme qui en a fait pas mal d'autres...).

*J'ai eu le vice planeur autant, ou plus, que vous (car je n'eus jamais les beaux planeurs que mes vols méritaient) mais c'est une scabreuse et ruineuse foutaise. Les journaux ont publié qu'ils sont interdits en Italie et réservés à quelques spécialistes. Mais, si quelqu'un doit s'amuser avec en **Frrrance**, mieux que ce soit vous que d'autres.*

Une admiratrice de mes tableaux me transmet une réponse de Boissonade : le film de Romanin sera sonorisé fin octobre. Donnez-moi parfois de vos nouvelles et de celles du sympathique garçon qui était avec vous

Bonsoir

Thoret

Joseph THORET (1887-1971) est pilote de planeur et d'avion Couramment appelé THORET-MONT BLANC pour avoir 'tutoyé' plusieurs fois le Mont Blanc lors de ses vols depuis l'aérodrome de Passy-Le Fayet, mais aussi THORET-TEMPETES pour ses vols remarquable avec hélice calée dans les remous des courants rabattants. Il est le créateur de l' 'école des remous' à Challes les Eaux.

Nous tenons à remercier Messieurs Claude NOIN et Claude VISSE pour leur aimable collaboration
Sources : Revue Aviation Magazine

Félicien NOIN, menuisier d'aéronautique devenu vélivole d'expérience (C) C.A.L.M 04/2019