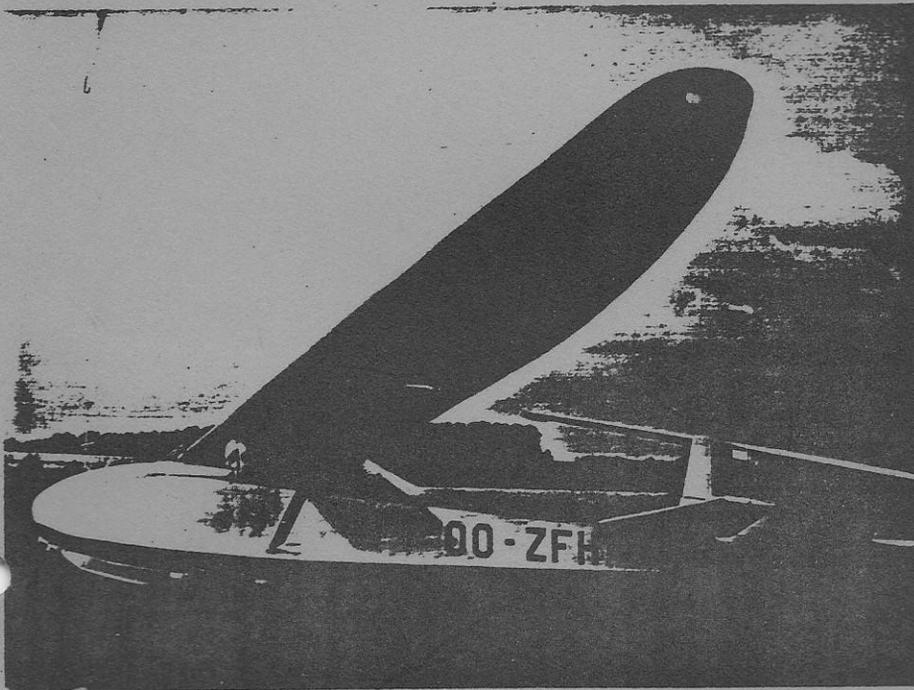


BROCHURE N° 3

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

ETE 1985

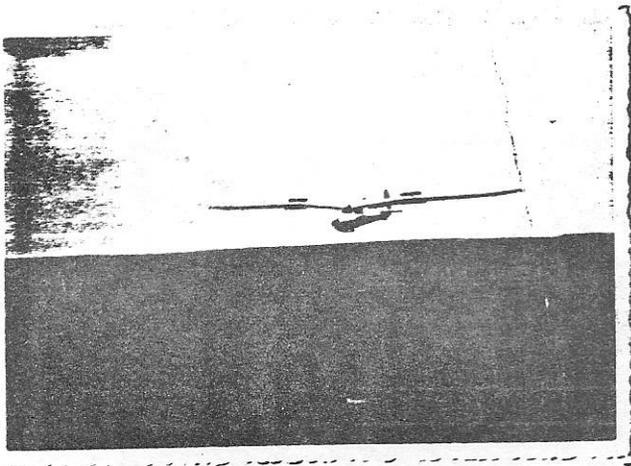
A.S.B.L. 'LES FAUCHEURS DE MARGUERITES'-PLANEURS ANCIENS



LE GRUNAU BABY II

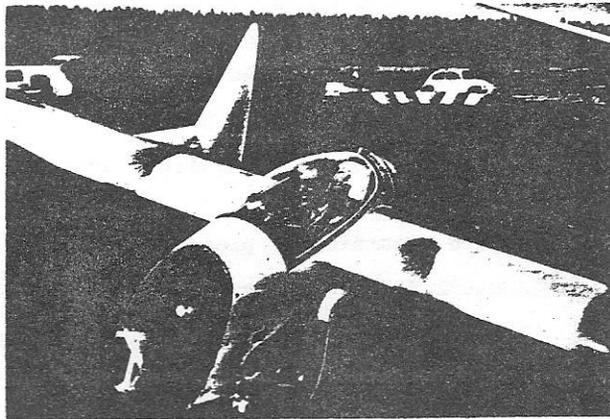
- MACHINE RESTAUREE PAR L'ASSOCIATION -

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



SPALINGER S 18

Aile Volante
FAUVEL AV 36
pilotée par le
Colonel Ronvaux



Technique de remorquage
particulière: la traction
humaine...!

REGLEMENT RELATIF A LA LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR.

Les dirigeants de l'Aéro-Club Royal de Belgique, considérant qu'il était devenu nécessaire de revoir les règles élaborées et appliquées depuis plus de deux décennies, grâce auxquelles d'ailleurs la pratique du vol à voile a pu s'organiser et se développer harmonieusement, viennent de décider d'introduire des règles nouvelles. Ces nouvelles règles ont reçu l'approbation de la Commission Sportive de l'A.C.R.B. Elles sont en vigueur depuis le 1er janvier 1980.

1. De la licence d'entraînement:

a. Conditions d'obtention:

Pour obtenir la licence d'entraînement, le requérant doit remplir les conditions suivantes:

- être âgé de 14 ans révolus;
- satisfaire aux conditions minimales d'aptitude physique et mentale prescrites par l'ACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) pour la licence de pilote de planeur;
- s'il s'agit d'un mineur d'âge, produire une autorisation écrite de son représentant légal.

b. Privilèges:

La licence d'entraînement autorise le titulaire à effectuer, au-dessus du territoire national exclusivement, sauf avec le consentement des services aéronautiques étrangers compétents:

- des vols en double commande sous le contrôle, soit d'un instructeur-adjoint, soit d'un instructeur;
- des vols locaux (= vol effectué autour d'un aérodrome à une distance telle que la perception des signaux optiques au sol demeure toujours possible) seul à bord, sous le contrôle, soit d'un instructeur-adjoint, soit d'un instructeur, pour autant que le détenteur ait l'âge de 16 ans.

c. Durée de la validité et conditions de revalidation:

La licence d'entraînement est valable 24 mois, à dater de la décision d'aptitude physique et mentale. Elle est revalidée pour des périodes de même durée, sous réserve d'un nouvel examen médical à l'issue de ces périodes.

2. De la Licence de Pilote de planeur:

a. Conditions d'obtention:

Pour obtenir la licence de Pilote de planeur, le requérant doit remplir les conditions suivantes:

- être âgé de 16 ans révolus;
- détenir une licence d'entraînement en cours de validité;
- totaliser 15 heures de vol au moins, seul à bord;
- effectuer un vol au cours duquel l'instructeur à bord vérifie son aptitude;
- satisfaire à un examen théorique sur les connaissances générales et à une épreuve sur la connaissance du planeur et l'habileté à le piloter.

b. Privilèges:

La licence de pilote de planeur constate l'aptitude du titulaire:

- à piloter seul à bord, de jour, dans les conditions de vol à vue, tout planeur pour lequel il a établi sa compétence;
- à effectuer des vols avec passager, pour autant qu'il totalise 50 heures de vol, seul à bord, et qu'il en ait été jugé apte lors d'un contrôle en vol, le moniteur se trouvant à bord.

c. Durée de validité et conditions de revalidation:

La licence est valable vingt-quatre mois. Elle est revalidée pour des périodes de même durée, sous réserve d'un examen médical à l'issue de chacune de ces périodes et pour autant que le détenteur de la licence totalise 5 heures de vol au moins comme pilote commandant de bord sur planeur au cours des 12 derniers mois précédant la revalidation.

S'il ne remplit pas cette dernière condition, il devra satisfaire à un contrôle en vol effectué par un instructeur.

3. De la qualification d'instructeur-adjoint:**a. Conditions d'obtention:**

Pour obtenir la qualification d'instructeur-adjoint, le requérant doit remplir les conditions suivantes:

- être âgé de 17 ans révolus
- détenir une licence de pilote de planeur en cours de validité;
- être titulaire de l'insigne d'argent de la FAI (= Brevet D);
- totaliser 100 heures de vol comme pilote commandant de bord sur planeur
- satisfaire aux épreuves suivantes:
 - un examen théorique;
 - une épreuve didactique au sol;
 - une épreuve de connaissance du planeur utilisé et d'habileté à le piloter;
 - une épreuve didactique en vol

b. Privilèges:

La qualification d'instructeur-adjoint permet:

- de donner l'instruction initiale au sol et en vol au candidat à la licence de pilote de planeur, sous le contrôle d'un instructeur;
- de contrôler en vol l'aptitude du candidat, préalablement au lâchage sur un type de planeur sur lequel sa compétence n'a pas été établie;
- de contrôler en vol les aptitudes des pilotes de planeur qui désirent pratiquer sur des aérodromes avec lesquels ils ne sont pas familiarisés;
- de diriger les séances de vol à voile.

c. Durée de validité et conditions de revalidation:

La qualification est valable 24 mois sous la réserve que la licence à laquelle elle est attachée ait gardé sa validité. Elle est revalidée tous les 24 mois sur présentation d'une déclaration d'un instructeur certifiant le maintien de sa compétence comme instructeur-adjoint.

4. De la qualification d'instructeur:

a. Conditions d'obtention:

Pour obtenir la qualification d'instructeur, le requérant doit remplir les conditions suivantes:

- détenir une licence de pilote de planeur et une qualification d'instructeur-adjoint en cours de validité;
- avoir assuré la formation "ab initio" de trois élèves au moins à la satisfaction d'un examinateur.

b. Privilèges:

La qualification d'instructeur permet:

- de donner l'instruction au sol et en vol en vue de l'obtention de la licence de pilote de planeur, en ce compris le lâchage du candidat;
- d'effectuer des vols de contrôle avant habilitation des pilotes de planeur à voler avec passager;
- d'effectuer des vols de contrôle en vue de la revalidation de la licence de pilote de planeur et de la qualification d'instructeur-adjoint;
- de faire subir aux candidats les épreuves théoriques et pratiques de la licence de pilote de planeur;
- de surveiller la formation assurée par les instructeurs-adjoints.

c. Durée de validité et conditions de revalidation:

La qualification est valable vingt-quatre mois sous la réserve que la licence à laquelle elle est attachée ait gardé sa validité.

Elle est revalidée tous les 24 mois sur présentation d'une déclaration d'un examinateur certifiant le maintien de sa compétence comme instructeur.

5. De la qualification d'examinateur:

a. Conditions d'obtention:

Pour obtenir la qualification d'examinateur, le requérant doit remplir les conditions suivantes:

- détenir la licence de pilote de planeur, ainsi que la qualification d'instructeur en cours de validité;
- être habilité comme tel par la Commission Sportive de l'A.C.R.B, qui se prononce au vu des activités exercées en matière de vol à voile et des performances réalisées dans cette discipline.

b. Privilèges:

La qualification d'examinateur permet:

- de faire subir aux candidats les épreuves théoriques et pratiques de la licence de pilote de planeur et des qualifications d'instructeur-adjoint et d'instructeur;
- d'effectuer des vols de contrôle en vue de la revalidation de cette licence et de ces qualifications.

c. Durée de validité et conditions de revalidation:

La qualification d'examinateur est délivrée pour un temps indéterminé sous la réserve que la licence de pilote de planeur et la qualification d'instructeur que détient le titulaire aient gardé leur validité.

Elle peut être suspendue, voire retirée par la Commission Sportive pour des raisons dont elle est seule juge.

6. Dispositions communes aux licences et aux qualifications:

- a. Un carnet de vol individuel est obligatoire. Le pilote doit y inscrire tous les vols qu'il effectue en précisant leur nature et leur durée. Toute intervention des instructeurs et des examinateurs doit également y être mentionnée.
- b. Les licences et les qualifications qui s'y rattachent peuvent être suspendues ou retirées s'il est constaté que le détenteur compromet la sécurité aérienne ou ne respecte pas les consignes sur le plan de la discipline aérienne.
- c. La suspension ou le retrait des licences et des qualifications qui s'y rattachent relève de la Commission Sportive.
- d. Le titulaire d'une licence ou d'une qualification doit s'abstenir d'exercer les privilèges y afférents dès qu'il ressent une déficience physique quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit plus les conditions médicales exigées.

A PROPOS DU "RHONBUSSARD".

Le Président de l'Association a fait l'acquisition, voici quelques années, d'un des derniers RHONBUSSARD existant encore au monde. Il vient d'apprendre que son Rhonbussard a été considéré comme prise de guerre et ramené en France par l'Armée française, fin 1945.

Voilà pour la petite histoire...

Signalons également que le Rhonbussard participera, en exposition statique, à tous les Meetings auxquels participeront cette année les "Faucheurs de Marguerites".

Pour les dates de ces Meetings, voir plus loin dans la brochure...

PRESENTATION: L'AVIA 40 P.

L'AVIA 40 P a été étudié en 1935 par le Bureau d'Etudes de l'AVIA, ayant à sa tête l'Ingénieur Jarlaud.

L'AVIA 40 P a été le premier planeur de Performances français qui devait équiper les Clubs pendant de nombreuses années, jusques après la Libération.

Voici la description qu'en faisait Charles et Olga Girod dans leur ouvrage "Le Vol à Voile":

Voilure: elle est constituée par deux ailes venant s'encastrent sur la cabane, la forme en plan est trapézoïdale.

A l'encastrement, le profil utilisé est le Gottingen Got. 647 légèrement modifié vers l'extrémité.

L'aile est mono-longeron, à bord d'attaque travaillant contre-plaqué de bouleau.

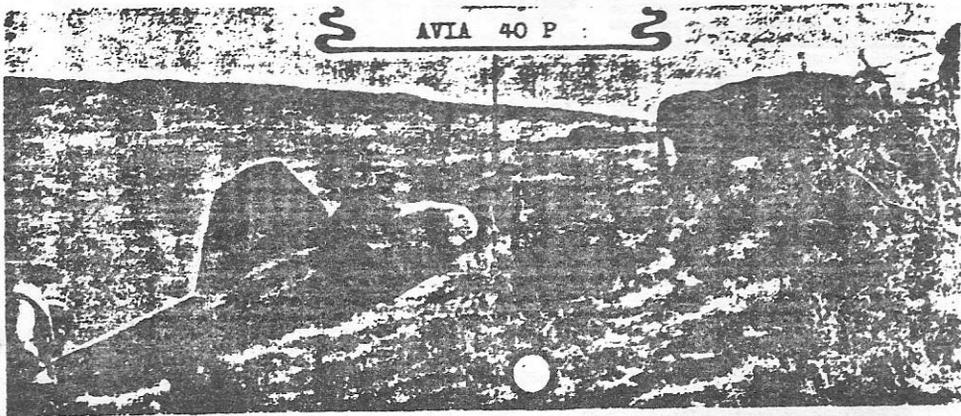
Fuselage: constitué par 4 longerons réunis par des cadres, revêtement en contre-plaqué de bouleau, raidi par des lisses longitudinales.

La forme des cadres est obtenue par 4 arcs de cercle de rayon constant de l'avant à l'arrière, ce qui facilite la fabrication... L'atterrisseur est constitué par un patin relié élastiquement au fuselage par des rondelles de caoutchouc.

Gouvernes: l'empennage horizontal comporte un plan fixe recouvert de contre-plaqué de Bouleau et un volet entoilé.
l'empennage vertical comprend une dérive caissonnée et un gouvernail de direction compensé, entoilé.

Caracteristiques:

Longueur:.....	6, 80 m
Envergure:.....	14, 90 m
Profondeur de l'aile à l'encastrement:....	1,60 m
Profondeur de l'aile à l'extrémité:.....	0,45 m
Surface:.....	15,00 m ²
Allongement:.....	14,58
Poids à vide:.....	125 Kgs
Charge au mètre-carré:.....	13,6 Kg/m ²
Finesse:.....	22,8
Chute minimum:.....	0,64 m/s
Vitesse de vol pour taux de chute mini:....	50 Km/h
Vitesse de vol pour finesse maximum:.....	50,5 Km/h



ci-dessus, un document paru dans la revue "AIR SPORT" en mai 1942.
C'était les boeufs qui, à l'époque, tiraient le planeur jusqu'au sommet de la pente d'où était lancé l'appareil. Il était lancé au sandow pour un vol souvent assez court, mais il volait !

Présentation: le CASTEL 301 S.

- Type de planeur: monoplace d'entraînement, aile haute boulonnée rigidement par monomât, construction bois.
- Voilure: semi-cantilever, monolongeron à bord d'attache travaillant, forme rectangulaire à profil constant.
- Fuselage: construction en caisson à section hexagonale, 4 longerons et lisses entretoisés par 13 cadres, faces recouvertes de contre-plaqué.
- Poste de commande: pare-brise amovible permettant l'accès; la planche de bord comprend anémomètre, variomètre, altimètre et niveau à bille; commandes par pédales et manche à balai; transmissions assurées par bielles, guignols de renvois et câbles souples.
- Empennages: plan fixe horizontal de forme trapézoïdale à extrémités arrondies, constitué d'un longeron, d'un bord d'attaque, de nervures et d'un revêtement contre-plaqué fixé au fuselage par 3 points; le volet de profondeur est de même structure mais en partie entoilé. La dérive (vient de forme avec le fuselage) et le gouvernail de direction sont de même construction que le plan horizontal.
- Atterrisseur: patin fixe sous la partie avant avec amortisseur caoutchouc; béquille à lame.

CARACTERISTIQUES:

Envergure:.....	12.27 m
Longueur:.....	6.24 m
Surface de l'aile:.....	14.68 m ²
Allongement:.....	10.5
Dièdre:.....	2°30
Calage de l'aile:.....	+ 3°
Surface d'un aileron:.....	1.00 m ²
Envergure de l'empennage:.....	2.80 m
Surface du plan fixe:.....	0.85 m ²
Surface des gouvernes de profondeur:.....	0.85 m ²
Surface dérive:.....	0.19 m ²
Surface gouverne de direction:.....	0.64 m ²
Centrage en charge:.....	23.74 %
Finesse maximum:.....	17
Vitesse maximum:.....	95 Km/h
Vitesse à finesse maxi:.....	52.5 Km/h
Taux de chute mini (à V. = 57.5 Km/h):.....	0.97 m/s
Poids à vide:.....	137 Kg
Poids total:.....	225 Kg

Lancement: au treuil, remorqué par avion ou lancement au sandow.

Ces merveilleux Belges volants⁷



Prosper Frenay (72 ans) a commencé sa carrière d'ingénieur dans l'aéronautique. C'est avec Renard, un inventeur génial, qu'il a développé en 1935 le « R 36 », un avion de chasse magnifique mais condamné par la fatalité. De l'engin, il ne reste rien que le souvenir vibrant d'un homme qui a vécu intensément cette époque...

■ L'entre-deux-guerres. A cette époque, la conception d'un avion était différente d'aujourd'hui. Pas question d'équipes de centaines d'ingénieurs, ni d'ordinateurs, il s'agissait plutôt du travail d'artiste. Un spécialiste de l'aéronautique utilisait toute son expérience pour jeter les lignes d'un avion, choisir un profil d'aile, un type de moteur... Ce n'est qu'ensuite que tous les calculs détaillés étaient faits.

C'est là qu'intervient Prosper Frenay. En 1936, jeune ingénieur sortant de l'Université de Liège, il est engagé par Renard pour calculer les plans du R 36, un avion de chasse métallique à ailes basses.

— Je venais d'obtenir mon diplôme d'ingénieur mécanicien lorsque j'ai eu envie de poursuivre une spécialisation en aéronautique. Celle-ci se faisait en partie en cours du soir et était donnée notamment par deux grands spécialistes dans ce domaine : Jacquelaïs et Allard. Au départ, nous étions sept. Je dis au départ, car l'un des étudiants s'est tué dans un accident d'avion pendant ses études. Il faut savoir que certains suivaient ces cours pour se sortir du pétrin. A ce moment en effet, la situation économique n'était pas brillante, même pour un ingénieur. Et l'aéronautique semblait offrir des perspectives prometteuses.

En 1935, l'industrie aéronauti-

que est loin d'en être à ses premiers balbutiements. L'aérodynamique était enseignée dans les universités et comptait, en Belgique, des spécialistes éminents.

De plus, dans notre pays, on conçoit et fabrique des avions depuis plus de dix ans. C'est en effet le 21 mai 1923 que décolle le premier avion belge : le RSV-32/90. Il avait été dessiné par Jean-Stampe — qui devait laisser plus tard son nom à l'un des avions de voltige les plus populaires du monde : le « Stampe SV-4 » — et par Alfred Renard, jeune ingénieur, l'un des rares spécialistes de l'aéronautique de l'époque. Maurice Vertongen s'occupait quant à lui de la question financière de l'entreprise. Fait remarquable : le RSV-32/90 a connu un succès immédiat. Entre 1923 et 1939, cinquante-quatre appareils ont été fabriqués, dont une trentaine à vocation militaire.

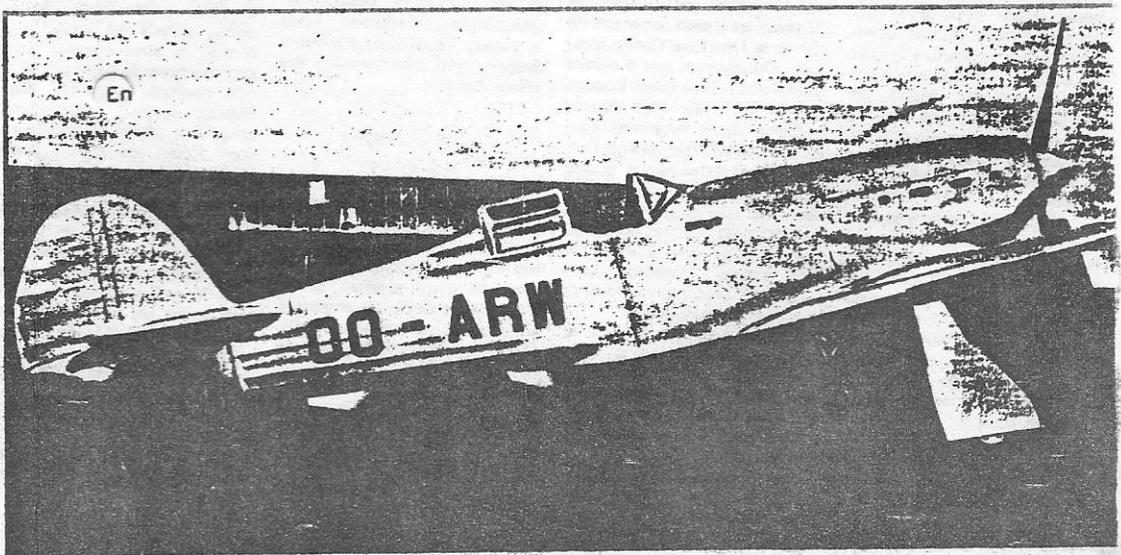
Poursuivi par la malchance

En 1928, Alfred Renard décide de quitter la Société Stampe et Vertongen pour fonder sa propre entreprise. Au début, Renard produisait des moteurs de sa propre fabrication. Son premier avion est le R 16, un monomoteur triplace

qui n'a été produit qu'à un seul exemplaire, en 1929. Le R 1 avait été commandé par une société spécialisée dans le transport de fleurs. Il s'agissait d'un monoplace à aile haute et à conduite intérieure de quatre places. Malheureusement, la société de fleurs a failli et le premier exemplaire est resté unique.

L'échec suivant a été l'Épervier, un chasseur monoplace à aile haute, construit en duralumin, édité par RSV, et dont Renard racheté la licence. Pour Prosper Frenay, il s'agissait d'un bel avion, qui entraînait directement concurrence avec le Fairey « Firefly ». Malheureusement, le prototype de l'Épervier s'écrasa lors d'un vol d'essai, tuant son pilote. Et l'armée belge choisit le Fairey. Avec le R 31, Renard connaît enfin un certain succès. Le R 3 s'inspire fortement de l'Épervier et au total, trente-quatre unités de cet appareil seront commandées par l'armée. Elles resteront en service jusqu'à la guerre.

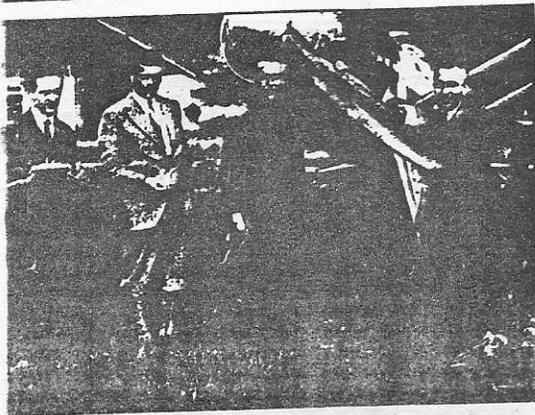
Mais en dehors de cet avion, les échecs commerciaux s'accablèrent : le R 30, un trimoteur colonial (destiné au Congo), le R 32 le R 33, versions améliorées du R 31 restant à l'état de prototypes. En 1935, le R 35, trimoteur colonial à cabine pressurisée s'écrasa lors de son premier vol. En 1936, le R 36 est mis à l'étude...



Un avion belge en avance sur son temps : le « R 36 », équipé d'un moteur Hispano-Suiza développant 910 cv... Il n'eut pas la carrière qu'il méritait.

ans leurs drôles de machines...

8.



Alfred Renard (à l'extrême gauche) et ses collaborateurs Stampe, Vertongen et autres posent devant l'un de leurs appareils, « l'Épervier », en 1928...

— C'est Alfred Renard qui a imaginé le R 36, nous dit Prosper Frenay. Cela signifie qu'il avait dessiné les lignes de l'avion, choisi une inclinaison et un profil des ailes en fonction des performances souhaitées. Sa tâche consistait à calculer très précisément l'ensemble.

Grâce à des essais en soufflerie sur des modèles réduits, nous étalions les performances théoriques de l'avion. Au fur et à mesure des essais, on apportait des modifications. Je calculais également les contraintes des parties critiques de l'appareil. Ces contraintes étaient évidemment étalées avec un coefficient de sécurité très élevé puisqu'il s'agissait d'un avion militaire, soumis à des conditions difficiles. Parfois, les modifications que nous devions apporter étaient importantes, et nous devions repartir à zéro. Ce fut le cas pour les ailes, par exemple.

— Vous devez bien vous rendre compte que ce travail, qui nécessitait une précision de l'ordre du micron, se faisait dans des conditions tout à fait artisanales, poursuit l'ingénieur. Tout ce dont nous disposions, c'était d'une table et de chaînes. De plus, l'équipe était très réduite. Au maximum, nous avons été quatre ingénieurs en plus de Renard.

Ce n'est évidemment pas aujourd'hui que l'on pourrait développer un avion avec des moyens aussi faibles. Les avions sont devenus trop sophistiqués, et les prototypes coûtent trop cher. Ce-

pendant, de nos jours, les compétences ne manquent pas en Belgique dans ce domaine...

Le R 36 était incontestablement une belle réussite. Il s'agissait d'un monoplace de chasse à ailes basses équipé d'un moteur-canon Hispani-Suiza, soit ce que l'on faisait de mieux à l'époque. Les essais effectués étaient d'ailleurs très prometteurs : l'appareil atteignait la vitesse de 505 km/h à 4.000 mètres. Par ses performances, le R 36 surclassait les Morane-Saulnier MS-405 et 406 français.

Par sa ligne, il faisait également penser aux fameux Hurricane et Spitfire qui tous deux ont été parmi les acteurs importants du ciel de la Deuxième Guerre mondiale. Ces appareils sont d'ailleurs sortis à peu près au même moment que le R 36. En dépit de ces qualités, l'armée belge reste longtemps réticente. Puis, devant l'enthousiasme de plusieurs pilotes d'essais, c'est enfin le déblocage : une commande est passée pour la fabrication de quarante appareils.

— L'avion avait fini par se faire accepter. Plusieurs pilotes étaient véritablement tombés amoureux de cet appareil.

Et c'est d'ailleurs peut-être ce qui le perdit. Le 17 janvier 1939, le vicomte Eric de Spoelberg, l'un des pilotes les plus enthousiastes, demanda à Renard s'il peut utiliser le R 36 pour effectuer un exercice tactique.

Renard hésite d'abord, puis finalement accepte... Il devra toujours se le reprocher.

L'ingénieur marque un silence

et poursuit : — L'avion s'écrase en effet à Nivelles et de Spoelberg se tue. Le R 36 avait à ce moment à son actif près de 80 heures de vol entre les mains de huit pilotes d'essais, sans qu'il y ait jamais eu le moindre problème. On n'a jamais expliqué l'accident. Le bruit a même couru qu'il y avait eu sabotage ! Cela a eu pour effet immédiat d'annuler la commande, ce qui était particulièrement injuste, car des avions comme le Hurricane ou le Morane tombaient littéralement en morceaux à leurs débuts : les deux premiers prototypes du Morane se sont écrasés !

« Je crois qu'on a condamné beaucoup trop vite le R 36. Mais l'état d'esprit qui régnait en Belgique à ce moment tendait à considérer que pour qu'un produit soit bon, il fallait qu'il eût une consonance anglaise ou américaine !

De ce fait, le R 38, qui fut un R 36 équipé d'un moteur Rolls Royce Merlin, comme le Hawker « Hurricane », a été évincé au profit de ce dernier, le 18 juillet 1939.

Injustice d'autant plus grande que d'aucuns s'accordaient à penser que l'avion belge avait des performances supérieures à celles de son rival. De toute manière, cela n'a peut-être pas changé beaucoup le cours de l'histoire puisque, la guerre éclatant moins d'un an plus tard, le 10 mai 1940, les R 36 n'auraient sans doute pas pu être construits. Décidément, quand le destin s'acharne... Après la guerre, Alfred Renard retrouva Stampe, mais c'en était fini des avions Renard...

De l'avion au train

— Je pense que Renard était le plus grand concepteur belge d'avions, nous confie Prosper Frenay. Je suis convaincu que s'il avait été mieux soutenu, et s'il avait disposé de plus de moyens, il aurait connu une brillante réussite. C'est malheureux à dire mais un type de la valeur de Renard aurait certainement eu plus de chances en Angleterre ou en Allemagne.

« Nous, au lieu d'être soutenus, nous devions nous battre contre l'opinion... »

Quant à Prosper Frenay, qu'est-il devenu ? Ici encore, la guerre a joué un rôle d'aiguilleur du destin

puisque c'est dans les... chemins de fer qu'il a mené une très belle carrière.

— J'ai reçu en effet une proposition des chemins de fer. Cela paraît sans doute étonnant, mais ils recherchaient à ce moment un spécialiste des moteurs à combustion interne, ce que j'étais. Sentimentalement, j'étais bien sûr plus tenté par l'aviation. Mais entre la raison et le sentiment... Et l'aéronautique était une petite industrie pas très stable. J'ai donc fait l'essentiel de ma carrière dans les chemins de fer. Mais les moments passés dans l'aviation ont été marquants pour moi. J'y ai rencontré des personnages formidables. Par exemple, les pilotes d'essais, avec lesquels j'avais beaucoup de contacts, et qui ne sont pas du tout des casse-cou, mais au contraire des gens qui ont fait bien les pieds sur terre, souvent même bien plus que les officiers qui les commandaient... Cela ne les empêchait pas d'être parfois farceurs, comme l'explique Prosper Frenay.

— Fin 1936, j'étais mobilisé.

Et j'ai eu la chance de faire mon service militaire dans un centre d'essai, ce qui m'a permis de voler beaucoup, essentiellement comme passager, pour comprendre les réactions des avions que je ne connaissais que théoriquement. Un jour, alors que j'étais encore « bleu », un pilote me fait le pari qu'il arriverait à me rendre malade. Nous sommes montés dans un avion, et nous sommes partis pour une heure de haute volige. Je dois dire que j'y est passé loopings, loopings, inversés, etc. et qu'il a poussé sa machine à fond. J'étais vert mais... je n'ai pas été malade !

Parce qu'il est philosophe, c'est sans amertume que Prosper Frenay nous raconte l'histoire de « son » avion. Et pourtant, il y a quelque chose de frustrant dans le destin de ce R 36 qu'il a calculé et analysé sous toutes ses coutures. De cet appareil, il ne reste rien. L'unique exemplaire ayant volé a été détruit en 1939. Une partie de la documentation est partie en Angleterre. Mais la guerre à tout balayé, tout effacé. Bref, du R 36, il ne reste que les souvenirs vivants d'un vieux septuagénaire encore enthousiaste...

Jean-Marc Vezely.

Le Parc français des planeurs anciens.

Si la préservation de vieux avions semble maintenant entrer dans les moeurs aéronautiques, le planeur d'avant 1960 n'est pas encore aussi bien "vu", à tel point que certains clubs paieraient presque pour être débarrassés de "l'infâme tas de bois qui encombre le hangar". La côte en France des vieux planeurs est à cet égard révélatrice. Il est vrai que, contrairement aux avions légers, leurs performances sont bien inférieures aux standards actuels.

Voici donc le point sur le parc des planeurs anciens recensés en France...

Pourtant, voler sur un "antique" présente certains charmes: avoir un planeur à soi pour une somme modique, voler en "décapotable" et spiraler à 55 km/h: cela ne vaut-il pas les heures de travail à consacrer, quitte à sacrifier des performances pour le vol sur la campagne, si l'on "circuite", ce qui n'est pas le cas de la majorité des vélivoles, tant s'en faut ?

Voilà quelles sont les raisons qui animent les quelques associations et particuliers regroupés sous la bannière de "DEDALE", association nationale pour la préservation des planeurs anciens.

La majorité des deux cents planeurs français d'avant-guerre ont disparu, à l'exception des pièces du Musée de l'Air et de quelques épaves ou reliques qui sont encore à découvrir.

La plupart de ces machines souffraient d'un manque de qualités de vol qui ont laissé un mauvais souvenir, comparés aux planeurs allemands de l'époque.

De nombreux planeurs furent importés entre 1935 et 1939, principalement d'Allemagne. Après la guerre, le vol à voile fut interdit aux Allemands, et selon certaines sources, l'armée d'occupation française récupéra plus de 2000 planeurs entre Francfort et Stuttgart. Ce que l'on sait de façon sûre, c'est qu'en 1946, il en restait environ 450 et que seuls 232 volaient encore.

Un nombre plus faible demeure en France, puisque seul subsiste le SG-38 immatriculé F-AZBJ et basé à Limoges. Les autres types étant à l'état d'épaves ou à l'étranger.

Les planeurs d'après 1945 sont heureusement plus nombreux.

Voici donc la liste (heureusement incomplète...) des planeurs anciens subsistant encore en France.

ARSENAL: pour cette société nationale, l'ingénieur Maurice Jarlaud (cfr AVIA 40 P) conçut une série de planeurs de performances, caractérisée par des ailes de grande envergure et reprit un dessin d'avant-guerre pour la réalisation des SA-103 et SA-104 "EMOUCHET" ne subsistant qu'au Musée de l'Air, pour cause d'interdiction de vol.

Quant aux autres, ce sont:

- **Air 100:** monoplace de record, construit à 20 exemplaires: le n° 1 F-ZABY est au musée de l'Air. Volent encore le F-CABO n° 4, le F-CADC n° 12, le F-CAET n° 710, le F-CBHA n° 5 et F-CBED n° 13, le F-CBHC n° 11 et F-CBHE n° 7.
- **Air 200:** construit en 25 exemplaires par Victor Minié Aviation. Subsistent les: F-CABQ n° 31, F-CABR n° 32, F-CABT n° 33, F-CASB n° 36, F-CAYU n° 39 et F-CBQZ n° ?.
- **Arsenal 4.111:** deux exemplaires de ce planeur furent construits pour les championnats du monde de 1950. Seul volait encore le F-CAAH n° 02, à Poitiers-Biard.

BREGUET: les fameux planeurs conçus par l'ingénieur Jean Cayla étaient en avance sur les Allemands et ont survécu en grand nombre en raison de leurs qualités de vol.

- Bréguet 900: premier planeur construit chez Breguet, le premier prototype fut cassé, mais fut suivi d'une série de 6 exemplaires. On put faire revoler le n° 6, mais avec des éléments d'autres appareils: il est immatriculé F-CAAA. Autre exemplaire en état de vol: le n° 1 F-CAAF.
- Bréguet 901: des 34 exemplaires construits entre 1953 et 1958 volent encore 11 exemplaires: les n° 3, F-CCG, n° 9 F-CCCL, n° 10 F-CCGM, n° 12 F-CCCO, n° 13 F-CCCP, n° 19 F-CCCV, n° 20 F-CCCX, n° 30 F-CGGA, n° 32 F-CCGG, n° 34 F-CCGE, n° 39 F-CGJ.
- Bréguet 902: ce concurrent malheureux du "Bijave" n'a été produit qu'à deux exemplaires, dont vole encore le F-CCDR.
- Bréguet 903: version bi-place du 901, construit à 18 exemplaires. Six exemplaires volent encore: F-CCFL n° 2, F-CCFN n° 4, F-CCFO n° 5, F-CCFR n° 8, F-CCFX n° 13 et F-CCFY n° 14.

Enfin, les deux derniers modèles Bréguet, le 905 et le 906 survivent tous deux à 1 exemplaire en France. Le Bréguet 905 fut interdit de vol suite à des problèmes structurels, le seul à avoir subi les modifications imposées est le F-CCIM n° 43. Les autres volent en Grande-Bretagne.

- Bréguet 906 "Choucas": la version bi-place du 905 a été freinée aussi dans son élan. Le F-CCGP n° 01 existerait toujours.

CAUDRON: sous le nom de cette firme ont été construits deux modèles, conçus par Raymon Jarlaud, en 1942, le C-800 et le C-810.

Ce dernier fut détruit lors d'un bombardement en 1943. Quant au C-800, bi-place côte à côte, il fut construit à 300 exemplaires en 1945 par la SNCAN.

Le C-800 devint le planeur-école standard avec le C 25 S.

En 1952, une version améliorée fut produite par Fouga en dix exemplaires sous le nom de C-801.

De ces deux modèles volent encore le F-CAAF, le F-CAHD, le F-CAMR et le F-CBAN.

Signalons que le C-801 F-CBTD est entreposé à Mohiville, au siège de l'Association, mais est hors d'état de vol, actuellement.

FOUGA: cette firme, dont le département aviation employait l'ingénieur Castello, auteur des planeurs d'avant-guerre C-242, C-30 S et C-31 P, construisit après la guerre le C 25 S, bi-place d'écologie, produit à 100 exemplaires entre 1945 et 1947. Trois de ceux-ci volent encore: le F-CRIN, le F-CRDQ et le F-CRDH.

Le C-301 S, dérivé d'après-guerre du C-30 S "Moustique", fut construit en 25 exemplaires entre 1944 et 1946: seul survit le F-CRDJ.

Quant au C-310 P, dérivé du C-31 P, construit à 60 exemplaires, seul survit le F-CRDC.

Dans cette lignée, un autre planeur de performances, le C-311 P, fut construit à 45 exemplaires en 1950: un seul volerait toujours, le F-CAIT.

En ce qui concerne la série dessinée par Robert Castello et Pierre Auboussin, CM-7, CM-71 et CM-8, seuls les CM-8 semblent avoir survécu. Il y eut seulement deux CM-8 "planeurs", l'un de 13 m d'envergure, l'autre de 15 m, dont on recherche les traces.

Néanmoins, la série des CM-8-13 R, dérivé à réacteur qui devait conduire au Fouga "Magister" a préservé deux de ses machines: le F-CROI qui a été retransformé en planeur. L'autre exemplaire a gardé sa configuration "avion", étant équipé d'un Turboméca "Piméné": c'est le F-PNKU.

FAUVEL: les planeurs conçus par Charles Fauvel furent construits en série, en 1954, par Wassmer: 4 AV-22 et 50 AV-36. De tout ceci il ne reste que le F-CBRS n° 119. Le Fauvel AV-36 OO-ZIG (hors d'état de vol) est également entreposé au siège de l'Association.

MERVILLE: célèbre pour ses hélices, cette société construisit quelques planeurs, dont deux "maison", à partir d'un fuselage d'Air 100: le SM-30: survivent toujours le SM-30 n°01 F-CCHN et le SM-31 n° 01 F-CBYK.

NORD: sous le label Nord Aviation ont été construits le Grunau "Baby" (NORD 1300) à 165 exemplaires et le DFS "MEISE OLYMPIA" (Nord 2000) à 100 exemplaires.

Enfin, dernier constructeur à signaler, la Société d'Etudes Victor Minié Aviation a conçu un motoplaneur, le SEVIMIA S-20, bi-place en tandem, immatriculé F-CRNN n°01, qui vole actuellement encore en Grande-Bretagne.

Voilà quel est le parc des planeurs anciens existant encore en France

GRUNAU'S STORY - suite.

Au 1er juin 1946, 72 GRUNAU BABY étaient répertoriés sur le registre aéronautique civil: 1 Grunau BB II, 3 Grunau BB II A, 9 Grunau BB II B et 59 Grunau BB II B - 2. Cette machine était très populaire en Suède, et a commencé à être connue sous le nom de "C DIPLOMAT"...

En Suisse, pendant la guerre, les Grunau Baby n'ont plus été importés d'Allemagne: ils furent donc construits localement par Mr Karpf et ont été connus sous le nom de KARPf BABY.

En 1941, il existait 23 Grunau BB II, 1 Grunau BBI, pour un total de 240 aéroplanes enregistrés en Suisse.

En 1956 étaient enregistrés 11 Grunau BB II, 46 BB II B et 12 Karpf.

En France, comme indiqué ci-dessus, 165 Grunau BB II furent construits en 1945 par la Société Nord Aviation sous le nom de NORD 1300.

En Espagne, deux Grunau BB II ont été construits après la guerre.

En Grande-Bretagne, le BB II a été repris sous licence par SLINGSBY AEROPLANES comme le Slingsby 5, en 1935: 15 exemplaires furent construits cette année-là.

10 autres exemplaires furent réparés ou reconstruits pendant et juste après la guerre: ils avaient été capturés en Allemagne.

En 1948, la firme ELLIOTT OF NEWBURY a construit un Grunau Baby connu comme étant leur Type 8 ou EON BABY: 47 exemplaires furent construits: la machine avait du dièdre, un trim, une roue et un fuselage droit, comme le BB 1 S.

La production totale anglaise fut, semble-t-il, de 69 exemplaires.

1 Grunau Baby fut construit par Dsoutter dans le Club de Vol à Voile de Londres, en 1954: ce fut un très élégant planeur.

En Allemagne, après 1951, la production des Grunau BB II reprit et se développa: le BB II devint BB III: cockpit fermé par une verrière fumée et deux attaches d'ailes au lieu de trois furent les principales modifications.

En 1950, le DOPPELRAAB, le SURULUS et le GRUNAU BABY 5 possédaient les mêmes ailes que le Grunau BB II, sans pour cela ressembler au modèle original.

Le chiffre de production du Grunau constitue un record mondial encore inégalé actuellement: en effet on construisit environ 5000 Grunau !

Autre record: en 1933, Kurt Schmidt vola, dans sa terre natale de Prusse, au-dessus des dunes de sable, durant 36 heures et 36 minutes. établissant ainsi un nouveau record mondial de durée, record battu en 1942 par Eric Nessler - toujours en Grunau BB - à la Montagne Noire, avec un vol de 38 heures.

LISTE DES PLANEURS RASSEMBLES PAR LES MEMBRES.

Voici la liste des planeurs que notre Association vient de regrouper, par l'intermédiaire de ses membres:

1. GRUNAU BB II	hors d'état
2. FAUVEL AV 36	OO-ZIG
3. GRUNAU BB II	OO-ZFH
4. GRUNAU BB III	OO-ZFR
5. SCHLEICHER KA 2 B	OO-SZD
6. SPATZ B	OO-SZB
7. SPATZ B	OO-SZA
8. AVIALSA A 60	OO-ZWF
9. BERGFALKE II	OO-ZLH
10. SOHAJ	OO-ZPM
11. RHONBUSSARD	?
12. CAUDRON C 801	F -CBTD
13. SPATZ 55	OO-ZFL
14. RHONLERCHE	OO-ZUG
15. RHONLERCHE	OO-ZPI
16. SCHEIBE SPECHT	OO-ZCN

Ces 16 planeurs sont réunis dans le Condroz.

17. L-SPATZ 55	OO- ?
18. SCHWEIZER 2-22	OO-DAC
19. GRUNAU BB II	OO-ZPP
20. WASSMER BIJAVE	OO-ZWL

Appartiennent également à nos membres étrangers:

En Grande-Bretagne:

21. CAUDRON C-801	F-CBTE
22. RHONBUSSARD	BGA-337
23. MG 19 A	BGA-2093

En Hollande:

24. GOEVIER III	PH-209
-----------------	--------

DACRON - CECONITE

QUALITE.

- 1) en 1,8 oz. par yard carré (soit 60 gr par m²) avec une résistance de 1080 Kg par mètre courant. Il s'agit donc d'un tissu léger, qui s'emploie pour recouvrir les planeurs et pour maroufler du contreplaqué.
- 2) 2,7 oz. par yard carré (soit 91 gr. par m²) avec une résistance de 1720 Kg par mètre courant, donc supérieur au coton dont le minimum requis est de 1400 Kg par m.ct. Cette qualité est donc la plus demandée. Elle assure un fini "ultra lisse" grâce à son tissage plus fin que le coton.
- 3) 3,7 oz. par yard carré (soit 123 gr. au m²) avec une résistance de 2720 Kg par mètre courant, soit près de deux fois celle du coton.

PROCEDURE D'APPLICATION.

Le Dacron s'applique exactement de la même manière que le coton ou le lin, avec les différences suivantes :

Collage : doit être effectué avec une colle spéciale dite "aircraft cement"

Rétrécissement : s'accomplit à la chaleur uniquement

Couche initiale : au dope nitré dilué avec du thinner nitré

Lardage : avec de la ficelle Dacron spéciale

Couture : avec du fil Dacron spécial

TRAVAIL PREPARATOIRE.

Avant de commencer à entoiler, il est nécessaire de bien vérifier si tout est prêt. Toutes les soudures, têtes de rivet, saillies, etc. doivent être recouvertes de ruban adhésif avec support polyester, de façon à ne pas avoir de coupure de toile.

Toute structure métallique sera proprement nettoyée et recouverte de Randolph Epibond Primer W.2248 mélangé en quantité égale de Mixing Liquid W.2249. Cette opération protégera ces structures contre la corrosion, mais assurera aussi une imperméabilité à l'action des solvants du dope.

COLLAGE.

En raison de la longévité de service du Dacron, il est recommandé d'avoir de bons collages, surtout aux jointures taillées en pans en bout d'ailes, aux baies d'ailerons, à l'étambot, etc.

Brosser une couche généreuse de Rand-O-Bond Cement sur la surface-support et sur le tissu, cela sans apport de diluant. Placer ensuite le tissu pendant que la colle est encore bien mouillée et ajouter encore une couche extérieurement à la jointure. Répéter la même opération si un autre morceau de tissu est appliqué sur le premier. Laisser sécher complètement avant l'opération de rétrécissement.

RETRECISSEMENT.

Contrairement au coton ou lin, le Dacron doit se placer sans aucune tension manuelle et il est même préférable de lui laisser du mou.

Le Dacron peut se tendre à l'aide d'un fer à repasser de ménage, mis à la température utilisée pour les lainages, en appliquant légèrement et directement sur le tissu.

Le rétrécissement doit se faire progressivement en passant plusieurs fois jusqu'à ce que son effet soit apparent sur toute la surface traitée. Si vous insistez sur un point déterminé, vous risquez de créer une sur-tension locale, voire même de fondre le tissu. Ne vous inquiétez pas des plis dans le tissu, ils disparaîtront au bout de quelque temps lorsque le dope aura exercé sa tension finale. Par ailleurs, si le rétrécissement est trop abondant d'un côté, les coutures risquent de se désaligner. Le bon dosage est très important. Supprimez simplement le mou qu'il y avait au départ. Sinon, lors de l'application du dope, vous risquez d'avoir une sur-tension pouvant aller jusqu'à la déformation permanente de la structure.

ENDUCTION.

1) couche primaire : appliquer à la brosse une première couche de Nitrate Clear Dope dilué de Nitrate Thinner à raison de 30% à 50%. Attention, n'utilisez pas d'autre produit primaire que le Nitrate Dope qui est le seul valable pour le Dacron. Cette couche primaire est essentielle. Assurez-vous d'une bonne pénétration en évitant toutefois que des gouttelettes ne percent le tissu et aillent se figer sur la partie sous-jacente. Laissez sécher pendant au moins deux heures.

2) Larder.

Placer les rondelles d'évacuation d'eau.
Placer les anneaux des portes-de-viste.
Fixer les bandes crantées.

3) couche de base : appliquer au pistolet une ou deux couches de Nitrate Clear Dope suffisamment dilué de Nitrate Thinner (de 25% à 50%) pour avoir un résultat parfait. Ne faites pas de couches trop épaisses. Plusieurs fines couches donneront un meilleur fini qu'une couche épaisse.

4) appliquer 2 couches de Nitrate Non-tautening U-7868. Ce produit ajoute une dose de plastifiant qui empêche la continuation d'une tension trop forte du Dacron. Un temps de séchage plus long est requis entre chaque couche.

5) pistoler une couche en croix d'aluminium Nitrate Dope Rand-O-Fill. Poncer et ajouter autant de couches que nécessaire pour avoir le fini désiré. Toujours en ponçant après chaque couche. Laisser sécher. Diluer, si nécessaire, avec du Butyrate thinner 9703.

6) pistoler une ou deux couches de Butyrate dope incolore allongé de Butyrate Thinner à raison de 50% à 100%.

7) pistoler deux couches ou plus de Butyrate Dope coloré de votre choix allongé de Butyrate Thinner.

DONNEES TECHNIQUES.

1 Gallon US = 3,8 litres
1 Gallon couvre environ 15 m²
Poids au m² de la couche sèche : 30 grammes
Température de travail : 20°

Le vol à voile

LA PREMIERE AILE VOLANTE EN BELGIQUE

Une intéressante réalisation de l'Antwerpse Zweefclub « Meeuw »

Lorsque, voici trois ans, l'A.Z.M. décidait de construire une aile volante Fauvel A.V. 36, ce club faisait preuve d'audace en étant le premier à faire confiance à l'A.V. 36, dont seul le prototype existait. Si on ne court aucun risque en achetant ou construisant un planeur connu, dont les nombreux exemplaires en service ont révélé les défauts et qualités, il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit d'un prototype plus ou moins révolutionnaire. Aussi l'A.V. 36, aujourd'hui terminé, porte le numéro 02, le numéro 01 étant le prototype construit par Fauvel lui-même. Le mérite de l'A.Z.M. est d'avoir été le premier à suivre Fauvel dans la voie de l'aile volante. Cet aspect de la question ne saurait être négligé.

Construction laborieuse

Si la construction d'un A.V. 36 est à la portée d'un club bien outillé, dont les membres possèdent la technique de ce genre de travail, il me semble pourtant que cette construction ne pourra se faire qu'au détriment d'autres activités telles que l'entretien courant des planeurs, les revisions générales et la réparation des casses saisonnières. Il est évident que dans notre cas, l'entretien des planeurs a été réduit au strict minimum, et malgré cela l'A.V. 36 ne sortit que deux ans après sa mise en chantier. La réalisation de l'Aile Volante se révéla une entreprise plus difficile que prévue, et nécessita 2.000 heures de travail. Ce fut l'œuvre de K. Van Dommelen, H. Van Treeck, F. Van Dijk, M. Tant, M. Janssens et L. Dury qui, en commençant le travail, avaient du courage à revendre !

Un vol de 5 h. 25 sans histoire dans un rayon de 20 km autour du terrain

Le premier vol fut effectué dans la soirée du 20 mai par H. Van Treeck, et se passa normalement. Quelques autres pilotes firent également un tour de piste ce jour-là. Ces premiers vols firent constater un centrage défectueux, nettement trop avant, ce qui nous amena à réduire le poids du lest fixé dans le nez de l'appareil.

Le lendemain, désigné pour le premier vol de la journée, je décolle au treuil et parviens à accrocher.

Première constatation : centrage toujours trop avant.

Seconde constatation : la gouverne de direction semble manquer d'efficacité, et il faut employer le pied à fond pour les mises et sorties de virages ; par contre les ailerons répondent instantanément et doivent être sollicités modérément.

Je me demande un moment si je ne devrais pas redescendre pour encore modifier le centrage, mais le plafond n'étant pas atteint et la turbulence diminuant avec l'altitude, je décide de continuer le vol.

Spiralant entre 70 et 80 km/h., j'arrive au plafond à 2.000 mètres et commence à me promener en de longues lignes droites. C'est ici que l'A.V. 36 semble intéressant. A 110 km/h. de vitesse indiquée et à une vitesse de chute de 2 m/sec., le paysage défile comme en Piper.

La sortie et la rentrée des volets donnent un changement d'assiette assez prononcé et leur efficacité ne vaut pas celle du GRUNAU ou du N.2.000. Mêmes changements d'assiette, assez secs, en ascendance chahutée.

Je suis en l'air depuis trois heures, et j'espère en faire cinq, ce qui ne



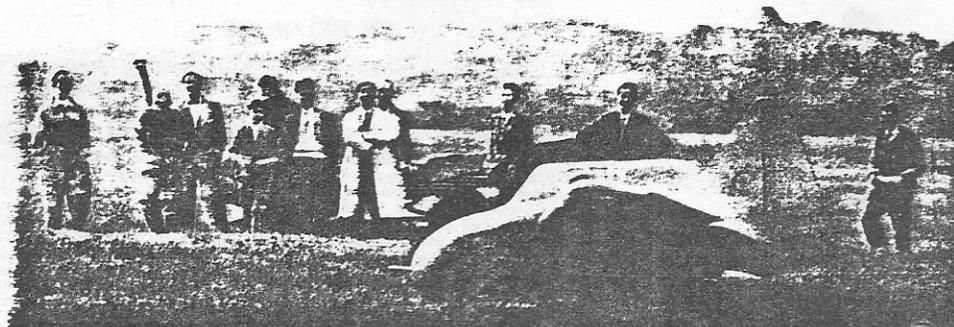
Des chiffres à retenir :

Avec pilote de 75 kg et parachute :
Finesse maximum : 24 à 79 km/h.
Vitesse de descente minimum : 0,84 m à 67 km/h.
Vitesse de croisière entre 80 et 115 km/h.
Descente à 100 km/h. : 1,50 m.
Descente moins d'un M/s : de 54 à 86 km/h.
Finesse au-dessus de 22 : de 67 à 93 km/h.
L'AV-36 a un facteur de charge de rupture de 12 au poids total de 200 kg.

Les pionniers du Fauvel à Anvers : Hubert Van Treeck et Karl Van Dommelen, le dynamique président, ont consacré un millier d'heures à cette construction et Fr. Van Dijk.



16



Le premier atterrissage... et de maître, effectué par le pilote d'essai et moniteur H. Van Treeck. Pendant les deux premiers vols aucun instrument ne fonctionnait ce qui ne l'empêcha pas de poser la machine au point de départ... devant le jury des membres.

posera pas de problèmes, le temps étant vraiment bon. Vol sans histoire dans un rayon de 20 km autour du terrain, l'altitude perdue se regagnant aisément. Après cinq heures de vol, je me présente à la verticale du terrain avec 1.800 mètres d'altitude, à perdre selon mes caprices; cela n'arrive pas tous les jours!

Essais progressifs de survitesse, poussés jusqu'à 170 km/h. V.I. Evolutions diverses à 150 km/h.: pas de vibrations, peu de bruit, impression de sécurité. Finalement je me pose après 5 h. 25 de vol, fatigué malgré tout et ayant souffert du froid, mais enchanté de ce bon début de notre A.V. 36.

Conclusions

L'A.V. 36 me paraît être plus qu'un planeur d'entraînement. Ses perfor-

mances semblent égales à celles du N.2000 et ne doivent donc pas être éloignées de celles du SOHAJ, qui n'est pourtant pas considéré dans nos clubs comme un planeur d'entraînement.

On pourrait peut-être reprocher à l'A.V. 36 le manque d'efficacité de sa gouverne de direction, dont la nervosité n'est pas en rapport avec celle des ailerons. Ceci oblige, pour obtenir une certaine défense aux pieds en ascendance turbulente, à spiraler à près de 80 km/h.

En résumé, après une courte période de mise au point, l'A.V. 36 se révèle certainement un planeur intéressant qui, exploité intelligemment par l'A. Z.M., devrait permettre de rehausser le niveau des performances des pilotes anversois.

L. TAYMANS.

Meilleures performances de l'AV-36 à l'étranger

En distance :

460 km en 1954 avec Nessler.

195 km en 1955 avec Saucedo en Algérie.

160 km à une moyenne de 90 km, par Frank Matthews au Canada.

En altitude :

Plusieurs vols au-dessus de 5.000 m dans l'onde et un vol de plus de 7.000 m à Saint-Auban, par M. Vrille.

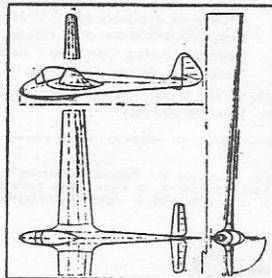
LES PERFORMANCES DU MOIS EN BELGIQUE 1956-06

- A Pierre Lafosse la seconde couronne d'or beige. — Ce pilote a effectué le 13 mai le vol Temploux-Vizerny (Côte d'Or) 330 km en Ka2. Nos chaleureuses félicitations au nouveau brevet d'or.
- Un moniteur du centre dans l'actualité. — Johnny Schuppiet a réalisé de son côté en Spal 18 un vol magnifique de 7 h. 55 et parcourut 275 km jusque dans la Haute-Saône. Cette performance est tout à fait remarquable vu le temps, et le type d'appareil.
- Les Gantois regardent vers l'Est. — De Cooman pilotant un Kupf Grunau a combiné ses 5 h., son gain d'altitude de 1.000 m. et, à deux kilomètres près, ses 50 km en un seul vol. Avec Deurne en vue et à bout d'ascendance, il a atterri à Hemiksem.
- C'est toujours plus confortable en planeur de perfo. — Il y a à Grimbergen depuis quelques semaines le seul « Weihe » en Belgique. Defosse le prit un beau dimanche et resta 6 h. en l'air. La course aux performances est maintenant ouverte à Bruxelles.
- Par obligation morale. — Il n'y a pas encore un va et vient entre les deux centres, mais Debauche a fait le premier pas dans la bonne direction. Une petite promenade aérienne Temploux-St-Hubert (66 km doit figurer dans chaque carnet de vol d'un pilote de Temploux.
- La frontière était sans doute fermée! — Litt en décollant de Verviers vers la France trouvait au-dessus de Givet le ciel bouché. Il rebroussa chemin jusqu'à St-Hubert où il trouva un meilleur accueil. Distance parcourue : 150 km. - Khaet lui, sauta la frontière et se posa à 20 km au sud de Sedan.
- L'esprit de clocher. — Ce sont les mauvaises langues qui le disent. Mais... Marcel Sweerman réalisa un vol de 6 h. en Spal 15 et resta tout près du terrain, tandis que Ludo Taymans, lui en Fauvel s'aventura jusqu'à 20 km de Deurne et retourna le soir bien sagement au terrain. Durée du vol, 5 h. 25.

★

Le « Jaskolka » planeur de performance polonais avec lequel Marcel Cartigny participera aux prochains championnats du monde de vol à voile.

★



CENTRE NATIONAL DE VOL A VOILE

SON ASSEMBLÉE GÉNÉRALE S'EST TENUE LE 27 MARS 1958



M. P. Nottet, directeur général de l'Administration de l'Aéronautique.

RAPPORT D'ACTIVITÉ

Le Centre National de vol à voile a tenu son assemblée générale annuelle, le 27 mars à Bruxelles sous la présidence de M. Pierre Nottet, directeur général de l'Administration de l'Aéronautique.

L'exposé présenté par M. Willy Grandjean, rapporteur technique, contient des renseignements très intéressants qui démontrent la courbe ascendante du développement de la pratique du vol à voile en Belgique depuis 1955. Deux cent vingt trois brevets de pilote de planeur ont été décernés en 1958 par les centres de St-Hubert et de Temploux ainsi que par les divers clubs répartis dans le pays. Le Centre National envisage l'ouverture cette année d'un nouveau centre de vol à voile en Campine qui sera appelé à desservir à la fois les régions campinoise et anversoise.

Voici le rapport d'activité du Centre National de vol à voiles :



M. W. Grandjean, rapporteur technique du Centre national de vol à voile.

LE CENTRE DE ST-HUBERT

La saison de Vol à Voile s'est étendue, en 1958, du 31 mars au 1er novembre, mais, sur les 217 jours que comportait cette période, 77 seulement ont pu être déclarés entièrement « volables », 63 autres l'ont été partiellement et souvent pendant très peu de temps.

La persistance du mauvais temps a forcément diminué le rendement de l'école et c'est ainsi que nombre d'élèves ont vu arriver la fin de leur stage de trois semaines sans avoir obtenu leur brevet B. Le Centre a fait tout ce qu'il a pu pour permettre à ces jeunes gens de combler leur retard, soit en les autorisant à empiéter sur un stage suivant, soit en créant des équipes supplémentaires, soit encore en travaillant certains jours normalement affectés au repos. Grâce à ces mesures, il a pu être totalisé un nombre d'heures de vol et un nombre de brevets accordés bien plus importants que n'aurait pu le faire présager le mauvais temps.

Il a été cependant constaté que plusieurs élèves formés à St-Hubert, à peu près complètement, mais n'ayant pu être lâchés seuls par suite des mauvaises conditions atmosphériques, ont réussi ailleurs et après peu de temps, à décrocher leur brevet B.

La saison 1958 a comporté dix stages de trois semaines, quatre stages avec 24 élèves et six stages avec 18 élèves. Comparativement aux deux années précédentes, les résultats acquis ont été sensiblement meilleurs, comme l'illustre le tableau ci-après :

STATISTIQUES DES RESULTATS OBTENUS AU COURS DES QUATRE DERNIERES ANNEES (1955 à 1958)

	1955	1956	1957	1958
Nombre de sessions	10	11	9	10
Nombre d'élèves inscrits	74	137	113	173
Nombre de brevets B	59	95	75	112
Nombre de brevets C	14	10	9	17
Nombre d'épreuves D	—	—	5	9
Nombre d'épreuves E	—	—	1	1
Nombre de check-pilotes	9	—	5	1
Nombre de pilotes instructeurs	—	—	1	—
Nombre de pilotes remorqueurs	—	—	9	9
Nombre de lancers treuils	1.299	—	—	—
Nombre de remorquages avion	3.797	3.874	3.315	5.026
Temps de vol «remorqués» (heures)	292	476	638	598
Temps de vol «libre» (heures)	982	782	718	984
Jours volables	181	131	126	140
			dont	
			42	
			63	
			partiellement	

Le parc belge de planeur n'est pas encore très étoffé, mais comprend néanmoins quelques machines excellentes qui permettent à certains pilotes d'effectuer des performances de classe internationale. Au-dessus un Kheubusard et en bas une « aile volante » Fauvel AV-38.

A noter que le Centre s'est efforcé, comme les années précédentes, d'améliorer la qualité des élèves formés, ainsi qu'en témoigne le nombre de brevets supérieurs octroyés au cours de l'année.

CENTRE DE TEMPLOUX (*)

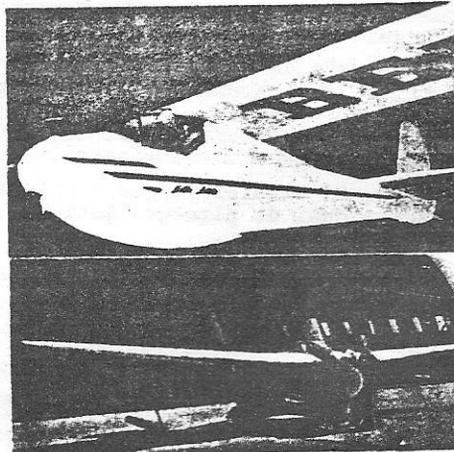
Le Centre de Temploux réservé à l'entraînement et à la performance a été ouvert à Pâques, pendant les week-ends, du 5 avril au 26 octobre, et en permanence, du 29 juillet au 17 août 1958.

Voici un aperçu des trois dernières années d'activité :

	1956	1957	1958
Nombre de vols remorqués	1.375	735	610
Temps de vol remorqué (heures)	146	85	72
Temps de vol libre	339	194	120

Deux brevets B et un brevet C y ont été accordés. Les vols exécutés ont, en 1957 et en 1958, été, en principe, limités à l'entraînement des pilotes brevetés et il n'était donc pas possible d'y parfaire l'instruction des élèves, non encore achevée à St-Hubert, comme ce fut le cas précédemment.

(*) Non compris l'activité de l'Aéro Club de la Meuse et du Club National d'Aviation.



ARV

A MOHIVILLE - BREVES NOUVELLES.

Au siège de l'Association viennent de se terminer les restaurations des: - SCHEIBE SPECHT OO-ZCN
- GRUNAU BB II OO-ZFH
- AVIALSA A 60 OO-ZHF

Comme annoncé dans le numéro précédent, le SCHEIBESPECHT OO-ZCN - bi-place en tandem de 1957 - est à la disposition des membres qui souhaitent l'utiliser.

Autre bonne nouvelle: un emplacement a été loué à l'Aérodrome de St Hubert: le SCHEIBE SPECHT s'y trouvera - monté - durant les mois de juillet, août et septembre 1985 !
Il ne pourra cependant pas être utilisé durant la seconde quinzaine de juillet (participation au Rassemblement International à Amlikon) et durant les participations aux différents meetings: voir horaire ci-après.

Messieurs Marc Thérasse, Philippe Sateur, Yves Lahaye et Benoit ? viennent de faire l'acquisition, à Weelde, d'un WASSMER BIJAVE OO-ZWL, avec remorque.
L'appareil est en état de vol, mais le fuselage sera remis à neuf en 1986.

Nous avons "repéré" une aile volante FAUVEL AV 36 et un GRUNAU pour environ 15.000 fb.
Nous allons aller les voir... affaire à suivre.

IMPORTANT !

Pour des raisons d'ordre technique et pratique, nous avons décidé de nous établir - pour nos vols - à l'Aérodrome de St Hubert.
Les 8 et 9 juin derniers, nous nous sommes rendus à St Hubert: nous avons monté le Scheibe Specht et avons procédé aux réglages d'usage.

Le Directeur du Centre National de Vol à Voile (CNVV) nous a souhaité la bienvenue et nous a adressé ses félicitations pour le travail effectué.
Nous tenons à remercier ici le Centre de St Hubert pour le bon accueil qui nous a été réservé.

De plus, il semblerait que l'organisation d'un Rassemblement international de planeurs anciens soit possible à St Hubert.
Affaire à suivre...

RASSEMBLEMENTS DE PLANEURS ANCIENS.

Les prochains rassemblements internationaux sont:

- du 13 au 20 juillet: BLUMBERG (RFA).
- du 20 au 28 juillet: AMLIKON (Suisse), à 15 km du Lac de Constance.

Une partie de notre équipe participera au rassemblement d'Amlikon, avec le Scheibe Specht, et peut-être avec un autre planeur.

MEETINGS - AVIATION.

Cette année, nous participerons à différents meetings, dont voici les dates:

- à BIERSET les 22 et 23 juin.
- à URSEL les 3 et 4 août.
- à SPA les 10 et 11 août.
- à TEMPLoux les 7 et 8 septembre.

Au programme: démonstration de remorquage par voiture du plus ancien planeur volant encore en Belgique (Grunau BB II de 1939) et démonstration de remorquage par avion avec le Scheibe Specht.

Un emplacement "publicitaire" est prévu afin de sensibiliser le public, de vendre nos badges et auto-collants, d'affilier les personnes intéressées, et surtout de faire connaître davantage notre association.

STAGES DE VOL A VOILE A ST HUBERT - CNVV.

Comme chaque année, le Centre National de Vol à Voile de St Hubert organise toute une série de stages de vol à voile à l'aérodrome de St Hubert.

Voici donc les dates de ces stages:

en Juillet: du 1 au 13, du 8 au 20, du 15 au 27 et du 22 au 3 août

en août: du 29/7 au 10, du 5 au 17, du 12 au 24, du 19 au 31 et du 26 au 7 septembre

en septembre: du 2 au 14, du 9 au 21 et du 16 au 28.

Il semblerait que les inscriptions soient clôturées pour le mois de Juillet.

Pour plus de renseignements sur les programmes, conditions, etc, s'adresser au: 061 / 61 12 68.

L A L I B R A I R I E D U M I D I
 1070 BRUXELLES. square de l'aviation, 2
 Tél. 521.68.99 C.C.P. - 000.0022511-07

VOICI POUR VOUS, UNE SELECTION D'OUVRAGES SUR L'AVIATION, LA METEO, DELTA...

AUBERT - Eléments de technologie aéronautique
 BEDARD - Le parachutisme, entre ciel et terre
 BONNEAU - L'essentiel sur les bimoteurs légers
 - Les opérations aériennes du pilote privé
 BOURGEAT - Le survol de l'eau
 CARPENTIER - Cerfs-volants et aile delta
 CEPADUES - Manuel du pilote vol à voile
 - Manuel du pilote avion vol à vue
 CHAROT - Le vol aux instruments
 DEVUYST - Météorologie et prévision du temps
 DON SEVERANCE - En liberté dans le ciel, tout sur le Delta Plane
 EICHENBERGER - La météorologie, cours pour aviateurs
 FEMINIER - Cellules et systèmes d'aéronefs
 FEVROT - Météorologie
 GABY - La pratique du Vol Libre
 GAGNON - Manuel de pilotage, notions théoriques, exercices et pilotage
 GEORGE - La mécanique du vol, performances des avions et engins
 HEMOND - Le voyage aérien
 1. Météorologie aérienne, circulation aérienne
 2. Technique du Vol
 3. Le groupe moto propulseur
 JACQUET - Le vol à voile
 JOUGLARD - Les ballons, mécanique - construction
 KASSERA - Le vol à voile
 KOSSA - Le Vol en montagne
 KERMODE - Mécanique du Vol
 MEILLASSOUX - Premiers pas vers le pilotage
 - J'apprends à piloter
 MEUNIER - Conception, construction et gestion des aérodromes
 PASTEUR - Le vol aux instruments + cahier d'exercices
 PERID - Introduction au pilotage
 - Navigation aérienne du pilote privé
 RAFFIN - Electronique et aviation
 SERABIAN - Le pilotage
 - La radiotéléphonie
 - La radionavigation

REVUES AVIATION disponibles en nos magasins

AVIATION 2000
 AVIASPORT
 PILOTE PRIVE

Bruxelles, le 10 décembre 1982.



VERENIGING HISTORISCHE ZWEEFVLIEGTUIGEN

Vintage Glider Club Netherlands

NATIONALE OLDTIMER RALLY

op Terlet van 19 tot en met 23 augustus 1985.

Naam : -----

Adres : -----

Telefoonnummer : -----

Type zweefvliegtuig: ----- PH-no.: -----

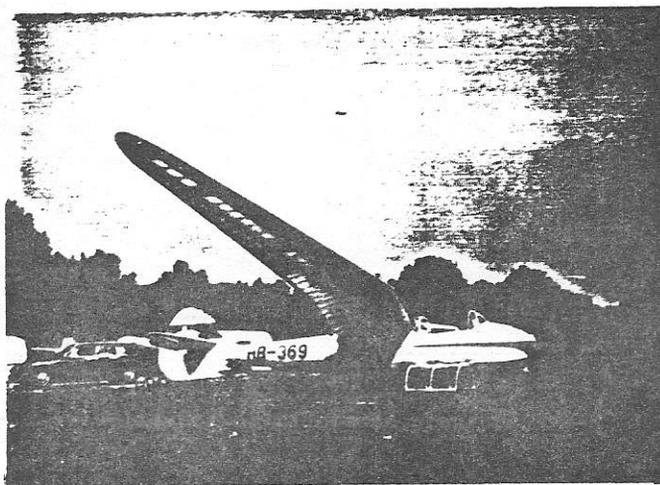
neemt de hele week deel ja/nee

is aanwezig op	maandag	19 augustus
	dinsdag	20 "
	woensdag	21 "
	donderdag	22 "
	vrijdag	23 "

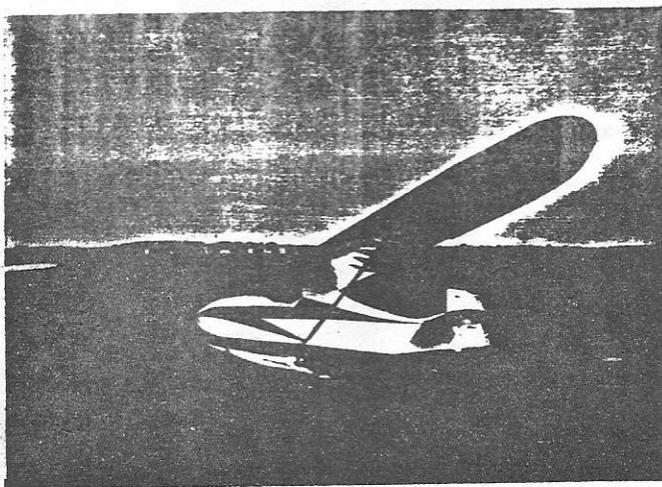
Verzoekt staanplaats voor --- tent(en), --- caravan(s), --- camper

Zowel voor de camping als voor het vliegen gelden de normale Terlet tarieven.

handtekening



le SPYR HB-369 à Lasham en 1983.



Un HUTTER 17 à Lasham en 1983.



Belgian Veteran Gliding Association.