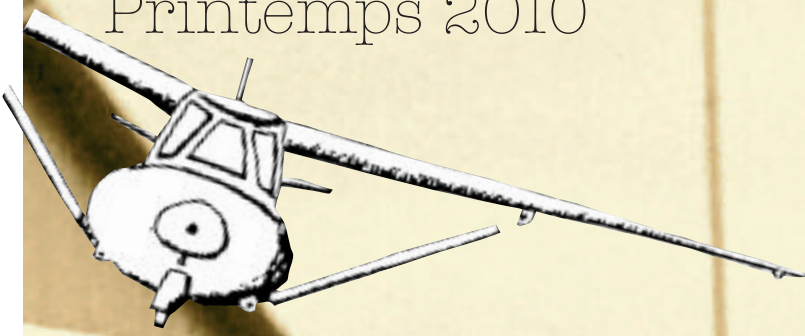


DEDALE

Association des Amateurs
de Planeurs Anciens

Printemps 2010



Lettre d'Information n° 96

L'édito du président

**Didier
Pataille**



DERNIERE minute : nous venons d'apprendre le décès de Christian Bourdelet, un des piliers des planeurs anciens du sud de la France. Nous avons encore échangé il y a quelques semaines sur l'état d'avancement de la remise à neuf du M200 de Fayence et il m'avait annoncé qu'il ne serait pas parmi nous pour le rassemblement de Pont-sur-Yonne. C'est encore un ami qui nous quitte. Merci à Jean Claude Jahant pour l'article qu'il a écrit à son propos à la fin de cette Li. Notre Assemblée Générale vient de se dérouler à Pont-sur-Yonne où Michel Brosset, Thierry Pouthé et leur équipe nous ont reçus "comme des rois". Ambiance garantie et chaleureuse, une organisation que beaucoup de clubs souhaiteraient avoir, une équipe qui ne se "prend pas la tête" et où tout le monde œuvre pour que tout fonctionne le mieux possible. Encore merci à eux pour cette idée de coupler notre rassemblement avec une autre activité aéronautique (le rassemblement des

biplans), c'est forcément un plus. La soirée 1930 a été une réussite et tous les participants "ont joué le jeu". L'hommage rendu à Daniel LAMERAND a été un moment intense et nous avons matérialisé notre reconnaissance et notre amitié par la pose sur la porte du hangar des constructeurs amateurs d'une plaque commémorative. Encore merci à Christiane LAMERAND et ses enfants et petits enfants pour leur participation à cet hommage rendu par ses amis passionnés. Un Merci aussi à Willy qui nous a permis de visiter le site "magique" de La-Ferté-Allais, un des sites mythiques aéronautiques. La date du 1^{er} mai est-elle opportune au niveau Météo ? Oui et non... on ne pourra jamais satisfaire tous les Dédaliens, mais je pense que la période des "Saints de Glace" représente toujours un risque. Il faudra faire des essais d'autres dates. Bien entendu nous allons organiser un référendum pour 2011.

La santé d'une association se concrétise par :

- Le nombre de ses adhérents.
 - Le nombre de ses adhérents "actifs".
 - Les temps de rencontres et de convivialité.
 - Une santé financière permettant de réaliser des projets.
- Les objectifs de DEDALE ont été rappelés lors de l'AG :
- Maintenir et développer un réseau de relations entre tous les Dédaliens.
 - Favoriser le maintien des machines en état de vol.
 - Organiser des rassemblements où tous les Dédaliens sont invités avec toujours plus de machines.
 - Etre un interlocuteur auprès des instances décisionnaires pour que nos machines puissent continuer à voler.
- C'est par la diversité, notre capacité d'accueil que nous continuerons notre passion.
- Bons vols à tous en toute sécurité.

Didier Pataille

Légende de la Une : René Davillers, alias "Petite carotte" (hum ! il était maraîcher), pose fièrement avec son baro et le Nord 1300, à la fin des années 40, devant les installations du Centre National à Pont-Saint-Vincent. Son SFAN "L'Auguste", le nom de son âne lorsqu'il était enfant, est désormais au GPPA.

(Collection Christian Mathieu)

Petites annonces et brèves

POUR éviter les redites d'annonce pour du matériel déjà vendu, je ne passerai plus que celles qu'on me confirmera de publier ou republier avant chaque parution de la Li. jean-claude.neglais@wanadoo.fr C'est simple ! Cette rubrique ne doit pas servir de "bouche-trou". Il serait même sympa de prévenir si l'annonce a eu un effet. Ainsi, l'Edelweiss de Christian Mathieu a-t-il trouvé preneur en Norvège, via les annonces de Segelflug.de, de la Li (et Firmin qui relayait). Il est parti la semaine dernière. Toujours plusieurs planeurs anciens proposés fin mai sur Planeur.net : Fauconnet, Espadon, Superjavelot, Ka6 E, Elfe etc. et des biplaces Bijave, Bergfalke ou ASK13. Sur Segelflug.de, en cette fin du printemps, pas moins de 15 "oldtimer" proposés (et on en trouve d'autres en cherchant bien dans d'autres rubriques,

ainsi un Ka2 B, tout simplement dans les biplaces). Spatz, Baby, Zug, etc. attendent un nouveau proprio. De francis Humblet, via Jean Maurice : *Aspres va mal car nous avons perdu la sous-traitance de gestion et les paras de Gap commencent à envahir la plate-forme. Au vu du peu de membres, nous allons acheter un Lambada et finalement maintenir le SF25E pour le vol à voile. Janus et remorqueur seront probablement vendus en fin de saison. Le Bijave restera si un accord est trouvé avec Ohlmann pour quelques remorqués annuels. On a deux BIJAVE complets à donner gracieusement (y-compris ex-Amiens-JE). S'ils ne partent pas dans l'année il faudra malheureusement les brûler... Pour le M200 (ex Daniel et Maurice): nous avons aidé le nouveau propriétaire avec sa paperasse et lui avons prêté un crochet pour sa visite.*

Le club de LESSAY (50) vend la ME-SANGE CARMAM M100S n°67 année 1968
2493 HDV
GV fin 09
CDNR validité fin 2010
avec une petite remorque ouverte
contact: R. LESVENTES 02 33 04 83 34





**Claude
Visse**



**Peter
Urscheller**



**Jean Claude
Néglais**

Br 900 : Reconstitution du puzzle

Il faut être au moins trois pour démêler cet écheveau. Tout l'hiver s'est passé en échange de mails, réflexions, analyses de documentations et de photos. Peter faisait quelques remarques de bon sens. Entre temps, Christian Mathieu m'a confié la collection de Robert Eveillard qui était de l'expédition (car c'en était une) à Örebro. Nouvelles découvertes. Pendant ce temps là Claude sollicitait ceux qui avaient croisé ces Breguet et pouvaient nous aider à reconstituer l'histoire... mais la vraie, pas l'officielle.

En voiture pour le début des années cinquante, d'Örebro à Pont-Saint-Vincent.

LES Championnat de France de 1953 à Pont-St-Vincent, ont vu la participation de 5 Breguet 900, aujourd'hui identifiés de façon quasi certaine, à savoir :

- Le Br-900 S n°1 (cf. carnet de vol de J.CAYLA / via son frère Philippe).
- Le Br-900 S n° 2 (pilote par Paul LE-PANSE).
- Le Br-900 S n° 6 (pilote par René LAMI).

et deux autres Br-900 pour lesquels manquent des infos, pilotés par René VAULOT et Jules LANDI, ce qui laisse envisager raisonnablement que ce devait être les Breguet-900 des Centres de Saint-Auban et de Fayence (où ces deux hommes "sévisaient"), c'est à dire les S n° 3 et S n° 4.

Rappelons que le F-BEPE était, peu de temps auparavant, présent au C.I.C. de la Ferté-Alais, puisque Bernard CHARPENTIER avait volé dessus le 23 juin précédant. Par ailleurs, il est dit que le planeur "est de retour" au Centre de Pont-St-Vincent à la date du 14 juillet 53, c'est à dire une fois le Championnat terminé. La photo venant de Christian MATHIEU sur laquelle on voit le Br-900 S n° 1 immatriculé F-BEPE et portant le numéro 19 sur l'avant du fuselage, le représente-t-elle bel et bien à Pont-St-Vincent en 1953, mais plus tard.

On peut d'ailleurs remarquer qu'il est en compagnie d'autres planeurs qui ne faisaient pas partie des appareils concurrents : un "Nord-2000" numéroté 24, un autre "Nord-2000" numéroté 14 et un "Castel-310" numéroté 02 ... plus un ou deux autres planeurs non identifiables ...)

Autre remarque : à l'arrière-plan, on distingue un arbre qui pousse sur une butte de terre. Est-il certain que ce soit sur le terrain de Pont-St-Vincent ?

JCN - Je confirmais à Claude que



La photo Wiethüchter de septembre 53, encadré en rouge, l'agrandissement des planeurs derrière le hangar, en haut le BEPE et les autres sont exactement au mêmes emplacements. Quelques minutes séparent les deux clichés, en septembre donc.

4

c'était bien une photo derrière notre hangar actuel et que la butte, c'est le fort construit là après 1870. Mais Claude trouvait une autre photo...



Martin Schempp (à gauche) conduisait la délégation allemande de septembre 1953...



... Et Gérard Pierre était en stage.

Claude repartait donc à la chasse aux indices

Et... Bingo ! nous envoyait ce mail : Dans le cadre de nos investigations, voilà une copie d'une photo (malheureusement un peu terne ...) que Bernard CHARPENTIER (un ancien de la Ferté-Alais) m'avait transmise dans un ancien courrier, en 1998. Ses indications, quant à l'identification (F-BFKC) du planeur, pourraient être confirmées par l'examen de la partie de l'appareil au niveau de la cabane. Il est dommage que le bas du cliché ait "cisaillé" les lettres de son immatriculation, mais on peut extrapoler, je pense, sans risque d'en faire une interprétation erronée, la lettre B (à partir de son arrondi du haut) et la lettre suivante, un F, dont on voit la barre horizontale supérieure. La question reste

encore de découvrir à quelle époque cette "marque" lui a été délivrée (faisant suite à celle qu'il portait précédemment, à savoir F-WFKC).

JCN - Et là on constate que l'on peut s'enfermer à force de ressasser le problème. Regardez la photo, on ne voit que le F, le haut du présumé B et encore moins du haut du présumé F qui peut donc tout aussi bien être le E... de BEPE !!!

Claude réalisait aussi l'erreur : Je viens de recevoir, ce matin-même, l'original de la photo que je vous ai adressée dans mon courriel du 9 février dernier... En la réexaminant attentivement, je m'aperçois que le collègue Bernard CHARPENTIER s'était bel et bien fourvoyé dans les annotations qu'il avait inscrites à son sujet ! En effet, il ne s'agit pas du Br-900-02 (MEA CULPA !...), mais bien du Br-900 S n°1 (F-BEPE), qui porte le N° 19 sur le côté gauche du fuselage. (n°19 qu'il porte sur la photo de Wiethüchter en septembre 53). Pour ce qui me concerne, en utilisant "bêtement" une simple loupe, il n'y a pas de doute, c'est bien le Br-900 S n°1. Au sujet de cette photo, CHARPENTIER m'avait dit que c'était pendant le Championnat de Pont-St-Vincent en 1953, auquel Jean CAYLA participait (sur ce planeur), et, autant que je puisse me souvenir de cet homme, ce serait bien lui qui, apparemment, semble guider le montage du planeur par l'équipe de gars venus de la Ferté-Alais pour l'occasion. Maintenant, une des questions pour lesquelles je n'ai pas encore de réponse c'est de connaître la justification de ce N°19 porté par le planeur, qu'il avait déjà quelques temps auparavant, lorsqu'il volait au C.I.C. de la Ferté-Alais. (cf. photo plan rapproché parue dans le Vieilles Plumes n°19 - 19 ! décidément ! - consacré au C.I.C. de la Ferté-Alais, avec B. CHARPENTIER au poste de pilotage). Est-ce que ce fut son N° de concours, déjà peint à l'avance en vue du championnat ?... A moins que ce ne fut que le "reliquat" de sa participation au Concours de Beynes de mai 1951, auquel participait déjà Jean CAYLA. A ce sujet, j'ai en ce moment un courrier en cours avec Pierre COURRIER (décidément encore !), qui avait "récupéré" les registres de vol du Centre de Beynes.

On sait qu'il y avait eu la participation de trois pilotes de la Ferté-Alais, parmi lesquels J. CAYLA sur Breguet-900 (sans préciser lequel), et à cette époque, ce ne pouvait être que le Br-900-02 ou le Br-900 S n°1 ... et sur la photo c'est probablement ce dernier. J'espère que P. COURRIER me donnera une réponse rapide et qu'il pourra

lever le doute. De plus, la définition de l'image originale étant meilleure, on peut aussi distinguer sa découpe particulière oblique de cabine. Enfin, tout à fait à gauche, la personne "coupée", qui porte des lunettes, pourrait bien être Jean CAYLA, ce qui laisserait à penser que ce cliché a "quand même" pu être pris lors du Championnat de France de 1953 à Pont-St-Vincent.



Jean Cayla dans le hangar de Pont... mais en 1957 (il bosse sur un 901)

JCN - Je propose alors à Claude de me la confier pour essayer de la faire parler.

Sa réponse en retour : Ta proposition de "travailler" la photo sur le Mac me séduit (rien de tel que de laisser faire les spécialistes !). Je vais donc te l'adresser par les procédés antiques (P. et T.) en espérant qu'il n'y aura pas une grève surprise qui risquerait de la bloquer dans un quelconque centre de tri. Je vais prévenir l'ami "Nanard" CHARPENTIER de cette manip. et tu n'auras qu'à me retourner l'image dès que tu le pourras, pour que je la restitue à son propriétaire quand je vais lui faire un prochain courrier. Pour ce qui est de l'identification du planeur, aucun doute, le N° 19 sur le côté du fuselage (cf. photo / WIE-THÜCHTER via MATHIEU) et la partie visible de la découpe de la cabine attestent que c'est bien le Br-900 S n°1. Ce qui ne nous dit pas ce que devenait le proto-02 à la même époque (mais je suis sûr de nouvelles pistes, tel le renard à la poursuite d'un lièvre !).

JCN - Claude, je ne te fais pas languir plus longtemps... La photo a parlé !!!! Et on a bien fait de la torturer car ELLE A ETE PARTICULIEREMENT BAVARDE.

J'ai également récupéré au club les livres des vols Aéro-Club Haute-Moselle (sur planeurs CN) de 15/8/47 à 30/9/61 que je vais scruter de près.

- Le décor est conforme à merveille avec un endroit précis de Pont, on peut

affirmer que c'est bien là qu'elle est prise. Arbres, bâtiment, second plan, horizon se chevauchent parfaitement.

A 99,99 (1/2) %, c'est à Pont ! Au "grand terrain", devant l'angle du hangar "St Avold". Je te joins une photo du secteur avec une miss qui pose devant la bâtisse en construction. Un recadrage de cette photo et un recadrage de ta photo qui sont aussi semblables que des jumeaux monozygotes ! Le Stampe cache la ligne d'horizon, mais pile là où elle doit être. Sur la comparaison des 2 images assemblées on voit bien que ce sont les mêmes arbres qui ont poussé ! La seconde ligne d'arbres basse est très en retrait et l'horizon c'est l'autre rive (la droite) de la Moselle.

C'est donc bien ton BEPE/CABY. Championnat 53 ou pas ? Mais A PONT.

- La personne coupée en deux à gauche est effectivement très probablement Cayla.

- La découpe de verrière indique formellement que c'est le Breguet 900 S1 F-BEPE, aujourd'hui F-CABY.

- Il porte le liseré tricolore et la mention du record de France de Lепanse MAIS DANS UN GRAPHISME COMPLETEMENT DIFFERENT de celui porté par le 02 WFKC ou BFKC (qui a dit que les faux ne pouvaient pas exister ?). Hors ce n'est pas avec ce planeur que Lепanse a fait cette distance. De part et d'autre du liseré tricolore, un texte que j'ai tenté de bidouiller au maxi. A gauche, je lis "Record de France" et en dessous je crois distinguer en manuscrit "Paul Lепanse", à droite je n'arrive pas à bien distinguer, mais toi, connaissant le trajet ? Je crois lire "distance but fixé...". Si c'est bien le 02 qui a fait ce parcours, ils se sont donné la peine de maquiller le S1 F-BEPE jusqu'au bout des ongles !!!! Mais pas pour Örebro pour ce détail, car...

- Deuxième cerise sur le gâteau, il n'y a pas (encore) ce texte sur le dos du planeur à Örebro ! Il n'apparaît pas sur les photos Eveillard/Mathieu, il a été ajouté après. (alors qu'elles sont sur le F-WFKC avant !)

La photo "bavarde" Très probablement Cayla à gauche (coupé) Les autres personnes identifiées sont toutes de La-Ferté-Alais



Maintenant observez bien celle-ci



Puis les deux recadrages ci-dessous. Magique non ? Les arbres au premier plan ont un peu poussé, le second plan est une forêt à quelques centaines de mètres, l'horizon est la rive droite de la Moselle. Sur celle avec la fille sur la voiture de piste, le hangar est en construction, sur celle du 900, un peu plus proche des sapins, il est recouvert. L'aile haute du Stampe cache pile l'horizon là où il doit être. C'est une équipe de La-Ferté-Alais à Pont, au "grand terrain" près du hangar "St Avold".



On est un peu aux limites, mais on distingue que sur le S1 F-BEPE (à gauche), RECORD de FRANCE est écrit en bâton et le reste en cursive, et que tout le texte est en ronde, style plus vieillot, sur le 02 F-WFKC puis BFKC (à droite) et y figure déjà début 1950 (page 17 "REVUE du Vol à Voile" n°4 février 1950), alors qu'IL N'Y A RIEN sur le planeur d'Örebro (photos collection Eveillard). Il y a donc bien la même mention du record sur les deux planeurs !

Claude faisait alors ces remarques logiques et j'arrivais aussi, tout comme Peter d'ailleurs, à la même hypothèse : - Au sujet de l'ambiguïté qui a existé, à certains moments, entre le Br-900-02 et le Br-900 n°1 de série, il m'est venu des idées, et j'émetts l'hypothèse suivante : En vue du voyage vers la Suède pour les Championnats du Monde d'Örebro de 1950, BREGUET avait dû faire une demande auprès du Bureau Immatriculation pour obtenir un laissez-passer en "Bravo" pour pouvoir sortir le Br-900-02 des frontières. Il se pourrait que ce planeur ait pu ne plus être disponible à temps quelques jours avant le voyage, suite à la panne en campagne que Paul LEPANSE mentionne sur son carnet de vols à la date du 11 juin 1950, pendant son retour par remorquage vers la Ferté-Alais, après avoir fait une présentation en vol de l'appareil au meeting d'Orly, ou pour une toute autre raison. On peut supposer qu'afin d'éviter d'avoir à constituer un nouveau dossier pour un autre Breguet-900, il fut décidé de "substituer" le Br-900 S n°1 (seul planeur de ce type disponible à cette époque) au proto-02 ? D'où le petit coup de peinture tricolore "vite fait" autour du fuselage, avec l'inscription BR . 900 02 sur le gouvernail de direction ... et le tour de passe-passe était joué !

D'ailleurs, c'est peut-être aussi sur ce planeur "rebaptisé" que Paul LEPANSE effectua, à la Ferté-Alais, deux vols

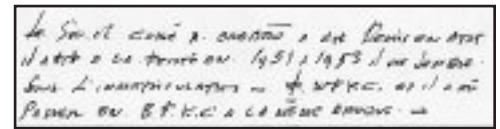


Et à Örebro ? Il n'y a aucun texte sur le dos du prétendu 02 !

d'entraînement en vue du concours : 0 h 55 le 14 juin 1950, après décollage en remorqué, et encore 0 h 55 le 16 juin, après départ au treuil (mais en mentionnant à chaque fois Bréguet 900-02 sur son carnet). Le laissez-passer, avec l'immatriculation F-BEPE, a été délivré officiellement en date du 21 juin 1950 (cf. Jacques CHILLON)... **mais c'est bien le Br-900 S n°1 qui porta cette marque à Örebro, ce qui n'empêcha pas LEPANSE d'inscrire ses vols au nom du Bréguet 900-02 !**

Je vous laisse à cette réflexion ... Pour confirmer l'idée du marquage en "Bravo" du Br-900-02, voilà un extrait de lettre de Willy DAUTREPPE, lui aussi un ancien de la Ferté-Alais et qui, de plus, travaillait chez BREGUET ... ce qui ne le dispensait pas d'écrire très mal ! Une

restriction cependant quant à ses propos : il pensait, comme beaucoup de



gens, que c'était à Örebro que ce planeur avait été accidenté ...

JCN - A mes conclusions quand à la photo, Claude répondait :

Inutile de me torturer (les méninges) !... C'est SENSATIONNEL d'être arrivé à "faire parler" une photo tout à fait ordinaire. Bravo Jean-Claude !... (et bravo aussi à ton scanner).

Je viens de prendre le temps d'examiner tes grossissements de la photo de "Nanard" CHARPENTIER, et j'en déduis aussi que :

- 1° - C'est bien Jean CAYLA qui est à gauche de l'image (coupé en partie).
- 2° - L'inscription peinte sur le dos du fuselage du Br-900 rappelle bien le record de France de Paul LEPANSE, réalisé le 13 mai 1949 lorsqu'il rallia Beynes à Hourtin en but fixé, soit 470 km ...

Bien sûr, connaissant la chose, il est relativement "facile" d'arriver à lire cette inscription !... Aussi, je confirme :

RECORD de FRANCE III Distance à but fixé

Paul	Lepanse
III ??????????????????	

NOTA : les III verticaux suggèrent la bande tricolore oblique (!), et les ?????????????????? signifient que je n'ai pas réussi à deviner exactement ce que cette partie d'écriture voulait indiquer. On suppose quand même que ce doit être : Beynes - Hourtin. A SIGNALER que j'ai DÉJÀ VU cette MÊME inscription, au même endroit du fuselage, sur une photo du 2° proto (Br-900-02) parue dans un article de la "REVUE du Vol à Voile" N°5 de mars 1950 !

JCN - Donc avant mars 1950 le 02 porte déjà l'inscription qui



Vue Google Earth des lieux qui étaient reboisés sérieusement pour la photo satellite (nous avons déboisé depuis). Le BEPE était sensiblement là où j'ai placé le pin's. Le chemin à peine visible à sa gauche longeait la lisière en 1953.

n'existe pas sur le planeur d'Örebro en juillet mais figure avec un style différent sur le S1 en 1953.

CV - Ta remarque est très pertinente, et tu es un bien meilleur observateur que moi !

Effectivement, le BEPE ne portait pas l'inscription lorsqu'il participait aux Championnats d'Örebro, alors qu'il l'a eu par la suite quand il a concouru à Pont-St-Vincent en juillet 53 ! Bizarre, bizarre. Toujours la même question (presque lancinante) :

peu de gloire n'a jamais nui à une image de marque !

Et si on faisait un petit récapitulatif ?

JCN - Il ne sera pas superflu !

CV - Si on redémarre à partir du 11 juin 1950, lorsque le Br-900-02 a eu sa panne en campagne lors de son retour en remorqué vers la Ferté-Alais, après que Paul LEPANSE l'ait présenté au

utiliser pour Örebro, c'est à dire le Br-900 S n°1, **car nous avons maintenant prouvé que c'est bien ce planeur qui fit le concours, au cours duquel il fut endommagé le 14 juillet, lors d'une malencontreuse vache ...**

- Retour en France et réparations à l'usine BREGUET de Toulouse.

- Vol de réception sur le terrain de Toulouse-Lasbordes le 23 mars 1951 par Paul LEPANSE, après quoi le planeur rejoint Chavenay.

- Convoyages en vol le 28 avril 1951 de Chavenay à Pont-St-Vincent, puis de Pont-St-Vincent à Sarrebrück.

- Présentation en vol à Sarrebrück le 30 avril.

- Retour en remorqué à Pont-St-Vincent le 31 avril.

- Vol d'entraînement de Paul LEPANSE à Pont-St-Vincent le 2 mai 1951, après quoi LEPANSE n'a plus utilisé cet appareil, se consacrant aux vols de réception des autres Br-900 de série ...

On retrouve le Br-900 S n°1 à la Ferté-Alais, notamment lors d'un vol de Bernard CHARPENTIER du 20 juin 1953. Le planeur a retrouvé son identité, car on peut lire sur son gouvernail de direction :

BR.900.N.1, avec toujours l'immatriculation F-BEPE. Jean CAYLA l'utilisera pour participer au Championnat de France qui se déroula à Pont-St-Vincent du 2 au 12 juillet 1953. Après ce concours, le F-BEPE continuera encore de voler à la Ferté-Alais pendant un certain temps, puis fut utilisé à Pont-St-Vincent, notamment par des pilotes de l'Aéro-club de la Haute-Moselle ...

... « Et pendant ce temps-là-à-à-à » (comme dans la chanson de Gilbert BÉCAUD), que devenait le Br-900-02 F-BFKC ?

Il faisait son petit bonhomme de chemin, avec, entr'autres vols :

- le 19 juillet 1952 : le vol de Bernard CHARPENTIER à la Ferté-Alais.

- les 25 et 28 juin 1953 : les vols de Paul LEPANSE à la Ferté-Alais.

- le 22 septembre 1953 : un faux-départ pour Paul LEPANSE à la Ferté-Alais (palonnier cassé)

- le 25 septembre 1953 : le vol de Paul LEPANSE à la Ferté-Alais (alt. 3500 m).

- le 26 mai 1954 : le vol de Roger BIAGI à la Ferté-Alais (alt. 5700 m)



J'ai épluché les livres de vol de l'Aéro-club Haute Moselle (N.B. sur matériel centre national) : Il y est fait mention d'un Breguet 900 sans autre précision pour la première fois le 6 avril 52, où Aubert a fait 1 h 52. Le 9/8/53 aux mains de Pierron, Breguet 900 sans plus de détail. Le 23, Aubert a fait 1 h 52. Le 30/8, 900 (1) Bonnet, idem le 6/9 Bonnet et Aubert. Le 13/9 Bréguet 900 (1) Bonnet et Lemoine. Le 20/6/54 900 (01) Georgin. Le 25/7/54 900 (1) Pierron. Et ainsi de suite. Seul pour le vol du 31/10/54 le 0 est suivi d'un chiffre ne ressemblant ni au 1 ni au 2 de la même main. Après il est simplement mentionné Bréguet 900 (encore 6 vols, 30/5/55, 5/6/55, 8/7/56, 5/8/56). La dernière mention est du 26/8/56 Pierron. Ensuite il n'est plus question que de 901 et 904.

Pourquoi faire porter le mérite d'une perfo (qui avait fait un certain bruit), à un pauvre malheureux planeur qui n'y était pour rien ? Est-ce que ça pourrait pouvoir signifier que le proto-02 n'était plus "apte" à être honoré de cette manière ? Était-il indisponible (tout au moins momentanément), **car, si on se fie au C.R. de Roger BIAGI, pour son vol d'altitude, il volait encore en 1954.**

À partir de cette date, MYSTÈRE... mais foi de Barde, on arrivera à trouver !

Pour en revenir à notre "affaire", je pense qu'on peut admettre qu'il y eut une volonté délibérée de faire porter le mérite du record du Br-02 à son petit frère Br-900 S n°1, hypothèse que j'avais déjà émise au début de nos recherches.

JCN - Comme ce n'était pas pour Örebro, où le liseré tricolore et le drapeau maquillé suffisaient à l'illusion, j'imagine une banale raison publicitaire. Breguet espérait probablement commercialiser ses planeurs et un

meeting d'Orly, on peut noter les faits suivants : Attribution d'un laisser-passer (avec l'immatriculation F-BEPE) en date du 21 juin 1950, en vue du voyage en Suède pour la participation au Championnat du Monde à Örebro, au nom du Br-900-02

- "Maquillage" du Br-900 S n°1 en proto-02 en lui faisant porter la marque F-BEPE du laisser-passer, en lui ceignant les flancs de la bande oblique tricolore, mais en n'écrivant pas encore l'inscription rappelant le record but-fixé du 13 mai 1949 (**Pas le temps ?**) et en inscrivant BR . 900 02 sur son gouvernail de direction !

- Entraînement de Paul LEPANSE en deux vols, les 14 et 16 juin 1950 à la Ferté-Alais (un remorqué et une treuillée) pour lesquels il indique sur son carnet : Bréguet 900-02 ... or, le proto-02 et le N°1 de série étant tous les deux treuillables, il peut y avoir un doute sur l'identité du planeur... Je serais plutôt amené à penser qu'il fit ces vols pour une prise en main de l'appareil qu'il allait

Après cela, pour le moment, je n'ai pas encore trouvé ce qu'il est devenu. j'ose espérer que son épave n'a pas été brûlée quand "ils" ont fait le "vide-grenier" dans les années 60, en faisant la place dans le grenier situé au-dessus du Restaurant SALIS à la Ferté-Alais !...

Tiens ! je me suis amusé à faire un pseudo-montage pour montrer comment la cabine du Br-900-02 se fermait ATTENTION ! les angles des points de vue ne sont pas (tout à fait) respectés ... mais ça donne quand même une idée de la chose. (croquis de droite).

Pas de la tarte de jouer à l'historien

Pour illustrer les difficultés d'identification des planeurs à partir du carnet de vols de Paul LEPANSE, voilà quelques "fantaisies" avec lesquelles il mentionnait ses vols, lui ou la (jolie) secrétaire du club ...

Lors du premier vol du premier prototype le 17 juin 1948, il inscrivit Bréguet 900-n°01, mais en septembre et octobre, il se contenta seulement de Breg.900 / 1 ... (pas de risque d'erreur, il n'existait que ce Breguet !...)

Pour le second prototype, dont les premiers vols furent effectués sur le terrain de Lasbordes le 09 avril 1949, puis, au mois de mai suivant, il notera indifféremment Bréguet n°02, Bréguet 900-02 ou BR. 900-02 ...

En juillet et août 1949, il n'y avait toujours que les deux protos et Paul LEPANSE se contenta de faire la différence par B. 900 / 1 et B. 900 / 2 ... Cependant, au mois d'octobre suivant, il revint à la désignation BR. 900 . 02 L'identification qu'il utilisa encore les 14

et 16 juin 1950 à propos de ses deux vols d'entraînement pour le Concours en Suède fut Bréguet 900-02, alors qu'il s'agissait (peut-être ?) du Br-900 S n°1 "rebaptisé" pour la circonstance (ce qui reste encore à confirmer)

Au sujet des vols de réception, à Bayonne, des planeurs de série suivants, en juillet, septembre et octobre 1951, il nota : BR 900 n°2, BR 900 n°3, BR 900 n°4 et BR 900 n°5.

Au début avril 1952, à la reprise des vols au C.I.C. de la Ferté-Alais, à la date du 13, pour le vol d'essai avant mise en service du Br-900 de série n°2, il mentionna : BR 900.2 mais pour les quelques vols suivants effectués sur la même machine, il se contenta de mentionner simplement BR 900 !...

Il semble d'ailleurs que la préférence de LEPANSE, à ce moment-là, aille à cet exemplaire, car ce fut avec lui qu'il participa au Championnat de France de 1953 qui se déroula à Pont-St-Vincent Le planeur était peint en rouge et portait le N°27 comme numéro de concours.

Rappelons qu'il y eut quelquefois également ambiguïté entre le proto-02 et le Breguet de série N°2 ... D'autant plus qu'ils furent cassés tous les deux ... Et si on sait que le Br-900 S n°2 fut accidenté en 1965 sur la "luzerne" du terrain de secours de Milly-le-Rovre, on ne sait toujours pas avec certitude quand le proto-02 / F-WFKC (ou F-BFKC) fut détruit ... RECHERCHES en COURS.

Peter : Souvenons nous qu'en France



dans les années 50, les garagistes utilisaient des plaques d'immatriculation volantes avec un préfixe TT xxxx ... qu'ils accrochaient aux voitures non encore immatriculées ou en cours de mutation. Dans notre histoire, l'honneur de la France était en jeu. Pour survoler d'autres pays que la France un aéronef devait afficher des signes d'identification avec au début un "F-" et ensuite des lettres ou chiffres invérifiables hors de nos frontières. Je doute qu'à l'époque un douanier français se serait permis de vérifier dans le détail les papiers d'un planeur d'une équipe représentant la France et passant la frontière sur une remorque. Donc place libre pour tous les arrangements.

Ensuite pour faire des rapprochements entre carnet de route du planeur et carnet de vol du pilote, il faut pas rêver. Peu de pilotes remplissent les carnets avec rigueur ... Cela se fait souvent en fin de journée ... avec un lot inévitable d'erreurs ou omissions.

Inutile de prétendre écrire une histoire exacte avec des bases éronnées ou inconnues !



*Ne subsiste en 2010 que la verrière du 02 F-BFKC
Photo Marc Weibel*



Retour sur Osoppo



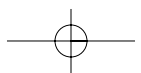
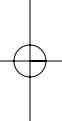
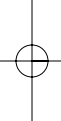
**Pascal
Lyautey**



*Le lieu de convivialité
incontournable
de l'AVRO : sublime !*



*Hangar spacieux
où toutes les machines ont
trouvé refuge
chaque soir.
Bravo et merci
aux propriétaires locaux.*





**Jean Michel
Ginestet**

Travaux en cours

La restauration du Nord 2000 "CBEU-FREU"

Après 12 années de sommeil, mon emblématique planeur NORD 2000 F-CBFR va bientôt retrouver le chemin des cumulus...

C'EST presque une histoire d'amour avec celui que je surnomme le « CBEU-FREU ».

En effet, il est, avec le CASTEL 25-S F-CRIN, le planeur qui a marqué la création de l'ASPAC en 1985, date à laquelle je l'ai acheté à Hugues AUCHERE qui l'avait entreposé depuis 1979 à Charolles.

Il est aussi celui avec qui j'ai participé à de nombreux rassemblements, à la première balades et aux suivantes, celui avec qui j'ai parcouru la campagne, me suis vaché dans des champs parfois improbables, sans jamais me trahir en 400 heures de vols.

Mon « vieux compère » a été arrêté de vol peu de temps après la 6ème balade (Montluçon – Paray) en 1998. Lors de l'étape à Roanne, il fut « sauvagement agressé » au sol par une aile de Br. 904 échappée d'une main et venue durement frapper le guignol d'aileron gauche en le tordant et générant un jeu excessif des fixations. La réparation nécessitait un désentoilage et décoffrage partiel de l'aileron et de l'aile. Je pris alors la décision d'un rentoilage com-

plet, vu l'âge avancé de la toile en coton...

Après un dernier vol de 2h00 sur la campagne le 20 août 1998 (dixit le carnet de route), le F-CBFR est démonté et stocké dans le hangar de Paray, en attendant mon bon vouloir pour entreprendre les travaux que j'espérais rapides...

Evidemment, c'était sans compter avec la légendaire inertie des archéo-vélicoles dédaliens dont je fais partie !

En 2000, j'entreprends le désentoilage des ailes, des ailerons et de la gouverne de direction (la profondeur avait déjà été rentoilée précédemment lors de la GV de 1995). Suivent les réparations né-



cessaires sur les ailes et ailerons : toutes les fixations d'ailerons sont déposées, les attaches sont renforcées par des plaques en métal aux endroits où le bois était déformé par le temps et la pression des boulons. Plusieurs nervures cassées en bout d'aile sont remplacées et plusieurs autres recollées. Toutes les queues de nervures sont renforcées. Les coffrages d'aérofreins ayant été endommagés par l'humidité sont réparés. Plusieurs poulies sont remplacées. Les ailes sont ensuite vernies intérieurement, puis le ponçage est entrepris, suivi par les couches d'enduit colle.

Les ailes vont encore patienter jusqu'en 2003 pour être entoillées.

En 2004 toute mon attention est détournée vers le BOCIAN que je viens d'acheter, et dont j'entreprends sans attendre la remise en état de vol. Au fur et à mesure des découvertes, les travaux s'avèrent plus importants que prévu, le « CBEU-FREU » retrouve la poussière et est stocké une nouvelle fois... pour 5 années supplémentaires... !

En 2008, le BOCIAN ne pouvant plus voler, je me remets au travail sur le





NORD 2000, avec la G.V. du fuselage, l'entoilage de la gouverne de direction. En 2009, les ailes et les gouvernes sont peintes et remontées. Durant l'hiver, les décorations sont faites, les plexis de la verrière sont remplacés et la G.V. terminée.

Une « G.V » s'étalant sur une décennie, avec des travaux entrecoupés de nombreuses « pauses » ... Claude VISSE n'aura plus à rougir de celle de son « CABY » puisque son record est battu !

Côté ASPAC, les choses ont pas mal bougé depuis 2009. Nous avons fait un grand ménage indispensable dans le hangar et dans l'atelier qui a été complètement vidé pour être rénové. Les travaux se poursuivent: nous avons réussi à obtenir le financement par la municipalité (qui nous soutient pleinement) pour la création de sanitaires neufs (douche + WC) , de nouveaux bureaux et la construction d'un agrandissement de 80m² à usage de local de stockage. Le permis de construire a été accepté.

Dans l'atelier, l'équipement en gros outillage est en cours, comme la peinture intérieure. Nous pouvons enfin travailler dans un local propre de 140m² . Plus rien à voir avec ce qu'il été devenu des années durant, un véritable capharnaüm poussiéreux...

Outre le NORD 2000, les travaux se poursuivent sur le biplan AERO 30. L'AV-36 va bientôt prendre la place du NORD 2000 pour être remontée et repeinte.

L'AG de l'ASPAC a eu lieu dans une superbe salle de réunion du XVIe, avec des moyens audio-vidéo modernes mis à notre disposition par la ville de Paray. Cela faisait bien longtemps que nous n'avions rassemblé tant de monde, représentant de la municipalité compris.

Le tout a été clos par un vin d'honneur et un sympathique resto où nous nous sommes retrouvés à 25 dans une chaude ambiance.

Que du positif donc, avec dans la foulée l'arrivée de nouveaux membres.

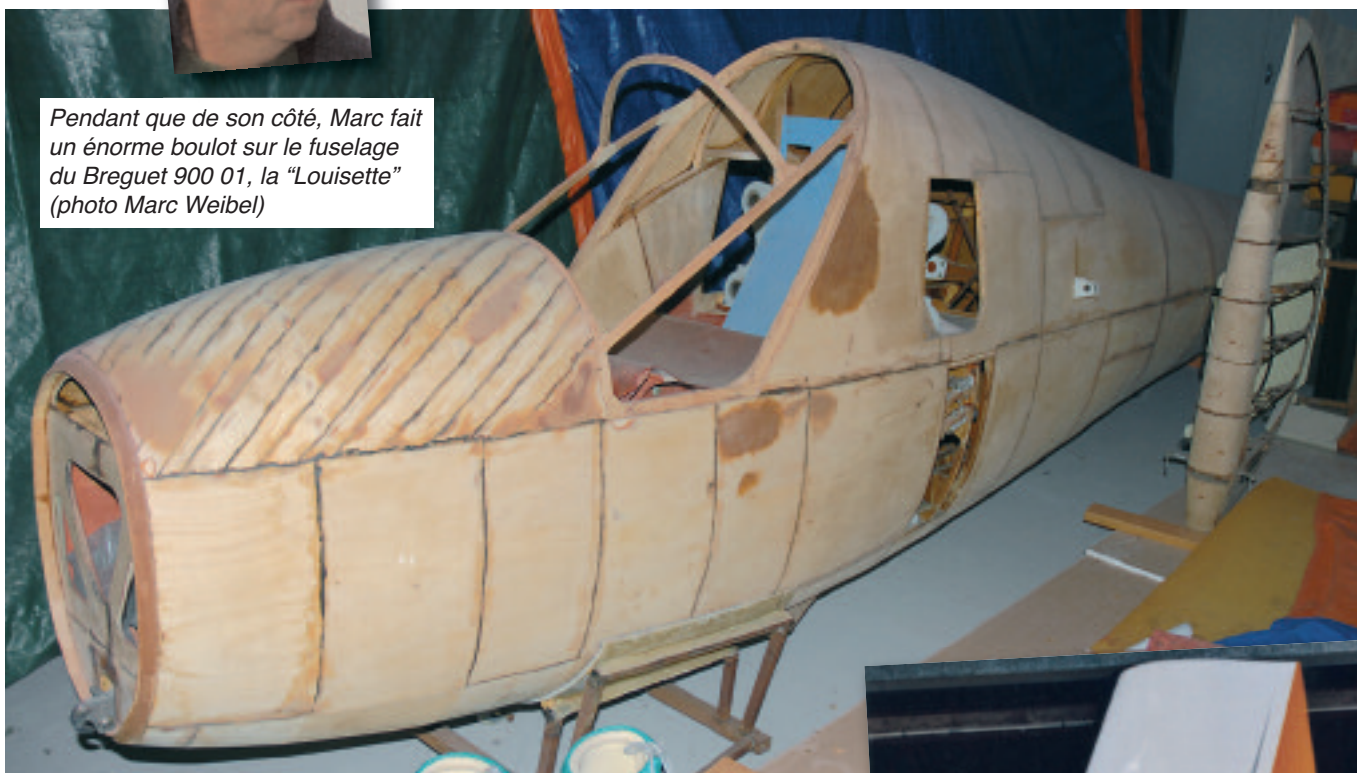


12


Marc Weibel

Travaux en cours (suite)

Pendant que de son côté, Marc fait un énorme boulot sur le fuselage du Breguet 900 01, la "Louisette" (photo Marc Weibel)



LE carnet de route en ma possession a été ouvert à Paris le 31 mai 1955 : HT = 593 h 03 et HR = 593 h 03 au 4 avril 1955. Compte tenu de ce qui est indiqué lors de l'inspection occasionnelle du 4 janvier 1956, le nombre d'atterrissages au 4 avril 1955 était de 469. Elle a bien volé de mai à octobre 1955 : 313 h 29 en 232 atterrissages. Elle a également bien volé de janvier (à Grenoble) à septembre 1956 : 359 h 44 en 277 atterrissages. Elle n'a plus volé ensuite, ce qui fait qu'elle a 1266 h 16 de vol en 978 atterrissages d'enregistrés. Dernière inspection le 9 août 1956 : mention sur le CDN de la situation V jusqu'au 9 février 1957.

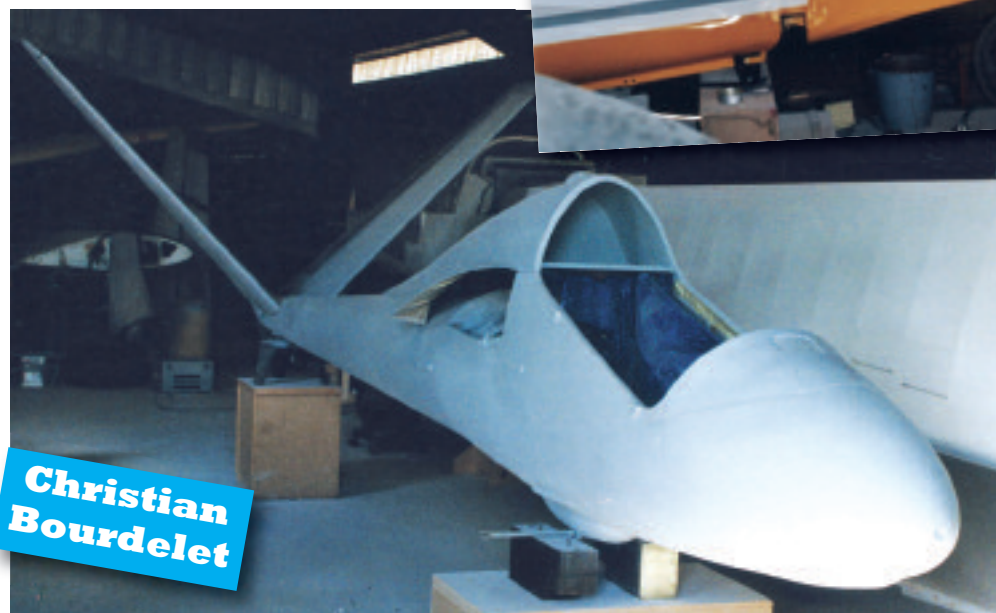
J'en conclus qu'elle a bien volé, en moyenne 1 h 17 par vol. Ce ne devait donc pas être un mauvais planeur, ce que quelques pilotes m'ont confirmé.

Sur le carnet, il y a une ligne de reportée par mois ce qui fait

qu'on sait pas qui a volé et pendant combien de temps.

Il n'y a strictement rien de mentionné sur des événements qui ont pu se produire et qui auraient conduit à lui refaire l'avant du fuselage.

J'ai refais l'avant du fuselage ainsi que la verrière comme à l'origine. Je n'ai pas conservé l'avant du fuselage pivotant en fibre de verre ; la verrière, cassée, va suivre le même chemin (déchetterie)


Christian Bourdelet

Tandis que Christian Bourdelet avance (avançait, hélas) sur la Fauvette et le M200 (photo Christian Bourdelet)

Tango Oscar en vadrouille



Yves Sargentini

13

Ce récit est la réponse, dans Aviasport toujours, (voir L.i. 95) d'Yves Sargentini à Aimeric de Chatellus. Le Ka 6 E mystérieux... c'était le mien !

D EPUIS deux années consécutives, les vélivoles de Grenoble viennent camper en août sur le terrain d'Aspres-sur-Buëch, dans les Hautes-Alpes, en compagnie de ceux du Mans, de Buno-Bonnevau, et même d'Allemands de Fribourg. Le petit terrain devient pour quelques semaines une véritable ruche. Je n'ai pu malheureusement profiter de cette aubaine que les week-ends.

Depuis quelque temps je ne cessais d'agacer notre vénéré chef-pilote, pour obtenir le feu vert pour mes 300 km. J'avais mijoté un A-R sur Annecy par l'Obiou et le Taillefer. La seule difficulté résidant dans la transition d'aérogologie entre les Alpes du Nord et celles du Sud.

Le 14, je fais une reconnaissance sur l'Obiou. Ça a l'air de pouvoir passer.

Le 15 au matin, la météo semble favorable et le bulletin spécial encourageant. Je lustre avec soin le Ka6E, prépare mon attirail et vérifie la radio (uniquement un récepteur) que me colle le chef. Je n'aime pas cette mécanique ; d'abord elle est fort Impolie car elle crache sans arrêt, et impossible de répondre quand une voix vous ordonne de descendre... Mais tout à l'heure Je lui rendrai justice. Petite déception : le Chef ne consent qu'au circuit libre pour la Coupe Fédérale. Son refus signifie quand même "montres nous ce que tu sais faire dans le coin, on verra après". Je range le Ka6E derrière l'imposante file de pla-

neurs en attente et laisse le baro, la base des cumulus ne dépassent pas 2.000 m.

A 11 h 10, mon ami Berhelm, chaussé du 317, me large à 400 QFE (1.230 QNH) au-dessus du terrain dans un confortable 2 m/s. Vite, les photos, encore quelques spirales et je vais sur la pente des Apôtres, à 1,5 km au nord du terrain. Cette pente, exposée plein sud donne toujours en dynamique ou en thermique. Pas de temps à perdre, l'Allemand Hirth est là avec son ASW15 et je ne serai pas fâché d'être au Pic de Bure avant lui. Tout autour c'est un carrousel de planeurs, je n'en ai jamais vu autant sur la même pente, je prends vite de l'altitude et met le cap sur Bure. Hirth est déjà parti. Tout va bien jusqu'à la Tête de Janet où ça descend partout ; à 1.500 QNH, il faut rentrer. Je rejoins les Apôtres où ô surprise, je retrouve Hirth. Il a eu les mêmes problèmes que moi et ça me remonte le moral.

Je suis vite au plafond et retourne vers Bure. Hirth est derrière moi. Cette fois tout va bien et à 12 h je suis sous la falaise. Il y a du + 3 partout ; je serai vite au sommet. Ce diable d'Hirth y est déjà, qui file vers Gap. L'idée me vient de le suivre, mais sans contact radio ce serait de la copie sans grand intérêt, aussi je décide de gagner ma croûte tout seul et de rejoindre le Taillefer pour préparer mon prochain circuit.

Le passage au Grand Ferrant se fait facilement, et l'Obiou est vite là. Ça monte presque partout sur les cailloux surchauffés. Le plafond est maintenant à 3.000 m. Mac Cready à + 2, cap sur le Mont Gargas. Aud-essus du Sautet ça se gâte : - 4 m partout ! Demi-tour pour prendre au plus vite de l'altitude sur le Châtel que je photographie au passage, ce sera toujours un point de virage.

Retour à l'Obiou. De là, la vue est sensationnelle, de magnifiques cumulus couvrent le Pic de Bure et les sommets de l'Oisans. Je renouvelle une tentative sur l'Oisans. A nouveau impossible de passer : - 4 à - 5 partout. Un Ka6E du



La fine équipe du Hol's der Teufel ne s'est pas encore attaquée aux Alpes ! Mais rien ne semblant les arrêter... (photo transmise par Peter Urscheler)

Mans fera d'ailleurs une vache au retour, dans l'après-midi, Il me faut rentrer sur l'Obiou et je gratte la face N.E. maintenant mal exposée. Les thermiques sont mesquine et ga chahute ferme à quelques mètres des rochers. Il est 13 h 10. Voilà déjà deux heures pour ne pas faire grand chose. Enfin le sommet est là et je rejoins Bure. J'estime le plafond sur l'Oisans à plus de 3.500 m.

Je décide de passer par Gap, quitte à me poser à Tallard. Mac Cready à + 3, je file droit sur le Piolit en passant par la Tête de Clappe, Charance.

Je suis enfin dans la place. Le plafond à 3.800 m est vite atteint et je vole vers le N.E. en suivant les crêtes. Au Pic de Rochelaire, à 3 700 m, je décide de traverser le massif vers la Meije. J'ai beau connaître la montagne, c'est toujours le même émerveillement devant cette nature altière qui sait être votre amie si vous respectez ses sautes d'humeur.

Deux photos au Passage sur le Lac Favre et je gagne les Pointes de Rougnoux. Je n'ai qu'à suivre la ligne de crête, bien exposée maintenant et suffisamment haut pour m'épargner le souci des vents de vallée.

Un peu avant les Bans, J'entends un philanthrope annoncer du + 3 verticale la Bérarde. Diable, je n'en espérais pas tant, et vais gagner un temps précieux. Visiblement ce message est destiné à un partenaire qui brille un peu par son absence. J'affiche 130 à la pendule et, des Ecrins, je passe sous les barbules en direction de la Bérarde où je trouve au rendez-vous ma station météo, un autre Ka6E. Le plafond est à 3.900 m et je commence à regretter mon baro.

Le philanthrope m'aperçoit et m'accueille avec toutes sortes de conseils ; je suis un peu gêné par tant de sollicitude, d'autant plus que je n'en suis pas destinataire. Enfin, Il s'aperçoit de sa

méprise, annonce qu'il rentre et passe devant moi comme une balle en direction du Sud. Je pense alors qu'il vient de Vinon.

Enfin, de la Grande Ruine, J'atteins la Meije encapuchonnée par instants. J'ai 4.100 m, encore 130 m et le pourrai me traiter de tous les noms ! Il est 15 h 30 et je ne veux pas moisir Ici. J'attends impatiemment sous les barbules à côté de la Meije, les 130 m qui me manquent. Le plafond s'élève bien gentiment et à 4.250 m, content malgré tout, je prends quelques photos et rentre sur Gap. Une chose est certaine, Il est trop tard pour faire aller et retour sur Annecy, mais la voie est trouvée.

Le retour par Bure se fait sans difficulté, et je me pose à Aspres à 16 h 37, content et contrit tout à la fois !

Moralité : faites toujours confiance à votre chef-pilote et, même pour un tour de piste... emportez votre baro !



Jean Maurice Keller

M.O.S.L.P.A. ?

Mais où sont les planeurs d'antan ?

Il y a bien longtemps que cette question primordiale n'avait pas été posée dans la Li.

Nous rescucitons donc cette vieille rubrique.

A vous de la faire prospérer...



JACQUES Davy, membre des Aéroplanes est revenu dans l'ouest après une carrière professionnelle dans le sud-est. Un de ses amis avait récupéré une épave de planeur. Sorti du grenier le F-CRDT est en fait enregistré comme le GRUNAU BABY n°17 (un autre GB le F-CRJB le n°52 figure dans le registre des immatriculations.) Rapatrié à Nantes il présente effectivement quelques différences mineures avec le N1300.

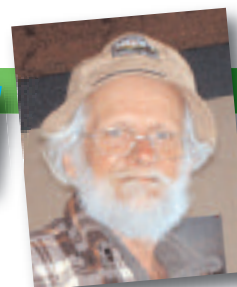
Aux Aéroplanes de Nantes encore

UNE équipe d'étudiants de l'école nationale du Bois a construit une réplique échelle 1 d'un planeur d'Otto Lilienthal pour exposition statique. Il est suspendu au plafond du local de St Pzanne.

(photos transmises par Jean Maurice Keller)



Peter Urscheller



Ça c'est un scoop !

Il y a quelque temps, Peter me transmettait ce mail émanant du Canada. L'AIR 100 laissé aux USA en 1947 après Wichita Falls existe toujours... et il vole !

JE suis heureux de vous mentionner que notre club de planeurs, le Club de Vol a Voile de Québec (www.CVVQ.net) est le propriétaire du planeur AIR 100 01 ex F-WDVN.

Mon nom est Claude Rousseau et je suis en charge de l'entretien de tous les appareils du club dont 9 planeurs et 2 remorqueurs.

Je suis persuadé que vous connaissez l'historique de ce planeur. F-WDVN est le prototype n°1 de tout les AIR-100, 102 etc.

WDVN ainsi que le prototype n°2 F-WDVO ont été envoyés aux Etats Unis en 1948 à Wichita Falls (Texas) pour participer aux championnats américains. WDVO a été retourné en France mais WDVN a été vendu à des américains.

En 1957, deux membres du club de Québec ont acheté le planeur et ont volé plusieurs années avec nous.

Deux années passées, les deux véli-voles assez agés ont fait don du planeur au club. Depuis près de 2 ans, j'ai passé beaucoup de temps à remettre ce planeur en état de vol. On a réussi et le pla-

neur a volé en Juin 2009. Ça été un grand succès. Maintenant, le planeur est souvent sur la ligne de vol et les membres apprécient beaucoup ses performances.

Voilà en gros ce que je voulais vous

faire connaître. Je suis très heureux de vous faire parvenir ce message et j'espère que je recevrai de vos nouvelles bientôt.

*Claude Rousseau,
directeur de l'entretien.*



Patrick Renaudin



Retour sur Le Causse Méjean

reportage photographique de Patrick Renaudin, notre envoyé spécial 2009 au pays des vautours.



Décollage de l'Edelweiss, on appréciera la qualité de la poussière et celle du gazon !

Gilles, le chef pilote du crû est né sur le Causse et y a débuté dans le vol à voile comme treuillard à l'UCPA. Ici, lors de son lâché sur "la bête"

Le club de Puivert avait amené le Foehn et le Bijave...



Prochain "stage"

APPARAT et Dédale "sur" le Causse du 21 au 27 juin



Photos Patrick Renaudin

**Claude
Visse**

17



Origines oubliées

de l'expression : "aller aux vaches" (cf. vieil article de la revue "AVIASPORT" de mai 1969)

D'APRES MM. Louis DANIEL et Marcel PAREZ, cela remonterait à l'époque de la Première Guerre Mondiale... Et cette expression en reviendrait à Jules VÉDRINES (qui appartenait à l'Escadrille des Cigognes), lequel exécutait souvent des missions audacieuses qui consistaient à aller atterrir derrière les lignes ennemies pour y déposer des agents de renseignement et, par la suite, à revenir pour les récupérer.

Bien évidemment, pour cela, il ne pouvait pas utiliser un terrain d'aviation !... Et il se posait dans des champs ou dans des prés, derrière des bois ou des bosquets.

Un ancien pilote militaire de cette époque rapportait que Jules VÉDRINES, toujours volontaire pour ce genre de mission), disait qu'il était toujours certain de pouvoir se poser et revenir ...

- Pourquoi ? lui demandaient les autres pilotes ...

- Tout simplement parce qu'avant d'atterrir, je choisis un terrain où il y a des vaches ; je le survole une ou deux fois, faisant courir celles-ci un peu partout, ce qui me permet de vérifier s'il n'y a pas de fils de fer disposés pour gêner un atterrissage éventuel. Si elles courent partout, je peux me poser sans risque (il semblerait, en effet, qu'une vache ne franchit pas une clôture, même peu élevée ...)

Jules VÉDRINES avait même baptisé son avion « La Vache » ... Et c'était aussi, paraît-il, l'une des exclamations favorites de ce grand pilote qui avait déjà un beau palmarès (vainqueur en 1911 de la course Paris-Madrid).

Il est probable que dans les années 30, nos pionniers du vol à voile reprirent l'expression à leur compte et plus particulière-

ment à la Montagne Noire où, normalement, les pilotes se devaient d'atterrir en haut, sur le plateau ... Mais, par sécurité, quand l'un d'entre eux avait loupé l'ascendance de pente, il avait été prévu un petit « pied-à-terre » de secours un peu plus bas. Néanmoins, en dessous de ce niveau, il n'y avait plus de rémission et il fallait « aller au tapis » en bas de la montagne, où se trouvait une petite ferme autour de laquelle paissaient des vaches dans une maigre pâture ... seul terrain de secours pour le vélivole malchanceux.

... Il allait donc « aux vaches » !... Il y eut même deux façons d'apprécier la chose : il y avait les « petites vaches » pour les atterrissages effectués sur le petit terrain de secours et les « grandes vaches » pour ceux dans la plaine de Vaudreuil. Nota : ... Pour la petite histoire, c'est ce même Jules VÉDRINES qui réussit, en 1919, l'exploit de se poser en avion sur le toit des Galeries Lafayette, à Paris !... Et ce n'était pas une « vache » involontaire !

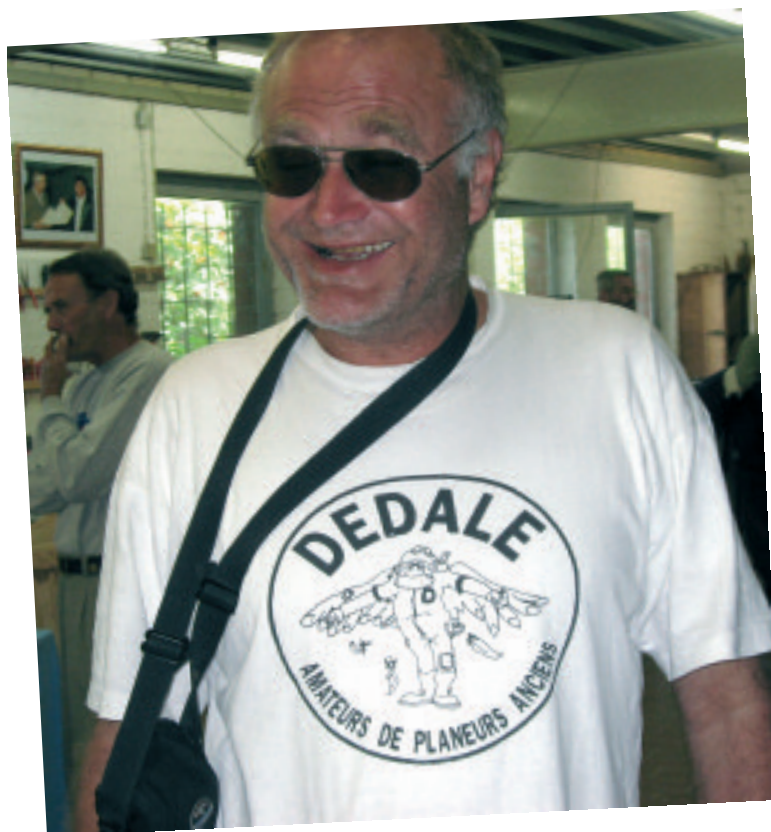


Rayonnement de Dédale

Nos reporters toujours à l'affut nous transmettent des images édifiantes

C'EST d'abord Jochen Ewald, "Cassius" pour tout le monde, qui nous fait une pub d'enfer. (Photo Patrick Renaudin à Achmer)

Et puis, jetez un œil sur l'autocollant en haut à gauche et la plaque d'immatriculation de cette Panda. Vous n'en reviendrez pas plus que moi !



18

A propos du RNPA

*Claude nous a adressé une pensée émue
à propos de Daniel
qui cette fois n'était plus de la fête...*

VOILA une photo de Daniel Lamerand, prise en 1997 sur le site historique de la Ferme de Heuré, pendant le RNPA de Pont-sur-Yonne ...

À l'époque, Daniel était président du club ... et il n'avait pas hésité à faire le C.. (comme certains parmi nous !...) en jouant les "pionniers" sur ce qui restait du premier Avia-10 A construit par les membres du Club de l'époque de la "Quinzaine de Sens" ...

Cette année, quand le club a célébré ses 80 ans d'existence lors du W.E. du 1er mai, Daniel n'était plus, hélas, de la fête ...

**du 30 avril
au 10 mai**



**Patrick
Renaudin**



a vu pour vous à Achmer



Ls'y est senti bien seul à Achmer, en Allemagne du nord, Patrick, vu qu'il était avec son Edelweiss le seul et unique représentant français au Rally 2009 du Vintage Glider Club. Notre jeune porte-drapeau n'avait pas la foule derrière elle ! La météo a varié de bonne à fumante et nous avons tous eu tort d'être absents. Plus de cent machines participantes.

Notre effectif vieillissant, la multiplication des "événements", le gigantisme de celui-là qui commence à devenir inquiétant, sa localisation dans une région, considérée, vue du sud, comme ayant peu de chance de connaître une météo favorable (à tort, la preuve), sont autant de mauvaises raisons à notre absence.



Photos Patrick Renaudin



Dans la prochaine

Il y a soixante ans : Örebro

LE FEUILLETON du CABY touchant à sa fin, je consacrerai une part importante du prochain numéro à revenir sur le concours d'Örebro dont c'est le sixtième anniversaire. Robert Eveillard, membre fondateur du club de Pont Saint Vincent, était le menuisier de l'équipe de France. Il a légué à Christian Mathieu ses photos de cette authentique expédition... à laquelle participa le CABY encore BEPE. (On n'en sortira pas !)

Robert Eveillard, ici au Centre National de Pont-Saint-Vincent dans l'immédiat après guerre (collection Christian Mathieu)



Notes de lectures

Ne pouvant pas être au four et au moulin, je serais drolement content que quelqu'un se charge de compiler puis me transmettre pour publication les articles traitant de notre sujet favori dans les revues à même vocation que notre fanzine. Il m'est impossible de lire et faire le tri de ça. Merci d'avance au volontaire.

CETTE fois, Jean Maurice m'a envoyé une pile de la revue italienne "Volo a Vela", à laquelle collabore notre ami Vincenzo Pedrielli par des articles bien documentés sur nos vieux planeurs, agrémentés de fort belles photos. Jean Maurice attire notre attention plus particulièrement sur le n°

309 où est relaté un vol record. Le 19 juillet 2008, l'américain Gary Osoba a réalisé un vol de 815 km. Certes, c'est au Texas. Certes une distance de cet ordre n'a rien d'inédit. Le planeur l'est plus, puisqu'il s'agit d'un Maupin "Woodstock", machine en bois de construction amateur de dessin fort simple et de

moins de 12 m d'envergure à côté duquel un Nord 2000 est une Formule 1 comparée à une 2 Cv !

Dans la catégorie, le record précédent de 627 km était détenu par un Silent, planeur plastique aussi petit mais beaucoup plus moderne. Mais je ne lis pas l'italien et ne saurai dire plus.



Volez prudemment, le bois c'est pas solide, mais gardez le sourire en toute circonstance... Ici, c'est l'AVIA 32E de l'Aéro-club de la Haute-Moselle qui a subi quelques outrages (mais il y a fort longtemps) sans que le pilote ne semble trop ému. (Collection Mathieu)

Liasses de plans de planeurs

Christian Ravel



Je n'ai pu participer au rassemblement du 1er mai car débordé par trop de travail (et je le regrette beaucoup). Je passe plus de temps à Paris (DGAC, GSAC, AécF, Ministère de la Culture...) qu'à Angers.

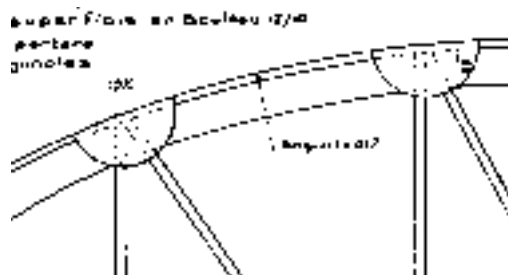
VOUS savez que notre musée a pu préserver de très nombreuses liasses de plans d'avions et de planeurs, que nous avons pu faire numériser grâce à l'aide de la DGAC. Ces plans sont disponibles sur CD ou DVD au tarif unique de 100 €, port compris.

Comme promis, il y a pas mal de temps, voici le point des liasses planeurs disponibles :

Air 100 & 102
Arsenal 4111
Avia X & X1a
Avia XXa
Avia 30 & 32e

Avia 152a
Breguet 900
Breguet 901
Breguet 904
CARMAN M-100
Castel C-25s
Castel 311p
Caudron C-800
Fauvel AV-36 & 361
Fauvel AV-22
Nord 2000
PM-200
SA-103 Emouchet
SZD 24 Foka
Wassmer Wa-20 Javelot
Wassmer Wa-21
Wassmer Wa-22 Super-Javelot

Wassmer Wa-26 & 28
Wassmer 30 Bijave
Christian RAVEL
Responsable histoire, archives et collections
Musée Régional de l'Air Angers-Loire-Aéroport
49140 Marcé



L'Aviation en Auvergne

Pascal Broc



Notre ami Pascal songe à une exposition, en 2012, retraçant les faits marquants de l'histoire de l'aviation dans sa région.

Bien entendu, les productions Wassmer y tiennent une place importante.



Le bel Espadon de Jean Claude Jahant

L FAIT donc appel à notre communauté pour lui confier tout document illustrant le sujet.

Tout ce qui concerne les planeurs Wassmer et tout ce qui a été construit chez Wassmer en général, avec si possible les détails suivants:

- 1) Lieu où la photo a été prise.
- 2) Date de cette photo.
- 3) Le nom de la personne qui a pris la photo (si c'est possible).
- 4) Le nom des personnes qui se trouvent sur la photo (si c'est possible).
- 5) Et quelques anecdotes ou faits impliquant des planeurs Wassmer.
- 6) Et bien sûr l'immatriculation si elle n'est pas visible.

Il vous en remercie par avance.

(Ses coordonnées en dernière page)

**Didier
Pataille**

21



Compte rendu de l'assemblée générale 2010 de Dédale

Elle s'est tenue dimanche 2 mai 2010 à Pont-sur-Yonne, à l'occasion du Rassemblement National des Planeurs Anciens et des 80 ans de l'Aviation Sénonaise.

NOUS étions vingt deux Dédaliens présents invités par nos amis de Pont-sur-Yonne qui voulaient à la fois commémorer dignement leur 80e anniversaire et rendre hommage à Daniel Lamerand, leur ancien président, membre de Dédale disparu récemment (lire dans la Li 95).

Auger Denis, Boulanger Jacques, Bouland Francis, Brauwers Daniel, Broc Pascal, Duvanel Bernard, Fulchiron Didier, Groseil Christian, Jahant Jean Claude, Keller Jean Maurice, Lorentz Gunther, Marat Jean, Mathieu Christian, Neglais Jean Claude, Pataille Didier, Pedrieli Vincenzo, Renard Maurice, Rawlinson William, Roussel Michel, Saint-Denis Gérard, Sargentini Yves, Urscheler Peter.

Dédaliens représentés : 22

Auger Benoît, Ackerer Christian, Charodie Pierre, Dartailh Marie et Mathieu, Ehrhard Roland, Gatard Dominique, Gauthereau Jean Pierre, Hauss René, Humblét Francis, Laplanche Roger, Lauthier Christiane et Gérard, Liferman Vincent, Marceau Jacques, Molveau Jean, Soudit Yves, Tripier Régis, Valantin Christophe, Visse Claude, Weibel Marc, Wyaux André .

Soit 44 dédaliens représentés et parmi eux un suisse, Bernard Duvanel, qui avait amené un Ka7. Il y avait également un autre suisse, Jacques Beguin dit Picoche et notre ami italien Vincenzo Pedrieli.

11 de nos planeurs étaient présents :

- 1 - M 100 F-CDKF de Christian Groseil
- 2 - Milan F-CBGP de Gérard St-Denis
- 3 - KA 7 HB-768 de Bernard Duvanel
- 4 - Fauvel AV 36 F-CBSM de Christian Mathieu
- 5 - Breguet 904 F-CCFP de Michel Roussel
- 6 - KA 4 de Didier Fulchiron
- 7 - Espadon de Jean-claude Jahant
- 8 - M 200 F CDHC de Didier Pataille
- 9 - M200 du club de Sézanne
- 10 - Edelweiss F-CDGA de Patrick Renaudin

A ces planeurs, il fallait rajouter le magnifique A60 Fauconnet motorisé 67-BVV de René HAUSS, classé en ULM qui était prévu en fin semaine.

A noter cette année que le 1er mai étant un samedi, un certain nombre de Dédaliens n'ont pas pu dégager du temps pour se déplacer et en particulier tous ceux ayant encore une activité professionnelle. De plus les prévisions météo n'étaient pas encourageantes. Cela repose une nouvelle fois le choix du 1er mai pour notre RPNA. Les avis sont partagés.

Néanmoins le « couplage » avec le rassemblement des avions biplans permettait de choisir l'un des deux week-ends.

Remerciements à :

L'équipe de Michel Brosset et de Thierry

Pouthé de l'aéro-club de Pont-sur-Yonne, et à Michel Roussel responsable du Congrès historique et membre de la Commission Historique.

Excusés : Jean Emile Rouaux Président de la FVVV (pilote de ligne et travaillant ce week-end) nous a assuré de son soutien et Marc Weibel Secrétaire de Dédale pour premier vol de sa machine prévu à cette même date (quelques images en avant-première un peu plus loin dans cette Li).

Michel Brosset et Thierry Pouthé, les "locaux" du Centre de Planeurs du Sénonais (CPS - 89140 Gisy-les-Nobles) sont intervenus pour préciser les modalités de l'organisation de notre rassemblement (sécurité des vols - organisation de la piste - Rassemblement des Biplans le 8 et 9 mai - repas « Dédale »



prévu le lundi soir - organisation de l'hommage rendu à Daniel LAMERAND prévu le mercredi).

Hommage à Daniel Lamerand

Didier Pataille a repris quelques phrases tirées des nombreux mails et courriers reçus :

“un personnage”, “un passionné”, “un ami”, “de l’or dans les mains”, “un inventif”, “un esprit vif”, “un équipier” autour du M200, “notre moulin à paroles”, “une personnalité attachante”, “un type sympa” qui nous a quitté trop tôt en janvier 2010. Dans ce cérémonial, une plaque a été apposée lors de la réunion du mercredi sur le hangar des constructeurs amateurs, là où il s’était beaucoup investi également.

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 présenté : approbation du compte rendu de l’AG précédente (voir Li 94), rapport moral du président, rapport financier du trésorier, un bref retour sur l’année 2009 suivi de l’évocation des projets 2010, un zoom sur le GNAV, les RNPA futurs et les questions diverses, les élections du Conseil d’Administration en accord avec nos statuts et le tout suivi du pot de l’amitié.

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

Rapport moral du Président (Didier Pataille)

Le Président présente le rapport moral de l’année 2009 et les projets 2010 :

Qui sommes-nous ?

L’association DEDALE a été fondée en 1979, elle fête donc ses 31 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, 91 en 2007, 88 en 2008 et seulement 71 à fin 2009.

Pourquoi seulement 71 adhérents ?

Une gestion « non optimisée » des cotisations – pas de relance systématique. Un certain nombre d’entre nous par négligence n’ont pas réglé leur cotisation à temps ... et ont continué à recevoir la Li.

Certains ont utilisés le réseau de Dédale (demande d’infos, de documents) sans jamais cotiser, ce qui est anormal.

Avec Jean Maurice, pour 2010 nous avons décidés que tous les membres

devaient réglés leur cotisation avant fin janvier ... sous peine de voir cesser leur abonnement à la Li.

D’où l’envoi du mail de relance de votre Président (engagement pris en 2009 lors de l’AG d’Amiens).

D’où l’envoi de la relance « ultime » de JMK avec la dernière Li.

2010 = objectif 80... nous sommes déjà 66.

Nos heures de vols en 2009

Environ 770 heures de vol en 2009 soit une augmentation de 80 h.

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 %

Combien de machines ont volé en 2009

En se fondant sur les sources FFVV (document de l’AG 2010), en monoplaces :

1 Nord 1300, 1 Milan, 1 Air 100, 1 Nord 2000, 2 AV36, 1 C800

9 WA20/21/22, 6 WA26/28, 29 Ka6, 4 Breguet 901, 5 A60, 2 M100, 5 C30S ont été déclarés à la FFVV en 2009.

Selon les mêmes sources, en biplaces, 1 Castel 25S, 1 AV22, 15 WA 30 (46 en 2006) 5 M200, 1 BERGFALKE, 2 (-2) Breguet 904 et 90 (+11) Ka13 ont été déclarés à la FFVV en 2009.

Les statistiques complètes sont disponibles dans les documents de l’AG de la FFVV. En résumé, le parc français continue de perdre des machines en bois/métal et toile, et le processus s’accélère. Des planeurs anciens en état de vol comme les Wassmer sont désormais en voie de disparition, et notre vigilance doit être à son maximum pour éviter que



Trois tristes Dédaliens à un RNPA !

de plus en 2005 (1.060 heures) mais seulement 910 en 2006, 780 en 2007, 690 heures en 2008. L’objectif est bien entendu d’atteindre à nouveau les 1.000 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’atteinte 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 et en particulier les contraintes en matière d’entretien (d’où l’intérêt de se regrouper pour faire front).

ces machines finissent à la déchetterie locale par manque de place dans les hangars. Et à cela il faut ajouter les effets de la neige en début d’année « aux Alpilles » où le hangar a cédé sous le poids, détruisant un certain nombre de machines anciennes.

Un inventaire des machines

Peter Urscheler et Didier Pataille vont le mettre à jour. Pour mémoire en 2007, 245 machines avaient été recensées (en majorité stockées).

Les rassemblements en 2009 :

AMIENS, pour les 30 ans de DEDALE 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 37ème rassemblement international du VGC à ACHMER, toujours en Allemagne, du 27 juillet au 7 août.

Le XXle 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 en novembre, organisé

par la commission historique de la FFVV

En résumé, beaucoup de points de rencontres pour 2009, du choix... ce qui nécessite à nouveau de prendre beaucoup

En novembre : le Congrès Historique organisé par la Commission Historique de la FFVV avec Michel Roussel (Dédalien et heureux propriétaire d'un Breguet 904)

Rappel : suite à la proposition du Président il y a maintenant plusieurs années, DEDALE prend en charge une partie des frais de déplacement des propriétaires qui participent avec leur machine aux Rassemblement National des Planeurs Anciens (et maintenant international avec nos amis suisses) à hauteur d'un forfait de 100 euros pour un déplacement supérieur à 200 Kms. Cela doit contribuer à « stimuler » le maintien des machines en état de vol même si voyager avec nos machines représente toujours une « expédition ». Mais que serait une association d'amateurs de planeurs anciens sans parc machines en état de vol ?

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 Urschler qui en est un gros fournisseur.

Le passage de témoin est réussi : Denis Auger a donc passé le relais à Jean Claude Néglaï, jeune retraité (hum... depuis 6 ans tout de même... Comme le temps passe !)

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 pour lui éviter les galères. La diffusion papier est maintenue, suite au sondage réalisé en 2007 ; la Li est également mise en ligne sur le site internet de DEDALE.

En séance ont été abordé deux questions :

1 – la mise en ligne de la Li sur le site internet : il faudrait attendre la parution de la suivante. Après quelques discussions et échanges cette proposition est adoptée et à mettre en place en 2010.

2 – Recevoir ou pas la Li uniquement sous forme informatique ?

2010 : Après échanges un questionnaire sera envoyé à chaque adhérent. Cela nous permettrait d'économiser des frais d'envois.

Le site WEB :

2010 : Pour le site Web de DEDALE, Christian Dechelette s'est proposé de le "relooker".

HYPERLINK <http://www.dedale-planeur.org>

trop de congés si on veut participer à tous les rassemblements!

Les rassemblements en 2010 :

Du 1er au 9 mai = Pont-sur-Yonne.

Du 31 mai au 5 juin = 27e rassemblement de Spatz et Fauconnet à Schinveld Limbourg (NL).

Du 21 au 27 juin = 10e stage de printemps DEDALE/APPARAT au Causse Méjean.

Du 21 au 29 juillet « Rendez-vous du VGC » à Challock (Kent).

Du 31 au 8 août = 38e Rally du VGC à Tibenham.

Du 17 au 19 septembre = décollages au sandow à Chuerjoch en Suisse.

La ligne de vêtements de Dédale

Didier Pataille a renouvelé le stock. Désormais sont disponibles :

Chemisettes de très haute qualité (36 euros pendant le rassemblement de Pont sur Yonne) – bobs – casquettes (10 euros) – teeshirts (7 euros) – Sweets (25 euros)

Il conviendra de valoriser en 2010 le stock dans les résultats financiers de Dédale par une gestion des stocks détaillée.

2010 : il faut développer les ventes pour commencer à rembourser l'investissement.

L'entretien des machines

Le GNAV n'a pas encore proposé de reprendre les machines orphelines. Des contacts permanents sont en cours entre Didier Pataille et Christian Malvergne Directeur du GNAV. Ne pas hésiter à aller voir le site internet HYPERLINK "<http://www.g-nav.org>" www.g-nav.org.

Le tarif affiché 2009 est de 259 euros par planeur.

Pour information les planeurs orphelins qui étaient en CDNS ont été passés d'office en CDNR EASA.

2010 : travail du Président pour caler les relations GNAV et propriétaires de machines orphelines ayant différents statuts.

En conclusion :

- 1 – Un suivi plus « pointu » des adhésions doit être engagé.
 - 2 – Une attention particulière doit être portée sur les machines qui ne volent plus dans les clubs.
 - 3 – Des heures de vols encore mieux « déclarées ».
 - 4 – Toujours des rassemblements conviviaux.
 - 5 – Et toujours une certitude pour le président : "Dédale" ne peut vivre qu'à travers ses adhérents actifs et toujours plus de machines en état de vol.
- Le rapport moral du Président est approuvé à l'unanimité.

Rapport financier du trésorier

(Jean Maurice Keller)

Bilan financier

Recettes	
Adhésions (71).....	1810
Déficit 2009.....	132
Recettes CNE.....	197
TOTAL.....	2.139

Dépenses

Assurances.....	180
Frais financiers.....	13
Poste.....	44
Lettre d'Infos.....	1.067
Participation frais déplacement AG pour les pilotes.....	1.000
Adhésions ANEPVV.....	15
TOTAL.....	2.319

Solde disponible CNE.....10.169

Solde disponible CCP.....84

Cette année, baisse des recettes avec

d'info. Nous serons donc plus stricts, par exemple, quant à l'envoi des LI aux membres n'ayant pas renouvelé leur adhésion pour l'année en cours (la dernière LI envoyée, avec un rappel, sera celle incluant le compte-rendu de l'AG). Développer le nombre d'adhérents (et donc la perception de la cotisation de 30 euros qui reste d'un niveau tout à fait acceptable), c'est pérenniser les services que nous rendons à tous.

Le rapport financier a été approuvé à l'unanimité.



"Dudu" et Yves Sargentini furent lâchés sur l'AV 36 F-CBSM de Christian Mathieu

celle des adhésions (82 en 2008) et des ventes de vêtements (fin du stock).

Les postes de dépenses les plus importants sont la lettre d'info dont la qualité (merci Denis et Jean-Claude) n'est plus à vanter et les remboursements des forfaits des déplacements pour l'AG qui participent à améliorer le nombre de machines.

Concernant l'ANEPVV (dont le total des cotisations fait parti de l'actif de l'association), 25 planeurs sont inscrits en accident, dont 13 pour l'APPARAT. Il n'y a pas eu en 2009, de sinistre ayant eu d'incidence sur le compte.

Cette dernière, vu le nombre de machines et le besoin d'inscrire pour une valeur importante le remorqueur NC qu'ils viennent de finir de restaurer, a engagé des discussions avec l'ANEPVV pour prendre son autonomie. J'ai rendez-vous le 10 juin avec C. Lecuyer, président de l'ANEPVV, pour mettre à plat tout ce dossier. Cela fera l'objet d'un compte-rendu dans une prochaine lettre d'info.

Pour l'année 2010, nous allons renouveler notre ligne de vêtement pour un montant de 3000 €.

Denis, faisant justement valoir son droit à la retraite, ne pourra plus imprimer la lettre d'info, nous privant d'un tarif plus qu'intéressant. A qualité égale, nous avons prospecté et trouvé des tarifs, certes concurrentiels, mais qui augmenteront le coût d'impression de la lettre

3 - Futurs RNPA

Rassemblements nationaux 2011 et suivants :

Il y avait 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. Pont Saint Vincent est validé pour 2011 et nous espérons que les travaux seront terminés. Les correspondants seront Jean-Claude Néglais et Christian Mathieu.

Le dernier rassemblement à Fayence s'est tenu en 2000 : nous y retournerons en 2012 : validé en séance. Jean Claude Jahant sera le correspondant local.

Pascal Broc travaille actuellement à l'organisation d'une exposition sur le vol à voile dans le Puy de Dome

Pour 2013, Rennes n'a pas été confirmé. Le président a remercié tous les Dédaliens qui se sont investis pour que notre association « fonctionne » et en particulier Peter, Marc Weibel (qui n'a pas souhaité se représenter), Jean Maurice Keller (le gardien de nos euros), Jean Claude Néglais (la LI), Denis Auger (la LI) et tous ceux dont les noms sont apparus dans les Lettres d'Info de 2009. Le président a précisé qu'il se présenterait comme candidat cette année mais qu'il souhaitait ; s'il était élu cette

année ; que ces trois prochaines années soient le temps de la passation des commandes pour 2013.

Intervention de Michel Roussel

Organisateur du Congrès de la Commission Historique au Bourget

Il nous recommande le nouveau numéro (22) de « Vieilles Plumes » sur le vol à voile des années 30 : Pierre Massenet et l'AVIA , et nous informe que c'est désormais notre ami Jen Molveau qui préside la Commission Historique de la FFVV.

Elections

(de 2010 à l'AG de 2013)

Elections Membres du Conseil d'administration

Candidats – Peter Urscheller – Jean-Maurice Keller – Pascal Broc – Denis



Tandis que Thierry Pouthé et Jean Claude Néglais l'étaient, sous l'œil de "Boubou", par Gérard Saint-Denis sur le Milan.

Auger – Jean Claude Néglais – Jean-Claude Jahant – Bernard Duvanel – Jean Michel Ginestet – Jean Marat – Marc Weibel – Gérard St Denis – Didier Hosatte – Christian Mathieu – Vincenzo Pédrielli.

Les candidats sont tous élus

Election du Bureau :

Candidats

Président : Didier Pataille

Trésorier : Jean Maurice Keller

Secrétaire : Pascal Broc

Vice Président : Jean Claude Jahant

Les candidats sont tous élus

L'AG a été clôturée par un pot pris au restaurant de l'aérodrome.

**Le Président
Didier Pataille**



**Marc
Weibel**

Et pendant ce temps là...

Pour paraphraser Claude quelques pages et Bécaud quelques décennies plus tôt, notre ami Marc Weibel effectuait les premières envolées de son Castel. Nul doute qu'il nous fera un compte-rendu détaillé de son beau travail et de son résultat dans une future Li.



Photos reçues très récemment de Marc... C'est écrit dessus.



**Jean Claude
Jahant**



Notre ami Christian Bourdelet...

Nous a quitté ce 4 juin 2010 à l'âge de 74 ans, avec beaucoup de courage car il se savait condamné.

IL ÉTAIT né dans le village de Fleurs en pays champenois. Très tôt il travaille le bois, c'était le métier de son père. Il devient un spécialiste, un expert dans la connaissance des essences de bois du monde entier. Sa passion l'aviation : à l'âge de 18 ans il construit son premier « aéroplane ». Il complète sa culture par des stages spécialisés : travail des alliages légers, entretiens des moteurs et des cellules d'avions métalliques. Il étudie et il réalise le prototype de l'aile volante Georges Briffaut.

C'était un Dédalien passionné de cette aviation sportive et populaire : notre source de renseignements sur les anciens planeurs et avions est tarie. Sa maîtrise du travail du bois était admirée par tous les restaurateurs : ses conseils étaient précieux pour tous les amateurs cherchant à sauver notre patrimoine aéronautique.

Christian a commencé le vol à voile à l'âge de 18 ans et l'avion à 25 ans. Il aimait piloter les « bois et toile » à Fayence, notamment les Ka6E. Son dernier vol il le réalisa le 4 juillet 2008. Il faisait partie des bénévoles enregistrés dans l'unité d'entretien de l'Association

Aéronautique Provence Côte d'Azur. Ses principales interventions étaient sur les « bois et toile », et on lui doit la mise en place des crochets de remorquage

dans le nez des Ka6E, pour éviter les départs en cheval de bois. Sa disponibilité pour donner un « coup de main » sur la plateforme en faisait un personnage





ration des éléments en 1999 et les travaux débutent en 2001. Le résultat sera remarquable et actuellement il manque une verrière et la peinture pour qu'elle émerveille les amateurs éclairés.

En 2008, il entreprend la remise en état d'un M200, F-CDHI : ce planeur lui tenait à cœur, il aurait continué de voler en double commande et toujours sur des « bois et toile ».

Christian avait une seconde passion : l'histoire de l'aviation. Il a accumulé de nombreuses documentations, des photos, des plans, et un nombre incalculable de revues récentes ou anciennes. Elles feront le bonheur de l'équipe du conservatoire du patrimoine.

Ce travailleur infatigable, un homme de travail bien fait, un grand professionnel au caractère trempé était discret, généreux.

Il avait encore des projets : la construction d'une aile volante américaine de grande finesse dont il avait acquis les plans. Il rêvait de planeurs parcourant le cosmos, peut-être là-haut a-t-il trouvé son bonheur !

Adieu Christian.

connu de tous : on le surnommait "Le capitaine Hadock".

En 1955, il commença sa carrière aéronautique chez Peitz Aviation : Travaux sur les avions Léopoldoff.

En 1957 il rentra chez Piel Aviation à Abbeville.

En 1959, il travailla au CAARP de Benneville : il a l'occasion de travailler sur les planeurs de l'époque (et notamment sur les planeurs Breguet).

De 1961 à 1974 : il est responsable technique en Afrique (Douala/Abidjan en Côte d'Ivoire)

Retour en France en 1975 au CAT de Meaux : pendant cette période il participera à la construction amateur d'avions, il était très connu du RSA.

L'Afrique lui manque il repartira notamment au Mali jusqu'en 1987.

En 1998, il s'installe à Fayence : ses amis collectionneurs ayant accumulés quelques planeurs à restaurer, il se retrouve les manches et il va s'intéresser aux planeurs Breguet :

Première restauration : les ailes du dernier Breguet 902 restant en France. Le fuselage reste en attente de remontage.

Une réalisation remarquable : Le C800 F-CAFO. Il est toujours en situation R prêt à reprendre les airs.

La reconstruction qui fera l'admiration de tous les Dédaliens : la "Fauvette", F-CCJE : Il commença la récupé-



Siège social de l'association "DEDALE" :

33, rue Pasteur - 44410 HERBIGNAC

Tél/Fax : 02.40.88.90.75 - dedale.planeurs-anciens@laposte.net - dedale-planeur.org

Responsables de l'association, renseignements et adresses utiles :

Président :

Didier PATAILLE
11, rue de Coisy
80260 POULAINVILLE
Tél. : 03.22.43.51.71
Email : didier.pataille@picardie.caisse-epargne.fr



Secrétaire :

Pascal BROC
11, rue de Tallagnat
63450 TALLENDE
Tél. : 04.73.39.02.73
06.78.06.13.32
Email : pygargue2@wanadoo.fr



Collecte des articles Li :

Jean Claude NEGLAIS
11, rue des Saules
54710 FLEVILLE-DEVANT-NANCY
Tél. : 03.83.25.80.88
Email : jean-claude.neglais@wanadoo.fr



Vice-président :

Jean Claude JAHANT
83440 TANNERON
Tél. : 04.93.60.70.95
06.15.47.71.13
Email : jjahant@wanadoo.fr
<http://www.fayence-oldtimers.com>



Trésorier :

Jean-Maurice KELLER
33, rue Pasteur
44410 HERBIGNAC
Tél./fax : 02.40.88.90.75
Email : jm.keller@libertysurf.fr



Impression de la Li :

Denis AUGER
14, rue Guy Moquet
60530 NEUILLY-EN-THELLE
Tél. : 03.44.26.55.07
Email : d.auger@wanadoo.fr



Adhésion et cotisation :

Les demandes de première adhésion et la cotisation annuelle de 30 € sont à adresser au trésorier :

ASSOCIATION DEDALE

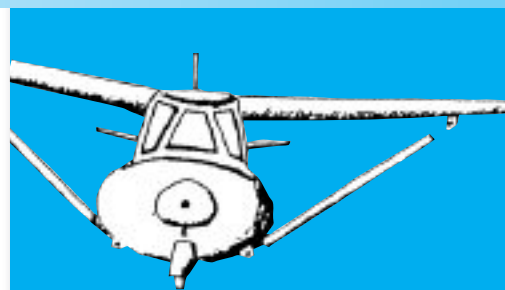
33, rue Pasteur
44410 HERBIGNAC

Nous invitons chacun à renouveler son adhésion tous les ans début janvier.

Le non paiement de la cotisation annuelle entraîne la sup-

pression de l'envoi de la Lettre d'Information. Nous n'avons pas la possibilité de relancer individuellement les adhérents retardataires.

Par ailleurs, pour participer à toutes nos activités, rassemblements, balades, et avoir droit de vote aux assemblées générales, il faut évidemment être membre de l'association, donc à jour de cotisation.



dedale-planeur.org