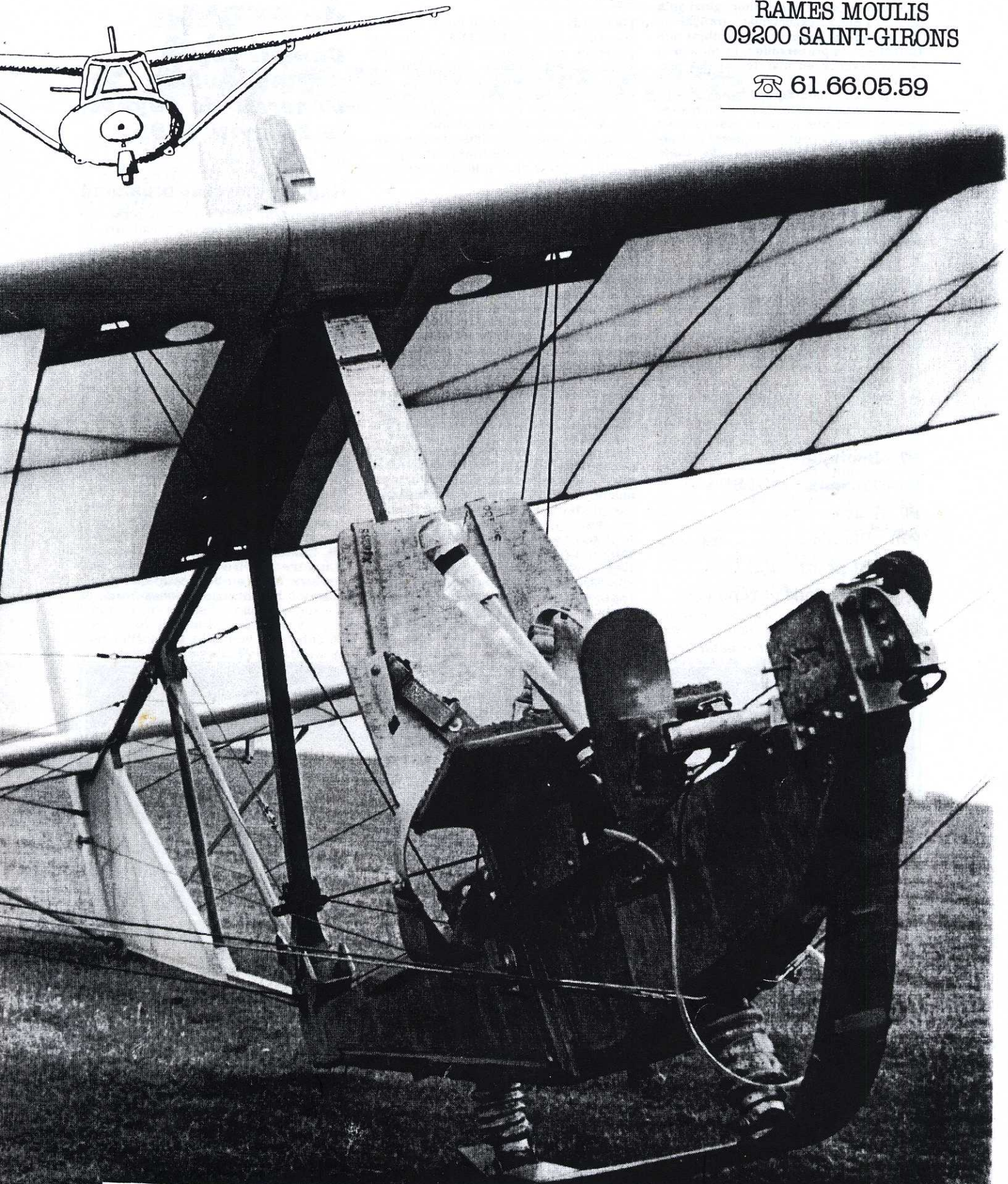


DEDALE

Association
des Amateurs de Planeurs Anciens
RAMES MOULIS
09200 SAINT-GIRONS

☎ 61.66.05.59



LETTRE D'INFORMATION N° 53

Avril - Mai - Juin 1995

Didier a trouvé le bon angle pour mettre en évidence le côté antédiluvien du SG 38. Cliché pris à Lasham en 94.

Lettre d'information de DEDALE

Cette lettre d'information est envoyée aux membres de l'association, ainsi qu'à diverses autres associations, françaises et étrangères, ayant le même objet que DEDALE : « la préservation, la remise et la conservation en état de vol des planeurs anciens ».

L'origine des matériaux utilisés (photos, articles anciens, voire même photos récentes) n'est pas toujours établie avec certitude, aussi peut-il se glisser des erreurs d'attribution, ou des oublis. Dans ce cas, amende honorable sera faite sous la forme d'un rectificatif, dans le numéro suivant.

La copie des articles originaux est autorisée, à la condition élémentaire - de citer la source.

Sommaire

- P2 - Vie de Dédale
- P3 - Suite
- P4 - suite
- P5 - Rassemblement
- P6 - Notes de lectures
- P7 - Boutique
- P8 - Travaux - MOLSPA
- P9 - Was ist das ?
- P10 - Photos
- P11 - Et pourtant...
- P12 - Questions et réponses

Minitel

DEDALE a ouvert une boîte aux lettres sur le 3612 «MINICOM». La manipulation est facile et la lecture des messages est gratuite. Par ailleurs, il n'est pas nécessaire d'avoir déjà une boîte à lettres, ni de la créer pour laisser un message. Par contre, il faut laisser son numéro de téléphone. Il est ainsi possible de laisser un message ou de passer une info plus rapidement et moins cher que par courrier.

Cotisations & adhésions

Le montant de la cotisation annuelle à DEDALE est de 150 FF, pour les membres adhérents.

Les éventuels membres bienfaiteurs sont invités à verser beaucoup plus, et seront - s'ils le souhaitent - cités dans la Lettre d'Information de DEDALE.

Licences assurances

Il est possible de prendre la licence-assurance 1995 auprès de DEDALE, qui dispose grâce à la FFVV d'un carnet ad hoc. C'est un peu compliqué compte tenu des manipulations postales, mais ça marche.

A noter que les licences-assurances coûtent cette année un peu plus cher : 725F l'option A si -25 ans, 815F si - 25 ans, 835F et 925F respectivement pour l'option B.

Vie de DEDALE

Compte-rendu de l'Assemblée Générale de Beynes, le 30 avril 1995,

par Marc Weibel.

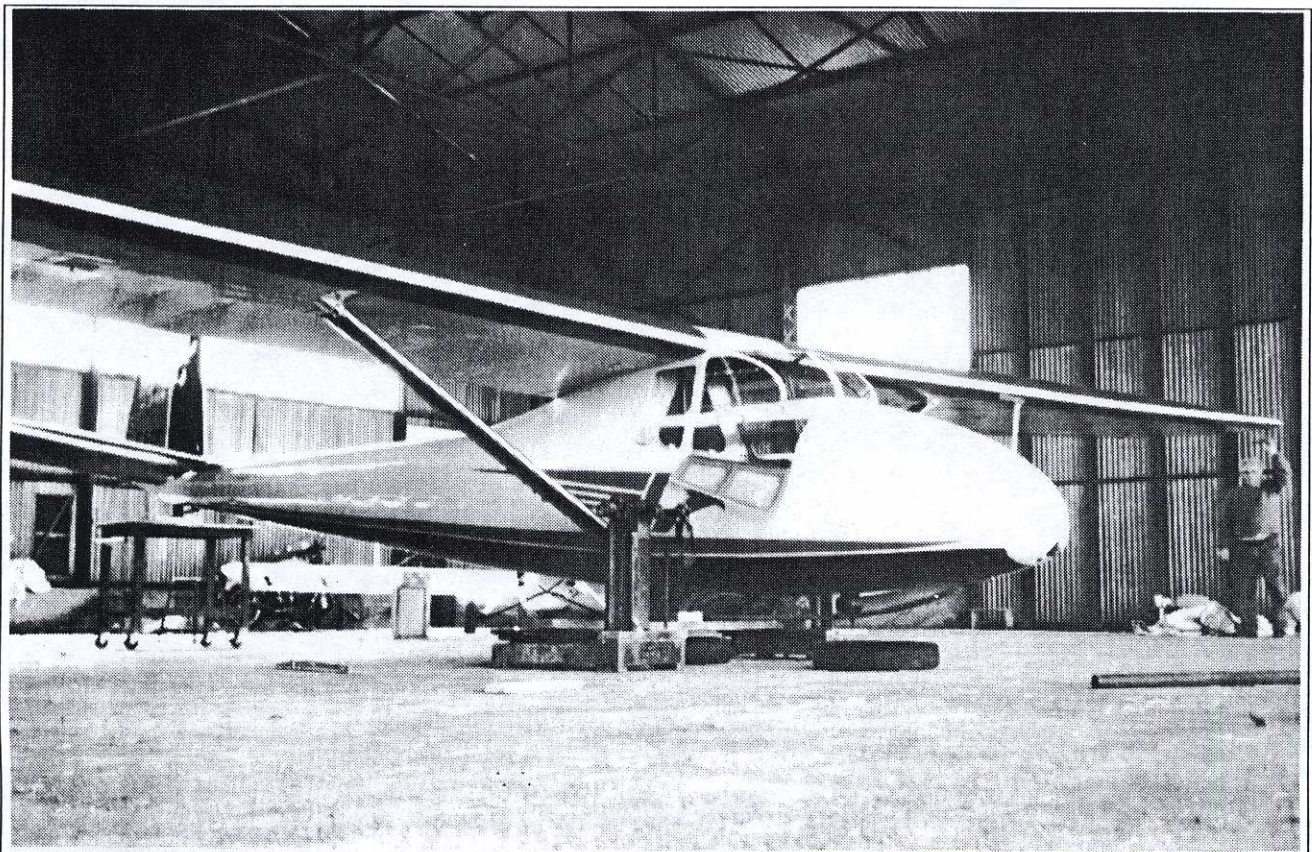
Rapport moral du président

Le président, Marc Bourdon, remercie chaleureusement les organisateurs de ce 11ème Rassemblement National (Jean Molveau, pour Dédale et le C.A.B, et Pierre Courrier, pour le C.A.B. et Dédale) et toutes les personnes présentes pour être venues assister à l'assemblée générale. Il transmet également à l'assemblée les excuses de certains membres n'ayant pu se déplacer. Enfin, il demande à l'assemblée d'excuser l'erreur qui s'est glissée dans la convocation à l'AG quant au lieu de déroulement de celle-ci (ce qui, soit dit en passant, a eu peu de conséquence).

Le Rassemblement National 1994 a eu lieu à Arcachon et fut bon, malgré une masse d'air assez stable : bon accueil, bonne organisation.

La 3ème Balade des planeurs anciens, dirigée de main de maître par l'organisateur de la 1ère, Jean-Michel Ginetet, fut une réussite même si aucune étape n'a pu être réalisée par la voie des airs. Il y a eu beaucoup de remorqués, de nombreuses vaches aussi, et

A l'ASPAC, l'instant crucial de la pesée



on y a bien rigolé. Voir à ce sujet le compte-rendu dans la LI 51.

Le Rassemblement international du VGC a eu lieu à Lasham, précédé du Rendez-vous à Dunstable. Des vols un jour sur deux, mais il faut y avoir participé pour comprendre qu'il n'y a pas que les vols qui comptent: on y voit des machines rares qui ne sortent que pour ce rassemblement.

Fin novembre, le 7ème congrès historique, organisé par la commission historique de la FFFV (présidée par Jacques Lerat), s'est tenu dans les locaux du Musée de l'Air au Bourget. Un peu moins de monde qu'en 1993, mais ce fut une réussite. Le 8ème du nom aura lieu sur deux jours à Angers, fin novembre; en 1996 il sera vraisemblablement de retour au Bourget. Il faut préciser que suite au changement de statut du Musée, celui-ci loue ses locaux et le coût du congrès augmente substantiellement. La mairie d'Angers mettra par contre gracieusement ses locaux à disposition, ce qui sera peut-être à nouveau le cas du Musée de l'Air en 1996. La LI (Lettre d'Infos) paraît quatre fois l'an, en principe; c'est un bulletin de liaison plus qu'une revue et il ne faut pas hésiter à y prendre la parole, à travers des articles accompagnés de moult photographies verticales (c'est plus facile pour la mise en page). S'il est vrai qu'elle n'arrive pas tout à fait à l'heure, c'est que son élaboration suit un processus compliqué décrit dans la LI 52 par Jean-Claude Néglais et est totalement bénévole. Comme déjà évoqué lors de l'AG 94, la qualité obtenue par photocopie de l'original est correcte.

En ce qui concerne les licences-assurances, DEDALE en vend de 4 à 8 par an aux personnes ayant acquitté la cotisation à DEDALE et qui pour diverses raisons ne la prennent pas en club.

Les planeurs des membres de DEDALE ont effectué en 1994 526 h de vol (pour 754 h en 1993); d'une année sur l'autre, le nombre de planeurs qui volent est constant, mais ce ne sont pas totalement les mêmes (renouvellement permanent).

Nous sommes environ une cinquantaine d'adhérents et si pour certains il a pu y avoir des problèmes de diffusion de la LI c'est que le circuit d'adhésion, compliqué (Président, puis Secrétaire puis Trésorier), ne facilite pas la mise à jour de la liste des adhérents.

De nouveaux planeurs sont apparus en France: le CM 8-13 au GPPA, et le C 800 F-CAPF à la décoration très originale à Paray le Monial.

La Montagne Noire et son atelier: ça vient, pour l'atelier chauffé qu'on sous-louera à l'APPARAT, et où on est en train d'installer des portes isolées permettant le passage de gros fuse-lages (ou du très large train du Storch de l'Apparat). Actuellement, un atelier non chauffé est déjà à disposition, avec un rangement au grenier et une partie d'un hangar pour le stockage. On peut loger à La Montagne Noire pour 135F/jour tout compris, mais il faut respecter les horaires des repas; sinon il existe la formule «gîte» à 50F/lit/jour et accès à une cuisine commune.

La documentation s'accroît, mais Marc n'a pas le temps de s'en occuper réellement.

T-shirts: ils sont arrivés, de taille unique, de très bonne qualité, à 60F.

DEDALE a été invité à l'AG du Comité

régional Midi-Pyrénées, et reçoit depuis toutes les infos FFFV: Jean-François Dupey propose de réfléchir à des demandes de subventions par ce canal (idem via Jeunesse & Sports).

En conclusion, l'association est reconnue de toutes les instances officielles (DGAC, FFFV, Musée de l'Air, etc...). Une discussion a eu lieu sur les moyens de faire adhérer les propriétaires de planeurs anciens qui volent en club: écrire aux clubs, envoyer un exemplaire de la LI et une notice expliquant ce qu'est DEDALE. Il faudrait aussi pouvoir trouver sur place des personnes susceptibles de reprendre à leur compte les machines que les clubs veulent arrêter. Il pourrait être donné à quelques adhérents plusieurs LI afin que ceux-ci les donnent aux personnes potentiellement intéressées (la collection complète existe). Certaines personnes potentiellement intéressées craignent une récupération de la part de DEDALE, comme cela se passe dans le monde de la politique, etc... Un effort sera fait dans la presse spécialisée pour réexpliquer ce qu'est DEDALE.

Trésorerie

JMK fait le point de la trésorerie de DEDALE pour l'année 1994.

Avoir au 31/12/93: 6490,77F

Avoir au 31/12/94: 10222,07F, soit + 3731,30F

(1) Recettes en 1994:

adhésions pour 7810F

ventes pour 5245,55F

licences pour 4165F

Balade pour 1244,23F

soit 18464,78F

(2) Dépenses

assurances pour 916,76F

LI pour 2106,10F

affranchissement pour 2838,10F

papeterie pour 975,52F

frais du rassemblement 382F

abonnements pour 300F

frais de gestion pour 5F

stocks pour 3090F

licences pour 4120F

soit 14733,48F

c) 3ème Balade des planeurs anciens

(1) Recettes

20320F, dont:

inscriptions 5400F

V.I. 640F

remorqués 14280F

(2) Dépenses

19075,77F, dont:

coupes 570,21F

assurances 415,31F

remorqués 14532F

camping & repas 3233,25F

La Poste 325F

donc solde légèrement positif. Pendant cette balade il a été vendu pour 1900F de badges, T-shirts, livres, et il y a eu 6 adhésions pour 900F.

Quitus est donné au Trésorier à l'unanimité.

Balades des planeurs anciens

Le compte-rendu de la 3ème Balade est paru dans la LI No 51; dans l'ensemble, elle a laissé une bonne image dans les clubs. Par contre, pour les repas, on s'est planté.

Les organisateurs de la 4ème édition font le point: presque tout est en place, la 4ème balade aura lieu du 29 juillet au 6 août 1995, de Courtrai en Belgique à Abbeville. Le programme détaillé est disponible auprès des organisateurs,

et aussi les feuilles pour les inscriptions, qui sont limitées à 20 planeurs (dépêchez-vous!). Toujours une étape tous les deux jours pour rester un jour dans le club d'accueil. Le prix des repas sera limité impérativement à 70F. Pour la future 5ème balade, pas de candidats encore, le C.A. de DEDALE se réunira lors du Congrès Historique pour discuter des projets avec les candidats organisateurs (dont Yves Pollet, qui méditerait une balade autour d'Issoudun?).

Rassemblement national

Le 1er mai 1996 tombant un mercredi, il est décidé que le rassemblement se tiendrait du 1er au 5 mai, l'AG se déroulant le 4 mai au matin, et la soirée DEDALE le 4 mai au soir. Ce rassemblement aura lieu à Angers.

Jacques Menei pense que Moulins posera peut-être sa candidature pour 1997. Il en sera peut-être de même pour Corbas (dont un émissaire était présent, mais il doit s'assurer d'abord de l'appui de son club). Idem pour Le Blanc, si le secrétaire de DEDALE y vole encore l'année du rassemblement.

Rassemblements internationaux

Pour 1995, ce sera l'Allemagne, nous explique Didier Fulchiron, délégué français au comité international. En prévision de la soirée internationale, Maryvonne Ravel, bien qu'absente, est réélue à l'unanimité et par acclamation pour coordonner les participations françaises. Comme d'habitude, les équipages se mettront d'accord avec elle pour leur participation, soit en nature, soit financière (elle procéderait dans ce cas aux achats).

En 1996 ce sera la Hongrie en principe. En 1997, c'est en principe la France. Ce ne pourra pas être Angers à cause du changement de terrain, mais ce serait possible à Angers en 1998. A suivre.

g) Autres manifestations en 1995
La Motte du Caire, du 25 juin au 2 juillet, uniquement au treuil (contact Jean-Paul Robin, tel 92 68 35 11)

La Banne d'Ordanche, les 14 et 15 août. Il y aura uniquement des planeurs anciens; on pourra voler un peu avant et un peu après la manifestation.

h) C.E.S. pour DD

Pilou Bourdon étant au chômage de longue durée, non indemnisée, et ayant atteint 50 ans, elle pourrait faire un Contrat Emploi Solidarité à DEDALE sans que cela coûte quoi que ce soit à l'association; de son côté, elle toucherait environ 2500F. Pour quoi faire? Ce qui est en attente à Râmes actuellement (classement des archives, courrier, fichiers MOSLPA, etc). Aux manifestations DEDALE elle assurerait la promotion de DEDALE (vente de pin's, T-shirts, etc). L'Assemblée ne voit pas d'opposition à démarrer le dossier vis-à-vis de la Direction du Travail.

Questions diverses

(1) Deux questions écrites:

La première émanait de Tagazou, et était relative aux moeurs sexuelles des taupes et leur influence sur la météorologie. L'Assemblée, perplexe et assez mal informée sur la question, n'a pu répondre directement, mais elle a chargé le même Tagazou, comme il est normal, de constituer et animer une

Commission, et à rendre compte des travaux de ladite Commission lors de la prochaine AG.

La seconde émanait de Philippe Corraze, relative à un atelier « DEDALE » à La Montagne Noire, et le sujet avait été préalablement traité.

Dans la salle :

L'Yves pose la question de la possibilité d'assurance en Responsabilité Civile des planeurs du parc de l'ASPAC, sous le couvert de DEDALE. Comme on le sait, la licence-assurance fédérale permet d'assurer en responsabilité civile les planeurs d'une association, et DEDALE déclare en fait depuis des années plusieurs planeurs appartenant à certains de ses membres, qui prennent évidemment leur licence-assurance auprès de DEDALE. L'Assemblée pense qu'il est raisonnable de demander à un au moins des membres de l'ASPAC de prendre sa licence auprès de DEDALE, afin de pouvoir déclarer ensuite le parc de cette vaillante association.

Une information sur l'ANEPVV devait précéder un vote éventuel sur la question de l'assurance « casse » de nos machines, mais elle ne pouvait être assurée par Mr Juillot que le lundi 1er mai. La question est donc ajournée, jusqu'à ce que des informations plus précises soient disponibles.

Renouvellement du Conseil d'Administration et du Bureau

Le renouvellement du CA ayant lieu tous les trois ans et en totalité, les membres réélus sont: Hugues BE-

SLIER, Marc BOURDON, Jean DESVIGNES, Jean-François DUPEY, Didier FULCHIRON, Jean-Michel GINESTET, Jean-Maurice KELLER, Jean MOLVEAU, Maurice RENARD, Jean-Paul ROBIN, Yves SOUDIT, Marc WEIBEL, les nouveaux Stéphane ESNAULT, Dominique GATARD, Yves MIGNOT, Didier PATAILLE et André TROCELLIER.

Le CA s'est immédiatement réuni et a désigné les nouveaux (?) membres du Bureau: Président Marc BOURDON, Vice-Président Jean MOLVEAU, Trésorier Jean-Maurice KELLER, Secrétaire Marc WEIBEL.

Un apéro offert par le CAB clôture cette matinée.

ANEPVV

Monsieur Juillot, créateur et animateur de l'ANEPVV, est venu à Beynes lors du Rassemblement National exposer la doctrine et le fonctionnement de cette association.

Celui-ci n'est pas vraiment d'une simplicité biblique mais peut se résumer ainsi: une association s'inscrit, et inscrit ses planeurs. Elle paie alors une fraction de la valeur des bêtes chaque année (1% pour nos vénérables machines), et si tout va bien les cotisations diminuent régulièrement chaque année. En cas de pépin, l'ANEPVV avance le montant total de la casse, puisant dans les provisions précédemment citées, et ajoutant ce qui manque; évidemment, les cotisations suivantes seront majorées suivant un système progressif, en fonction des résultats du compte (cotisations/participations ANEPVV).

Le système décrit par Marcel Juillot est très souple, et peut s'adapter à un maximum de cas particuliers. Reste que DEDALE est justement un cas

particulier, car notre vaillante association n'a aucune machine en propre, et doit donc inscrire exclusivement des machines privées. On se souvient que le risque avait été évoqué de la disparition d'un adhérent après la casse - et le remboursement - de son planeur, qui laisserait l'ardoise à DEDALE. Plus précisément d'ailleurs à l'ensemble de ses petits camarades, puisque l'association redistribuerait équitablement toutes les augmentations de cotisations sur les autres machines. Personne d'entre nous ne ferait une chose pareille, évidemment, mais cette hypothèse d'école peut être évoquée. La réponse de l'ANEPVV est d'abord que la notion de solidarité n'est pas une notion vide, et ensuite qu'une convention peut et doit être signée entre le propriétaire privé et l'association, prévoyant ce qui se passe en cas d'accident, et d'augmentation notable et subséquente des cotisations.

Manifestement, à Beynes, la majorité des présents à la réunion penchaient pour l'adhésion à l'ANEPVV, même si - formellement - il n'y a pas eu de vote. Un vote sur la question sera par conséquent organisé au sein du C.A. si des réticences se manifestent, et si un ou des adhérents le demandent explicitement. Autant pour la démocratie directe...

Contact a donc ensuite été pris avec l'ANEPVV en vue de l'inscription de quelques machines, en attendant que d'autres éventuels candidats se manifestent. Le problème actuel et urgent est celui de la convention citée plus haut: qui donc accepterait de se charger de la rédiger de façon à ménager les intérêts des parties, dans le maximum de cas prévisibles? Volontaires, manifestez-vous avant d'être désignés!

A Bourges dans les années 60, le proto du Bréguet 901 (F-CAJA). Qui saurait ce qu'est devenu le fuselage du second proto ?

Photo collection N. Mosson





Au « bistrot d'en face » au Bourget, fin 94, présentation de la future Balade par ses organisateurs.

Recherche et prospection

On l'a lu plus haut, l'AG adopté le principe de tenter de contacter les propriétaires de planeurs anciens, et les clubs où il en subsiste en état de vol. L'idée a été avancée de distribuer à quelques membres volontaires une poignée de LI, avec mission de les remettre aux adhérents potentiels. L'inconvénient est de perdre la trace de ces LI, qui, si elles sont remises au Président d'un club, pour attribution, risquent de rejoindre (au mieux) la doc fédérale, bien classée mais inaccessible. La solution retenue finalement est plus bureaucratique, mais peut-être plus efficace : jointe à cette LI, une fiche sur laquelle vous notez les adresses d'un, deux ou plus, amateurs de machines anciennes ne connaissant pas DEDALE ou, pire, affectant de l'ignorer. Cette fiche servira à envoyer à vos victimes deux LI successives, pour info, avec une courte présentation de notre association. Ainsi, notre fichier sera à jour, l'envoi de deux numéros sera automatique, et nous aurons touché des individus, non des organisations. Que celui qui aurait une meilleure idée écrive, il a gagné !

Commission historique

Le VIIIème congrès historique aura lieu comme prévu à Angers, fief du GPPA, les 2 & 3 décembre 1995. On y traitera des sports aériens sous l'Etat Français. Période difficile à beaucoup d'égards, mais pendant laquelle ont été préparés une partie des programmes mis en oeuvre après la guerre. Les exposés se feront le samedi au Palais des Congrès, avec un déjeuner sur place. Un repas avec visite de cave sera organisé le soir, et le dimanche sera consacré au GPPA, ses pompes et ses oeuvres, avec des vols si la météo le permet.

Jacques Lerat se félicite de pouvoir nous montrer des films retrouvés aux Archives nationales sur La Montagne Noire et le record d'Eric Nessler. La commission historique recherche les registres de vol de La Banne d'Ordanche, qui ont bien dû être entreposés quelque part lors de la fermeture du centre national (en 1942).

Activité des planeurs anciens

Lors de l'Assemblée Générale de la FFVV, Jean Molveau a représenté Dédale, et il a donc reçu les divers documents remis aux participants. On y trouve force informations intéressantes, entre autres :

1) Le classement fédéral place Dédale au 156ème rang (sur 168), avec 526 heures. Ce n'est pas une nouvelle en soi, mais derrière nous, on observe des associations qui volent toute l'année, et avec des plastiques... (« des noms ! demande Radio-Vipère ! »)

2) L'analyse de l'utilisation des machines en 1994 : les biplaces anciens (AV 22, C 25 S, C800) sont 7 à avoir volé, pour 164 h. Les monoplaces anciens (Air 100, AV 36, Br 901, C 301S, N 1300 & divers) sont 41, pour 1928 h.

Où volent toutes ces machines, la fédé ne le dit pas (peut-être sont-elles réparties dans des clubs ?), mais sur les 2454 h en question, nous n'en représentons que 526, ce qui montre que Dédale a un potentiel de croissance encore important.

A noter que la FFVV classe Wa 30 & M 200, d'une part, et A 60, M 100, Pik 16 et Wa 20/21/22 dans les planeurs « classiques ».

Nota Bene : Cet article a été écrit avant l'AG de Beynes, au cours de laquelle précisément l'idée de contacter les propriétaires de machines anciennes, et les clubs où elles volent, a été adoptée. Voir par ailleurs l'article correspondant.

Rassemblements

11^e rassemblement national

Patrice LUISET, nouvel adhérent de DEDALE, envoie officiellement la candidature du C.V.V.L. de Lyon-Corbas pour organiser le 11ème Rassemblement National, en 1996. Il précise aussi que pendant cette même semaine le club fêtera les 50 ans de vol à voile sur le terrain. Ce serait, écrit-il, une bonne occasion de jumeler deux manifestations archéovélivoles. Côté installations, le club pourrait dégager une dizaine de places dans le hangar, accueillir l'A.G. et loger 12 à 15 personnes dans son bâtiment d'ac-

cueil. Il serait également possible de camper sur le terrain dans de bonnes conditions.

Quant à l'ambiance, il propose de s'en référer à Jacques Menei, qui sévit assez souvent là-bas.

Problème : une décision de principe a été prise pour Angers, lors de l'Assemblée Générale 1995. Le problème est par conséquent à l'étude avec le GPPA.

Compte-rendu succinct du 10^e Rassemblement national à Beynes

19 planeurs anciens étaient au rendez-vous de Beynes, organisé pour le compte de DEDALE par Jean Molveau et le C.A.B.

En fait, 15 seulement ont volé : le CM 8-13 du GPPA n'avait pas de pilote, le N 1300 F-CREU n'avait été déstocké et monté que pour l'occasion (et surtout pour faire plaisir à Jacques Lerat, précise Radio Vipère) par Olivier Oyon et son équipe, et un C 800 exhibait ses réparations en cours.

L'organisation était à la hauteur, après plusieurs réunions préparatoires (qui comportaient plusieurs personnes adhérent à la fois aux deux associations, comme Jean Molveau et Pierre Courrier, ce qui a sans doute facilité les choses). Outre les vols et les palabres, une exposition rassemblée par Pierre Courrier retraçait l'histoire de Beynes, et des planeurs y ayant volé.

Le samedi, le temps était couvert et venteux, mais après le briefing du chef-pilote présentant la plate-forme, le Fauconnet F-CDGN de Jacques Boulanger et le F-CReuGneu de Didier Fulchiron se présentèrent courageusement en bout de piste. 0:45 en trois remorques pour l'un, temps inconnu au treuillage pour l'autre.

Dimanche, après l'AG de DEDALE, tous les planeurs volent, pour 12:04:00 en 50 vols (l'ordinateur est précis à Beynes !) : 3 A 60 (F-CCVF, F-CCVO, F-CDGN), un C 800 (F-CBKA), un Grünau allemand (D-1401), un Ka 6 E (F-CECH), le KBK (F-CCAS), un M 100 (F-CCSP), un N 2000 (F-CBFR), un Pik 16 (F-CCPS), deux SA 104 (F-CRFB & F-CRRN), un TVC 103 (TrucàVaysse F-CRRH), un Wa 22 F-CAIR, et le Weihe F-CRMX du GPPA. Le soir, un sympathique repas au restaurant du club rassemble l'essentiel des participants.

Lundi, 16 h 23 en 21 vols, ont été effectuées, après une réunion d'information de Marcel Juillot sur l'ANEPVV. Ensuite, il a bien fallu plier les bagages et prendre le chemin du retour.

A noter que le F-CReuGNeu s'est singularisé en ne pratiquant que le treuil, qui n'est pas comptabilisé dans nos chiffres, et en exhibant une affiche « A vendre » assez réussie. Il n'a toutefois pas trouvé d'acquéreur cette fois.

Une partie des remorqués a été assurée par les avions anciens de l'AC Bertin, de Chavenay tout proche, avec Olivier Oyon aux commandes du MS 505. Dans l'ensemble, ce qui a frappé les participants de ce rassemblement national, c'est la facilité avec laquelle les dédaliens ont été intégrés dans les activités du club. Grand merci à Beynes pour son hospitalité, et son efficacité, et à se revoir dans quelques années ? C. La Banne d'Ordanche, version 1994 Yves Soudit donne des infos sur le Castel photographié lors de l'événement : c'est le C 301 S no 1133, F-CRHT, ex-F-CBXO, appartenant à Mr Camel Belhacène, de Moulins (et qui fut jadis adhérent de DEDALE). Le planeur est basé actuellement à Nevers, sur sa remorque.

Autres assos

ASPAC

L'ASPAC, sous les espèces de son vaillant Président, Yves Soudit, a participé à une émission de FR 3 Bourgogne Franche-Comté, ayant pour sujet St Yan (photo). Il ont pu glisser un mot sur l'ASPAC, et sur DEDALE aussi (bravo!) dans l'émission, qui a repris des documents vidéo antérieurs. Bref, 5 minutes d'émission sur les planeurs anciens...

FFVV

DEDALE a été invité à l'Assemblée Générale de la FFVV, en mars comme chacun sait. C'est Jean Molveau, qui était de toute façon sur place, à divers titres, qui nous a représentés (quand les devoirs de ses charges lui en ont laissé le temps, écrit-il). On trouve dans les documents préparatoires un résumé de l'action des commissions. La « commission historique », par Jacques Lerat, bien sûr, mais aussi « circulation aérienne », « environnement », « météo » et « sécurité » : en 1994, 3 accidents ont provoqué 5 décès (moins qu'en 91 et 92, mais plus qu'en 93). Les accidents impliquent à 30% des biplaces, avec une fois sur deux un instructeur à bord. L'article rappelle que deux tiers des accidents auraient pu être évités, car ils sont typés et répétitifs. A méditer...

VSA (USA)

Ian Scott a remarqué, dans la LI 52, une interrogation au sujet des « baseball cards » que le VSA propose à ses membres de faire éditer. Il en a gentiment envoyé quelques-unes, avec ses compliments. Il s'agit de cartes de 90x60mm environ, portant la photo du planeur, le fabricant, la date de fabrication et son nom au recto, le nom du propriétaire, les spécifications techniques au verso. Nous voilà renseignés ; merci Ian !



L'Yves « cause dans le poste », interviewé par la charmante speakerine de la station FR 3 locale

Notes de lectures

Bungee Cord

Un généreux donateur (Frank Gross) a permis l'édition de quatre pages de couverture en couleurs, aussi voit-on cette fois le Cadet II de Baker Mc Millan, qui a gagné la récompense « Frank Gross » (équivalent U.S. de la coupe Jean-Marie Le Bris) en 1994.

Quatre planeurs venus d'Europe seront en vente à Elmira cet été. Un T 31, un Bergfalke, un Grünau Baby IIb et... un Castel C 25 S. Ces deux derniers ne feront le déplacement que s'ils sont vendus ferme avant le départ.

Le C 25 S est helvétique, et appartient à « Cheeseli » Renz. Il est disposé à l'échanger contre le transport du planeur -aller simple - et de son équipage - aller et retour - Zürich-Elmira. Ce serait le premier planeur ancien français aux U.S.A, et le rédacteur de Bungee Cord estime que l'opération ne coûterait pas vraiment cher.

Elmira : le VSA cherche des volontaires pour accueillir les remorques au bateau, les tirer jusqu'à un abri temporaire, et les emmener ensuite à Elmira. Les européens concernés devront envoyer une prise femelle pour permettre le raccordement électrique (la norme est différente aux USA).

Où sont les jeunes ? (même air que chez nous). Pour favoriser l'accès des jeunes d'âge scolaire au vol à voile, le

Dr Frank Gross a créé un fond qui leur permet de voler en ne payant que les remorqués et les instructeurs (et encore quelques-uns de ceux-ci acceptent-ils de faire l'instruction bénévolement).

On lit ensuite un récit sur le vol d'épreuve du brevet de Charles Lindberg en Bowlus Albatross, avec une photo, puis un article sur le BA-100 « Baby Albatross », avec la récapitulation de l'état actuel de 25 d'entre eux, illustré par plusieurs photos.

Le récit d'un transport de courrier en planeur entre Miami, en Floride, et La Havane, à Cuba : un remorqué double en tandem (!) de plus de quatre heures (et près de 400 km) qui faillit mal finir à cause de l'enthousiasme des Cubains massés sur l'avenue qui devait servir de piste d'atterrissage, puis le retour trois jours après.

Une rubrique « Was ist das ? » apparaît dans « Bungee Cord » ! Il s'agit cette fois-ci d'une photo de planeur qui pourrait bien, dit le texte, être un Allen-Koppen « kiwi » construit au M.I.T. en 1922, mais rien n'est sûr, et tous les avis sont bienvenus.

Le VSA cherche par ailleurs auprès des sauteurs à l'élastique des élastiques ayant déjà servi, pour en faire des sandows lors de l'IVSM à Elmira.

Les Faucheurs de Marguerites

Le numéro du premier trimestre 1995 montre en couverture une photo du (re-)lâcher en SG 38, quarante ans après, de Jean Florent. On découvre ensuite dans les petites annonces qu'un N 2000, un Avialsa et un M 100, tous trois en état, sont à vendre (s'adresser aux Faucheurs de Marguerites).

Un referendum sur l'achat d'un biplace a désigné le Ka 2b par 22 voix contre 10 pour un T 49; dans la foulée, les ré-

gles d'utilisation de la future machine sont publiés (on est d'ailleurs un peu étonné de la modicité des garanties pour la R.C. : 5.000.000 de FB par accident et en outre par passager transporté, c'est nettement moins, sauf erreur de calcul, que la garantie FFVV).

Le Ka 2b OO-ZRE vole à nouveau. Après un accident en 1993 (dernier virage un peu bas), l'aile gauche avait été brisée, le fuselage écrasé à l'avant et

avait éclaté à l'arrière. Firmin l'a racheté, a refait des cadres, une partie de la dérive, une partie de la timonerie, bref une vaste remise en état. Il racontera la suite la prochaine fois.

Le récit de la résurrection de l'Avia XIA, à Montauban, avec des photos.

Le récit d'un beau vol : un triangle de 210 km en Spatz B (alias Fauconnet) effectué en 1960; et enfin, un historique du vol à voile en Belgique, daté de 1961.

VGC news

Le N° 84 présente en couverture un N 2000, en livrée militaire française, au-dessus de la campagne, et qui n'est pas, (O stupeur !) le F-CBFR! Bien sûr, on voit en regardant de près qu'il n'a pas de tube de Pitot, ni d'immatriculation, ni les marques de Nord... bref, le F-CBFR a un sosie (une copie?) en Grande-Bretagne, aux mains de Barry Smith. Que font les responsables? L'A.G. du VGC est convoquée à Oberschleissem le 10 août 1995 à 20:00. Les candidatures pour le comité (Conseil d'administration) sont reçues jusqu'au 10 juin chez Geoff Moore.

David Shrimpton, le président du VGC, évoque le prix de vente des planeurs anciens, et leur valeur réelle. Il a été interrogé par «Christies», la célèbre salle des ventes, pour donner un avis sur le sujet. Et il se félicite que les prix des planeurs anciens soient assez modiques pour être abordables par tous.

Le VGC se lance dans la récapitulation des planeurs anciens (MOSLPA à la sauce anglaise?) et a déjà répertorié 460 planeurs dans ses fichiers.

Le VGC a obtenu du BGA, instance qui gère le vol à voile en Angleterre,

une dérogation à la nouvelle obligation concernant les marques des planeurs, en avançant les raisons d'authenticité, de marques originales, etc. Les planeurs du VGC pourront donc probablement continuer de voler en l'état d'origine, c'est-à-dire quelquefois sans marques du tout, pourvu que l'aspect d'origine soit strictement respecté. On attend la suite.

Dans les petites annonces : on peut acheter des «Olympia Meise» neufs, construits (ou à construire?) en Hongrie! Et aussi acheter une AV 36 CR d'occasion au Blanc.

Boutique Dédale

Autocollants

A préciser : soit un planeur ancien vu de face, soit un archéovélivole souriant dans une cabine torpédo. Fond blanc/bleu dans les deux cas. Prix : 5 FF.

Badges

Ils sont encore mieux que les précédents! Il s'agit toujours d'un Avia XVA rouge ou blanc, sur un disque de 20mm de diamètre, au prix (constant) de 30 FF.

Batteries radio

Ce sont des batteries au plomb et scellées. Il s'agit essentiellement du modèle Yuasa NP6-12, 12 V, 6 AH; dimensions : 150x65x95 mm, poids 2,5 kg. Elles sont vendues 50 F, en l'état.

Livres

Le livre «PLANEURS & AVIONS» retraçant la carrière de Robert CASTELLO, créateur (entre beaucoup d'autres) du C 301 S, C 310 P, C 242, C 25 S, CM 7, etc, peut être acheté par l'intermédiaire de DEDALE, au prix librairie, soit 290 F, grâce à l'auteur, Christian CASTELLO. Inutile de rappeler l'intérêt de ce livre très bien documenté, qui a sa place dans la bibliothèque de tout archéovélivole.

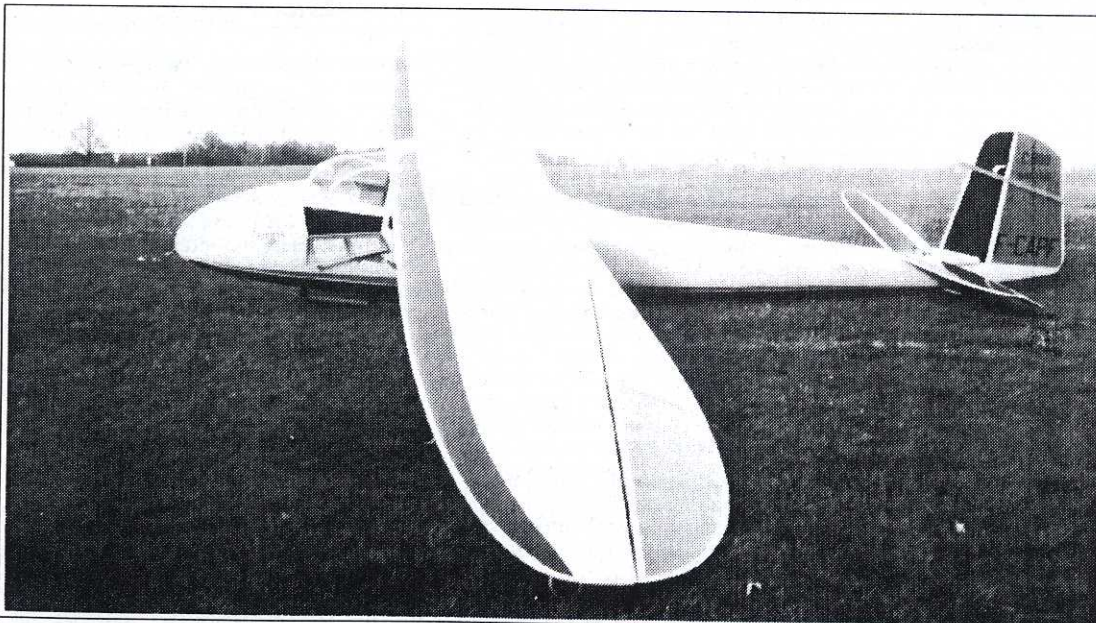
T-shirts

Un cadeau qui ravira vos amis! Taille unique : Ils sont TOUS grands, blancs, imprimés en noir, portant tous le traditionnel petit bonhomme et ses ailes d'oiseau. Suivant les morphologies, du

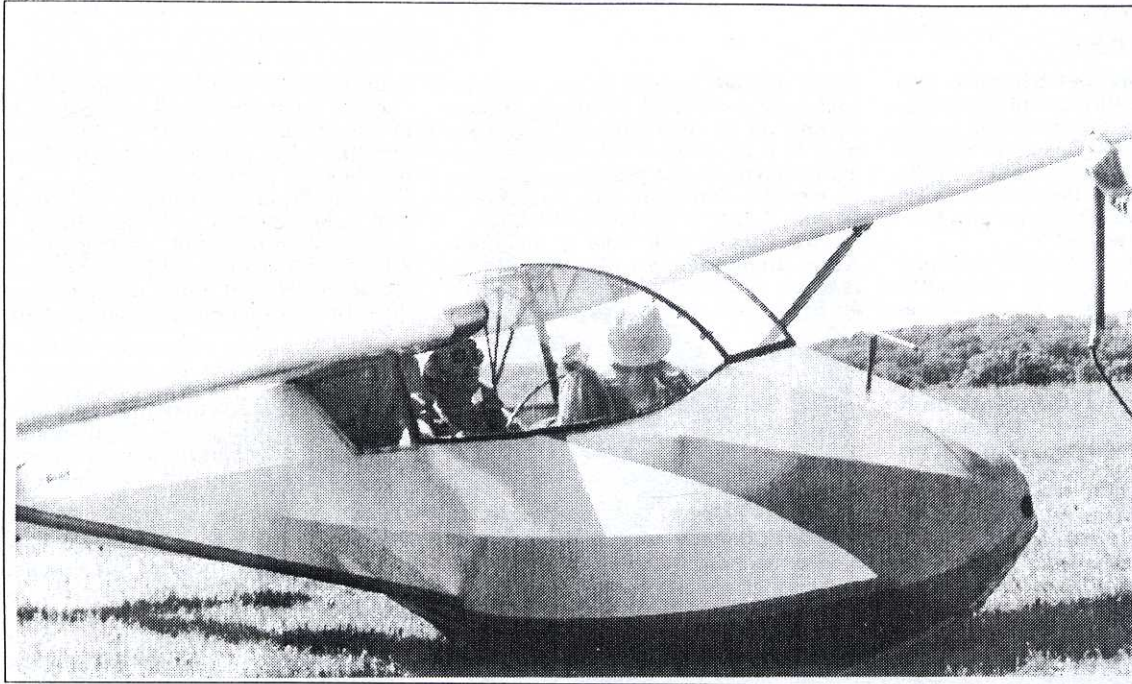
Vol à Voile mag, N° 63

On y trouve une brève sur la 4ème Balade, avec tous les renseignements pour s'inscrire. Un article sur la Was-serkuppe aujourd'hui, aux sources du vol à voile et pourtant dans le présent. Un autre sur le PW 5 «Piwi», avec le compte-rendu d'un essai en vol. La présentation du terrain de la Motte du Caire, vélisurface où l'on treuille, et enfin un article sur les vrilles, analyse et commentaires par Daniel Serres..

cou à la face Nord du nombril, ou du cou à la face Sud des genoux. Prix 60FF.



*Et de trois !
L'est y
pas beau
le Caudron
tout neuf
de l'ASPAC ?*



Didier vole désormais sur Röhnlerche, il cherche un bon maître pour le CRGN

Travaux en cours

Amortisseurs

Norbert Mosson signale qu'Hutchinson a effectivement fabriqué des amortisseurs en caoutchouc, et pourrait probablement en refaire, l'inconnue restant le prix de vente. Reste, pour les amateurs, à prendre contact avec la firme (et transmettre les infos ensuite, merci), car son contact a disparu.

A Paray

L'Yves écrit que la priorité de l'Aspac est actuellement l'atelier, qui permettra de stocker les machines ailleurs que dans le hangar, et de créer une U.E.A., afin de devancer les exigences de l'administration qui nous l'imposera bientôt. Il ajoute « Bravo l'Europe! », signé Radio-Vipère...

Le F-CAPF est passé à la bascule, sortie de GV : il est plutôt en bonne santé, et a fait ses premiers vols à la satisfaction générale.

A Grenoble et à St Gaudens

C'est une histoire internationale : au départ, Didier Fulchiron cherchait un biplace ancien. Après réflexion et essais en vol, il jette son dévolu sur le Ka 4, qui est solide, rustique, treuillable et peu encombrant. Il en trouve un à ven-

dre en Suisse, qui lui convient et qu'il achète. Tout va bien.

Il veut ensuite rapatrier, puis immatriculer la bête, et l'administration compétente fait alors savoir que le Ka 4 n'a pas en France de certification de type ; et que faire certifier cette machine en France est certes possible, mais risque de prendre du temps, etc... Diable... Et l'administration de conclure que si le Ka 4 n'est pas certifié en France, il ne peut donc être immatriculé facilement en France, mais que rien n'empêche un citoyen français d'exploiter un planeur sous marques d'un autre pays de l'Union Européenne. Message reçu, et contact est pris avec le BGA, qui finalement accepte d'immatriculer le Ka 4. Les papiers sont établis, les travaux de visite sont réalisés par Didier à Grenoble. Reste à trouver un inspecteur du BGA pour établir le C of A (certificate of airworthiness) permettant enfin de voler. Il était possible d'attendre un Rassemblement international, mais en cherchant un peu l'inspecteur en question est trouvé dans la région de St Girons, où il réside : il s'agit d'Alan Sands (qui, souvenez-vous, avait amené à Budapest et à Schaffhouse un superbe Grünau III). Rendez-vous est pris sur le terrain de St Gaudens (le club de St Girons est peu sensible aux charmes des planeurs anciens, ou de certains de leurs amateurs peut-être, enfin bref...), et finalement Didier arrive avec planeur et remorque à Clarac. La bête est montée, inspectée sous toutes les coutures, pesée avec soin, et finalement déclarée bonne pour le service. Sui-

et deux vols pour le plaisir. Bel exemple de coopération internationale!

A noter qu'il semble qu'outre Alan Sands, il y aurait un autre inspecteur BGA en France (peut-être au Blanc ?).

A La Montagne Noire

Le C 800 F-CBAN est actuellement en grande visite dans l'atelier de l'APPARAT à La Montagne Noire. La timonerie a été démontée, ainsi que les câbles, tout a été vérifié et semble en ordre. On repeint et on remonte... puis on vole.

En Tchèque

Zdenek Zabloudil, un de nos correspondants tchèques, écrit que son club a maintenant un deuxième LF-107 Lunak, et un VSM-40 Démant (planeur bois & toile des années 60 de 18m).

MOSLPA ?

Norbert Mosson signale que le C 25 S No 169 est « à prendre », au club de Rouen ; celui-ci a déjà reçu plusieurs offres (dont une de Guy Uriot). Dans le même club un Fauconnet désentoilé mais en très bon état et un Wa 22 (C sans doute) accidenté mais réparable sont aussi « en vente ».

Il signale aussi l'existence d'un CM 8-15, motorisé puis dé-motorisé, dans un endroit sur lequel il préfère rester discret.

Was ist das ?

Films antiques

On se souvient sans doute de la rubrique « Was ist das ? » proposée il y a maintenant plusieurs années par Jean-Claude Néglais, suite à la découverte par un de ses amis d'une vieille copie d'un film d'origine yankee, du côté de la base de Brienne.

C'était incontestablement une rencontre de vol à voile, probablement aux USA, avec des planeurs américains, mais aussi des planeurs allemands (Rhönsperber, Kranich).

Le Sire de Tallard, Claude Visse, a rapidement situé l'endroit grâce à sa sa-

gacité et à sa documentation (il s'agit d'Harris Hill, à Elmira, berceau du vol à voile US), puis la date probable (les championnats US de 1938) ; Jan Scott a alors interrogé aux USA ses amis archéovéliques du VSA, qui ont identifié une bonne partie des planeurs et

