

N°2

Printemps

1985

A.S.B.L.

LES FAUCHEURS DE MARGUERITES

PLANEURS ANCIENS

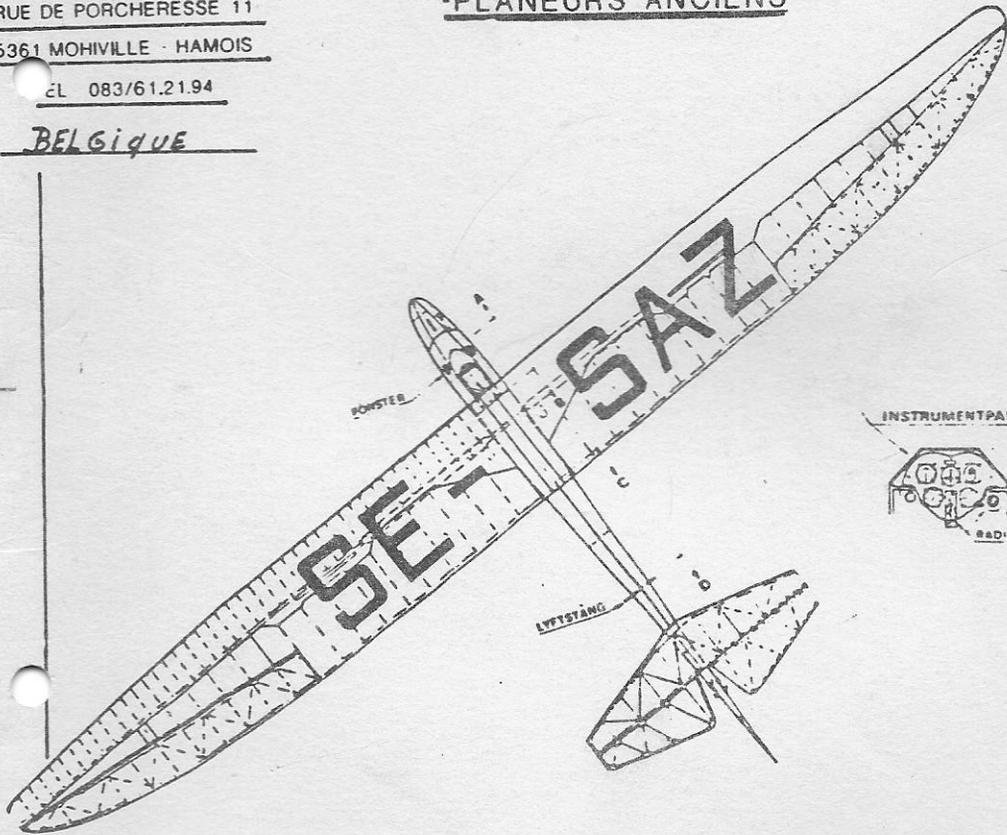
SIÈGE SOCIAL

RUE DE PORCHERESSE 11

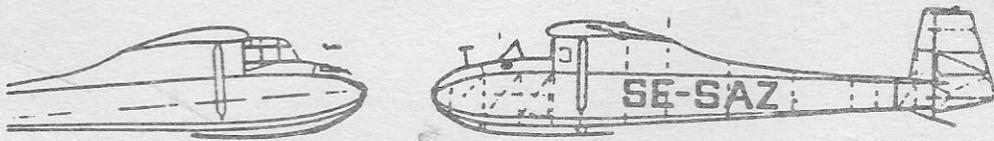
5361 MOHIVILLE - HAMOIS

TÉL 083/61.21.94

BELGIQUE



GRUNAU BABY IIB-2
SKALA 1:72



SOMMAIRE DU N° ...

- En couverture, les GRUNAU BB I, II A et II B et leur historique:	page 1
- Nouveaux Administrateurs:	page 1
- Potentiel "Planeurs" des Membres:	page 2
- Quelques adresses: fourniture de matériaux:	page 3
- Parachutisme:	page 3
- Caractéristiques techniques de planeurs:	page 3
- Associations étrangères:	page 6
- Vol de Pente en Belgique:	page 6
- Travaux en Cours:	page 7
- Rassemblement International à TERLET:	page 7
- Rassemblement International 1985 en SUISSE:	page 9
- Présentation historico-technique de l'AVIALSA A 60:	page 10
- Bibliographie:	page 14
- Achats - Ventes - Questions - Réponses:	page 15

GRUNAU BABY - Croquis couverture.

L'intérêt du Vol à voile s'étant répandu en Allemagne dans les années 30, il fallait un planeur qui permette à la fois l'entraî-
nement et la haute performance.

C'est ainsi qu'en 1931, Hirth et Schneider apportèrent le GRUNAU
BABY 1, aile haute et fuselage hexagonal en bois, avec un
cockpit ouvert.

Deux ans plus tard, ils créèrent le GRUNAU BABY II A et II B, d'une
envergure allongée, par rapport au BABY I.

Schneider construisit environ 80 GRUNAU BB I et 700 II A et II B.
D'autres pays entreprirent la construction des GRUNAU en grand
nombre, avec quelques modifications: ils sont appelés NORD 1500
en France, KARFF BABY en Suisse. En Belgique, des Grunau furent
construits dans un atelier de Tirlemont.

Après la guerre naquit le GRUNAU BABY III avec cockpit fermé et
une roue placée à l'arrière du patin.

Ces appareils furent célèbres et très populaires dans les Clubs.
Bon nombre volent encore aujourd'hui.

Il est à remarquer que le planeur GRUNAU a été le type le plus
construit au monde.

NOUVEAUX ADMINISTRATEURS.

L'Association a le plaisir d'accueillir en son sein deux nouveaux
Administrateurs. Il s'agit de:

- Claude DARQUENNES, Secrétaire Adjoint

Les Forges 28
5340 GESVES

Tel. 083 - 67 78 39

- Michel DARQUENNES

AV. J. Huysmans 32
1660 LOT

Tel. 02 - 376 31 03

Ces deux nouveaux Administrateurs se tiennent à votre disposition
pour tous renseignements.

2.

POTENTIEL "PLANEURS" DES MEMBRES DE L'ASSOCIATION.

Notre Association de Planeurs Anciens s'agrandit par la venue de nouveaux membres propriétaires de Planeurs:

- Monsieur HUGON Christian vient d'acquérir un GRUNAU BB II immatriculé OO-ZPP, en mauvais état, mais à bon prix. Il est entreposé au siège de l'Association, à Mohiville.
- Monsieur MEAE John fait à présent partie de notre Association. Il possède un CAUDRON C 801 immatriculé F-CBTE (BGA 2693) de 1953, numéro 4 de la série. Le numéro 3 de la série C 801 (F-CBTD) a été acheté en 1982 par Firmin HENRARD. Il semblerait qu'il en reste 3 au monde, alors qu'il en a été construit 10 exemplaires. Le CAUDRON C 801 est une version améliorée du C 800, construit en grand nombre.
- Messieurs DARQUENNES Michel et Claude viennent d'acquérir un SCHEIBE SPECHT de 1957, immatriculé OO-ZON, qu'ils veulent remettre en état de vol pour cette année, et participer au prochain Rassemblement International en Suisse.
- Monsieur C. WILLS, Président du VINTAGE GLIDER CLUB OF GREAT BRITAIN fait également partie de notre Association. Il possède un FG 19 A (autrichien) construit en 1955 et immatriculé BGA 337 et un RHONBUSSARD (allemand) de 1937.
- Messieurs FONTAINE Gerald et ROUSSEAU Guy (Président de la Section Vol à Voile de la C.E.E.).
Propriétaires de:
 - EDELWEISS OO-ZGG de 1970 (nationalité française)
 - M 200 OO-ZMP de nationalité française, bi-place côte à côte, appartenant au Club de la C.E.E et volant à Temploux.
- Monsieur PAEPE Hugo, propriétaire d'un L.S. 3 - OO - ZBO. Le L.S. 3 est un planeur de performance (le pilote aussi !): il totalise 283 heures de vol, rien que pour 1984 !
- Monsieur DE SPOELBEECK Olivier vient d'acquérir un planeur de performance D.G. 400 OO-DGI de 1984, moteur rétractable (nationalité allemande).
- Monsieur QUAEYHAEGENS Désiré, et son équipe de Diest, amateurs de Vieux Planeurs, à savoir: Messieurs KIECKENS Albert et Jan, ROMBAUT Emiel et LEYSSENS Jan, possèdent un SCHWEIZER 2-22 de 1946, planeur bi-place américain. Il serait le seul de ce type en Europe.
Cette équipe participe aux Rassemblements Internationaux de Vieux Planeurs.
Lors d'un des premiers stages de Vol à Voile à Coxyde, Monsieur Albert KIECKENS et Monsieur ROMBAUT ont obtenu le Brevet B sur S.G. 38 et ce en juillet-août 1947 !
En 1954, Monsieur KIECKENS a volé sur des types de planeurs qui nous font rêver: SPALINGER S. 21, SCHWEIZER, GOEVIER, C 800, KRANICH, S.G. 38, KARPf BABY (Grunau de conception suisse, construit par Monsieur KARPf durant la Guerre 40-45).
Messieurs, nous allons certainement faire du bon travail ensemble!
- Nouveau membre émérite: Monsieur Hans DYKSTRA, de Hollande, possédant un GOEVIER III de 1954, F-108, bi-place côte à côte.

QUELQUES ADRESSES - FOURNITURE DE MATERIAUX.Câblage (treuil).

Minimum: 300 mètres - câble acier zingué B - classe 160 - Ø: 4 mm

Construction: 6 x 7 x 0.45 + âme Textile.

Câblage: croix droit préformé.

Poids métrique: environ 0 Kg 070.

Charge de rupture minimale: environ 800 Kgf

Prix au 21/11/83: 9,70 frs + TVA, au mètre

Adresse: ANGLO CONTINENTAL ROPES

rue des Aises 66

B-6060 GILLY

Tel. 071/ 41 20 00

Dope - Toile - Dacron - Colle.

Adresse: AIR SPORT SERVICE

Avenue de l'Oiseau Bleu 35

B-1150 BRUXELLES

Instruments pour Planeurs.

Adresse: COBRA N.V.

Lindenstraat 6

B-2850 KEERBERGEN

Tel. 015/ 51 28 95

PARACHUTISME.

Adresse: C.E.R.P.S. Asbl à FOSSES-LA-VILLE

Pour renseignements: rue Laide Basse 1

5660 FOSSES-LA-VILLE

Tel. 071/ 71 24 21

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE PLANEURS.

Voici la liste des noms des Planeurs dont nous possédons les caractéristiques techniques (des photocopies pourront être envoyées au Prix coûtant):

A.

A.V. 22 (Fauvel)

A.V. 36 monobloc

B.

BERGFALKE II 55

B.G. 6.

B.G. 7.

B.G. 8.

STRECHER 4

BOCI N SZD 8 BIS
 BONAVENTURA CVV 8
 BREGUET 901 S
 BREGUET 902
 BREGUET 903
 BREGUET 904
 BREGUET 905

C.

CANGURO CVV 6
 CAUDRON C 800
 CHEROKEE II
 CZAPLA SZD 10 BIS

D.

DARLSTADT D 34
 DARLSTADT D 34 B
 DOFFELRAAB V 5

E.

EAGLE 3 T 42
 ELFE M
 ENOUCHE T SA 104
 EOLC 3 V - 1
 ES 49 V - 5

F.

FERGETEG M 30
 FUTAR R 22
 FUTAR SUPER R 225

G.

GEBICS R 23
 GOEVIER
 GREIF I
 GREIF III
 GREIF V - DSG
 GRUNAU BABY II B
 GRUNAU BABY III
 GRUNAU BABY V
 GULL I
 GULL II
 GULL III
 GULL IV
 GYOR II

H.

HKS I/VI
 HKS III
 HILDENKA I
 HULLINGEIRE WILSON F 6 - 105 P

I.

IFJUSAG Z 03 B

J.

JASKOLKA L SZD 17 X
 JASKOLKA Z SZD 8 BIS
 JUNIUS 18 - R 22 S

K.

KAISER KA I
 KAISER KA 3
 KAISER KA 6 B
 KAISER KA 2
 KAISER K 7 (RONALDER)
 K 02 B SZELLO
 KITE I
 KITE 2
 KOMA R - 15 F
 KOSAVA
 KRANICH II

L.

LO 100
 LO 150
 LEHRMEISTER FES 530
 LEPKE R 16
 LIBELLE LOM 55/1
 L SPATZ 55

M.

M 100
 MUCHA
 METEOR
 MOKA R 17
 MCSWEY III
 MUCHA 100 SZD 12
 MUSGER 19 A
 MUSGER 19 B
 MUSGER 23
 MU 22

N.

NIPPBRENN - LANE
 NETVA B MONITOR
 NORD 1300
 NORD 2000

O.

OE - OI
 OLYMPIA HEISE 51
 OLY. PIA EON MARK 2
 OLYMPIA EON MARK 4/15
 OLYMPIA EON MARK 4/19
 ORAC II C

P.

PENETRATOR
 PERL PG 130
 PETREL
 PHONIX FS 24
 PIK 3
 PIK 3 C
 PIK 12
 PIK 5 C
 PILLIS 3 - R 08
 PINOC CHIC - CVV 7

R.

R 55
 RHEINHARD - CUMULUS
 RHONLERCHE II

S.

SCHWEIZER I - 21
 SCHWEIZER I - 23
 SCHWEIZER I - 23 D
 SCHWEIZER I - 24
 SCHWEIZER I - 26
 SCHWEIZER 2 - 25
 SCHWEIZER TG - 3
 SCHWEIZER TG - 3 A
 SCHWEIZER I - 19
 SCHWEIZER I - 20
 SCHWEIZER 2 - 22
 SIRALY A 80
 SKYLARK I
 SKYLARK 2
 SKYLARK 3 B
 SLINGSBY PERFECT
 SLINGSBY SKY
 SLINGSBY T 21 B
 SLINGSBY SWALLOW
 SPATZ B-10
 SPECHT
 STERBER
 STOSSER LY 542 K
 STRALECUT 4

T.

T 10
 T 20
 TANDEM TUDOR T 31
 TUTOR

V.

V 20
 VECTOR CVT 2

W.

WA 20 JAVELOT
 WEIHE 50
 WLM I
 WLM 2

Z.

ZIGCLO CVT 1
 ZUGVOGEL III

ASSOCIATIONS ETRANGERES.

"DEDALE"

Association d'amateurs de Planeurs anciens
Rames MoulésF- 09200 St GIRONS
FRANCE

VINTAGE GLIDER CLUB

Président: Cristopher WILLS

"WINGS"

The Street,
Ewelme,

OXON OK 96 H Q

ANGLETERRE

FONDATION POUR LE MAINTIEN DU PATRIMOINE AERONAUTIQUE
Aérodrome Civil

CH- 1950 SION (SUISSE)

VOL DE PENTE EN BELGIQUE.

Si nous relatons un Vol de pente en Belgique, c'est que ce type de vol se raréfie en nos régions.

Nous savons que le vol d'onde s'avère possible en hiver, dans la région de Verviers, où des altitudes de 5000 mètres ont été atteintes.

Le vol de pente a été longtemps utilisé à HOUYET, au départ de St HUBERT ou même à l'époque du Château d'Ardenne, situé non loin de là.

Après une visite au bas de la pente de 1 Km de long, 160 mètres de dénivellation et exposée au Sud, nous avons pensé qu'un décollage du bas, au treuil, s'avérait possible avec un monoplace lent, vu les 400 mètres seulement de "piste".

C'est une habitude, pour des vols délicats de ce genre, le GRUNAU BABY II sera utilisé.

Le 15 octobre 1983, par un "crachin" matinal "à la Belge", nous risquons le paquet.

Vent quasi OUEST, mais violent. Nous montons l'appareil, puis le temps s'éclaircit. Le treuil (une CHEVROLET MALIBU modifiée par nos soins !) s'aligne en bout de piste et l'on déroule le câble.

Le décollage fut instantané et le GRUNAU gravit bravement 150 mètres d'altitude, pour les 400 mètres de câble, seulement.

Virage de 180 ° et prise de pente au ras des arbres, l'ascendance fut directe et le vol dura 1 heure 34 minutes entre 200 et 400 mètres d'altitude.

Des signes très distincts purent même s'échanger entre le pilote et les automobilistes qui s'étaient arrêtés en haut de la pente, et qui voyaient le GRUNAU, tantôt au ras des Marguerites, tantôt même plus bas qu'eux dans la dénivellation. Ce fut un vol très agréable, bon marché (1 litre d'essence !), et expérimental pour Firmin Henrard, qui n'a connu auparavant que les thermiques.

L'expérience doit se renouveler !

N'y aurait-il pas moyen de décoller du sommet de la pente au moyen de 2 sandows ?

La question mériterait une réponse...

TRAVAUX EN COURS.

- Le hangar assurant l'entreposage à Mohiville pour une dizaine de planeurs se trouve presque terminé, mais accueille déjà au sec plusieurs planeurs.
- Une salle de Travail de 10 mètres sur 4 mètres s'aménage, afin d'assurer les restaurations, collages, entoilages, peintures.
- Le SCHEIBE SPECHT OO-ZCN est en révision générale pour 1985.
- Le GRUNAU BABY II OO-ZFH est en révision pour 1985.
- L'AVIALSA A 60 OO-ZWF est également en révision pour 1985.

Comme prévu, le SCHEIBE SPECHT (bi-place tandem) sera, après remise en état, à la disposition des membres pour la saison 1985, en juillet-août-septembre, à St Hubert.

RASSEMBLEMENT INTERNATIONAL 1984 à TERLET (HOLLANDE).

Le Rassemblement du 3 au 10 Août s'est déroulé dans le plus grand succès et la meilleure ambiance (nous n'avons malheureusement pas su y participer).

Voici, en gros, les nouvelles qui nous en sont parvenues:

Monsieur Christopher Wells ouvre le XIIème Rassemblement de Planeurs Anciens.

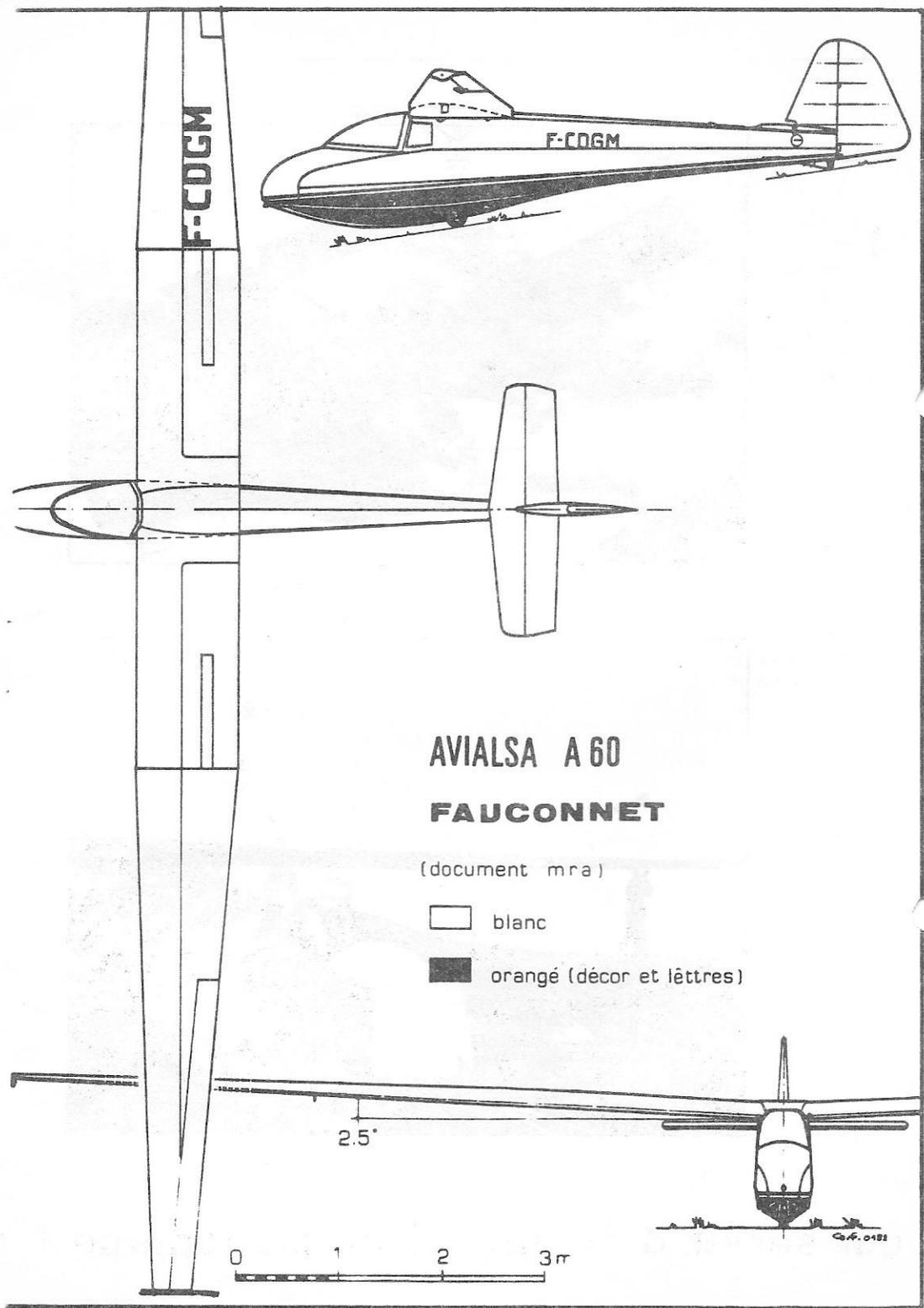
La présentation s'est déroulée comme ceci:

- Démonstration de planeurs de performances
- Démonstration de paras ascensionnels
- Formation serrée de remorqueurs Piper et "Carré International" en vol remorqué: MINIMCA, NU 13, C 800 et KIRBY KITE.

Une quarantaine de machines étaient présentes.

Le temps est favorable au Vol à Voile, et la plupart des jours sont volables.

L'entraide a été remarquable entre les équipages, dans une ambiance des plus sympathique...vélivole, quoi !



F-CDGM

F-CDGM

AVIALSA A 60
FAUCONNET

(document mra)

- blanc
- orangé (décor et lettres)

2.5°

0 1 2 3m

Gr. 0182

Un vol aller-retour de 20 Km a été présenté, et les vaches n'ont pas manqué pour le BREGUET 904, complètement égaré, et le C 800 posé sur une base aérienne au "survol interdit" (!), avec un démontage folklorique, à la ... C 800.

En 40 minutes de moyenne par vol, 450 heures de vol ont été effectuées, que ce soit par remorquage par treuil ou par avion. Le soir, chaque pays a organisé une soirée.

Pour la Belgique, la guitare et l'accordéon ont accru l'ambiance dans la Valse, la farandole et le Tango, dans le bus d'un membre qui fêtait son anniversaire...

Les Néerlandais, eux, par leur fromage et leur bière (abondante), ont permis de goûter aux gâteries de leur pays, ce qui entraîna danses, ambiance, joie et quelques maux de tête le lendemain... Soirées également intéressantes au niveau documentation par des projections de diapositives et de films.

Sympathie, bonne humeur ont sans cesse accompagné les équipes, ravis par le grand soin d'une organisation efficace.

RASSEMBLEMENT INTERNATIONAL 1985: à AMLIKON (SUISSE).

Prochain Rassemblement International de Planeurs anciens. Y participeront vraisemblablement les membres de l'équipe de Diest, avec leur SCHWEIZER 2-22 et, parmi les "Faucheurs de marguerites", 4 administrateurs, leurs épouses et enfants, avec un GRUNAU et un SCHEIBE SPECHT bi-place.

LIEU: en SUISSE, à AMLIKON, à 4 km à l'Ouest de WEINFELDEN.
du 20 au 27 juillet 1985.
Camping et petite piscine.
Piste en herbe de 1000mètres.
Y aura-t-il un treuil ?

Un Rassemblement National a lieu à BLUNBERG, en Allemagne, du 13 au 20 juillet.

Un treuil sera disponible.

Pourquoi ne pas y faire un "crochet" en allant à Amlikon ?

Nous attendons d'autres renseignements.

que les personnes qui désirent y participer se fassent connaître.

PRESENTATION "HISTORICO-TECHNIQUE" DE L'AVIALSA A.60.

Les années cinquante furent, pour la majorité des Allemands, synonymes de Guerre Froide et d'insécurité politique. Pour ceux qui pratiquaient le Vol à Voile, elles gardent le souvenir plus heureux de la réhabilitation de leur sport favori. C'est en 1951 que le commandement des troupes d'occupation permit à nouveau la pratique des sports aériens sur le territoire de la République Fédérale. La situation du Vol à Voile n'était guère brillante: la majorité des planeurs construits avant et pendant la guerre avaient été détruits ou confisqués par les Alliés, les structures s'étaient dissoutes, les subventions étaient supprimées.

Les vélivoles allemands ne pouvaient plus compter que sur leur courage et leur esprit d'entreprise. On sait aujourd'hui ce qu'il en est advenu !

Bien qu'aucun planeur n'ait survolé le territoire allemand entre 1945 et 1951, cette période avait été fructueuse dans le sens où de nombreux projets étaient nés sur les planches à dessin. L'un d'eux, le MU 13 E, était dû à Egon SCHEIBE, un jeune ingénieur diplômé de l'Université de Munich et ancien membre de l'Akaflieg. Le prototype du MU 13 E, qui était un bi-place en tandem destiné à l'école et au perfectionnement, fut construit en Autriche en 1950. Il suscita un si vif intérêt que sa production fut envisagée (production en série). Afin de mener à bien cette entreprise, Scheibe fonda à Dachau la société "SCHEIBE FLUGZEUGBAU G.m.B.H."; le MU 13 E, surnommé "BERGFALKE I" devait donner lieu, sous différentes versions, à une production en série qui ne devait s'arrêter qu'en 1978 ! Aussitôt le Bergfalke mis en production, Egon Scheibe entreprit en compagnie de Rudolf KAISER l'étude de deux machines complémentaires du Bergfalke: le ZUGVOGEL, voué à la grande performance, et le SPATZ, destiné à l'entraînement.

LE "SPATZ" DANS SES DIFFERENTES VERSIONS.

Le prototype du SPATZ (moineau) fut étudié à la fin de l'année 1951. La conception de cette petite machine économique et performante était directement issue des connaissances acquises par Scheibe à l'Akaflieg lors de l'étude du MU 10 MILAN et des MU 13 D MERLIN et ATALANTE.

L'originalité des machines munichoises, qui fit plus tard la réputation des planeurs et des motoplaneurs SCHEIBE, est due à l'association d'un fuselage réalisé en structure métallique avec une voilure et des empennages en bois. Ce procédé de construction offrait des avantages de différents ordres:

- mécaniques: la structure triangulée en tubes d'acier soudés présentait, à poids égal, une robustesse et une souplesse très supérieure à tous les autres types de construction
- économiques: le coût de fabrication était considérablement abaissé tant par le prix des matériaux que par le temps de travail nécessaire à la construction.

Le seul inconvénient notable, de nature aérodynamique, était imputable aux courbes approchées par facettage et aux arêtes vives que laissait subsister la toile tendue sur l'ossature.

Le prototype, désigné A-SPATZ, fut construit pendant l'hiver 1951-1952. Il se présentait comme un petit monoplace de 13,2 m d'envergure pesant à peine 110 Kgs. Le fuselage, réalisé en tubes, était profilé par quelques lisses de bois; le train d'atterrissage était composé d'un patin de frêne et d'une béquille en acier. La voilure cantilever était implantée en position médiane, son dessin comprenait une partie rectangulaire sur le tiers de l'envergure suivie d'une partie trapézoïdale à extrémité arrondie. Le profil était du type MU 14 %. L'aile, construite en structure autour d'un longeron unique, se caractérisait par une très faible flexibilité dans le sens de l'envergure.

Le premier vol du A-Spatz eut lieu à Dachau le 12 mars 1952. L'évaluation des performances mit en évidence de remarquables qualités voilières et une maniabilité surprenante; cette dernière était cependant associée à une faible stabilité transversale qui rendait le pilotage délicat.

Une dizaine de A-Spatz furent construits et vendus, tant en Allemagne qu'à l'exportation. Il apparut cependant, en cours d'utilisation, que la souplesse des ailes engendrait, à hautes vitesses, des phénomènes de "flutter" et de torsion qui nuisaient à l'efficacité des ailerons.

La rigidification du longeron et un nouvel aménagement du poste de pilotage donna lieu à la définition du B-SPATZ qui fut construit à environ 40 exemplaires.

En 1953, Scheibe présenta une version modifiée dans le sens de la nouvelle réglementation de la FAI qui définissait la Classe Standard. Un fuselage de B-Spatz associé à une voilure de 15 m d'envergure fit naître le L-SPATZ. Le L de "Leistung" (performance) traduisait en fait le gain de 2 points réalisés sur la valeur de la finesse maximale, qui passait à 27. Une quarantaine de L-Spatz furent fabriqués entre 1953 et 1955.

La principale des versions du Spatz, le L-Spatz 55, vit le jour en 1955. Ce modèle se différenciait de ses prédécesseurs par la position haute de la voilure; cette modification, mineure en apparence, procurait un accroissement sensible de la stabilité en roulis. Il devait en résulter une amélioration très nette de l'agrément de pilotage, d'autre part le faible prix de vente et la possibilité qu'offrait Scheibe de livrer son planeur sous forme de "boîte de construction préfabriquée" suscita un vif intérêt dans les aéro-clubs. C'est ainsi qu'entre 1955 et 1962, 300 L-SPATZ furent livrés à la clientèle nationale et étrangère mais, malgré des qualités certaines et un prix de vente défiant toute concurrence, le Spatz ne fut jamais en mesure de s'imposer face au KA 8 B généralement préféré pour son pilotage plus classique.

La licence de fabrication du L-Spatz fut acquise en 1960 par la société AVIALSA d'Haguenau. Le modèle français, rebaptisé A 60 FAUCONNET, se distinguait par un profilage plus soigné du fuselage, réalisé au moyen de lisses supplémentaires et de l'habillage du nez par une coque de polyester.

La verrière à montants métalliques était remplacée par une bulle en plexiglas moulé. La voilure présentait un bord marginal franc garni d'une petite cloison verticale chargée de protéger l'intrados et l'aileron du contact du sol.

L'introduction du Spatz en France correspondait en fait à un besoin exprimé par les aéro-clubs qui étaient en train de pourvoir au remplacement des vieilles machines issues des dotations d'après-guerre et dont la vétusté commençait à se faire sentir (N 1300, N 2000, WEIHE, EL OUCHET, C 301, C 310, C 311, etc...). L'attribution exclusive des primes d'achat aux matériels construits en France réduisait à trois options le choix possible: le WASSIER SUPER-JAVELOT, le M 100 MESANGE d'origine italienne mais construit en France par CARFAM et l'AVIALSA A 60 FAUCONNET.

Ces trois machines, bien que de performances sensiblement équivalentes, présentaient des arguments commerciaux différents. Le faible prix de vente proposé par Avialsa constitua l'atout majeur du Fauconnet sur le marché français. On estime à 150 le nombre des A 60 qui furent vendus en France entre 1960 et 1970.

Les modifications de structures appliquées sur l'A 60 furent reprises par Scheibe sur un nouveau modèle désigné L-SPATZ III. Après une série de 30 exemplaires réalisée entre 1965 et 1966, le développement du Spatz fut définitivement arrêté.

DESCRIPTION TECHNIQUE DE L'AVIALSA A 60.

Le fuselage est constitué d'un treillis de tubes d'acier soudés dont la section évolue du rectangle (à l'avant) vers le triangle pointe en bas. La structure est recouverte à l'avant par une coque en polyester moulé et habillée, tout au long du fuselage, par des lisses en bois qui ovalisent la section.

Le poste de pilotage est à l'image de l'ensemble: simple et rustique. Le pilote est assis sur un siège en contreplaqué sur lequel s'articule un dossier réglable; la disposition des commandes est classique, mais on note que la position des palonniers n'est pas réglable. Les timoneries de commandes sont rigides pour la profondeur et l'inclinaison et souple pour la direction. Le train d'atterrissage est composé d'un patin en frêne assisté d'un ressort à boudin, d'une roue fixe semi-encastree et dépourvue de frein, d'une béquille en acier amortie par un bloc de caoutchouc. L'ensemble du fuselage est entoilé, à l'exception de la partie recouvrant la jonction des ailes qui est constituée d'un capotage en tôle.

La voilure, divisée en deux parties, est rectangulaire sur le tiers de l'envergure puis trapézoïdale. Le profil, du type MU 14, ne subit aucune évolution ni vrillage le long de l'envergure. L'aile est construite autour d'un longeron unique constitué par des semelles en hêtre lamellée réunies par des âmes en contre-plaqué. Sur le longeron viennent se coller les becs et les queues de nervures réalisés en treillis de baguettes de spruce. Le bord d'attaque est coffré jusqu'au longeron pour constituer un caisson résistant en torsion; l'ensemble de la voilure est entoilé.

Les aérofreins, du type DFS, se déploient à l'intrados et à l'extrados. Le positionnement des ailes sur le fuselage est obtenu au moyen de quatre têtes en acier. L'assemblage des ailes est réalisé au moyen d'un axe vertical unique, qui traverse les ferrures placées aux extrémités des longerons.

Les empennages sont construits en bois: les parties fixes sont coffrées en contre-plaqué, les parties mobiles sont entoilées. Le gouvernail de profondeur n'est pas commandé.

L'IMPRESSION DE VOL.

Incontestablement, le FAUCONNET n'est pas de ces planeurs qui laissent leurs pilotes indifférents: on l'adore ou on l'abhorre ! Sa légèreté, sa maniabilité en font un planeur très vivant, qui répercute à son pilote toute l'amplitude des mouvements atmosphériques. Ce comportement particulier et l'instabilité en roulis, due probablement à l'absence de vrillage en bout d'aile, exigent une période d'accoutumance plus ou moins longue suivant le tempérament du pilote.

Lorsque l'adaptation de l'homme à la machine est réalisée, et que la maîtrise du pilotage est acquise, le FAUCONNET apparaît comme l'un des plus fantastique voiliers qui ait jamais existé. Sa faible vitesse de chute et sa charge alaire réduite lui permettent d'évoluer en spirales de très faible rayon et d'exploiter au mieux la partie la plus active des ascendances. En contre partie, le pilotage devient délicat, voire "pointu", par vent fort ou en atmosphère turbulente.

LA SUCCESSION DU SPATZ.

En 1961, Scheibe entreprit de développer le SF 16 qui constituait une version du Spatz, améliorée au niveau aérodynamique.

Le fuselage gardait les éléments essentiels de celui de son prédécesseur, mais la partie avant était carénée, jusqu'au bord de fuite de l'aile, par une coque en plastique moulé.

La voilure, constituée de trois parties, adoptait un profil laminaire NACA 63-3-616. L'ensemble de ces modifications donnait au SF 26, surnommé SUPER SPATZ, une finesse de 30.

Environ 50 SF 26 furent construits entre 1962 et 1964.

Après l'échec du L-Spatz III, Scheibe abandonna définitivement ce modèle au profit d'un développement du Zugvogel: le SF 27.

Enfin, en 1969, Scheibe délaissa la construction des planeurs pour se consacrer à celle des motoplaneurs SF 25 FALKE et SF 28 TANDEL-FALKE.

TABLEAU DES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES.

TYPE	A-SPATZ	B-SPATZ	L-SPATZ	L-SPATZ 55	L-SPATZ IV
Envergure (m):	13.2	13.2	15	15	15
Longueur (m):	6.19	6.00	6.20	6.25	6.25
Surface (m ²):	10.9	10.9	11.8	11.7	11.9
Allongement:	16	16	19	19.2	18.9
Profil:	MU 14	MU 14	MU 14	MU 14	MU 14
Masse à vide:	110	120	140	155	165
Masse maxi:	200	220	250	265	265
Charge alaire: (Kg/m ²)	18.3	20.1	21.2	22.6	23.

TYPE	A-SPATZ	B-SPATZ	L-SPATZ	L-SPATZ 55	L-SPATZ III
Vit.max.	175	175	175	175	180
Vit. décroch.	50	50	53	55	55
Chute minim. (m/s à Km/h)	0.67 à: 60	0.67 60	0.64 62	0.68 64	0.68 64
Finesse maxi: à Km/h:	25 65	25 65	27 73	27 73	27 73
Premier vol:	1952	1952	1953	1955	1961
Nbre exempl.:	10	40	40	450	30

BIBLIOGRAPHIE.

Aviation générale: Revue "PILOTE PRIVE"
en vente en librairie: 145 Fb.

PLANEURS ET MOTOPLANEURS DE 1951 A 1983
voir "Pilote privé" - 296.60 FF

LE JEU AVEC L'ASCENDANCE
voir "Pilote Privé" - 252.34 FF

LA COURSE EN PLANEUR
voir "Pilote Privé" - 278.51 FF

AERONEWS OF BELGIUM: Revue trimestrielle très intéressante.
Reprend tous les changements de propriétaires
d'aéroplanes, les nouvelles inscriptions,
les annulations, accidents et autres nouvelles.
En plus, cette revue présente des historiques
et de la documentation sur l'aviation d'autre-
fois et d'aujourd'hui.
Rédigé en anglais et néerlandais.
Prix: 300 Fb par an.

REGISTRE MATRICULE AERONAUTIQUE BELGE:

Prix: 300 Fb.
S'adresser à: Monsieur JAN SCHOTMANS
SOCIETY OF ANTWERP VZW
LUCHTHAVEN - ANTWERPEN - BUS 38
B-2100 DEURNE.

REVUE: "PLANEUR" (Hollande - Belgique).
Rédigée en néerlandais

S'adresser: Monsieur HARRY VAN BOLLKOT
 Geldenaaksevest 8C
 3000 LEUVEN

"JANE'S WORLD SAILPLANES AND MOTORGLIDERS"

Auteur: Andrew Coates
 Editeur: Jane's Publishing Company
 Volume actuellement épuisé (hélas...)

10 ANS DE VOL A VOILE (1950-1960):

Ouvrage français.
 143 pages, nombreuses illustrations
 Prix: 90 FF

S'adresser: Monsieur JEAN-LOUIS SAQUET
 BP 03
 F-05130 TALLARD (France).

ACHATS - VENTES - QUESTIONS - REPONSES.

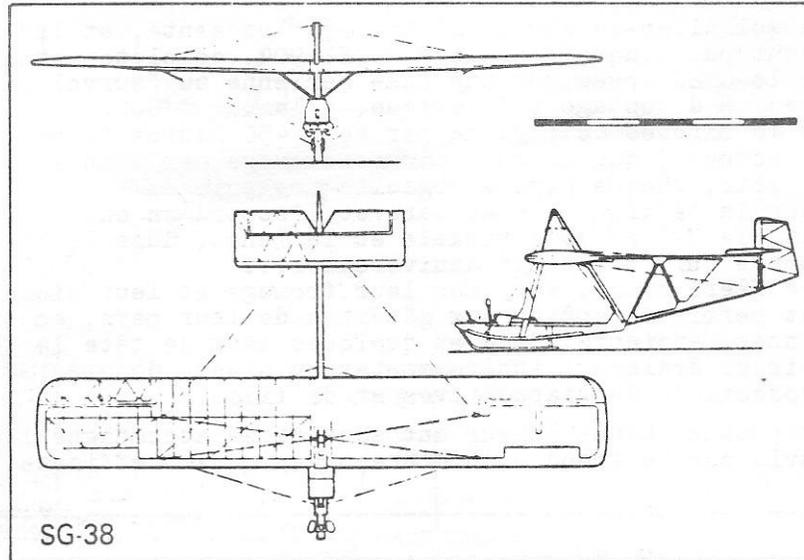
- A vendre: OLYMPIA MEISE
 Année de construction: probablement 1952
 Très bon état - Patin à remplacer
 Sans remorque.
 Prix demandé: 85.000 frs.
 En cas d'intérêt, contacter: Mr A. BOSTYN
 Elleboogstraat 23
 8500 KORTRYK
 Tel: 056. 21 44 23
- A vendre: ULM - FULMAR AILE GOLD
 Moteur 12 CV SOLO
 Complet, sans instruments
 Testé en vol.
 Prix demandé: 100.000 frs
 Contacter: Mr E. VANDERWARNEDE
 rue de la Corne 6
 5418 NETTINE
 Tel: 083. 68 83 36
- Recherche: Planeur Ancien avec ou sans G.V.
 Même à restaurer.
 Contacter: Mr DEGEYTER
 Avenue Adèle 30
 1310 LA HULPE.

Nous prions nos membres étrangers de bien vouloir nous excuser: nous avons commis une erreur au niveau des tarifs postaux et par conséquent insuffisamment timbré le courrier pour l'étranger.

Tous renseignements, avis, documentations, historiques, questions, photos, etc sont les bienvenus !

Merci de votre attention.

"Les Faucheurs de Marguerites" asbl

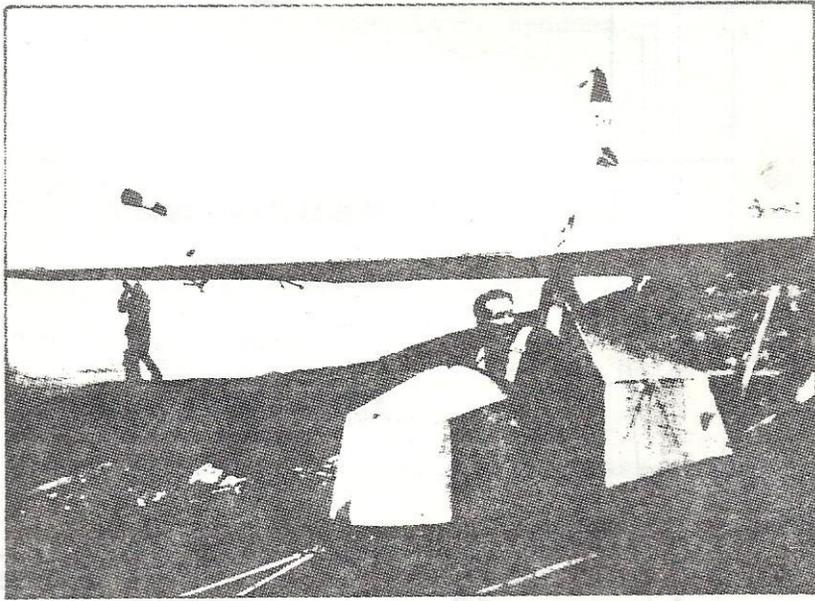
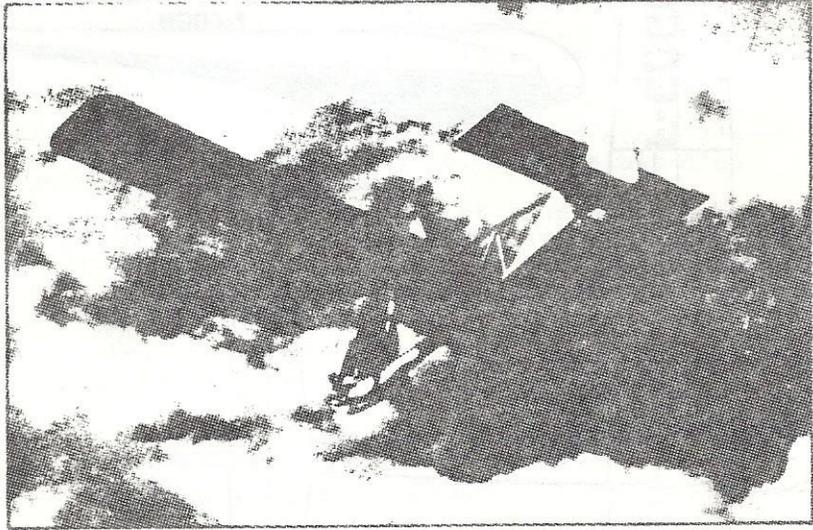


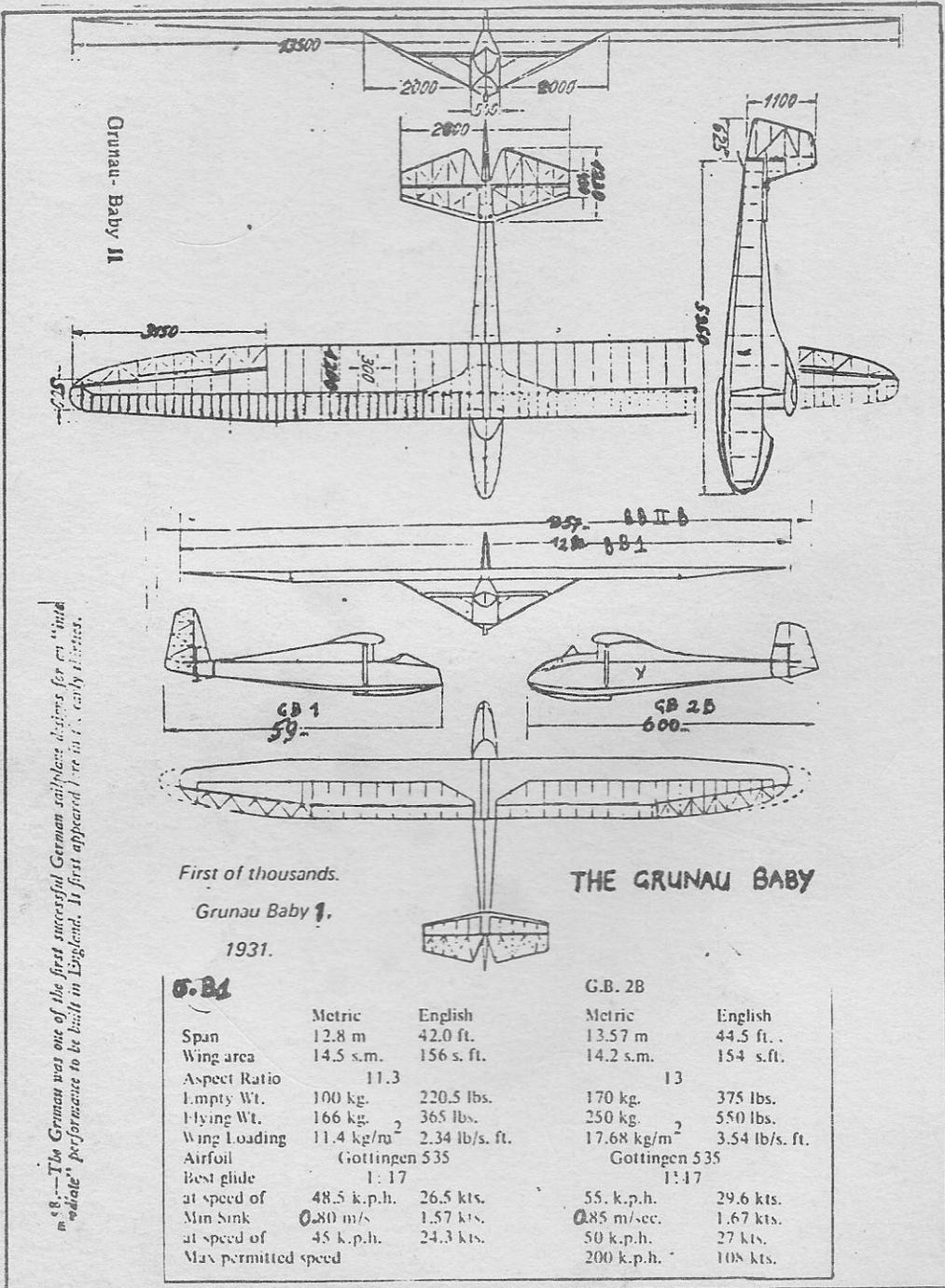
**Technische Daten
Schulgleiter "SG-38"**

Spannweite	10,41 m
Flügelfläche	16,00 m ²
Flügelstreckung	6,77
Länge	6,28 m
Höhe ü. all.	2,43 m
Rüstgewicht (mit Boot)	125,0 kp
Max. Fluggewicht	210,0 kp
Flächenbelastung	13,1 kp/m ²
Geschwindigkeit	48 bis 52 km/h
Zul. Höchstgeschwindigkeit	115 km/h
Geringstes Sinken	ca. 1,5 m/s
Gleitzahl	1 : 10

Hersteller: Verschiedene und Amateurbau

Le S.G.38 fut un des plus anciens planeurs populaires dans les débuts du vol à voile et qui servit d'écolage (en Monoplace !





m 88.—The Grunau was one of the first successful German sailplane designs for an "inland" performance to be built in England. It first appeared here in a fairly limited

First of thousands.
 Grunau Baby 1.
 1931.

THE GRUNAU BABY

	G.B. 1		G.B. 2B	
	Metric	English	Metric	English
Span	12.8 m	42.0 ft.	13.57 m	44.5 ft.
Wing area	14.5 s.m.	156 s. ft.	14.2 s.m.	154 s. ft.
Aspect Ratio	11.3		13	
Empty Wt.	100 kg.	220.5 lbs.	170 kg.	375 lbs.
Flying Wt.	166 kg.	365 lbs.	250 kg.	550 lbs.
Wing Loading	11.4 kg/m ²	2.34 lb/s. ft.	17.68 kg/m ²	3.54 lb/s. ft.
Airfoil	Gottingen 535		Gottingen 535	
Best glide	1:17		1:17	
at speed of	48.5 k.p.h.	26.5 kts.	55. k.p.h.	29.6 kts.
Min Sink	0.80 m/s	1.57 kts.	0.85 m/sec.	1.67 kts.
at speed of	45 k.p.h.	24.3 kts.	50 k.p.h.	27 kts.
Max permitted speed			200 k.p.h.	108 kts.



Belgian Veteran Gliding Association.