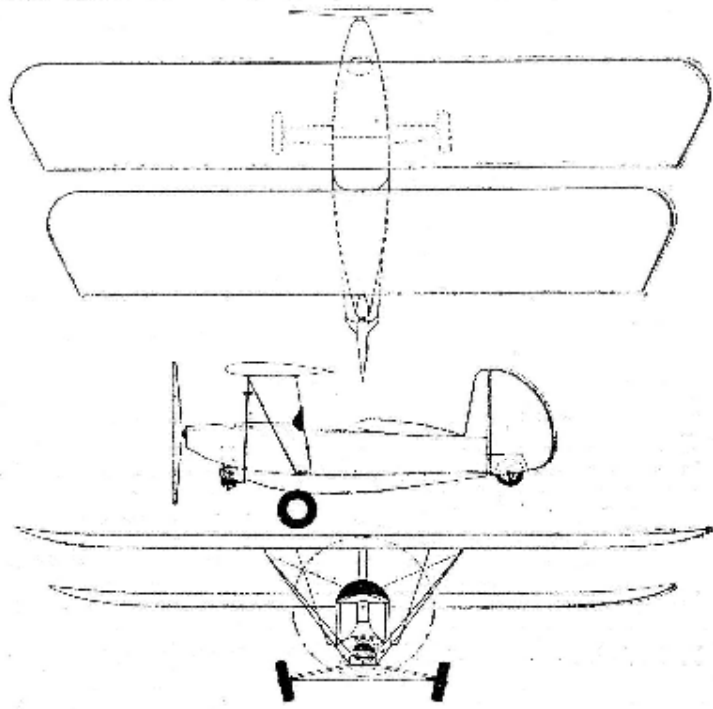


Sans doute les performances restent-elles très modestes; mais on ne peut pas tout avoir... Il semble, en tout cas, que la simple satisfaction de se maintenir en l'air, aux moindres frais, à bord de cette espèce de survolant péroradant, suffise à de nombreux amateurs, puisqu'une vingtaine d'entre eux ont déjà acquis la base de plans établie par Croses II).

Et, après tout, peut-être le « Pouplume » pourrait-il constituer un outocplaneur de début acceptable, en entraînant son moteur d'un décompresseur, en permettant la remise en route durant le vol; sa très faible charge alaire (42,5 kg-m<sup>2</sup>)



## LE BIPLACE CROSES

Parallèlement à la mise au point de son « Pouplume », Emilien Croses a continué à perfectionner son biplace EC-2, bien connu des participants aux derniers rassemblements du RSA. Il a, en particulier, transformé l'empennage, qui dispose maintenant, lui aussi, d'une dérive fixe et d'une roue intégrée; la voie du train avant a été élargie, et ses amortisseurs modifiés. Enfin, le constructeur procède actuellement au montage de commandes mixtes, pour re-

pondre aux critiques émises contre le système de pilotage Mignet : manche seul à gauche (agissant en profondeur seulement) et palonnier à droite; ce dernier système devant, à son avis, être mieux accueilli des pilotes formés sur avion classique. Croses se prépare également à construire un second prototype de son biplace, mais en CDN cette-fois, pour permettre aux amateurs désirant le reproduire de bénéficier de la prime d'achat.

au CDREV; quant à sa construction en série, l'itinéraire est toujours pas question.

Une récente visite à René Fournier nous a permis de constater le degré d'avancement de ses travaux qu'illustrent les quelques photographies accompagnant cet article. Le constructeur, en ce sens, s'est provisoirement fixé à Dijon, au Pierre Robin a mis à sa disposition un coin de l'atelier de menuiserie de Centre-Est Aéro nautique et deux de ses meilleurs spécialistes : MM. Gendet, chef d'atelier et Bernard.

Une telle équipe, mais qui travaille dur, on peut le croire! La construction n'a commencé, en fait, qu'au mois de juillet (avec une interruption en août pour les vacances) et aujourd'hui tous les éléments des deux cellules commandées par le SFATAT : menuiserie, ferrures, commandes, équipements sont pratiquement terminés.

Pas tellement rapide pour un « 02 » ? Il est bon de se rappeler que le premier « Avion-Planeur » était un appareil construit par un amateur pour sa seule satisfaction personnelle. Sa consécration officielle en a fait une toute autre machine; tout a dû être repris, recalculé, redessiné selon les normes. Bien que René Fournier y ait consacré, depuis plus d'un an, la majorité de son temps, un tel travail, réalisé avec des moyens très limités, ne pouvait se faire que lentement; ceux qui ont déjà eu entre les mains un dossier de présentation d'avion établi conformément à la CAT-3, le comprendront aisément.

Si l'on y ajoute les problèmes financiers auxquels se heurte le constructeur, déjà presque ruiné par la réalisation du « 01 », et obligé de compter sur une aide officielle, toujours lente à se concrétiser, on pourrait au contraire s'étonner de la régularité avec laquelle a été menée à bien la tâche prévue.

Les deux fuselages que nous avons pu voir, ne diffèrent que très peu de celui du « 01 » :

La cellule, géométriquement identique, possède maintenant des sous-trains genre planeur qui seront certainement, vu leur surface, d'une redoutable efficacité.

Mais l'élément le plus nouveau, le plus intéressant, est certainement le train d'atterrissage monoroue escamotable qui a été complètement redessiné. Il se présente maintenant sous la forme



Ensemble du train relevable. Le petit levier sert au déverrouillage, le grand à amener jusqu'au verrouillage le train dont le poids est partiellement équilibré par une barre de torsion lamellaire.

d'un ensemble extrêmement simple et facile à manoeuvrer. La jambe est démunie de tout système amortisseur — l'élasticité du

Tout serait donc pour le mieux, et l'on pourrait s'attendre à un démarrage rapide de la série, si la question du moteur était résolue, ce qui n'est malheureusement pas le cas. En effet, qui dit CDN dit moteur homologué, et il n'en existe toujours aucun dans la gamme des 30/40 ch qui conviendrait à cet appareil de VV-Ardent ne Draine, repris par Rousseau, est trop faible — 27 ch. — et encore à l'état de prototype.

Devant cette situation, les Services officiels accepteraient-ils, comme le leur a demandé Fournier, de considérer l'« Avion-Planeur » de fait, de sa formule mixte, non comme un avion, mais comme un planeur à « dispositif d'arrêt escamotable » ? Une telle solution, évidemment, arrangerait tout, en laissant au constructeur le choix d'un moteur non homologué — puisque considéré comme un organe auxiliaire — qui serait d'autre part plus léger, plus simple et moins coûteux (ni double allumage, ni pompe à essence, ni démarreur). Plusieurs conversions du Volkswagen-1300 (demandant environ 35 ch.) ont été envisagées pour cet usage, la meilleure semblerait être celle du Miel-taux, qui dispose d'un décompresseur fort utile pour les redémarrages en vol.

Un autre avantage, qui est loin d'être négligeable, serait l'augmentation du taux de la prime d'achat, qui passerait de 40 % (avion) à 60 % (planeur). Le prix de vente possible de l'« Avion-Planeur » ainsi équipé, étant estimé à environ 18.000 NF, toutes taxes comprises, l'achat de l'appareil ne représenterait, pour les clubs, qu'une dépense de l'ordre de 7.200 NF.

Il est certain qu'à ce prix, les clients ne manqueraient pas. Mais le moteur y est compté pour 3.000 NF seulement, coût du V.V. neuf avec transformation simple; s'il faut y ajouter celui des équipements exigés par les normes « Avion », évidemment, ce sera plus cher...

