



DEDALE

Association des Amateurs
de Planeurs Anciens
33, rue Pasteur
44410 HERBIGNAC

Tél/Fax 02 40 88 90 75

dedale.planeurs-anciens@laposte.net

<http://www.dedale-planeurs.org/>

Un jeu de Mikado...

Rassemblement VGC 2004
à Gliwice en Pologne

LETTRE D'INFORMATION n° 84

JUIN - JUILLET - AOUT - SEPTEMBRE - OCTOBRE 2004

Trois fauconnets chez les Helvètes

chapitre 2 : Mauborget 2004

Lors de la précédente LI, vous pensiez que ce titre était destiné à un article : et bien non ! Depuis que Peter nous a parrainés en Suisse, nous avons l'intention d'écrire un livre dont voici le second chapitre. Le chef de l'OSV, Willy Fahrni, ne s'y est pas trompé, car en nous voyant, il ne dit plus l'équipe des Spatz français, mais les hommes du Fauconnet, en donnant à notre oiseau un accent qui fait chanter ses lettres de noblesse ! Le chapitre II débute en juillet par un Mail de Peter : l'équipe des Suisses romans a trouvé un terrain, mais la date est avancée d'une semaine. Il faut renvoyer l'inscription avant le 27 juillet, précision suisse oblige, pour être de la partie. Pascal est en vacances, mais je l'inscris d'office : aucun fauc ne doit manquer à l'appel !

Vendredi 10 septembre, réveil à 5h, nous accrochons le F-CCLI derrière le Touran. Depuis une semaine, il dort dans sa remorque devant la maison, nous lui avons monté un G-mètre et un appuie-tête spécial. Nous prenons la route, avec mon père que j'ai invité pour faire le Gummihunde (vous savez, la force tractrice), direction Pontarlier. Le ciel, d'un bleu limpide, se lève sur le Jura : la journée sera belle. Après être passés devant les ateliers Sbarro, le Designer suisse installé en France, nous



Dudu aussi beau que sa machine

passons la frontière à Vallorbe. RAS. Nous voici en Suisse, encore quelques kilomètres pour atteindre Yverdon et le bord du lac de Neuchâtel, et nous voici rendus à Champagne, lieu des réjouissances. Nous sommes presque les pre-

miers. Peter et Manouche, qui ont fait la route la veille, sont déjà là. Peter ouvre la porte du camping-car et nous offre un café : quelques forces seront les bienvenues. En un instant, l'équipe de l'OSV arrive : Lilly, Willy, Piccoche, Max, et leurs amis s'installent dans le champ bientôt rejoints par Pierre-Alain. Le paysan qui nous accueille dans son champ est venu nous le rouler : mieux

gratifié d'une petite démo de stampe et salue nos efforts par un passage sur notre champ. Pierre-Alain valide le crochet de son AV36, pendant que Pascal répare le sien. Le mauvais anneau et une pré-tension insuffisante ont plié le croc : les efforts ne sont pas si anodins, il faudra surveiller les prochains lancements si on veut finir notre qualif (6 départs à plat mini). Nous sommes tous



Décollage du Grunau – L'AV36 attend son tour

que la piste habituellement utilisée par nos vieux Faucs ! BRIEFING, le signal est donné, et Willy nous fait le premier cadeau du jour, lors du choix des machines : un Ka8, un Karpf-baby et lorsque je propose un spatz français, le chef me répond : « Nein, nicht Spatz, aber Fökonette ! ». Les machines montées, il faut faire les comptes : deux élastiques fois huit Gummihunde, un chef, un pilote, un cameraman (Willi Scharzenbach), il faut 19 personnes et nous sommes 19 : précision suisse oblige. Nous commençons par finir les qualifications de Stéphanie et des amis de Schänis, puis nous réalisons une giclée chacun. ESSEN ! les deux organisateurs Willy et Willi ont préparé des sandwiches et des boissons pour tous. Retour en piste, mais, comme à Mollis, le vent a tourné et il nous faut changer d'axe de piste. Démontage et remontage de notre Gummi sous un soleil de plomb et on repart pour une série : et de deux. Un ami de nos compères romans nous

très fatigués par le soleil et ce foutu élastique, mais le chef a dit « immer zwei für Pascal und Didier ». Nous terminons donc l'après-midi avec la qualif en poche : sincèrement, nous n'y croyions pas, mais les Suisses ont une façon de se hâter lentement, qui leur donne une efficacité absolue. Il suffit de suivre les ordres du chef, ce que n'a pas supporté l'an passé notre ami Ragot : dommage !. Rendez-vous au bar, où l'on arrose nos exploits : une vingtaine de giclées et six nouvelles qualifs. Enfin, nous retournons sur Montbéliard et accompagnons mon père, qui n'est pas venu pour rien.

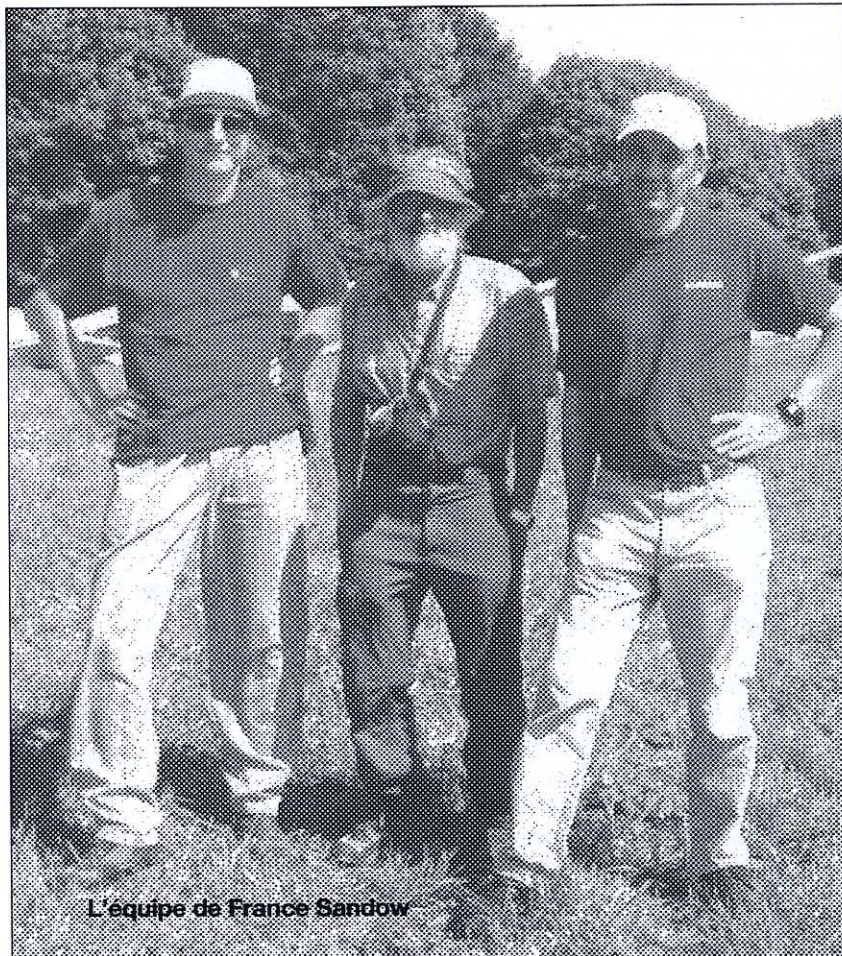
Samedi 11 : la prévi est bonne pour la journée, mais nous aurons la pluie pour ce soir. Nous renonçons donc à prendre mon Fauconnet qui n'a pas encore de remorque couverte, et nous partons pour Mauborget. La nuit a été courte, mais le moral est au beau fixe. Nous serons deux sur le Fauc de Pascal, je ne ferai peut-être pas mon lâché mon-

tagne cette année, mais les objectifs sont déjà largement atteints, donc tout va bien. Ayant récupéré le F-CCLI au passage à Champagne, nous grimpons les 800 mètres de dénivellé, qui nous amènent au site de décollage à 1170m : un petit champ en bordure nord du village. Tous nos amis sont à pied d'œuvre pour monter les machines : un Moswey, un Karpf-Baby, un Grunau-Baby, une AV36, un Spatz, deux Ka8 et les Fauconnets de Pascal et Peter. BRIEFING ! Cette fois pas de soucis pour les volontaires au Gummihunde. Coté pilotes, 12 prétendants. Je serai n°2 sur le fauc qui est programmé pour deux rotations, de même que le Grunau, le Spatz et le Moswey qui partiront donc en premier. Connaissant les oiseaux (Pascal et son Fauc), je suis sûr qu'ils vont accrocher et que mon tour sera pour 2005. Je serai donc dépanneur. C'est au moment où je m'apprête à intégrer l'équipe des tireurs que le plus beau cadeau de l'année arrive de Lilly, qui, ne se sentant pas en grande forme, m'offre son HB-701. Mille fois merci, Lilly, je ferai donc mon lâché sandow et mon lâché Ka8 le même jour. Nous finissons les visites prévol des machines en mangeant sur le pouce : les premières machines prennent l'air dans une ambiance magique, où la technique ancestrale du décollage au sandow s'intègre parfaitement à cet univers champêtre. Moswey, Spatz, Karpf, Grunau, AV36. Arrive le tour le Pascal : après le décollage le plus rapide de sa vie, Pascal soigne son pilotage en collant à la pente pour profiter au maximum de l'effet dynamique (bien que le vent soit de travers), puis... il accroche une bulle. C'est gagné ; le vol ne sera pas que plané. Je laisse la place sur le rail à Stéphanie qui préférera les thermiques de plaine aux ascendances du relief. Cette fois, c'est mon tour : Le Ka8 prend l'air plus calmement que le Fauc (230 kg contre 170kg), le décollage est lent, mais ça prend l'air aussi ! Peter fermera la Première tournée de giclée, puis il nous rejoindra sur le relief en compagnie des parapentes. Les pompes ne sont pas nombreuses et il faut se partager les ascendances. Les trois fauconneux, après avoir gagné quelques centaines de mètres, admirent le site vu du dessus. J'apprécie le cadeau de Lilly, le Ka8 est très agréable et il monte bien. Au bout d'une heure, je quitte le relief et après quelques bulles en plaine, je viens rejoindre Peter et

Stéphanie à l'atterrissage. Pendant que Pascal profite encore du ciel, nous commençons le Yo-Yo : remontée à Mauborget, accrochage des remorques,

2004 à coller dans le carnet de vol pour commémorer l'événement !

Dimanche 12 : La pluie est au rendez-vous, le vent est contraire, comme nous



L'équipe de France Sandow

descente à Champagne, mise en boîte puis remontée : douze fois ! Les trois planeurs ayant deux pilotes ont remis le couvert en milieu d'après midi, après un changement d'axe dû au vent. Quand nous arrivons avec les remorques, Pascal est enfin posé, et nous admirons un spectacle des plus inhabituels : neuf planeurs dans le même champ. Le temps de tout plier et la pluie arrive pour laver le dernier planeur : le petit Fauc jaune de Peter. Remontée au point de décollage pour apéritif en lisière de forêt, puis repas convivial au restaurant des parapentes, surplombant le site, avec vue sur le lac. Affamés par nos exploits, nous apprécions le repas, au cours duquel Willy Fahrni remet à chacun le traditionnel souvenir : une bouteille de Champagne, le petit village où nous atterrissons, cuvée de Gamay avec une étiquette spéciale sandow. Les Suisses ont un sens inégalé de l'accueil et du savoir-faire qui se concrétise jusque dans la distribution de mini timbres Mauborget

le confirme, à distance, la webcam du restaurant des parapentes. Les vols sont annulés, mais cela ne peut pas altérer le souvenir de cette édition qui fut une réussite : 6 nouvelles qualifs, 9 machines, 12 vols en montagne. L'hiver sera moins long avec les souvenirs de l'année écoulée.

Remerciements à toute l'équipe de l'OSV et aux chefs Willy et Andréas Fahrni.

*Septembre 2004,
Didier Hosatte*

lien vers l'agenda 2005 du site des fauconnets

<http://a60planeur.free.fr/Manifestations/PLAN-NING%202005.htm>

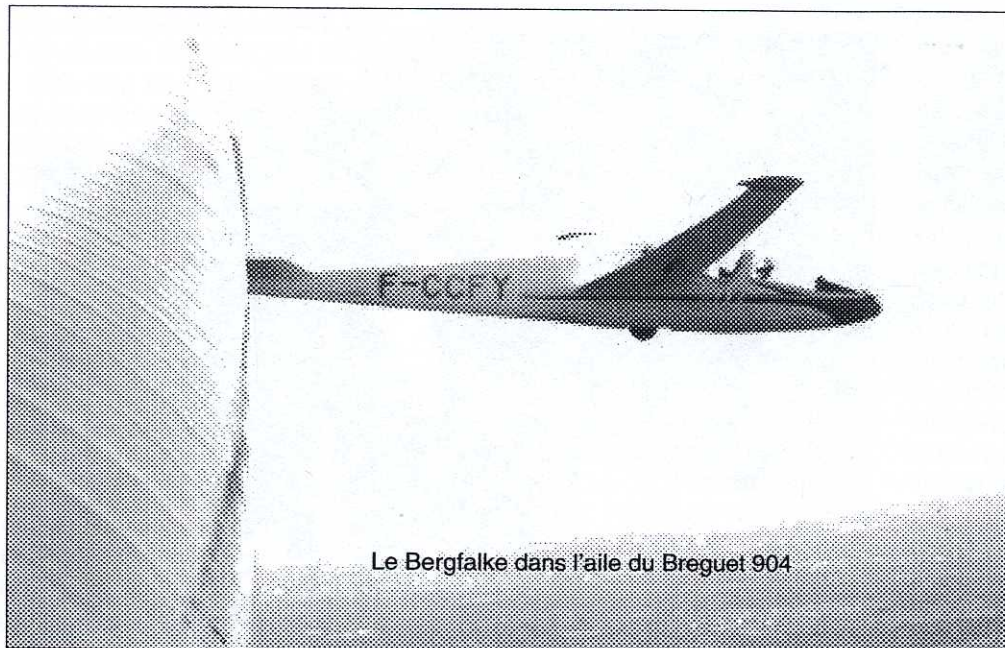
Lien vers leur site

<http://a60planeur.free.fr>

Festival Aéro-rétro à St Rémy de Provence

Août 2004

Organisé par J. Molveau - L. Pastre et l'Aéro-Club Saint-Rémy-Les-Alpilles



Le Bergfalke dans l'aile du Breguet 904

Les amis du Fauconnet s'étaient fixé trois rendez-vous cette année : après la rencontre de l'OSV à Mollis et avant celle de Mauborget (voir articles de Peter), nous avions l'intention de mettre le cap au sud !

Après un week-end de dur labeur sur la remorque de Pascal, pour finir de la couvrir, les deux fauconnets prennent la route mardi 3. N'ayant pas de remorque couverte, je pars dans la nuit pour éviter les orages annoncés à mi-journée, Pascal suivra un peu plus tard. C'est effectivement entre les cumulonimbus que j'arrive à Romanin, accompagné par les pompiers à la recherche d'un départ de feu provoqué par les éclairs. 11 heures, personne ? le camp est vide ? Non bien sûr ! L'école du club est en piste et les archéovélivoles suivent une conférence sur les planeurs du débarquement.

Présentation et découverte des amis passionnés de vieilles machines : un breguet 904, un bergfalke, une fauvette, sont déjà là. Ils seront bientôt rejoints par nos deux fauconnets, un second breguet 904, un Ka6 ainsi que le Ka8 et les trois K13 du club. Mardi, deux cunimbs s'installent de part et d'autre des Alpilles et nous laissent l'espace libre pour voler sur la chaîne. S'il est vrai que l'espace est borné assez vite par les zones et que le plafond s'arrête à 1200m, nous avons tout de même pu nous promener jusqu'à

Tarascon sans problème majeur : c'est original de voler plein AF pendant la majeure partie du vol, mais bon ...on s'y résigne, d'autant plus que les gros ne passent pas loin.

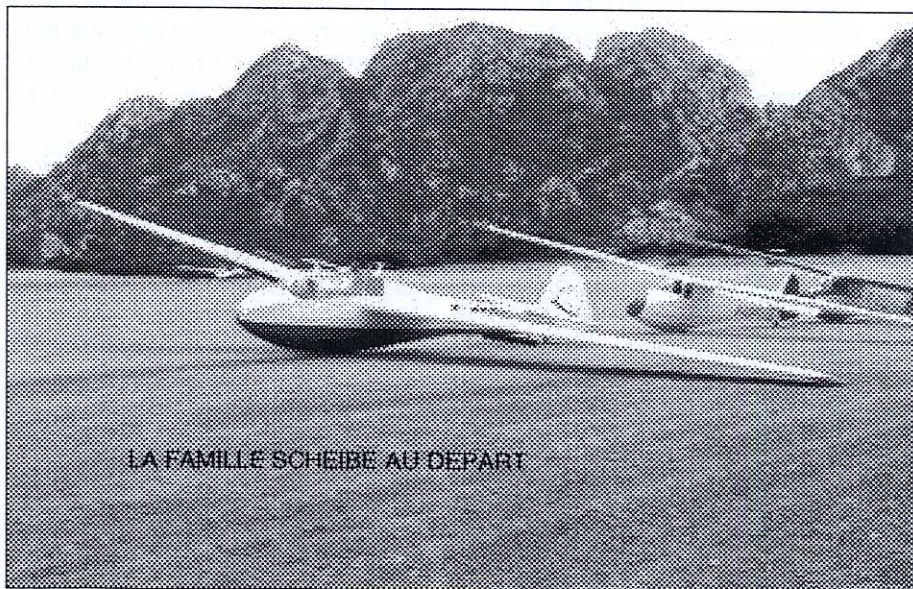
Mercredi, même temps, même programme, même joie de découvrir une nouvelle région par la voie du ciel. Jeudi, l'orage est pour nous ! Un peu de repos : nous en profitons pour découvrir les trésors cachés de la brocante aéronautique, des boutiques de vieux livres et l'expo de philatélie. Pascal trouve un badin d'époque ; sitôt acheté sitôt monté pour un essai en vol demain (qui s'avèrera correct). Nous

prenons également un peu de temps pour assister aux conférences et aux films : un programme très riche et varié sur les records du passé, les records actuels, les planeurs du débarquement, les oiseaux,

Vendredi, vent du sud : nous allons découvrir de nouveaux axes de pistes. On ne s'ennuie jamais au Mazet tant les prises de terrain sont variées et originales ! En l'air, tous les vieux planeurs sont de la partie et l'on assiste à des vols de patrouille assez rares aujourd'hui. Les appareils photos s'en donnent à cœur joie, ce qui donnera

de belles images pour le site internet. Les biplaces changent de pilotes assez souvent et j'en profite pour découvrir l'art du pilotage sur le breguet 904 de Michel, avant de sauter dans le Bergfalke de Jean.

Samedi, les conditions deviennent difficiles, je pars sur le bergfalke de Jean avec Pascal : on vient d'acheter la même machine, et on souhaite pouvoir comparer les qualités de vol des deux planeurs qui furent, fait du hasard, en fabrication en même temps. (Les numéros de série se suivent). Sur la pente, nous croisons le K13 du club qui s'est capoté en torpédo : la finesse en prend



LA FAMILLE SCHEIBE AU DÉPART

un coup, mais le vent dans le cockpit procure des sensations rétros des plus mémorables. La prochaine fois, on essaiera cette affaire. Pour l'heure, nous avons rendez-vous pour un grand repas au club : sont réunis autour de la grande table, les anciens, les recordmen actuels, notre ancien président, les

archéovélivoles du Festival, mais aussi tous les acteurs du club de St Rémy, qu'il faut saluer ici pour leur accueil et leur efficacité qui ont grandement participé au succès de cette manifestation, organisée par Jean et Lionel. Alors, si toi aussi, ça te tente, note sur ton agenda : du 6 au 15 Août 2005,

Deuxième Aérorétro.
Les amis du Fauconnet
Didier Et Pascal

Les reportages sont en images sur le site des Fauconnets :
<http://a60planeur.free.fr>

NOTES DE LECTURE

Des nouvelles de l'APPARAT

Bernard Gabolde - Terre Blanches - 31540 Saint-Félix-en-Lauragais - 05 61 83 03 65
Email : bn.gabolde@free.fr

L'APPARAT donne désormais de ses nouvelles à ses membres dans "la Gazette de l'APPARAT" lettre d'information trimestrielle dont nous avons reçu le N° 2 (Juin 04)

- Les portes du hangar mistral ont été posée grâce à l'aide du Conseil Régional et à la DGAC

l'association vient d'acquérir l'AV 45 F-CRRG machine propulsée par un Rotax, en place du Nelson d'origine et Jean Lozio le K6E F-CDTS

Une liste de diffusion internet est créée pour suivre les infos de l'association. Pour vous inscrire envoyez un mail à : patrick.jouvet@consuel.com

Des nouvelles du GPPA

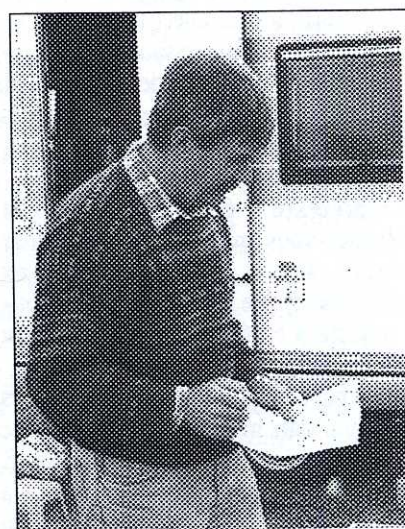
<http://perso.wanadoo.fr/museeregionalgppa/>

Suite à la rupture du contrat entre le musée de l'air et le GPPA, les machines du musée (AVIA 41P - CM8-13), exposées à Angers sont réparties en mars et remplacées par le FOKA et le Br-901. La construction de l'AVIA 152 A N° 301 F-AZVI avance, c'est d'autant plus intéressant qu'elle est visible du public. Les travaux avancent aussi sur le Br-904, l'AV36 et les WA22 et 26

Les Faucheurs de Marguerites (Belgique)

Contact 11, rue de Porcheresse - 5361 MOHIVILLE - HAMOIS
Email : henrard.f@belgacom.net
Bruno de Wouters cherche des pièces pour entamer en Belgique la restauration d'un C800, une verrière de M200 pour un ami australien et des infos et photos sur :

Le Topaze LCA11 F-CEEL
Le C800 CAVC
Les M200 CGGY et CDHV
La Mésange M100 N° 84 CDKY devenue ZTB



Claude nous préparant un article pour la prochaine LI ?

Un nouveau biplace à Dédale

Les amis du Fauconnet se sont offert un biplace Scheibe: le Bergfalke II-55 n°208. Il complète notre collection de fauconnet (même concepteur, même année). Acheté en juin, il pris son envol sur les Vosges fin Août, après régularisation des papiers. Construit en 1955, il vola 10 ans en Suisse entre Zürich et Schänis où il fut cassé en 1965. Reconstitué et remis au goût du jour (grande verrière, roulette, ...) il part en Allemagne, à Erbach près d' Ulm, où il a été utilisé en école pendant 40 ans. Pour son nouveau départ, sous le ciel français, il affiche 3300 heures de vol et 9400 décollages.

Les amis du Fauconnet
Didier Et Pascal

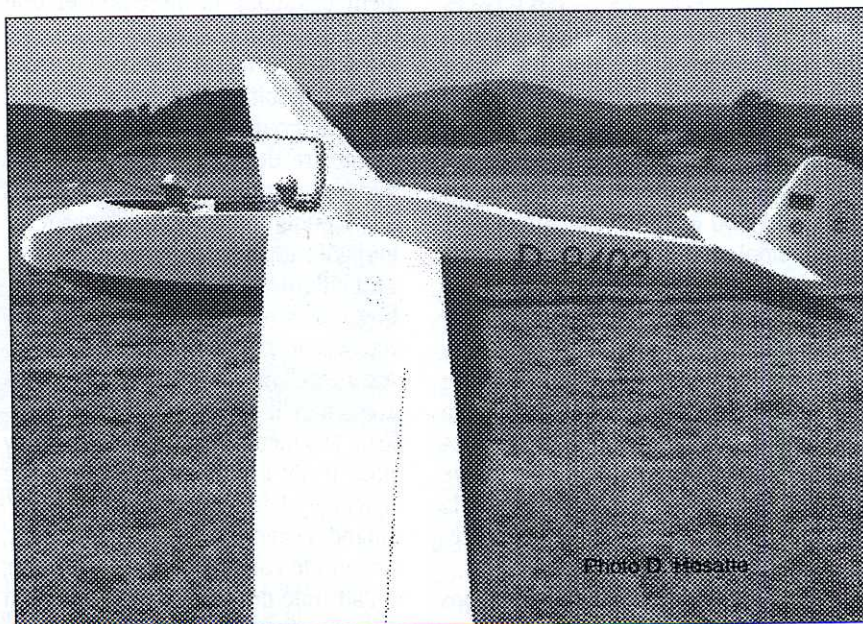


Photo D. Hasegawa

Le Rendez-vous International du VGC et le 25ème Grunau Baby Treffen

(du 30.07. au 6.08. 2004
à Jelenia Gora et Jezow Sudecki
en Pologne)

Cette année, j'ai décidé de faire voler mon « Fauconnet » en Pologne. Mais pas n'importe où. En premier lieu à Grünau (devenu depuis 1945 « Jezow Sudecki »). C'est un lieu historique des débuts du vol à voile. Et aussi le lieu de naissance en 1930 du célèbre « Grünau-Baby » (alias le Nord 1300 pour les versions construites en France en 1945). Enfin, c'est aussi là qu'en mars 1933, Wolf Hirth a découvert les particularités de l'onde de ressaut, ce phénomène aérologique qui depuis permet aux planeurs d'atteindre des altitudes stratosphériques. Donc un lieu qui peut faire rêver un vélivole !

Le prétexte a été bien entendu le Rendez-vous annuel du VGC organisé cette année Jelenia Gora (ex Hirschberg) une petite ville qui se trouve juste à côté du site historique de Grünau.

Pour beaucoup, la Pologne est un pays très lointain, mais quand on y regarde de plus près, c'est pas la mer à boire. En effet, le trajet de Chambéry à Grünau représente seulement 1250 km (en comparaison, un breton de Brest qui se rend à Nice pour respirer l'air de la Promenade des Anglais doit parcourir au moins 1450 km !). Pour ma part, le voyage n'a exigé que 3 demi journées d'autoroute entrecoupées de 2 visites de proches (avec nuits calmes passées sur des terrains de vol à voile, commodité appréciable quand on traîne une remorque de planeur).

Jeudi 29 dans l'après-midi en arrivant sur l'aérodrome de Jelenia Gora j'ai constaté que Claude Visse avec son Bréguet 900 et Didier Fulchiron avec son Rhönlerche étaient déjà sur place. Le début du rassemblement étant fixé au vendredi 30, nous sommes un peu en avance. L'organisateur local « Tony » nous apprend qu'à défaut de place disponible dans le hangar de Jelenia Gora, il y a la possibilité de garer nos planeurs à l'abri dans le hangar de Jezow Sudecki ... c'est là haut sur la montagne ! et vous pourrez y voler dès demain.

Vendredi 30, avec Claude, nous avons décidé de monter à Jezow ... en avan-

ce sur l'heure indiquée nous sommes encore arrivés les premiers. Les deux hangars étaient fermés et pas la trace du moindre vélivole ... Nous en avons profité pour faire connaissance avec le site, non sans une certaine inquiétude. Le hangar se trouve au sommet de la

geant !. Tony a fini par arriver avec une équipe de vélivoles polonais. Il a fait ouvrir le hangar et nous a dit que ce dernier datait de 1924. Deux « Puchaz » y avaient déjà été montés. Peu de temps après, un « Wilga » s'est posé en remontant la piste est. Puis les mises en

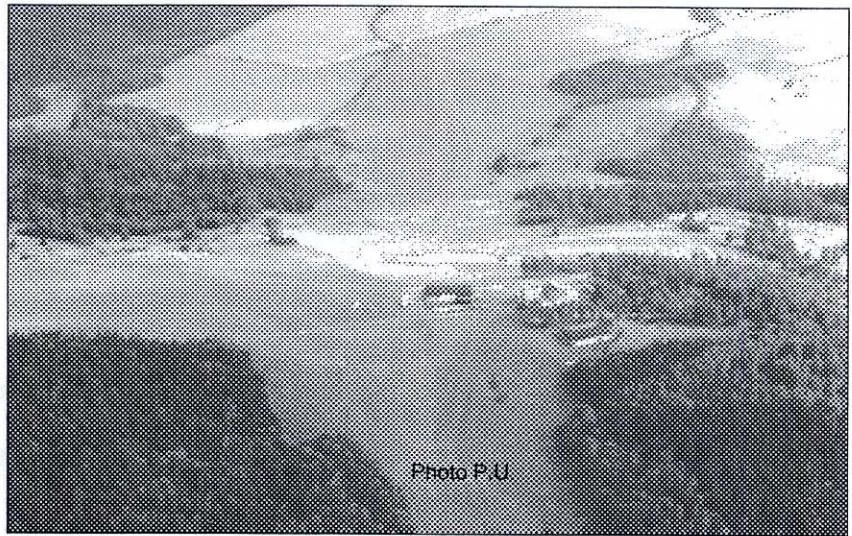


Photo P.U

colline (altitude 561m). Direction est il y a une piste qui vient d'être fauchée et qui plonge dans la vallée style altisurface, assez raide, bordée d'arbres et longue à vue de nez d'environ 4 à 500m. A priori, pas de problèmes pour décoller, mais l'atterrissage à contrepente avec le planeur exige certainement beaucoup de précision et une bonne expérience pour apprécier l'influence du vent car on doit s'y poser quelle que soit sa direction. Côté nord, il y a une trouée dans les arbres qui doit permettre un décollage au sandow, mais la zone de champs visibles dans le prolongement après un dénivelé de moins de 100 mètres ne paraît pas très accueillante car parsemée de nombreux buissons et de parcelles plantées d'arbres. Direction sud, une pente assez accidentée avec de beaux champs au pied de la colline après un dénivelé de 150 mètres. Mais à priori, si on s'y pose il n'y a plus qu'à démonter la machine et la remonter par la route. Quand à l'aérodrome de Jelenia Gora, on peut le voir 7 kilomètres plus loin, à l'altitude de 343m donc seulement 218 mètres plus bas... Pas très enga-

piste se sont organisées. Avant tout vol sur nos machines, nous devons faire un vol dit « d'orientation » en biplace avec instructeur.

Claude a été embarqué le premier dans un Puchaz avec un instructeur parlant quelques mots d'anglais. Quand à moi, on m'a confié à un instructeur comprenant et parlant que le polonais, mais en précisant « c'est lui qui pilote ». Nous avons plongé dans la pente accrochés derrière le « Wilga » par un câble de moins de 20 mètres, puis largage à 300 m/sol. Notre atterrissage après une dizaine de minutes de vol a été une démonstration de ce qu'il ne faut pas faire : tour de piste trop bas qui nous fait poser dans la première partie de la piste, puis après l'arrêt de la machine, cette dernière est repartie en marche arrière (on a constaté que le frein était HS ...), ouverture de la verrière pour se préparer à évacuer la machine ... ouf ! elle a fini par stopper toute seule, mais ensuite nous l'avons retenue à la main en attendant l'arrivée d'une voiture qui l'a tirée jusqu'au sommet en faisant des zigzags.

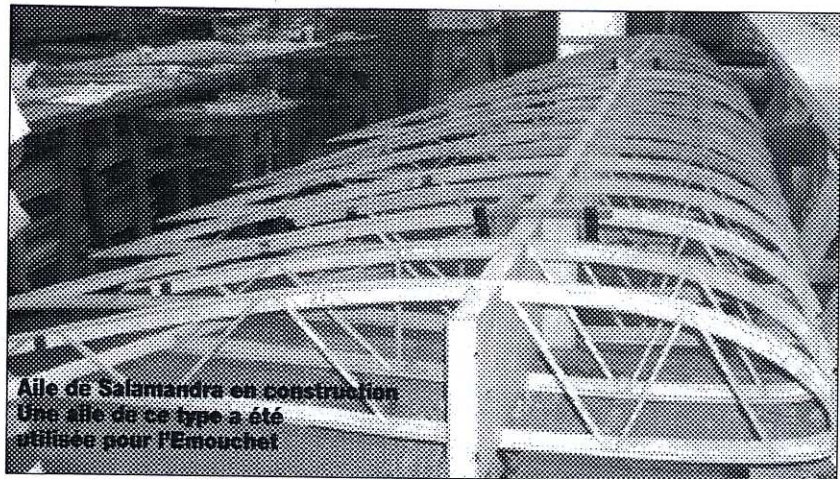
Samedi 31, comme nous avons été « lâchés » la veille, nous pouvions nous mettre en l'air avec nos machines. Claude avec son Breguet 900 et moi avec mon Fauconnet. Remorqué sportif derrière un Yak 12. Avec ce câble court il est difficile de maintenir ma légère machine au dessus du souffle de l'énorme l'hélice entraînée par le gros moteur en étoile du remorqueur. Puis après un agréable vol de 2 heures avec des plafonds de l'ordre de 1800 m et au cours duquel j'ai rencontré quelques machines parties de Jelenia Gora je suis revenu me poser. Avec cette pente, c'est pas évident ... tous nos repères habituels sont faussés. Pour mon premier essai je suis arrêté une centaine de mètres avant le haut de la butte... la prochaine fois je ferai mieux !. Claude a « crevardé » et s'est posé le dernier après presque 4 heures de vol. Le soir, en tirant mon planeur à la main dans l'herbe non fauchée jusqu'au hangar nord il y a brusquement eu un crissement inhabituel ... une déchirure d'environ 60 cm dans l'entoilage de la partie basse du fuselage du Fauconnet causée par un tube de ferraille dépassant du sol de quelques centimètres. J'ai d'ailleurs pas été le seul à en souffrir. Christophe Kroll y a laissé le même soir un pneu de sa voiture. On découvrira par la suite une dizaine d'obstacles de ce genre (restes d'une solide barrière qui a dû être enlevée il y a de nombreuses années).

Dimanche 1er août, de nombreux autres pilotes se sont fait lâcher sur ce



Claude s'est trompé de rassemblement ... C'est celui des Baby... pas des Caby !!!

site qui depuis plusieurs décennies semble avoir été plus ou moins abandonné par l'activité planeurs (mais remplacés par des modélistes et adeptes du vol libre). Claude Visse a décollé avec son Breguet et a décidé de se poser le



Aile de Salamandra en construction
Une aile de ce type a été utilisée pour l'Emouchet

soir à Jelenia Gora après un vol de 3h 50. Quand à moi, j'ai passé une bonne partie de la journée à réparer mon Fauconnet (heureusement j'avais prévu dans le coffre de ma remorque une boîte avec tout le nécessaire, à savoir fil, aiguilles, dacron et colle). La soirée s'est terminée à Jelenia Gora par la traditionnelle cérémonie d'ouverture du rallye en présence de nombreux officiels.

Lundi 2 : Le matin, nous avons eu la possibilité de visiter les anciens ateliers d'Edmund Schneider situés dans le centre du village de Jezow. Maintenant, l'entreprise polonaise ZS y répare, entretient et restaure tous types de planeurs de construction classique. Des Jaskolka, Bocian, Foka, et autres ...s'y font une nouvelle jeunesse. Dans l'atelier il y avait entre autres le Mucha appartenant à mon voisin du camping. Les ferrures d'attache d'une aile com-

plètement tordues et criquées ainsi que des dégâts autour des emplantures du fuselage. Deux jours plus tôt je l'avais vu monter sa machine. J'ai appris par la suite qu'au moment de son premier décollage une seule aile s'était levée presque à la verticale ... spec-

tacle plutôt insolite ! ; conséquence d'un axe de fixation insuffisamment engagé au montage. La réparation a été rapide, car une semaine plus tard, ce Mucha a repris les vols à Gliwice. Sur demande l'atelier ZS de Jezow réalise également des répliques de modèles anciens. J'ai pu voir une « Salamandra » modèle des années 30 en cours de construction. En conclusion une visite très instructive. Dans l'après-midi je me suis mis en l'air avec mon Fauconnet. Cette fois le vent était du secteur nord et les départs se faisaient par le travers de la butte avec le début du roulage en légère montée, puis décollage juste avant la partie accidentée de la descente... heureusement nos machines sont légères et moteur du Yak 12 est capable d'arracher l'attelage sur des distances très courtes. Les conditions étaient excellentes avec des plafonds de l'ordre de 2000 m QNH. J'ai pu aller survoler le sommet du haut massif des Sudètes qui matérialise la frontière entre la Pologne et la République Tchèque. Des paysages splendides. A plusieurs reprises j'y ai spiralé avec d'autres belles machines parties de Jelenia Gora : Kranich 2, Weihe, Meise, Fauvette etc ... Au retour j'ai aperçu un Kirby Kite qui a dû se vacher dans un petit champ entouré de nombreux étangs. A côté d'ascendances puissantes il y avait aussi de sérieuses « dégueulantes » et il fallait cheminer de manière prudente et veiller à ne pas se faire piéger. J'ai été le dernier à me poser sur la butte de Grünau après un vol de presque 3 heures. Atterrissage correct à quelques mètres du haut de la piste. La soirée s'est terminée autour d'un feu de camp (animé par notre « Barde » ainsi que quelques verres de Vodka) pendant que deux Bocian enchaînaient décollages et atterris-

