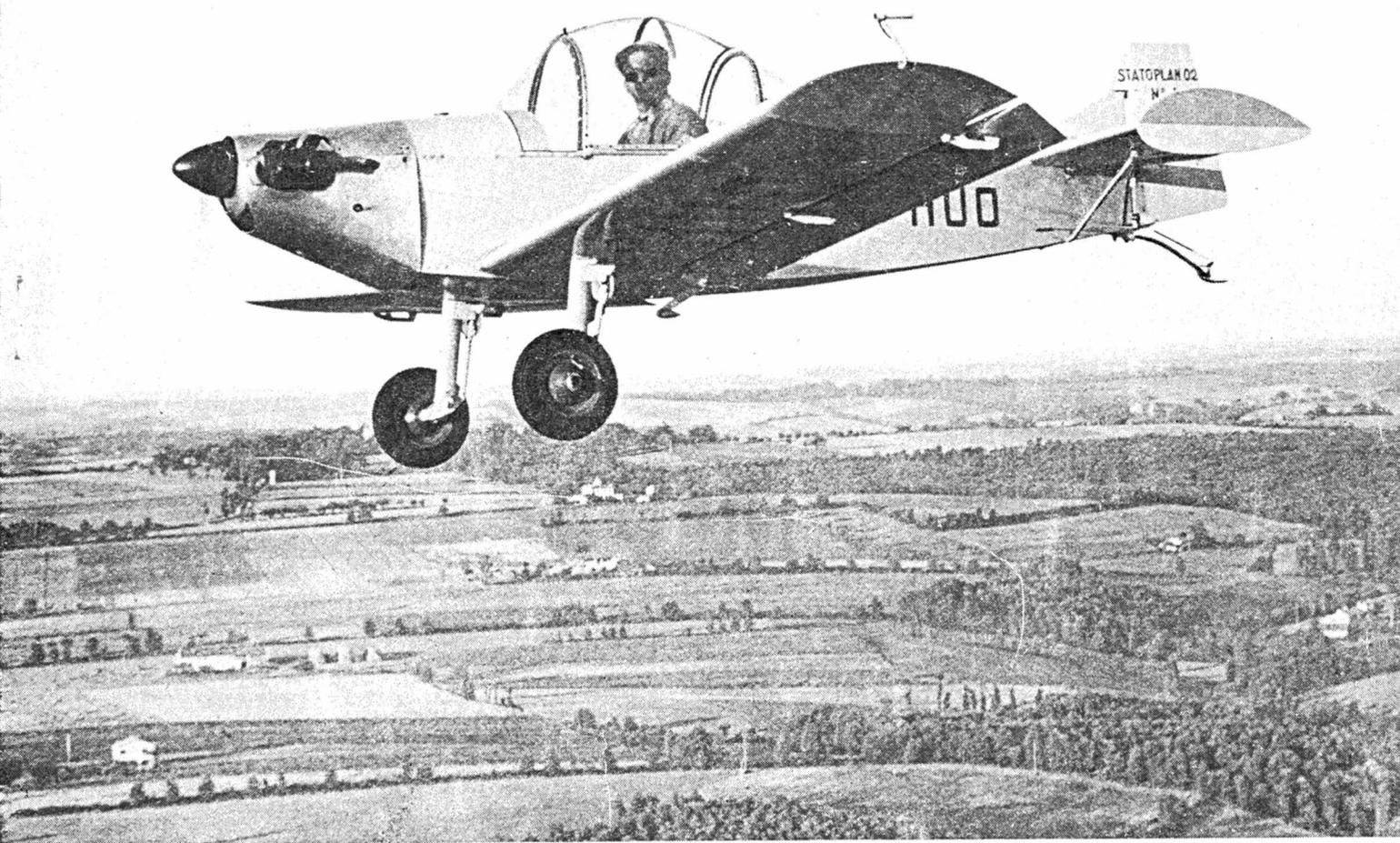




LES CAHIERS DU RSA



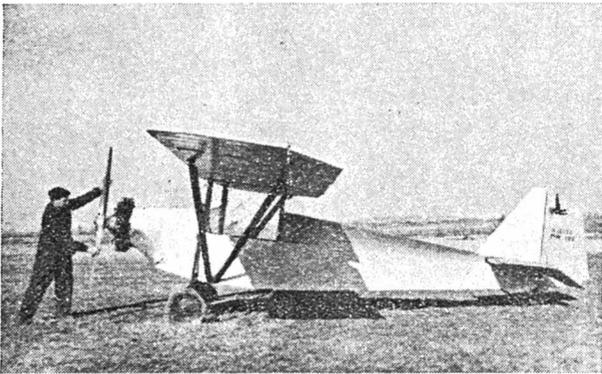
LE "POUSSIN"
STATOPLAN AG-02

LES ESSAIS DU BIPLACE LÉGER 02

C'est l'homme doué que j'ai la chance de connaître. Et c'était bien pour se rendre plus aérien que très jeune, sans encore savoir la fameuse légende il se plaçait les plumes de divers volatiles dans les chaussures. Au pays de Saint-Ciers-Champagne, le nom lui est resté de Pataplume.

Il s'appelle René Léger, et cet état civil est encore prédestiné à l'aviation. Il a réalisé en 1947 un mono place, sur lequel, il s'est appris seul à piloter ; et cet avion a fait ma joie durant deux années.

Le biplace était bien son « Rêve » mais sa situation et sa famille nombreuse l'ont empêché de le matérialiser plus tôt. Puis un jour, il a mordu dedans, comme il mord dans la vérité le front droit et l'œil vif.



L'équipement est simple.

René Léger (Pataplume), Guy Léger (Cabochard) et James Monnereau, le flegme anglais, le sympathisant qui est venu régulièrement de 20 h à 2 h du matin, passer une centaine de veillées dans le garage chauffé au poêle à son.

Guy Léger, le menuisier habile et rapide a formé la carlingue en trois jours sur les directives de son frère.

Depuis bientôt cinq ans, le Salmson attendait, révisé comme neuf sur le coin d'établi, le moyeu pointant, à la façon d'un satellite, le toit du hangar, en se demandant s'il passerait un jour cette frontière.

Train, bâti-moteur, ferrures, cabane, tout prenait place au fur et à mesure de mes visites. J'ai tapoté la toile tendue de la voilure, me suis assis vingt fois dans la carlingue avant d'avoir des instruments de bord sous le nez, sauté sur le contreplaqué du siège pour éprouver la solidité du train. Léger à mes côtés, attendant mon opinion. Les critiques n'étant permises qu'aux gens qui savent faire mieux, je n'avais

qu'à me taire, et admirer le travail bien fait, simple et d'un cru personnel.

Le Salmson en place a tenu à partir au quart de tout, et tellement heureux d'être à l'horizontale avec une cellule derrière lui, s'est laissé roder par économie, au gazogène.

Il y a deux mois, sous la pluie, accroché à une charrue, à l'heure où les braves dorment, je le mettais en route et réalisais un point fixe sensationnel, faisant tomber les bras des gens qui maudissent les avions et les moteurs d'avions. « Nous sommes fous; je vous dis. »

Le 1^{er} février.

Montage presque définitif derrière la maison, un enclos ne permettant qu'une ligne droite. Pataplume s'installe, accélère. L'appareil bondit, s'allège, décolle — coupé. Il est temps de s'arrêter, mais nos trois lascars sont fixés, et ne dormiront pas cette nuit à venir.

Le dimanche 2 février.

Hélas, je suis au travail. Le beau ciel qu'il a fait ce jour m'a rendu de méchante humeur. Ma colère aurait été plus forte si j'avais été prévenu de ce qui se passait à Saint-Ciers.

Montage sur l'aérodrome privé. Chacun s'affaire aux axes et goupilles. Arpentages de terrain, mouchoirs sortis et élevés au-dessus des têtes. Gorges serrées d'émotion. James Monnereau, déjà peu bavard a cloué la langue au palais. Cabochard court dans tous les sens.

Le moteur chauffe, et après le point fixe, René Léger décolle en... 47 mètres.

Le terrain est vite dépassé et oubliant que c'est un essai, tellement sûr de son fait, Pataplume se retrouve à 200 m.

Les plumes aux chaussures ont disparu depuis longtemps, mais le cœur est demeuré aussi jeune. L'ardeur qui anime cet homme se propage à ce matériel qui ne devait que voler correctement.

A 300 m l'avion survole le garage qui l'a vu naître. Le 40 Salmson ronronne d'aise. M^{me} Léger sort précipitamment de sa cuisine, bouleversée, inquiète, heureuse à la fois, en oublie le rôti au four.

Prise de terrain, le biplace descend, mais trompé par le profil très porteur des ailes, le pilote ne pose les roues qu'en milieu de piste et termine ce beau vol dans le labour voisin, l'hélice arrêtée dans le bon sens pour être cassée.

Le beau dimanche que ce 2 février, riche en soleil et joies intenses. Après le repas, un réglage d'ailerons et l'avion a volé toute la soirée en biplace. Ce

n'est que tard qu'il fut démonté pour réintégrer le garage ou devaient se terminer le capotage et la peinture.

Dimanche 9 février.

J'ai reçu une lettre dans la semaine m'annonçant, le beau résultat et ces quelques jours furent pour moi l'attente fébrile du futur papa arpentant le couloir de la clinique.

Le dimanche matin je fonce à Saintes. Le terrain de Rochefort étant impraticable en hiver, j'émigre dans ce club voisin où l'ambiance n'est que cordialité et débordante activité. Le bar moderne permet aux épouses d'y tricoter et bavarder à leur aise, autour d'une futuriste cheminée. Cette fameuse initiative d'un président fin psychologue nous évite ainsi à notre retour, le célèbre rouleau à pâtisserie.

Je fais le plein de mon Léopoldoff. Le moteur chauffe tandis que je m'équipe comme pour un voyage polaire. Je décolle enfin, et à 500 m, cap sur Saint-Ciers-Champagne.

Il est 10 h, le ciel est nuageux et le vent assez fort de face contrarie ma route. Mon impatience est telle aujourd'hui que j'ai l'impression d'avancer à la manière d'un escargot partant en mission sur un chou-fleur. Je passe à la verticale du terrain de Pons, des amis agitent les bras. Bientôt Jonzac, ou un Jodel est en tour de piste. Au-dessus de la petite bourgade de Meux, je vois déjà le terrain de Saint-Ciers. Une tache claire sur le tapis vert m'indique que tout est en place. Une véritable population circule autour de cet oiseau. Je pose le « Swing trou badour » en quelques mètres et déplie ma longue carcasse de la carlingue, accompagnée d'un chargement d'appareils photos et caméra.

Albert Baron, le célèbre constructeur amateur avec lequel j'ai fait des voyages épiques l'été dernier est également venu, mais en voiture. Son pou est resté à Royan, le carburateur en révision. Nous discutons le coup, et l'objet est sous nos yeux, épluché sur toutes les coutures.

L'appareil a une ligne simple, la carlingue est spacieuse, d'un accès facile, mais sans porte, pour éviter de renforcer par des angles le longeron supérieur de la cellule. Le tout est homogène, et inspire la sécurité.

Léger nous fait un vol de démonstration tellement convaincant que j'en oublie photo et caméra. Il se repose après 15' pour m'inviter à l'essai.

J'ai le pincement classique en attachant les bretelles et me sens tout petit dans cet immense cabine. Je mets les gaz, contrôle la ligne droite en palier. 2.000 tours, 110 au badin. Je pige de suits — avec le postérieur — ce que cela signifie. Je tire franchement et m'expédie à 100 m.

Vitesse 60 km/h cela monte toujours. A 400 m manche au ventre, moteur à 1.400 t. l'avion ne s'enfoncé pas d'un mètre. Virages serrés, glissades.

perte de vitesse à 40 km/h, tout y est passé. Je me repose à 45 au badin.

Le pare-brise n'est pas assez enveloppant, et c'est le courant d'air violent qui oblige les lunettes, mais c'est bien le seul reproche que je puisse adresser.

Mes yeux et mon pouce levé ont tout expliqué à Léger.

Le bon repas de M^{me} Léger est resté en souffrance jusqu'à une heure très avancée de l'après-midi. Dans la salle à manger, les oreilles nous bourdonnaient de tant parler. Dans la soirée, Baron a essayé à son tour, puis nous sommes montés en biplace à 1.200 m en 18 minutes.

Pour Léger, sûrement, la vraie récompense.

La photographie du Docteur Barret-de-Nazaris, occupe la plus belle place dans l'humble demeure de René Léger. Le souvenir de cet homme reste vivant. Il avait écrit dans les « Ailes » des louanges sur ce constructeur isolé de Saint-Ciers-Champagne, et avait prévu un fameux biplace qui serait la consécration de toute une vie d'amateur.

Léger n'a pas voulu le faire mentir, et, casqué, décolle, s'élève à son avance pour lui montrer ce qu'il a réalisé beaucoup à son intention.

Peut-être que le sourire du Docteur, le félicite à ce sujet... Quizas ? ? ? moi, j'y crois.

Francis SIRE.

Caractéristiques du Léger O2.

Biplace côte à côte. Torpédo.
Moteur Salmson 9 AD, 40 CV.
Envergure 10.40 m. Surface portante 15 m².
Poids à vide 245 kg. En charge 430 kg.
Vitesse croisière à 1.700 t. 100 km/h.
Vitesse maxi. 115-120.
Décollage en biplace 70 m.
Atterrissage 70 m.
Décrochage moteur coupé 40 km/h.

FAITES DES ADHÉRENTS AU R. S. A.

Droit d'entrée : 250 francs.

Cotisation : 1.500 francs, y compris les Cahiers du R. S. A.

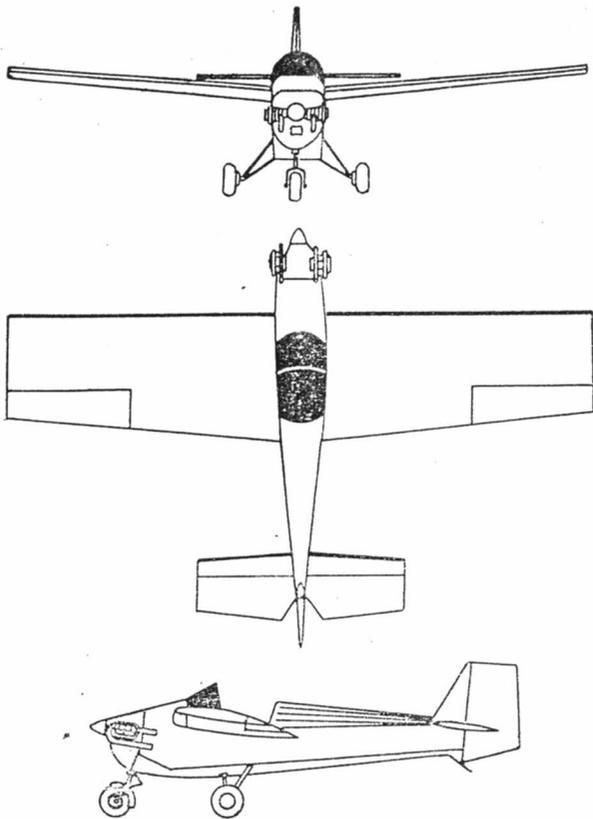
Insigne : 250 francs.

Payez dès maintenant votre cotisation 1959 en versant 1.500 francs à notre C. C. P. Lyon 2645-68.

Vous faciliterez notre travail et la trésorerie du R. S. A.

MERCI.

LE FAIREY « TIPSY NIPPER » - Type 66



Ce monoplace belge, dont les essais très poussés se poursuivent à l'aérodrome de Gosselies (près de Charleroi), mérite bien le surnom de « Plus Petit Avion Raisonnable » qui soit. Il ne mesure en effet que 6 m d'envergure pour une longueur de 4,50 m hors tout.

Comme tout avion moderne, le Nipper (traduction anglaise de « gamin ») est tricycle et possède un fuselage en tubes d'acier. Le résultat de la longue étude entreprise (il y a près de 4 ans !) par son créateur, M. E.O. Tips, a abouti à la construction la plus simple et la plus aisée qu'il soit possible d'imaginer.

Un avion d'amateur.

Avec le Nipper (le soixante-sixième prototype de M. Tips !), Avions Fairey S.A. solutionne un des problèmes les plus ardues se posant à l'aviation d'amateurs : « Comment le constructeur-amateur réalisera-t-il l'avion de ses rêves alors qu'il ne possède

qu'un maigre bagage technique et bien peu de ressources ? »

Ce problème, M. Tips en a trouvé la solution dans un compromis, dont voici l'essentiel : En vue de la construction par l'amateur, l'avion sera livré en éléments dans une caisse de 3,50 m x 80 cm x 70 cm et ne pesant pas plus de 200 kg. Les principaux éléments fournis en caisse sont les suivants : le fuselage terminé, le train d'atterrissage prêt au montage, le gouvernail de direction à entoiler, toutes les commandes, toutes les pièces en bois découpées pour la construction de l'aile et du stabilo, une brochure explicative avec photos et dessins, etc., etc. Tout cet ensemble sera livrable dans quelques mois au prix de 50.000 francs belges (\pm 350.000 francs français). En outre l'amateur achètera par lui-même en temps opportun le moteur, l'hélice, la toile et la peinture. Il réalisera sans aucune difficultés l'aile et l'empennage en se servant des panneaux de la caisse comme gabarits !!!

Description technique.

L'aile disposée en « shoulder wing », pour abriter les coudes du pilote, possède un monolongeron conçu pour « encaisser » tous les efforts combinés de portance, trainée et torsion. Un profil d'aile spécial permet aux faces supérieures et inférieures du monolongeron de rester parallèles sur toute sa longueur.

Le fuselage en tubes d'acier possède un train tricycle à roue à nez orientable en même temps que le gouvernail de direction. Ajoutons que les roues arrières possèdent des freins commandés du manche à balai. Des échancrures dans la partie supérieure de l'aile élargissent considérablement la carlingue et donnent au pilote toute l'aisance souhaitable. Pour l'accès au poste de pilotage, un panneau de la racine de l'aile gauche muni d'un étrier peut se rabattre à la verticale formant ainsi un échelon pratique et indispensable. Le tableau de bord comporte trois instruments usuels. Le pare-brise en plexi se démonte facilement. Le capot-moteur, la casserole d'hélice et le carénage inférieur du fuselage sont en résine polyester, armé de fibre de verre.

Le moteur.

Un Volkswagen de série et une hélice de très petit diamètre équipent la machine actuelle. En fait dans le Nipper, M. E.O. Tips a choisi le VW parce que c'est un moteur que l'on peut facilement se procurer. Mais l'avion peut aisément être équipé d'un moteur de 70 CV, ce qui en ferait naturellement un petit bolide. Pour tout dire, disons encore qu'au poids de 300 kg, le Nipper possède son coefficient

acrobatique et peut résister à des accélérations de 7 g. Et tout cela n'empêche pas le nouvel avion belge d'être rapidement démontable pour être remorqué derrière une voiture en roulant sur ses propres roues !

Caractéristiques

Envergure	6 m
Longueur hors tout	4,50 m
Hauteur	1,60 m
Poids à vide	165 kg
Poids du moteur et des accessoires	56 kg
Poids maximum (calculé)	300 kg
Surface alaire	7,50 m ²
Allongement	4,8

Performances provisoires

Vitesse de décollage (env.)	60 km/h
Roulement au décollage	135 m
Vitesse d'atterrissage (env.)	60 km/h
Roulement à l'atterrissage	90 m
Vitesse de croisière	105 km/h
Vitesse maximum	120 km/h

Pour nous, Belges, qui ne connaissons pas encore l'essor de l'aviation d'amateur, une tentative comme celle-ci ne peut être qu'extrêmement sympathique. Si comme nous l'espérons, le Nipper s'affirme comme un succès, rien n'empêchera M. E.O. Tips d'en « Extrapoler » un biplace économique à l'achat et à l'entretien.

Souhaitons toutefois qu'un constructeur fasse un jour les études nécessaires pour nous doter du moteur léger économique dont nous regrettons aujourd'hui l'absence. Qu'attendez-vous Amis français ?

J. DELLA FAILLE

LES ESSAIS EN VOL DES AVIONS LEGERS

par Pierre BONNEAU

Préface de A. Turcat, chef-pilote
de la S.N.C.A. (Nord)

Illustré par R. Le Breton

Prix : 550 frs

En vente chez Vivier
Librairie des Sciences Aéronautiques
48, rue des Ecoles - Paris (5^e)

MODIFICATIONS JODEL D 9 « BEBE »

Arêtes de décrochage.

Suivant plan D 11 et D 9 - 01. Modification améliorant beaucoup les décrochages. Impérative sur tout appareil.

Vrillage voilure.

La cote de 14 mm indiquée Pl 4 est portée à 28 mm. Cette modification qui améliore franchement les décrochages et un peu les performances de montée est impérative sur les appareils à construire ou en construction, elle est très recommandée sur ceux subissant un réentoilage.

Sur une aile terminée, il suffit pour obtenir ce vrillage de dégarnir la face arrière du longeron sur un mètre environ depuis l'extrémité (il faut évidemment enlever les montants et les goussets des nervures 7 et 8, qui y sont collées) et également la partie supérieure sur quelques centimètres pour permettre le glissement de l'arêtier. Quelquefois il est nécessaire de dégarnir la gouttière de bord d'attaque qui a tendance à se plisser entre l'arêtier et la nervure 8. L'aileron ne subit aucune modification.

Débattement d'ailerons.

La longueur du guignol central de gauchissement est ramenée de 90 mm à 55 mm.

Cette modification qui rend les commandes plus homogènes et le pilotage beaucoup plus agréable par mauvais temps est impérative sur les appareils en construction et recommandée sur les appareils en service.

Il est rappelé que les ailerons doivent être réglés « déporteurs » (0 à 10 mm au bord de fuite).

Poulies renvoi d'ailerons.

Adaptation du système D 11 conformément au croquis D 9 - 20. Réalisation plus simple que l'original, recommandée sur les appareils en construction.

J. DELEMONTÉZ.

« Aux Amateurs et Aéroclubs possédant Walter MIKRON 50 et 60 CV, je dispose de pièces de rechange diverses : cylindres, pistons, etc... « Prix d'amis ! » S'adresser R. Planchais, 19, rue P.-Bodin, Paris-17^e. »

UNE LETTRE-ARTICLE D'ALBERT GATARD

« LE POUSSIN »

SATOPLAN AG-02

Monsieur le Président,

J'ai déjà envoyé une documentation technique aux journaux *Les Ailes*, *Aviasport* et *Aviation-Magazine*. Je n'ai nullement oublié notre revue. Mais afin de vous donner le maximum de renseignements, j'ai préféré attendre. De plus vous vous doutez aussi que le 03 acapare tout mon temps.

Vous connaissez le Poussin et avez sans doute pu apprécier ses qualités pour l'avoir vu évoluer entre les mains de Daniel Robert-Bancharelle. Depuis, certaines petites modifications ont été faites qui ont eu pour résultat de le rendre encore plus rapide, davantage réfractaire au piqué limite et plus stable latéralement (moins nerveux devrai-je dire tant et si bien que, pour ne citer que lui, M. Malichek, dont je tiens à souligner tout l'intérêt qu'il porte à l'aviation d'amateur en mettant obligeamment l'annexe de son garage à ma disposition, pilote de 55 ans, malgré ses 105 kg et 1,80 m et une cinquantaine d'heures de pilotage n'a éprouvé aucune difficultés à s'y adapter dès le 1^{er} vol, vol qui lui a permis de retrouver pendant quelques instants, l'enthousiasme de ses 20 ans tant la manibailité et autres qualités l'ont impressionné.

Il est bien entendu que l'article qui suit n'a rien d'impératif quant à son contenu et je vous laisse toute liberté soit pour modifier le style soit pour retrancher certaines choses ou ajouter des remarques personnelles quelles qu'elles soient. Vous savez que s'il est de bon ton de vanter sa camelote du point de vue commercial, il faut tout de même une certaine modestie et surtout ne point tromper le client. De ce fait, vous pouvez publier sans arrière-pensée les performances que je vous donne ; elles sont absolument exactes. Je tiendrai aussi à ce que vous couchiez intégralement mes intentions quant à la vente des liasses. Merci.

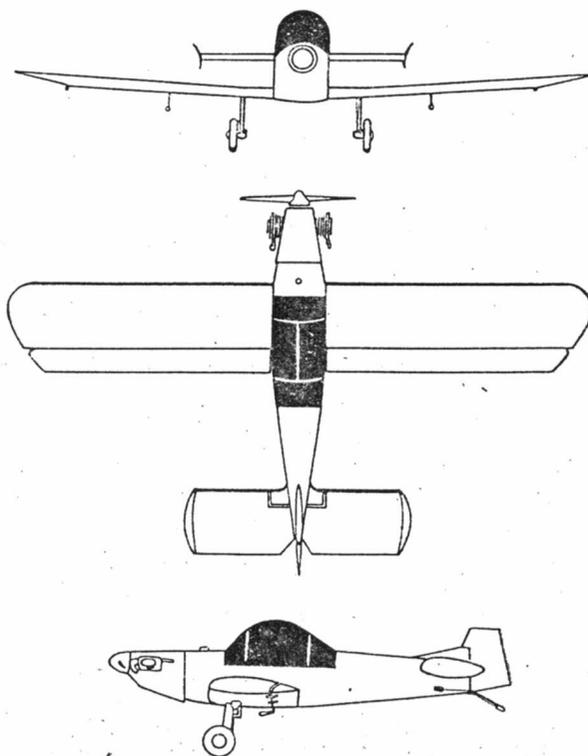
Le dossier comprend : 1 partie technique, 1 plan 3 vues, 1 photo en vol prise par notre ami R.-A. Cole de la revue « Aeronautics » au Rassemblement de Toulouse (un remarquable article a paru dans le numéro de janvier. Dans quelques jours suivront d'autres photos.

L'appareil se présente sous la forme d'un avion à aile basse cantilever avec diedre assez important, de profondeur constante. Habitacle à vue panoramique totale et cabine coulissante à verrouillage central 2 positions permettant l'aération en vol. Malgré ses dimensions réduites et sa faible puissance (un VW 1.131 cm³ 24 CV) sa construction comme ses performances (celles de la planche 1 seront facilement atteintes par n'importe quel pilote de poids normal) et ses qualités de vol permettent de le

classer dans la catégorie « Avion léger de tourisme et de sport ». Son pilotage est facile et absolument classique. Tous ceux qui l'ont piloté (leur poids s'étale de 57 à 105 kg et les carnets de vol accusent de 50 à plusieurs milliers d'heures de vol) ont été agréablement surpris par la facilité et le faible roulement au décollage et à l'atterrissage, son aptitude à grimper, sa grande maniabilité et son refus à piquer aussitôt après avoir atteint une vitesse guère supérieure à la vitesse maximum en palier. Le poids du pilote n'influe que sur la longueur du roulement au décollage (150 m maximum) ce qui est normal puisque l'on sait qu'il n'a que 24 CV, 6 m² d'aile et que les poids extrêmes ont été de 245 et 295 kg.

Nul doute que la formule contient en elle-même de réelles qualités si l'on ajoute qu'elle permet des descentes parachutales manche au ventre tout en restant parfaitement contrôlable aux basses vitesses.

Ce qui surprend aussi, ce sont les faibles changements d'assiette quelles que soient les évolutions (10° maximum). En vol, la simple manœuvre du manche engendre toutes les évolutions classiques. La stabilité sur les 3 axes est très bonne et en par-



ticulier, en profondeur, où elle est automatique, ce qui a fait dire à un technicien très averti qu'il est auto-piloté. L'atterrissage s'effectue sans palier, après une présentation à 3 mm, est très court, ce qui permet de ne pas envisager la nécessité de monter des freins.

Cet appareil se distingue par le fait qu'il est doté d'un empennage horizontal de surface relativement grande, entièrement mobile et couplé, sous le contrôle du manche à des ailerons-volets à fente occupant tout le bord de fuite de l'aile (profondeur 1/3). Cette disposition particulière (brevetée) qui permet et, avec une commande unique, d'agir séparément ou simultanément sur le gauchissement, la profondeur et l'hypersustentation, confère à l'appareil des caractéristiques de maniabilité, de rendement et de sécurité exceptionnels.

La construction de l'appareil est en spruce et contreplaqué, à l'exclusion totale de toile.

Fuselage.

Section rectangulaire à dos arrondi. Il est constitué par 4 longerons 20×15 dont les 2 supérieurs, vus de côté, sont rectilignes et servent, ainsi de base à la construction et au réglage de la cellule. Ils sont réunis par 3 cadres à éléments de sections différentes et quelques diagonales. Le tout est recouvert de contreplaqué. 20/10 pour les flancs, 16/10 pour le dessous (partie AR) les pontets avant et arrière et 50/10 pour la partie avant du dessous. L'étambot vient de construction avec le fuselage. La cabine, à dimensions la rendant suffisamment spacieuse (voir tableau) est à verrière coulissant vers l'arrière et permettant une visibilité totale plus basse que l'horizontale. Elle est facilement réalisable car ses panneaux sont développables.

Aile.

Rectangulaire à bouts arrondis et amincis par le dessous seulement. Profil NACA 23012 sur toute l'envergure sauf du train au fuselage sur lequel il approche les 15 % d'épaisseur relative. Dièdre assez important (32 cm).

Elle comprend 3 parties : l'aile proprement dite et 2 ailerons-volets.

Aile proprement dite.

Un seul longeron caisson de toute l'envergure et de l'épaisseur de l'aile, à semelles lamellaires de 5 mm d'épaisseur, flancs en contreplaqué 20/10 diagonal. Coefficient 9. A l'avant, becs de nervure, à l'arrière partie centrale de profil finissant à la partie avant de la fente. Revêtement en contreplaqué 16/10 raccordé sur le bord d'attaque. Faux-longeron au centre seulement recevant la barre de recul. Vrillage de 1° 30' obtenu par torsion de l'ensemble avant caissonnage. Caissonnée, l'aile est totalement rigide.

Calage à l'implanture 3° 30'. Nervures fabriquées sur table sans cintrage, ajustées entre 2 gabarits tôle.

Ailerons volets.

Un longeron constitué par un contreplaqué 20/10 et 2 semelles 10×10, bec avant, bord de fuite, caissonnée 16/10. Articulé à 3 endroits. Léger vrillage en bout. Profondeur de 34 cm. Un petit volet central sous fuselage relie aérodynamiquement les 2 ailerons aux grands angles de braquage.

Empennage horizontal.

Monobloc, de construction identique à celle de l'aile, profil Naca 2309, pivotant en bout d'un petit plan central, coiffé de 2 dérives marginales en contreplaqué 50/10.

Empennage vertical.

Même construction, le bec débordant coiffant une petite dérive formant arrêtes dorsales.

Les commandes des ailerons et de la profondeur sont rigides, celles de la direction en câble sans poulies.

Atterrisseur.

Cantilever, tube 37×40 portant à la partie inférieure un basculeur recevant à l'avant et en porte à faux une roue avec pneu de scooter 3,50×8 et à l'arrière un tube profilé attaché à sa partie supérieure à un jeu d'anneaux Neiman qui confère à ce train une grande souplesse sans coup de raquette. A l'arrière béquille classique à lames de ressort, patin orientale conjugué à la direction qui permet, au pied, des évolutions faciles et serrées au roulement au sol. Le 1^{er} vol remontant à octobre 56 cet avion doit, sans doute, pouvoir revendiquer le droit d'être le premier à avoir utilisé des anneaux Neiman.

Moteur.

Peut recevoir des moteurs de 20 à 40 CV pesant de 40 à 60 kg. Le prototype est équipé du VW 1131 cm³ qui, mesuré par mes soins au moulinet Renard a donné 22 CV à 2.600 t./min. (puissance en concordance avec celle du constructeur) ce qui correspond à 24 CV à 300 t./min. Cette puissance convient parfaitement (voir performances) puisque des décollages ont été effectués à 2.400 t./min. (point fixe 2.600 t./min.) suivis d'une montée à 0,8 m/sec. Le prototype doit recevoir le moteur Junque-Ydral de même puissance que VW mais plus léger de plus de 20 kg et à 2.400 t./min. maximum. Les capotages sont développables et exempts de tout travail de chaudronnerie.

Une liasse de dessin est établie, prête à la diffusion. Cependant, soucieux de ne livrer que des plans

aussi complets et aussi précis que possible, et un engin vraiment « amateur » j'ai décidé de reculer la vente jusqu'au prochain rassemblement ce qui permettra à notre ami Mathevet de Rive de Gier de construire et faire voler le n° 2. Mais d'ores et déjà, les amateurs intéressés par la formule peuvent se faire inscrire à :

M. Gatard, 6, rue Guynemer, Saint-Jean-d'Angely (Charente-Maritime)

ou bien :

76, rue Emile-Fourcaud, Bordeaux (Gironde) sans que cela ne les engage en rien si ce n'est que leur donner un droit de priorité lors de la mise en vente.

J'ajouterai que le prototype est basé à Bordeaux Yorac, 10 km nord-est de Bordeaux et est à la disposition de tout pilote confirmé.

Avec mes très respectueuses salutations aéronautiques.

E. GATARD.

Caractéristiques.

Envergure : 6,40 m.
Longueur : 4,40 m.
Surface : 6,15 m².
Poids à vide VW : 160 kg.
Poids total : 260-280 kg.
Charge utile : 100-120 kg.
Charge au m² : 45 kg.
Charge au CV : 11,6 kg.
Hauteur totale : 1,50 m.

Centrages.

Normal : 34 %.
Maximum AV : 28 %.
Maximum AR : 42 %.
Profondeur aile : 1 m.
Profondeur aileron : 0,34 m.
Envergure plan AR : 2,24 m.
Profondeur plan AR : 0,75 m.
Surface : 1,68 m².
Voie du train : 1,50 m.

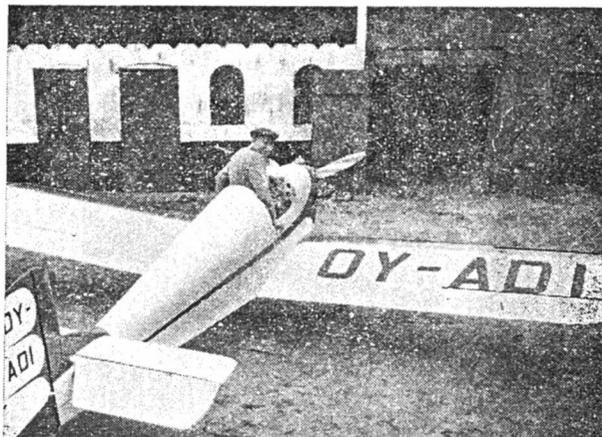
Habitacle.

Longueur : 1,20 m.
Largeur : 0,60 m.
Hauteur : 0,92 m.

Performances avec VW 1131 cm³ 24 CV.

Vitesse maximum : 140 km/h.
Vitesse de croisière : 125 km/h.
Vitesse d'atterrissage : 70 km/h.
Vitesse ascensionnelle : 2,90 m/sec.
Vitesse de chute : 3 m/sec.
Essence : 30 l.
Roulement décollage : 100 m.
Passage des 15 m : 240 m.

Roulement atterrissage : 120 m.
Distance après passage 15 m : 250 m.
Plafond pratique :
Rayon d'action : 370 km.



Le Turbulent Danois de M^r Axel

NOTE DE LA REDACTION

Le jeune Jean-Paul m'a apporté spontanément le papier que vous allez lire et c'est avec plaisir que je le publie.

Je souhaite que, l'ayant lu, quelques jeunes fassent comme lui l'effort de dire pour les *Cahiers du R.S.A.* tout simplement ce qu'ils en pensent.

G. B.

« PREMIER CONTACT AVEC LE R.S.A. »

Amis qui allez lire cet article, vous me comprendrez mieux que tous puisque vous aussi, votre amour de l'aviation vous a poussé à voler. C'était votre idéal, il continue de l'être au cœur du R.S.A. qui en est une belle manifestation.

J'ai seize ans passés, l'âge veut que l'on commence à s'intéresser à quelque chose, aussi lorsque notre professeur de français proposa comme épreuve des exposés oraux (facultatifs), je choisis « l'aviation de tourisme en France et les possibilités offertes au jeune homme pour apprendre à piloter ». Pour la réalisation de cet exposé, j'écrivis à l'Institut professionnel polytechnique qui me donna des chiffres, des programmes d'études en vue du B.E.S.A. et autres examens, ainsi que les adresses des Aéro-Clubs de la région lyonnaise pour la préparation technique de ces examens. C'est ainsi que j'appris l'existence du R.S.A. J'écrivis pour obtenir les précisions en vue d'un second exposé développant le sujet de la « construction amateur » en France et ses réalisa-