



Editorial :

Nous sommes désolés d'avoir pris du retard dans la parution de cette première lettre-info de 2023. Nous nous sommes dilués dans différentes tâches qui nous ont éloigné de cet évènement. Notre assemblée générale s'est déroulée comme prévue ; certains d'entre nous n'ont pu être là, nous avons regretté leur absence.

A la suite de la présentation des différents bilans, rapports, et objectifs, les discussions se sont centrées sur le besoin ou la nécessité de disposer d'un parc plus important et plus représentatif de planeurs de collection en état de vol.

Qui dit plus de planeur, dit plus de travaux, plus de places et plus de dépenses.

Si les journées « Action » ponctuelles ont donné de bons résultats en termes de cohésion d'équipe et de travaux réalisés, disposerons nous de suffisamment de personnes pour ces travaux récurrents ?

Afin d'initier une dynamique d'équipe cohérente avec notre objectif de Musée Volant du Pays de Fayence, nous avons décidé de répondre favorablement à cette requête qui, nous l'espérons, nous apportera de nouveaux membres assidus.

Notre budget nous permet d'anticiper l'organisation de 2 Week-ends où un ensemble de 5 planeurs pourrait être opérationnel dans une ambiance conviviale et ouverte au plus grand nombre.

Michel Malignon

Contenu de ce numéro :

- ◆ Editorial
- ◆ Nouvelles d'ici
- ◆ Nouvelles d'ailleurs
- ◆ Infos / Agenda



*Dans une équipe, il y a ceux qui tirent, ceux qui poussent, ceux qui parlent et...
le bien heureux qui plane...*



Bilans 2022 :

- 28 membres
- 2 planeurs en état de vol (F-AYAF & F-CDZM) 37 heures de vol et 1 vache...
- Peinture fraîche sur les portes du hangar et tranchée d'évacuation des eaux pluviales, notre collection semble plus au sec
- 10 journées d'expositions, 343 visiteurs, dont les participations aux Visites de la Passion organisées par l'Office du Tourisme du Pays de Fayence.
- Des finances permettant des projets pour 2023
- Des souhaits pour une plus grande participation des membres aux travaux et aux projets

Projets 2023 :

- Plus de membres
- 5 planeurs en état de vol
- 2 week end en piste avec des vols découvertes pour les membres sympathisants
- Une incitation à participer aux actions, pour voler sur les planeurs de collection, il faut prendre le forfait annuel qui est porté à 100€ mais les membres impliqués auront un remboursement de 50 € en fin d'année...
- Reconduction des visites de la Passion (prochaines dates dans l'agenda en fin de document)
- Travaux de peinture (l'intérieur des portes, ...)
- Mise en place d'un treuil pour ranger les planeurs en hauteurs ...
- Diaporamas de présentations de l'association, de l'histoire de Fayence etc... sur des écrans de grande dimension offert à notre association.



Samedi et dimanche
29 et 30 avril 2023
Saint Paul-en-Forêt

Programme
Samedi 29
17h-22h Rassemblement et dîner
de gala
Dimanche 30
9h-12h Rallye des Neuf Villages
Perchés 4^{ème} édition
14h30-16h Parade dans le village
et concours
16h-17h Remise des prix
Expositions, Animations,
Musique et Restauration

Rallye des Neuf Villages Perchés
4^{ème} édition

Fin avril, nos amis de l'ANEVIP organisaient leur 4^{ème} Rallye des neuf Villages Perchés à Saint Paul en Forêt. Nous devions y participer en exposant le Castel 311P...



Grace aux efforts des membres (merci à eux) tout était prêt, le 29 au matin, le Castel attendait sur la remorque, mise à disposition par l'AAPCA ... Malheureusement, les prévisions météorologiques n'étaient pas compatibles avec nos planeurs bois et toiles... nous avons dû, à regret, annuler notre participation. Vous pouvez retrouver avec le lien ci-après les images de ce magnifique Rallye pluvieux mais très joyeux.

Quelle organisation, Bravo à eux ! ils nous donnent l'exemple

<https://www.anevip.org/r%C3%A9trospective-4%C3%A8me-rallye-9-villages-perch%C3%A9s>



Notre Wassmer 30 « BIJAVE » F-CDMJ a fait peau neuve et, le 22 avril (après la mise en remorque du Castel 311P), il a repris sa place au Starter 10 de Fayence, à la grande joie des anciens et surtout la curiosité des plus jeunes. C'est vrai qu'il en impose ...

Il a déployé ses grandes plumes sur Tournettes et Fayence.



Mais saviez vous que ce BIJAVE a connu les premiers vols d'un personnage bien connu à Fayence ...



Date.	Fonction à bord.	Grade, nom du commandant d'avion.	Type et numéro de l'avion.	Altitude maximale.	Distance et nombre d'atterrissages.	Durée.	Nature du service.
ANNÉE 1969							
28.01.69	E.P	S/c PRINCE (instructeur)	CE00 ECADK		1	0.15	
4.02.69	E.P	S/c LEMOINE "	" " CAEZ		1	0.11	
"	"	S/c PRINCE (")	" " CADK		1	0.16	
8.02.69	"	S/c LEMOINE (")	" " CAEZ		1	0.10	
"	"	" " "	" " CAEZ		1	0.15	
22.02.69	"	M' CHABIAGUE (")	" " CADK		1	0.21	
1.03.69	"	M' " "	" " "		1	0.11	
"	"	" " "	" " "		1	0.17	
4.03.69	"	S/c PRINCE " "	" " "		1	0.14	
17.04.69	"	" " "	WA30 " CDK		1	0.11	
19.04.69	"	S/c LEMOINE " "	" " CDMJ		1	0.14	
"	"	" " "	" " "		1	0.16	
21.04.69	"	S/c PRINCE " "	" " "		1	0.11	
"	"	" " "	" " "		1	0.15	
TOTAL:					14	3 ^h 20	

FORMAT DU PAPIER :
Hauteur.... 0,165mm
Largeur.... 0,105mm

3000 06 206
L'Officier Responsable de la S.M. MODÈLE N° 5
Instruction du 24 janvier 1949
Ex-modèle n° 2 de l'instruction du 6 octobre 1936.)

(1) BN. 722
(2) S.M.V.V

CARNET INDIVIDUEL DES SERVICES AÉRIENS
du (3) PÉCHARD - Daniel

Le présent carnet contenant (4) vingt quatre feuillets a été coté et paraphé par nous(5) _____

A SAINTES, le 20.03.1920

(1) Formation, établissement, centre-école ou service.
(2) Élément auquel appartient le titulaire.
(3) Grade, nom et fonctions du titulaire.
(4) Nombre de feuillets en toutes lettres.
(5) Grade et fonctions du commandant de formation, d'établissement, de centre-école ou service.

1575, LAVAUZELLE, PARIS, 53 5206 3 - 8-62

Avril 1969, après avoir occupé la place avant à ses débuts de vélivole,

Mai 2023, 54 ans après,

Cap'tain Dan

a pris la place arrière du même **WA30 CDMJ**...

C'est notre clin d'œil

Si vous avez d'autres anecdotes, nous les ferons paraître...





ailleurs

Il y a quelques semaines nous avons démonté le KBK pour le mettre au repos et le protéger des agressions du temps et des hommes.



Pour ne pas trop l'oublier, jetons un œil sur quelques épisodes de sa vie.

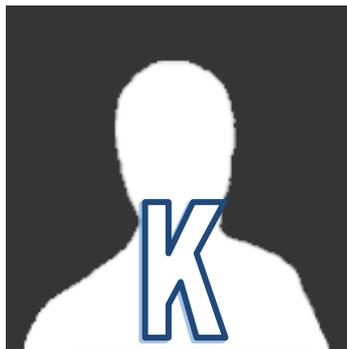
Les puristes trouveront l'oiseau un peu rustique, les narcissiques le trouveront trop dévalorisant pour satisfaire leur ego. Mais nombreux sont encore les pilotes non touchés par ces pathologies qui ont apprécié son compagnonnage dans leur découverte du vol sur la campagne.

Vous avez certainement lu les articles le concernant parus dans diverses revues comme Dédale ou Aviasport que vous trouverez en annexe.

Malgré son côté rétro, en décalage face aux nouvelles machines du moment, malgré le faible nombre d'unités produites, il reste un témoin de l'histoire d'un vol à voile populaire.

Sa naissance

Son histoire commence en 1974 sur une idée de **Gaby Kleb**, menuisier du **Club Aéronautique de Beynes**. Le CAB sous l'impulsion de son président **Max Fouchet** choisit d'avoir une **politique 100 % club**, avec des tarifs abordables pour la Région parisienne.



Si Gaby Kleb fut la cheville ouvrière, le tandem Jean Marie **KLINKA** et Lionel **BLANC** effectuera toute la partie conception de la modification ainsi que les calculs et surtout les essais en vol.

Jean Marie **KLINKA** assurera une série d'essais en vol complète, comprenant parfois des figures de voltige bien menées : un KBK en vol dos ce ne fut pas courant, mais cela s'est vu. Deux exemplaires seront produits par le CAB : le premier de série immatriculé FCCFB et le deuxième de série immatriculé FCCAS .

Son usage

Le KBK au sein du CAB trouvera sa place comme planeur de début de performance. Sa voilure héritée du K6 E lui donne des caractéristiques plus attrayantes que celles du Super Javelot, l'ergonomie de l'habitacle identique au super javelot ne change pas les habitudes du pilote.

Ses qualités de pilotage ne surprendront pas le pilote débutant ou peu entraîné, qui pourra dès lors se concentrer sur le cheminement, sur la sécurité de son vol et autres plaisirs du vol.



Les vols de triangle de 300 km (but fixé) seront nombreux. Certains seront réussis et d'autres finiront « aux vaches » dans la joie et la bonne humeur.

Parfois la machine allait au-delà des désirs de son pilote, comme ce sera le cas en 1977.

Ce jour-là, à Poitiers où nous participions au Concours Biplane, à l'apéro, après avoir rangé notre K13, pendant la discussion, on nous signale la présence d'un drôle de « bestiaux » rencontré dans les ascendances que les pilotes témoins avaient de la peine à décrire.

Chacun y va de sa solution mais personne n'arrive à convaincre personne. Le téléphone va nous départager. **Nini** monitrice à Beynes nous informe qu'un de ses élèves parti en épreuve de 50 km à destination de **Chartres** vient de se signaler à quelques kilomètres de Poitiers...

Dans la foulée une remorque **type Lacheny** nous est prêtée par l'aéro club du Poitou. Nous voilà partis à une douzaine avec 3 véhicules pour découvrir un **KBK** parfaitement posé dans un champ entre **La Roche Posay** et **Poitiers**.

La machine est rapidement installée dans sa remorque, sauf la profondeur qui finira sur le toit de ma R16 bien sanglée et bien calée.

Le pilote nous raconte son vol et son choix de se poser dans un champ, car à ses yeux la piste en dur de Poitiers avec les bâtiments alentour pouvait être une piste militaire. En 1979 je retrouvais ce camarade lors d'un stage estival à Challes, il était encore marqué par le souvenir de cette aventure.

Certes, il fut déçu d'avoir été dans le « **champ** » de critiques, mais ce vol lui avait fait découvrir un autre monde et d'autres cieux.

Le KBK était un habitué de la vallée de la Loire. Si les vols d'aller étaient simples, il en était tout autre pour les retours. Ainsi les convoyages étaient courants en fin de journée avec des conditions météo parfois difficiles.

Ce jour-là le planeur F CCFB et son pilote étaient partis vers la Sologne. La Loire étant survolée, les conditions météo ont vite évolué, au point de contraindre le pilote à faire un atterrissage à Orléans. Dès la nouvelle annoncée par téléphone, un avion remorqueur décolle pour ramener le planeur avant la tombée de la nuit et avant que la météo ne se dégrade trop. Dès le décollage d'Orléans, les conditions deviennent sérieuses. Le plafond baisse et les turbulences s'intensifient. La suite du vol ou ce qu'il en reste se fera à basse altitude et dans de la turbulence pré-orageuse. Le survol de la forêt de Marche Noire est inévitable. Comme nous le savons tous les ennuis volant en escadrille, sur la forêt, sous une forte rafale les aérofreins se déverrouillent et s'ouvrent en grand...

impossible à rentrer quelle que soit la position de la poignée de commande ... et ... cerise sur le gâteau, la sécurité du crochet libère le planeur de son câble...

Dans la minute qui suit, le pilote effectue un atterrissage improvisé dans une mini clairière, avec **tous** les aéro-freins sortis **et un choix de trajectoire** très réduit.

Est-ce les qualités du pilote, celles de la machine ou la présence d'un ange gardien, car ni le pilote ni le planeur n'eurent de dommage ?

Le drame de l'été 1980

Durant les périodes estivales, la majorité des terrains de plaine organisent des stages, où les novices côtoient les plus affutés. Le nombre de planeurs dans l'ascendance de service est assez élevé. Malgré la formation à ce type de situation le degré d'incidents voire d'accidents n'est pas à négliger.

Ce jour de **l'été 1980** dans l'ascendance dite du « Val des 4 pignons », le **KBK n°2 FCCAS** et le Javelot n°1 FCBYQ se percutent. Le pilote du Javelot évacue le planeur, mais n'arrive pas à ouvrir son parachute et s'écrase au sol. Son planeur volant tant bien que mal, le pilote du KBK reste dans son habitacle et entame sa prise de terrain. Fort heureusement pour lui, il effectuera toujours un virage à gauche, car sa droite était sectionnée au raz de l'aile, un moignon de voile claqué au vent, l'aile pend au bout de ses câbles. Son dernier virage s'effectuera par la gauche, sans l'utilisation des aérofreins.



Encore une fois le sort a voulu que le KBK (**notre KBK**) ramène son pilote...

Le sort s'acharne

Dans les années qui suivent le fuselage du F-CCFB est fortement endommagé à l'atterrissage ainsi qu'une des 2 ailes.

La renaissance

Lionel BLANC aidé de Mr NOUEY et de Jacques BOULAY vont remettre en état la voilure du F-CCAS, notamment avec des éléments du F-CCFB .

Le 15 novembre 1982, deux ans après son accident le F-CCAS peut reprendre l'air, pour un vol d'essai aux mains de Maurice VAUDON .

Sa fin de vie opérationnelle

A Beynes durant sa période opérationnelle, environ 1990 voir 95, le KBK effectuait 200h par an en moyenne .

Ce planeur comme beaucoup d'autres a croisé la route de bon nombre de pilotes, en leur apportant la finesse du vol des ailes de K6 et la solidité du fuselage de Super Javelot.

A l'heure actuelle ce type de projet serait torpillé par des administrateurs formatés, tant au niveau administratif qu'associatif. ..

Le temps des acteurs bâtisseurs est passé, le KBK est un bel exemple de compagnonnage entre l'ingénieur, le menuisier, et le gestionnaire associatif ... *(hors normes dans le sens que vous choisissez)*

Merci Gaby , Max , Lionel et Jean Marie

Michel Malignon





Planeurs en état de vol

Début juin 2023, 2 planeurs sont en état de vol:

- Wa 28 Espadon F-CDZM
- Wa 30 Bijave F-CDMJ

3 autres **vous attendent** pour leurs **visites annuelles**:

- Nord 1300 F-CRNR
- Mucha F-AYAF
- Wa 21 Javelot F-CCKU

I
N
F
O
R
M
A
T
I
O
N
S

P
R
A
T
I
Q
U
E
S
-
A
G
E
N
D
A
S



Aménagement de la mini mezzanine du 27 mai 2023





Nouveaux rangements



I
N
F
O
R
M
A
T
I
O
N
S

P
R
O
G
R
A
M
M
E
S

A
G
E
N
D
R
E

Prochaines dates

Les Visites de la Passion

Pays de Fayence - Été 2023



Tuesdays

RDV à 9h

Echanges de 10h à 12h

Après travaux ou vols

— planeurs de COLLECTION

L'association AAFO sauvegarde et partage l'histoire du vol à voile à Fayence. Michel et Jean-Claude, tous deux pilotes, nous dévoilent leurs planeurs de collection et leurs photos d'archives.

vintage GLIDERS The AAFO association shares the history of gliding in Fayence. Michel and Jean-Claude, both pilots, reveal their gliders and their archive photos.

📅 13/06 18/07 10h00 1h00 🇫🇷
22/08 26/09

Fayence



Programmes de l'OTI Pays de Fayence:

<https://www.paysdefayence.com/wp-content/uploads/2023/06/programme-vdlp-ete-2023.pdf>

Nous avons prévu deux Week End de vols sur nos planeurs de collection

Week End
Planeurs collection

15-16 juillet & 16-17 septembre 2023

Équipes travaux - restauration

Pour s'intégrer dans les équipes en charge des travaux : visites annuelles ou restauration

Inscrivez vous par mail : museevolant.fayence.tourrettes@gmail.com

ou sur le fichier partagé :

https://docs.google.com/spreadsheets/d/11W0qTujkEooa7P5H4xY3rs4yYZdNp9zUExO2FKEAr4/edit?usp=drive_link