

SIEGE SOCIAL
RUE DE PORCHERESSE 11
5361 MOHIVILLE HAMOIS
TEL 083/61.21.94

BROCHURE N° 4
=====

AUTOMNE - HIVER 1985
=====



A.S.B.L. "LES FAUCHEURS DE MARGUERITES"-PLANEURS ANCIENS

SOMMAIRE DE LA BROCHURE N° 4 - AUTOMNE 1985.

En Couverture: le SCHEIBE SPECHT OO-ZON, à l'Aérodrome de St Hube après restauration.

- page 1: Informations concernant la restauration des planeurs et des bâtiments.
- page 2: Un stage de Vol à Voile au CNVV de St Hubert, comme si vous y étiez...
- page 5: Compte-rendu du 13è Rassemblement de Planeurs Anciens à AMLIKON (Suisse) du 20 au 27 juillet 85.
- page 8: Participation des "Faucheurs" à des Meetings.
- page 9: Liste des Membres de l'Association au 15 septembre 1985.
- page 11: Liste des Planeurs rassemblés par les Membres et Caractéristiques Techniques.
- page 16: Achat d'un planeur par l'Association.
- page 17: Prochaines restaurations.
- page 18: Consignes de Navigabilité importantes pour les propriétaires de SCHEIBE BERGFALKE.
- page 21: Les prochains Rassemblements Internationaux.
- page 23: Prochaines permanences de travail.
- page 23: Budgets et Comptes provisoires.
- page 24: Documents disponibles chez DEDALE.
- page 25: Petit questionnaire...

COTISATIONS...COTISATIONS...

Heureuse nouvelle: le Conseil d'Administration a décidé de reconduire le montant de 300 Francs belges pour les cotisations de 1986.

Afin de pouvoir clôturer les comptes et établir les prévisions budgétaires à exposer lors de la prochaine Assemblée Générale (voir ci-dessous) nous prions nos membres de bien vouloir s'acquitter de cette modique somme dans les meilleurs délais, au moyen du bulletin de versement annexé à cette brochure.

En "Communication", veuillez, s'il vous plaît, mentionner "COTISATION 1986".

CONVOCAATION A L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'A.S.B.L.

Conformément aux articles 19 et 20 des Statuts de l'ASBL, nous invitons par la présente les membres de l'Association à participer à la 1ère ASSEMBLEE GENERALE de l'Association, qui aura lieu le SAMEDI 15 FEVRIER à 14 Heures, au Siège de l'Association, situé rue de Porcheresse n°11 à 5361 MOHIVILLE.

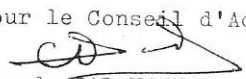
Points à l'ordre du jour:

- Rapports du Président, du Secrétaire et du Trésorier concernant l'exercice écoulé.
- Modification au Conseil d'Administration.
- Achat d'un planeur par l'Association.
- Organisation d'un Rassemblement International en 1986: le "GOEVIER TREFFEN".
- Organisation d'un Rassemblement National en 1987.
- Organisation du 18è Rassemblement International de Planeurs Anciens en 1990.

L'ordre du jour complet vous sera communiqué dans la brochure n°5, qui paraîtra au début du mois de janvier 1986.

Tout membre souhaitant mettre un point à l'ordre du jour est prié de bien vouloir le communiquer par écrit au Président de l'ASBL - même adresse que le siège social.

Pour le Conseil d'Administration,


Claude DARJENNES - secrétaire.

1. Informations concernant la restauration des planeurs et bâtiments;

Le GRUNAU BABY II immatriculé OO-ZPH a subi un entretien avant d'effectuer certains vols qui se sont suivis, mais pas rassemblés !

- Vols à St Hubert, durant des stages: vifs intérêts et curiosité de la part des stagiaires...
- "Vache" près de St Hubert: il y avait de l'herbe pour tout le monde: elle était fauchée et sèche...!
- Vols remorqués par voiture au Meeting de BIERSET: 600 mètres de câble permirent d'atteindre une altitude de 350 mètres: ce fut notre seule consolation, tant l'accueil et l'organisation furent lamentables, tant du côté civil que militaire.
- Vol au Meeting d'URSEL: le GRUNAU y a certainement battu le record de lenteur: environ 100 mètres parcourus en 4 minutes ! Quel contraste avec BIERSET: nous n'oublierons pas de sitôt l'accueil des participants: bain de minuit, dîner et souper copieux, très bonne organisation, bonne ambiance.

Le SCHEIBE SPECHT y a effectué une démonstration en vol remorqué par avion.

- Meeting de BONNEVILLE: meeting pour modèles réduits. Départ de St Hubert. La piste de Bonneville mesure environ 130 mètres de long: A.F. sortis et une bonne glissade, à - 10 m/s, le Grunau se pose sur un mouchoir de poche !
- Meeting de TEMPLoux: la veille du meeting, essai de vol remorqué par voiture du Grunau - le 8 septembre, jour du Meeting, un vol a été effectué en remorquage par avion, suivi du remorquage par voiture.

Le GRUNAU fut présenté au public comme étant le plus ancien planeur volant encore en Belgique.

Le temps ne fut pas brillant, mais notre stand a attiré beaucoup de monde, et permit d'inscrire quelques nouveaux membres.

La restauration du SCHEIBE SPECHT s'est terminée juste pour la bonne saison.

Notre Président a effectué le vol d'essai à St Hubert: vol sans encombre.

Claude Darquennes a enfin pu piloter son cher oiseau...!

Le SCHECHT a participé au 13^e Rassemblement International de Planeurs

anciens, à Amlikon en Suisse (voir compte-rendu plus loin).
Le Specht a suscité le plus grand intérêt parmi de nombreux spécialistes de toutes nationalités présents sur place: en 7 jours le Specht a effectué 41 vols avec ou sans la porte arrière, ce qui accroît sensiblement les sensations de vol.

Etant muni d'un crochet de treuil, le Specht nous a permis de nous "faire la main" en matière de treuillées.

Le SCHEIBE SPECHT nous sert également de planeur d'exposition (statique) aux abords du public, lors des Meetings.

WASSMER BIJAVE: la restauration de cet élégant planeur vient enfin de se terminer: il se trouve maintenant à St Hubert, et le premier vol ne saurait tarder !

Une vérification minutieuse a permis de déceler une défaillance au niveau du train d'atterrissage, qui aurait sans doute rompu aux premiers vols.

Signalons que les quatre propriétaires - dynamiques, de surplus - n'ont pas lésiné sur la qualité du travail !

Il ne pleut plus dans l'atelier ! Un nouveau toit vient d'être placé... Nous avons besoin d'aide pour continuer la modernisation de cet atelier (nous cherchons du Latex blanc !).

2. Impressions de Stage de Vol à Voile à St Hubert.

Notre Secrétaire Claude et son frère Michel viennent d'effectuer leur premier Solo en planeur suite à un stage à St Hubert.

Bien que la fin de la saison approche, nous espérons bien que d'autres membres fêteront encore cette année leur 1er Solo !

Voici donc le récit de ce stage, version Claude.

Le CNVV de St Hubert laisse la possibilité de choisir entre deux formules de stage: un stage de 2 semaines, avec 30 vols maximum, ou un stage de 3 semaines, avec le même maximum de 30 vols: le candidat doit donc choisir la formule pour laquelle il opte au moment de l'inscription.

Dans mon cas - avec la durée des Congés Payés et le voyage à Amlikon prévu pour la seconde quinzaine de juillet, j'avais opté pour la formule des 2 semaines, en espérant que le temps soit favorable à la pratique du vol à voile: tous nos vœux furent comblés, puisque sur les 15 jours de stage, il ne tomba pratiquement pas une goutte de pluie, et que tous les jours furent volables.

Le stage commence par un "breafing" où chacun peut poser les questions qui lui passent par la tête, ensuite exposé théorique sur la conduite d'un planeur: différentes commandes, axes, etc. Dès 10 heures le lundi commencent les vols: le stage est organisé de manière à permettre -en cas de temps défavorable- un minimum de vols à chacun: aussi, la première semaine de stage se déroule entièrement en motoplaneur SCHEIBE FALKE SF 25 (OO-MVC, dans mon cas).

Après un premier vol destiné à se rendre compte des effets des diverses commandes, on est directement mis dans le bain: à vous les commandes !

Là, plus rien ne va: on "patauge dans la semoule"! On réagit trop tard ou mal, les virages sont pris à la limite de la décence (heureusement il y a un bon moteur Limbach pour vous tirer d'affaire! le premier soir, c'est le découragement: y arrivera-t-on un jour ? Dès le lendemain, cela va un peu mieux: la tenue des commandes s'améliore, on commence à savoir garder un cap, les virages se prennent déjà mieux: le moral commence à remonter.

Ensuite viennent les exercices: perte de sustentation et amorces virille et leurs correction, repérage des différents points de circuit les vols en Falke s'étendent du lundi au samedi: le samedi matin de la première semaine, nettoyage des machines; l'après-midi, vols normaux: le temps ayant été parfait, pour ne pas épuiser trop notre potentiel "remorquage" (le "temps-moteur" du Falke est converti en nombre de remorquages), nous effectuons le samedi après-midi un premier vol en planeur: un SCHLEICHER Ka 13 (OO-ZKN), sur lequel nous effectuerons notre premier solo, lorsque notre instructeur nous estimera suffisamment prêts !

Le Falke, bien qu'agréable à piloter, est malgré tout assez bruyant, et la première impression en planeur est celle d'un extraordinaire silence !

Le lundi matin, les vols reprennent, et chacun se demande s'il volera un jour en solo...

Mais les remorquages, les virages, les tenues de cap et les atterrissages s'améliorent au fil des vols, et le mercredi soir, grande nouvelle: "OK ! Vous êtes cuit à point" me dit mon moniteur: Angoisse ! Y arriverai-je ?!

Mais je ne me sens pas tout à fait prêt: je demande un dernier vol de contrôle avec mon moniteur: le vol s'effectue sans problème sans une seule parole de l'instructeur: c'est que cela va !

Vient alors le Grand Moment: l'angoisse grandit au fil des minutes les actions vitales terminées, c'est les mains moites et la bouche sèche que je verrouille le cockpit du Ka 13. Le pouce levé, un stagiaire lève l'aile: on y va pour le grand saut !

Dès l'instant où le planeur commence à rouler, finies les craintes on se concentre sur le pilotage de la machine: ça marche !

Au premier solo, pas question de prouesses: remorquage jusqu'à 5 mètres d'altitude, des "8" dans la zone de perte d'altitude, entrée du circuit à 250 mètres, faire son "check" à haute voix, bien gauchir la direction en vent arrière, virage à 90°, un petit bout de ligne droite, nouveau virage à 90° et finale: l'arrondi suivi de l'atterrissage: plus facile à écrire qu'à faire, mais quelles sensations ! Quel plaisir extraordinaire: HEU-REUX !

A peine posé, on remet le planeur en piste, et en route pour le 2ème solo, qui sera sanctionné par le Brevet "B".

La journée se termine par un copieux arrosage: 40 litres d'eau froids sur le dos, ça mouille et rafraîchit en même temps !

Le jeudi matin, on remet ça: 3ème vol solo et espoir d'être lâché en Ka 8: mais le nombre de stagiaires est si élevé qu'il n'y a plus de Ka 8 disponible. Même notre Ka 13 a été "subtilisé" par une autre équipe: nous allons achever notre stage en planeur "plastique". Mais le stage touche à sa fin, et une dernière épreuve nous attend: le second samedi matin, examen théorique: tout le "Manuel du Pilote - Vol à Voile" doit être ingurgité et on vous pose 60 questions prises dans les différents chapitres: à la fin de chaque chapitre, on trouve une série de questions à choix multiple, et parmi ces questions que sont puisées les questions de l'examen:

minimum de 90 % est exigé pour réussir l'examen.

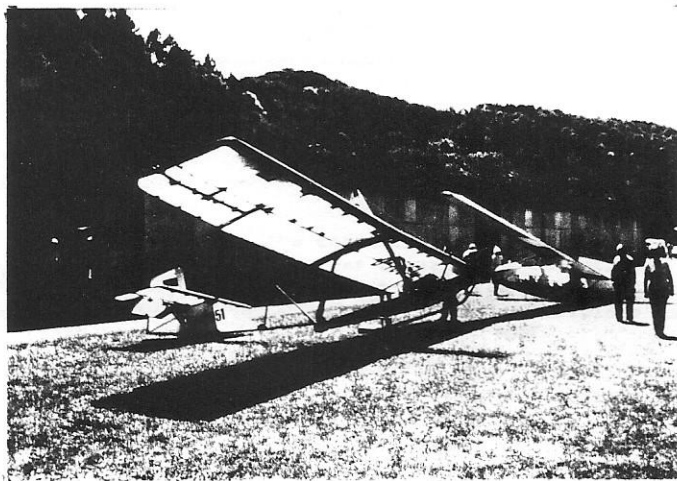
Vers 12 heures, annonce des résultats: réussi !

Un bilan plus que positif, donc: sur 2 semaines, 11 heures et 17 minutes de vol en double commande (Falke SF 25, AS Ka 13 et AS Ka 21), plus un vol hors stage d'1 heure 40 minutes en Twin Astir, avec mon ami Guy Martin (qui réalise de magnifiques photographies en relief), trois vols solo (0 heure 41 minutes) et examen théorique réussi: que peut-on demander de plus ?

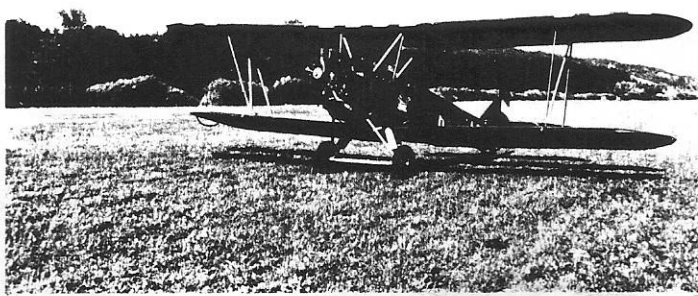
L'après-midi, démontage du matériel de camping, et en route vers de nouvelles aventures: le 13^{ème} Rassemblement International de Planeurs Anciens à Amlikon, en Suisse, où nous nous rendons avec le Scheibe Specht.

3. Le 13^{ème} Rassemblement International du 20 au 27/7 à AMLIKON.

Après un voyage sans encombre (hormis des orages inouïs en Allemagne, où l'on a bien cru que le Specht allait décoller avec sa remorque !), nous arrivons à Amlikon, où va se dérouler le Rassemblement International de Planeurs Anciens, le 13^{ème} du nom, mais le 1^{er} auquel participent les "Faucheurs de Marguerites". Nous sommes arrivés avant la date prévue, mais aucune difficulté pour s'installer: le camping est de premier ordre: installations sanitaires luxueuses, cadre agréable, piscine pour les grands, petit bassin pour les enfants, plaine de jeux, barbecue: toutes les conditions sont remplies pour permettre un séjour de la meilleure facture (ceci dit sans jeu de mots, bien que l'on soit en Suisse). L'aérodrome où va se dérouler le Rassemblement est le siège du Club "CUMULUS" (un des plus importants de Suisse) et dispose d'une piste herbeuse de 800 mètres sur 40, située juste le long de la rivière Thur (attention aux atterrissages mal calculés); plusieurs champs ont été balisés pour permettre des atterrissages en "campagne". Le Club dispose d'un remorqueur ROBIN de 180 Cv. Pour le Rassemblement, 3 PIPER SUPER CUB de 150 Cv viendront en renfort. Le Club Cumulus dispose également d'un treuil (75 % des décollages se font au treuil, en temps normal), d'un hangar pour entreposer les machines (beaucoup de planeurs passeront la nuit dehors, faute de place) et d'un atelier de réparation super-équipé.



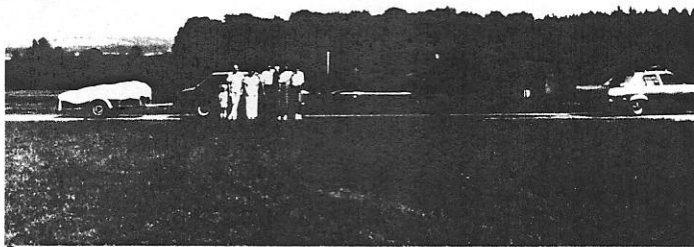
Rassemblement International d'AMLIKON: le SG - 38 immatriculé en Allemagne. Il s'agit d'un exemplaire construit - impeccablement - en 1984, d'après les plans originaux. Les poutres volantes de ce type effectuèrent de nombreux vols - assez courts ! - au treuil.



Le POLIKARPOV PO-2 amené à AMLIKON par l'équipe hongroise. Amener ce bi-plan sur remorque est déjà une performance, mais faible par rapport aux démonstrations "acrobatiques" effectuées par les pilotes hongrois lors du Rassemblement.



Le GRUNAU BABY II B immatriculé OO-ZTH lors du Meeting de BIERSET, en juin 85. Photo historique, puisqu'à l'arrière plan, on peut distinguer le ... CONCORDE ! Ni plus ni moins !

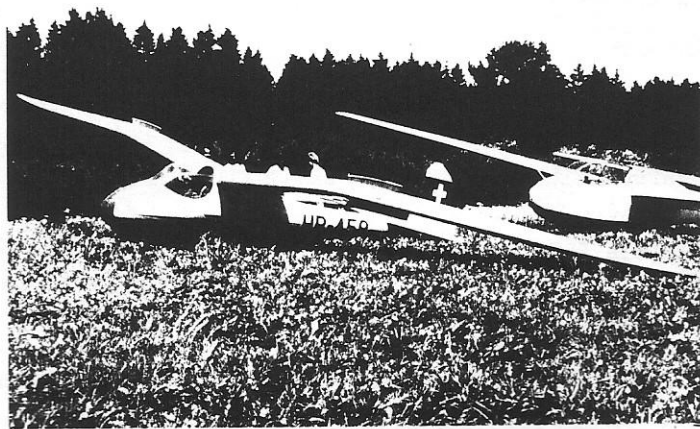


Une partie des "FAUCHEURS DE MARGUERITES" présents au Rassemblement International d'AMLIKON en juillet 85.

Le planeur sur la remorque est le SCHEIBE SPECHT OO-ZCN, qui a effectué de nombreux vols lors de ce Rassemblement, tant derrière remorqueur qu'au treuil.



Le MINIMOA HB-282 de 1936, appartenant à Werner VON ARX.
Il s'agit d'un magnifique planeur à aile "en mouette", dont
il ne subsiste que 4 ou 5 exemplaires en état de vol dans le
monde.



A l'avant-plan, un SPALINGER S 18 III de 1944.
A l'arrière-plan, un SCHEIBE BERGFALKE (MU 13) de 1936.

Les tarifs prévus sont de 24 FS (= 600 FB) pour un remorquage à 500 mètres, de 32 FS (= 800 FB) pour 750 mètres et de 10 FS (250 FB) par treuillée.

Nous arrivons les premiers, bientôt suivis par l'équipe hongroise: ils sont inscrits sur un CIMBORRA - planeur bi-place en tandem et double cockpit ouvert hongrois - mais, surprise, ils amènent, sur remorque, un POLIKARPOF PO 2, avion bi-plan et bi-place soviétique, datant des années 20, commandes par câbles extérieurs, moteur cinq cylindres en étoile au son rappelant curieusement...une machine à coudre: les Hongrois nous gratifièrent de quelques démonstrations à couper le souffle et utilisèrent le Polikarpof pour quelques remorquages...

Ce n'est que le lendemain que le "gros de la troupe" arrive, et là, c'est le déluge: jugez-en:

côté machines: 47 planeurs sont présents: 1 FAUVEL AV 36 de 1955, 1 GRUNAU BABY II, 2 GRUNAU BABY III, 1 SCHEIBE BERGFALKE, 2 BREGUET 904, 2 CUNULUS, 1 ES 49, 1 GOEVIER III, 1 GOEVIER IV, 1 HARBINGER 1 KA-2, 1 KING KITE, 1 KRANICH III, 1 SCHEIBE L-SPATZ, 1 LIBELLE, 2 MEISE, 2 MINIMOIA, 1 MOSWAY II (magnifiquement restauré en Hongrie), 1 NORD 130C, 2 MU 13, 1 POLIKARPOF PA 2, 2 PREFECT, 1 RHONBUSSARD, 1 SPALINGER S-18 II, 1 SPALINGER S-18 III, 1 SPALINGER S-19, 1 SG 38 ("poutre volante"), 1 SCHEIBE SPECHT, 1 SCUD (le plus vieux planeur du rassemblement: il date de 1932), 1 SKYLARK II, 1 SLINGSBY SKY, 1 SPYR 5, 1 SPYR 5 A, 1 SLINGSBY T 21, 1 SLINGSBY T 31 (quelle machine !), 3 WEIHE 50 et le SCHWEIZER 2-22 de nos amis du Diest Aéro Club.

côté pilotes: pas moins de 1 australien, 4 belges, 28 allemands, 29 anglais, 7 français, 10 hollandais, 1 norvégien, 11 suisses et 5 hongrois sont présents, sans compter les épouses et les enfants, ce qui porte le total à environ 300 personnes.

Quoiqu'il arrive, les organisateurs feront face à tous les problèmes, et l'organisation sera excellente durant tout le Rassemblement !

Non contente de "régler" les journées, l'Organisation propose également diverses animations en soirée: le 1er soir, souper gratuit offert par les Organisateurs, Soirée Internationale où chaque nation représentée propose des spécialités du pays (ah, les frites belges !)

projection de films, soirée sportive: match de foot (very very special) Cumulus - Oldtimer, et soirée finale où une "piécette" de théâtre fut présentée: la scène se déroulait dans un bloc opératoire: autant dire que l'humour y était particulièrement... sanguinolant... De plus, un bar proposait tout un assortiment de boissons: pour ne rien vous cacher, la bière coula à flots tous les soirs...

Chaque matin, à 9h30, briefing en trois langues (anglais, allemand et français) avec prévisions météo pour la journée, ensuite, vols, soit avec les remorqueurs, soit au treuil (en matinée ou en soirée). A remarquer que, parfois, les Super Cub avaient des difficultés à remorquer les planeurs bi-place les plus lourds...

Les conditions météo s'avérant excellentes durant tout le Meeting, les planeurs volaient du matin au soir: durant les 7 jours du Rassemblement, plus de 500 départs furent donnés, pour un total de 700 heures de vol (belle moyenne, donc, surtout que les 700 heures incluent les treuillées, qui furent parfois fort brèves...).

L'Organisateur offrant une bouteille de vin à chaque vol de plus de 6 heures (!), certains pilotes "assoiffés" firent des efforts désespérés pour y parvenir: le vol le plus long (7 heures et 10 minutes) fut mis à l'actif du Slingsby Sky BGA 685: belle performance pour une machine de 1950...

Les vols se déroulèrent sans gros problèmes; certains pilotes eurent cependant droit à la réprimande en matière de discipline de vol: en effet, spiraler à gauche et à droite dans la même spirale peut être dangereux, mais quand 15 planeurs se trouvent en même temps dans la même pompe, il vaut mieux spiraler tous dans le même sens, sinon cela devient affolant, pour ne pas dire dangereux...

Certains jours où la visibilité fut excellente (plus de 150 km), on put admirer en même temps le Lac de Constance et les neiges éternelles des Alpes Autrichiennes: grandiose spectacle !

Les Organisateurs avaient également invité, une journée, un JUNKER 52 de l'Armée de l'Air Suisse: ceux qui le désiraient pouvaient moyennant paiement de 150 FS, embarquer pour un vol de 40 minutes. Une matinée fut également consacrée, la région -assez vallonnée- s'y prêtant bien, à des départs au Sandow.

Quant à notre SPECHT - dont c'était la première participation à un Rassemblement International - il attira de nombreux regards et questions et les amateurs se pressaient pour voler, soit en place avant, soit en place arrière. Les demandes furent encore plus pressantes lorsqu'on décida de voler sans la porte arrière: quelles sensations, surtout dans les virages à gauche serrés ! Bilan: en 7 jours, 41 vols furent effectués avec le Specht, aussi bien derrière remorqueur qu'au treuil.

Vol le plus court: 5 minutes (au treuil), vol le plus long: 1 heure et 40 minutes.

De plus chacun put essayer les machines qui l'intéressaient: ainsi, notre Président effectua un vol de plus de 2 heures avec le Rhönbussard BGA 337 de Christopher Wills, notre Super Président à tous !

Encore une anecdote pour montrer l'excellente ambiance et l'entraide qui régna à Amlikon: les épouses nous ayant "collé" à la vaisselle, nous nous acquittions de cette pénible tâche lorsqu'un organisateur vint nous prévenir que, l'orage menaçant de plus en plus, nous pouvions, si nous le voulions, abriter le Specht dans le hangar du Club (le Specht passait la nuit dans un pré voisin): nous avions à peine fini notre dur travail ménager que - surprise - l'on vit arriver le Specht, tiré par plusieurs participants (merci Cassius !!). Bref, un bilan excessivement positif, au point que nous nous sommes déjà inscrits au Rassemblement 1986 en Angleterre.

Encore un mot: le dernier soir, lors de la Soirée Finale, chaque participant reçut, en souvenir, une petite maquette de SG 38 spiralan au bout d'un ressort: merci Hugo !! Et merci à toute l'équipe du Club CULULUS !

4. Participation des "Faucheurs" à des Meetings.

Cette année, nous avons participé aux Meetings suivants:

- 22-23 juin: BIERSET
- 3-4 août: URSEL
- 18 août: BONNEVILLE
- 8 septembre: TEMPLoux

Ces participations aux Meetings, nous permettent:

- d'effectuer des présentations en vol et, entr'autres, de présenter

- en vol le plus vieux planeur volant encore en Belgique (Grunau).
- de faire connaître l'Association
 - d'informer les personnes intéressées
 - d'avoir de nouveaux membres et de récolter des "sous", ce qui manque terriblement
 - de faire des connaissances souvent intéressantes.
- Bref, un bilan malgré tout positif - malgré certaines réserves, (voir début de brochure).

5. Liste des Membres au 15 septembre 1985.

1.	SCHOTMANS	JAN	Luchthaven Bus 38	2100	ANTWERPEN
2.	ENGLEBERT	GUY	Route de Barvaux 212	5370	HAVERSIN
3.	HENRARD	FIRMIN	Rue de Porcheresse 11	5361	MOHIVILLE
4.	LIZIN	CHRISTIAN	Rue de Lhonneux 11	5200	HUY
5.	HENRARD	JACQUES	Rue Thier de Huy 3	5361	MOHIVILLE
6.	PAQUAY	LEON	Rue du Centre 152	5111	BONNEVILLE
7.	WYNS	JACQUES	Rue de la Houssaie 78	5218	LANDENNE
8.	COMMENCAIS	BERNARD	R. Camille Fossion 14	5220	ANDENNE
9.	KINET	J-PHILIPPE	R. Chaudin 242	5111	BONNEVILLE
10.	VERHOEFT	FREDDY	Av. Lebon 143	1160	BRUXELLES
11.	FONTAINE	GERALD	Av. Andromède 25 b.22	1200	BRUXELLES
12.	RUTTIENS	AXEL	R. L.Simon 24	5300	CINEY
13.	QUAEYHAGENS	DESIRE	Boonlaarstraat 9	2500	LIER
14.	KIEKENS	JOHAN	Ekenstraat 41	9450	HAALBT
15.	LEYSSSENS	JAN	Tweemontsstraat 9	2100	DEURNE
16.	GENETTE	MARIE-HELENE	R.des Stations 16b	5300	CINEY
17.	HUGON	CHRISTIAN	R.du Village 51	6832	SENSENRUTH
18.	DARQUENNES	CLAUDE	Les Forges 28	5340	GESVES
19.	MATAGNE	JEAN-MARIE	R. du Centre 152	5111	BONNEVILLE
20.	DARQUENNES	MICHEL	Av. J. Huysmans 32	1660	LOT
21.	KIEKENS	ALBERT	Gefusilleerdenstraat 11	9300	AALST
22.	ROMBAUT	EMILE			
23.	MEAD	JOHN	Glyn-Deri Broadway CowBridge S.		GLAMORGAN
24.	PAEPE	HUGO	Venelle Bleve 1	1250	BRUXELLES
25.	HENRARD	MAURICE	rue Thier de Huy 3	5361	MOHIVILLE

26.	MASSAT	GLADYS	R. des Tiennes 80	5141	WIERDE
27.	COCHARD	ALFRED	R. de Froidebise 12	5221	COUTISSE
28.	TROMPETTE	J-P.	R. Concorde 10	5300	CINEY
29.	DE SPOELBERGH	O.	R. du Tilleul 8	5865	WALHAIN
30.	WILLS	CHRIS	"WINGS" The Street EWELME OXON OX96HQ (G-B)		
31.	DIJKSTRA	HANS	Westlanderstraat 1a NL -5301		ZALTBOMMEL
32.	DE GRAVE	OLIVIER	Rue Ste Anne 88	1900	OVERIJSE
33.	THERASSE	MARC	R. des Sarrazins 90	5020	CHAMPION
34.	SATEUR	PHILIPPE	R. du Bois des Dames 8/b20	5220	ANDENNE
35.	MAROT	WILLY	R. Puissance 315	6040	JUI
36.	ROUSSEAU	GUY	R. des Coquelicots 67	6168	CHAPELLE
37.	BRICELJ	CARL	R. d'Assaut 5	5170	SOUVRET
38.	GODFRAIN	GUY	Av. des Rossignols 30	1341	GEROUX
39.	LAHAYE	YVES	R. de Fernelmont 161	5020	CHAMPION
40.	DEVAL	CHRISTIAN	R. Baty 2 b	6238	LUTTRE
41.	MARCHAND	THIERRY	R. des Combattants 104	1310	LA HULPE
42.	WIESEMES	FREDDY	C/O KATALE - BP 9880 KINSHASA (ZAIRE)		
43.	CAMPIN	ROGER	Rue St Pierre 9	5300	CINEY
44.	VANDERWAERHEDE	EMILE	R. de la Corne 6	5418	NETTINE
45.	LECLERE	J-MARC			
46.	EVERAERT	PHILIPPE	Av. des Aubépines 32	1180	BRUXELLES
47.	BELGE	GERARD	Rue des Rogations 92	6900	ST HUBERT
48.	MARTIN	GUY	Rue André Vésale 21	4100	SERAING
49.	LEFEVRE	ROGER	Rue de la Plage 18	5100	NAMUR
50.	EWALD	JOCHEN	Birkenstrasse 30	D-4130	MOERS 2
51.	DEDALE	ASBL	Rames Moulis	F-09200	ST GIRONS
52.	CLEMENT	DANIEL	Bvd J. Millot 67	F-49000	ANGERS
53.	RAVEL	CHRISTIAN	Domaine des Ecots 89	F-49000	ANC
54.	AEBERSOLD	THOMI	Seilerwis 4	CH-8606	GREIFENSEE
55.	GEELLEN	MARTIN	Chaussée de Wazimont 1	5202	HUY
56.	DUDEK	PIERRE	Rue du Trône 210x	1050	BRUXELLES
57.	FONDAIR	PHILIPPE	Rue J. Theunis 191 A	5751	FLORIFOUX
58.	DOM	NICHEL	Rue de Hagen 7	L-6421	STEINFORT

6. Planeurs rassemblés par les Membres et Caractéristiques.

1. SCHEIBE SPATZ B	-	00-SZA
2. SCHEIBE SPATZ B	-	00-SZB
3. SCHEIBE SPECHT	-	00-ZCN
4. WASSMER BIJAVE	-	00-ZWL
5. GRUNAU BABY II	-	00-ZFH
6. GRUNAU BABY II	-	
7. GRUNAU BABY II	-	00-ZPP
8. GRUNAU BABY III	-	00-ZPR
9. CAUDRON C 801	-	F-CBTD
10. SCHEIBE BERGFALKE II	-	00-ZLM
11. RHONLERCHE	-	00-ZPI
12. RHONLERCHE	-	00-ZUG
13. AVIALSA A 60	-	00-ZWF
14. SOHAJ (ZLIN 25)	-	00-ZPM
15. RHONBUSARD	-	
16. FAUVEL AV 36	-	00-ZIG
17. SCHLEICHER KA 2 B	-	00-SZD
18. AUSTRIA STANDARD	-	00-ZTL
19. SCHEIBE L-SPATZ 55	-	00- ?
20. SPATZ 55	-	00-ZFL
21. EDELWEIS C 30	-	00-ZGG
22. SCHWEIZER 2-22	-	00-DAC

N.B. Nous ne possédons aucune donnée technique concernant le
SOHAJ (ZLIN 25): si vous en possédez...pensez à nous !
Merci !

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES.

TYPE DU PLANEUR:	<u>SPECHT</u>	<u>L-SPATZ 55</u>
CONSTRUCTEUR:	Scheibe	Scheibe
Premier Vol/Année construction:	1953/1957	1952/ ?
ENVERGURE:	13m50	15 m
LONGUEUR:	7m42	6m25
SURFACE ALAIRE (m2):	16.60	11.70
ALLONGEMENT:	11.00	19.00
POIDS A VIDE (Kg):	206	153

	SPECHT	L- SPATZ BB
POIDS MAXI ADMIS (Kg):	590	265
NOMBRE DE PLACES:	2	1
CHARGE ALAIRE MAXI (Kg/m ²):	23.50	22.60
VITESSE DE DECROCHAGE: Km/h;	55	50
VITESSE MAXI TEMPS CALME: (Km/h)	170	180
VITESSE MAXI TEMPS AGITE: (Km/h)	130	110
VITESSE MAXI REMORQUEUR: (Km/h)	130	110
VITESSE MAXI TREUIL: (Km/h)	90	90
TAUX DE CHUTE MINI A ...Km/h:	0.87 m/s à 68	0.64 m/s à 62
FINESSE MAXI:	20	29
VITESSE DE FINESSE MAXI:	75	73
TAUX DE CHUTE A V/FINESSE MAXI:	1.04 m/s	0.70 m/s
NOMBRE PRODUIT:	55	200

	BERGFALKE II	BIJAVE
CONSTRUCTEUR:	SCHEIBE	WASSMER
PREMIER VOL:	1951	1958
ANNEE DE CONSTRUCTION:	1953 (ZLM)	1970 (ZWL)
ENVERGURE:	17.20 m	16.85 m
LONGUEUR:	8.00 m	9.50 m
SURFACE ALAIRE (m ²):	17.70	19.20
ALLONGEMENT:	15.60	15.00
POIDS A VIDE (Kg):	246	295
POIDS MAXI ADMIS (Kg):	440	550
NOMBRE DE PLACES:	2	2
CHARGE ALAIRE MAXI (Kg/m ²):	24.80	28.60
VITESSE DE DECROCHAGE: (Km/h)	60	60
VITESSE MAXI PAR TEMPS CALME:	160	150
VITESSE MAXI PAR TEMPS AGITE:	120	150
VITESSE MAXI REMORQUAGE:	120	130
VITESSE MAXI TREUIL:	85	100
TAUX DE CHUTE MINIMUM (m/s):	0.72	0.75
VITESSE TAUX DE CHUTE MINI:	72	78
FINESSE MAXIMUM:	28	30
VITESSE DE FINESSE MAXI:	80	75
TAUX DE CHUTE A FINESSE MAXI:	0.78	?
NOMBRE PRODUIT:	280	?

TYPE DU PLANEUR:	<u>RHONBUSSARD</u>	<u>GRUNAU BABY II</u>
CONSTRUCTEUR:	<u>SCHLEICHER</u>	<u>SCHWEIDER</u>
PREMIER VOL:	1933	1932
ANNEE DE CONSTRUCTION:	1936	1939 - ZFH 1950 - ZPR
ENVERGURE:	14m30	13m57
LONGUEUR: m:	5.80	6.09
SURFACE ALAIRE: M2:	14.10	14.20
ALLONGEMENT:	14.50	13.00
POIDS A VIDE (Kg):	150	170
POIDS MAXIMUM ADMIS:	245	250
NOMBRE DE PLACES:	1	1
CHARGE ALAIRE MAXI: (Kg/m2):	17.40	17.68
VITESSE DE DECROCHAGE: Km/h:	50	50
VITESSE NORMALE:	55-60	55-60
VITESSE MAXI PAR TEMPS CALME:	130	150
VITESSE MAXI PAR TEMPS AGITE:		120
VITESSE MAXI EN REMORQUAGE:	100	90
VITESSE MAXI TREUIL:		90
TAUX DE CHUTE MINIMUM: m/s	0.75	0.85
VITESSE DE TAUX DE CHUTE MINI:	55	55
FINESSE MAXI:	20	17
VITESSE DE FINESSE MAXI:	60	60
NOMBRE PRODUIT:	220	PLUS DE 500

TYPE DU PLANEUR:	<u>KA 2 B</u>	<u>C 801</u>
CONSTRUCTEUR:	<u>SCHLEICHER</u>	<u>CAUDRON</u>
PREMIER VOL:	1954	1945 (C800)
ANNEE DE CONSTRUCTION:	1954	1970 (?)
ENVERGURE: (m)	16	16
LONGUEUR: (m)	8.15	8.35
SURFACE ALAIRE : (m2)	17.50	22.00
ALLONGEMENT:	14.00	11.60
POIDS A VIDE: (Kg):	254	240
POIDS TOTAL MAXI:	460	465
NOMBRE DE PLACES:	2	2
VITESSE DE DECROCHAGE: (Km/h):	60	58

	KA 2 B	C 801
CHARGE ALAIRE MAXI (Kg/m ²):	26.50	19.10
VITESSE NORMALE (Km/h):	65-70	65
VITESSE MAXI PAR TEMPS CALME:	200	100
VITESSE MAXI PAR TEMPS AGITE:	130	80
VITESSE MAXI EN REMORQUAGE:	130	90
VITESSE MAXI AU TREUIL:	100	80
TAUX DE CHUTE MINIMUM: m/s	0.80	0.93
VITESSE DE TAUX DE CHUTE MINIMUM:	70	68
FINESSE MAXIMUM:	26	2
VITESSE DE FINESSE MAXI:	80	70
NOMBRE PRODUIT:	?	10 (x)

(x): Il reste - à notre connaissance - 3 Caudron C 801 dans le monde: le F-CBTD en Belgique, le F-CBTE en Angleterre et le F-CB.. en France.

TYPE DU PLANEUR:	A.V. 36	SPATZ B
CONSTRUCTEUR:	FAUVEL	SCHEIBE
PREMIER VOL:	1951	1954
ANNEE DE CONSTRUCTION:	1957 - ZIG	
ENVERGURE: (m)	13.40 - ZIG ou 11.95	13.20
LONGUEUR: (m)	3.17	6.00
ENVERGURE: (m ²):	14.20	10.90
ALLONGEMENT:	10.00	16.00
POIDS A VIDE (Kg):	120	130
POIDS TOTAL ADMIS:	225	220
NOMBRE DE PLACES:	1	
CHARGE ALAIRE: (Kg/m ²):	15.80	20.00
VITESSE DE DECROCHAGE: Km/h	50	50
VITESSE NORMALE:	68	63
VITESSE MAXI PAR TEMPS CALME:	220	175
VITESSE MAXI PAR TEMPS AGITE:	158	120
VITESSE MAXI EN REMORQUAGE:	128	110
VITESSE MAXI AU TREUIL:	148 (!)	90
TAUX DE CHUTE MINIMUM: m/s	0.82	0.68
VITESSE DE TAUX DE CHUTE MINI:	83	65

	A.V. 36	SPATZ B
FINESSE MAXIMUM:	24.15	25
VITESSE DE FINESSE MAXI:	83	65
NOMBRE PRODUIT:	50	40

TYPE DU PLANEUR:	RHONLERCHE II	2-22
CONSTRUCTEUR:	KAISER	SCHWEIZER
PREMIER VOL:	1954	1945
ANNEE DE CONSTRUCTION:		1946 (
ENVERGURE: m:	13.00	13.10
LONGUEUR: m:	7.30	7.63
SURFACE ALAIRE: m ² :	16.34	19.50
ALLONGEMENT:	10.30	8.80
POIDS A VIDE:	210	205
POIDS MAXI TOTAL:	400	380
NOMBRE DE PLACES:	2	2
CHARGE ALAIRE: Kg/m ²	24.50	19.50
VITESSE DE DECROCHAGE: Km/h	56	50
VITESSE NORMALE:	60-65	55-60
VITESSE MAXI PAR TEMPS AGITE:	120	
VITESSE MAXI PAR TEMPS CALME:	170	160
VITESSE MAXI EN REMORQUAGE:	120	145
VITESSE MAXI AU TREUIL:	90	111
TAUX DE CHUTE MINIMUM: m/s	1.10	1.07
VITESSE DE TAUX DE CHUTE MINI:	62	60
FINESSE MAXIMUM:	17.5	17
VITESSE DE FINESSE MAXI:	78	76
NOMBRE PRODUIT:	540	55 (

(°): Le Schweizer 2-22 OO-DAC est le seul exemplaire volant encore en Europe.

TYPE DU PLANEUR:	A 60	STANDAL
CONSTRUCTEUR:	AVIALSA	AUSTRI
ANNEE DE CONSTRUCTION:	1960	1959
ENVERGURE: m:	15	15
LONGUEUR:	6.25	6.

	A 60	AUSTRIA STD
SURFACE ALAIRE: m2:	13.05	13.50
ALLONGEMENT:	19	16.70
POIDS A VIDE:	155	205
POIDS TOTAL MAXI:	265	323
CHARGE ALAIRE: Kg/m2:	22.70	23.93
NOMBRE DE PLACES:	1	1
VITESSE DE DECROCHAGE:	60	55
VITESSE MAXI PAR TEMPS CALME:	195	250
VITESSE MAXI PAR TEMPS AGITE:	120	
VITESSE MAXI AU RE. ORQUAGE:	120	
VITESSE MAXI AU TREUIL:	90	
TAUX DE CHUTE MINIMUM: m/s	0.68	0.70
VITESSE DE TAUX DE CHUTE MINI:	64	70
FINESSE MAXI:	27.5	34.0
VITESSE DE FINESSE MAXI:	75	105
NOMBRE PRODUIT:	150	?

N.B. L'Avialsa A 60 est en fait, à quelques légères modifications près, un Spatz 55 construit sous licence française par Avialsa à Hagenau.

7. Achat d'un Planeur par l'Association.

Avoir créé une Association qui rassemble les amateurs de planeurs anciens, ce n'est sans doute pas mal, mais une association qui possède son propre planeur qui serait à l'entière disposition des membres, voilà qui serait encore mieux !...

Une petite idée a germé dans nos esprits (!): rien moins que l'achat d'un SLINGSBY T 31 B. en Angleterre !!

Renseignements pris auprès de Chris WILLS, il apparaît que les Slingsby T 21 et T 31 des Cadets de l'Air britanniques seraient vendus aux alentours de 40.000 FB (traversée non-comprise).

Le T 31 est vraiment une machine magnifique: bi-place en tandem, double cockpit ouvert, double hauban (voir caractéristiques ci-après). Nous avons pensé que si le maximum de membres "grattaient" dans leur portefeuille, le prix d'achat et de rapatriement serait

divisé par le nombre d'acheteurs: la machine deviendrait ainsi une propriété collective !

Vous trouverez à la fin de cette brochure un "questionnaire" à ce sujet: AFFAIRE A SUIVRE !!

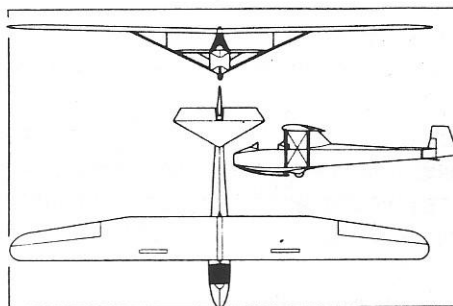
Voici donc les caractéristiques techniques de cette superbe machine:

TYPE DU PLANEUR: T 31 TANDEM TUTOR
 CONSTRUCTEUR: SLINGSBY
 NATIONALITE: BRITANNIQUE
 PREMIER VOL: 1950
 ENVERGURE: 13m20
 LONGUEUR: 7m10
 SURFACE ALAIRE: 15.80 m²
 PROFIL: GOTTINGEN 426
 ALLONGEMENT: 11.0
 POIDS A VIDE: 176 Kg
 POIDS TOTAL MAXI: 376 Kg
 CHARGE ALAIRE MAXI: 23.80 Kg/m²
 VITESSE MAXIMUM: 130 Km/h
 VITESSE DE DECROCHAGE: 61 Km/h
 TAUX DE CHUTE MINIMUM: 1.05 m/s
 VITESSE DE TAUX DE CHUTE MINIMUM: 67 Km/h
 FINESSE MAXIMUM: 18.5
 VITESSE DE FINESSE MAXI: 73 Km/h

8. Prochaines Restaurations.

La saison touchant à sa fin, nous avons déjà de nombreux projets en tête en matière de restauration: en voici la liste, en vrac:

1. Le Treuil
 2. Le KA 2 B: bi-placé en tandem allemand, qui sera à la disposition des membres en 1986 ainsi que le Specht, comme cette année.
 3. Le RHONEBUSSARD...si nous avons le temps !
 4. Rafraîchissement de l'atelier: porte d'entrée, murs intérieurs, amélioration du chauffage.
-



LE SLINGSBY T 31 TANDEM TUTOR

Voir illustration au centre de la brochure.

9. CONSIGNES DE NAVIGABILITE IMPORTANTES.

Il s'agit d'informations importantes en matière de sécurité pour tous les utilisateurs de planeurs SCHEIBE BERGFALKE !

Les examens ou modifications décrits ci-dessous sont impératifs. La non application des exigences contenues dans cette consigne entraîne l'inséparabilité du vol de l'aéronef concerné.

PLANEURS SCHEIBE BERGFALKE

OBJET 1 : COMMANDE DE PROFONDEUR

Concerne les types : MU 13E "Bergfalke"
Bergfalke II,
Bergfalke II-35,
Bergfalke III,
Bergfalke IV,

tous numéros de série.

OBJET 2 : COMMANDE D'AEROFREINS

Concerne les types : Bergfalke III avec modification n° 27
Bergfalke IV tous numéros de série.

Pour éviter la rupture de l'axe de connexion, appliquer les dispositions du Bulletin Service SCHEIBE TM 100/85 du 13 MAI 1985 selon le processus suivant :

- Action 1 et 2 : Avant tout nouveau vol entrepris après la date d'entrée en vigueur de la présente Consigne de Navigabilité.
- Action 3 : Avant le 31 SEPTEMBRE 1985.

Porter mention de l'exécution des travaux sur le livret planeur.

Cf. : Bulletin Service Scheibe TM 100/18 (Edition du 13 MAI et révisions ultérieures).
LTA DU LBA 85-125.

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 20 JUIN 1985

u.Z

Date : 19/06/1985

PLANEURS SCHEIBE BERGFALKE

RÉL : 85-91-IMP(A)



Technical Note 104 - 18

MU 13E "Bergfalke"
Bergfalke II, II-55
III, IV

Page: 1
No. of Pages: 2

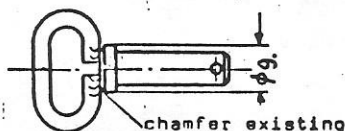
Subject: 1.) Elevator connection bolt
2.) Airbrakes connection bolt (only by install. of Schemp-Hirth-Airbrakes)

Effectivity: 1.) Elevator-connection bolt
Sailplane MU 13E "Bergfalke"
" Bergfalke II } all Serialnumbers
" Bergfalke II-55
" Bergfalke III
" Bergfalke IV
2.) Airbrake-connection bolts
Sailplane Bergfalke III with mod. 27
(model with Schemp-Hirth-airbrakes)
Sailplane Bergfalke IV all Serialnumbers

*Mr. Duden, Pome...
y a...
(11-7-85)*

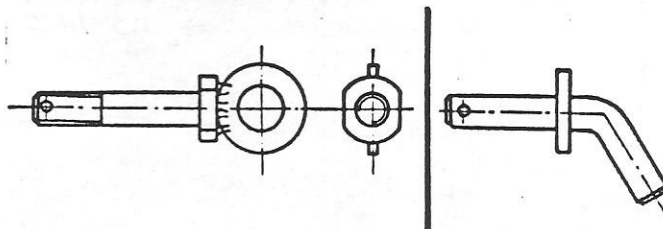
Accomplishment: Instruction 1 and 2 before next flight
Instruction 3 at the latest before 31.8.85

Reason: On some "Bergfalke" Sailplanes (not all), a connection bolt for elevator and airbrakes was installed, made of an eyebolt with a welded handle (made of welding rod) (see sketch)



Under bad circumstances the molecular of the eyebolt (DIN material), can change during the welding of the little handle to the bolt.
There has been a damage to a bolt for the airbrakes.
For the safety, it is necessary to inspect the DIN-bolts for eventual cracks and before 31.8.1985 replace them against bolts made of "Aircraftsteel" (1.7214.4 or 1.7734.4 (see drawing Instruction 3)).

Instructions: Instruction 1
Inspect if the connection bolts are affected.
Not affected are (these bolts are already made of "Aircraft steel"):
a) "halfautomatic" elevator connection bolts (the bolt slides in a tube which is welded to the elevator lever).
b) elevator connection bolts in the following construction





Technical Note 104 - 18

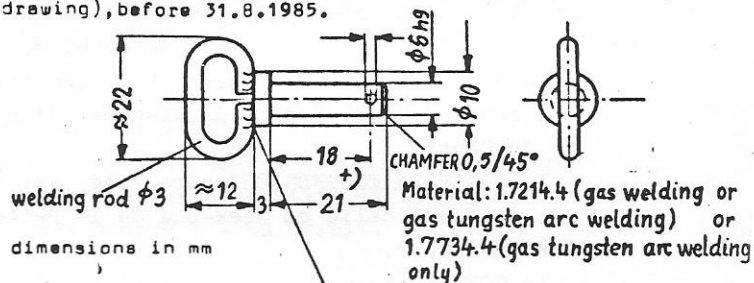
 MU 13E "Bergfalke"
 Bergfalke II, II-
 III, I

 Page: 2
 No of Pages: 2
Instruction 2

Before next flight the connection bolts must be inspected by using a magnifying glass of at least 10 x power. If cracks are found, then the bolt must be replaced immediately. If no cracks are found the sailplane may be flown until 31.8.85.

Instruction 3

If the connection bolts are not made of "Aircraftsteel", they must be replaced against such of aircraftsteel (see drawing), before 31.8.1985.



here as difference to the eyebolt (from DIN material) no

+) a certain amount of Bergfalke's are "amateur-build".
 Therefore there may be differences in the length of the bolts, and they must be fitted to the actual Bergfalke. In any case with the new connection bolts the controls must be checked carefully on function and clearance.

Material: see drawing under Instruction 3

Weight and balance: Not affected

Remarks: Accomplishments are to be performed by an authorized workshop.
 Accomplishments of the actions are to be entered in the aircraft logbook by a licensed inspector.

SCHEIBE FLUGZEUGBAU GMBH
 Dachau, Aug. Pfaltz-Str. 23

13. 5. 1985

Handwritten signature

Approval of translation has been done by best knowledge and judgement - In any case the original text in German language is authoritative.



29. Mai 1985

Handwritten signature: Schmidt-Gohann

10. Les prochains Rassemblements de Planeurs Anciens.

- a. Lors du 13^e Rassemblement à Amlikon, nous avons été contactés par les membres du Vintage Glider Club of the Netherlands (= club hollandais, pour les non-anglophones): en 1985, un rassemblement international de GOEVIER a eu lieu en Hollande, et c'est un planeur immatriculé en Belgique qui a remporté ce meeting: aussi, les Hollandais auraient souhaité que le "GOEVIER TREFFEN 1986" ait lieu en Belgique.

Nous leur avons promis que nous allions essayer d'obtenir les autorisations nécessaires pour que ce rassemblement ait lieu à St Hubert: c'est maintenant chose faite !

Nous avons obtenu l'accord officiel du Commandant de l'Aérodrome de St Hubert pour disposer de l'Aérodrome ainsi que du Directeur du CNVV afin de disposer d'un ou deux remorqueurs du Centre.

Le "GOEVIER TREFFEN 86" aura donc lieu à St Hubert: la date prévue est celle du Week-End de la Pentecôte, mais cela reste à confirmer.

Le GOEVIER est un planeur bi-place côte à côte d'une ligne assez particulière, mais très réussie et il est de plus très agréable à piloter (nous avons pu en essayer un à Amlikon). Normalement, une petite dizaine de Goevier devraient participer à ce rassemblement et en y ajoutant les planeurs de notre Association, cela donnerait une quinzaine de planeurs anciens pour un week-end à St Hubert !

La suite au prochain numéro...

- b. Lors du même rassemblement à Amlikon, nous avons participé à une réunion du Comité International ayant à l'ordre du jour la mise sur pied des prochains Rassemblements Internationaux. Voici ce qu'il en a résulté:

- 1986: Le "RENDEZ-VOUS" (Rassemblement National à participation internationale autorisée) est prévu du 26/07 au 1/08 sur l'Aérodrome de DUNSTABLE (au Nord-Ouest de Londres): Dunstable est le siège du London Gliding Club; c'est une piste herbeuse, un peu vallonnée.

On y pratique le remorquage et le treuillage.

Camping sur place et hangars disponibles pour les machines.

Le "RASSEMBLEMENT INTERNATIONAL" est prévu du 2/09 au 9/09 à LASHAM, siège du LASHAM GLIDING CLUB: l'aérodrome est un ancien terrain militaire, immense, avec trois pistes bétonnées en triangle, plus des pistes en herbe et un grand hangar.

Camping sur le terrain, sans difficultés.

On y pratique le remorquage et le treuillage derrière voiture.

L'aérodrome est situé au Sud-Ouest de Londres (il y a environ 80 Km d'autoroute entre Dunstable et Lasham). Les tarifs en Angleterre sont à peu près identiques à ceux pratiqués en Suisse (600 Fb pour un remorquage à 500 m), mais les organisateurs vont essayer de faire baisser les prix pour le Rassemblement.

Le gros problème (financier) est évidemment la traversée de la Manche: environ 16.000 Fb pour une voiture + planeur sur remorque + 4 personnes...

Peut-être pourra-t-on diminuer le prix en louant un ferry avec nos amis hollandais et allemands: l'idée a été lancée à Amlikon par nos amis hollandais: pourvu qu'elle aboutisse

- 1987: Le "Rassemblement" aura lieu à AALEN-HEIDENHEIM/ELCHINGEN (dans les environs de Stuttgart): piste bétonnée de 1000 X 25 m et piste herbeuse de 800 x 30 m.

Le "Rendez-Vous" de la semaine précédente aura lieu à TRABEN-TRARBACH/MONT ROYAL (région de Koblenz, Trier). Piste herbeuse de 750 X 30 m.

De plus seront invités à MUNSTER les planeurs de plus de 50 ans, pour un "mini-rassemblement" d'un Week-end.

- 1988: en France.

Le "Rendez-vous" est prévu à ANGERS.

Le "Rallye" aura lieu quant à lui à BOURGES.

- 1989: en HONGRIE !

L'accord officiel est obtenu, c'est tout ce que l'on peut dire jusqu'à présent.

- 1990: en BELGIQUE !!!

Nous avons posé la candidature de la Belgique et le Comité International s'est montré enchanté de cette nouvelle

candidature et a marqué son accord quant à l'organisation
du ... 18è Rassemblement International en Belgique.
D'ici là, nous avons pas mal de pain sur la planche !

11. Prochaines permanences de Travail.

Vous avez pu constater à la page 17 que nous avons pas mal de
projets en tête.

Si vous avez envie de nous aider dans notre travail et ... un peu
de temps libre, voici les dates des prochaines permanences de
travail, au siège de l'Association: rue de Porcheresse 11 à
Mohiville.

OCTOBRE: les 4, 5, 11, 12, 18, 25 et 26

NOVEMBRE: les 1, 2, 8, 9, 15, 22, 23, 29, 30

DECEMBRE: les 6, 7, 13, 20, 21, 27, 28.

INVITATION A TOUS !!

12. Budgets et Comptes.

Voici la situation - provisoire- de la caisse au 15 septembre 1985.

ACTIF.

COTISATIONS: 16.800
BADGES: 5.400
CARTESSOUTIEN: 1.250
AUTOCOLLANTS: 8.120
DONS DIVERS: 500
PERTES EXERC. 2.128

TOTAL: 33.998

PASSIF

Matériel bureau,
papiers, timbres,
enveloppes et
brochures: 10.051
Frais essence: 1.825
AUTOCOLLANTS et
Badges: 13.752
Publication Statuts: 8.370

TOTAL: 33.998.

Nous rappelons ici que se trouvent en vente, à votre disposition:

- AUTO-COLLANTS au prix de 10 Fb
- BADGES en coton lavable au prix de 150 Fb.

13. Documents disponibles chez DEDALE.

Dans sa dernière "Lettre d'Infos" (n° 18) l'Association française de Planeurs anciens "DEDALE", RAMES MOULIS, F-09200 SAINT-GIRONS, communique la liste des plans disponibles.

Voici donc cette liste (pour plus d'informations, s'adresser directement à DEDALE - adresse ci-dessus):

AVIA II et 15 A:	liasse complète, manuel de rechange
C 800:	liasse complète, manuel d'utilisation, carte de service
C. 25 S	: liasse complète, manuel de rechange, carte de service
C. 301 S	: liasse complète, manuel de rechanges, carte de service
C. 310 P	: liasse incomplète
C. 311 P	: liasse incomplète
NORD 1300	: liasse complète, manuel d'utilisation, carte de service
NORD 2000	: liasse complète, manuel d'utilisation, carte de service
SA 103 et 104	: liasse complète, manuel d'utilisation, carte de service
SA 105 et 106	: liasse complète
S.G. 38	: manuel de construction
WEIHE	: liasse complète, carte de service
BREGUET 901	: manuel d'utilisation
BREGUET 902	: manuel d'utilisation
BREGUET 904	: manuel d'utilisation
BREGUET 905	: manuel d'utilisation
MAUVEL AV 36	: liasse complète, manuel de construction, carte de service
GUERCHAIS 70	: liasse complète
GUERCHAIS 105	: liasse complète

Nous informons nos membres que nous sommes en possession des plans du S.G. 38 caréné.

Comme vous avez pu le constater en pages 16 et 17, le grand projet de l'association est l'achat d'un planeur - en l'occurrence un SLINGSBY T 31 - par les membres de l'Association. La machine serait donc propriété collective de tous les membres ayant "investi" des fonds dans cet achat.

Afin de pouvoir évaluer le nombre de personnes intéressées par ce projet, et, partant de là, pouvoir éventuellement calculer la "quote-part" de chacun dans cet investissement.

Nous vous rappelons que les T 31 seront vendus aux environs de 48.000 FB.

Petit calcul rapide: si 40 membres de l'association sont décidés à participer à cet achat: $48.000 : 40 = 1.200$ Fb par membre: devenir propriétaire d'un planeur à ce prix, c'est vraiment donné ! Aussi, ne tardez pas trop à donner votre réponse à:

Mr FIRMIN HENRARD
"LES FAUCHEURS DE MARGUERITES" asbl
rue de Porcheresse 11

B - 5361

MOHIVILLE

NB: Lorsque nous aurons reçu les réponses, nous calculerons le nombre de personnes intéressées et leur donnerons des nouvelles...

----- découper ici -----

Nom:

Prénom:

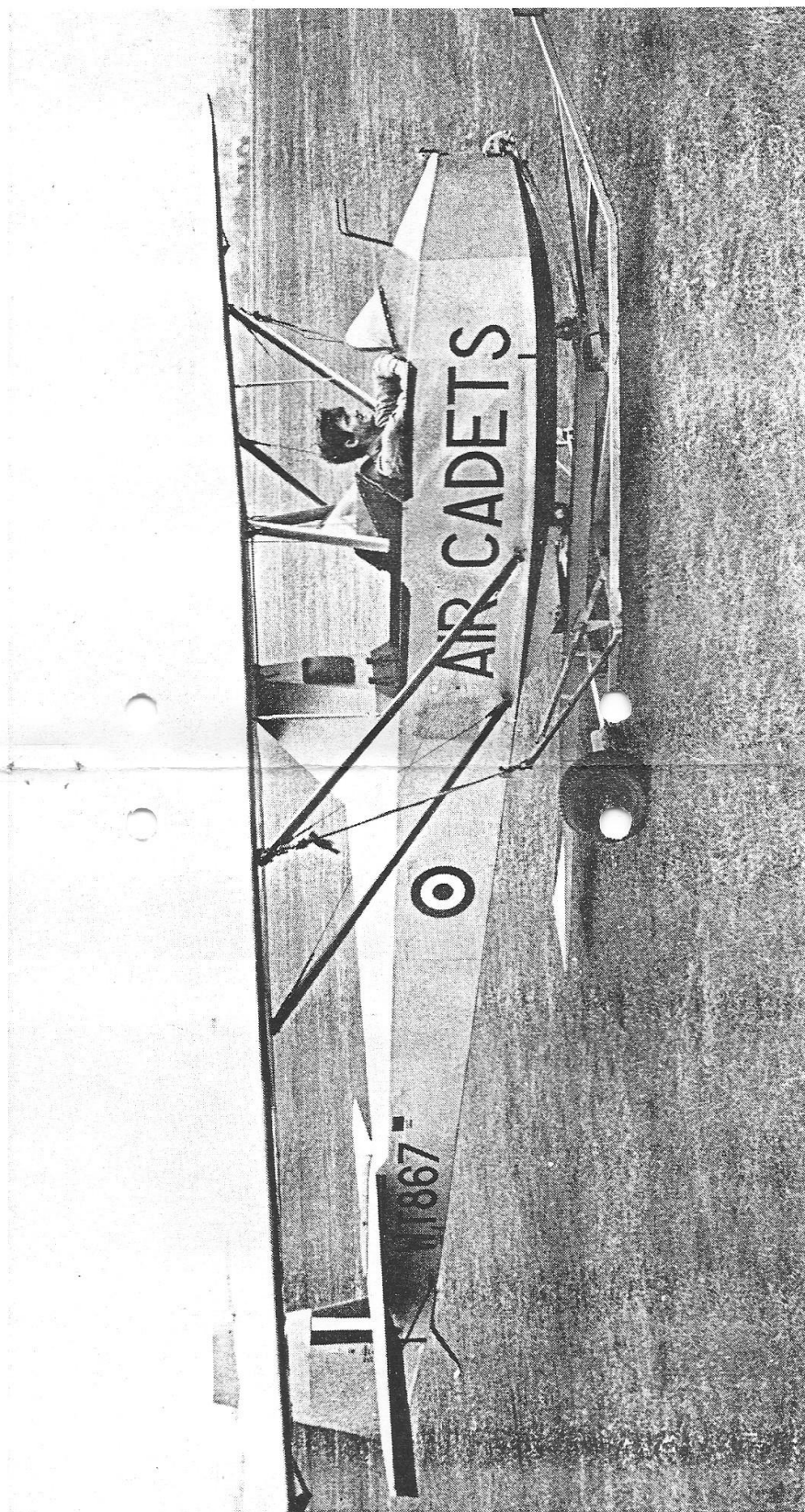
Adresse:

Téléphone:

serais intéressé par une prise de participation à l'achat du SLINGSBY T 31.

Date:

Signature:





Belgian Veteran Gliding Association.