



**DEDALE**

**Association des Amateurs  
de Planeurs Anciens**

33, rue Pasteur - 44410 Herbignac

Tél/Fax 02 40 88 90 75

[dedale.planeurs-anciens@laposte.net](mailto:dedale.planeurs-anciens@laposte.net)

[dedale-planeur.org](http://dedale-planeur.org)



**LETTRE D'INFORMATION n° 94**

# Wassmer Wa 26 P "Squale" n° 25 F-CDS D

*Restauration en cours !*

**J**E m'appelle Pascal BROC et je vole sur le terrain d'Issoire / Le Broc au sud de Clermont-Ferrand au sein de l'aéroclub de l'AIA (Atelier Industriel de l'Aéronautique).

Je souhaitais effectuer de beaux vols sur la campagne dans une machine ancienne, performante et construite dans notre région par Wassmer à Issoire et c'est donc fort logiquement que ma re-

belle petite Mésange) qui m'a redescendu le planeur le 24/08/2008 de Falaise et c'est ainsi que le magnifique requin migra dans sa région de naissance pour s'installer dans son aquarium à coté de chez moi.

Après avoir récupéré toute la documentation sur internet et avec la gentillesse de Mr Philippe Moniot et ses conseils éclairés (il a participé à l'élaboration de ce planeur lorsqu'il était employé chez Wassmer), j'ai pu commencer le démontage des pièces à restaurer.

Au départ mon idée était de faire une révision et un démontage partiel du planeur, mais plus j'avancés dans les travaux et plus il s'est avéré nécessaire de faire une restauration complète de la machine. Certaines pièces ont été traitées, peintes puis stockées en attendant leur remontage ultérieurement. D'autres étant en mauvais état ont dues être reproduites après la création d'un plan. En effet, il est difficile de trouver certaines pièces de cette machine, même chez Issoire aviation.

Actuellement, je travaille sur le fuselage, ponçage, retouche de composite, masticage du plan de joint sous le ventre. Et il restera les ailes, l'EHM et la verrière. N'étant pas pressé de réaliser cette rénovation, je prends mon temps pour que le planeur revole dans de bonnes conditions.



**Pascal  
Broc**



*Y'a plus qu'à ! Prêt au départ  
à Caen Falaise*



*Le magnifique squale échoué dans mon jardin*



Passionné par l'aéronautique depuis ma tendre enfance (maquettiste d'avion de la deuxième GM avec + de 500 maquettes à construire dont quelques planeurs), ce n'est qu'au début de l'année 1988 que j'ai commencé ma formation de pilote planeur, interrompue pendant quatre ans pour l'achat de ma maison, je la reprend sérieusement fin 1993. J'ai actuellement 827 h de vol et le brevet D. Après quelques années de vol au club, c'est à bord de notre Breguet 901S que j'ai commencé à réfléchir à l'achat d'un planeur ancien.

cherche c'est porté sur un Wa 26 P Squale ou un Wa 28 Espadon. Suite à une prospection dans divers club de France, c'est avec l'association de Caen Falaise planeur que j'ai pris finalement contact, par le biais de son président, Laurent Perez, afin de réaliser la transaction sur le squale F-CDS D N°25. Après plusieurs échanges par "meli/melo" pour des renseignements complémentaires et des photos de la bête, je décide de l'acheter. L'affaire étant conclue, c'est mon ami Christian Groseil (propriétaire d'une très

Sans négliger pour autant la partie administrative de l'affaire en constituant le dossier d'entretien et les divers documents à fournir pour les services de l'état.

Un peu d'histoire sur le Wassmer Wa 26 P Squale n°25.

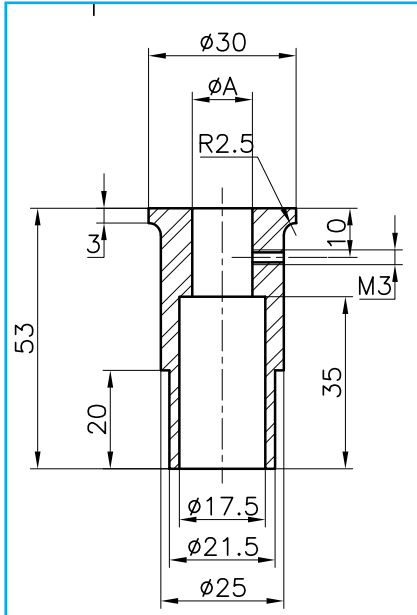
Fabriqué en octobre 1969, il fut vendu à la DGAC en février 1970, basé sur l'aérodrome du Muret. Puis en avril 1987, il est cédé au club de Caen Falaise Planeur.

Accidenté au décollage à Falaise en

juillet 1986, il fut réparé dans les règles de l'art, par Wassmer et remis en service le 23 mars 1987.

Ce planeur est en CDNR depuis le 24 mai 2006 et sa situation V est arrêtée depuis le 22/04/2007. Il totalise 4611 h 25mn de vol pour 2951 lancements.

#### Exemples de réparation



Après avoir démonté le manche du planeur je me suis aperçu que le support de l'alternat était soudé sur celui-ci par de la corrosion sous tension. J'ai dû couper le manche au raz du support et faire un plan de la pièce pour remplacer celui-ci. Cette pièce est en AU4G tournée puis collée à la loctite blocpresse sur le manche. Celui-ci, à été traité puis peint en noir mat.

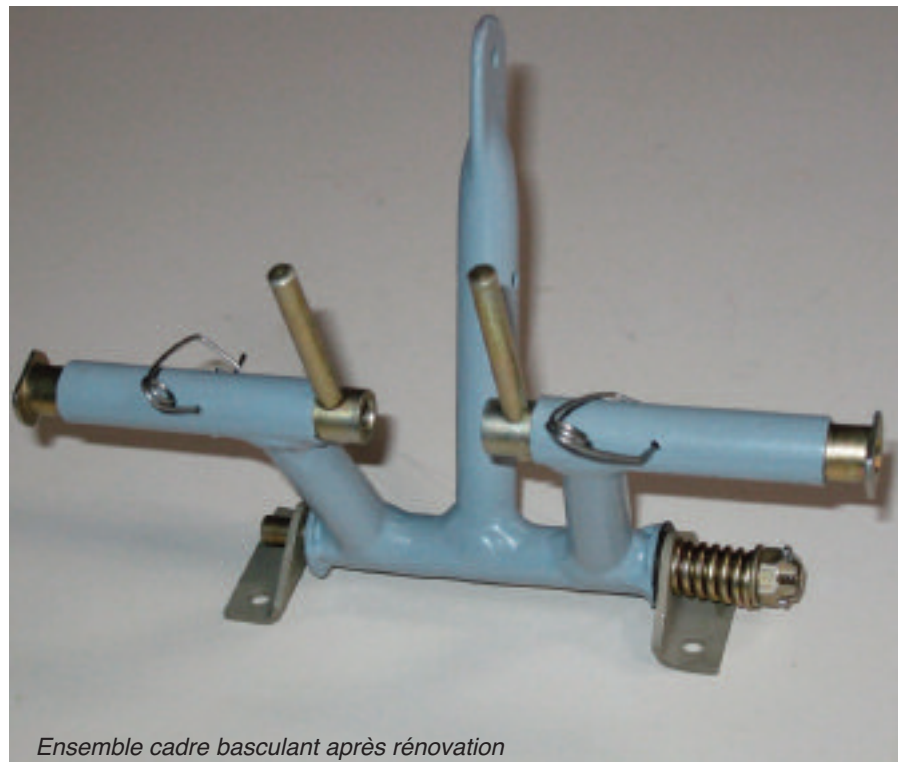
### Fiche d'identité du pilote :

Pascal BROC  
11 rue de Tallagnat  
63450 TALLENDE  
AUVERGNE  
Tél. 04.73.39.02.73  
06.78.06.23.32  
Pygargue2@wanadoo.fr

Propriétaire du Wassmer Wa26P Squalé n°25 depuis le 04/02/2009  
Début de formation le 22/05/1988  
Breveté le 22/10/1996  
Brevet D le 25/09/2001  
Nombre d'heures de vol 828 h 50 mn

### Machines pilotées :

Wassmer Wa 30 Bijave (formation).  
Wassmer Wa22A Super Javelot (Lâché, épreuve 5 h et gain de 1000 m).



Ensemble cadre basculant après rénovation

H 205 Libelle-Club.  
CS 1175 L Cirrus.  
Breguet 901 S.  
C 101 BC Pégase.  
Alliance 34.  
Grob G103 Twin Astir 1.  
Grob G102 Astir (épreuve 50 km).  
Siren C30s Edelweiss.

SZD 50-3 Puchacz.  
Janus CM.  
Janus CE (prévu le 1er trimestre 2009).  
WA 26 P Squalé (quant il sera terminé).  
Morelli 100 Mésange (petit espoir cette année).  
Morelli 200 Foehn (en prévision).



**Claude  
Visse**

Republique française  
Conseil d'Etat

## Conclusion d'une affaire de **trafic** d'immatriculations du siècle dernier

*Le "Barde" a réussi à nous persuader que son truc blanc tout ridé était le faux d'un prestigieux prototype et a participé à des championnats du monde en 1950, mais il faudra encore qu'il prouve que son truc a volé à la lumière du soleil de minuit et qu'il fasse en sorte que cette histoire figure sur la case Breguet 900, non encore renseignée, du site Internet de l'association "DEDALE".*

**Ou :**

**Quand le petit canard blanc s'appelait BEPE...**

**V**OILA ! Je pense être arrivé au bout de mes recherches... et je vous remercie pour l'aide que vous m'avez apportée, autant par les photos que vous m'avez fait parvenir que par vos remarques et autres suggestions.

Merci aussi d'avoir "supporté" toute cette prose dans laquelle vous avez dû risquer de vous noyer quelquefois !

J'AVOUE !... Il m'a fallu du temps pour admettre ce qui semble être la réalité... Mais maintenant, je pense que "l'affaire est close" !

Sacré CABY !... il avait bien caché son jeu ! (c'est surtout qu'il a manqué une rigueur certaine dans les archives quant aux relevés des vols effectués par la bécane en ces temps révolus)

Je soumetts donc le résultat de NOTRE enquête à votre réflexion.

Depuis 1950, il était officiellement rapporté que le planeur Breguet-900 qui

avait été utilisé par Paul LEPANSE pour participer aux Championnats du Monde de vol à voile à Örebro, en Suède, était le Br-900-02 (sans toutefois spécifier son immatriculation).

Seulement voilà... le prototype 02 (le F-WFKC du record de France à but fixé de 470 km) n'est jamais allé en Suède !

En effet, à l'examen de l'une des photos qui illustrent le compte-rendu relatif au Concours d'Örebro, dans le livre "Segelflug" de Hans DEUTSCH, on peut facilement identifier le planeur de P. LEPANSE comme étant le Br-900 S n°1 (immatriculé F-BEPE), décoré de la bande tricolore oblique sur le fuselage à l'arrière du bord de fuite et portant, sur le côté gauche de l'avant du fuselage, le chiffre 8 comme numéro de participation.

Rappelons que deux autres pilotes français, René FONTEILLES et Henri LAMBERT, avaient été sélectionnés pour participer à cette même compétition, avec chacun un Air-100, inscrits sous les numéros 6 et 7.

MAIS !... et c'est là qu'il y a quelque

chose d'ambigu au sujet du Breguet : sur son gouvernail de direction, on lit l'inscription BR . 900 02. Ce qui est une



"tricherie évidente" ! Opinion confirmée d'autre part par une photo qui illustre un autre compte-rendu de ces championnats, dans le n° 7 (1950) de la revue INTER AVIA, et qui montre bien, là encore, ce même Br-900 S n°1 (portant l'immatriculation F-BEPE) et décoré de la bande tricolore sur le fuselage. Par contre, la légende de cette image est erronée car elle indique : "Le Breguet 900 détient le record de distance français avec 470 kilomètres. Il eut malheureusement un accident à la cabine et dut abandonner". Il y a là un amalgame évident entre deux événements distincts :

- le rappel du record de France à but fixé établi par Paul LEPANSE le 13 mai 1949 au départ de Beynes (avec le 2ème prototype Br-900-02 / F-WFKC) en allant poser la machine à Hourtin, à 470 km.

- et la destruction partielle (casse d'un bout d'aile et de l'avant du fuselage) du Br-900 numéro 1 de série / F-BEPE lors de son mauvais atterrissage "aux vaches" le 14 juillet 1950 pendant le Concours d'Örebro.

D'autres images confirment la présence du F-BEPE à Örebro :

- une photo de la collection Paul LEPANSE qui montre le planeur vu 3/4 ar-





rière, à proximité de deux hangars, dont l'un, construit en bois, est de toute évidence de facture nordique...

- deux photos de la collection Robert ÉVEILLARD (qui faisait partie de l'équipe des techniciens qui assistèrent

F-WFKC le 30 avril 1950 lors d'un meeting à Villacoublay. Puis qu'il présenta à nouveau le même planeur au cours d'un meeting à Orly le 11 juin suivant, à la suite de quoi il devait rentrer, le même jour, au terrain de la Ferté Alais. Mais il

pagne" ! Le planeur aurait peut-être subi quelques avaries lors de cet atterrissage "aux vaches" ? Ou est-ce qu'il ne fut pas disponible dans les jours suivants pour une autre raison ? Difficile de le savoir maintenant !

Cela n'empêcha pas LEPANSE de trouver le temps de se préparer un peu pour la compétition, car, à la date des 14 et 16 juin 1950, sont mentionnés deux vols de 55 min. chacun (le second d'ailleurs à partir d'un départ au treuil) sur le Br-900-02, en vue du Concours de Suède. La question étant de savoir si c'était avec le "VRAI" 02 ? Ou déjà avec le n° 1 de série "rebaptisé" ?

Pour en revenir au voyage en Suède, on pourrait peut-être penser que les esprits ayant été marqués par le fait que le record du 13 mai 1949 avait été réalisé avec le deuxième prototype Br-900-02, il était tentant, autant pour valoriser le planeur que pour honorer le recordman, de transposer au "petit frère" la personnalité prestigieuse de son "frère aîné"... D'où la belle bande oblique tricolore sur



les trois pilotes en Suède) qui montrent le planeur en cours de montage (ou de démontage ?...), là encore, tout près de ces mêmes hangars...

Il reste maintenant à savoir pourquoi le Breguet n° 1 de série a été "affublé" de cette désignation 02 ? Et aussi pour quelles raisons on lui a fait porter la bande tricolore, alors qu'aucun record n'avait été établi avec cette machine ?

On pourrait supposer que le "VRAI" 02 (c'est à dire le F-WFKC) n'était pas disponible à cette époque pour aller en Suède. Ou encore que LEPANSE aurait eu une préférence pour le n° 1 de série (plus beau look ou meilleures performances escomptées ?)

Car si on se réfère au carnet de vols planeur de LEPANSE, on apprend qu'il effectua une présentation voltige du

y eut un problème au cours du convoyage de retour, car sur le carnet de vol on peut lire : "panne en cam-



le fuselage et la désignation BR . 900 02 sur le gouvernail de direction. MAIS tout en restant immatriculé F-BEPE, référence officielle attribuée par le Service des immatriculations à l'occasion de la sortie à l'étranger de la machine (rappelons que ce n'est qu'en 1954 que les planeurs furent immatriculés en Fox-Charlie).

Après les avatars subis lors de ces Championnats de 1950, le planeur fut ramené en France (heureusement !) et on retrouve sa trace sur les carnets de vol de Paul LEPANSE à la date du 23 mars 1951 (avec, cette fois, l'indication de l'immatriculation F-BEPE), pour un vol de réception constructeur de 30 minutes, sur le terrain de Toulouse-Lasbordes.

On peut penser que c'était à l'occasion de sa sortie d'usine, après les réparations effectuées dans les ateliers BREGUET, des dégâts subis en Suède ?

Aussitôt après, le planeur fut transféré à Chavenay, et c'est à partir de ce terrain que, le 28 avril, Paul LEPANSE le convoya en deux vols remorqués consécutifs (Chavenay / Pont St-Vincent et Pont St-Vincent / Sarrebruck), pour effectuer une présentation en vol le 30 avril. Après quoi, le lendemain, il prit le chemin du retour (toujours en vol remorqué), faisant étape à Pont St-Vincent. Enfin, le 2 mai, il effectua, à partir de ce terrain, un vol local de plus de trois heures (dont la moitié du temps en PSV réel) **NDLR : PSV à PSV...**

**Fichtre !**

... Et ce fut la dernière notification, inscrite sur son carnet, mentionnant un vol sur le Br-900 / F-BEPE. De retour à la Ferté Alais, Paul LEPANSE reprit ses fonctions de chef-pilote, volant sur différents planeurs, avant d'attaquer à Bayonne les vols de réception des autres Breguet-900 de série (n° 2, 3, 4 et 5), du 15 juillet à la fin du mois d'octobre 1951.

Quant au Br-900 S n° 1, il garda encore quelques temps son immatriculation F-BEPE... avec laquelle on put le voir participer sous cette désignation au Championnat de France de 1953 à Pont St-Vincent (inscrit sous le numéro 19). Puis il fut "rebaptisé" F-CABY à partir de septembre 1954... Mais ceci est une autre tranche de vie de son histoire...



*Toutes ces vieilles photos connues du F-BEPE, ne précisant ni lieu ni date sont donc bel et bien prises à Örebro... où il était censé ne pas être, et Lepanse avoir volé sur le proto 02... qui n'y est jamais allé ! Celles du bas de cette page le montrent avec son immatriculation définitive F-CABY, à Pont-Saint-Vincent pour celle en noir et blanc, et en vol dans sa livrée actuelle avec son heureux propriétaire en médaillon. Sacré CABY !*



## Causse Méjean 2009

*Le stage de cette année n'a pas vu la participation de beaucoup de planeurs anciens venus de l'extérieur...*

**P**ATRICK RENAUDIN, arrivé un peu en avance, avait amené son "Edelweiss", une équipe de Pui-vert, composée de Christian SEMENOU, de BERNARD et de NAPO (venus en famille), avait monté du sud un "Bijave" et un M-200 (à noter que ce dernier a été « vaché » lors de son premier vol sur le causse et certains ont pu croire que cela avait été organisé exprès pour entraîner les copains au démontage et au remontage de la machine !). Yves SARGENTINI, venu de Grenoble, a pu faire admirer sa superbe "Fauvette", magnifique petit bijou qu'il a eu la très grande gentillesse de confier à quelques privilégiés.

On a pu noter l'absence des habituelles « bécanes » de la Montagne Noire, ainsi que celle de notre ami Bernard GABOLDE, très occupé à la finition de son NC - 800 « quelque chose », aidé pour l'occasion par notre collègue Jacques DUBS. Seul, le Nord-2000 aurait pu changer d'air s'il avait trouvé un équipage disponible pour le traîner jusque sur le causse. Quant à son « frère aspacien », sa remise en état n'est pas encore tout à fait terminée, tandis que le "Bocian" de Jean-Michel GINESTET est immobilisé par une procédure paperassière franco-belge.

Aussi, les nombreux participants se sont vus contraints d'emprunter les planeurs du club local, dont certains sont (quand même) des planeurs anciens (ASK-13 et Ka-8 B)... De plus, faire du grand tourisme au-dessus des causses et des gorges du Tarn est toujours un réel plaisir, surtout à bord de planeurs comme le "Pégase", l' "Alliance34" ou le "Janus C" ! Les pilotes du Sud et du Sud-Ouest étaient venus en force, comme à chaque fois, et ce fut un grand plaisir de retrouver Jean-Claude JEGAT et son autorité bienveillante, notre vétéran Pierre PEYRONNENC, Bernard PEDUSSAUD, Yves DANTO, Jeanot LOZIO, Alain LENORD, Xénon KURTZ sans oublier Henri GUILHEMJOUAN, l'ineffable « Riri » qui, comme à chaque fois, se charge de maintenir le moral des troupes, autant par sa façon de parler que par l'excellence des repas qu'il nous mijote. Cette année, en plus de BERNARD et de NAPO, nous avons eu le plaisir d'accueillir quelques nouveaux amis. C'est ainsi que Maurice JALLAT, Francis RÉ-

GAZZONI et Francis SIMON sont venus découvrir ce site caussenard si spécial. Côté « Dédaliens », pas grand monde... à part Patrick RENAUDIN, Jean-Michel GINESTET et Yves SARGENTINI, précédemment cités, on y retrouva Maurice RENARD (notre « Goupil » national), Peter URSCHELER, Claude VISSSE et Daniel LAMERAND (venu en vol avec son "Jodel"). Par ailleurs, citons encore nos amis belges, Philippe GOFFAUX et Pierre POCHET dont le Ka-6 E, toujours

(sans toutefois atteindre des altitudes exceptionnelles). Par contre, la turbulence dans les basses couches a pu faire frissonner certains pilotes. Par la suite, le régime des vents passant à l'Ouest, momentanément assez fort, a permis comme d'habitude de "brosser" consciencieusement la pente de Nivoliers, en attendant le déclenchement des bulles thermiques. Puis les jours suivants, ce sont des conditions orageuses qui prédominèrent. Alors que les petits



*L'auteur installé aux commandes de la Fauvette et Yves Sargentini qui croit encore en un vol court ! (tu parles !)*

aussi rutilant, lui permet d'effectuer de beaux vols, dont un de plus de cinq heures.

Enfin, n'oublions pas Hugo, le quasi permanent des lieux et homme à tout faire (enfin presque !), ex-plombier parisien et bricoleur génial, qui trouve toujours une solution astucieuse à tous les problèmes qui se présentent !

L'encadrement était assuré comme d'habitude par Gilles VERNHET, assisté cette année par Roland OUDRY et les remorquages étaient sous la responsabilité efficace de notre ami Henri MAR-NITZ.

Les conditions météo ont été très variées. Lors des premiers jours du stage, un vent de Nord assez fort a pu permettre à quelques-uns de tâter de l'onde

matins étaient calmes et lumineux, très rapidement la cumulification s'installait et s'amplifiait, au point que d'impressionnants cumulus congestus interdisaient de trop s'éloigner du terrain. Il y eut même un jour (après la date « officielle » de fin du stage) où le seul planeur mis en piste dut être rappelé par radio pour le faire poser en urgence dès les premières gouttes de pluie. Et fort heureusement d'ailleurs, car le temps de rentrer lentement la machine au hangar derrière le véhicule de piste (la pilote locale Hélène SOUCHE étant restée prudemment enfermée à l'intérieur), votre serviteur « le Barde », courageux aide qui tenait galamment le bout d'aile, se faisait copieusement doucher ! Cet équipage est arrivé devant le

hangar, totalement maculé de boue et, avant toute chose, le "Pégase" a dû subir un sérieux nettoyage directement au jet d'eau avant d'être mis à l'abri, tandis que j'allais prendre une douche (chaude, cette fois) et enfiler des vêtements secs ! Et il était temps ! Car peu après, un monstre orageux d'une extrême violence, venu du Nord, traversait les gorges du Tarn et inondait littéralement le terrain sous une pluie battante d'une vingtaine de minutes.

A signaler aussi un visiteur de marque. Un soir, à une heure tardive, on a vu arriver un super-engin, un ASH-26 E (planeur à dispositif d'envol incorporé), qui arrivait de Cholet, piloté par Denis FLAMENT, après un vol de 460 kilomètres. Le lendemain, il redécollait pour une tentative de 750 kilomètres en triangle, mais qu'il dut terminer en partie au moteur sur la fin de sa troisième branche, du fait que les conditions s'étaient dégradées. Puis le jour suivant, il repartit « tranquillement » pour Cholet, malgré

un ciel très orageux, et réussit à rallier son but sans avoir été obligé de remettre du moteur, malgré de sérieuses difficultés en fin de parcours ! La grande classe, Monsieur FLAMENT ! avec la gentillesse de nous avoir passé un petit coup de fil pour nous en informer et nous rassurer (Personnellement, je n'y croyais pas !).

Malgré les conditions météo très irrégulières, de belles durées cependant furent effectuées, notamment par notre « morphale » de Patrick sur son « Edelweiss » qui bat le record avec un vol de sept heures, suivi d'assez près par l'autre « crevard » (votre serviteur) qui cumule deux vols de plus de six heures, dont l'un sur la « Fauvette », obligeant ainsi Yves à patienter pour démonter son bijou et repartir tardivement vers les Alpes... (Excuse-moi encore Yves, mais c'est si agréable de voler sur ton Br905 qu'on n'arrive pas à se décider à le poser !)

En conclusion, ce séjour sur le Méjean

nous a, encore une fois, permis de nous évader de nos soucis quotidiens. Cette année, le terrain était particulièrement fleuri, avec beaucoup d'herbe, et on se réveillait au petit matin avec le chant des cailles et des alouettes. A part les vautours habituels, on y a vu voler du milan royal, du circaète, etc. et, pour les ornithologues amateurs, la mare de Drigas est toujours autant fréquentée par une avifaune nombreuse et variée.

Seul point (presque) noir : les nombreuses coupures d'électricité... le système des panneaux solaires n'arrivant plus à fournir. Mais, patience ! Des travaux sont en cours pour amener l'électricité, et bientôt il sera possible de rendre les frigos plus fiables pour la conservation des denrées périssables et tenir l'eau (et éventuellement le vin...) au frais !

Alors ?... Rendez-vous à Chanet en 2010 ?



*Le Causse (en 2007), votre rédacteur en compagnie de "Riri" Maître Coq Guilhemjouan et Pierre Peyronnenc, le plus ancien dans le grade le plus élevé, à bord de la CAGL.*

*NB : Que si j'avais eu des photos de 2008 ou 2009, elles figureraient ici en lieu et place de mes archives. Mais comme après mon appel au secours du précédent numéro, je n'ai reçu ni une ligne, ni une photo (hormi des "institutionnels" que vous laissez sans doute un jour et de meilleures photos pour des articles déjà reçus au moment de la Li 93 !), l'actu n'a que deux ans de retard dans notre (votre !) Li.*





*Causse Méjean, toujours en 2007 :  
Jeannot Lozio, Alain Lenord avec Claude, Claudine et  
Hugo Deniaux et le duo Jeannot-Hugo.*



**Yves  
Sargentini**



## **Rien n'est perdu !**

*Si vous avez des compas VION de  
type 112 et 14, dont le verre est jauni  
ou fendillé.*

**J**'AI la solution. Surtout, ne les mettez pas au  
rebut. Je me suis outillé pour pouvoir les re-  
faire (mieux que le neuf : matière PMMA)



**Peter  
Urscheler**

## Nouveautés à visiter sur le site Internet de **Dédale** : <http://www.dedale-planeur.org/>

*Rappelons qu'au printemps dernier (Li 93) nous avons annoncé la création sur notre site Internet d'une rubrique "Dossiers" avec la mise en ligne au format pdf de trois textes sur les ailes volantes (20+17+11= 48 pages) présentés par Jean-Claude Néglaï.*

**D**EPUIS peu nous avons complété la rubrique "Dossiers" d'une documentation de 30 pages abondamment illustrées sur les décollages de planeurs au sandow : en première partie 20 pages passant en revue tous les aspects techniques et les différentes méthodes utilisées. ensuite un reportage de 10 pages sur un week-end de décollages au sandow en 2007 à Mauborget en Suisse. Précisons qu'il s'agit d'une version plus complète et mieux illustrée d'un dossier préparé par Peter Urscheler qui a été publié en mars 2009 dans la revue "Volez !".

Comme les précédents, ce dossier est au format pdf. Ainsi chacun peut au choix, soit consulter le texte sur son écran d'ordinateur, ou l'imprimer sur papier (de façon à l'inclure dans sa collection de Li).



*Deszo George-Falvy s'installant dans la Horten IV  
Et départ sandow à Mauborget, deux des sujets traités sur dedale-planeur.org*





# Préservation du patrimoine vélivole

Rétrospective sur l'histoire de Dédale ...

Dans la Nuit des Temps ... "les années 0" en France,

**E**N 1978, la mode était déjà aux planeurs plastiques et lorsque la place manquait dans les hangars des aéro-clubs, il était d'usage de brûler les machines les plus anciennes. Ainsi progressivement des pans entiers de l'histoire aéronautique disparaissaient en fumée.

A ce moment cinq français ont découvert à Brienne-le-Château le mouvement international des planeurs anciens du "Vintage Glider Club".

L'année suivante, en 1979 ces 5 découvreurs ont décidé de fonder l'association "DEDALE" pour rassembler en France les personnes intéressées par la sauvegarde des planeurs anciens et leur histoire. 1979... est donc "l'année 1" en France

Le noyau de départ se développe et œuvre pendant 5 ans pour sensibiliser les vélivoles à la l'idée de sauver notre patrimoine aéronautique de la destruction et de l'oubli. Recensements, récupérations, restauration de machines anciennes. Organisation du Rassemblement International à la Montagne Noire en 1982.

... puis organisation de rencontres nationales annuelles.

## Les "RNPA" Rassemblement National de Planeurs Anciens

### Passés

- 1984 Angers (1er)
- 1985 Bourges (2ème)
- 1986 Paray-le-Monial (3ème)
- 1987 Le Blanc (4ème)
- 1988 il y a le RIPA du VGC à Bourges ... donc pas de RNPA
- 1989 Aspres sur Buech (5ème)
- 1990 Romilly (6ème)
- 1991 Pont St.Vincent (7ème)
- 1992 Bailleau (8ème)
- 1993 Tours (9ème)
- 1994 Arcachon (10ème)
- 1995 Beynes (11ème)
- 1996 Corbas (12ème)
- 1997 Pont sur Yonne (13ème)
- 1998 Falaise (14ème)
- 1999 Angers-Marcé (15ème)
- 2000 Fayence (16ème)
- 2001 Moulins (17ème)
- 2002 Vinon (18ème)
- 2003 St.Remy-les-Alpilles (19ème)
- 2004 Chauvigny (20ème)
- 2005 Bourges (21ème)

- 2006 Troyes (22ème)
- 2007 Montluçon-Gueret (23ème)
- 2008 Brioude (24ème)
- 2009 Amiens (25ème rassemblement)
- ... mais aussi les 30 ans de "Dédale"

### Et à venir

- 2010 projet Pont/Yonne
- 2011 projet Pont.St.Vincent sur nouveau terrain
- 2012 projet Rennes sur nouveau terrain



Didier et Claudine  
à bord du M 200 présidentiel  
à Troyes-Barbercy en 2006

A Pont-Saint-Vincent aussi, l'Alex, Alexandre Joly, bosse sur son Squale et envisage une déco "squalissime" intégrant le W de Wassmer. Sortie prévue 2010.

Travaux  
en cours



## 21<sup>e</sup> Congrès Historique de la FFVV

Il aura lieu le samedi 14 novembre 2009 au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget.

**E**N MARGE de cet événement, Dédale tiendra, comme de coutume, une réunion de conseil d'administration qui est également ouverte à tous les membres de l'association à jour de cotisation. Ceci se passera dans une salle vers 14 h, après le repas pris avec les autres participants au Congrès. A charge pour chacun de s'inscrire individuellement pour le Congrès et le repas directement auprès de la FFVV, en joignant le chèque "qui va bien".



## Amiens, les (més)aventures de l'équipage du Ka7 suisse

A la fin du rassemblement d'Amiens l'équipage du Ka7 suisse a préféré rester une dernière nuit sur place avant d'entamer le long voyage de retour de près de 700 km.

**M**AIS surprise lundi matin : l'aérodrome était désert et l'enclos où se trouvait la remorque du planeur fermé au moyen d'une grosse chaîne et deux solides cadenas. Devant l'impossibilité de savoir qui avait les clefs, ils ont dû employer les grands moyens et se transformer comme des malfrats en "scieurs de chaîne".

*Peter Urscheler*

*Nos deux compères n'ont pas vraiment l'air traumatisés par le gag... le cadenas un peu plus !*



## Le Wa 20 Golf Zoulou revole

Photo : Philippe Carrara



Le F-CBGZ est le premier planeur acheté par le club de Pont-Saint-Vincent après la fermeture du Centre National en 1958.

**C**E FIDÈLE serviteur, après bien des années de bons et loyaux services, d'aventures et de mésaventures (gains de 3000, 500 bornes, atterrissage sur la forêt, etc.),

est la propriété de Pierre Guérin, notre trésorier ACAM, qui s'il n'est pas d'adalien est tout de même un amoureux des bois et toile. Ils ont fait quelques beaux vols cette saison 2009.



*Pierre Guérin*



## Il y a pas mal d'années... déjà !

*Nous avons longuement enquêté collectivement à propos d'images, que j'avais pu récupérer d'un film 35 mm en ruines, trouvé par Emile Gouverne dans le secteur de Brienne-le-Château.*

**C**E FILM que j'avais cru, naïvement, être celui de militaires américains s'étant filmés à bord de planeurs récupérés en Allemagne à la fin de la deuxième guerre, se révéla en fait représenter les Nationaux US, avant guerre, auxquels participaient des planeurs et des pilotes allemands (Claude Visse identifia le terrain sur lequel cela se passait comme étant celui d'Elmira). Kranich et Röhn-Sperber entre autres. On y voyait Richard DuPont et son Minimoa, l'Albatross et le Minialbatross de Bowlus. En bas de cette page, on voit le Röhn-Sperber baptisé "Gunther Groenhoff", in memoriam, aux vaches avec une immatriculation américaine. Ces débris de pellicules, je les ai confiés, à sa demande, à Jean Paul Robin qui disait avoir des relations capables d'exploiter ces images mieux que nous le faisons. Je n'en ai jamais plus entendu parler. En 2007 à Mauborget, Jean Paul m'a promis de me les renvoyer... et puis il est parti pour l'ultime ascendance. Tout ça est donc définitivement perdu maintenant. C'est la seule image qui nous reste.



Jean Paul  
dans le CRML  
à Herrenberg

Seul souvenir  
d'une vache  
il y a plus  
de 70 ans



### Travaux en cours

**Encore un chantier  
dont la fin approche  
à Pont :**

*Christian et Nicole Pardieu  
qui étaient de l'aventure à Bonn  
(page suivante) devraient avoir  
terminé la restauration de leur  
M 200 pour 2010*





**Encore lui !**

## Centenaire de Bonn Hangelar

*C'était le terrain d'origine des frères Horten, et "on" aurait aimé y accueillir une aile volante pour l'occasion... C'est du moins ce que prétendait celui qui m'avait contacté via Rétroplane.*

**N**OUS sommes donc allés les 22-23 août à Bonn Hangelar avec les Pardieu pour participer au centenaire du terrain. Départ seuls avec Claudine, les amis retenus ce jour là, jeudi qui a été le plus chaud de l'année, 36-37°. Bien joué ! Ils ont roulé le lendemain sous le déluge. Nous on est arrivé avec la clim sous le gris vers 17 h 30 après un accrochage dans Bonn (GRRR). Accueil cordial par Henri Martinz et Pierre Schmidt qui discutaient devant une bière en nous attendant. Celui qui m'avait contacté dès novembre 2008 par mail, invoquant l'intérêt d'avoir une aile volante sur ce terrain qui avait vu les débuts des Horten, n'est pas là, c'est un jeune homme qui se révélera n'être en rien dans l'organisation, contrairement à ce que l'un de ses amis m'avait affirmé pour me décider, modéliste un peu rêveur (il a fait un Horten III au 1/2 !). Malgré les "très bienvenue à Hangelar" et les "aucun soucis pour camper" par mail du club et du directeur de la plateforme qui se disent "ravis qu'un planeur d'outre-Rhin participe"... il n'y a aucun emplacement camping sur ce terrain et personne ne m'attend hormis les amis cités que j'avais prévenus moi-même ! Henri et Marieluise ont sympathiquement prévu de nous héberger, mais il y a les copains qui arrivent et ils n'ont que deux places. On cherche ensemble et Henri nous installe dans un endroit convenable entre deux petits bâtiments. Enorme trafic, plus de 150 avions basés, les hélicos de l'automobile club, ceux du GIGN local dont la caserne jouxte le terrain, des sociétés aéro variées... On monte la guitoune et on part avec Henri, Marieluise nous attend pour le barbecue, il nous ramènera en fin de soirée. Je monte à la douche après l'apéro et quand j'en sort, c'est la fin du monde avec le vent et l'orage. Repli à l'intérieur pour une soirée bien sympa. Le vendredi, il bruine par intermittence... et il faut déménager, on est sur le territoire d'autres, qui montent un chapiteau, installent un groupe. Jörg Schaden (mon contact) enfin là, nous aide après s'être fait remonter les bretelles par Henri à propos de la légèreté de son initiative et la nécessité d'assumer maintenant. On fait ça dans une accalmie et nous voilà 50 m plus loin, au calme relatif (bonjour le ballet incessant d'hélicos). La journée se passe à monter le planeur (merci Pierre, Jörg et les aides



*Jörg Schaden initiateur de la manip*

spontanés), à remplir la paperasse (beaucoup), à accueillir les Pardieu, puis briefing à 20 h, à l'extérieur, dans une sorte de grand resto. On attend plus d'une heure et demi que les Italiens arrivent (patrouille acro Pioneer, splendide), le briefing en allemand et anglais dure encore plus d'une heure... puis on commande et attend les plats encore autant !!! Bref, on dîne à 23 h aux frais de l'organisation.

Le samedi rebriefing (!), le responsable vols m'annonce que je ne pourrai pas voler aujourd'hui et que j'expose en statique. On est en piste 29, le public que ça intéresse peut venir là sans problème admirer nos vieux planeurs (Grunau, T21, Kranich II et III, Minimoa, Doppelraab, Condor IV, Cumulus, AV 36 et 22, Lo 100) et pas mal de monde passera. Grand beau temps, vent quasi nul nord-ouest. Cumulus dès 10 h, magnifiques, bases hautes jusqu'à la nuit noire (!). Ceux qui volent, montée à 300 m, 5 spirales et posé, pleurent en atterrissant, nous on marche en regardant par terre. On participe au lancer sandow du SG 38 à trois reprises en descendant la piste. Les planeurs rentrent petit à petit au hangar, mais Jörg assure que je vais pouvoir voler après le meeting avec son père (eux présentent le Doppelraab). Arrivée comme un diable de l'organisateur qui me demande d'un air agressif devant Henri et Marieluise médusés "ce que je fais encore là, qu'il m'a dit ce matin que je ne pourrais pas voler". La plaisanterie commence à me plaire, alors je me mets ostensiblement au garde à vous et lui rétorque sous le nez que depuis ce matin je suis effectivement là où il m'a dit de me mettre et que,

sans plus aucune nouvelle de lui depuis, j'attends les ordres. Du coup il se rend compte qu'il va trop loin sous le regard des autres vélivoles interloqués et propose de me redescendre au hangar derrière son camion... tout en m'informant "que vu la météo, l'aile peut rester dehors. d'ailleurs il n'y a plus de place au hangar" (j'avais comme condition de participation demandé et on m'avait donné l'assurance d'un rangement hangar !). Je proteste et il n'est plus si sûr du coup qu'il n'y aura pas de place. De fait, l'aile rentre en dernier sans bouger un planeur ! Confus, il m'apprend qu'il a "hérité du bébé" il y a deux semaines.

Dimanche, vent plus fort travers droit... mais on est à l'autre bout de piste, en 11 et inaccessibles au public. Je volerai deux fois (mais à la place de l'AV 36), la première remorqué par un Putzer Elster (sorte de Wagabond tricycle, aile de Doppelraab, 150 Cv). La pilote me répond que c'est énorme (?) lorsque je demande 110 km/h comme un ASK 13 (par écrit !) et de fait bouffe 600 m de piste avant de décoller et m'emmène en radada à 150 km/h au dessus des toits des lotissements, l'avion et le planeur en assiette piquée sans parvenir à monter et la corde tendue comme celle d'une guitare. Si le fusible pète, c'est une maison ! Retour après un 180° à 135 où on monte enfin un peu et réaccélération à près de 160 !!! je me largue vite fait devant le public, fait mes spirales (pom-pées, les Cu sont presque aussi beaux que la veille) et me pose. Pilote comme organisateur me demanderont plusieurs fois si c'était trop où pas assez vite !!!! Le deuxième vol sera très normal derrière un Rallye à 110-120, dans de bonnes turbulences, vent, thermiques et sillage des installations. La pilote du Elster remorque les ASK 13 à 85 ! Ils se parlent beaucoup les pilotes remorqueurs en Allemagne ! Son anémo est archi-faux évidemment.

Bref, impression que c'est nettement plus coincé par le règlement que chez nous, mais pas pour autant plus efficace. Rien à voir avec la Hahnweide où c'est rigoureux dans une ambiance bon enfant (mais ils ont une expérience énorme de leur gigantesque manip). Démontage tranquille le dimanche soir avec les Pardieu et des locaux et retour le lundi à nouveau très chaud. Arrivée à Pont avant les orages du soir. Encore une expérience !!!



# Assemblée Générale de Dédale Samedi 2 mai 2009 à Amiens

34 dédaliens étaient présents à cette assemblée générale

**A**UGER Benoît, AUGER Denis, BOULAND François, BOULANDER Jacques, BROU Pascal, DESSAUVAGES Guy, DUVANEL Bernard, FIERAIN Guillaume, GAUTHE-REAU Jean Pierre, GINESTET Jean Michel (pour son compte et celui de l'ASPAC), GROSEIL Christian, HAUSS René, JAHANT Jean Claude, KALITKA Richard, KELLER Jean Maurice (et son fils Jean Jacques), LAMERAND Daniel, LAUTHIER Christine, LAUTHIER Gérard, MARAT Jean, PATAILLE Didier, RAVEL Christian, RENARD Maurice, RENAUDIN François et Patrick, ROUSSEL Michel, SAINT DENIS Gérard, SARGENTINI Yves, SIMEONI Alain et Patrick, URSCHER Peter, VISSE Claude, WEIBEL Marc et WYAUX André.



2 M200 Foehn F-CDDU et F-CDHC, 1 AV22 F-CCGK, 1 Kranich III, 1 M100 Mésange F-CDKF, 1 C30S Edelweiss F-CDGA, 1 Breguet 905 Fauvette F-CCJM, 1 AV 36 F-CBSM et 1 VMA 200 Milan CBGP

A ces planeurs, il fallait ajouter le magnifique A60 Fauconnet motorisé 67-BVV de René HAUSS, classé en ULM.

En statique, il fallait noter le Castel C25 S F-CRML de Jean Paul ROBIN, devenu



dit Picoche et notre ami italien Vincenzo PEDRIELLI, qui a organisé en 2008 le 5e rassemblement à PAVULLO (le 6e programmé en 2010) et qui organise en 2009 le 1er rassemblement à OSOPPO.

### Les aéronefs présents sur la plate-forme :

11 planeurs étaient présents : 1 Ka 7 HB-768 suisse, 1 Breguet 904 F-CCFP,

la propriété de Didier PATAILLE et de Benoit AUGER et un A60 Fauconnet récupéré par Didier PATAILLE en 2008 (voir l'article dans la LI).

Pour parler avions, ni le STEARMAN de Didier PATAILLE ni le J 3 du club ne sont passés inaperçus.

DEDALE à ce rassemblement, ce sont donc une douzaine de planeurs et assimilé en état de vol et une soixantaine de personnes.

15 dédaliens avaient donné pouvoir à un membre présent :

ACKERER Christian, AUBURTIN Jean Pierre, BOURDELET Christian, EHRHARD Roland, JALLAT Maurice, LAPLANCHE Roger, LATUS Guy, LIEFERMANN Vincent, LORENZ Günter, MARCEAU Jacques, MATHIEU Christian, NEGLAIS Jean Claude, NOMBLOT Isabelle, SOUDIT Yves, TRIPIER Régis.

Soit 49 dédaliens représentés et parmi eux un suisse, Bernard DUVANEL, qui avait amené un Ka7. Il y avait également un autre suisse, Jacques BEGUIN

L'Yves, enfin, l'autre Yves, Sargentini présentait sa Fauvette



## L'Assemblée Générale

(la 30e du nom) s'est tenue dans la salle de briefing du club, sur la plate-forme d'AMIENS.

Le Président Didier PATAILLE ouvre la séance avec seulement 5 minutes de



Le M 200 encore de Pont-sur-Yonne

retard : dans le nord, on est ponctuel ! Il remercie très chaleureusement l'équipe dirigée par Philippe MORINIERE, président de l'aéro-club de Picardie Amiens métropole, pour tout ce qui a été fait pour nous accueillir dans les meilleures conditions.

Il remercie également nos amis étrangers, italiens (Vincenzo et son épouse) et suisses (les DUVANEL et les Picoches).

Il remercie enfin Jean Pierre GAUTHEREAU, Secrétaire général de la FFVV et président de COMPIEGNE, pour sa présence. (Rappelons aussi que Jean Pierre est un dédalien de longue date ...notamment en 1998 il a participé à la 6e balade de planeurs anciens entre Montluçon-Guéret et Paray-le-Monial avec le Ka 6 F-CECF).

Il demande une minute de silence en mémoire de Franck DESCATOIRE qui nous a quitté brutalement à l'âge de 50 ans le 19 juillet 2008 (se référer à l'article dans une LI récente). Il avait notamment participé au rassemblement international qui s'était tenu à LA MONTAGNE NOIRE en 1982. Il était picard, ayant volé à ALBERT, et s'était exilé au sud de la Loire. Constructeur amateur, pilote de C 800, il était venu nous rendre visite au Rassemblement National du 1er mai 2003 aux Alpilles.

Après un bref aperçu de la région, littéraire avec Jules VERNE, aéronautique avec POTEZ à MEAULTE, militaire avec la Grande Guerre (les champs de bataille de la Somme, le Baron Rouge), culturel (cathédrale d'Amiens, le marché sur l'eau, les hortillonnages, le quartier Saint Leu, le beffroi) et géographique (la baie de Somme et ses phoques, en pla-

neur ou en avion), il retrace la vie de l'aéro-club. Créé en 1909, il y a tout juste un siècle, il comporte 250 membres qui évoluent au sein de 3 sections (vol moteur avec 9 avions, vol à voile avec 12 planeurs + 1 motoplaneur et 1 remorqueur et ULM avec 2 machines) et qui réalisent annuellement 3700 heures de vol (2600 en avions, 900 en planeurs et 200 en ULM).

Après avoir rappelé le but poursuivi par l'association DEDALE, « faciliter la recherche, l'acquisition, la sauvegarde de planeurs anciens dont le prototype a volé il y a plus de trente ans, leur reconstruction totale ou partielle ainsi que la pratique du vol à voile à bord de ces machines », le programme de l'AG est rapidement évoqué : approbation du



Et le Ka 7 helvète

compte rendu de l'AG précédente (voir LI parue à l'été 2008), rapport moral du président, rapport financier du trésorier, un bref retour sur l'année 2008 suivi de l'évocation des projets 2009, un zoom sur la navigabilité, les RNPA futurs et les questions diverses, le tout suivi du pot de l'amitié devant le club house et des vols de l'après-midi.

Le compte rendu de l'AG précédente est approuvé à l'unanimité.

Jean Pierre GAUTHEREAU intervient ensuite au nom de la FFVV. Très brièvement, en tant que régional de l'étape, il exprime sa satisfaction d'accueillir DEDALE à Amiens et de fêter les 30 ans de l'association. Il renouvelle le soutien de la FFVV à la Commission Historique et à sa brochure Vieilles Plumes, dont la situation financière est équilibrée et que

tout dédalien si ce n'est tout vélivole se devrait de posséder (opinion du Secrétaire). Il souhaite, au nom de la FFVV, longue vie à DEDALE.

Le président, rebondissant sur les mots « écoute et disponibilité », indique que DEDALE sollicitera la fédération pour discuter de certains projets.

## 1 - RAPPORT MORAL DU PRESIDENT

Qui sommes-nous ? L'association DEDALE a été fondée en 1979, elle fête donc ses 30 ans cette année.

### Combien sommes-nous ?

Après avoir été 79 en 2001, 83 en 2002, 74 en 2003, 75 en 2004, 65 en 2005, 76 en 2006 et 91 en 2007, l'objectif annoncé pour 2008 devait être de 100 adhérents, et pas un de moins. Cet objectif n'a pas été atteint puisque nous étions de 88 à 95 membres à fin 2008. Le fait est que des dédalien « oublient » de payer leur cotisation. Aussi, un mail de rappel a été envoyé début 2009 et le sera à nouveau début janvier 2010.

Sans doute 690 heures de vol en 2008 : environ 10 % de moins qu'en 2007, dont le nombre d'heures de vol était déjà en régression de 15 % par rapport à 2006, elles-mêmes en régression de 15 % par rapport à 2005. Avant de

compter les heures, il faut les déclarer et c'est toujours difficile pour les obtenir dans les délais afin de les déclarer à la FFVV. Essayons de toujours faire mieux.

Après avoir déclaré environ 700 heures en 2004, nous en avons déclaré 50 % de plus en 2005 (1060 heures) mais seulement 910 en 2006, 780 en 2007 et environ 690 heures en 2008. Bien sûr, les heures déclarées sont en général déjà collectées par ailleurs (quelques exceptions comme pour le Breguet 900 F-CABY de Claude VISSE qui ne vole pas pour le moment et le Ka 4 D-4116 de Didier FULCHIRON).

L'objectif est bien entendu d'atteindre à nouveau les 1000 heures de vols en 2009, et si possible de dépasser le résultat atteint en 2005. La météo joue bien entendu un rôle important dans l'at-



teinte de cet objectif, mais pas seulement ; des planeurs ne sont pas en état de vol, des propriétaires vieillissent, la relève n'est pas au rendez-vous, les contraintes réglementaires augmentent (d'où l'intérêt de se regrouper pour faire front).

### Combien de machines ont volé en 2007 ?

En se fondant sur les sources FFVV (document de l'AG 2009), en monoplaces, 1 Nord 1300, 1 Milan, 1 Air 100, 1 Nord 2000, 2 Breguet 905, 7 (-7) WA 20/21/22, 9 WA 26/28, 28 (-3) Ka 6, 3 (-1) Breguet 901, 5 (+1) A60, 1 M 100, 3 (-1) C 30 S et 4 (-3) LCA 10 Topaze ont volé en 2008. Cela représente 66 machines monoplaces et dans cette liste, il manque comme l'année précédente le 900 à Claude VISSE (il n'a pas volé en 2008) et a minima les Ka 8. Les monoplaces anciens constituent ainsi maintenant moins de 10% du parc des monoplaces recensés.

Selon les mêmes sources, en biplaces, 1 Bocian, 1 Castel 25 S, 1 AV 22, 20 WA 30 (31 en 2007 et 41 en 2006), 3 (-1) M 200, 2 (-1) BERGFALKE, 4 (+2) Breguet 904 et 79 (+3) Ka 13 ont volé en 2008. Cela représente 108 machines biplaces : les biplaces anciens constituent environ 18 % du parc des biplaces recensés.

Les statistiques complètes sont disponibles dans les documents de l'AG de la FFVV. En résumé, le parc français continue à perdre des machines en bois/métal et toile, et ceci concerne notamment les Bijave (-50 % sur deux ans). Ces éléments militent en faveur de la préservation du patrimoine français.

Un inventaire des machines, réalisé par Peter URSCHELER. A ce jour, 245 machines sont enregistrées, elles sont en majorité stockées. Le rapprochement avec les machines déclarées comme ayant volé à la FFVV reste à mener. Cet inventaire doit également être maintenu de façon à ce qu'il vive. En conclusion, si tous les propriétaires ne sont pas adhérents à DEDALE, peut-on pour autant en conclure qu'il existe un réservoir de dédaliens en puissance ?

### Les rassemblements de 2008

Ils riment toujours avec qualité et quantité !

Les comptes rendus figurent dans la lettre d'information, merci aux rédacteurs.

BRIOUDE, du 26 avril au 4 mai, avec l'AG le 1er mai ; le CAUSSE MEJEAN, du 21 au 27 juin (Bernard GABOLDE et ses copains de l'APPARAT) ; le rassemblement à PAVULLO en Italie du 27 juin

au 4 juillet (Vincenzo PEDRIELLI) ; le rendez-vous à GUNDELFINGEN en Allemagne du 23 au 30 juillet suivi du 36e Rally International du VGC à WELS en Autriche du 30 juillet au 10 août ; le rassemblement de Spatz et de Fauconnet à BIRRFELD à la mi-août ; le Congrès Historique au Musée de l'Air du BOURGET le 22 novembre, organisé par la commission historique de la FFVV : DEDALE y tiendra encore une fois son conseil d'administration.

### Les rassemblements de 2009

Encore du choix !

AMIENS, où nous sommes, du 26 avril au 3 mai ; OSOPPO en Italie du 6 au 12 juin (Vincenzo PEDRIELLI) ; le rassemblement de Spatz à BIBERACH en Allemagne du 11 au 14 juin ; le CAUSSE MEJEAN du 21 au 28 juin (organisateur Bernard GABOLDE de l'APPARAT) ; le Rendez-Vous à NORDHORN-LINGEN en Allemagne du 19 au 27 juillet suivi du 37e Rally International du VGC à ACHMER, toujours en Allemagne, du 27 juillet au 7 août ; le XXIe rassemblement de l'OSV à BELLECHASSE en Suisse du 21 au 23 août ; le décollage au sandow à MAUBORGET en Suisse du 18 au 20 septembre ; le Congrès Historique au Musée de l'Air du BOURGET le 14 novembre, organisé par la commission historique de la FFVV : DEDALE y tiendra encore une fois son conseil d'administration.

En résumé, beaucoup de points de rencontres sont encore proposés pour 2009, du choix ... ce qui nécessite à nouveau de prendre beaucoup trop de congés !

### La Lettre d'Information

L'engagement pris en 2005 tient dans la durée : elle est superbe et de qualité, il y a de la couleur, des textes. Tout ceci grâce, pour les articles, à Peter URSCHELER qui en est un gros fournisseur mais qui commence à se faire doubler par d'autres (Claude VISSE, Didier HOSATTE, Jean Claude NEGLAIS, Laurent PASSEMARD, Christian GROSEIL, Yves SARGENTINI, « l'Yves » SOUDIT et parfois le secrétaire) et, pour la mise en page et l'impression, à Denis AUGER.

Le passage de témoin, qui devait intervenir en 2007, a été un peu compliqué mais il est réussi : Denis AUGER a donc passé le témoin à Jean Claude NEGLAIS, retraité depuis quelques années.

Aussi, continuez à alimenter la LI, vos articles seront entre de bonnes mains. Jean Claude a décrit toute la procédure

à suivre pour la transmission de vos articles dans la LI n°93 : merci pour lui de la respecter.

Christian sur fond de colzas



La diffusion papier est maintenue, suite au sondage réalisé en 2007 ; la LI est également mise en ligne sur le site internet de DEDALE.

Le Président souhaite aller vers 3 diffusions par an, ce qui nécessite des articles mais ce qui a également un coût : une LI coûte de 500 à 600 €, essentiellement en frais d'envoi, ce qui a un impact non négligeable sur la trésorerie. Ce point sera abordé plus avant dans ce compte rendu.

### Le site WEB

Pour le site Web de DEDALE, des progrès conséquents ont encore été réalisés en 2008 par Christian DECHELETTE.

Depuis 2007, un forum en ligne existe : il est assez peu utilisé. Rappelons l'adresse du site : [www.dedale-planeur.org](http://www.dedale-planeur.org)

### En conclusion

Toujours plus :

1 – D'adhérents heureux de se retrouver.

François et Patrick



2 – De machines en état de vol.  
 3 – D'heures de vols déclarées.  
 4 – De rassemblements conviviaux.  
 5 – D'articles pour une Lettre d'Info de qualité, de connexions sur notre site WEB.  
 6 – De temps nécessaire pour mettre à jour nos statuts (cela avait été évoqué lors de l'AG précédente mais le temps a fait défaut), notre inventaire machines, etc.  
 7 – Une certitude pour le Président, DEDALE ne peut vivre qu'à travers ses adhérents.  
 Le rapport moral du Président est approuvé à l'unanimité.

## 2 - RAPPORT FINANCIER

Le trésorier (Jean Maurice Keller) présente le rapport financier pour l'année 2008.

### Recettes :

82 cotisations soit 1999 € (petit différentiel car des cotisations ont été encaissées en 2007 pour des adhésions 2008)

revenus de la Caisse d'Épargne soit 372 €

ventes pour 85 €  
 soit un total de 2456 €

### Dépenses :

assurances pour 177 €  
 frais financiers pour 8 €  
 affranchissement pour 151 €  
 la LI (2) pour 843 €  
 frais de bureau pour 15 €

frais d'AG pour 1006 € (dont 900 € pour participation aux frais de convoyage pour les planeurs basés à plus de 200 km du lieu de l'AG ; 100 € par planeur)  
 frais divers de 10 €  
 Soit un total de 2200 €

**Soit un solde positif de 256 € pour 2008.**

Pour mémoire, au 31/12/2008, il y a 10471 € à la caisse nationale d'épargne et 48 € sur le CCP.

Une vingtaine de machines sont inscrites à l'ANEPVV par l'intermédiaire de DEDALE (nombre stable). Le taux de cotisation est faible (aucun accident). Nos relations avec l'ANEPVV sont ex-

cellentes. Il faut savoir que notre statut vis à vis de l'ANEPVV est hybride car l'association n'est pas propriétaire des machines et n'est pas affiliée à la FFVV. Si une machine était cassée, la cotisation augmenterait l'année suivante (faiblement du reste du fait que les machines sont généralement inscrites pour un montant faible), toujours payée par les membres de DEDALE. C'est le bureau de DEDALE qui statue sur l'inscription ou non d'une machine à l'ANEPVV via DEDALE, ceci afin de ne pas reproduire l'épisode du remorqueur d'il y a quelques années.

Pour revenir à la cotisation, son montant est stable depuis de nombreuses années. Rappelons également que le solde de l'exercice 2007 avait été négatif pour diverses raisons : pas de balades donc pas de rentrée d'argent, peu de ventes (T-Shirts, etc. : il faut renou-



Jules Verne arrive sur le terrain

veler l'offre), 11 machines venues de plus de 200 km au RNPA 2007, la LI en couleur a été envoyée à diverses personnalités, etc. Dans son rapport moral, le Président a évoqué le coût de la LI : du fait de la cessation d'activité de Denis AUGER, ce coût va forcément augmenter. La volonté est également de sortir 3 LI par an. Enfin, le Président souhaite mieux indemniser les déplacements des machines des membres aux AG DEDALE. Il propose ainsi de passer le montant de la cotisation à 30 € : cette augmentation est votée à l'unanimité. Sur ces bonnes paroles, il est donné quitus au trésorier à l'unanimité.

## 3 - ENTRETIEN SUIVI DE LA NAVIGABILITE

(Christian RAVEL et Jean Pierre GAUTHIEREAU)

Comme lors des deux AG précédentes (voir les comptes rendus), il est abordé le sujet de la navigabilité de nos aéronefs : CDNS (CDN reconnu par l'OACI), CDNR (certificat national restreint promulgué le 12 septembre 2003), les propriétaires des machines ont choisi.

A nouveau, Christian RAVEL, très au fait de ce sujet, prend la parole à la demande du président :

L'essentiel de nos machines est en CDNR. Deux listes existent, qu'il ne faut pas confondre : celle du bulletin d'information du GSAC/DGAC publiée en

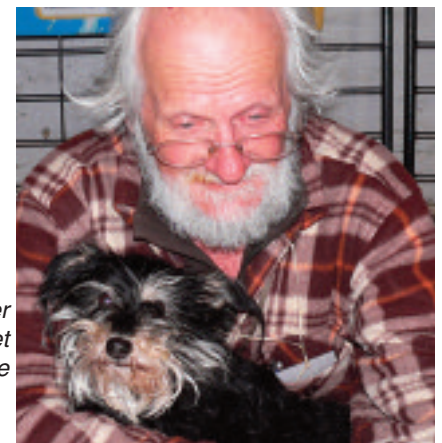


L'Goupil facétieux et l'Jean Marat

2006 et celle de l'annexe 2 (aéronefs exclus du champ de la réglementation européenne) de l'EASA : cette dernière liste a été modifiée récemment, les WA 30 et les Breguet 904 y ont été retirés alors que les autres planeurs WASSMER (WA 20, 21 et 22) et Breguet y ont été conservés.

Aujourd'hui, il y a le CNRA (dispositif franco français), l'annexe 2 (c'est comme avant) et les machines retirées de l'annexe 2 pour lesquelles l'EASA fabrique un R5COA (certificat de navigabilité restreint) ;

Quand on va à l'étranger avec les machines concernées par les dispositions ci-dessus, il faut prévenir l'autorité du pays, ce qui est généralement réalisé



Peter et Manouche

par le pays organisateur du rassemblement.

Le CDNS est voué à disparaître. Avec le CDNR, il est interdit de faire des VI au sens du décret de 1998 (emport d'une personne qui frappe à la porte de l'aéro-club et à qui ce dernier proposera un vol payant).

Le GSAC s'arrête de fonctionner en fin

d'année, il y aurait trois postulants dont le bureau Véritas.

La date du 28 septembre 2008 est repoussée à fin 2009 voire plus loin encore : c'est la date butoir pour l'application de la part « M », règlement européen pour la maintenance des aéronefs en CDN, applicable à cette date sans amendement national possible (texte 2008-256, part M).

Pour le GNAV, c'est Jean Pierre GAUTHEREAU qui prend la parole. Jean Pierre de LOOF est vice-président de la FFVV en charge du GNAV. Christian MALAVERGNE en est le directeur. 5 à 6 inspecteurs sont maintenant agréés. Le coût est d'environ 230 €. Pour le basculement du GSAC vers le GNAV au niveau des clubs, une déclaration d'intention était (est toujours ?) à compléter et à renvoyer. Pour plus d'informations, vous pouvez vous reporter aux articles parus dans Vol à Voile et dans Planeur Infos.

#### 4 - FUTURS RNPA

Rassemblement national 2010 :

Il aura lieu à PONT-SUR-YONNE, qui fêtera ses 80 printemps. PONT-SUR-YONNE est situé à l'Est - Sud Est de Paris, à 25 km au Sud de MONTE-REAU. Un rassemblement national y a déjà eu lieu en 1997.

Les hangars étant peu nombreux, il y sera difficile de mettre les machines à l'abri.

Le club dispose de 2 remorqueurs (1 MS 893 et 1 PAWNEE).

Il y a un camping sur la plateforme.

Nota : Rennes a été abandonné pour 2010 car ils ne sont pas prêts (nouvelle plateforme, déménagement, marques à prendre).

Rassemblements nationaux 2011 et suivants :

Il y a 3 candidats pour les rassemblements futurs, Fayence, Pont Saint Vincent et Rennes :

Le dernier rassemblement à Pont Saint

Vincent date de 1991, de nouvelles installations vont bientôt remplacer les anciennes, pour cause de développement des carrières. Nous irons à Pont Saint Vincent en 2011 où les anciennes installations cohabiteront encore avec les nouvelles ;

Le dernier rassemblement à Fayence s'est tenu au début des années en 2000 : nous y retournerons en 2012 ; et nous irons donc à Rennes en 2013.

L'AG a été clôturée par un pot pris devant le club house.

**Le Secrétaire Marc Weibel**  
**Le Président Didier Pataille**

*Le 25 S, autrefois de Jean Paul Robin, est devenu nordiste*



*On the Causse again (en 2007 toujours)*



**Vieille machine**

**Jeune vélivole**

*Certes, notre effectif vieillit, mais les machines préservées par nous interpellent peut-être la génération suivante, suffisamment pour l'inciter à continuer l'œuvre entreprise ? On peut toujours rêver...*



Encore un artiste non dédalien qui vole pourtant régulièrement à Pont-Saint-Vincent sur son Zugvogel III, qu'il a restauré avec un état de surface à faire rougir les plus beaux plastiques.

**Dernière heure**

**A**U MOMENT de boucler, Pascal Broc communique : j'ai terminé le ponçage extérieur du fuselage ainsi que l'intérieur, fait quelques réparation de composite sur le pied de dérive coté support EHM, terminé le plan de joint sous le fuselage, commencé le ponçage de la gouverne de direction. Rapatrié les pièces en

rénovation et j'ai effectué la peinture de celles-ci. Remontage de la roue et de son frein, remontage du support TAB. Reste la CN du support EHM à faire. La planche de bord est terminée et pré-câblé manque plus qu'à poser l'anémomètre et le variomètre après essais. La suite au prochain épisode.

*Il nous fournit aussi une photo de son oncle, Jean-Michel Alhaïtz, à bord d'un Nord 2000*

*Légende de la une : L'AV 222 aux vaches (si, si, au km 10), le moteur ayant stupidement refusé de redémarrer.*

*Vu la hauteur du "gazon" j'ai renoncé à redécoller de là. 3 remorques plus tard...*

Claude Visse m'informe que le M 200 F-CDDU vole désormais à Serres-La-Bâtie-Montsaléon depuis début septembre

*Comme de coutume, l'origine des photos n'est plus toujours connue et par conséquent pas toujours spécifiée.*

