



Le SIREN C30 Edelweiss

Photos : Thierry Clertant

Texte : Michel Bellaton

Performances

Vitesse maximale de chute : 0,70 m-sec. à 80 km-h. Finesse max. : 35 à 95 km-h. Chute à 100 km-h : 0,80 m-sec. Chute à 120 km-h : 1,20 m-sec. Chute à 150 km-h : 2,10 m-sec. Chute à 200 km-h : 5 m-sec.

Planeur né pour la compétition

Edelweiss, premier planeur Français à pilotage allongé ; premier planeur construit en matériaux sandwichs. Le C30 Edelweiss n'est pas cependant l'œuvre de nouveaux

Caractéristiques

Longueur : 7,60 m. Envergure : 15 m. Cordes : amplitude 1,08 m, intermédiaire 0,846 m, saumon 0,436 m. Allongement : 18. Surface : 12,5 m². Dièdre : 4° à l'intra-

dos. Poids à vide équipé : 215 kg. Poids minimal en ordre de vol : 310 kg (charge ailaire 25 kg-m²). Poids maximal (avec lest) 380 kg (charge ailaire 30 kg-m²).

venus, il représente l'évolution logique d'un ensemble d'études et d'expérimentations sur plus de 10 ans. C30 comme "Cayla", un nom attaché à tous les planeurs Louis Bré-

guet du "901 au 906".

Ce n'est que neuf mois après le dépôt des projets, au début 62, que fut commencé le travail en atelier, avant même que ne soit





Le F.C.C.U.M appartient à Michel Bellaton.

signé le marché officiel portant sur deux protos. Edelweiss, destiné à participer aux Championnats du monde à Junin (Argentine). En 1963, Louis Henry gagna ces championnats en catégorie standard. Le 25 septembre 62, le C30-01 effectuait son premier vol.

Soulignons qu'au niveau technique, l'Edelweiss possède des A.F. intrados/extrados situés à 50 % de la corde de l'aile. Le profil utilisé pour l'aile fait partie des NACA série 24.

La principale caractéristique du stabilisateur est que les 2 plans, entièrement mobiles, sont disposés en V^e et pourvus au bord

Remarque: les masselottes d'équilibrage au sommet des B.A.



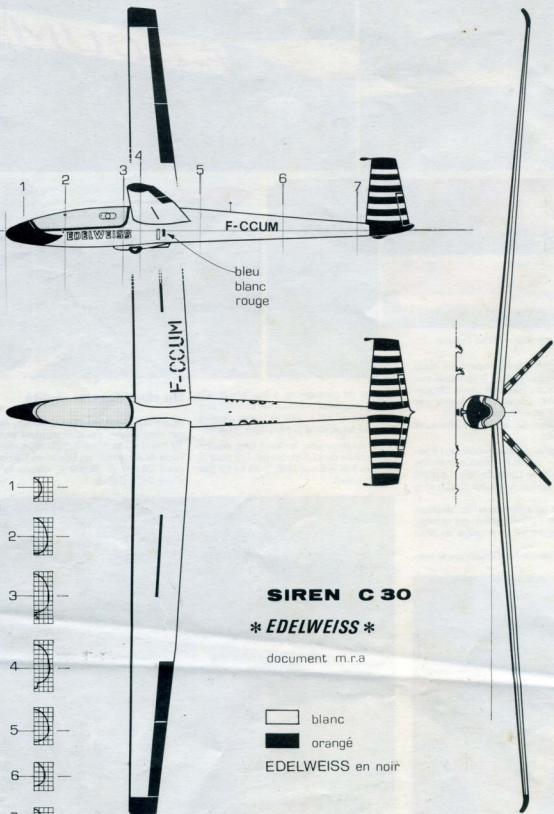
marginal de contreponds d'équilibrage. Ce planeur possède l'avantage de pouvoir être lesté (max. 50 kg) à l'aide de barres glissées dans des logements prévus dans les ailes.

Il y eut un proto pour la classe libre, équipé d'une voilure de 17,5 m, qui prit l'air pour la première fois le 9 mai 1968, mais ne fut pas commercialisé.

Un rêve devenu réalité

Ayant été passionné par ces perfos, ébloui par l'esthétique, j'ai rêvé pendant plus de 10 ans d'en avoir un à moi. Mon rêve, je viens de le réaliser, un Edelweiss C30 coûte entre 20.000 et 30.000 F, disons le prix d'une 2 CV Citroën !





0 1 2 3 4m

Premier contact

J'aimerais vous conter les impressions que j'ai eu, lors de mon premier vol.

Pour un lacher "Edelweiss", il faut surtout bien prendre son temps afin de s'installer. Une bonne position est indispensable, vu la disposition couchée du pilote. Une fois la verrière fermée, câble tendu, aérofreins verrouillés, pouce levé, un aide lève l'aile et le planeur est prêt pour le départ. Le roulage se fait dans d'excellentes conditions ; au bout de 50 m le C30 décolle sans aucune difficulté.

Pendant le remorqué, je n'étais pas très à l'aise vu la position couchée ; le tableau de bord masque entièrement le remorqueur ; par contre, voler trop bas, le souffle de l'hélice rend le remorqué désagréable.

Arrivé à 600 m Q.F.F., je me largue ; j'enroule une pompe qui me laisse un 3 m positif qui me monte jusqu'à 1600 m. En spirale, je n'ai jamais vu un planeur aussi stable, il vole tout seul ! Après avoir fait mon plafond, je prend la direction de l'ouest pour accrocher les cumulus du relief. J'affiche 120 km/h, le taux de chute n'est pas trop mauvais ; traversant quelques petites ascendances, que je ne prends pas, je tire légèrement le manche en gardant mon axe ; très surpris il restitue très bien ; puis je tombe sur du plus 4 m, j'enroule à nouveau, quelle efficacité ces ailerons ! Ce piège est un vrai bonheur. Après un vol de 2 h 40 mn, je décide de rentrer au terrain. Tour de piste un peu haut, cela fera l'occasion de tester les aérofreins. Sortie des soupapes... c'est déliant, il dégingole comme un pavé, tout en restant contrôlable, quelle sécurité pour les * vaches.



Notes le sens d'ouverture de la verrière, accompagnée par le tableau de bord, afin de faciliter l'installation du pilote.

Actuellement

Je l'ai repeint en blanc et décoré en orange. "signal" pour qu'il soit mieux vu en l'air. Peinture polyuréthane de chez Dupont.

Ce planeur est visible à l'aérodrome de Villefranche/Tarare (69) situé à Frontenas au Centre de Vol à Voile de Villefranche et du Beaujolais. Edelweissement Votre.

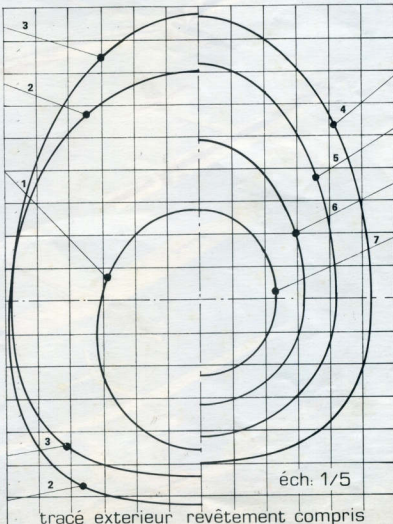
M. B.

L'Edelweiss traité en maquette ne devra pas avoir une envergure inférieure à 1,3 m, car la surface de 9 cm² ne pourra supporter une charge supérieure à 40 g, tout en offrant un pilotage facile. En 2 axes, portez le dièdre entre 5 et 6° pour chaque aile. Dans le cas de l'utilisation d'un même profil sur toute l'aile, vrillez celle-ci, sur son tiers marginal, de - 2°.

Ech.	Env. m.	Surf. dm ²	Charge g/dm ²	Poids kg
1/10	1,5	12,5	32 à 42	0,4 à 0,525
1/6,1	2,05	34	29 à 44	1 à 1,5
1/5	3	50	29 à 48	1,5 à 2,4
1/4	3,75	78	38 à 58	3 à 4,5
1/3,57	4,20	96	36 à 65	3,7 à 6,3

Jusqu'à 2 m, utilisez des profils tolérant les charges alaires jusqu'aux maxi. donnés (Ep. 201) ; pour les très légers (25 à 28 g/dm²) Clarky ou Fx.60-126. Après 2,50 m utilisez un profil en rapport avec la destination du planeur.

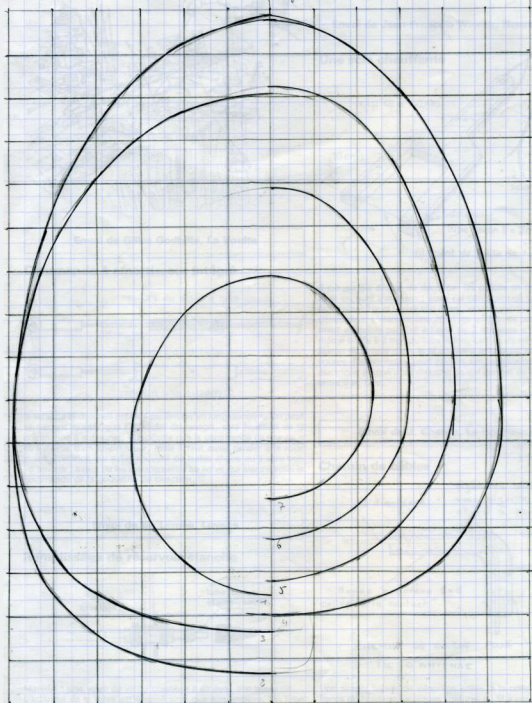
Note : le plan d'une maquette de l'Edelweiss au 1/10 est paru dans le n° 333, en vente à la revue contre 5 timbres à 1,80 F frais d'envoi compris.



Echelle 1/3,57 EDELWEISS SIREN C30

EV. 4m20 Cordes 280-14 - Empoux 21/11-

L. 2m12. Cavenage Roue. 25cm-



1	31,25	- 8,75
2	106,25	- 29,69
3	211,25	- 59,17
4	242,50	- 67,98
5	350.	- 98,03
6	500.	- 140,0

7. 634.37 - 177,69

Ann = 1 Comp. 6,85 cm.