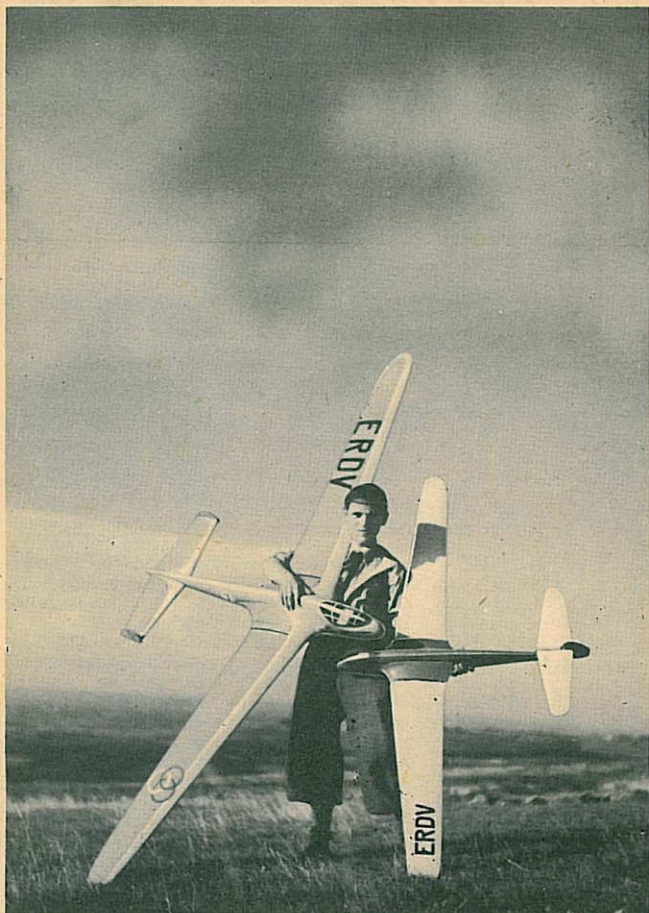


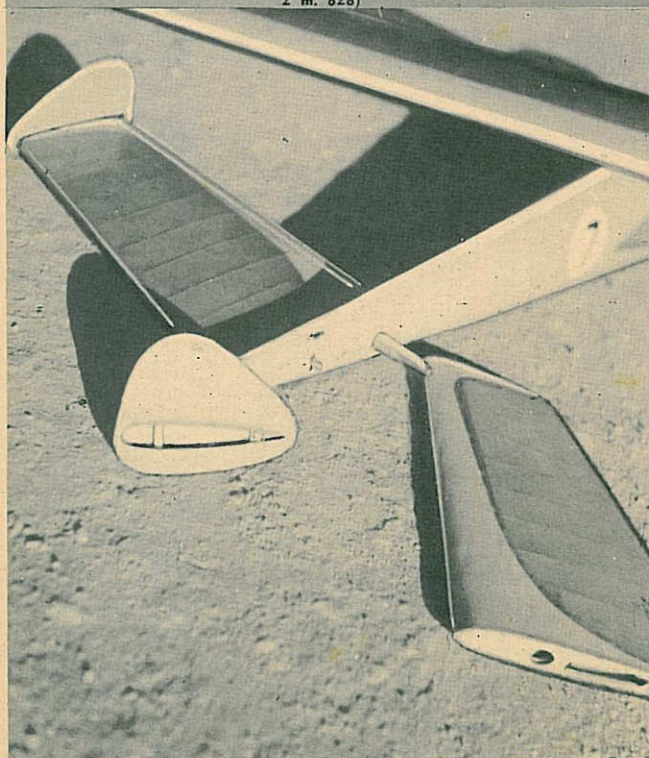
LES JOURN

25 • 26 SEP

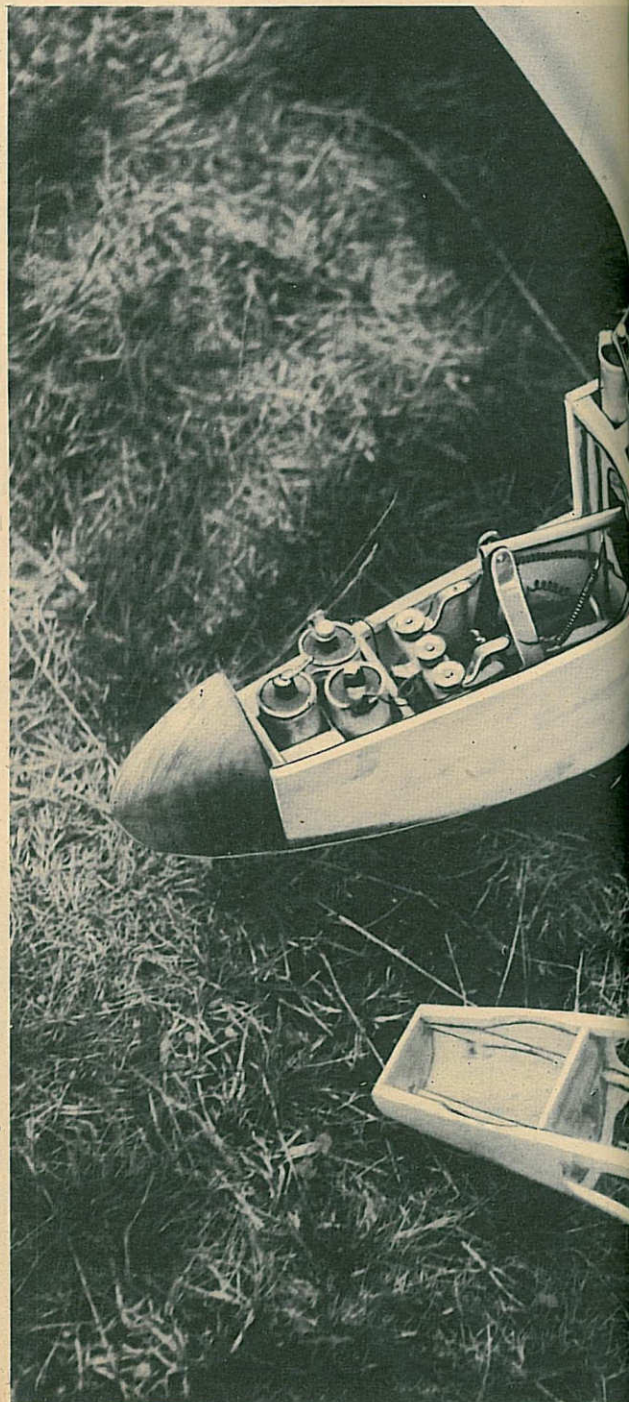
DE LA MONT



Emmanuel Fillon a présenté outre son « National » gagnant du Concours, catégorie performance, la version agrandie de cet appareil (envergure 2 m. 828)



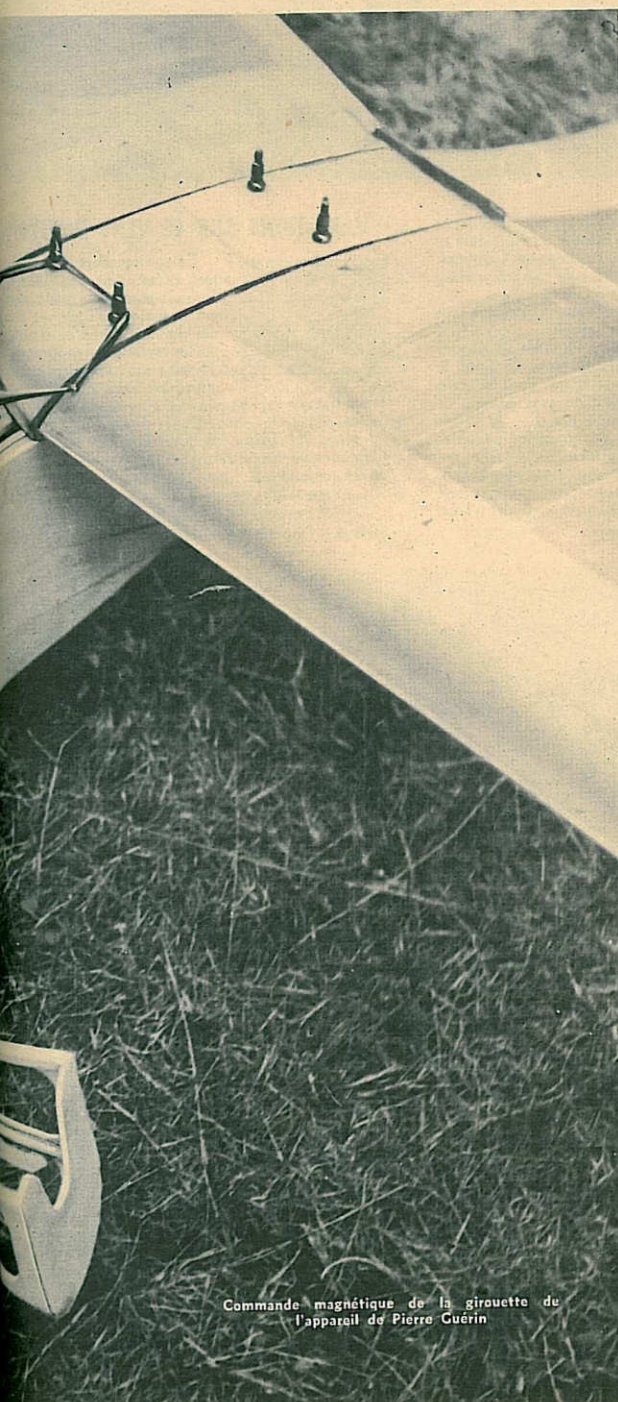
L'empennage horizontal du « National » de Fillon, montage à goujons réglables



ES EXPÉRIMENTALES

MBRE 1943

NE NOIRE



Commande magnétique de la girouette de l'appareil de Pierre Guérin

Le Jury a dégagé de l'ensemble des observations l'impression que plusieurs des formules présentées apportent une solution correcte du problème de la stabilité d'un planeur dans un vol de pente.

Il estime que les efforts doivent surtout porter désormais sur l'étude des dispositifs permettant de suppléer à l'absence de pilote, pour le maintien du cap des appareils. Il émet le vœu que des Journées Expérimentales soient à nouveau organisées au Centre de la Montagne Noire, au cours de l'été prochain, dans la préparation des appareils qui seront présentés à ces épreuves, l'attention des concurrents devra porter d'une façon toute spéciale sur l'invention et la mise au point de dispositifs nouveaux (giroscopes, girouettes, etc.) capables d'assurer la conservation du cap de l'appareil.

DES JOURNÉES FÉCONDES

LES samedi 25 et dimanche 26 septembre, se sont déroulées, au Centre des Sports Aériens de la Montagne Noire, les épreuves ouvertes aux modélistes sous le nom de « Journées expérimentales de la Montagne Noire ». Le règlement prescrivait aux concurrents de présenter tous planeurs conçus particulièrement pour le vol de pente, c'est-à-dire ayant par leur forme ou par des dispositifs appropriés la possibilité de tenir un cap dans le vent et de naviguer dans l'ascendance dynamique du vent.

Une quarantaine de concurrents, tant professionnels qu'amateurs, participèrent à cette manifestation au cours de laquelle une dizaine d'appareils prouvèrent par leurs vols qu'un progrès énorme a été accompli.

Dès le vendredi après-midi, membres du Comité d'organisation, journalistes, officiels, premiers modélistes, arrivaient à la Montagne où M. du Chesne, Chef du Centre, assisté de ses collaborateurs, organisait le logement et le transport des uns et des autres à Castelnau-dary, à Revel, à Saint-Ferréol ou au Centre même.

Le samedi 25, dès 9 heures du matin, M. Kampé de Fériet, Président du Jury, réunissait les concurrents au hangar autour des autres membres du Jury, MM. Gilbert Sardier, Barret de Nazaris, Desnoes, Jarlaud, Cabot, et commençait l'examen des appareils. A 11 heures, la brume s'étant levée et ouvrant le champ d'ascendance donné à la pente par un faible vent de Nord-Ouest, les épreuves en vol commencèrent.

Trois points de départ furent désignés, chaque concurrent passant successivement de l'un à l'autre.

Toute la journée du samedi et toute la matinée du dimanche, les vols se multiplièrent marquant ces journées comme une grande étape dans le progrès technique du Modélisme Français.

La Fédération Française des Sports Aériens qui organisait la manifestation, était représentée par son Président, M. Gilbert Sardier, par MM. Castillon de Saint-Victor, secrétaire général, et du Bauffret des Genettes, secrétaire.

Avec M. Eric Nessler, les Sports Aériens avaient délégué M. Lescure, représentant M. Clériot, chef de la Section, empêché ; M. Jarlaud, Directeur technique du Centre National ; MM. Blanc, Lowiowsky, Roussel, Decourt, ainsi que les chefs de Centres régionaux de Sports Aériens : MM. Mourez, Cabanes, Marceau, Calippe et Montpied, empêché.

Le Jury comprenait, aux côtés de son Président, M. le Professeur Kampé de Fériet, et de M. Gilbert Sardier, MM. Chappart, Desnoes, le Docteur Barret de Nazaris, Jarlaud et Cabot.

Le personnel du Centre, aux côtés de son chef, M. du Chesne (MM. Valette, chef adjoint, Didion, chef-pilote, Goubeyre et Landon, moniteurs), recevait toutes ces personnalités, parmi lesquelles on distinguait notamment MM. Lobbé, de l'arrondissement spécial de l'Air de Toulouse ; Guiraud, de l'O.N.M. ; Bié, de l'Aéro-Club du Languedoc, et Guillemet, adjoint de M. Kampé de Fériet.

Un déjeuner au Centre, le dimanche 26, termina la manifestation et donna l'occasion d'en dégager les premiers enseignements. M. Gilbert Sardier, Président de la Fédération Française des Sports Aériens, arriva le matin même, prononça une allocution. M. Lescure y répondit au nom de M. Clériot, Chef de la Section des Sports Aériens. M. Kampé de Fériet, Président du Jury, avait auparavant défini les conclusions à retenir de cette fructueuse réunion. M. Castillon de Saint-Victor, secrétaire général de la Fédération, fit connaître les satisfactions nouvelles obtenues en ce qui concerne la part officielle donnée au Modélisme dans les loisirs scolaires.

Nous indiquons par ailleurs les décisions qui ont été prises par le Jury pour demander aux Sports Aériens la récompense des recherches les plus intéressantes.

En résumé, ces journées expérimentales furent fécondes et prouvèrent que le Modélisme Français tient hautement son rang dans la recherche aéronautique.

OU L'ON RETROUVE L'ATMOSPHERE D'ISSY-LES-MOULINEAUX AUVOURS ET BAGATELLE

(d'un de nos envoyés spéciaux)

**VENDREDI
24
SEPTEMBRE**

Quel temps aurons-nous pour les journées expérimentales ? C'est la question que je me poserai jusqu'au soir. A Toulouse, Jean Thomas, le champion et créateur du Centre de la Montagne Noire, lève un oeil vers le ciel et me fait espérer. Je vais partir

vers les pentes au succès desquelles il a consacré dix ans de sa vie. Je le laisse poursuivre les occupations auxquelles il se donne pour le plus grand bien des Amis du Vol à Voile dispersés dans la région.

Bientôt après, c'est sous le charme du Professeur Kampé de Fériet que s'échangent les pronostics. Un arc-en-ciel, une averse traversée, un nuage violet qui oppose son ombre aux lumineuses rousseurs de l'automne, les pics jumeaux du Carlitte surgissant de la chaîne encontournée des Pyrénées seront les émaux d'une causerie qui raccourcit les distances. Une heure à peine que nous roulons et voici déjà la route de Castelnau-d'Aud à Revel, où le vent d'autan qui sèche la bouche nous assaille de côté.

Hélas ! oui, c'est bien le rabattement sur la pente ! En grimpaient la route du Centre on noie son désappointement dans la contemplation du soleil d'orage qui découpe les nuages avec des contrastes étincelants. Emotions rapides, car en autant de temps qu'il fallait, il y a quelques années, pour atteindre la ferme de Perricault, la belle route empierrée nous amène au camp.

Tout le personnel du Centre nous y accueille aux côtés de son chef, M. Du Chesne, et nous retrouvons d'un seul coup l'ambiance impérisable.

Joie des arrivées, de retrouvailles ! Les rafales font gronder les tôles du hangar. Un instant on oublie que le vent n'est pas sur la pente : chacun cherche à s'évader de cette déception commune. Après les congratulations d'usage et la distribution des bons de logement, des groupes se forment. Le chef-pilote Didion évoque des souvenirs de grands discuteurs de coup ; Lorelle, l'artiste, se tourmente de n'avoir pas assez de pellicule pour photographier un paysage du ciel : le beau cumulo-nimbus attaqué par derrière et qui fait la roue avec les rayons du soleil. Valette le météo, par rouerie, répond à mon optimisme que cette pluie n'a pas été assez forte pour ramener le vent sur la pente (les nez s'allongent). Pendant un moment, la terrasse se remplit d'interrogations muettes et désolées. Pour déridier cette assemblée de baigneurs accoudés à la galerie de bois du bungalow, devant la mer vide, et d'estivants qui font leur cure devant des guéridons à siphon comme dans les almanachs, il faut qu'un ancien se décide à percer flegmatiquement cet abcès : c'est M. Zig-Zag, le Tristan Bernard du vol à voile, qui vient de dire un mot cocasse. Comme une volée d'étourneaux, les rires ont relevé les visages, les épaules accablées, ont tonifié les promenades autour du bâtiment.

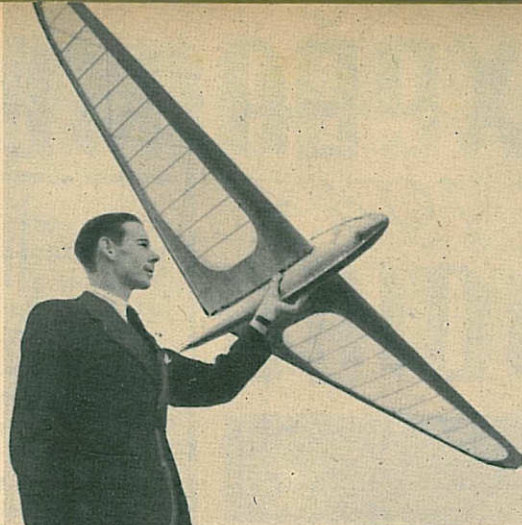
Tandis que les uns tirent du côté de la cuisine d'où une bonne odeur de soupe coule à travers les groupes, les autres s'activent vers les camions qui mijotent à grands ronflements. On les apprête pour la distribution des congressistes dans les hôtels de la plaine. Des concurrents qui erraient se sentent soudain tout guillerets.

Dans la féerie de couleurs du soleil couchant, la pétarade des gazos accompagne les fournées de véli-voles, hommes et femmes, qui prennent contact les uns avec les autres. On regarde ceux qui affluent au modèleisme.

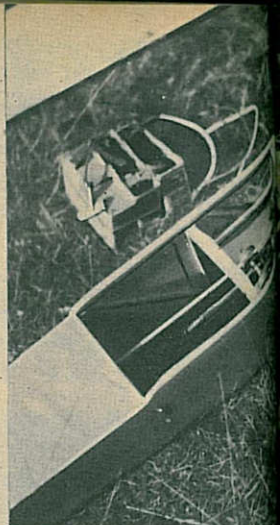
C'est ainsi qu'une surprise agréable nous était réservée à l'hôtel de Revel où la journée dont je faisais partie allait loger ces deux jours. En précisant les présentations, fuies celles des amis du Modèle Réduit que je connaissais déjà de nom, je serre la main d'un confrère qui vient assister aux journées pour cinq grands jours de Zone Sud.

LA BELLE ÉQUIPE

C'est l'occasion où jamais de familiariser les journalistes avec le modèleisme en interviewant l'équipe déléguée par le Modèle Air-Club de Paris : Varache, qui



L'aile volante de Suisse... une aile volante qui vole !



M. G. gauche

a commencé il y a huit jours la conception, le dessin et la construction du magnifique planeur qu'il présente au concours ; Guillemard au nom célèbre ; et Guerpont, dont le planeur nanti d'un dispositif de cap automatique suscitera toutes les admirations.

Chacun répond spontanément aux questions avec lesquelles j'attise leurs réflexions, tandis que M^{me} Guerpont, qui a été l'élève d'Olga Girod, évoque des souvenirs et qu'on surveille du coin de l'œil la ravissante Guerpont Modèle Réduit qui caracole (avec un peu d'instabilité latérale) sur le gros Danois de l'Hôtel du Centre.

Guerpont « met en forme » sur le marbre ; Guillemard ne travaille que « sur la planche » ; Varache, qui en est à sa 536^{me} maquette, « construit en l'air ». Je dirai ailleurs les images passionnantes que mes trois hôtes de ce soir ont retrouvées pour moi dans leurs mémoires de modèleistes.

VARIATIONS SUR LE VENT D'AUTAN

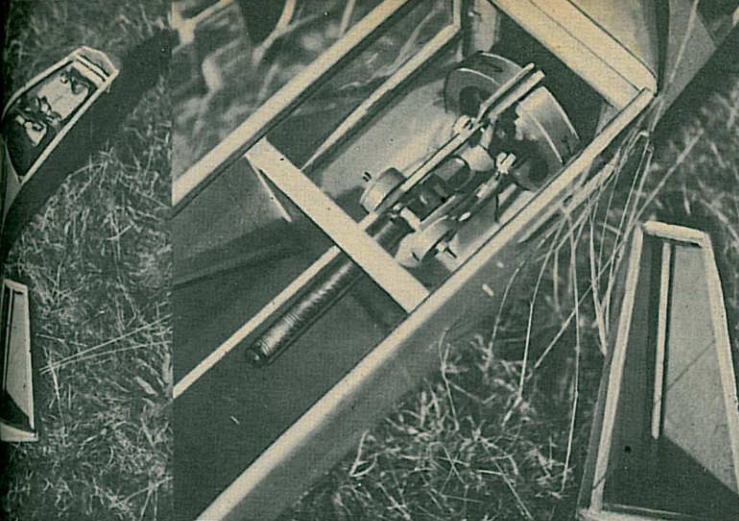
**SAMEDI
25
SEPTEMBRE**

J'étais impatient de savoir les anciens de la Montagne Noire connaissent effectivement mieux que quiconque les procédés du temps dans ce secteur, si les souvenirs évoqués avec Thomas nous donneraient quand nous disions que la pluie ferait tourner le vent d'autan au vent du Nord-Ouest. Je vois encore les conciliabules d'autrefois à l'hôtel de la plage du bassin de Saint-Ferréol, où les doctes Garrigues surenchérisaient en langue d'oc à ce propos et me traduisaient :

Garrigue l'hôtelier : « Le veng d'autang ? Hé bé Seintez, mom bom : c'est le maring gras (le vent mouillé de la mer Méditerranée) qui souffle main- »



Le Professeur Kampé de Fériet rappelle aux concurrents les modalités du concours avant le départ pour les trois pistes d'envol.



...ant un appareil muni d'un gyroscope qui fut très remarqué. Voici, à l'ensemble et à droite, un premier plan de cette minutieuse réalisation



L'appareil de Zwahlen vainqueur au Concours National affronta avec succès le vol de pente

rant. Il pleuvra cette nuit... Et demain vous l'avez sur la pente, le veng ! »

Et Garrigue le pilote : « Toutes les fois c'est la même chause : le venh do'tann fait sa musique dans les pings, trois jours, six jours, neuf jours. Il pleut la nuit ; et le lendemain, comme avec une grande manivelle, Bou Diou ! Tout ce qui était passé de veng devann la Montagne repasse derrière trois jours, six jours, neuf jours. Ou bien alors, ajoutait-il avec une incrédulité bon enfant à ses définitions, c'est qu'elle s'amuse un peu, cette bonne vieille montagne... »

On faisait comme elle dans ces cas-là. Ne s'étaient-ils pas avisés (un jour de baignade improvisée où ne pas avoir de maillot ne m'avait pas privé de nager), d'emporter mes habits, m'obligeant à regagner tout nu depuis la plage, sous les lazzi ou les encouragements, l'hôtel qui ne connaissait pas encore toutes les horreurs de la vie de ces « sauvages du vol à voile » ?

PENDANT QUE LE GAZO GRIMPE LA PENTE

Si l'époque héroïque est révolue, du moins le microbe est-il encore aujourd'hui sous la peau de quelques-uns.

Quand, à 7 heures ce samedi matin, le camion reprend la route du camp avec sa fournée de Revelois d'adoption, j'apprends que je n'ai pas été le seul à gesticuler de joie cette nuit dans mon lit quand le gros orage a éclaté avec son tonnerre et ses inondations. D'autres savaient que ce déluge-là, ça voulait dire le vent sur la pente dans un délai assez proche. Et le départ se faisait dans un brouillard un peu frais, mais qui ne cachait que nos espérances.

Chacun, dans le gazo-char-à-bancs, secouait sa torpeur en dévorant des yeux, par l'ouverture de la bâche, la route trempée, la queue d'orage que faisait encore, vers Puy-laurens, la lueur rose d'un éclair. Et chacun de retrouver son histoire.

M. Zwahlen raconta comment au cours d'un grain sec, à une réunion sur le polygone de Vincennes, les cheveux se dressaient sur les têtes, retombaient quand on passait sous un abri, rejaillissaient quand on en ressortait.

Un autre évoquait les brumes des concours en Belgique. On avait chaussé les bottes en prévision des courses dans la nature, à la poursuite d'un évadé. Alors que le camion atteignait le chemin du camp, on profita du virage pour constater avec tristesse que des bancs de brume noyaient toute la région, tant vers le seuil de Naurouze que vers la plaine et la Montagne.

Après quelques minutes de navigation en variomètre positif, le décor se fondait en effet dans la soupe au lait. Et c'est maintenant la nostalgie des regards baissés vers les champs qu'on traverse. On ne voit guère que les abords de la route. Des genêts verts, des fougères rouillées, le bistre crayeux des écorchures minérales qui atteste que la main de l'homme a passé là. C'est bien un peu triste ces buissons rutilants en été du safran de leurs fleurs et qui sont devenus des tiges ridicules, étrillées et roussies, grelottant dans le vent chargé d'eau.

Mais pas d'automne sans pastel.

Et puis une exclamation fait remarquer tout à coup que le vent paraît bien être en bonne direction ; et voici les cœurs remués comme par une fanfare. Ah ! Ils sont vite en train tous ces acteurs réunis ! Comme on sent vivre intensément au fond de tous la certitude que le grand essor ne se fera pas sans eux, le jour venu ! Ils sont présents de toute leur foi. Et c'est merveille de voir tous ces hommes si différents d'âge, de culture, de situation, de caractère, liés entre eux par ce point commun de leur illumination intérieure.

Au centre, où les camions déversent leur monde, chacun jette en sautant par terre tout ce qui alourdirait le décollage du grand sport déjà un peu permis.

Jarlaud s'écrie, en serrant les mains, qu'il a retrouvé la Banne d'Ordanche des jours de crasse... ce en quoi il se vante. Valette n'en peut plus d'expliquer les chances qu'on a de voir le vent rester ou ne pas rester sur la pente.

Bientôt c'est le brouhaha général. Officiels, concurrents, techniciens, personnel du camp, aides et personnalités, tous sportifs, se rassemblent sur l'aire de départ. C'est pour y former le carré et saluer les couleurs.

Toute la matinée, sous le hangar, les petits avions vont surgir de leurs boîtes, lisser leurs ailes, et froter leurs élytres en exhibant au jury leurs qualités et pedigree.

UNE FANTASIA MULTICOLORE

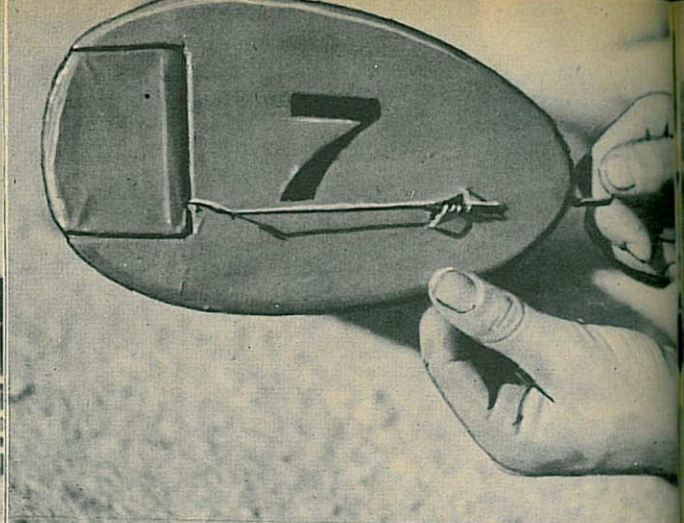
Tout à coup, quelqu'un qui erre devant le hangar fait remarquer que la brume se lève. Une lumière nouvelle éclaire la pelouse. Depuis un moment une dizaine de concurrents essayaient leurs machines dans le creux de la piste d'atterrissage. Ils jouissaient là d'une tranquillité relative puisque, pour les voir, il fallait être sur le mamelon de départ. Ils se remettaient dans la main le geste du lancer. Ils couraient à toutes jambes quand leur modèle menaçait de s'évader, invinciblement attiré par l'appel du large. Mais les réglages avaient été prudents : « un peu de pied » les ramenait toujours sur l'un ou l'autre flanc de la grande faille. Plus en arrière, les sages lançaient doucement.



Grande animation sur ces pistes. Dès les premiers essais le succès s'affirme, les planeurs s'envolent vers les plaines du Lauragais. On voit ici Jean Poitevin effectuant un lancer



Une des particularités de l'appareil de Huon est le réglage des dérives par l'action de biellettes (système à vis)



Le constructeur démontre ici le fonctionnement de son système

La grande joie, c'était quand l'ascendance cueillait la machine alors qu'on eût voulu la voir atterrir ; alors les cris partaient : « Arrêtez-le ! », comme s'il se fut agi d'un lièvre.

Les exclamations eurent vite fait d'attirer au soleil tout ce qui restait de concurrents, de curieux et d'officiels sous la tôle du hangar. En un clin d'œil les bâtiments vomirent leur foule.

Le soleil apparaissait ; la fantasia multicolore se déroulait en désordre. Le drapeau s'agitait en haut du mât ; la girouette tendait sa pointe vers Toulouse ; le manège de boules de l'anémomètre tournait allègrement.

Le vent sur la pente ! Le soleil ! Le contrôle technique terminé ! Tout cela donnait des jambes de gazelles.

A 11 heures, M. Kampé de Fériet ouvrait le concours aux trois pistes devant le camp.

Une heure après, quand les popotes accueillirent tout ce monde enfiévré et aux appétits largement ouverts, il y avait déjà des casses, des appareils perdus, et un très beau vol de 6 minutes en tête du classement.

UN SPORT NOUVEAU

A la popote, trois groupes : les officiels, dans la salle à manger de la façade du bâtiment ; le personnel du Centre, au « carré » qui fait l'angle de la galerie, cette proue vitrée où l'on croit naviguer dans un transatlantique vers l'espace de la plaine ; les concurrents sous le hangar.

J'aurais voulu trouver quelqu'un avec qui parler du temps où les buissons d'épine montaient jusqu'au bâtiment. Mais le temps passe, et nous en sommes aux

temps nouveaux. Je n'ai pas osé entamer l'enthousiasme neuf et en plein travail, par le contact de souvenirs anciens. En 1937, nous étions deux et un gardien, un certain 25 septembre où le vol d'un 40 P, tout seul en l'air se déroula du matin au soir et fut homologué par la suite comme record de France féminin de durée, ce qui intéressait moins la monitrice, d'ailleurs, que de pousser ses camarades, les instruire, servir la cause, et ouvrir des portes au plus grand nombre.

Le nombre est venu. Aujourd'hui, dans cette grande tablée bruyante de foi et d'espérance, je ne vois que des « mordu » qui préparent ce qui se fera demain.

Un jour nous serons bien tous ensemble pour la moisson de tous les efforts.

J'ai vu comme autrefois les impatiences se déclencher, sitôt le café expédié et les discours entendus, pour préparer les planeurs et courir à la pente.

Le vent força. On reprit les vols.

Il y avait sur la piste des pilotes pour qui ce fut une souffrance de voir des planeurs partir tout seuls.

... Et tenir, les bougres !

Non, vraiment ! Il y a quelque chose dans l'air. Ce n'est plus du jeu cette histoire-là !

Des planeurs qui pilotent eux-mêmes ! Qu'est-ce que c'est que ce sport nouveau ?

— Hé !... C'est le modélisme !

AU « MAS » DE NESSLER

La basse-cour de Nessler nous accueille au joli « mas » derrière Labécède. Ce village-là, qui sent le roussi quand on le survole trop bas et qui sent l'évasion quand on le passe à bonne hauteur (parce qu'il est derrière la pente), j'ai cru longtemps qu'il avait été bâti pour servir de décor à un opéra-comique. Encore un peu plus bas, la maison au bord de l'allée d'acacias, ce n'est pas seulement une étape vers les Pyrénées dites Basses, via Castelnaudary et le Causse de Léognan : c'est aussi le laboratoire d'analyses spirituelles où Mouillard, Lilienthal, Mareys, tous les vieux Maîtres, se synthétisent dans l'esprit du jeune Maître au corps de fer.

La basse-cour, on la mange. Les livres, on les dévore. Quand les pis de la chèvre ont fait susser la casserole de vibrations savoureuses, quand les champignons qu'on a cueillis autour de la maison sont passés par les mains expertes de M^{me} Nessler et par les gosiers émerveillés, quand le raisin du clos n'a plus que les nervures, quand on a épilogué avec Bichette sur le dernier vol du faucon, qui, après des mois de

caresses, a été « perdu à la vue », l'ingrat ! On laisse les Messieurs parler technique.

Il faudrait des pages pour revivre des mots dont chacun vaut son pesant d'or. Nous n'aurons garde de massacrer en des lignes hâtives des conversations dont la richesse s'accommoda mal de résumés. Mais tout de même, il y a des mots solides comme du diamant.

« Le modélisme, me dit Nessler, les jeunes n'en feront jamais assez. J'ai eu des élèves, de tous les acabits. Les modélistes ont rarement la certitude de tout savoir comme beaucoup d'aviateurs se l'imaginent en abordant le planeur. Les modélistes savent que l'expérience est essentielle. Je me réjouis à l'idée que quand le vol à voile reprendra ils seront nombreux à faire des classes pratiques attentives ».

— Réjouis-toi, réjouissons-nous, réjouissez-vous ! D'autres problèmes nous feront assez tirer la langue. Que notre joie demeure et nous y amène en toute sérénité comme le sage de Labécède.

UN JEU ? UN JEU PASSIONNANT

DIMANCHE
26
SEPTEMBRE

Les journées expérimentales se sont terminées sur une impression générale chargée d'étonnements. Même ceux qui pensaient que le modélisme n'est qu'un jeu ont été stupéfiés de voir combien ce jeu est passionnant. Parce qu'il ne se pratique pas sans étude, sans science, sans art et sans recherche.

Ce côté scientifique a été défini par le Professeur Kampé de Fériet, à l'issue de la manifestation, en quelques mots qui en dégagèrent le sens et qui en tiraient les premiers enseignements.

Que voulions-nous faire en organisant cette réunion ? Confronter des recherches, apprendre les moyens de perfectionner le vol des Modèles Réduits, soit par leur forme, soit par des dispositifs qui en augmentent les qualités, notamment la stabilité dans une mesure donnée.

Il était difficile de faire mieux que ce qu'on a vu. Au problème posé, plusieurs concurrents ont donné une solution satisfaisante. Il est dommage que de nombreux concurrents n'aient pu mettre au point les dispositifs ingénieux présentés avec une si grande variété. Mais les démonstrations réussies marquent un progrès énorme.

Sur quoi peut-on gagner encore ? Sur la mise en action réelle de ces dispositifs mécaniques destinés à remplacer le pilote pour le maintien du cap : gyroscopes, girouettes, pendules. Les modélistes doivent s'atteler à la tâche pour que leurs systèmes soient vraiment prêts à une confrontation.

Le Président du Jury indique ensuite les résultats acquis au cours de ces deux journées, et fait connaître les récompenses pratiques qui vont être données aux meilleurs sous forme d'achat de licence ou d'appareils et facilités de pousser leurs recherches.

Quand tout fut fini, beaucoup se demandèrent si l'on n'avait pas vécu pour le modélisme ce que furent pour l'aéroplane certains jours d'Issy-les-Moulineaux, d'Avours ou de Bagatelle.

Pour moi, je ne suis pas loin d'y croire.

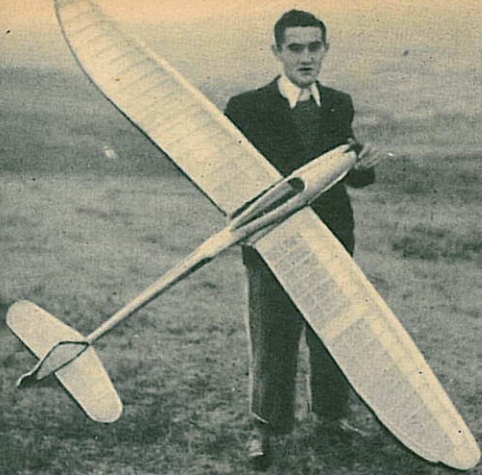
Charles GIROD.



Raymond Froment présentant un appareil de formule classique qui

LE VOL DE PENTE

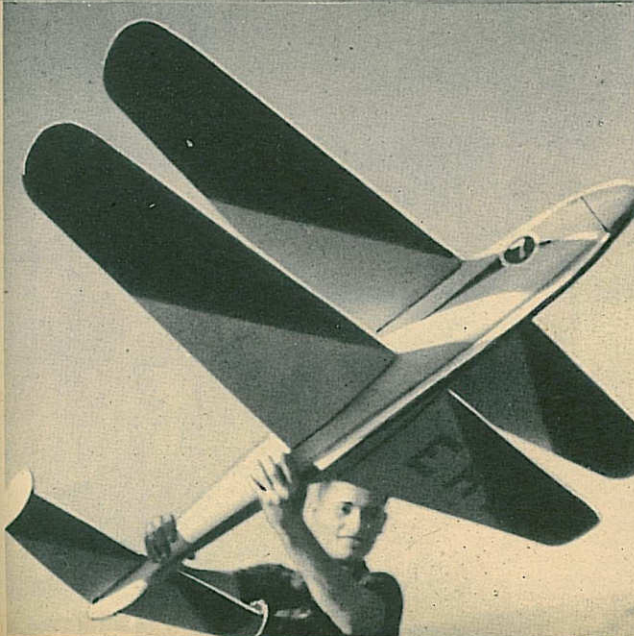
Un délicat problème posé aux modélistes de la Montagne Noire



Le planeur de Rouquette dont le fuselage fut déporté au cours d'un atterrissage (comme on peut le voir sur notre document), vola pourtant correctement



L'appareil d'Henri Varache, à l'empennage en V, est muni d'un pendule pour améliorer la stabilité longitudinale



Gérard Porcher et son « Ephémère », modèle réduit de l'avion de tourisme d'André Szekely dont « Air-Sport » a donné précédemment

Pour bien comprendre ce que représentent les journées expérimentales de la Montagne Noire, il faut connaître le problème posé aux Modélistes :

Le vent soufflant horizontalement rencontre une pente et dévie par celle-ci, fournit une « ascendance de pente ».

Le planeur doit tenir en équilibre dans cette ascendance.

Le Modéliste est donc amené à concevoir un appareil tel que, d'une part il revienne de lui-même face au vent si un incident quelconque l'écarte légèrement de cette direction, d'autre part, sa vitesse de vol soit égale à la vitesse du vent.

Le premier résultat peut être obtenu par une étude très soignée des formes du planeur et des rapports de ses différents éléments, ou bien par le moyen de dispositifs mécaniques spéciaux.

Le second point est acquis, en jouant sur le poids ou sur l'incidence de l'aile.

Pour atteindre son but, le Modéliste utilise, pour la conception de son planeur, les notions techniques qu'il possède ou que lui fournissent les Modélistes compétents, et achève expérimentalement la mise au point, en observant avec beaucoup d'attention les effets des modifications qu'il apporte.

Ajoutons que le planeur abandonné à lui-même sur une pente est soumis à des « coups de tabac » venant de toutes les directions, et qu'il doit réagir exactement comme si un pilote se trouvait à bord.

Il ne s'agit donc pas de réaliser une machine inerte, mais un véritable oiseau se « défendant » en atmosphère agitée.

Ceci explique l'intérêt que prennent les pilotes eux-mêmes aux expériences de vol

de pente poursuivies avec des « Modèles Réduits ».

Le vol de pente offre un intérêt supplémentaire du fait que le Modéliste libéré de la servitude du treuillage ne se soucie que des qualités de vol. Il s'ensuit que les appareils ne présentant pas les excès de dièdre et de dérive, que l'on rencontre fréquemment sur les modèles étudiés pour le vol de plaine.

Sans vouloir exposer en tous ses détails le problème du vol de pente, nous espérons en avoir donné un aperçu général suffisant pour montrer l'intérêt de Journées Expérimentales, dont tout Modéliste déjà un peu expérimenté tirera une véritable expérience aéronautique.

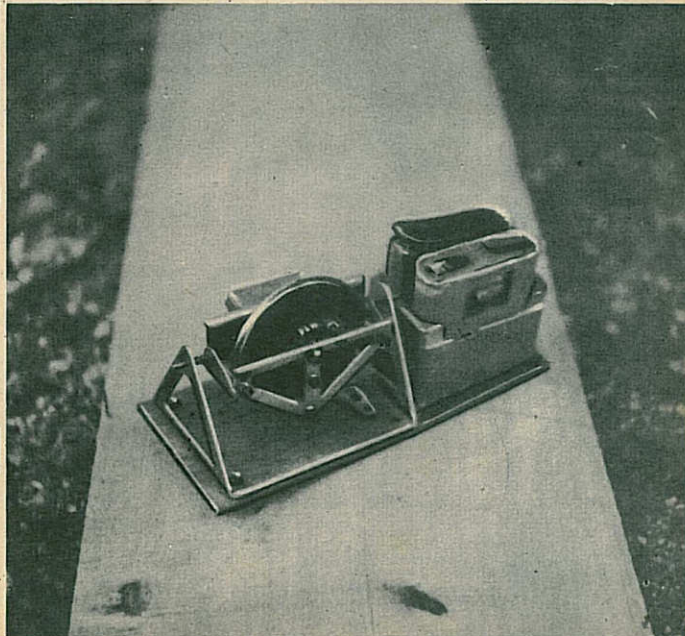
Le vendredi 24 septembre, le vent d'autan souffle sur la Montagne Noire, motivant une inquiétude justifiée de la part des Modélistes et des Organisateurs. Il est, en effet, exactement opposé au vent favorable. De plus, les renseignements météorologiques locaux laissent peu d'espoir de changement pour le lendemain. En attendant, les Modélistes présentent leurs appareils au contrôle.

De ce premier examen se dégage la même impression générale, que donna le Concours National : des appareils remarquablement construits, et, pour beaucoup de Modélistes un gros effort technique.

Le 25, une brume assez forte recouvre le camp, elle finit par se déchirer sous l'effet du vent favorable, légèrement oblique. Les Modèles commencent à voler un peu partout pour mise au point définitive.

Nous remarquons l'appareil de Guerpont déjà classé troisième de la catégorie « En-

Suite page 20



Une mécanique désormais à la mode : le gyroscope. Ci-dessus, celui qui a construit le Centre Régional d'Aix-en-Provence

LE VOL DE PENTE

Suite de la page 9

entraînement » classe 1 au Concours National, qui se perd dans la brume.

Un des vols les plus remarquables de la journée est exécuté par un appareil du Centre Régional des Sports Aériens de Toulouse, qui monte à la verticale de son point de lancement et, après avoir dérivé un peu sur la gauche, disparaît au bout de 4' 20'' aux yeux de tous, littéralement aspiré par un front d'orage.

Un appareil du Centre National des Sports Aériens exécute un vol analogue, montant à la verticale, et disparaît après 2' 40''.

La pluie vient plusieurs fois gêner les vols elle est surtout désagréable pour les Modélistes partis à la recherche des enfants perdus.

Se trouvent dans ce cas, M. Fillon qui doit aller chercher l'un de ses appareils à cinq kilomètres du point de lancement ; M. Mourez qui met deux heures à ramener l'appareil du Centre des Sports Aériens de Paris, construit par M. Vauboin.

Ce modèle de trois mètres d'envergure avait disparu derrière un mamelon après 3' 20'' de vol.

Le 26 septembre, les conditions météorologiques sont particulièrement favorables. Le vent soufflant contre la pente à une vitesse de 5 mètres par seconde environ. Quelques appareils se perdent encore, dont celui de M. Varache, qui le retrouve à une dizaine de kilomètres du camp, et celui de M. Cabot, de la Section des Sports Aériens.

Ce dernier appareil fit un premier vol de 4' 7'' avec retour au point de départ. Lancé de nouveau, il fut perdu après 3' 30'', et ramené, en pièces détachées, pendant les délibérations du Jury, par une famille de promeneurs, dont chaque membre tenait gravement un élément du planeur.

Bien que les durées de vol n'aient plus le même sens en vol de pente qu'en vol de plaine, elles comptent cependant parmi les critères principaux de la qualité d'un modèle et c'est à ce titre que nous donnons ci-dessous les meilleurs temps réalisés :

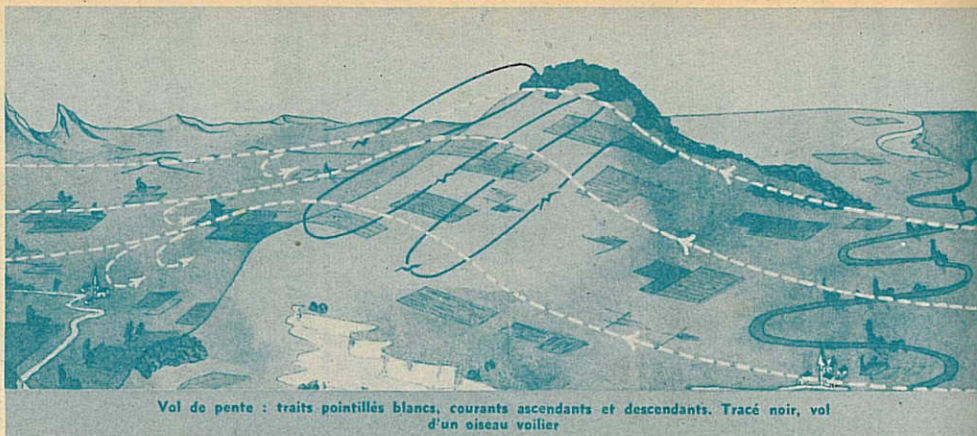
M. Fillon : 6', appareil stabilisé en direction par un pendule.

M. Huon : 6', modèle de 3 mètres d'envergure.

M. Zwahlen : 5'.

M. Froment : 4' 19'', type Squalo.

M. Joannine : 4' 20'', Centre Régional des S. A. de Toulouse.



Vol de pente : traits pointillés blancs, courants ascendants et descendants. Tracé noir, vol d'un oiseau voilier

M. Cabot : 4' 7'', Section des Sports Aériens.

M. Guerpont : 3' 50'', planeur à gouverne autoptère.

M. Vauboin : 3' 20'', Centre Régional des S. A. de Paris.

M. Varache : 3' 7'' : appareil monté en 3 jours.

Dans un prochain numéro, nous donnerons des détails plus complets sur les appareils présentés.

Beaucoup d'appareils donnèrent une étonnante impression de stabilité marquant par là un progrès considérable sur les expériences de l'année précédente.

Roger ROUSSEL.

NOTRE COUVERTURE

Au début d'une journée pleine de promesses, malgré le matin gris, les concurrents présentent leurs appareils aux officiels. Cérémonie plus familière que solennelle : c'est l'atmosphère des Sports Aériens. On reconnaît, de gauche à droite : MM. le Docteur Barret de Nazaris, l'animateur de l'Aéro-Club du Quercy, Gilbert Sardier, président de la Fédération Française des Sports Aériens ; le Professeur Kampé de Fériet, président de la Commission Scientifique de la F.F.S.A. ; Lescure, représentant M. Clériot, chef de la Section des Sports Aériens.

LES RÉCOMPENSES

Le jury a décidé de proposer les récompenses suivantes :

Appareil N° 15 (Fillon) : achat de l'appareil par la Section des Sports Aériens ; appareil N° 10 (Guerpont) : bon de 600 fr. de matériel ; appareil N° 25 (Huon) : bon de 500 fr. de matériel ; appareil N° 30 (Rouquette) : bon de 500 fr. de matériel ; appareil N° 28 (Froment) : bon de 300 fr. de matériel ; Appareil N° 32 (Guillemand) : gravure-souvenir encadrée ; appareil N° 1 (Zwahlen) : gravure-souvenir encadrée ; appareil N° 11 (Varache) : gravure-souvenir encadrée.

Le jury estime d'autre part que parmi les appareils présentés par les Centres des Sports Aériens, les modèles suivants méritent une mention toute particulière :

a) N° 34 (Centre Régional de Toulouse) ; b) N° 21 (Centre National) ; c) N° 35 (Centre Régional de Paris).

Ces appareils paraissent dignes d'être largement diffusés dans les sections des Sports Aériens. D'autre part, les appareils N° 37 (Centre Régional de Paris), 41 (Centre National), 42 (Centre National), ont également exécuté des vols remarquables.

Nous avons publié, dans notre dernier numéro, les conclusions complètes du jury et le détail des récompenses décernées.

ERRATUM

Dans le numéro 12, les légendes de deux photos (pages 6 et 7), ont été interverties, celle de M. Perrin passant à la place de celle de M. de Vinzelles et réciproquement.

C'EST ZWAHLEN LE PREMIER DU CLASSEMENT GÉNÉRAL AU CONCOURS NATIONAL

Dans notre n° 12 nous avons cité M. Fillon comme premier « toutes catégories » du Concours National. Il est en réalité seulement premier dans la catégorie « performance ». Par contre, Serge Zwahlen, premier de la catégorie « entraînement » est aussi le premier du classement général comme ayant totalisé le plus grand nombre de points de tous les concurrents.

AIR-SPORT

PARAIT LE 1^{er} ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

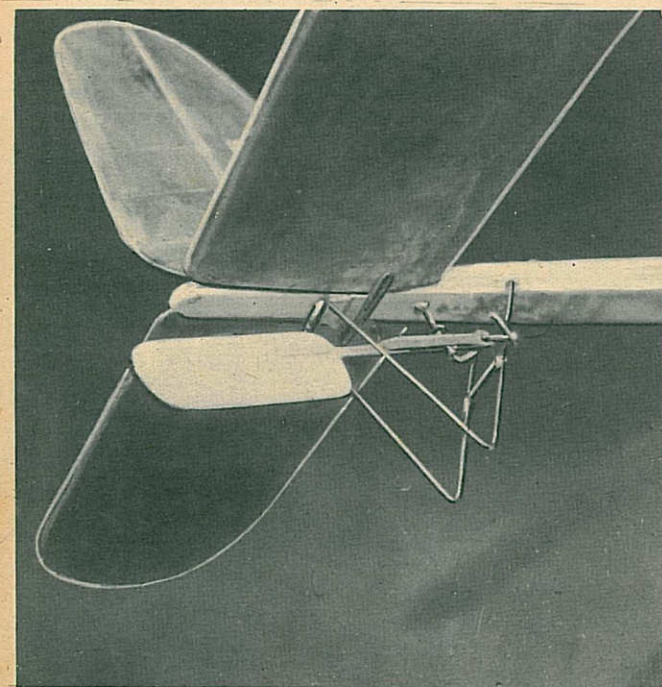
ABONNEMENT : 60 FRANCS PAR AN

G. C. P., Lyon 1507-99

18, AVENUE FÉLIX-VIALLET — GRENOBLE

L'Administrateur-Gérant : G. BIESSY

Photos Lorelle - Air-Sport - S.A.F.A.R.A.



Girouette commandée par l'intermédiaire du relai magnétique (Pierre Guérin)



Virgile Lions, doyen des « Journées » a retrouvé ses jambes de 20 ans pour courir sur les pistes. La recherche de l'auto-stabilité l'a amené à la construction d'une étrange aile volante