

DÉDALE



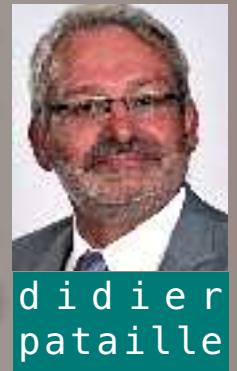
lettre d'information

Association des amateurs de planeurs de collection
n° 119 - hiver 2018-2019

Excellente année 209 à vous et à vos proches : La santé ; des réussites et de beaux vols en toute sécurité avec les amis, et 2019 sera meilleur que 2018 !

La fin d'année a été marquée par le "Grand prix du Patrimoine Aéronautique de l'Aéro-club de France", où Yves SOUDIT a obtenu un prix pour la restauration de son Castel 311 P ; le seul exemplaire en état de vol.

l'édito du PRÉ SID ENT



C'est la première fois qu'une restauration de planeur était primée. Le 24 octobre, je l'ai accompagné et encouragé, au nom de DEDALE, lors de sa "soutenance" devant un jury d'experts du monde aéronautique, dans les prestigieux locaux de l'Aéro-Club de France. Lors de la remise des prix, devant une centaine de personnes du monde aéronautique, je n'ai évidemment pas manqué de présenter DEDALE A la demande de la FFVP, j'ai rédigé un article qui paraîtra dans la revue nationale "Planeur Info".

Une équipe déjà au travail dès le 8 janvier !

Avec le Bureau de DEDALE, l'année a démarré très fort : nous avons déjà eu notre première réunion de Bureau en Audio.

RNPC : Nous avons invité pour la troisième fois l'équipe de LYON CORBAS (un club avec une centaine de membres). Notre objectif est qu'il faut que tout soit "calé" pour notre Rassemblement National des Planeurs de Collection (RNPC) qui se déroulera samedi 27 avril au samedi 4 mai 2019. A noter que nous fêterons nos 40 ans !

Nous avons checké notamment les points suivants :

- Il y aura de la place pour 12 monoplaces et 4 biplaces dans les hangars.
- 3 remorqueurs seront opérationnels (mais pas de treuil).
- Le prix des remorqués sera à la minute.
- Il y aura un camping (tentes et camping-cars) avec des sanitaires de qualité.
- Nous aurons à disposition une salle pour nos repas.
- Sur le plan de la sécurité, comme à nos habitudes, nous bénéficierons tous les jours d'un briefing obligatoire dispensé par les experts locaux (la radio et le Flarm sont obligatoires).

Et bien entendu on vous réserve des surprises !

— **Notre AG se déroulera le mercredi 1er mai dans une salle proche de l'aérodrome.**

— Nous fêterons dignement avec les Lyonnais nos 40 ans, et la soirée METSLOCAUX est prévue le mardi 30 avril.

Vous allez recevoir le règlement et le bulletin d'inscription dans les prochains jours.

D'autres sujets sont aussi d'actualité avec notamment :

- Les adhésions 2019 (sans vous DEDALE n'existe pas) sans oublier de transmettre le bulletin avec vos heures de vol et les renseignements concernant les machines : en effet notre association est "reconnue" compte tenu du nombre de DEDALIENS (une centaine en moyenne), des heures de vols réalisées et du nombre de machines en état de vol.
- Les radios 8.33, concernant les modalités pour bénéficier des subventions.
- La LI et la reprise de cette activité majeure à compter du numéro 120.
- La mise à jour de la charte des délégués régionaux.
- L'actualité fédérale, suite aux derniers Comités Directeurs.
- Le calendrier des rassemblements ("Les 100 châteaux" à Tours-Le-Louroux, du 3 au 10 août 2019).
- Les évolutions réglementaires à venir.
- La préparation de l'AG de Lyon, avec les résultats "aéros" et financiers.

Nous sommes tous dans les ateliers pour les travaux d'entretien de nos machines. Alors bon courage à vous et je vous rappelle notre ambition : "nous serons la référence nationale du musée volant des planeurs de collection !"

Triste nouvelle, 2019 commence mal : Cette Li déjà bouclée, Didier Hosatte nous informe du décès de Pascal Lyautey, son complice es Fauconnet. Un article de Didier lui sera consacré dans la Li 120.



A la Une : Hommage à notre regretté Peter Urscheler, ici en place avant d'un Slingsby T-31.

L'Yves et Christian signalent : un bon film de l'équipe GB à St-Yan en 1956 : <https://youtu.be/4jds1p4w7ME>

Annnonce : Occasion superbe à saisir pour un jeune ou un débutant. Propriétaire de 70 ans, a acheté un SF 28 et vend son JP-15/34 hangaré sur remorque dans l'atelier de l'AAVA à Aspres. Planeur en CNRP (CDN de 3 ans) 1.000 heures par un seul pilote et jamais accidenté. Complet avec Flarm, radio et housses.

Remorque plateau en bon état, pneus neufs. 5.000 euros. Contact : pierre.canaferina@orange.fr ou francis.humblet@wanadoo.fr

MINIMO

revole



Otto et Ursula "Uschi" Bacher.



Fin octobre, le feu vert administratif enfin obtenu, Christian loin dans le Sud, c'est Otto qui a fait retrouver son élément au Minimoa, tout près des lieux qui l'ont vu naître il y a fort longtemps. Photo de Tilo Holigauss, le Minimoa survolant la Hahnweide.

difficulté. En effet, la zone incriminée est le siège d'un centre de hautes pressions. Le ciel est d'un bleu très pur, le soleil chaud. L'air est instable jusqu'à 1.700 m, au-dessus on trouve une inversion de subsidence. Plus de cumulus : 1/8 au début de l'épreuve, 2/8 vers la fin, mais l'apparition de voile de cirrus va envoyer bon nombre de concurrents aux vaches (21 dans la classe ouverte et 19 dans la classe standard).

Dans la classe ouverte, l'Allemand Haase prend résolument la tête et s'adjuge les 1.000 points à la moyenne de 55,4 km/h. Il est suivi de très près par J. P. Weiss (975 points, 53,8 km/h). D. Barbera se classe 4e (952 points, 52 km/h). R. Fonteilles et son coéquipier M. Marchand, se posent au km 115, premières victimes de ce dur championnat. D'ailleurs, nombre de pilotes auront les pires difficultés à tenir, et certains, tel l'Anglais Nick

Cette Li zappe St-Yan 1956, sujet abondamment traité dans les numéros 112, 113 et 114. Rappelons toutefois que c'est là, après le seul RJ-5 en 1952 à Madrid, la victoire du 901 en 1954 à Camp Hill où il était un des rares "laminaires" (même si la météo a asphyxié le concours) que ce concept commença à s'imposer.



Malgré ses lignes conservatrices, l'Eagle utilise une aile laminaire en trois morceaux, idée qui sera reprise sur le Bijave quelques années plus tard.



Les Français ne réussirent pas à imposer le Breguet 904, pourtant beaucoup plus élaboré (ici, la même année à Pont-St-Vincent avec Branswik) ce qui leur fut vertement reproché.



Difficile de faire un fuselage avec moins de bois !

901-904 : Un choix, rétrospectivement étrange dans cette optique laminaire, était la course à la légèreté, qui provoquait une régularité

de surface précaire ailleurs que sur le caisson sandwich de BA. J'avais du faire un resurfaçage énorme aux microballons sur F-CCCO. (photo ci-dessous).





Camille Labar volait avec le prototype du Breguet 905 sans avoir eu le temps de le prendre en mains.

Goodhart, raccrocheront à moins de 100 m ! Les "Météor" yougoslaves, dont tout le monde avait peur, finissent l'un 14e (39,7 km/h) l'autre 18e (aux vaches).

Dans la classe standard, le Polonais Witek gagne la première place et les 1000 points à la moyenne de 49,1 km/h. Le seul représentant français dans cette classe, C. Labar, est le premier à aller aux vaches au km 75. Cet incident lui vaut la dernière place de cette première épreuve. mais nous aurions tort de lui jeter la pierre, Labar volait sur un prototype à peine achevé, le Breguet 905 "Fauvette" qu'on lui avait confié quelques jours avant son départ pour la Pologne. Il ne lui avait donc pas été possible de s'entraîner suffisamment.

Ainsi donc, sans que nous le sachions alors, cette première

épreuve nous donnait déjà les noms des deux futurs vainqueurs : Haase pour la classe ouverte, Witek pour la classe standard.

Dix pilotes ont gagné un diamant lors des championnats : Ce sont : Haase, Kuntz, Saradic, Opitz, Silesmo et Horma pour la distance libre. Laur, Silesmo, Compton et Tandefelt sur triangle de 300 km. Le pilote autrichien Fennes a conquis sa couronne d'or.

Mardi 17 juin : course sur circuit triangulaire Leszno-Rawicz-Gostyn-leszno. Distance 106 kilomètres.

Bien que le briefing météo du matin ne soit pas des plus optimistes, il fut rapidement évident, dès l'apparition des premiers cumulus, que c'était la "journée des gros bras" comme dirait



Jules LANDI
Capitaine

Maxime LAMORT
Capitaine
adjoint

Jean-Paul WEISS

Michel MARCHAND

René FONTEILLES

Camille LABAR

Jean WALLON

Daniel BARBERA

Norbert GERBIER
Météo

Louis TRUBERT

MISSION BREGUET A LESZNO

La société Breguet a décidé de lancer une vaste campagne commerciale pour promouvoir la diffusion du planeur standard Breguet 905 "Fauvette". Dans le cadre de cette campagne, une mission de propagande composée de MM. Michel Ziegler, Lepanse, Courly, Habib et Lebon a été envoyée à Leszno.

Au cours du voyage aller, la mission a présenté une "Fauvette" en boîte à tous les grands centres de vol à voile de Suisse et d'Autriche. A Leszno même, la boîte de construction a été présentée à tous les pilotes étrangers venus pour les championnats.

Au cours du voyage de retour, c'est la "Fauvette" des championnats qui a été présentée dans les centres de vol à voile hollandais et belges. De nombreux pilotes de ces deux pays ont d'ailleurs pu voler et apprécier les excellentes qualités de cette machine.

L'envoyé spécial d'"Aviation Magazine" accompagnait cette

mission et il a été témoin de l'enthousiasme de tous les pilotes qui ont pu essayer la Breguet 905. Ils ont tous été surpris par son faible poids, sa solidité, l'originalité de sa construction, la remarquable visibilité, sa stabilité et sa maniabilité.

Les quelques critiques émises n'ont porté que sur des détails mineurs inhérents à la mise au point d'un prototype.

Sur le plan purement commercial, nous pouvons annoncer que, déjà, plusieurs options ont été prises et que, dès que la série (de l'ordre de 300 à 500 appareils) sera lancée en octobre, nous pouvons nous attendre à un nombre important de commandes étrangères. Nous tenons ici à féliciter la société Breguet pour son bel effort d'exportation d'un excellent matériel français.

Nous apprenons en dernière minute que le Breguet 905 va faire ces jours-ci une tournée de démonstration sur tous les terrains de vol à voile de la région parisienne.

Jules Landi. Tous les concurrents, sauf quatre (tous de la classe ouverte) bouclèrent le triangle. Le directeur des championnats avait donné toute liberté pour le choix dans la branche du triangle de départ. L'équipe de France commit là une grosse erreur de tactique. En effet, tous nos hommes (sauf Labar dans la classe standard) partirent dans le même sens, et cette direction était mauvaise, ce qui explique les mauvais résultats enregistrés ce jour là.

Pour les amateurs de statistiques, au cours des championnats et des journées d'entraînement, 814 vols ont été effectués, totalisant 2.878 h 55 mn et 83.451 km.

Dans la classe ouverte, l'Allemand Haase prend encore la première place avec une remarquable moyenne : 83,4 km/h. Il est talonné par le Yougoslave Komar sur "Meteor" avec 83,1 km/h. Le premier des français est Barbera (15e) avec 63,3 km/h. Weiss réalise 59,6 km/h et Fonteilles 54,8 km/h.

Dans la classe standard, le Polonais Witek réédite son succès de la veille et réalise 70,1 km/h. Labar, qui s'est repris (et qui est parti

dans le bon sens) finit 8e avec une moyenne de 57,7 km/h.

Mercredi 18 juin : Course sur but fixé Leszno-Varsovie. Distance 315 kilomètres.

Une épreuve difficile et des conditions météorologiques difficiles. Une dépression centrée sur l'Europe de l'Ouest se décale vers le Nord-Est. On prévoit une rapide aggravation sur l'axe de la course : des nuages élevés et moyens générateurs de thermiques faibles, puis apparition d'orages. Le vent est assez fort et atteint 35-45 km/h à 500 m, s'affaiblissant en altitude.

Une fois largués, les concurrents eurent, non seulement du mal à franchir la ligne de départ, mais aussi à tenir tout simplement l'air. Plusieurs planeurs durent se poser. D'autres différèrent leur départ. D'autres encore essayèrent longtemps de "gagner leur vie" au-dessus de la ville de Leszno avant de se lancer à l'aventure. Cette journée divisa nettement les concurrents en deux camps : ceux qui purent partir et ceux qui durent se poser à moins de 100 km du point de départ (ce qui fut le cas de 28 pilotes). De toute façon, aucun planeur ne put atteindre le but fixé

Jean
CAYLAJacques
AUBRIOTRobert
EVEILLARDJean
LAMORTGilbert
BECKERRené
JOLYOT

X

X

et la course de vitesse fut donc transformée en épreuve de distance sur axe, selon le règlement des championnats du monde. La meilleure distance fut effectuée par l'Anglais Deane-Drummond avec 282 km suivi des Tchèques Kumpost (259 km) et Mestan (256 km) et de l'Allemand Kuntz (255 km). Barbera et Fonteilles réalisent 201 km, ce qui leur vaut une place de 17^e ex-aequo. Weiss, dont le moral ne paraît pas très brillant, se pose au km 54. Grosse surprise de la journée : la place médiocre du Polonais Makula (20^e : 161 km) et la déroute de son compatriote Gorzelak (34^e : 22 km).

Dans la classe standard, le Finlandais Tandefelt enlève la première place avec 251 km et Camille Labar fait une très belle distance de 227 km qui lui rapportera 904 points sur 1000.

M. Agésilas, directeur du SFASA, qui en 1956, fut directeur des VI^e championnats du monde de vol à voile à Saint-Yan, a remis à M. Jerzy Swiatek, directeur de VII^e championnats, une médaille commémorative.

Trois épreuves sur six sont maintenant courues et il est bon de faire ici le point du classement général pour montrer qu'à ce moment rien n'est joué et que les places sont chères.

CLASSE OUVERTE : 1 Haase (Allemagne) : 2778 points ; 2. Deane Drummond (Grande-Bretagne) : 2746 ; 3. Mestan (Tchécoslovaquie) : 2663 ; 4. Kumpost (Tchécoslovaquie) : 2568 ; 5. Laur (Allemagne) : 2513 ; 6. Saradic (Yougoslavie) : 2441 ; 7. N. Goodhart (Grande-Bretagne) : 2377 ; 8. Makula (Pologne) : 2343 ; Barbera (France) 2328 ; 10. Maxey (USA) : 2308.

CLASSE STANDARD : 1. Witek (Pologne) : 2916 points ; 2. Persson (Suède) : 2886 ; 3. Huth (Allemagne) : 2515.

Dimanche 22 juin : Course avec but fixé Leszno-Ostrow, distance : 92 kilomètres.

La météo annonce une situation compliquée. Un anticyclone venant d'Espagne s'approche de la Pologne. L'air est frais et instable. Les vents sont forts et turbulents. Les concurrents rencontreront des cumulus et cumulonimbus ayant leur base à 600-1.000 m le matin et 400-600 m l'après-midi. Les sommets variant de 2.000 à 5.000 mètres. Ils rencontreront aussi, dans l'après-midi, de larges plages descendantes.

Quelques pilotes ne perdent pas de temps, et dès leur largage, passent la ligne de départ et foncent vers le but. Ils espèrent en effet pouvoir effectuer deux fois le parcours, comptant sur la célérité des équipes de dépannage pour les ramener au terrain avant la fermeture de la ligne de départ. (Sur un parcours effectué deux fois, seul le meilleur temps compte. Disons aussi que lorsqu'un concurrent part pour la deuxième fois, il a l'esprit plus libre et peut prendre alors des risques qui peuvent être payants). Malheureusement les organisateurs du championnat avaient fixé une heure limite de départ particulièrement étriquée

qui empêcha la grande majorité des concurrents de partir deux fois. Seuls deux pilotes, croyons-nous, purent réaliser un double essai et, parmi eux, Weiss qui, parti le premier, réalisa l'excellente moyenne de 81,3 km/h et récolta ainsi 946 points. Barbera, parti quelques minutes plus tard, ne put faire un second tour et c'est dommage car les conditions s'étant nettement améliorées au début de l'après-midi, il serait certainement aujourd'hui 4^e du classement général.

La première place revint à Haase, encore lui, avec 86,8 km/h, suivi de Komac (Yougoslavie) avec 86,1 km/h. Fonteilles se classa 13^e avec 62,1 km/h. Onze planeurs n'atteignent pas le but. Dans la classe standard, une surprise de taille : le Finlandais Horma, sur PIK-3C, réalise la meilleure vitesse toutes catégories avec 87,5 km/h, C. Labar se classe 19^e avec la faible moyenne de 44,3 km/h.

Les soviétiques, qui participaient pour la première fois aux championnats, n'ont pas volé sur matériel russe mais polonais, en l'occurrence des Jaskolka Z et un Mucha-100.

Mardi 24 juin : distance libre !

Le jour de gloire est arrivé... Animation fiévreuse au briefing... Les pilotes mesurent la Pologne dans tous les sens sur leur carte et l'on s'aperçoit avec stupéfaction que la frontière soviétique n'a pas un tracé similaire sur toutes ! Après mise au point de ce léger incident, les concurrents se précipitent à leur machine. La météo a annoncé une situation complexe mais il ya un bon vent d'Ouest accompagné d'un très bel assortiment de cumulus et de cumimb générateurs de thermiques solides (3m/sec dessous, 15 m/sec à l'intérieur). La direction des championnats demande aux concurrents de ne pas dépasser les frontières polonaises (la direction générale des vols est vers l'U.R.S.S.).

Les premières informations reçues par téléphone indiquent que les concurrents se sont divisés en deux groupes, l'un se dirigeant vers le Nord-Est, l'autre vers le Sud-Est de la Pologne. Comme on s'y attendait, la journée sera "fumante" et les diamants vont pleuvoir. Dix pilotes des deux classes dépassent 500 km. Vingt-six pilotes dépassent 400 km.

Le premier est le Tchécoslovaque Kumpost qui se pose à 536 km de Leszno, tout près de la frontière soviétique, ainsi que tous les pilotes suivants : Komac (Yougoslavie) : 529 km ; Saradic (Yougoslavie) : 529 km ; N. Goodhart (Grande-Bretagne) : 514 km ; Haase (Allemagne) : 514 km ; Kuntz (Allemagne) : 514 km ; Barbera se classe 7^e avec 495 km, Weiss 12^e avec 477 km, Fonteilles 24^e avec 393 km. Dans la classe standard, les 15



Jules Landi, capitaine de l'Equipe de France

Les planeurs au départ, attachés courts derrière les Junak-2.

Toutes les photos issues des collections perso, Renaudin, Lamort, Mathieu.



Tempête de ciel bleu sur le Breguet 904 de Fonteilles et le Demant tchécoslovaque.



mètres font merveille et l'on trouve en tête le Finlandais Horma avec 519 km, le Hongrois Opitz avec 518 km, le Suédois Silesmo avec 517 km et le Polonais Witek avec 517 km. C. Labar finira 10e avec 433 kilomètres.

Le vétéran Anglais, le sympathique Wills, rate ses 500 km pour la cinquième fois, mais il n'est pas découragé pour autant !

Catastrophe pour l'équipe de France : Weiss, en se posant, accroche une ligne électrique et détruit partiellement son Breguet. Une chance inouïe, il n'a pas la moindre blessure.

Judi 26 juin : Distance sur axe, en l'occurrence, Lezno-Wroclaw. La situation météo du jour nous apprend que l'ouest de la Pologne est sur l'axe d'une faible dorsale et, qu'en général, les conditions seront difficiles au moment du départ. En effet, dès que les planeurs ont "été giclés", un voile de cirrus fait son apparition par l'Ouest et tout le monde s'empresse de partir au plus vite. Voilà qui nous promet du "petit temps" cher aux Français. Et il est de fait que ceux qui sont partis les premiers (à savoir les Anglais) sont allés le plus loin, ce qui nous donne : 1er N. Goodhart avec 209 km, Dean-Drummond : 206 km, Marecek et Kumpost (Tchécoslovaquie) : 202 km, Haase (Allemagne) : 191 km, Barbera (France) : 190 km, Fonteilles se classe 12e avec 179 km. Dans la classe standard, l'Allemand Huth se classe en tête avec 191 km, suivi de T. Goodhart (Grande-Bretagne) : 183 km et Wills (Grande-Bretagne) : 179 km, ex-aequo avec Horma (Finlande) et Witek (Pologne). Labar s'assure la huitième place avec 175 km. Le mauvais temps fera que cette épreuve sera la dernière.

Les VIIe Championnats de monde de vol à voile furent clôturés le dimanche 29 juin par une courte cérémonie à laquelle assistaient M. Jan Frey-Bielecki, vice-président de l'Aéroclub de Pologne APRL ; le directeur général de la FAI, M. H. Gillmann ; le président de l'OSTIV, M. A. de Lange ; M. Jerzy Swietek, directeur des Championnats. Après la proclamation des résultats par M. Sandauer, président de la commission du jury, les champions et vice-champions du monde furent décorés par le président de l'Aéro-club de Pologne, M. Stefan Antosiewicz.

Sur le plan technique, que faut-il penser de cette confrontation internationale ? nous avons demandé à M. Jean Cayla, ingénieur du service planeurs de la société Breguet, de répondre à cette question. Nul n'est plus qualifié que lui pour analyser les aspects techniques des matériels engagés.

POINT DE VUE TECHNIQUE

par Jean CAYLA

Premiers Championnats comportant la nouvelle répartition en classes "Ouvverte" et "Standard," en contrepartie de la suppression de la classe biplace ; il nous paraissent dominés par le succès de la classe standard dont on peut prévoir qu'elle deviendra la plus abondante dès 1960, ne serait-ce qu'en raison de l'aspect financier et, en conséquence, par l'évolution de la classe ouverte.

Signalons au passage que la disparition quasi totale des biplaces, autorisés à courir en classe ouverte, nous a quelque peu étonnés.

Nous n'en sommes que plus satisfaits de voir le biplace engagé, le 904 de l'équipe de France, placé correctement au sein d'une

Jean Cayla, au travail sur le Breguet 904.





E. HAASE (ALLEMAGNE OUEST)
Champion du monde classe ouverte



M. GOODHART (GRANDE-BRETAGNE)



R. MESTAN (TCHÉCOSLOVAQUIE)



D. BARBERA (FRANCE)



T. GOODHART (GRANDE-BRETAGNE)

sérieuse concurrence des monoplaces, et espérons voir maintenue cette participation dans l'avenir.

Les équipements méritent cette année une mention spéciale, en raison des développements nouveaux qu'il nous appartient de ne pas négliger.

1. La classe standard comportait 24 appareils (37 en classe ouverte) se répartissant entre dix types différents. Nous avons constaté que seul le Beguet 905 Fauvette faisait appel à de nouveaux procédés de construction, mais il apparaît qu'en dépit des objections élevées par certains, la voie risque d'être empruntée par d'autres.

Dans la plupart des cas, les planeurs standards sont dérivés d'un modèle précédent : Mucha-standard, Zugvogel IV, PIK-3C, Olympia 415, Skylark II.

Autant que j'en puisse juger, la dérivation n'a pas toujours été heureuse, peut-être par manque de délais dans une mise au point. Ce serait, en particulier, le cas du Mucha standard dont la maniabilité en direction et les décrochages laissent fort à désirer, ainsi que le Zugvogel IV dont les qualités d'accrocheur, auraient diminué.

Ceci n'a pas empêché d'ailleurs Witek et Persson de les amener aux deux premières places, ce qui confirme une classe déjà observée en d'autres occasions.

En dehors du 905, les appareils nouveaux en concours sont le Ka-6 allemand, l'Ilindenka yougoslave et le standard Futar hongrois.

Le Ka-6 confirme des qualités certaines, sauf peut-être par temps étroits, et le fait qu'il soit actuellement en production nous procurera de nombreuses autres occasions de nous mesurer à lui.

2. En classe ouverte, on assiste au mûrissement des appareils précédents et à la recherche d'une plus grande finesse par des profils de plus en plus laminaires.

Les appareils nouveaux sont le Spartak tchécoslovaque (profil Naca 65 et 63) et l'Olympia 419 britannique (profil Naca 64) ; le premier très à son aise par gros temps, mais le second spécialement taillé pour les temps d'outre-



A. WITEK (POLOGNE)
Vainqueur du monde classe standard



A. PERSSON (SUEDE)



J. HORMA (FINLANDE)



F. WILLS (GRANDE-BRETAGNE)



E. MAHULA (POLOGNE)



Ernst Gunther Haase,
à bord du HKS-3,
vainqueur en classe ouverte.

Manche et curieusement limité à la vitesse maximum de 140 km/h.

Les affinements et mises au point portent sur les Meteor, Demant, Jaskolka et HKS, sans oublier les Breguet 901 S1 allongés et à empennage modifiés.

Signalons au passage la généralisation des water-ballasts, qui ont eu leur emploi en dépit des conditions moyennes, si l'on s'en réfère aux rapports polonais.

Remarquons qu'en ce qui concerne les appareils spécifiquement concours, notamment le HKS-3 de Haase et les Meteor de Komac et Saradic, le fait nouveau nous paraît le suivant :

- Par beau temps, ils affirment bien leur supériorité en vitesse, donc en rendement global, mais par petit temps ils tiennent encore la concurrence des machines plus classiques, alors que précédemment ils devaient en attendre l'échec.

C'est en somme, nous paraît-il, l'enseignement à tirer de cette classe ouverte : promue désormais à l'exhibition des machines de concours, et donc de la classe de luxe, son rôle sera de débroussailler la voie du progrès par le jeu d'essais multiples à sanctionner par l'expérience, menés sur un nombre restreint d'appareils pour lesquels la période d'expérimentation sera aussi étendue que celle de la production, et devra couvrir tous les cas possibles.

Le HKS-3 nous paraît être le meilleur exemple de cet avenir désormais ouvert par la distinction faite entre les classes ouverte et standard.



Robert Eveillard, Maxime Lamort et Daniel Barbera, au marché de Lezno.

Soulignons le fait que ces machines ne sont pas universelles, mais susceptibles d'échecs, par exemple dans les petits temps étroits fréquents en France ou en Allemagne. Constatons à ce propos que le champion d'Allemagne est J. Laur sur Zugvogel (et non Haase sur HKS), et que les Meteor, de l'aveu même des Yougoslaves, sont quasi inemployables dans leurs pays (thermiques virulents, mais étroits, qui laissent peu de chance à l'appareil obligé de voler à 85-90 km/h en spirale). Le compromis souhaitable, mais difficile à atteindre, restera dans ce cas la machine qui pourra faire jeu égal par petit temps avec les appareils

LE CENTREUR DE THERMIQUE de HAASE

C'est le lundi 23 juin que nous découvrîmes le pot aux roses. Les résultats des premières épreuves n'avaient pas manqué de surprendre nombre de concurrents. Rien dans le passé du pilote Allemand ne pouvait justifier une telle classe... et une telle avance au nombre de points. Rien ne justifiait apparemment certains comportements en vol de Haase au cours des épreuves. Rien non plus ne justifiait l'acharnement des équipiers allemands à écarter les importuns au moment du décollage du HKS-3.

Piqués au vif, nous nous parâmes de notre manteau couleur de muraille et, après avoir examiné discrètement le planeur dans tous ses détails, voici ce que nous découvrîmes :

A chaque extrémité de la voilure du HKS-3, une petite plaque métallique est montée sur le bord d'attaque. Chaque plaque est reliée par deux fils à un volumineux amplificateur alimenté par une batterie de 67,5 V et chauffé par une batterie de 13,5 V.

De cet amplificateur, placé dans le fuselage, sortent deux fils sur lesquels sont branchés un self et un potentiomètre de réglage situé sous le siège du pilote. Enfin, entre les pédales du palonnier, on trouve un micro-ampèremètre ultra sensible qui a la particularité d'avoir le 0 au milieu.

Il ressort de cette enquête que nous avons faite que l'appareil fonctionne de la manière suivante :

Les plaques de bouts d'ailes abritent des thermistances sensibles au 100e de degré C. lorsque le planeur entre dans une plage ascendante (ce que le pilote lira sur son variomètre), il s'établira entre les deux plaques une différence de température extérieure, l'aile "la plus chaude" se trouvant du côté du centre du thermique. Le pilote en est alors averti par son micro-ampèremètre dont l'aiguille se transforme en indicateur droite-gauche.

On imagine le gain de temps appréciable que ce système accorde au pilote au cours d'une compétition. Plus besoin de loucher pour se centrer, il suffit de suivre l'indication de l'aiguille pour aller droit sur le centre du thermique, l'exploiter et en chercher un autre. Cet appareil a été mis au point par l'Institut Aéronautique d'Aix-La-Chapelle.

Bien qu'il s'en défende, nous savons que Haase a utilisé son "centreur" au cours des championnats. Nous savons aussi qu'il eut quelques déboires avec lui, et les jours de panne correspondent fâcheusement avec certains reculs de Haase au classement. C'est pourquoi nous n'hésitons pas à dire que le classement final des VIIe championnats du monde a été faussé par l'utilisation, par un seul concurrent, de cette nouveauté technique qui, si elle est généralisée, ôtera aux futures compétitions internationales tout caractère sportif.



Adam Witek, vainqueur en classe standard avec le Mucha.

spécifiquement voiliers et demeurant ainsi prêt à imposer sa supériorité évidente dès que la situation se renforce. Sinon, la moyenne sera insuffisante pour forcer la victoire comme ce fut d'ailleurs le cas des Meteor cette année ; leur cote à la fin de l'entraînement était au maximum, mais ils eurent de mauvaises passes pendant les épreuves. Il est évident qu'il faudra toujours compter avec ces passages à vide, même à l'intérieur d'une journée considérée comme bonne (voir piège du premier jour dans les bosses de Hirschberg).

Par contre Haase évita ces inconvénients, reconnaissant d'ailleurs que cette régularité lui a donné sa victoire. Ceci nous amène à la question des équipements, le "centreur de thermique" étant à notre sens l'explication d'une exhibition aussi parfaite.

3. Les équipements : Ils marquent dans l'ensemble une progression notable dont il serait dangereux de ne pas tenir compte.

A tout seigneur, tout honneur, le "centreur de thermique" de Haase paraît l'événement de l'année. Sauf erreur, mais nous restons prudents dans l'affirmation, une aiguille indique le côté chaud de l'atmosphère autour du planeur, détecté par deux plaques montées en opposition à chaque extrémité de l'aile. Le pilote peut ainsi se diriger vers le noyau ascendant (le plus chaud en principe). L'important pour le pilote est qu'il évolue à priori vers le meilleur noyau du voisinage et non plus a posteriori. Rappelons que les Anglais avaient expérimenté un instrument de ce genre il y a trois ans, apparemment sans succès.

En deuxième lieu, le variomètre à énergie totale se généralise ; rappelons qu'il s'agit d'un branchement faisant intervenir la vitesse instantanée, de sorte que l'instrument efface de son indication ce qui est ascendance (ou descendance) de manche. En fait, bien des montages sont défectueux, en raison de variations de pression autour des antennes, mais un effet approximatif peut rendre encore ser-

vice. L'intérêt de ce système se renforce d'ailleurs au fur et à mesure de l'affinement des appareils.

Signalons aussi un variomètre électrique éminemment sensible (fabrication anglaise). Il serait encore à mettre au point, devant être interprété par le pilote en fonction d'un variomètre ordinaire, et nous n'avons pu savoir quel est son crédit actuel ni son principe de fonctionnement d'ailleurs.

L'enseignement à retenir est que la recherche se poursuit dans tous les domaines, et pas seulement dans le sens de la complexité ou de la multiplication des équipements. Il en résulte, même pour le pilote, un aspect technique renforcé qui se traduit dans la tactique des vols (sont particulièrement significative les ressources prolongées des Meteor dans les entrées de thermiques). Cette tendance écarte davantage les à-peu-près et on peut regretter la machine dénudée, mais l'évolution existe et Haase a fait la preuve qu'elle est payante.

En conclusion, nous avons vu apparaître à ces championnats, plus que dans d'autres encore, la nécessité de maintenir un effort soutenu dans tout le domaine technique pour toutes les branches qu'il comporte. Une série de petits gains n'est pas à négliger et il serait dangereux de compter sur un point unique, même largement bénéficiaire, par exemple une nouvelle cellule. Et cela suppose un travail de toute la communauté intéressée. Nous élargirons même notre sujet pour signaler que le travail des pilotes se compliquant progressivement, leur habileté tactique dépendra de plus en plus d'un entraînement prolongé et de la conscience qu'ils auront de la nécessité de cette évolution.

CLASSE OUVERTE

1. E. Haase, NRF, 5.651 points (HKS-3) ; 2. N. Goodhart, Gr.-Bretagne, 5.172 (Skylark 3) ; 3. R. Mestan, Tchécoslovaquie, 5.124 (Demant) ; 4. B. Komac, Yougoslavie, 5.118 (Meteor) ; 5. E. Makula, Pologne, 5.066 (Jaskolka Z) ; 6. D. Barbera, France, 4.997 (Breguet 901 S) ; 7. A. Deane-Drummond, Gr.-Bretagne, 4.924 (Olympia 419) ; 8. J. Laur, NRF, 4.916 (Zugvogel III) ; 9. L. Maxey, USA, 4.884 (Zugvogel III) ; 10. J. Kumpost, Tchécoslovaquie, 4.761 (Spartak) ; 11. A. Saradic, Yougoslavie, 4.427 (Meteor) ; 12. V. Marecek, Tchécoslovaquie, 4.063 (Demant) ; 13. A. Araoz, Argentine, 4.031 (Skylark 3) ; 14. M. Gorzelak, Pologne, 4.016 (Jaskolka Z) ; 15. H. Molander, Suède, 3.937 (Zugvogel III) ; 16. H. Kuntz, NRF, 3.906 (HKS-1) ; 17. R. Fontelles, France, 3.885 (Breguet 904 S) ; 18. C. Yeates, Canada, 3.863 (Breguet 901 S) ; 19. L. Haza, Tchécoslovaquie, 3.857 (Demant) ; 20. H. Burditt, Rhodésie, 3.692 (Jaskolka bis) ; 21. J. Weiss, France, 3.614 (Breguet 901 S) ; 22. H. Resch, Autriche, 3.477 (Mg-23) ; 23. J. Fuhrlinger, Autriche, 3.355 (Mg-23) ; 24. I. Legencyi, Hongrie, 3.355 (Siraly II) ; 25. P. Bikle, USA, 3.089 (Breguet 901 S) ; 26. M. Vierietlenikov, URSS, 2.774 (Jaskolka Z) ; 27. A. Thomsen, Danemark, 2.639 (Mu-13d) ; 28. G. Fennes, Autriche, 2.610 (Mg-23) ; 29. G. Outes, Canada, 2.468 (Breguet 901 S) ; 30. V. Jefimienko, URSS, 2.349 (Jaskolka Z) ; 31. E. Kisely, Hongrie, 2.276 (Siraly II) ; 32. M. Vieriev, URSS, 2.241 (Jaskolka Z) ; 33. R. Hossinger, Argentine, 2.103 (Jaskolka bis) ; 34. S. Smith, USA, 2.066 (Breguet 901 S) ; 35. E. Dommisse, Afrique du Sud, 1.813 (Jaskolka bis) ; 36. I. Oda, Japon, 1.636 (Jaskolka bis) ; 37. W. Wakeman, Nouvelle-Zélande, 1.280 (Jaskolka Z).

CLASSE STANDARD

1. A. Witek, Pologne, 5232 points (Mucha-Standard) ; 2. P.A. Persson, Suède, 5.086 (Zugvogel IV) ; 3. H. Huth, NRF, 5.021 (Ka-6) ; 4. J. Horma, Finlande, 4.844 (Plk-3e) ; 5. H. Tandefelt, Finlande, 4.673 (Ka-6) ; 6. J. Wojnar, Pologne, 4.553 (Mucha-Standard) ; 7. T. Goodhart, Gr.-Bretagne, 4.427 (Olympia 415) ; 8. V. Stepanovic, Yougoslavie, 4.170 (Ilindenka) ; 9. C. Labar, France, 1.973 (Breguet 905) ; 10. W. Tutenhoofd, Pays-Bas, 3.702 (Skylark 2) ; 11. N. Opitz, Hongrie, 3.578 (Standard-Futar) ; 12. Z. Rain, Yougoslavie, 3.395 (Ilindenka) ; 13. P. Wills, Gr.-Bretagne, 3.379 (Skylark 2) ; 14. I. Sillescu, Suède, 3.352 (Zugvogel IV) ; 15. V. Ganjarenko, URSS, 3.343 (Mucha 100) ; 16. F. Compton, USA, 3.246 (Mucha 100) ; 17. N. Sesjtrup, Danemark, 2.888 (Olympia 2) ; 18. J. Sadoux, Argentine, 2.885 (Skylark 2) ; 19. A. Xhaet, Belgique, 2.841 (Mucha 100) ; 20. M. Petersen, Danemark, 2.735 (Ka-6) ; 21. P. Lafosse, Belgique, 2.692 (Ka-6b) ; 22. J. Früs, Danemark, 2.540 (Olympia 2) ; 23. J. Kaay, Pays-Bas, 2.324 (Skylark 2) ; 24. D. Brown, Australie, 1.634 (Mucha 100).

Ilindenka, planeur yougoslave de la nouvelle classe standard.



Le PIK-3 C du finlandais Horma, meilleure moyenne du 22 juin.



Le prototype du Breguet 905, F-CCDY, mis à sa disposition trop tard pour que Camille Labar en tire le maximum.



Maxime Lamort, capitaine adjoint et porte-drapeau.

L'équipe de France, Maxime Lamort 2e à gauche, Jules Landi 2e à droite



Le jury de l'OSTIV décida que le Schleicher Ka-6 de l'ingénieur Rudolf Kaiser, classé 3e, était le meilleur classe standard du moment. Profil NACA 63.

Encore un petit détour, que nous fait faire Patrick, toujours à la recherche du planeur laminaire, du côté de chez Harland ROSS et Richard JOHNSON, simple équipier à Lezno, mais qui reviendra dans l'équipe US 1960 à Cologne avec un nouvel appareil.



patrick
renaudin

NOUS avons traité longuement, dans les Li n°115 et 116, du RJ-5 qu'il utilisa à Madrid en 1952, puis affuta longuement avec l'aide d'August Raspel, pour battre le record du monde de distance, mais la documentation de Patrick recèle des choses pointues qu'il nous livre avec plaisir pour encore approfondir le sujet...

Le RJ-5 : R, pour Harland ROSS, le constructeur, auteur déjà du RS-1 ZANONIA bien connu, mais aussi du R-2 IBIS et du RH-3. J, pour Richard "Dick" JOHNSON, un jeune et talentueux compétiteur. Le RJ-5 représente ce qui se fait de mieux au niveau des performances dans les années 50. Il fait partie de ces nouveaux planeurs à profil laminaire, le premier opérationnel... (re-lire la Li 116, bas de page 8).

Le ROSS R-6 : Harland ROSS construisit son biplace R-6 en 1956, il avait la même aile que le RJ-5, aussi était-il un des planeurs à la charge alaire la plus forte au monde. L'envergure

avait été augmentée de 5 pieds, la portant à 60 pieds. Le planeur avait des freins de piqué et une roue rétractable (au début un dolly). Le passager était assis derrière le longeron sous une trappe en plexiglas. En 1958, ROSS l'utilisa pour établir trois records de vitesse biplace et un but fixé de 234.66 miles. Il était peint en blanc immatriculé N34H.

SPECIFICATIONS R-6 :

envergure 60 feet
surface 128 sq feet
allongement 28
profil NACA 63(2)-615
poids à vide 662 lb

poids total 1226 lb
charge alaire 9.6 lb/sq. feet

PERFORMANCES :

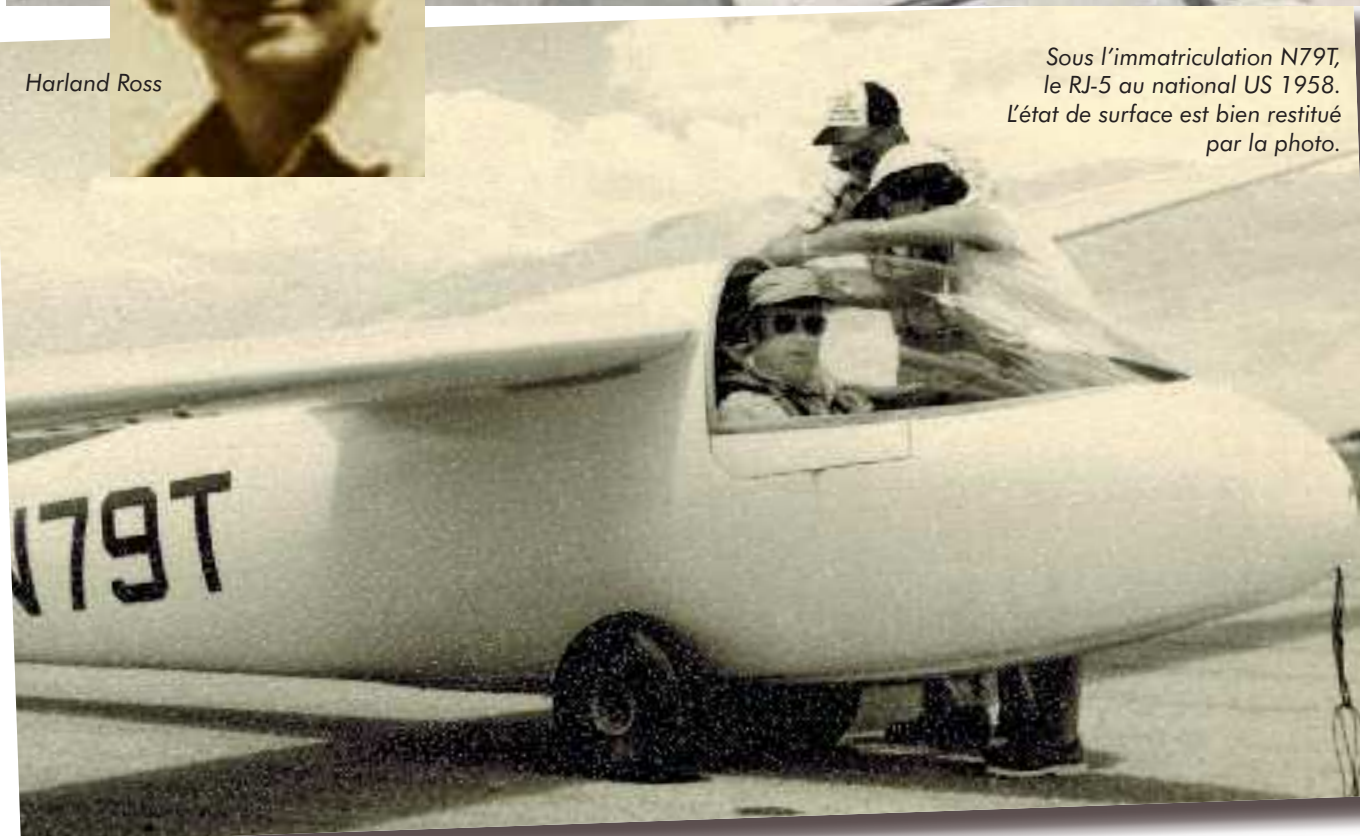
finesse 40 à 66 mph
 chute mini 2,35 fps à 60 mph
 6 fps de chute à 100 mph



Le R-6 N34H,
biplace laminaire



Harland Ross



Sous l'immatriculation N79T,
le RJ-5 au national US 1958.
L'état de surface est bien restitué
par la photo.



*Etrange biplace que ce R-6,
la place arrière est très théorique,
On entre par le dessus et on referme
le couvercle ! Au mieux, on a alors
vue sur la nuque du pilote !
Toutes les photos de l'article
sont de la collection de Patrick.*





de Charles Fauvel

Souvenez vous, page 12 de la Li n° 116, j'avais publié la copie d'une lettre de démission fracassante de Charles Fauvel de l'Aéro-Club de France. J'avais promis de publier un autre courrier expliquant la chose dans le numéro suivant... Je n'ai que deux Li de retard ! Mieux vaut tard que jamais. Les sujets ne manquent pas... L'oubli... Le travail de saisie... C'est finalement Quentin qui s'y est collé. Mais, lisez donc le pourquoi de l'indignation de Charles Fauvel.



jean claude
néglais



quentin
bazille

A AURAIT eu une autre gueule de clône cette saga par le tout dernier Fauvel de 48 de finesse, mais le destin ne l'a pas voulu. Fauvel n'entrait pas dans les boîtes préconçues, toute sa vie il semble s'être senti mal-aimé. Paranoïaque ? On dirait que parfois il ait un peu tout fait pour ! Alors, ses sans-queue, qui avaient l'outrecuidance à l'époque de voler aussi bien — parfois mieux — qu'avec, si on pouvait les lui torpiller, je veux bien croire qu'il y en a qui ne s'en sont pas privé. Il n'y a que sa famille, surtout son fils, à l'origine de l'AV-36, qui auraient pu nous en apprendre davantage, mais après son accident ils n'ont jamais plus joué le jeu. Charles, je ne l'ai jamais croisé, on s'est loupé de quelques années ; le RSA à Brienne j'y allais au début des 80 seulement, et je ne volais pas encore. Celui qui l'a le plus approché, c'était Jean-Pierre Humbert qui lui avait acheté le F-CRON... Il l'avait perçu rigide aussi, comme plusieurs qui ont bossé pour lui. Un accident routier stupide et Jean-Pierre n'a plus eu l'occasion de nous parler de lui. C'est peu de matière pour prétendre faire le tour d'un tel bonhomme. Sa lettre donc... J'ignore qui était alors ce Secrétaire Général.

CANNES, le 8 février 1959
Monsieur le Secrétaire Général
de l'Aéro-Club de France
6, Rue Galilée, Paris 16e

Monsieur,
Madame Jaffaux avait mis sur pied, en accord avec moi, en 1955, la Coupe « SURVOL » que j'avais créée. Elle en avait fait homologuer le Règlement qui avait été diffusé aux clubs et annoncé dans la presse aéronautique, en même temps que le montant maximum de prix dont je dotais cette Coupe était versé à un compte spécial en banque où il pouvait être retiré, suivant besoin, par l'Aéro-Club de France.

Depuis que vous avez pris le poste de Madame Jaffaux, vous n'avez jamais fait publier ni annoncer le Règlement Général, ni le Règlement

Particulier de chaque année, ni pris les inscriptions, ni communiqué de classement provisoire, comme pour les autres Coupes ; ne répondant même pas aux lettres de ceux qui désiraient s'inscrire, sans en connaître au juste — et pour cause — les modalités.

Or il y aurait eu 7 ou 8 classés de 4 ou 5 pays différents pour 1955, si vous vous étiez mis en temps utile en relation avec les pouvoirs sportifs des pays indiqués ; au lieu de m'obliger pratiquement à écrire personnellement à titre privé. Ce qui fait que,

faute de papiers officiels, et avec le faible délai que vous m'avez donné brusquement par lettre du 18 janvier 1957, il ne me restait plus à considérer que la non attribution de la Coupe pour 1955. Non attribution que vous avez d'ailleurs fait abusivement décider d'office le 22 janvier 57, avant que puisse vous parvenir ma réponse.

Pour 1956, vous n'avez fait homologuer, ni donc publié ni annoncé, de Règlement Particulier, malgré mes indications. Et il a encore fallu que ce soit moi qui écrive aux pouvoirs sportifs étrangers, et aussi aux intéressés français ou étrangers.

La Coupe fut enfin théoriquement attribuée, pour la première fois, avec 4 pilotes de 4 pays différents classés (France, Canada, Argentine, Brésil) et théoriquement remise le 24 octobre 1957, sans la présence d'aucun représentant des pays étrangers classés (sans doute parce que non contactés).

Je dis bien théoriquement, car :

J'ai eu confirmation tout récemment que ni Coupe, ni le montant du 2e prix, ni la réduction de Coupe 1956, n'ont été envoyés aux intéressés ; alors que je vous avais rappelé le montant des prix gagnés, dans ma lettre du 9 octobre 1957.

Le 20 Novembre 57 — montrant ainsi que vous n'aviez même pas pris connaissance du dossier — vous me réclamiez le montant des deux prix, soit 45.000 F, alors qu'une somme de 55.000 F était consignée depuis deux ans en Banque à cet effet (cf. ma lettre 1148 du 13 Septembre 1955, confirmée par ma lettre 1163 du 22 Septembre 1955). Vous répondant le 25 Novembre 1957, je vous rappelais que la somme de 55.000 F avait été bloquée à un compte spécial et qu'un prélèvement de 45.000 F était à faire sur cette somme, puisqu'il n'avait pas été prélevé pour la remise avec la Coupe, comme je le pensais.

Depuis vous ne m'avez jamais écrit pour la Coupe SURVOL, et c'est plus tard par ma Banque que j'ai appris que vous aviez fait virer les 55.000 F du compte au lieu des 45.000 F qui étaient attribués.

Vous n'avez non plus jamais rien fait pour le Règlement Particulier pour 1957, pour lequel il y avait juste à ajouter comme compétiteurs les AV-22, ni rien fait pour le classement.

Rien fait non plus pour le Règlement Particulier 1958, pour lequel j'avais demandé par lettre, à vous adressée le 18 Avril 1958 et toujours restée, elle aussi, sans réponse : l'extension de cette Coupe Challenge Internationale à tous les types de planeurs sans queue existants dans le monde, son attribution définitive au pays l'ayant gagnée trois fois, et sa dotation de trois prix, au lieu de deux (20.000 F, 15.000 F et 10.000 F).

Et vous n'avez d'ailleurs jamais, à ma connaissance, saisi en quoi que ce soit la Commission Sportive de la Coupe SURVOL, en dehors de la non attribution pour 1955 et du classement retardé puis rendu hâtif par vous pour 1956.

Pire encore, vous avez laissé sans réponse les lettres de candidats à la Coupe SURVOL, vous gardant bien en même temps de la signaler aux pilotes qui adressaient à l'homologation des épreuves de distance de « E » ou de « F », qui remplissaient de ce fait les conditions pour la Coupe.

Ainsi, notamment, vous avez laissé sans réponses les lettres de M. Michel Mougel qui avait accompli une distance de 502 Km,

et qui vous avait écrit les 8/8 1957 ; 21/8 1957 ; 18/10 1957 ; 13/1 1958. Ni aux lettres du Président de l'Aéro-Club de l'Est, M. Roger Maire, qui vous avait adressé une lettre de rappel de plus le 5/3 1958.

Le 6 Juin 1958, M. Maire m'écrivit pour me préciser tous ces derniers points. Mais je n'avais toujours aucune nouvelle de vous relative à la Coupe SURVOL, ni en réponse à ma lettre du 18 Avril 1958, ni à la suite de ma lettre du 9 Juin 1958.

Cette dernière était avant tout relative au fait que vous aviez sciemment fait sauter mon nom (et celui de Mr. Bonneau) de la liste à remettre à l'Aéro-Club de Pologne pour visa de passeport, afin d'empêcher ces 2 français de se rendre au Congrès de l'Ostiv où nous étions les deux seuls Français à faire des communications techniques de portée Internationale relatives aux conditions de calcul et aux qualités de vol (Mr. Le Président Allez s'était préoccupé aimablement de voir s'il serait possible de rattraper votre omission, en ce qui me concerne, mais il était réellement trop tard et ainsi vous êtes bien arrivé à vos fins).

Par ailleurs l'Ambassade de Pologne a confirmé votre omission en ce qui concerne Mr. Pierre Bonneau par lettre du 8 Juillet 1958). Mais dans ma lettre du 9 juin 1958, je rappelaï aussi votre absence de réponse pour la Coupe SURVOL, notamment à ma lettre du 18/4 1958. Le 2 Septembre 1958, vous m'avez enfin adressé une lettre, mais ce n'était pas pour répondre aux miennes. C'était, curieusement en somme, pour me demander de répondre, moi, à une lettre qui vous avait été adressée par Mr. Maire le 6 juillet 1958 disiez-vous ; et me demander des précisions sur les performances en 1957, sans que vous ayez jamais répondu aux candidats, ni examiné les performances indiquées par moi comme à rechercher (distance de plus de 300 km d'abord, ou en circuit de plus de 100 km.) Le 10 octobre, vous fîtes signer au Président, une lettre rappelant celle du 2 Septembre. J'écrivis alors au Pt. que je comptais lui écrire prochainement.

J'allais le faire, en effet, en rappelant les faits ci-dessus quand j'ai préféré m'assurer auparavant de la situation réelle de la Coupe elle-même et des prix, car j'étais d'autant plus alerté à ce sujet que j'avais été informé notamment du cas où, ayant reçu le montant à transmettre d'une inscription à une réunion sportive en Belgique, vous n'aviez pas adressé encore, malgré un long délai, ce montant à la date de la compétition.

C'est ainsi que j'ai appris successivement :

Que vous aviez tout de même versé le prix du 1er à monsieur Charrier, de Rennes, mais que vous ne lui aviez encore jamais remis ou fait remettre la Coupe, ceci depuis près d'un an et demi.

Que vous n'aviez nullement saisi l'Ambassade du Canada pour transmettre au 2e, Mr. Bob CHESTON, ni la réduction de Coupe que j'avais fait exécuter pour lui, ni son prix de 10.000 F, ainsi que les services de l'Ambassade du Canada me l'ont confirmé. Que d'ailleurs ensuite, M. Bob CHESTON m'a confirmé lui-même, en répondant à ma question, n'avoir jamais reçu ni Coupe en réduction, ni prix, ajoutant qu'il regrette particulièrement de n'avoir pas reçu cette réduction de Coupe.

A la suite de cela, j'ai chargé M. Eric Nessler de demander de ma part au Président de la Commission Sportive de bien vouloir lui remettre la Coupe SURVOL et la Coupe en réduction 1956 afin que je puisse, pour réparer, bien tardivement hélas ! votre carence, les adresser moi-même aux intéressés.

A la suite de cela également, je vous somme par la présente de m'adresser dans le plus bref délai un chèque de 20.000 F, montant des sommes que vous conservez indûment par devers vous : 10.000 F prélevés indécemment sur le compte spécial, plus 10.000 F, montant du prix jamais adressé à Bob CHESTON, avec une indécatesse pire encore.

Dans cette très proche attente, je vous adresse, Monsieur, mes salutations distinguées.

Signé : Charles Fauvel



Tom, 11 ans, au retour d'un vol en AV-222.



Tom, et moi rentrons la Buse, en visant bien le milieu de la porte.

TOUT A UNE FIN

D'autres avant moi ont compris et écrit que l'aile volante était une formule de niche. Et clairement, cette niche c'est le planeur motorisé simplement. Pas si simple !

FAUVEL en était convaincu mais prêchait dans le désert absolu à l'époque. De nos jours, grâce à l'électricité, des machines ultraperformantes rejoignent cette niche qui du coup n'en est plus une. Sur un motoplaneur, c'est le préfixe moto qui risque de créer les tracas, mais je considère que c'est le moyen le plus sécurisant pour se mettre en l'air (les batteries doivent encore progresser pour fournir une poussée suffisante). Malgré les nombreuses pannes moteur au décollage d'autrefois sur l'AV-222, je n'ai jamais ressenti le moindre danger. Les jours très turbulents, sur un terrain comme le nôtre, où relief, forêt proche, carrières, vent traversier, peuvent rendre les départs en remorqués "sportifs" voire "olé-olé", le fait de n'avoir rien à suivre et à garder à peu près à la place prévue, est un avantage flagrant, surtout si, comme l'AV-222, on dispose de performances carrément STOL, le Rotax 503 poussant très fort. En monoplace, en partant aile au sol, cas très largement le plus fréquent, la roulette du bord marginal n'y reste que quelques instants, l'engin passe horizontal et décolle en quelques dizaines de mètres. Si le vent est relativement fort dans l'axe, il n'est pas rare d'être à 200 ou 300 m d'altitude (ou plus ! et même parfois sans vent) avant de sortir des limites du plateau. Evidemment ça se calme en biplace... mais pas tant que ça. Et si ça danse fort, il suffit d'attendre que ça se passe sans avoir rien à suivre, la trajectoire est donc sans importance. Ces jours là, c'est plutôt en plané, en monoplace surtout, que ce gros planeur trop peu chargé peut être pénible, car volant très lentement (62 km/h indiqués en spirale à 30° !) et du coup

balloté. Il ne faut pas hésiter à voler un peu vite et serrer beaucoup, ce pourquoi il est très doué, accrochant parfois, même en biplace, des thermiques à peu près incenrables avec un planeur classique. C'est bluffant de faire des 360° de 12-13 secondes à 90-95 km/h en biplace ! (ça fait un cercle de 80 m de diamètre !). Mon AV-222 a, fin 2018, un peu plus de 600 heures en 450 vols, soit plus d'1 h 1/4 par vol en moyenne (et, en prenant de l'âge, je fais de plus en plus souvent des vols volontairement courts) et ne totalise, malgré quelques balades, à Celles ou ailleurs, que 90 h au moteur en dix-huit ans ! Généralement on se met en l'air en biplace avec deux à trois litres de super, malgré la glotonnerie du 503 au régime de décollage. Voilà donc une machine dont il n'existe que deux exemplaires au monde à laquelle il faudra songer à trouver un nouveau maître. Ce qui risque de n'être pas simple non plus... mais c'est une autre histoire.



J'ai gardé ce croisement d'oiseau rare et d'Arlésienne pour la toute fin, car c'est sur quoi Marc Bourdon (le jeune) et moi travaillons... à un train de sénateur(s).

Comme je l'ai déjà raconté, Emile Gouverne et moi, étions convaincus que c'était exactement l'appareil qu'il convenait de transformer en ULM, répondant au règlement du moment

(moins de 10 kg/m² à vide) et facile à adapter... à condition de trouver un moteur réellement très léger. Le tricylindre en étoile de König était exactement fait pour nous, et Emile découvrait une 36 pendue au plafond à Barberey. C'est ainsi que toute cette aventure a commencé au milieu des 80.

Inspiré par Rutan et son Varieze, j'optai pour un tricycle avec le train avant seul rentrant et le train principal à lame en fibre de verre fixe et très peu en arrière du CG, car je me doutais bien que la profondeur avec son bras de levier minuscule aurait du mal à provoquer la rotation si la roue avant était plus chargée... j'ai été loin dans cette voie, le poids du moteur faisait tomber la machine sur l'arrière à vide, et un cahot au roulage parvenait parfois au même résultat avec le pilote à bord. Avec une hélice à petit pas, la poussée était telle qu'on était en l'air avant d'avoir compris, j'ai failli décoller au premier roulage. Avec plus de pas... la rotation restait laborieuse au-delà de la vitesse à laquelle on aurait du décoller. Si la montée était sécurisante, le plané s'avéra décevant, le train, le moteur simplement posé sur le dos, l'hélice fixe, et le cockpit torpédo, ramenaient l'ULM à un mo-



deste 16 de finesse et un taux de chute nettement supérieur au m/s. Plutôt 15A qu'Emouchet. L'hélice repliable et surtout un capot fermé dans le style d'origine, l'améliorèrent nettement dans l'exploitation des thermiques, mais les possibilités de réel vol à voile restaient très limitées. Heureusement, le König redémarrait parfaitement en vol. Quand, après deux saisons, le 222 se profila, je confiai la 36 à Emile que j'avais lâché dessus après un bon briefing/amphi cabine suivi de roulages. Pilote expérimenté de pendulaire, son expérience en "Trois axes" se résumait aux Vector 600 et Quicksilver... tous deux démunis d'ailerons et d'aéro-freins ;o) Il avait fait un ou deux tours de Bijave en place arrière avec moi. Modéliste émérite, il savait aussi très bien comment vole un avion, sans en avoir jamais piloté puisque nous ne pratiquions tous les deux que le Vol Libre. Il s'en sortit parfaitement... sans AF. Je le répète, jamais je n'aurais joué à ça avec un appareil classique, preuve du niveau de sécurité que j'attribue à l'AV-36, qu'il suffit, comme disait Fauvel, de laisser voler. Il préconisait même, et avait raison, de lâcher tout si on se sentait dépassé ! Pendant plusieurs années, Emile la basa à Brienne et vola régulièrement, puis, frustré lui aussi par les perfs décevantes en transition, décida de refondre complètement l'appareil en changeant le fuselage pour un beaucoup moins haut et un poil plus large, avec un pilote plus couché. Il se lança dans un projet ambitieux — train totalement escamotable, monotrace à roue principale arrière, moteur interne, réducteur, arbre de transmission à l'hélice arrière — qui devait amener à une finesse meilleure que le planeur d'origine. C'était mécaniquement très bien conçu, mais, forcément, complexe et lourd. Ça l'occupa pendant plusieurs années et quand la machine fut prête, l'accès au terrain de Brienne était devenu impossible. Dorénavant basée à Celles-sur-Ource, son aile volante ne pouvait pas taxier dans l'herbe comme sur les taxiways de Brienne. Le refroidissement devenu

Emile avait du inventer et réaliser quelque chose de très malin pour charger/décharger seul l'AV-36 sur sa remorque.



tangent exigeait un décollage immédiat pour assurer un débit d'air suffisant. Seul vélivole sur ce terrain, il dut adapter la remorque pour, seul, emmener la machine en piste, la déposer au sol et la remettre sur cette remorque. Galère. Du coup l'AV est restée plusieurs années dans le hangar sans plus bouger. J'ai



Plus simple et léger, y'avait pas... mais trop de trainée.

donc proposé à Emile, devenu entre-temps le gourou technique d'une équipe de constructeurs amateurs, de récupérer l'appareil. Marc s'est joint au projet, et le nouveau challenge c'est de simplifier tout ça pour arriver à une solution intermédiaire, nettement plus simple et légère. C'est donc un projet qui a bien volé dans les deux configurations, qui aura évolué sur 40 ans, essentiellement parce que nous avions les uns et les autres d'autres projets sur le feu qui nous ont fait abandonner celui-là pour des choses sur le moment plus urgentes.

Au terme de cette saga des Ailes Volantes Fauvel, vous savez que ça vole, et bien, mais vous avez compris que je suis persuadé que ça ne peut pas atteindre les performances d'un empenné arrière. Je suis totalement certain que le meilleur rendement est obtenu avec le plus petit empennage possible au bout du plus grand bras de levier possible, sauf si on renonce à toute stabilité de forme pour la confier à un pilotage automatisé via gyroscopes, ordinateur et servos. Mais il faudrait bien

une source d'énergie et ça ne pourrait plus s'appeler un planeur. Déjà quand j'étais modéliste, je savais bien qu'il était impossible de concurrencer un classique avec une aile volante, mais je n'ai jamais douté une seconde que ça volait AUSSI et était parfaitement stable. L'aile volante droite peut difficilement avoir une corde très faible, à cause de la précision nécessaire du centrage et de sa trop faible inertie en tangage, donc allongement forcément limité, à moins justement de ne la piloter en tangage que par déplacement, facile, du CG. Mais un aéronef est toujours un compromis, et, si sur un plateau de la balance on pose compacité, simplicité possible (pas toujours réussie par Fauvel), sécurité (là, il avait parfaitement réussi son coup), plus faible masse possible, motoplaneur... alors l'AV modeste revient dans la course.

C'est à cause de cela, qu'elle s'est imposée d'évidence quand, jeunes champions modélistes, nous rêvions à un motoplaneur ULM avec Emile, il y a près de 50 ans maintenant, et aussi que, depuis, je suis devenu le pilote ayant le plus d'heures au monde sur ce type d'aéronef (bien plus de mille).

C'est ainsi que s'achève cette longue série d'articles sur les Ailes Volantes de Charles Fauvel. Dans un futur, je traiterai du Horten 4 à partir de l'importante documentation dont je dispose, mais je ne serai plus que simple rédacteur, parmi d'autres j'espère.



puis le 19 juillet, préfère aller faire du canoé et du Paddel sur le Vienne avec Pauline.

3 août : AAT 260,14 à 320,50 km en 3 h. Le temps ne s'est pas amélioré, le vent n'est pas tombé. Thermique pur et toujours ce vent N/NE. De bons plafonds (1.900 m) mais les thermiques sont trop distants les uns des autres. Benoît fait un point bas, (je suis son vol par internet sur Spot the Gliders), il est en grande difficulté, a choisi son champ en bord de route et s'annonce vaché à la radio. Sur la vent arrière il trouve un petit 0,3 m qui doucement après une heure de bagarre le remonte de 320 m à 900 m, puis vers 1.400 m ; sauvé ! Mais il décide de faire demi-tour et est considéré comme vaché au km 30. (Distance parcourue par le Milan ce jour là 99 km).

4 août : Dernière épreuve, AAT de 2 h. Les organisateurs pensent au Milan et trace un circuit avec de gros cercles pour qu'il puisse boucler au moins une épreuve ! La journée s'annonce encore en thermique pur... Décollage à 13 h, des conditions très difficiles, beaucoup de concurrents restent bas un bon moment (300-600 m) puis les premiers cumulus arrivent mais restent éphémères. Benoît tourne enfin le circuit au plus près des cercles soit 97,81 km à la moyenne de 48,90 km/h en rallongeant un peu dans le deuxième cercle. (circuit minimum 65 km/h).

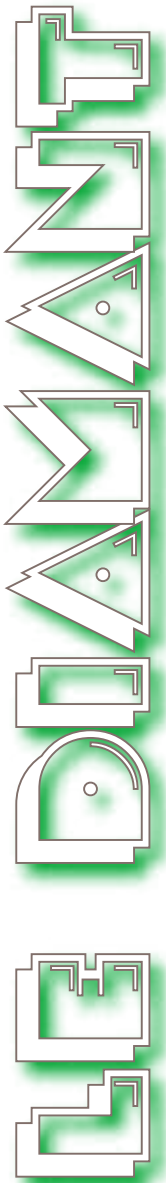
Le soir du 4/08, remise des coupes aux trois premiers du

concours et une bouteille de bon vin à tous les concurrents. A sa grande surprise Benoît se voit remettre le prix spécial du mérite de la ville de Chauvigny, pour s'être aligné tous les jours sur la grille de départ du concours avec un planeur vieux de 70 ans. Merci à JP Péghaire président du club de vol à voile de Chauvigny et à toute l'équipe du club pour leur accueil durant ces 15 jours, ils se sont « coupés en 4 » comme d'habitude pour que les vélivoles qui fréquentent la plateforme repartent enchantés.

C'est le cas ! Merci aussi à tous les participants du concours régional pour avoir accepté avec curiosité et beaucoup de sympathie le Milan et son pilote.

En conclusion je peux affirmer, pour avoir « traîné mon bob » sur bien des terrains, que la plateforme de Chauvigny est dans le top cinq pour des vacances familiales de vol à voile. Un terrain de camping très confortable et ombragé avec possibilité de louer une caravane à un prix modique, un club-house super équipé d'une grande cuisine avec une grande salle avec coin salon. La ville touristique est à un petit quart d'heure à pied par les chemins de contournement, et la cité médiévale offre d'agréables sorties le soir pour boire un pot ou s'offrir un resto à l'ombre des terrasses. L'aérologie est très bonne et les grands champs vachables sans difficulté. Bilan de ces 15 jours : 40 heures de vol et 1.415 km parcourus sur la campagne.





NOIR (très noir)



jacques
béguin

Récits des vols passés, avez vous donc une âme ? Comme aurait dit Monsieur de Lamartine. Lisant celui de Picoche, il n'aurait pu qu'acquiescer.

SAMEDI 17 juillet, Steve de Bristol que beaucoup d'entre vous connaissent arrive à Colombier avec son Cirrus et Viviane (ça aurait pu être avec Viviane et son Cirrus mais c'est comme ça). Il va en stage chez Brian Spreckley champion du monde à Le-Blanc (Indre) mais fait un détour par chez nous. Le lundi 19, il attend son ami Larry qui se rend aussi à Le-Blanc en passant par chez nous avec son ASH-25 motorisé et Jenny. (ça aurait pu être avec Jenny et son ASH-25 mais c'est comme ça). Ces distingués membres du Cotswold Gliding Club font quelques modestes vols pendant une semaine chaude sans grand intérêt cumulistique, risquent même de casser l'ASH au décollage tant il fait chaud et le samedi 24, par un temps très lourd, ils démontent les planeurs. La semaine s'est fort bien passée; nous avons fait de jolis petits repas que les vins de Neuchâtel égayaient et, plus tard, dans la soirée, nous étudions les qualités et, par conséquent, l'évaporation de certains produits écossais.

Au matin du 25, il pleut comme pas possible. Nos amis anglais sont sur le départ mais Steve et Viviane voudraient bien saluer notre fille D-S. qu'ils ont hébergée près d'une année à Bristol et qui doit arriver en gare de Neuchâtel au train d'environ 10

heures, revenant de l'Utah.

Au train de 10 heures, pas de Diane ; l'inquiétude s'installe rapidement chez ma charmante épouse. Retour aux Plaines où il pleut toujours. Steve est prêt au départ, Larry est déjà parti, le Pégase revenu de Münster se remonte et J.-P. Amman démonte le Ventus pour s'en aller diamanter à Aspres. Basule, lui, propose son aide pour "si des fois on en a besoin" (qu'il en soit remercié).

Retour à la gare de Neuchâtel pour le train de 11 heures. Pas de Déesse. Cette fois, l'inquiétude tourne à la douce panique chez ma femme. Bref, on finit après quelques coups de gueule par constater que, décalage horaire aidant, la chère petite ne rentrera que le lendemain !!!

Au début de l'après-midi, après l'agitation de la semaine, la maison me paraît un peu vide (mes excuses, Marianne) et en sortant de la maison, il me semble qu'il y a "comme de l'onde". Au terrain, peu de monde. Ceux de Münster sont rentrés, ceux de Sain-Auban ne sont pas encore là, Mauro prépare son bel avion, Georges éduque son chien et Peter lave le DG.

L'onde se forme, se déforme, se reforme et se redéforme. Bref, c'est l'onde de chez nous mais à mon avis, elle a quand même une sale gueule et c'est pas l'onde d'antan.

Peter qui n'a jamais vu d'onde d'antan trouve que ce n'est pas si mal et à la radio, le beau Cordaz en vol avec son bel avion nous dit que ça monte terriblement. Ces déclarations ne m'im-

pressionnent pas beaucoup car il serait triste qu'avec une hélice, près de 250 CV et 70 kg de viande à bord seulement, ça ne monte pas !!!

En prévision du "on ne sait jamais", je me suis toutefois équipé; veste et pantalon matelassés, moon-boots, oxygène vérifié, barographe vérifié-remonté-installé-enclenché (j'hésite d'ailleurs à l'arrêter car je pourrais oublier de le réenclencher), radio OK ; tout est bon sauf que l'onde qui n'est toujours pas celle d'antan prend une triste gueule ; elle ne sourit pas aux 5.000 m de gain que nous espérons. Je me "déséquipe", mets le planeur en "stand-by" et j'entends alors Peter à la radio raconter que ça marche très bien. Bon ; pour un 3.000 ça pourrait aller mais je m'intéresse à plus ; il serait toutefois dommage de laisser un ami tout seul en vol sans compter que s'il revenait avec un 5.000 "in the baro", je serais vachement vexé d'être resté au sol ; je ne me parlerais même plus ; et peut-être pendant longtemps !!! Allons-y. Georges remorque et Taifun tient l'aile du Pégase (Qu'ils en soient remerciés). Le capot à peine baissé, je sens le siège mal réglé, ça ne m'étonne pas trop car je vole peu le Pégase vu que c'est Basule qui me le prend généralement et que j'ai réglé le siège à mi-course. Bof, ça ira, le temps presse ! Très vite cependant, je pense à mes tibias qui vont déguster dans la



turbulence. Une fraction de seconde, j'hésite à décrocher le câble mais y a mon Peter déjà à plus de 3.000 m !!!

Pas de mollesse, continuons. Largage à 1.200 m sur Bevaix. Ça chahute très fort et je redescends à 1.000 m. Peter, jeune, intelligent, éduqué, conscient et respectueux a déjà pris contact avec Geneva dès 3.600 m pour grimper à 6.200 m.

Je me tais, j'écoute et me recueille.

Je glandouille longtemps pour grimper. J'entends Petchon haut au-dessus de moi, revenant de Saint-Auban, expliquant toutes les beautés du S-10 dans l'onde et j'entends aussi Peter se faire refuser l'accès à 6.200 m parce qu'il y a un ptérodactyle 858 à kérosène au voisinage de Vladivostok qui pourrait traverser incessamment notre espace aérien.

Entre nous d'ailleurs, et pour ce genre de vols, il est tout à fait inutile de donner votre position avec précision au contrôleur ; c'est d'ailleurs difficile si vous êtes haut et il ne saura pas où vous êtes ; il ne peut pas tout savoir cet homme-là !!! Et, ne sachant pas où vous situer, il peut même lui prendre l'idée de vous refuser la grimpe !!! Exemple, au lieu de dire : verticale des carrières de Coffrane, dites plutôt : sud-ouest de la Vue des Alpes. C'est moins précis mais ça lui permet de vous situer.

Grimpons. L'ennui dans cette situation c'est que Peter ayant commencé à causer avec Geneva, on ne peut plus discuter sur cette fréquence et ce serait pourtant bien utile. J'ai franchement de la peine à grimper quand j'entends Geneva autoriser Peter à monter à 6.200 m et quelques secondes plus tard Peter s'annoncer aux environs

de 3.000 parce qu'en attendant la permission du contrôleur, il s'est un peu amusé et a perdu l'onde à 4.700 m. Cornélien le vol à voile, n'est-il pas ? A partir de là, confirmant l'expression que "Schadenfreude ist die grösste Freude", ça monte ! Approchant 4.500 m, je décide de prendre l'oxygène. Ce qui est gênant c'est que je n'ai évidemment pas ajusté le masque avant de partir et que, en le mettant, je me retrouve avec les lunettes à trente degrés, la monture me rentrant dans les joues. Résumons nous : on est à plus de 5.000. Ça monte bien, il fait froid, je suis mal assis, en mocassins, les lunettes de travers, le masque à oxygène pas ajusté et il faut encore causer au type de Geneva, le micro n'étant bien entendu pas intégré au masque. Le coup d'œil est splendide. Si j'avais un appareil, je prendrais bien quelques photos. Pour un vol bien préparé c'en est un ; vous serez d'accord avec moi. Aux environs de 6.200 m, je perds l'onde, je "bye" Geneva et sors les freins pour rejoindre une altitude plus

clémentine, les 5.000 "in the baro". Je laisse descendre, sûr d'être le meilleur quand sournoisement me traverse l'idée de savoir si ce foutu baro a bien marché ! Je me remémore le départ. Je n'ai pas entendu le tic-tac du baro, c'est vrai mais c'est assez normal, mon ouïe ayant mal supporté le bruit des Venoms, Hunters et autres Mirages lors de mes études militaires. Les deux points rouges sur le baro coïncidaient. Ah, ça c'est curieux ! Et puis Tairfun qui m'aide au départ (qu'il en soit remercié une fois encore), il n'est pas véli-vole et ne connaît pas les grandes classiques barographiques, il ne l'a donc pas enclenché.

Je savais donc avant de poser qu'il n'y avait rien "in the baro". Ce vol était vraiment bien mais, ce qui est intéressant dans cette pauvre utilisation de l'onde, c'est de voir que tout le monde y a mis du sien.

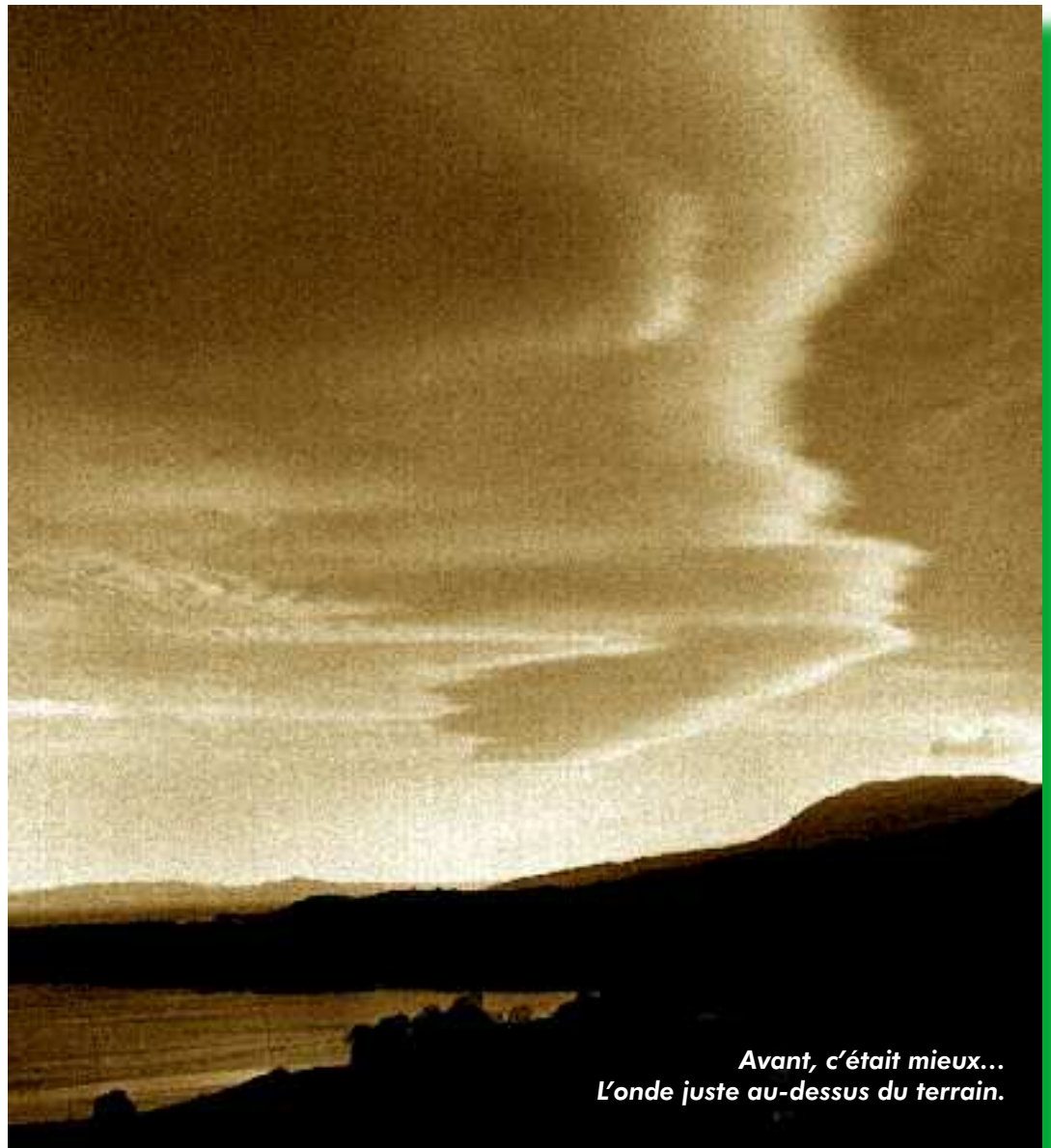
Personne ne s'est intéressé à la météo.

A 2 heures près, Larry, vieux renard véli-vole avec une trentaine d'années d'expérience n'a rien vu.

A 2 heures près, Steve, capable de se déplacer de Bristol en Écosse ou en Espagne pour faire de l'onde n'a rien vu.

A 2 heures près, J.-P. Amman, à la chasse aux diams aurait pu faire ses 3 diamants au lieu de 2 en deux semaines s'il avait vu. Geneva control n'avait rien compris aux beautés du vol à voile mais Peter avait assez bien vu.

Quant à moi, indépendamment de la logistique familiale parfois impitoyable, j'ai trouvé que cette onde avait vraiment une sale gueule et ça, je l'ai vu.



*Avant, c'était mieux...
L'onde juste au-dessus du terrain.*

L'organisation radio de l'équipe de France au concours de Madrid

Ces lignes complètent ce qui est décrit par Jean Topin dans la Li n°118, elles n'y figuraient pas faute de place.

HISTORIQUE. C'est au cours d'une entrevue qui eut lieu au début de l'année 1947 à Issoire (Puy-de-Dôme) entre Monsieur Jean Topin et Mademoiselle Marcelle Choynet, accompagnée du capitaine Gohard, que furent jetées les bases d'une liaison radiophonique entre un planeur et le sol.

La première liaison expérimentale de portée vraiment pratique eut lieu à l'occasion du record féminin français de durée établi aux Alpilles en Provence par Marcelle Choynet les 31 décembre 1947 et 1er janvier 1948. Ce fut une réussite, et ce précédent dans les annales du vol à voile fit grand bruit dans la presse et dans les milieux de l'aviation légère et sportive. C'était l'œuvre de deux techniciens français : Messieurs Topin et Razoux.

Le Service de l'aviation légère et sportive (S. A. L. S.) de Paris décida alors d'équiper les centres nationaux de vol à voile d'émetteurs-récepteurs semblables à ceux utilisés par Marcelle Choynet.

Puis ce fut le record du monde féminin de durée et le record toutes catégories qui démontrèrent la nécessité d'un contact par radio avec le sol au cours de telles tentatives. La liaison radiophonique permet de communiquer aux pilotes des renseignements très précieux : météo, situation des vents au sol, guidage de l'atterrissage et aussi une aide morale très appréciée pendant ces vols de longue durée.

Entre temps, le concours international de Samedan en 1948 prouvait la valeur du matériel utilisé et faisait ressortir les services éminents que pouvait rendre la radiophonie VHF (très hautes fréquences) légère dans les grandes compétitions de vol à voile.

Depuis, la radiocommunication est entrée définitivement dans le domaine du vol sans moteur et les vélivoles en font de plus en plus un usage rationnel.

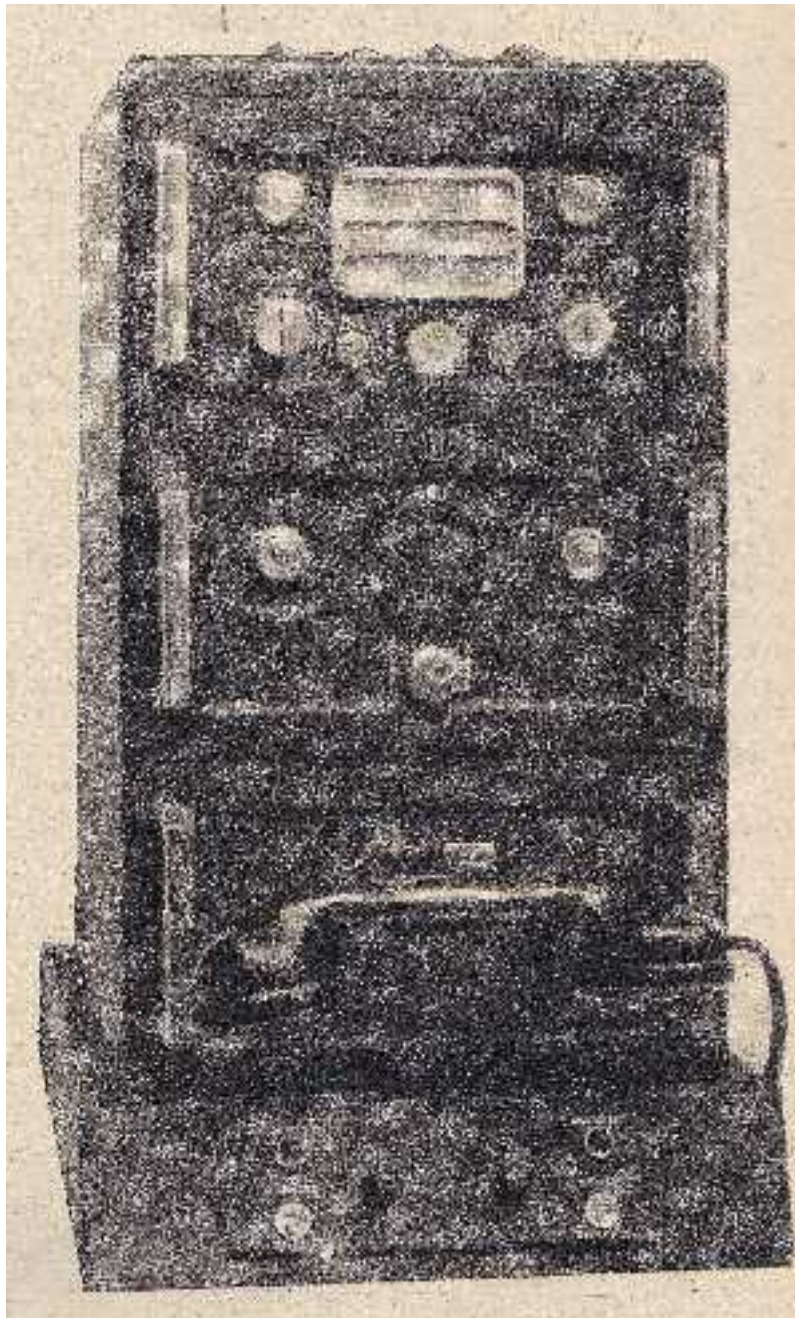
Les appareils utilisés actuellement sont des émetteurs-récepteurs de petite puissance conçus avec du matériel américain d'origine. Ils sont adaptés tout spécialement aux exigences des planeurs. Les deux grands problèmes à résoudre étaient incontestablement la légèreté et le minimum de volume compatibles avec une portée de l'ordre de 50 à 100 km. La fabrication et la mise au point de ce

matériel a nécessité de nombreuses études et des essais suivis qui furent exécutés par la firme Omnium-Radio de Salon-de-Provence.

Voici quelques détails sur ces petits émetteurs-récepteurs de bord :

Le poids n'excède pas 12 kg. avec l'alimentation et les accessoires. La source d'énergie électrique utilisée est constituée par des piles sèches ou par la batterie d'accumulateurs du bord. Le poste est commandé à distance et la réception se fait soit au casque, soit en petit haut-parleur. Le passage d'émission à réception se fait par simple pression sur un bouton placé sur le microphone. Il est possible de régler en vol la puissance sonore du haut-parleur. L'appareil possède deux longueurs d'onde réglées

Les illustrations sont les mêmes mais plus grandes : Le poste du chef au sol... le combiné téléphonique donne une idée des dimensions !



à l'avance et l'on passe de l'une à l'autre en manœuvrant un commutateur placé sur la façade du poste. L'antenne est constituée par un fil de cuivre isolé à ses extrémités et tendu entre le plan fixe vertical et l'habitacle du pilote. La mise en place du poste et son alimentation ne demandent que dix minutes environ avec un personnel expérimenté. La portée est assez variable suivant l'altitude du planeur et la propagation des ondes sur les fréquences de la bande des 30 mégacycles. Il a été réalisé lors de la réception du matériel par les services officiels à St-Auban sur Durance une distance maximum de 130 km à une altitude variant entre 1.500 et 2.000 mètres. Ceci est à considérer comme une bonne performance.

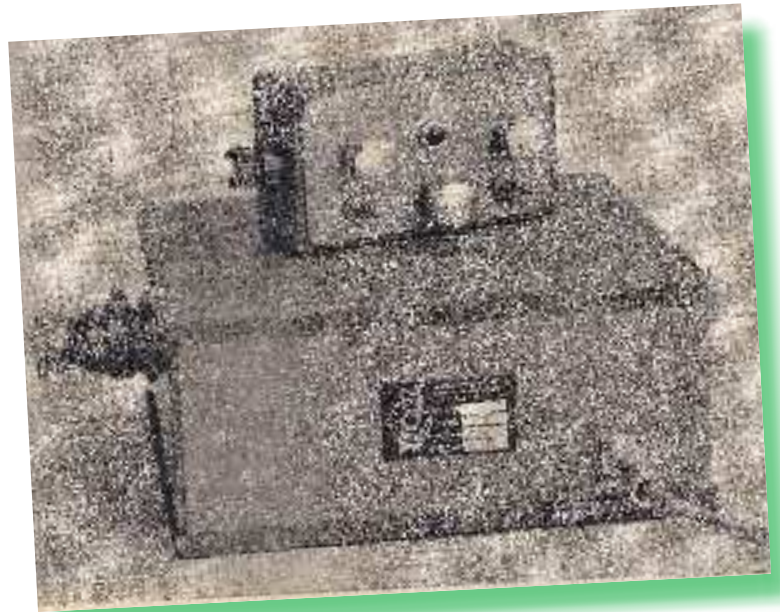
Le nouveau matériel.

La firme citée plus haut qui est spécialisée dans la fabrication des postes de T. S. F. pour l'aviation vient de mettre au point un émetteur-récepteur VHF léger pour planeurs et avions.

Cet appareil permet non seulement au pilote du planeur de rester en contact avec son centre de vol à voile, mais aussi d'entrer en liaison avec les tours de contrôle d'aérodrome sur les longueurs d'onde internationales. Il peut aussi se faire relever par radiogonio. Ce dernier point est particulièrement précieux pour les voyages, les tentatives en distance et les vols de nuit. Ce matériel bénéficie des tous derniers perfectionnements et s'affirme comme étant à l'avant-garde de la technique radio actuelle. Il s'agit du NOR-118 PL.

(Remarque: La nouvelle installation NOR-118 PL avec 4 gammes de fréquences, commande à distance, antenne fouet et tous accessoires coûte environ 265.000 francs français).

Conclusions. Les services rendus par la radiophonie au pilote de planeur sont maintenant incontestables et incontestés. L'utilisation du matériel varie selon les besoins auxquels on le destine. S'il s'agit de faire des tours de piste en école de pilotage, la radiophonie permettra au moniteur de conseiller son élève évitant bien souvent des accidents graves. L'élève pourra à l'aide de son poste de radio diriger son treuillage (un poste étant au treuil) et faire part au sol de ses difficultés. Pour la performance,

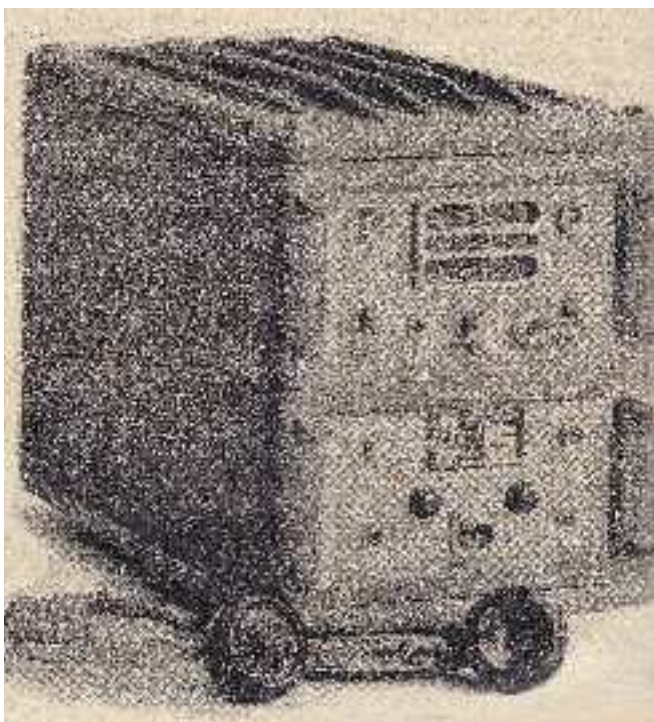


Le poste à deux canaux à bord du planeur. 12 kg avec l'alimentation et les accessoires.

c'est le compagnon précieux du pilote qui pourra communiquer avec le sol pour recevoir la météo en vol, donner sa position ou la demander, faciliter son atterrissage surtout la nuit, accélérer le dépannage en campagne. Le chef de centre avec son poste radiophonique « chef de réseau » suivra de son bureau les évolutions des planeurs du centre. Les organisateurs de concours ou compétitions pourront, grâce à la radiophonie, connaître les points d'atterrissage des concurrents instantanément et faire suivre par les remorques de dépannage les planeurs en vol, ils pourront communiquer aux pilotes les avis d'aggravations météorologiques, dérouter les appareils ou les faire rentrer à leur base.

Les utilisations de la radio dans le domaine du vol à voile sont multiples et variées, et cette science nouvelle est appelée à y rendre de très grands services.

Le poste à bord des Renault "Prairie" des dépanneurs.





dans le ciel



Encore un petit zig-zag dans la chronologie. Le docteur Tomasz Kawa est le père du champion polonais, universellement connu du monde vélivole, Sebastian Kawa (prononcez Kava, s'il vous plaît). Contre quelques belles photos de la collection Lamort, montrant des participants de son pays aux championnats des années 50 et 60, il m'a envoyé ce texte que j'ai traduit du polonais avec Google traduction. Jusque là, j'avais toujours vu Foka traduit par Dauphin, mais confirmé par l'auteur, images à l'appui, c'est bien de phoques qu'il s'agit. D'ailleurs, les deux noms sont logiquement proches.



t o m a s z
k a w a



DAM Witek remporta le titre de champion du monde 1958, à Leszno, en utilisant le planeur "Mucha Standard", qui était une modification de l'appareil d'entraînement et de formation "Mucha 100" (Mucha = Mouche). Ce triomphe fut d'une grande importance pour l'État affamé de succès et, malgré des ressources modestes, des crédits furent trouvés pour, en deux ans, réaliser les fantastiques planeurs "Foka", pour la classe standard, et "Zefir" pour la classe ouverte, qui participèrent aux championnats du monde de Cologne en 1960. Ils ont impressionné par une silhouette moderne. Ils ont initié l'ère de la position couchée des pilotes et la ligne élégante et épurée du "Foka" de Władysław Okarmus est devenue une inspiration pour les designers brésiliens ("Urupema") et finlandais ("Pick-16 Vasama") entre autres.

Pour effets de propagande aux championnats du monde en Allemagne, la représentation de la Pologne, qui manquait encore de ressources, était équipée de limousines Volga soviétiques, de remorques et de combinaisons de vol et tenues similaires à celles des autres pays socialistes. Même les chauffeurs s'y sont adaptés et ont présenté à l'aéroport une démonstration de l'inversion synchrone des caravanes en parkings. Les pilotes étaient également bien préparés. Ils ont remporté 5 courses sur 6. La classe Open était dominée par Edward Makula et Jerzy Popiel, pilotant sur "Zefir", et Adam Witek sur le standard "Foka". À l'avant-dernière épreuve, ils ont fait confiance au météorologue Kant, pour qui il ne devait pas y avoir d'orage. En polonais, kant signifie mensonge, triche. Ils se sont envolés au moment opportun, mais l'orage les a obligés à se poser à mi-chemin de l'autre côté du triangle. Witek devait se contenter de la médaille de bronze et Makula et Popiel de l'argent et du bronze. Lors des championnats du monde suivants, en Argentine, les deux pilotes de "Zefir" ont pris les première et deuxième places sur le podium.

"Foka" et "Zefir" ont fait largement leurs preuves, mais le parachute de queue du "Zefir", utilisé comme seul frein aérodynamique, a nuit à ses qualités. Après l'ouverture du parachute pour l'atterrissage, l'effet était le même que lorsque le moteur avait été coupé dans un avion. Il était

possible de larguer le parachute, mais il fallait environ 20 coups d'une poignée spéciale ou couper la ligne, alors le planeur volait longtemps en effet de sol.

Pendant les championnats à Cologne, lors d'une vache, Makula a attrapé tellement d'épis de céréales qu'ils ont agi comme une ancre. Le planeur a stoppé violemment. Le châssis s'est écrasé et a plié la structure de la coque. En Argentine, les organisateurs n'ont pas réussi à faire faucher l'herbe sur la piste d'atterrissage de secours. Makula, voulant éviter une collision avec des planeurs recouvrant l'aire d'atterrissage improvisée, est violemment parti en cheval de bois... "Zefir" s'est cassé en deux. Cela semblait exclure une participation à la suite du concours. Cependant, les représentants avaient alors des équipes au sol très qualifiées. Dans la nôtre, plusieurs assistants ont été choisis pour pouvoir effectuer les réparations. À Cologne, ils ont pu ressouder une ferrure à l'intérieur d'un planeur en bois et, en Argentine, ils ont réussi à réparer le "Zefir" brisé en une nuit. Maintenant, lorsque l'équipe du pilote est généralement sa femme ou un vieux père (là, Tomasz évoque leur cas) et qu'elle est équipée d'un tournevis, les larmes vous viennent en évoquant un tel confort.

"Foka" a beaucoup plu aux pilotes grâce à son ergonomie. La position du pilote était confortable, facile et efficace. Lors de l'atterrissage sur un terrain court, il était possible de freiner brusquement en chargeant le long patin sous la cabine du pilote. Ce patin s'est comporté comme un redan d'hydravion, lorsque j'ai été contraint d'atterrir dans les marais. Cela facilita également le glissement du planeur sur le manteau végétal, lorsque les militaires m'évacuèrent du vaste cloaque avec de longues échelles. Il volait parfaitement dans les nuages, car le profil épais de Wortman n'était pas très sensible au givrage. Lorsque le pilote non entraîné perdait le contrôle de la machine, il suffisait de lâcher les gouvernes et d'ouvrir les freins aérodynamiques. Le planeur, de n'importe quelle position où il se trouvait, passait alors



doucement dans une spirale raide et chutait à une vitesse d'environ 150-160 km / h. Ses freins aérodynamiques étaient extrêmement efficaces et puissants. J'en ai fait la brutale expérience lors des championnats de Pologne à Leszno, lorsque la compétition a été annulée et que des panneaux appelant à un atterrissage immédiat ont été posés. Cela s'est produit à un moment où plusieurs généraux étaient responsables de notre espace aérien. Trouvant que, malgré la vitesse de 250 km / h la trajectoire était encore trop plate, j'ai pensé à utiliser les aéro-freins et ai déverrouillé le levier sans anticiper la suite. La poignée, avec une grande force, est sortie de ma main. Il y eut un coup terrible. Malgré les bretelles, j'étais projeté à la proue du planeur, éprouvant douloureusement l'emplacement du manche à balai. J'étais convaincu que les deux boîtiers de frein et de grandes portions d'ailes étaient arrachés, mais le "Foka" perdait sa vitesse à 180 km / h et se comportait normalement en vol en piqué. Les commandes fonctionnaient, j'ai donc lentement ressorti la machine du piqué. Les plaques des freins sortaient des ailes, mais je ne pouvais pas les refermer. J'étais convaincu que les leviers étaient tordus et se bloquaient, mais après avoir réduit la vitesse, tout est revenu à la normale. Une inspection approfondie après cette expérience n'a montré aucun dommage. Les constructeurs avaient prévu de telles situations.

La forte demande de planeurs a favorisé l'expansion des usines d'aéronefs. Un grand hall de production a été construit à Krosno. Des spécialistes du vol ont été formés. Le Conseil d'assistance économique mutuelle (équivalent de la Communauté économique européenne) basé à Moscou a alors été créé. L'usine moderne de planeur a été incluse dans cette structure. Bien que le portefeuille de commandes — jusqu'en Chine — assure de nombreuses années de production, il a été décidé de rompre les contrats, de recycler les menuisiers, les entoileurs, les peintres en métallurgistes, et l'usine était censée produire... des brûleurs pour les radiateurs de salle de bains. En outre, la première production est retournée au four métallurgique, car un responsable avait agréé la production d'un mauvais modèle. L'économie planifiée a souvent loupé la planification et confondu l'économie sociale avec l'économie.

Le championnat 1965 de South Cerney était un grand défi pour nous. Aucun planeur polonais ne volait au Royaume-Uni. Le rideau de fer empêchait de quitter le pays. Les pilotes ne connaissaient pas la brise, ni les thermiques fugaces ou d'origine industrielle, ils n'avaient aucune expérience de l'utilisation des courants de pente, de l'onde. On s'attendait à ce que les conditions météorologiques soient changeantes dans les régions très diverses d'Angleterre et du Pays de Galles. Des préparatifs rapides ont donc été faits, pour les zones marécageuses autour de Szczecin, la Silésie industrielle et les collines autour de Zarów. Il a été décidé de combiner les représentants expérimentés du tandem avec une paire de grands espoirs de 24 ans. Edward Makula devait voler avec Jan Wróblewski en classe ouverte et Jerzy Popiel avec Franciszek Kepka. C'était les débuts internationaux de ces jeunes pilotes. Ils étaient tous deux bien entraînés. Les deux, détenteurs du titre de champion de Pologne et de deux records internationaux : Wróblewski sur "Foka" en distance aller-retour sur 678 km, et Kepka avec 636 km sur le plus grand vol de l'ancien "Bocian" biplace. De nombreuses zones d'atterrissages étaient divisées par des murets et par des haies en Albion, ce qui pouvait être embarrassant avec le "Zefir".



La chaîne de fabrication des Foka-4. Malgré les apparences, c'est un planeur très majoritairement en bois (plans dans la Li 117, pages 19 et 20).

Nos planeurs avaient perdu le charme de la fraîche nouveauté. Il était difficile de comparer les possibilités du "Foka" en bois de celles de l'excellent stratifié D-36 de Darmstadt, des "Météor" en métal de 20 m de Yougoslavie, et d'autres "orchidées" de classe ouverte. Il a été spéculé, que les avantages de notre planeur dans les vols dans les nuages et la possibilité de continuer à survoler des champs peu engageants presque jusqu'au dernier mètre d'altitude, compenseraient dans une certaine mesure ces différences. Cela s'est confirmé.

Le temps était vraiment anglais. Il pleuvait avant la compétition. La formation et la reconnaissance étaient limitées aux vols courts au-dessus de l'aéroport. Cependant, les souhaits du prince Philip qui a ouvert la compétition se sont réalisés, et le premier jour de la compétition, le soleil s'est levé. Un objectif de vol de 108 km a été fixé. Sur cette courte distance, mais avec les vents contraires, 800 m pour base des cumulus, les pilotes ont trouvé des montées anémiques. L'aéroport de destination n'a été rejoint que par Rolf Spänig devant Jan Wróblewski. Ils ont échangé leurs places après la troisième course et ce jusqu'au bout malgré la concurrence féroce. Les difficultés majeures pour les compétiteurs étaient des conditions de vol très variables et une visibilité terrible. La tactique polonaise de coopération étroite sur des vols par paires s'est révélée très efficace ici. Elle a été maintenue même dans les nuages, avec une différence de hauteur inférieure à 100 mètres. Les pilotes circulant dans le nuage s'informaient constamment de leur altitude de vol et de la puissance de montée. Les freins aérodynamiques du "Foka", très efficaces, ont permis de maintenir correctement la séparation. Cependant, ces vols sans visibilité près de la mer provoquaient parfois un frisson supplémentaire. Franek Kepka m'a parlé de joie quand, après avoir quitté les nuages au dessus de la mer, il a repéré les bassins du port à proximité. Le championnat de South Cerney fut un grand succès pour "Foka". Jan Wróblewski, affrontant les "orchidées" stratifiées et métalliques, a repoussé les attaques des deux Rolf, Spänig et Kuntz, représentant l'Allemagne, et Edward Makula a remporté la quatrième position. Dans la classe standard, Franciszek Kepka a remporté la médaille de bronze et Jerzy Popiel a été placé à côté de lui. "Foka" et son extrapolation "Cobra" ont clos l'ère des planeurs en bois. Les matériaux composites ont permis un saut technologique et ont accru les capacités des planeurs, mais avec la fin de l'époque des appareils photo et cartes en papier volants, de nombreux éléments romantiques des aventures aériennes ont été perdus.

Cette fois on ne rigole plus, on remonte vraiment dans le temps, pas celui de notre jeunesse, pas avant qu'on soit nés, mais que nos pères ou grand-pères le soient. Là, au tout début du siècle précédent, le 23 mai 1909 exactement, Blériot n'a pas encore traversé la Manche...



jean claude
néglais

J
 'Ai passé mon enfance là où ces photos sont prises, le lieu je l'ai connu en parties de pêche à la ligne ou en terrain de jeux. C'est à Tomblaine, banlieue immédiate Est de Nancy, rive droite de la Meurthe, entre la rivière et un canal dérivé d'elle pour alimenter une petite centrale électrique (d'où "l'île de Tomblaine", actuellement "du Foulon"). Les peupliers sur les images longent ce canal, je les ai vus énormes, ils sont moribonds. Aujourd'hui c'est envahi par une forêt anarchique, inextricable, on n'y pourrait faire voler qu'un drone, avec beaucoup d'adresse. L'Est Républicain, j'y ai bossé quarante trois ans...

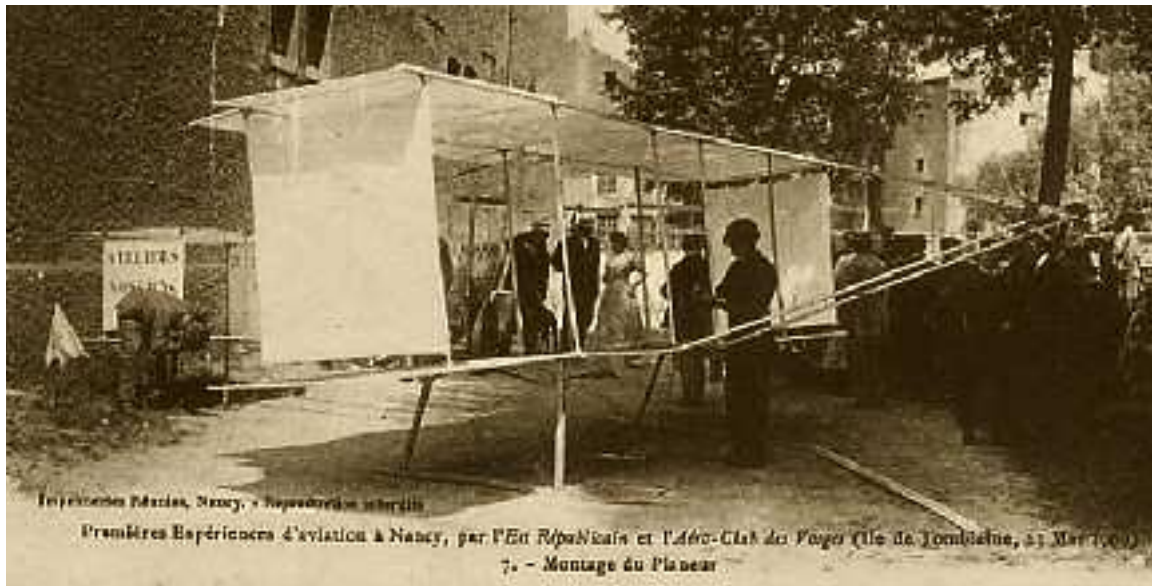
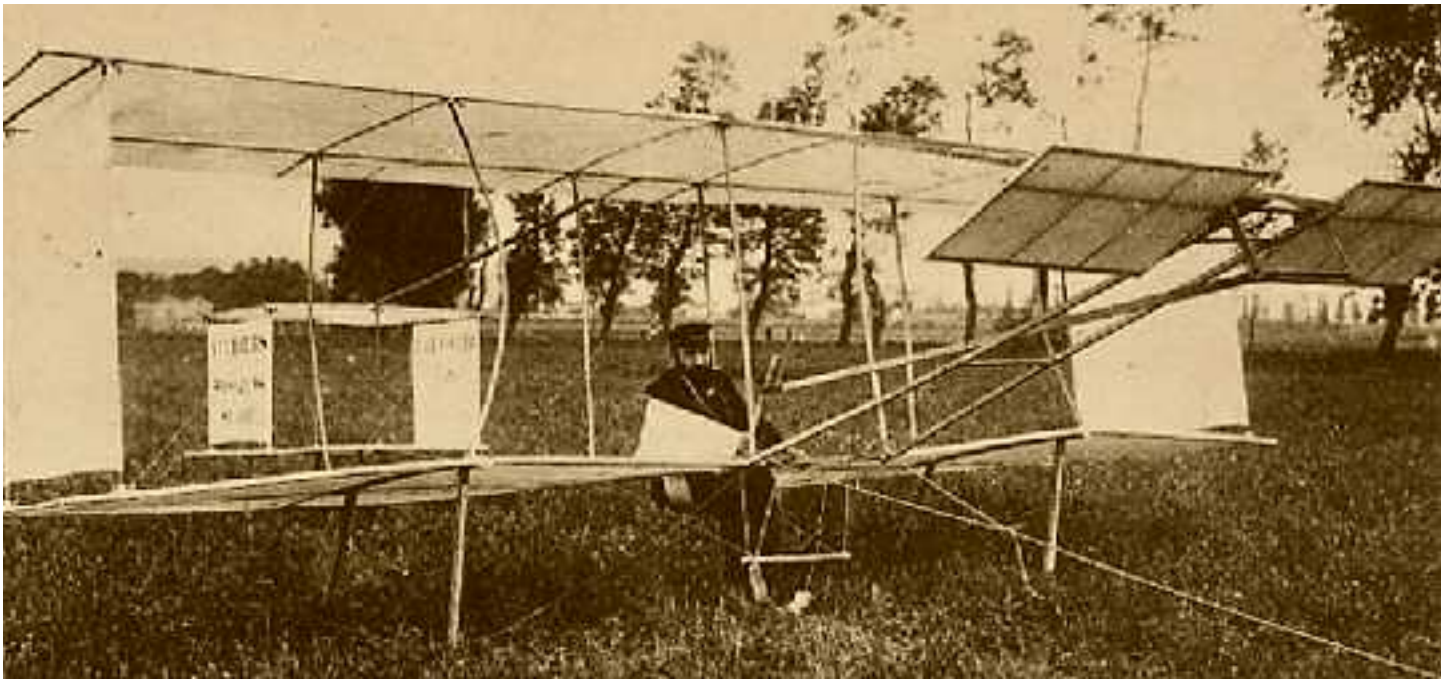
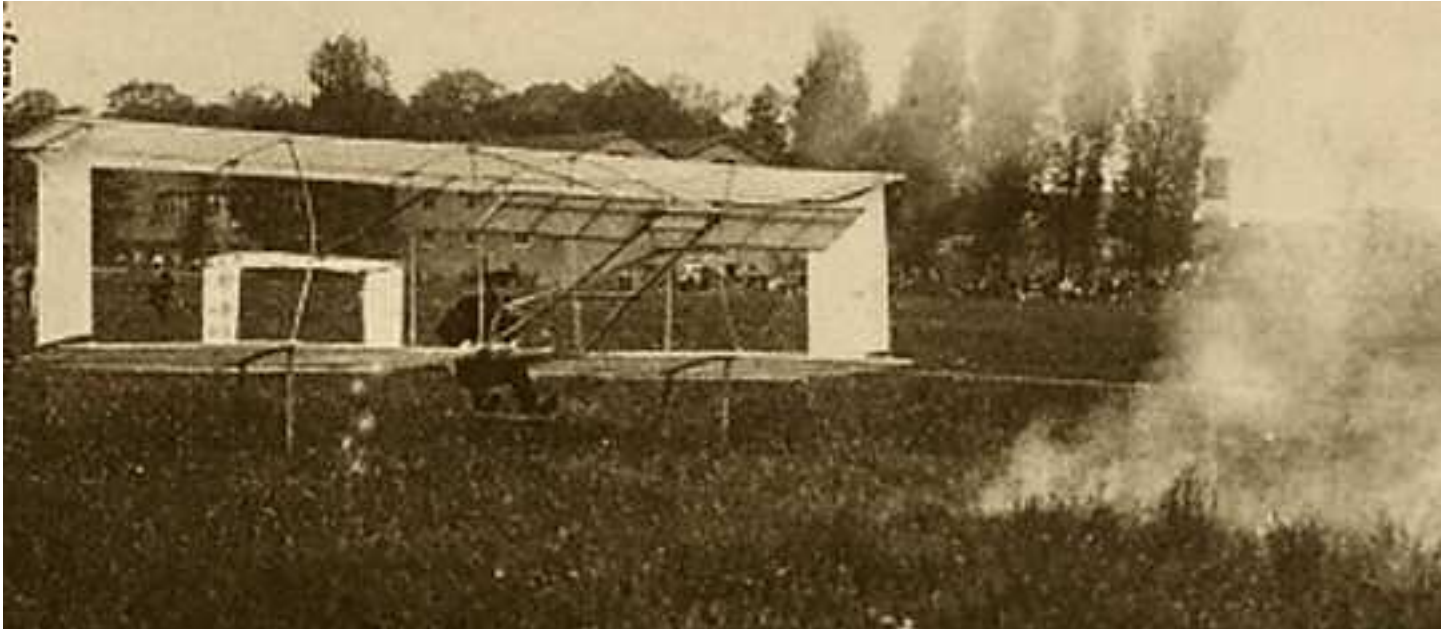


Photo du haut : L'assemblage du planeur se termine aux dernières maisons de Tomblaine. C'est en aval de la centrale électrique, le bâtiment qu'on voit entre deux arbres, le terrain d'essai est au-delà, le bras retournant à la Meurthe est en contrebas à droite.
Photo du bas : Sur "l'île", le planeur est tourné face au Sud sur des plaques pour améliorer le glissement. On s'affaire aux derniers préparatifs. On voit nettement un empennage biplan-bidérive cellulaire à l'arrière, et un plan de profondeur mobile à l'avant. Rien n'indique une autre commande.

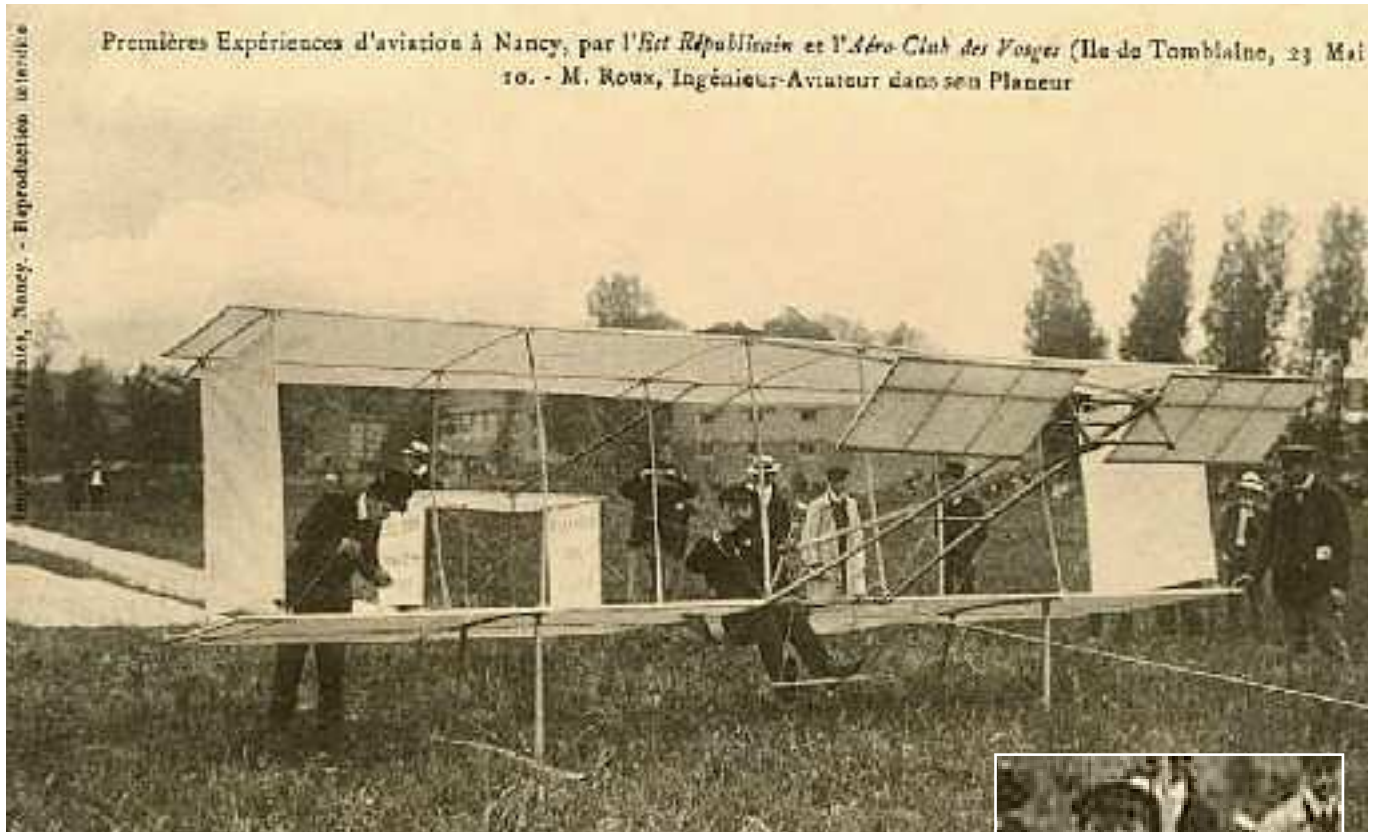


En haut : Le planeur glisse et va pénétrer la fumée de la Pic-Pic qui le tire.

Au milieu : L'ingénieur Roux à bord, N.B. un levier direct entre manche et profondeur.

En bas : Retour vers le nord derrière la Pic-Pic. Le planeur semble intact. Peut-être les plaques (page de gauche) ont-elles été ajoutée pour améliorer la glisse après un ou des essais dans l'herbe ? Au fond, le crassier de l'acièrie de Jarville, lieu du meeting de 8/1910 (ci-dessous).





L'ingénieur Roux fait un signe de la main au photographe, tandis qu'un aide bricole encore le planeur derrière le BF de l'aile droite. Là encore, la bande de glissement n'est pas utilisée. Peut-être a-t-on craint qu'elle pose plus de problèmes qu'elle n'apportait d'avantages. Le pilote semble disposer d'un siège en toile et d'un simple repose-pieds. L'allure des peupliers ne paraît indiquer ni un temps calme, ni qu'on soit bien face au vent !



Charles Roux entourés de ses collaborateurs de l'AVIA à St-Dié-des-Vosges. Massenet savait-il que ce nom d'AVIA avait déjà été utilisé ?



Texte trouvé sur le site de l'aéro-club de Saint-Dié-des-Vosges

Au mois d'avril 1909, les frères Bonnet-Labranche et Charles Roux installent une fabrique d'aéroplanes nommée AVIA (Ateliers vosgiens d'industrie aéronautique) au 61, rue d'Alsace, dans la cité industrielle de Saint-Dié-des-Vosges. Ce choix est justifié par la proximité d'exploitations forestières et de scieries permettant de se procurer des bois de choix et de longueur convenable à bon compte.

Le 7 avril 1909, Messieurs Roux et Bonnet-Labranche réunissent dans une salle du Grand Hôtel de la poste les Déodatien intéressés par l'aviation. Charles Roux fait une brillante conférence

sur l'aéronautique et son avenir, suivie d'un échange d'opinion sur la façon dont un aéro-club pourrait faire progresser l'aviation. Trente deux personnes deviennent les premiers membres de l'aéro-club. C'est la première association de ce genre dans le nord-est de la France.

Le 1er mai 1909, l'Aéro-club de Saint-Dié-des-Vosges organise au théâtre municipal une conférence sur l'histoire de l'aviation depuis ses origines jusqu'aux vols des frères Wright et de Farman, avec le concours d'Emile Bonnet-Labranche. Les dames y sont cordialement invitées.

Le 6 mai 1909, le général Gallieni de passage à Saint-Dié-des-Vosges visite l'AVIA et affirme que dans un avenir très prochain, l'aviation sera une auxiliaire importante de l'armée. Malheureusement, les ateliers vosgiens ferment le 12 juillet 1910. Ces messieurs, passionnés d'aviation et ardents protagonistes, cherchent surtout à construire et à vendre des appareils à modeste prix et laissent les acquéreurs achever la mise au point.

C'est là que naît la légende ! Début 1910, William Boeing aurait acheté son premier aéroplane à Saint-Dié-des-Vosges pour le transporter et le faire voler à Seattle (USA). Son premier vol aura lieu le 10 mars 1910. La suite de l'histoire : chacun de nous la connaît.

L'industrie aéronautique civile est née à Saint-Dié-des-Vosges. Aujourd'hui, de cette grande aventure, il nous reste les bâtiments de la société AVIA encore visibles dans leur totalité au 61, rue d'Alsace. La ville de Saint-Dié-des-Vosges où furent baptisés les deux continents américains est la marraine de l'Amérique.

Les lieux de nos jours :

A : la Meurthe, coule du bas vers le haut (nord) de l'image. La rive gauche c'est Nancy.

B : Le lieu d'assemblage du planeur.

C : L'usine électrique.

D : Les bâtiments visibles sur les photos, en ruine en 2018.

E : le canal d'alimentation de la centrale électrique (des Grands Moulins Vilgrain) bordé alors de peupliers sur sa rive gauche.

F : Le site des essais, très sérieusement envahi par de la mauvaise forêt (mais probablement bonne réserve faunistique).

Coincée entre Meurthe et canal, la zone exploitable ne pouvait guère excéder 400 m dans le sens nord-sud, même en 1909.



Une photo en vol au même endroit sans pilote à bord ! Essai avec un lest de centrage, après que Roux ait réglé en glissades à ras de terre ?

J'AVAIS admiré le travail de bénédictin de feu Christian Bourdelet, pour reconstituer l'avant "explosé" de sa Fauvette, mais ne lui avais pas caché que j'étais beaucoup moins attaché au respect rigoureux de la méthodologie d'origine, ce qui l'avait visiblement contrarié.

Mon avis sur le sujet, c'est que nos Anciens faisaient avec "l'état de l'Art" du moment, et que s'ils avaient disposé de mieux, bien évidemment c'est ce mieux dont nous avons la chance de disposer aujourd'hui qu'ils auraient employé. De la colle aux matériaux utilisés pour les structures ou les revêtements. Si on veut effectivement perpétuer à l'identique, il faut utiliser la Certus (la Kaurite !), du coton, voir du lin, etc.

Bien entendu c'est une question philosophique et je n'essayerai jamais de convaincre quiconque ; je m'explique, c'est tout.

Quand je vois l'hallucinante quantité de mastic ou apprêt sur certains bois et toile, je suis sidéré et n'ai absolument pas envie de perpétuer ce genre d'hérésie, qui même pour l'époque me semble surprenante. C'est affreusement lourd, vieillit fort mal sur un support vivant comme le bois et n'a jamais empêché de gondoler. Le problème n'a été résolu qu'à partir du Ka-6 de Schleicher-Kaiser, belle menuiserie tartinée gras de résine et microballons (c'est là que réside le progrès) puis poncée et polie.

Un bel exemple se trouve sur l'étambot du Breguet 901 S. Entre le longeron de dérive et la barre de levage tout à l'arrière, le revêtement est en bouleau 3 plis de... 8/10 (!) recouvert de PLUSIEURS MILLIMETRES d'apprêt cellulosique (pas loin d'1 cm dans les creux, densité très supérieure à 1 !) et, évidemment, affreusement gondolé et fendillé au bout de peu d'années (de mois ?). Voilà le genre de technique que ma logique modéliste se refuse absolument à

reproduire. Mettre là du CTP 2 mm 5 plis, sans une molécule d'apprêt, qui ne se fissurera donc pas, est BEAUCOUP plus léger ! Recouvert intégralement d'une couche de fibre de verre/époxy mince (fuselage, dérive, plan fixe horizontal, courbures, ailerons) et de beaucoup plus pour le fuselage devant le maître-couple (et là, préalablement, repris aux microballons, photo bas page 5), avec 2 couches d'anti UV partout sous la laque, mon 901 CCCO était plus léger qu'en sortie d'usine. Et pas prêt à prendre l'eau. La façon dont était réalisée la fente des volets de courbure a laissé sur le cul le modéliste que j'étais, ça ne pouvait que s'arquer très rapidement entre chaque nervure, ce qui n'a pas loupé. J'ai entrepris ce planeur 30 ans après sa mise en service, il avait l'air d'en avoir 300. 30 ans plus tard il est tel que je l'ai sorti. Si j'avais refait à l'identique, il y a belle lurette qu'il serait exactement comme avant.

En résumé, je suis acquis c'est évident, enfin j'espère, à l'idée de prolonger une machine, en étant le plus efficace possible (réalisation et durabilité), et là, sans hésiter, sans le moindre état d'âme, à utiliser des techniques apparues depuis sa fabrication. Voire à la détourner de sa destination première, planeur transformé en motoplaneur ultraléger par exemple (page 18). J'admet volontiers que ce n'est pas une attitude de conservateur de musée. D'ailleurs, le musée, pour tout dire, ce n'est mon truc qu'en ultime recours, quand c'est ça ou la perte définitive. Notre mouvement, je le vois un peu comme le zoo des espèces en voie d'extinction, et le musée c'est après l'intervention du taxidermiste.

Voilà donc quels sont mes arguments qui ne valent que ce qu'ils valent et auxquels on peut bien entendu en trouver de diamétralement opposés. Nous avons tous un regard différent. Heureusement. JCN

Responsables de l'association :

Président :

Didier PATAILLE



Secrétaire :

Pascal BROCC



Collecte des articles Li :

Jean Claude NEGLAIS



Email :

jean-claude.neglais@wanadoo.fr

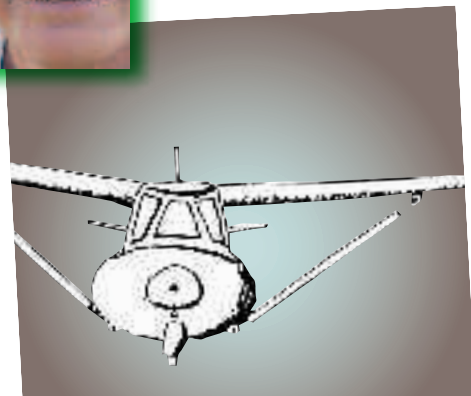
Vice-président :

Benoît AUGER



Trésorier :

Renaud CRINON



Dedale-planeurs-anciens.fr

Adhésion et cotisation :

Les demandes de première adhésion et la cotisation annuelle de 35 € sont à adresser au secrétaire :

Pascal BROCC

11, rue de Tallagnat - 63450 TALLENDE

Tél. : 04.73.39.02.73 et 06.78.06.23.32

Email : dedale79@gmail.com

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