MAIS SI, L'AVIATION PEUT, ETRE ECONOMIQUE...

LE "BEBE-JODEL" PERMET DE PASSER LE BREVET 2° DEGRÉ POUR 12.375 FR.

Le pilote Jean-Pierre Dumont et l'Aéro-Club d'Issoire en ont fait l'édifiante démonstration

Le « Bébé-Jodel » a montré, tous ces temps-ci, qu'il n'était pas un simple appareil d'amusement mais un véritable avion capable de se mesurer, parfois avantageusement, avec des appareils beaucoup plus puissants. On le vit, au dernier meeting de l'Aéro-Club d'Auvergne, à Aulnat, remporter une course-handicap et s'adjuger ainsi la Coupe de la Marquise de Sévigné. Ses 25 CV. triomphèrent non seulement des 90 CV. d'un Piper, mais aussi d'un Stampe, d'un « Noréerin », d'un Morane-Saulnier 315, d'un Caudron-« Luciole ». Certes, la lutte fut sévère et le « Bébé-Jodel » ne vainquit guère que d'un 1/5 de seconde : le résultat n'en est que plus remarquable. Le pilote H. Manuby eut la plus grande part dans ce succès, mais la qualité de l'appareil eut aussi la sienne : sa grande maniabilité permit à H. Manuby de prendre des virages extrêmement courts qui contribuèrent à sa victoire.

L'autre dimanche, à Saint-Yan, un autre « Bébé-Jodel », piloté par Sauvadet, a participé au rallye-meeting dont nous rendons compte d'autre part et s'y est fort bien comporté.

Le « Bébé-Jodel », avion de compétition, c'est une formule assez inattendue. Mais le « Bébé-Jodel », avion d'entraînement au brevet 2° degré, est une utilisation encore plus intéressante de ce petit appareil aux qualités économiques incomparables.

C'est à l'Aéro-Club d'Issoire, propriétaire d'un « Bébé-Jodel » fabriqué par les Etablissements Wassmer, et à Jean-Pierre Dumont que revient le mérite d'avoir, les premiers, substitué au Stampe de 140 CV., classique pour une telle épreuve, un « Jodel » et ses 25 CV. !...

Cette démonstration remonte déjà aux premiers jours du mois d'août. Ayant reçu les derniers conseils du chef-pilote Herbaud, Jean-Pierre Dumont, candidat au brevet 2° degré, s'envola, ce jour-là, d'Issoire pour tenter l'épreuve sur le parcours Aulnat-Vichy-Moulins-Saint-Yan-Roanne et retour à Issoire. Tout se passa le mieux et le plus régulièrement du monde. La dernière étape Roanne-Issoire s'annonçait la plus délicate en raison de la présence des montagnes qu'il fallait franchir. Mais Jean-Pierre Dumont est un pilote de vol à voile ; le « Bébé-Jodel » — cela a déjà été souligné — se prête merveilleusement à l'utilisation des ascendances. Dès le départ de Roanne, le F-PDHF attrape un thermique ; son pilote spirale quelques minutes dans l'ascendance, gagne ainsi encore un peu plus de hauteur et reprend son cap. Peu après, il se pose à Issoire. C'est le premier brevet 2° degré passé à bord d'un « Bébé-Jodel ». Ce

ne sera certainement pas le dernier ! Cette nouvelle démonstration des possibilités du petit avion créé par Edouard Joly et Jean Délémontez est d'autant plus intéressante que l'on tient compte de la réelle économie de la machine.

Celle-ci étant vendue actuellement, en ordre de vol, 475.000 fr., si l'on base son amortissement sur 1.500 heures, avec 125.000 fr. pour les révisions du moteur et de la cellule, on obtient un prix de l'heure de vol de 825 fr. (amortissement horaire, 400 fr. ; combustible, 380 fr. ; assurance aux tiers, 20 fr. ; garage, 25 fr.).

Un breveté C de vol à voile peut ainsi passer son brevet 1° degré pour 9.950 fr. (une heure d'accoutumance sur biplace double commande,

2.500 fr. ; six heures d'entraînement sur « Bébé-Jodel » à 825 fr. l'heure, 4.950 fr. ; un vol de contrôle en double commande, 2.500 francs).

Enfin, le brevet 2° degré, comportant 15 heures d'entraînement à 825 francs, pourra être obtenu pour une dépense de 12.375 fr.

Si, évidemment, l'utilisateur est un constructeur-amateur qui a réalisé lui-même son avion, le prix de l'heure de vol descend encore plus bas : aux environs de 500 fr.

Le « Bébé-Jodel », dont les qualités de vol ne sont plus maintenant à démontrer, offre vraiment aux clubs des possibilités d'activité tout à fait réjouissantes. Ceux qui veulent vraiment voler et faire voler le peuvent désormais.

UNE SURPRENANTE MESURE

INTERDICTION DU VOL A VOILE EN ITALIE

UNE nouvelle assez curieuse nous arrive d'Italie : un arrêté ministériel vient de suspendre dans tout le pays la pratique du Vol à Voile. Pour quelles raisons ? Les groupements et les pilotes intéressés n'en ont pas été informés. En tout cas, la mesure est très discutée dans ces milieux, qui comptent sur l'intervention de l'Aéro-Club d'Italie pour la faire rapporter.

Est-ce une question de sécurité ? Deux accidents mortels se sont produits depuis 1947 au sein de groupements indépendants qui fonctionnaient sans moniteurs qualifiés et sans activité régulière. Mais dans les deux écoles reconnues, qui sont

placées sous la direction de Vico Rosaspina, des dizaines de milliers de lancers ou de vols remorqués ont été totalisés sans qu'on ait enregistré un seul accident mortel.

Selon l'Arrêté du Ministère de l'Air, trois pilotes seulement pourront faire du vol à voile en Italie jusqu'à nouvel ordre. Ils sont nommément désignés. Ce sont le Commandant Guerrini, de Rome ; M. Padova, moniteur breveté C, et Vico Rosaspina.

Nous n'avons évidemment pas à discuter une mesure qui concerne exclusivement les Italiens, mais si semblable décision était prise en France, quelle levée de boucliers ne provoquerait-elle pas !

LES MODÈLES RÉDUITS

Derniers commentaires sur le Concours de Cormeilles

SI l'on veut émettre une opinion sur la tenue des étrangers au dernier concours international de Cormeilles-en-Vexin, on peut ajouter ceci à ce que nous avons dit déjà, la semaine dernière, à ce sujet. Evidemment, les Italiens furent très au-dessus de leur valeur et de leur réputation. Ils eurent fait bien mieux avec leur équipe habituelle et surtout leurs appareils normaux. Quant aux Anglais et aux Hollandais, ils dominèrent visiblement les autres équipes, plus particulièrement en ce qui concerne la régularité de vol puisque, seul, de Leeuw manqua un vol, le troisième.

Quant à nous, Français, aurions-nous pu faire mieux ?

La troisième série de vols nous fut presque aussi néfaste que la seconde. Seul, dans cette série, Le-loup accomplit un vol correct (130

Sauf erreur, il y en eut six, soit sept vols corrects seulement, qui eux nous auraient valu une moyenne infiniment plus honorable, de l'ordre de 125 secondes (division par neuf) ou 161 sec. (division par sept).

Que se passa-t-il donc ? Je crois qu'en gros, on peut classer les causes de cette surprenante série de vols nuls en deux parties :

— Primo : le fait que deux ou trois des appareils français n'avaient sinon jamais décollé, du moins volé par temps agité et avec un fort remontage. C'est un manque de soin dans la préparation dont les intéressés sont entièrement responsables. D'ailleurs, l'entraînement au décollage, de règle dans toutes les grandes compétitions, est trop souvent considéré chez nous comme quantité négligeable. Ce n'est pas sérieux.