



lettre d'Information

DÉDALE

Association des Amateurs de Planeurs de Collection

N° 132 - Automne - Hiver 2022



Bonjour à toutes et tous

Votre association des amateurs de planeurs de collection est en excellente forme : qu'on se le dise ! Nous sommes 100 adhérents à fin novembre 2022 : objectif atteint !

2023 est en préparation

Pascal Broc notre secrétaire prépare déjà le bulletin d'inscription 2023 qu'il va vous transmettre rapidement. N'oubliez pas d'indiquer les heures de vol de votre ou vos machines.

Le montant de la cotisation annuelle est toujours de 35 euros. Merci de la régler plutôt par virement svp.

Avec les équipes de Strasbourg nous préparons le Rassemblement National des Planeurs de Collection du 1^{er} mai 2023.

• **Il se déroulera du vendredi 28 avril au vendredi 5 mai 2023.**

- Une journée « portes ouvertes » est prévue le samedi 29 avril et dimanche 30 avril.
- Notre AG se déroulera le lundi 1^{er} mai sur l'aérodrome.
- La soirée « mets locaux » est bien évidemment prévue avec les Strasbourgeois.
- Nous avons déjà eu une visio avec le président du club et j'ai rencontré le président du Comité Régional lors du dernier séminaire des Comités Régionaux organisé par la FFVP en novembre.

La DGAC est en train de re-travaillé avec les fédérations, l'arrêté de novembre 2021 qui est très contraignant même pour une « journée portes ouvertes » du type que peuvent organiser les clubs qui nous accueillent dans le cadre des Rassemblements des Planeurs de Collection avec accueil du public.

Nous sommes en relation avec Air Courtage et la FFVP concernant le sujet des assurances. Benoît a préparé un « état des lieux » concernant les propriétaires et le parc machines.

Merci encore à Denis Auger qui a pris le relai et nous pensons à l'épouse de Marc Weibel qui se bat contre la maladie. Nous les soutenons dans cette épreuve.

Les travaux d'entretien de nos machines ont sans doute déjà été lancés pour être tous prêts pour le premier trimestre 2023.

Nous espérons que vous avez réalisé de beaux vols compte tenu des conditions météo exceptionnelles... pour le vol en planeur.

Au plaisir de vous revoir à Strasbourg !

Didier PATAILLE

«Nous serons la référence nationale du musée volant des planeurs de collection» : cette ambition est toujours d'actualité et nous le prouvons chaque jour par le dynamisme de nos adhérents

Compte rendu de la 43^{ème} AG

Aéro-club de Chauvigny - Dimanche 1^{er} mai 2022

Ouverture de l'AG à 9h30 par le président Didier PATAILLE.

Présent ou représentés : 29 adhérents présents et 8 pouvoirs soit 37 votants et deux adhérents en visio (Yves Soudit et Aurelien Bertrandie)

Remerciements au Président de l'Aéro-Club de Chauvigny : Son Président : Didier Fillaud, Le Vice Pdt VV : Jean-Pierre Péghaire et notre représentant Local : Marc Weibel pour leur disponibilité pour préparer ce rassemblement et pour la qualité de l'accueil sur l'aérodrome de Chauvigny pour le RNPC 2022 après deux année sans RNPC.

A noter les 11 planeurs déjà présents : C801 FAYTK de Olivier Balaya / K7 HB 653 de nos amis suisses Duvanel et Picoch / WA 22 CEN de Robert Kehr / WA21 F CCER de Renaud Crinon/ VMA 200 F CBGP Milan de Benoît Auger / M100 F AYPI de Thierry Andrade / B901 F AYBI de Marc Weibel / Bijave F CDIS de Pascal Broc/ WA 22 F CDIZ de Sebastien Marguet/ Edelweis Siren C30S de Philippe Claudot /Paul Lazzaro /Nord 2000 F CDFR de Jean Michel Ginestet soit 11 machines

Présentation et approbation Compte rendu AG de 2021 du 1^{er} mai 2021 publié dans la LI n° 128

Approuvé à l'unanimité des présents

Rapport moral 2020/2021 et projets pour l'année 2021/2022 par Didier PATAILLE.

Rappel de nos objectifs : « Faciliter la recherche, l'acquisition, la sauvegarde de planeurs anciens (de collection) qui par leur reconstruction totale ou partielle favorise la pratique du vol à voile » ; une action entreprise depuis 42 ans (mai 1979).

Les sept principaux facteurs de réussite de DEDALE sont :

1. Des adhérents nombreux et motivés
2. Toujours plus de machines en état de vol avec un soutien pour l'entretien
3. Des heures de Vol (sauf impact COVID)
4. Des rassemblements RNPC au sein des clubs
5. Une LI de qualité « reconnue et attendue »
6. Des finances saines pour assure notre avenir
7. DEDALE intégré et actif au sein de la FFVP

Les impacts du COVID (pour mémoire)

- 2021 : impossibilité RNPC en mai 2021 (deuxième année consécutive)

- 1^{er} mai 2021 : AG en visio
- Mais rencontre 100 Châteaux à Tours du 18 au 23 juillet avec participation de 8 planeurs de collection avec les contraintes Covid qui ont été gérées.

Les actions des membres du Bureau Directeur: Durant 2021/2022 les membres du bureau se sont réunis « à distance » à plusieurs reprises dans le cadre d'audios et de visio-conférences qui ont été organisées par le président avec ordre du jour et compte rendu sur tous les sujets d'actualité. Ces nouveaux outils nous permettent de travailler régulièrement « à distance » et notamment de préparer les RNPC avec les représentants des clubs qui nous accueillent.



Satisfaction n°1 : Le nombre d'adhérents : 93 au 31 décembre 2021! Ce qui nous place toujours largement au-dessus de la moyenne des clubs de planeurs de la FFVP ! : pour mémoire le résultat le plus faible date de 2005 avec 65 membres et le plus élevé de 2017 avec 105.

Compte tenu de la situation « COVID » nous ne pouvons qu'être satisfaits de ce résultat 2021. 2022 est bien lancée. Un des atouts pendant cette période « atypique » est toujours notre LI qui nous a permis de garder le lien. La moyenne d'âge des DEDALIENS est de l'ordre de 60 ans; bien que quelques jeunes de moins de 30 ans adhèrent à l'association (et quelques adhérents n'ont pas fourni leur date de naissance...). Pour 2022 l'objectif est de dépasser le nombre d'adhérent 2018 pour atteindre l'objectif de 100. Déjà 93 au 01/05/2022 ! Le millésime 2022 s'annonce de qualité !



A noter le message du Secrétaire : il manque toujours quelques bulletins d'adhésion... Le montant de la cotisation annuelle reste à 35 euros (soit à 9,5 centimes/jour) pour bénéficier de la LI dans sa boîte aux lettres en version papier, d'un soutien technique et documentaire avec les référents machines par un réseau de passionnés.

Satisfaction n°2 :

Le nombre d'heures de vol (HDV) en 2021 : 467 H
A noter que les HDV sont bien entendu déjà déclarées au sein des aéro-clubs et donc de la FFVP. Mais nous devons connaître ces hdv pour valoriser le fait que les planeurs de Dédale sont en état de vol.

Pour mémoire 2011 : 651 H / 2012 : 702 H / 2013 : 814 H / 2014 : 682 H / 2015 : 931 H / 2016 : 948 H / 2017 : 968 H / 2018 : 712 H / 2019 : 621 H / 2020 : COVID : 458 H / 2021 : COVID /467 H avec un plus haut à 1060 H en 2005 !

Satisfaction n°3 :

Les planeurs en état de vol : (suivi par Pascal Broc)
48 planeurs ont été recensés à travers les informations recueillies sur les bulletins d'adhésions. Ne sont pris en compte que les planeurs appartenant aux dédaliens.

Au niveau des planeurs :

- En situation V = 48
- En rénovation = 12
- Planeurs stockés déclarés : 47 soit 107 machines.

Satisfaction n°4 : La « Lettre d'INFO » (LI), Lien indispensable « matérialisé » avec et entre les adhérents. Notre support de communication est envoyé à 110 exemplaires (dont FFVP, RSA, FFAC) et à tous les clubs qui nous ont reçus en rassemblement). Le coût unitaire (édition papier et envois) de la LI est de 6 euros frais envoi inclus.

La lettre d'info est une réussite certe, mais nous ne le répéterons jamais assez : c'est aussi par les articles des adhérents que la LI peut vivre avec des infos, ou trucs et astuces. (Voir les précédentes LI pour un rafraichissement de mémoire si besoin). Nous remercions, comme chaque année, les adhérents qui se sont proposés pour aider Marc WEIBEL qui met en forme sans oublier Jean Maurice KELLER qui œuvre toujours en coulisse pour la distribution des LI. En 2021 ce sont 3 Lettres d'infos qui ont été publiées (127-128-129).

Satisfaction n°5 : Rassemblements de Planeurs de Collection (RNPC)

Le cahier des charges envoyé à chaque club souhaitant nous accueillir est de plus en plus détaillé et a été mis à jour et intègre notamment les incontournables comme les hangars pour nos machines, la possibilité de camper, la salle pour notre AG et bien entendu l'organisation de la sécurité.

A noter la publication de l'arrêté publié en novembre 2021 (30 pages) concernant les manifestations aériennes incluant le petite journée portes ouvertes et le meeting de 20000 visiteurs.

Pour mémoire nous organisons systématiquement dès la fin de l'année N-1 du RNPC prévu en N des visios de préparation avec les « hôtes » auxquelles s'ajoutent des visites sur sites. A noter en 2022 l'annulation du RNPC à Graulhet car stages Jeunes et le report à Chauvigny. Sont prévus le rassemblement à la Montagne Noire en juin 2022 avec lancers au sandow ; les 100 ans du Vol en planeur avec la commémoration à Combregresse et le Meeting à Issoire début aout. En 2023 le RNPC est prévu à Strasbourg (suite présentation de Dédale à l'AG FFVP à Auch en mars 2022 par le Pdt D. Pataille).

Satisfaction n°6 : DEDALE et la FFVP : pour mémoire, notre association est « reconnue » par la FFVP depuis le 19/11/2011 sous le n° identification 1000005 et n° de reconnaissance 193. Nous devons être plutôt « dedans » que « dehors » et le président de DEDALE est élu actuellement au Comité Directeur de la FFVP en tant que représentant des organismes « reconnus ». En effet, au-delà de la représentation, Didier PATAILLE (il est aussi Président de l'Aéroclub de Picardie Amiens Métropole – Planeurs – avions – ULM – centre de Haut Niveau pour la voltige avion) ; il se doit d'être notamment le porte-parole auprès de la FFVP des spécificités liées à nos activités comme par exemple les problématiques de l'entretien de nos machines pour pouvoir continuer à voler. De plus; par nos actions; nous contribuons lors de nos RNPC à la vulgarisation des activités vélioles.

Didier PATAILLE a remercié notamment les membres du Bureau (Pascal BROCC Secrétaire – Jean Michel Ginestet Trésorier – Benoît Auger Vice-Président et Correspondant du Vintage Glider Club) et le « rédac chef » Marc Weibel et son équipe pour la qualité de la LI.

Approbation du rapport moral : à l'unanimité des présents ou représentés.

Présentation du rapport financier par Jean-Michel GINESTET notre trésorier au 30/04/2022

DEDALE 2021

RECETTES	MONTANT	DEPENSES	MONTANT
Cotisations	3160,00	Li	1286,87
Remu Livret	25,21	Frais bancaires	72,00
		Assurances	200,45
		Cotis divers	268,57
		Excédent	1357,32
	3185,21		3185,21

Commentaires :

Jean Michel Ginestet a précisé que le montant sur le Livret A était de 11000 euros. L'exercice dégage donc un surplus de 1357.32 euros. Le montant total des avoirs est donc de 3185.21 € + 11000 euros soit 14185.21 euros inscrits dans les livres de la Caisse d'Épargne.

1. Au niveau des recettes, le poste principal concerne bien entendu les cotisations versées ou dons.

2. Au niveau des dépenses, le poste principal concerne la LETTRE D'INFO avec 110 exemplaires avec environ 6 euros par exemplaire frais d'édition et d'envoi postal inclus. La cotisation annuelle à la FFVP en tant qu'« organisme reconnu » est de 100 euros /an. Peut s'ajouter le soutien de Dédale pour les frais de déplacement engagés par un adhérent qui vient avec une machine au RNPC.

Budget prévisionnel 2022

DEDALE 2022

RECETTES	MONTANT	DEPENSES	MONTANT
Cotisations	3500,00	Li	1400,00
Remu Livret	30,00	Frais bancaires	80,00
		Assurances	250,00
		Cotis divers	300,00
		RNPC dont frais déplac	1500,00
	3530,00		3530,00

Nous souhaitons que le nombre de Li par an soit maintenu à trois. La cotisation 2022 est donc maintenue à 35 euros soit 9,5 centimes par jour ce qui garantira un équilibre financier effectif en rapport au budget prévisionnel 2021/2022.

Approbation du rapport financier : approuvé à l'unanimité des présents ou représentés .

Questions diverses

1. Suivi de navigabilité des planeurs lors du RNPC : en aucun cas l'association DEDALE ne sera demandeuse car non propriétaire des planeurs. En conséquence c'est la procédure éditée et validée par la GNAV qui s'applique.

2. Assurances des planeurs proposées par la FFVP : il a été négocié 50 % du montant soit 75 euros pour un biplace et 50 euros pour un monoplace. Se pose la question des propriétaires de plusieurs planeurs stockés : quid de la RC ? ce sujet sera vu avec Air Courtage et la FFVP. Le propriétaire peut s'assurer auprès d'autres compagnies ou courtier.

3. Frais de déplacements : le Bureau Directeur fixera le montant forfaitaire des frais de déplacements pour le RNPC 2022 de Chauvigny En accord avec les statuts de mai 2017 il a été procédé aux élections du Comité Directeur et du Bureau Directeur

Elections du Comité Directeur :

Article 10 « mandat de 4 ans » jusqu'à AG de 2026

Tous les 14 candidats ci-dessous ont été élus à l'unanimité

AUGER Benoit / ANDRADE Thierry / BALAYA Olivier / BROCC Pascal / CRINON Renaud / DUVANEL Bernard /GINESTET Jean-Michel / GROSEIL Christian / MARGUET Sébastien / LEE Nesle / PATAILLE Didier / RENARD Maurice / WAHRENBARGER Willy – WEIBEL Marc

Elections du BUREAU au sein du Comité Directeur :

Article 12 « mandat de 4 ans » jusqu'à AG de 2026

Candidats et élus : Président : PATAILLE Didier

Secrétaire BROCC Pascal

Trésorier GINESTET Jean Michel

Vice Pdt : AUGER Benoit

En conclusion Didier PATAILLE a rappelé notre ambition :

« Etre la REFERENCE NATIONALE concernant le MUSEE VOLANT des PLANEURS de COLLECTION »

Remerciements renouvelés à tous les participants de cette assemblée 2022.

Fin de l'assemblée générale ordinaire à 11h45

Pot de l'amitié offert par DEDALE.

Pascal BROCC

Secrétaire DEDALE

Didier PATAILLE

Président DEDALE

Jean-Michel GINESTET

Trésorier DEDALE



Pensez à renouveler votre cotisation de 35 euros pour 2023 De préférence par virement (Voir dernière page de la Li)





Le 41^{ème} Rassemblement National des Planeurs de Collection, organisé par l'association Dédale (<http://dedale-planeurs-anciens.fr>) s'est donc tenu à sur l'aérodrome de Chauvigny (86300 et LFDW)) du samedi 30 avril au dimanche 8 mai 2022 (<https://www.ffvp.fr/rassemblement-des-planeurs-de-collection>).

Nous avons bien compris, Philippe et moi, que l'on ne disait plus planeurs anciens mais de collection. La mission des membres de Dédale n'est pas d'être un musée statique mais bien de faire voler leurs aéronefs. De mon côté, j'ai amené l'Edelweiss F-CDGC N°44 en partant de Rion des Landes (LFIL, son club d'attache) soit 400 km, avec ma nouvelle voiture électrique KIA EV sans souci.

De son côté, Philippe CLAUDOT a amené l'Edelweiss F-CCUB N°2 en partant de Bessines-sur-Gartempe.

Philippe et moi sommes donc les copropriétaires heureux de ces deux Edelweiss.

Yves REGOUBY, ancien propriétaire du N°44 nous a rejoint en partant de Périgueux.

Philippe et moi avons donc voler alternativement sur le N°44 (figure 1).

Outre le fait de faire voler le N°44, le RNPC nous a permis de présenter en statique le N°2 dont je vous raconte ci-après la découverte.

Par le plus grand des hasards, Philippe a retrouvé la trace de l'Edelweiss F-CCUB N°2. En effet, par le biais d'un ami lorrain, il a appris qu'un notaire de cette région avait un Edelweiss dans une succession suite au décès du propriétaire de la machine, un certain monsieur LEMOINE. Cet ami se rend en décembre 2019 dans le village de Han-sur-Seille (54) pour rencontrer la veuve et les quatre enfants héritiers. Ce monsieur LEMOINE, agriculteur de son état, avait acquis le F-CCUB N°2 auprès de l'aéroclub de Blainville (<https://www.ffvp.fr/trouver-un-club/aeroclub-de-blainville>), il y a plus 34 ans. Ses proches de l'époque lui avaient dit que ce planeur était difficile à piloter et dangereux. Pris par la peur, il a rangé le planeur en situation V dans sa remorque en bois et stocké le tout, bien au sec, dans sa grange bien ventilée. Il avait aussi projeté de faire une piste privée sur son terrain, projet avorté par la création de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine.

Après quelques négociations, le 7 juin 2020, Philippe et moi-même avons donc acquis en copropriété le F-CCUB N°2 qui avait disparu des radars.



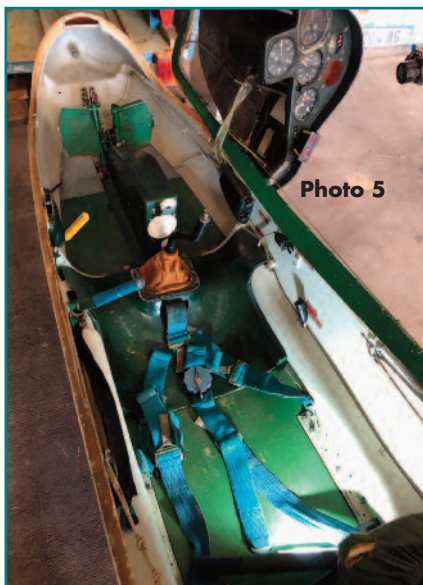
La sortie de grange a eu lieu le 8 juin 2020 (figures 2, 3, 4, 5, 6 et 7). Après avoir changé les deux pneumatiques et branché les feux sans changer une seule ampoule (donc aucune humidité), la belle machine historique est partie vers le domicile de Philippe qui possède un grand garage dans une ancienne station-service, lieu bien au sec lui aussi.

A noter que la remorque historique en bois, fabriquée par la SIREN à Argenton-sur-Creuse, bleue et blanche, est siglée Equipe de France de Vol à Voile. La FFVP nous a autorisé à garder cette mention. Sur la boucle de la sangle d'attache que la queue, est gravé le nom « SIREN ».

La remorque est immatriculée en véhicule de collection auprès de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque. Une aubaine !

Une première inspection sommaire du planeur est réalisée en août 2021. Puis nous décidons de l'amener au RNPC pour le présenter en statique, prendre des avis éclairés auprès de membres de Dédale, de le nettoyer entièrement, de faire un état complet, de le monter entièrement et de vérifier les collages et toutes les commandes, le tout avec l'aide de notre ami Yves qui n'a pas ménagé ses efforts. Le résultat va au-delà de nos espérances (figures 9 et 10) !

Le vol d'essai du F-CCUB a été effectué à Beynes le 27 mars 1965 par Jacques GOMY soit treize jours avant la naissance de Philippe. Les vols suivants ont été effectués par Jacky LACHENY qui l'a emmené au championnat du Monde de Vol à Voile à South Cerney en Angleterre du 21 mai au 11 juin 1965. François-Louis HENRY y est revenu avec le titre en standard sur le N°3 F-CCUC.



Le F-CCUB est arrivé à la Montagne Noire le 6 septembre 1965 jusqu'à la fermeture du centre en 1979. Après un court passage à Saint-Auban, il est acheté par l'aéroclub de Blainville-sur-l'Eau (Lunéville 54) en 1981 où il effectue son dernier vol le 17 avril 1988. Il totalise 2205 heures en 1516 vols.





Photo 1



Photo 9

Une belle page d'histoire retrouvée et la photo souvenir des trois compères en tenue fleurie révèle leur satisfaction (figure 11).

Le contact est pris avec l'OSAC pour remettre le F-CCUB en situation V. La réponse de l'OSAC est la suivante :

« Cet appareil sera sous le régime du R-CDN EASA tel qu'indiqué dans la EASA.SAS.A.021 (voir section 5).

<https://www.easa.europa.eu/document-library/specific-airworthiness-specifications/easasasa021>

A l'aide du site de l'OSAC, il conviendra de faire une demande de suite de CDN pour obtenir le Certificat de Navigabilité (R-CDN EASA) qui n'est pas en votre possession.

<https://espaceclient.osac.aero/> . »

Le CDNR a été délivré par l'OSAC le 6 juin 2022.

Bref, le processus de remise en état est en marche et nous remercions les membres de Dédale qui nous ont proposé leur aide et leurs services.

Nous remercions tous les membres de l'aéroclub de Chauvigny pour leur accueil chaleureux et pour la mise à disposition de leurs installations dont leur hangar pour abriter ces aéronefs historiques.

Auteurs & photos :

- Paul LAZARO, membre de Dédale et Président des Planeurs de Rion des Landes.
- Philippe CLAUDOT, membre de Dédale et des Planeurs de Rion des Landes.
- Yves REGOUBY, membre du club de Périgueux.



Photo 11



Photo 10



Photo 6

1 planeur de collection aux Rencontres Vol à Voile des Grandes Ecoles Aéronautiques !



ÉCOLE DE L'AIR
& DE L'ESPACE
UNIVERSITÉ DE PROVENCE

En 2022, à l'occasion d'une manifestation véluvole, il n'est pas courant d'apercevoir un « vénérable » Bijave isolé au milieu de planeurs « plastique ».

Scène suffisamment rare pour être partagée...

Chaque année depuis cinq décennies (excepté en 2020 et 2021), les étudiants des principales écoles d'ingénieurs aéronautiques se réunissent traditionnellement le week-end de l'Ascension, pour partager leur passion commune pour le vol à voile.

Ils participent ainsi aux Rencontres Vol à Voile des Grandes Ecoles Aéronautiques, les « RLVGEA ».

Pour l'édition 2022, c'est l'École de l'air et de l'espace de Salon-de-Provence qui était en charge de l'organisation.

Lorsque notre ami Pascal Broc, heureux propriétaire du Wassmer 30 n°203 F-CDIS, a eu connaissance de la manifestation et surtout lorsqu'il a compris que les étudiants allaient manquer de planeurs biplaces, la mise à disposition de sa machine lui est apparue comme une évidence.

C'est ainsi que cette jeunesse des écoles d'ingénieurs, a pu profiter du Bijave pendant la durée des RLVGEA.

Anecdote : le Bijave n°203 et les RLVGEA ont quasi le même âge, étant respectivement de 1968 et 1969.

Rapidement, l'« India Sierra » est devenu la mascotte de la cinquantaine de jeunes. Tous se sont précipités pour voler à son bord, il aurait fallu toute une escadrille de WA30 pour pouvoir satisfaire les nombreux volontaires...

Ces étudiants véluvoles, de Sup aéro, de l'ENSICA, de l'ENSMA, de l'ENAC, de l'IPSA et de l'École de l'Air et de l'Espace (EAE), sont les forces vives de la scène aéronautique mondiale de demain.



A plus petite échelle, ils sont les futurs cadres des structures véluvoles des années à venir ; ce sont eux, en partie, qui armeront les postes bénévoles de dirigeants, instructeurs, trésoriers, etc..., de tous les clubs de vol à voile.

Au-delà du service rendu par un Dédalien à une population de jeunes véluvoles, l'opération a permis, à des novices en la matière, de toucher du bout du doigt l'univers des planeurs de collection.

Mieux encore, il semble bien qu'à terme, ces pilotes s'intéresseront au patrimoine véluvole.

La relève est là, avec de futurs Dédaliens et par conséquent des animateurs tout désignés pour les RNPC des années 2030, 40, 50, 60, etc...!

Photos : auteur et service photos de l'EAE



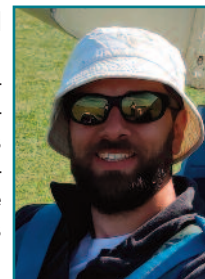
Remerciements à tous ceux qui ont envoyé des articles pour cette Li. Je compte sur tous les autres pour les suivantes.

Non Picoche n'est pas enfermé au zoo !
Ne lui jetez pas des cacahuètes





Samedi 17 septembre 2022, l'Association Aéronautique du Val d'Oise fêtait les 75 ans de vol en planeur dans son environnement géographique proche. (AAVO Chérence LFFC) L'occasion était trop belle d'un mini regroupement d'automne de planeurs de collection afin d'offrir aux visiteurs de la journée (principalement anciens membres et amis d'autres associations aéronautiques) l'occasion de voir et pour les plus chanceux de voler à bord de ces oiseaux de bois et tubes et toile qu'ils n'avaient souvent vu que dans des livres. Parmi les pièges en présence, le magnifique Caudron C801 d'Olivier Balaya, l'unique VMA 200 "Milan" de Benoît Auger, la très belle Mésange M100s treuillable de Thierry Andrade, le WA21 Javelot II de Renaud Crinon et un très joli ASK 13 aux couleurs du Petit Prince venu du club voisin de Beynes.



75 ans de chérence

Avec l'accord de Jean Molveau qui en est le propriétaire, ces 4 Dédaliens ont aussi exposé un "quasi monument historique", l'Air-100 numéro 12 F-CADC détenteur du record du monde "éternel" de durée de vol en planeur monoplace les 2,3,4 avril 1952 à Romanin les Alpilles en 56h15 par le pilote Charles Atger.

Le DC est entreposé dans un ancien hangar agricole reconverti en stockage de matériel essentiellement aéronautique (voir l'association AIRFAN d'un autre Dédalien connu : Michel Roussel) depuis « un certain » nombre d'années. Il se trouve que c'est aussi le lieu d'hébergement d'autres machines connues des Dédaliens comme le Milan, le Javelot II, le Breguet 904, ... Les 75 ans de Chérence étaient donc une occasion en or de déposé-sier la machine, de la mettre en croix et de l'exposer au public avant de la reconditionner pour un entreposage durable.



Un constat qui nous a bien rendu service : la remorque du Milan est idéale pour accueillir l'Air 100 !

Benoît qui connaît parfaitement sa remorque s'est donc chargé du chargement et du rapatriement de la bête (avec deux aides chérençais) sur la trentaine de kilomètres séparant le stockage du terrain de Chérence. Seule la profondeur était un peu trop "épaisse" pour les supports du Milan et a dû attendre le second voyage vers le hangar en compagnie de Renaud et de sa camionnette. Ce second voyage a donc permis de rapatrier, la nuit venue, le Javelot II, le Bocian F-AYZE (qui ne sera finalement pas monté faute de temps) et la fameuse profondeur de l'air 100 pour laquelle le trafic L2H1 a pile la bonne taille de cabine pour un tel morceau.

A peine le temps de rentrer tout cela dans le hangar sud de Chérence, puis de faire chauffer l'eau des pattes en ce vendredi soir, et arrivent vers 23h pour l'apéritif Olivier avec le C801 puis Thierry avec la Mésange. Dîner à la bonne franquette en même temps que briefing rapide entre Dédaliens puis nous sabrons le champagne avec le dessert pour fêter les 70 ans du C801.



Samedi 17 septembre, jour de la St Renaud, petit déj 8h30, nous sommes sur le pont avec les remorques sorties du hangar et les machines prêtes à être montées dès 9h.

Primeur au C801 puis à la mésange avant le briefing général de l'organisation à 10h puis montage du Javelot II et enfin de l'AIR100 jusqu'à 13h. Le milan lui avait été monté la veille par Benoît et les mêmes aimables chérençais afin de libérer sa remorque pour l'AIR100. Toutes les machines sont amenées en piste ou à proximité de l'aire visiteurs pour y être exposées avec les avions et autres voitures de collection, puis pour certaines de voler comme prévu dès 14h30. La météo était très jolie avec $\frac{3}{4}$ de Cu mais le vent a fait réfléchir Olivier et Benoît avec les 35 à 40 km/h. Heureusement, grâce aux 2 pistes de Chérence il était parfaitement dans l'axe de la 30 !

Bonne surprise une fois la décision prise de mettre en l'air car les ascendances étaient bien présentes et fortes avec des pointes à 5m/s ce qui a permis de rester au vent du terrain et même d'avancer un peu jusqu'au km10 avec 1400m de plafond ! Les vols se sont enchaînés toute la journée avec les cinq machines de collection plus les biplaces du club pour des baptêmes. En fin d'après-midi le MS317 a fait quelques remorqués avec le C801 et la M100s puis est rentré en convoyant l'ask 13 à Beynes pour que les pilotes puissent revenir en voiture pour le repas de fête et la soirée. Les vols se sont soldés par une belle démonstration de voltige faite par le vice-champion du monde Thibaut Fromantin, il s'en est suivi un discours du président Martin Leys devant les 300 personnes présentes suivis d'un apéritif dans le hangar. La soirée était lancée mais

nous en profitons une fois installé pour lui faire une préservation comme il se doit pour qu'il ne subisse pas trop les attaques du temps, Thierry découvre également pour la première fois ce lieu de stockage et fait le tour de toutes les machines! De retour au terrain nous mangeons et les planeurs sont mis en piste. Benoit devant partir dans l'après-midi, il ne fait que lâcher Martin qui adore sa découverte du Milan en vol. Il appréciera également dans la foulée son décollage au treuil électrique avec la mésange. Thierry quant à lui profite du Javelot II pour un beau vol et Olivier permet à plusieurs locaux qui n'ont pas pu en profiter la veille de découvrir le vol en C801.

Démontage du Milan en parallèle de la fin des vols de la journée. Départ de Benoît pour finir le week-end en famille. Les trois derniers mousquetaires se chargeront du démontage du Javelot II de la Mésange et du C801 avant rapatriement en convoi au hangar AIR-FAN du Bocian du Javelot II et du Milan. Le casse-croûte dinatoire est acheté à Magny-en-Vexin sur la route du retour, et dégusté jusque 23h dans le club house. Départ de Renaud juste avant minuit pour un retour au domicile à 1h de route. Olivier et Thierry ne prendront



nos vénérables planeurs en bois étaient encore dehors. Dernier petit effort avec quelques chéranchais pour les rentrer avec les machines clubs avant d'aller dîner. Le repas préparé et servi par le traiteur local pour les 150 convives était parfait. La soirée s'est prolongée sur la piste de du club house à quelques mètres du dortoir (les photos prises sont sous scellés).

Dimanche 18 septembre au matin Renaud réveille le reste de la troupe avec un bon café chaud, nous en avons besoin ! Le petit déjeuner est pris ensemble et nous faisons un petit briefing de la journée à venir.

Une fois les planeurs sortis nous entamons le démontage de l'AIR 100 pour le rapatrier en fin de matinée à son hangar de stockage,

la route qu'après une dernière nuit dans le dortoir, beaucoup plus calme que la précédente.

En synthèse, une météo au top pour mi-septembre, une fête des 75 ans de Chérence superbe, une occasion unique de gréer l'AIR 100 n°12 F-CADC puis de le reconditionner pour stockage, et enfin un week-end inoubliable entre amis collectionneurs de planeurs.

Rendez-vous dans 5 ans pour les 80 ans du vol à voile dans le Vexin français !





The schweizer story

Article extrait de la revue "pilote privé" N°109 de février 1983 - Par Jean-Renaud FALLU

Schweizer, Schleicher, Schneider, en bons Français que nous sommes, nous avons du mal à discerner qui est qui. pourtant les deux derniers sont allemandes et produisent les ASW et les LS de toutes dénominations. Les Schweizer, car ils sont deux, produisent sur le sol américain...

Faisons un peu d'histoire et voyons un peu qui sont ces pionniers de l'aute coté de la Grand'Mare. Les deux frères Schweizer, Paul et William; commencèrent en 1935 à produire des planeurs et ce, jusqu'au milieu de la seconde guerre mondiale où ils fabriquèrent



1-21

des pièces détachées d'avions militaires. Leurs premiers planeurs furent les T-62 et T-63, suivis des 1-19, 2-22, 1-21 et le 1-23 qui devient très populaires dans les années 1950. Ils continuent la fabrication des pièces détachées et investissent dans la construction d'un biplace métallique et d'un monoplace qui allaient faire leur renommée, je veux parler du 2-22 et du 1-26. Le mouvement vélivole américain est alors confidentiel. C'est vers 1958 que la SSA (Soaring



1-23

Society of America) et les ventes de SAC (Schweizer Aircraft Corporation) commencèrent à prendre une autre dimension. Les Schweizer produisent aussi le AG-Cat (appareil agricole) pour Grumman (800 exemplaires) ainsi que des éléments de l'hélicoptère Bell Huey Cobra et des pièces pour Piper, Général Electric et autres.

Schweizer travaille avec des représentants qui sont souvent des amis et des figures connues aux USA comme les Brieglebs ou Fred Harris afin de faire connaître leurs produits. Les frères Schweizer créèrent



1-26

les Soaring Center of America qui opèrent selon le même schéma, sur tout le territoire et il est vaste, le bougre ! En 1971, ils avaient déjà produit 500 1-26, 200 2-33, 75 2-32 et 50 1-34. Leur production totale entre 1930 et 1971 s'élève à 1370 planeurs.

Le 1-26 est fabriqué entièrement en aluminium sauf les ailerons, la gouverne de direction et de profondeur. Le succès de ce planeur a amené la création de l'Association 1-26 qui a été une épine dorsale du vol à voile américain, avec un championnat monotype très disputé, très représentatif et des régates de toutes sortes. En 1970, une épreuve FAI sur deux, se passait sur 1-26 ; c'est un excellent planeur d'entraînement et l'on ne compte plus les champions qui ont débuté sur ce type.

Tous les types de planeurs fabriqués par Schweizer sont très résistants et simples car ils sont souvent appelés à passer l'année entière à la belle étoile. C'est le cas aussi pour le 1-34 et le 1-34A. Les premiers Schweizer construits avec water-ballasts remontent à 1946 et sont du type 1-21 avec réservoirs intégraux. La construc-



1-35

tion a été orientée de manière à fournir des planeurs du débutant jusqu'aux championnats régionaux. On a souvent posé la question suivante aux frères Schweizer : «Pourquoi ne vous mettez-vous pas au plastique ?», «Parce que nous croyons aux avantages de la construction métallique» est la réponse. Question de résistance structurelle, de procédé de fabrication bien moins onéreux ; pour les rendre compétitifs avec les fabrications européennes, les temps de fabrication aux Etats-Unis devraient être réduits de moitié. La maison Schweizer ne cherche pas à fabriquer un planeur de compétition de pointe car ceux-ci n'intéressent que 2% des pilotes américains alors que 85% des activités ne sont pas liées à la compétition. Leur tentative de contrer l'invasion teutonique avec leur 1-35 ne s'est pas révélée viable.

Dès 1946, les Schweizer ont construit des motoplaneurs, le 1-19 avec un moteur APU de 15 cv et le 1-30 avec un moteur de 65 cv. Le motoplaneur répond à trois impératifs : l'indépendance du pi-



2-32

lote, la possibilité de se sortir des points bas et de rentrer sans équipe de dépannage mais aussi pour les professionnels, la possibilité de faire tourner leurs affaires en période d'hiver ou en période creuse. Les Schweizer pensèrent produire un remorqueur car un 1-30 équipé d'un 65 cv ou d'un 90 cv remplissait déjà cet office.

(La suite sera dans le prochain N° 133)



100 ANS DU VOL A VOILE

Combregresse (1922-2022)

Du 5 au 7 Août 2022 s'est déroulé sur l'aérodrome d'Issoire-Le Broc les 100 ans du vol à Voile, organisé par l'Aéro-Club Pierre Herbaud, le comité régional AURA VOL A VOILE et la FFVP. Une manifestation qui a rassemblé des planeurs, avions et véhicules de collection, des planeurs modernes, et nombreuses activités tels cerfs-volants, fauconnerie, aéromodélisme... Sur demande des organisa-



teurs et en particulier de Jacques Vincent, j'ai amené le NORD 2000. Arrivée le jeudi 4 Août en début d'après-midi, après un déplacement de 200 km par la route « buissonnière » à travers l'Arèche et la Haute-Loire. L'aérodrome est en plein préparatifs, les organisateurs et participants s'affairent. Je retrouve Pascal BROC finissant d'installer sa vaste et riche exposition sur le congrès de Combregresse, ainsi que Didier PATAILLE. Plusieurs planeurs sont déjà présents ou en cours de montage, comme le WA30 BIJAVE F-CDIS de Pascal venu en voisin, le SA104 EMOUCHET F-CRKF d'Aéro-Rétro amené de Saint-Rambert par l'équipe du jeune Matthieu ROCHET ou encore le SG38 F-AZBJ de François NUVILLE.

Le NORD 2000 F-CBFR est rapidement monté et abrité avec les autres planeurs dans un des hangars, l'orage menaçant. Le vendredi 5 Août au matin le beau temps est au rendez-vous, et beaucoup se dirigent au Puy de Combregresse, à Randanne où une cérémonie commémorative est prévue sur le site même où s'est déroulé le premier Congrès Expérimental d'aviation sans moteur en Août 1922, quasiment jour pour jour 100 ans plus tôt. Le SG38 a été transporté sur place, et l'on s'empresse de monter « la bête » et ses nombreux câbles sous la direction



de François NUVILLE. Une partie de l'exposition de Pascal BROC est installée sous un petit chapiteau.

Une fois monté, le SG38 est exposé en bonne place à proximité immédiate de la stèle commémorative du congrès historique. Une cinquantaine de personnes sont rassemblées autour des « huiles » et les discours emprunts d'émotions vont faire revivre durant quelques instants les exploits des pionniers qui se sont élancés juste à côté, du haut de cette pente il y a 100 ans, pour des vols de quelques secondes ou quelques minutes, et la première exploitation des thermiques par un aéronef sans moteur. Ce fut une belle cérémonie, en présence des médias et photographes pour l'immortaliser et chacun rejoindra en fin de matinée l'aérodrome d'Issoire. L'organisation des vols du week-end sera gérée de main de maître par Jacques ABOULIN et le premier briefing a lieu. Les pilotes découvrent le timing millimétré des vols. L'AV22 F-CCGK du GPPA d'Angers arrive par la route dans son impressionnante remorque, suivie du MS505 « Storch » F-BIPJ qui se pose sur l'aérodrome.

D'autres avions de collection sont déjà arrivés, comme le STAMPE SV4C F-BFOP et le CAUDRON LUCIOLE d'Aéro-Rétro, le STEARMAN PT17 de Roanne et un BLERIOT 11 de Bourges. Suite à la découverte d'une lisse cassée, le WA30 de Pascal ne volera finalement pas ce week-end. L'AV22, le SA104 et le SG38 sont prévus en exposition statique. Parmi les planeurs de collection, seul le NORD 2000 sera présenté en vol durant le week-end. Samedi 6 Août réveil très matinal, tout le monde se retrouve sur place. L'ouverture de la manifestation à 10 h 00. Les nom-



breux planeurs modernes sont mis en piste tout comme les machines de collection. Le briefing est fait et les pilotes rejoignent leurs machines. Une compétition est organisée durant la journée pour les planeurs modernes, qui est retransmise en direct sur écran géant. Le NORD 2000 est en piste, il est programmée dans les premiers vols de la journée. Son remorquage sera assuré durant tout le week-end par le MS505 du GPPA, en s'efforçant de respecter un timing à la minute... Décollage suivi d'un passage basse altitude du « vintage » attelage, à peine le temps de larguer et de faire quelques évolutions qu'il faut déjà se présenter pour l'atterrissage. Deux vols sont prévus chaque jour. Les vols et présentation s'enchaînent durant toute la journée. On notera en plus des machines anciennes déjà citées, les belles présentations de voltige du CAP 231 et du PILATUS B4 piloté par Denis Hartmann, les planeurs FES ou l'étonnant planeur léger « Sol Ex » de Baptise LOISELET, autonome grâce à ses ailes couvertes de panneaux solaires, qui poursuivra son tour de



tout germanique de Klaus OHLMANN (quel modeste devant de tels vols !), le planeur solaire de Baptise LOISELET ou encore le planeur stratosphérique PERLAN II. Didier PATAILLE trouvera quelques minutes pour, bien évidemment, présenter DEDALE et ses actions pour les planeurs de collection. La journée du dimanche sera semblable à celle du samedi, sous un chaud soleil d'Août. Le week-end s'achève, tout comme la manifestation. Une organisation remarquable et des moyens conséquents ont assuré le succès de la

France promotionnel à l'issue de la manifestation. L'avenir du vol à voile ?

De nombreuses autres activités sont proposées durant le week-end : fauconnier, cerfs-volants, motos et véhicules anciens dont les superbes Excaliburs... En fin d'après-midi et en soirée, des conférences sont organisées dans un hangar et vont passionner le public : on notera celle de Pascal BROC sur le Congrès Expérimental de CombeGrasse avec films et photos d'époque à l'appui (superbe), les grands vols extraordinaires en planeurs présentés avec l'humour



manifestation. Les bénévoles n'ont pas compté leurs efforts. Seul bémol, un public peu nombreux qui peut s'expliquer par des dates au beau milieu des vacances estivales, et très probablement une communication perfectible de l'évènement. Les planeurs sont démontés les uns après les autres en fin de journée. Je quitte l'aérodrome avec le NORD 2000 dans sa remorque le lendemain matin après une nuit de repos bienvenue pour un trajet sans encombre et toujours par la route « buissonnière » jusqu'à Livron-sur-Drôme.

Photos : Bruno Oertel

Responsables de l'association

Président :
Didier Pataille



Vice-Président :
Benoît Auger



Trésorier :
Jean-Michel Ginestet

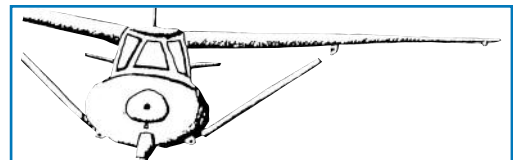


Secrétaire ;
Pascal Broc



**Les articles (saisie faite)
que vous souhaitez voir
publier sont à envoyer à
Denis Auger**

Email : augerdenis10@gmail.com



Adhésion et cotisation :

Cotisation annuelle 35 euros
(privilégier le virement bancaire)

FR76 1627 5003 0008 0005 9940 613 CEPAFRPP627

sont à adresser au secrétaire

Pascal Broc

11 rue de Tallagnat - 63450 TALLENDE

Tél 04 73 79 02 73 et 06 78 06 23 32

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

Le non-paiement de la cotisation annuelle entraîne la suppression 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 nos activités, rassemblements, et avoir droit au vote aux assemblées générales, il faut évidemment être membre de l'association, donc à jour de cotisation

Email : dedale79@gmail.com