

# Le RSA à Montluçon

L'AVIATION d'amateur se porte bien. Témoin, le 18<sup>e</sup> Rassemblement du Réseau du Sport de l'Air qui s'est déroulé du 13 au 15 août sur l'aérodrome de Montluçon-Domerat. C'est à l'aéro-club « Les ailes Montluçonnaises », présidé par M. Hauptet, que revenait cette année la lourde tâche de l'organisation de ce rassemble-

ment, secondé par la section locale du RSA.

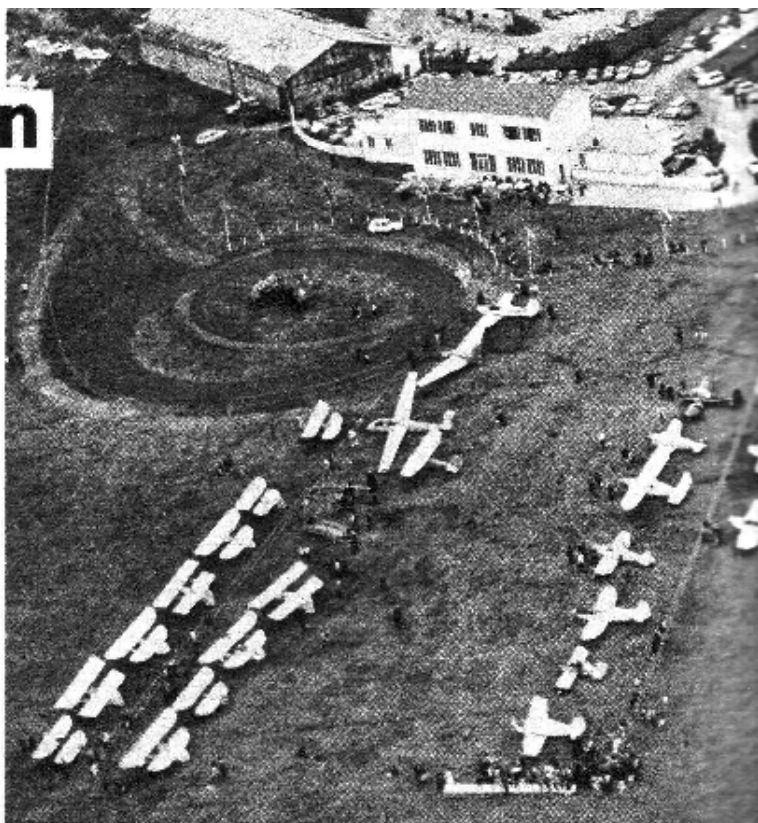
Il faut remonter à 1958, à Saintes, pour retrouver un aussi grand nombre de participants. Une centaine d'appareils, dont 80 % de construction amateur en CNRA.

Que de chemin parcouru depuis le premier rassemblement de Châteauroux en 1948 !

La participation étrangère était cette année assez importante et donnait un caractère européen à cette manifestation, par la présence de nos amis belges, britanniques et suisses. Ces derniers, notamment, travaillent beaucoup dans leur pays et viennent d'obtenir de la part de l'Office Fédéral de l'Air, pour leurs réalisations, un CNRA dans les normes françaises.

De notre envoyé spécial  
**Jean PERARD.**

Outre la quantité, c'est la pré-



Dans l'ensemble des appareils présentés au jury et dont on voit ici une vue partielle, nombreux étaient ceux qui restaient fidèles à la formule Henri Mignet...

## L'injection tachymétrique chez Zénith

NOTRE propos n'est pas de présenter ici un système révolutionnaire, le système en question n'est même pas nouveau ! Il existe, mais il est mal connu, d'où ce petit flash sur le système d'injection tachymétrique type 40 V. de Zénith. Il a fait ses preuves car le 40 V. est tiré du modèle 50 V. monté sur les Potez 4 D, livrés à 4 ou 500 exemplaires.

Il s'agit d'un appareillage assurant le dosage du carburant suivant les paramètres :

- vitesse de rotation du moteur,
- pression d'admission de l'air absorbé par le moteur pour la combustion.

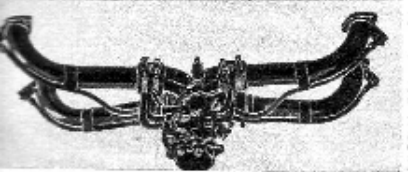
En particulier la constance est obtenue tant avec une hélice à pas variable, qu'avec une hélice à pas fixe.

Le système convient plus particulièrement aux moteurs d'une puissance comprise entre 80 et 220 ch. On peut en attendre :

- une alimentation correcte dans toutes les positions de l'avion,
- une interdiction certaine de givrage dans la tubulure d'admission.

Il comporte trois organes principaux : la pompe tachymétrique, existe pour moteurs Potez, Continental, Lycoming, le corps du contrôleur manométrique ; les injecteurs (un par cylindre). L'installation sur le moteur diffère un peu de la fixation du carburateur classique, mais elle ne présente pas de difficultés.

Tel est le schéma fonctionnel de ce dispositif dont les avantages apparaissent immédiatement à quiconque utilise un moteur.



★ Système d'injection tachymétrique 40 V pour moteur Potez 4E-20.

mière fois qu'une si grande variété de formules étaient présentée ; allant de l'hélicoptère aux planeurs mono et biplace, en passant par le planeur autonome, les avions classiques et les appareils de formule Mignet, qui cette année étaient revenus en force. Les onze « Pou » offraient un éventail allant du monoplace 40 ch. au triplace 90 ch.

Aussi le jury, présidé par M. Bourlange, du bureau Veritas, et composé de MM. Champelavier, ingénieur, Fékété du service technique, Postis ingénieur d'aéronautique, et Bomo, ingénieur et pilote d'essais, eut beaucoup de travail pour déterminer un classement parmi les 21 appareils présentés.

La révélation de ce rassemblement était évidemment le remarquable hélicoptère de M. Stierlin de Genève, qui a conçu et réalisé une machine de grande classe, tant par l'originalité de sa conception que par la réalisation irréprochable.

C'est le premier hélicoptère présenté au RSA, et pour un coup d'essai, ce fut un coup de maître.

Parmi les appareils de formule classique, quelques prototypes nouveaux. Le « Menestrel » de M. Nicollier, le petit monoplane parasol RL-3 de M. Léger, équipé du moteur de 23 ch. et le bi-triplace de M. Piel « Beryl », version à train tricycle fixe de l'« Emerald ».

Toujours en prototype, M. Crozes présentait son EC-6 « Criquet » Biplace de formule Mignet équipé d'un moteur de 90 ch. Mentionnons que cet appareil a été réalisé en vue de l'obtention du CDN.

D'autres appareils connus, dont certains ont déjà été primés au cours de précédents rassemblements étaient également présentés après avoir reçu des modifi-

cations et améliorations. Le « Poussin » de M. Gatard qui poursuit avec beaucoup de ténacité ses travaux sur sa formule statoplane, un deuxième appareil de ce type était présenté par M. Lacheny.

L'appareil de M. Van Lith — VL 6 a reçu des modifications concernant son atterrisseur, il est maintenant équipé d'un atterrisseur à lames de Cessna 180.

Le biplace RD-105 de M. Denize était également présent.

A noter également un « Emerald » à train escamotable. à commande mécanique et hélice à pas variable à commande électrique Aéronic. Cette modification, réalisée par M. Bastet, directeur technique des Hélices Aéronic, peut être adaptée à tous les appareils de ce type, qui deviennent ainsi « Emerald » CP-301 D, et entrent ainsi en catégorie B. Un projet est actuellement à l'étude pour les Jodel.

# Originalité et qualité



A gauche, le planeur autonome Fauvel AV-221 et son moteur Rectimo de 39 ch. Au second plan le planeur biplace du groupe d'études Léo Lambert. A droite, le prototype EC-6 « Criquet » de Crozes (Mâcon). L'aile avant est portée par une cabane sobre. Noter l'atterrisseur en lamelle de frêne enrobé de polyester et la roulette noyée dans la dérive.

