vol libre magazine

n° 41
11f.
déc. 79



LA BONNE OCCASE

VOTRE ESSAI PARACHUTE

HOLLANDAIS VOLANTS

OLM N° 15

RENDEZ-VOUS AVEC LE FLOATER



l'album photo des lecteurs









Ci-dessus, nouveau concours V.L.M. : à qui le président de la F.F.V.L. avait-il emprunté une chemise et un pantalon pour le discours d'ouverture des Championnats du Monde ?
En haut : photo prise en vol autoraée
En bas : le Quicksilver livré avec valet musclé.

Nos lecteurs nous proposent régulièrement de très bonnes photos que, malheureusement, nous ne pouvons publier lorsqu'elles ne cadrent pas avec nos sommaires.

Afin de combler cette lacune, nous leur ouvrons une page par mois ; il s'agit donc d'un album-photo que vous remplirez au fil des numéros.

Nous nous réservons bien sûr le droit de sélectionner, vu le peu de place imparti.

Chaque cliché, pour être pris en considération, doit nous parvenir en tirage noir et blanc, format 13 × 18 au moins, accompagné du nom de son auteur et d'une petite légende pour le situer. Il ne sera restitué que si l'expéditeur nous en fait la demande.

Magnifique

le Quicksilver d'Alain Bernet depuis qu'il a pris son courage à deux mains et décidé d'en faire un Ultra-Léger Motorisé. Il a donc construit une cellule originale à laquelle il a adapté son double moteur (O.L.M. n° 10). Les résultats des premiers essais sont très encouragants : un petit avion individuel pour environ 17 000 F, et avec une de ces g... !
Un reportage détaillé le mois prochain.

Alain Bernet : 23, allée des Sources
91210 Draveil



L'étau se resserre

La maladie du treuil se rapproche de la capitale.
A Saint-André de l'Eure, (près d'Evreux), Charles Lemire met au point un système de tractage, inspiré par celui de Delta Choucas, mais qui devrait être à un prix plus abordable.
Le câble en Kevlar est enroulé sur un treuil qui devide à partir d'une tension fixée au moyen d'un frein à ruban ; le point d'attache est relié à quatre points (barre de contrôle aux deux bouts, sommet du trapèze, arrière de la quille).
Petites améliorations, comme le rembobinage automatique du câble dès qu'il se relâche et le fusible au point d'attache éliminant les risques de blocage du treuil ou du câble.
Les premiers réglages (avec un Starga Véliplane pour le moment) ont eu lieu et le système devrait être opérationnel d'ici quelques mois. A suivre dans O.L.M.

C. Lemire : 16, rue des Vignettes
80220 Gamaches



British crémaillère

La première école européenne de vol libre vient d'ouvrir à Warwick dans le centre de l'Angleterre.
Dirigée par Paul Baker et Dave Garisson, elle utilise un immense terrain d'aviation prêté par un gentleman-farmer et accueille pour commencer les pilotes de vol libre désirant s'initier au tracté.
Au début de l'année prochaine, le centre recevra des novices complets, n'ayant jamais touché une aile et les formera selon une méthode en cours d'élaboration.
Autre chose : la compagnie prend la distribution Pterodactyl en Europe, des détails à venir.
The High School of Hang Gliding : Wellesbourne Airfield Wellesbourne WARWICK ANGLETERRE (78) 984 1114.

Pff... !

J'en suis encore tout essoufflé : je rentre à l'instant de Normandie où j'ai vu le tout nouveau système de motorisation de Gérald Lancien : un triangle sur lequel est monté un moteur, le tout accroché par un seul boulon à peu près au sommet du trapèze de n'importe quelle aile delta. Le tricycle est articulé par rapport à l'aile au moyen d'un joint torique, tous les mouvements sont permis. Le pilote est assis dans le tricycle et pilote normalement comme en vol libre. Une ré-vo-lu-tion de simplicité, et je pèse mes mots.
A suivre...



Courrier des oileurs

Michel CARNET
15, rue J.-Prévert
Griesheim sur Souffel
67370 Truchtersheim

Monsieur,
Très intéressé par le vol tracté, comme beaucoup très certainement, mais n'ayant pas ou très peu de documentation sur ce sujet, pourriez-vous dans un prochain numéro de V.L.M. consacrer une ou plusieurs pages à l'étude, aussi complète que possible, de cette technique avec photos, croquis, courbes, etc. Je pense que cela pourrait être positif en apportant à certains des renseignements susceptibles d'éviter des erreurs grossières. Points particuliers :
— Treuil : fixe ou mobile, étude de la mécanique, problèmes qui se posent, solutions diverses adoptées, vitesse de déroulement, ralentissement, freinage, etc. Incidents possibles, etc.
— Ailes : fixation du câble tracteur, détermination du ou des points d'attache, comparaison avec le vol tracté de parachute de plage, anneaux à utiliser, largage en tension ? par le pilote ? En montée — après palier... etc. vitesse ascensionnelle, contrôle de l'aile sur ses axes, répartition des efforts sur l'aile, renforcements à prévoir ? Angle d'attaque — contrôle de cet angle, incidents ou accidents possibles ? Etc, etc.
Cette liste n'est pas exhaustive, je ne connais pas assez le sujet pour cela et je compte sur cette étude pour combler mes lacunes dans ce domaine particulier.
Avec mes remerciements, dans l'attente,
Veuillez agréer...

Cher ami,
Ce que vous me demandez, c'est un « rendez-vous avec un treuil » ! Comme ça serait un peu trop de travail en réponse à une lettre, je vous demanderai de bien vouloir patienter jusqu'à un très prochain mois où nous aurons l'occasion de parler de tout cela en essayant les nouveaux treuils qui sont en voie de mise au point dans la région parisienne.
Bien amicalement, et pardonnez ma paresse. H.A.



J. MORICEAU
39, rue Gauffroy 75017 Paris.

Monsieur,
Dans le dernier numéro de VOL LIBRE MAGAZINE figure un article traitant du C.N.R.A. et de son application possible aux ultra-légers motorisés.
Comme vous le savez très certainement, le C.N.R.A. actuel est une procédure de certification qui a été mise au point en 1962 entre les services officiels et le Président du Réseau du Sport de l'Air de l'époque, M. Georges BERAUD. Il y a donc maintenant plus de 17 ans que les constructeurs amateurs bénéficient de cette procédure pour les avions, à la satisfaction, je crois, de la très grande majorité.
L'article en question, s'il décrit bien la procédure à suivre pour obtenir le C.N.R.A., présente quelques inexactitudes ou imprécisions qu'il me semble important de rectifier dans un de vos prochains numéros.
Vous écrivez au début que pour être en règle avec l'Administration il «suffit de se considérer comme constructeur amateur » même si on n'a visé que quelques boulons ». Ce sera très difficile, car la réglementation internationale adoptée pour les amateurs impose à ces derniers de construire une partie importante de leur machine.
Ensuite, il me semble indispensable de rectifier dans les meilleurs délais l'affirmation suivante :
— Le postulant fournira une attestation de la réception des matériaux utilisés...
C'est absolument inexact, **sauf** si l'appareil construit est destiné à la voltige (ce qui n'est certainement pas le cas des U.L.M.). Dans le cas général, le constructeur déclare simplement qu'il a utilisé des matériaux ayant des caractéristiques correspondant à leur fonction. Ceci est très souple et permet aux amateurs, sous leur responsabilité bien sûr, de ne pas obligatoirement utiliser des matériaux dit « réceptionnés aéronautique ».
Je suis sûr qu'en tant que porte-parole du vol libre, vous comprenez toute l'importance que j'attache à cette rectification. Les contraintes que nous subissons, de tous ordres, pour pouvoir pratiquer le vol sous ses différentes formes, sont déjà bien suffisantes, pour ne pas nous en imposer de supplémentaires.
Pour terminer, l'adresser du R.S.A. est maintenant à Paris, 39, rue Gauffroy Paris 17e — Tél. 228.25.54. L'adresser que vous avez indiqué n'est plus valable depuis 1971.
Veuillez agréer...

J. MORICEAU
Vice-Président du RSA