

# les nouveaux planeurs français

par Michel BATTAREL



...Enfin, nouveaux, c'est une façon de parler ; nous avons déjà eu l'occasion de les mentionner bien des fois, ces dernières années, soit pour indiquer leurs caractéristiques, soit, malheureusement, pour signaler leurs problèmes, les retards intervenus dans leur développement. Ils étaient tous deux exposés au dernier Salon du Bourget, et ils ont même eu l'un et l'autre l'honneur de figurer en couverture d'Aviasport : le CE-75 en janvier, le JP 15-36 en juillet 1975.

Ce qui est nouveau c'est que, guéris — définitivement, on l'espère — de leurs maladies de jeunesse, ils semblent maintenant réellement près de déboucher sur la production de série ; et qu'en tout cas leur mise au point est assez complète pour permettre aux constructeurs de les faire essayer par des personnes n'appartenant ni à leur société, ni aux services officiels. Pour le JP 15-36, pas de problème, puisqu'il est certifié depuis le début de juillet ; d'assez nombreux véliplanes ont déjà pu voler sur le prototype, à Moulins ou à Montargis où il était engagé avec Ch. Brondel au Championnat Elimatoire qui s'y est déroulé début août. Le CE-75, lui, est un peu moins avancé, devant encore passer au C.E.V. (il y est en ce moment). J'ai cependant pu l'essayer lui aussi, en compagnie de son créateur Philippe Moniot, à Issoudun où il était basé durant l'été.

Voici donc quelques impressions de vol sur ces deux machines — des impressions qui, disons-le tout de suite, ne sont pas mauvaises ; bien au contraire.

## JP 15-36

Le seul exemplaire de ce modèle actuellement en état de vol est le prototype « 04 », qui a servi à tous les essais de certification, et a conservé quelques traces, non encore effacées, de son passage au C.E.V. : gelcoat endommagé par endroits, trous de fixation d'équipements d'essai hâtivement bouchés avec du scotch... Cela pour dire qu'il n'est pas neuf ; mais sa finition d'ensemble reste cependant d'un honnête niveau. Et c'est

nettement mieux sur les deux premières machines de série (destinées à l'Armée de l'Air) qui, en cours d'équipement au milieu de l'été, doivent être maintenant terminées, ou sur le point de l'être. On est parvenu en particulier, à la CARMAM, à obtenir un très bon état de surface des coques brutes, réduisant le travail de finition ; et cela, bien que la polymérisation en moule se fasse à froid, les coques assemblées étant ensuite étuvées hors de leurs moules.

Le « 15-36 » ressemble, c'est bien connu, au Libelle à l'avant (avec un nez plus long) et à l'ASW-15 à l'arrière. Ajoutons que cette ressemblance s'étend aux systèmes de fixation des ailes d'une part, de l'empennage horizontal de l'autre. Le montage est aisé, de même que le branchement des commandes, par rotules Lhotellier assez accessibles.

Notons que toutes les ferrures et articulations sont accessibles sans pratiquer d'ouverture dans la structure, ce qui n'est pas le cas pour la plupart des planeurs en plastique allemands. L'interchangeabilité de tous les éléments constitutifs du planeur représente un autre atout intéressant sur le plan de la maintenance.

Les water-ballasts (optionnels), d'une capacité d'environ 80 litres, sont des boudins souples. Leur conduit de vidange commun débouche dans le puits de roue, ce qui n'est pas la solution idéale, mouiller le frein peu avant l'atterrissage ne devant guère contribuer à améliorer un fonctionnement déjà sujet à caution (voir plus loin). Une modification mineure éliminerait cet inconvénient, en plaçant l'orifice de vidange dans le fond de la coque, derrière le puits de roue.

La position à bord rappelle le Libelle, avec plus de largeur aux coudes et aux épaules, mais pas beaucoup plus de place pour passer les jambes, entre plancher et tableau de bord (la hauteur disponible pourrait être augmentée, mais ce serait évidemment au détriment de la surface du tableau de bord). Pédales et dossier de siège réglables en vol. Compensation profonde (mécanique) par manette sur secteur cranté, sur la paroi gauche. Poignée de largage « à l'allemande », au plancher ; on la préférerait plus accessible, par

exemple au tableau, ou à gauche, devant la commande d'aéro-freins.

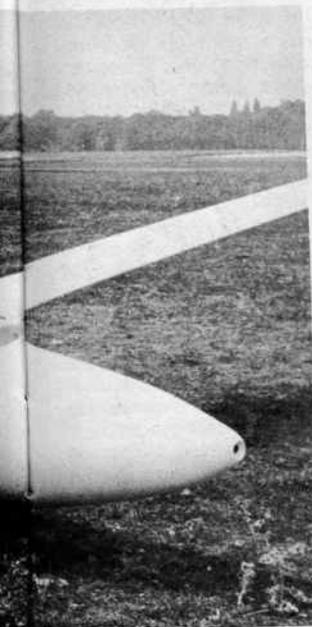
Poignée de frein au manche ; personnellement, je n'aime pas ça. Je la verrai mieux sur le levier des A.F. ou, mieux encore, supprimée et remplacée par l'action dudit levier en bout de course, comme on l'a fait en France jusqu'à présent. Pourquoi les Allemands ont-ils abandonné ce système ? Sans doute pas par économie — elle serait bien faible — mais plutôt parce que la poignée permet de compenser plus facilement les dérèglages du frein, et que les roues Tost, universellement adoptées, ont des freins à câble dont les réglages ne tiennent pas. Alors, pourquoi les utiliser chez nous ? On devrait pouvoir faire faire ici pour un prix décent — et même peut-être, qui sait, exporter outre-Rhin — des roues équipées de ces freins hydrauliques montés maintenant sur les motos, légers, fiables et peu coûteux car produits en grande série.

La verrière est amovible. Certains regretteront sans doute que, pour un planeur destiné à une utilisation « club », cette solution ait été choisie plutôt que celle de la verrière montée sur charnières, qui présente moins de risques d'endommagement. Mais les formes du 15-36 s'y prêtent mal — et ce serait plus cher.

Après ces considérations terre à terre, parlons vol.

Au départ (par vent faible), ballasts vides, derrière le MS-893 de Moulins, prise d'efficacité à peu près immédiate des ailerons. Au décollage, pas de tendance particulière au marsouinage, malgré l'empennage monobloc sans tab. La profondeur n'apparaît ni trop sensible ni trop lourde, et son compensateur est très efficace.

Largage à 300 m dans un 5 m/s qui nous montera presque sans faiblir jusqu'aux bases, à 1800 m (« J'en suis à mon troisième 500 de la semaine... » — « Moi je suis sur un 600, mais j'allonge à 700... » C'est ce genre de conversation qu'on pouvait entendre sur 122,5, cet après-midi là). C'est dire que les accrochages ne posaient guère de problèmes ; mais le JP semble de taille à s'accommoder fort bien aussi de pompes moins confortables. Sa maniabilité peut être comparée à celle du



Ci-dessus, à gauche, le JP 15-36 ; à droite, le biplace CE-75.

Ka-6, de même que les efforts aux commandes aux vitesses normales d'évolution. Un pilote n'ayant volé que sur des planeurs d'entraînement n'a aucune raison de s'y sentir dépaycé — sinon dans le bon sens : celui d'un plus grand agrément.

En spirale, la stabilité est suffisante ; la vitesse — avec pilote léger, et sans eau — peut être descendue jusqu'à près de 70 kmh avant l'apparition d'un buffeting léger (de petits carénages additionnels de bord de fuite à l'emplanture de l'aile, expérimentés récemment, permettraient de descendre encore cette vitesse de quelques kmh) Et si l'on insiste, le décrochage est parfaitement bénin, avec récupération immédiate.

Avec les water-ballasts pleins, ou à peu près (75 litres), l'augmentation de charge alaire et d'inertie latérale ne font sentir que très peu leur effet au décollage et en remorqué. Mais en vol libre, cela devient tout de même une autre machine ; guère moins maniable apparemment, mais plus stable en spirale, et exigeant d'autre part des vitesses minimales d'évolution plus élevées d'une dizaine de kmh. Les décrochages, aussi, sont un peu plus abrupts, avec une tendance au départ en roulis ; mais rien de bien méchant.

La différence la plus nette (en impression, tout au moins), c'est en poussant sur le manche qu'on le ressent : l'accélération est immédiate, alors qu'à charge réduite l'appareil fait preuve d'une certaine paresse dans les prises de vitesse en sortie de thermique.

Ne parlons pas des performances, évidemment impossible à évaluer en deux vols, par forte instabilité, et sans aucun autre planeur de même catégorie dans le secteur pour faire des comparaisons. Une référence peut toutefois être citée : celle des concurrents du concours de Montargis. Ceux qui volaient sur Cirrus, réputés les machines les plus rapides du lot, purent constater que le JP 15-36 les tenait parfaitement dans les transitions, et prenait même parfois l'avantage, malgré sa roue fixe ; et il paraissait tout aussi à son aise dans les thermiques. Une campagne

d'essais comparatifs doit être menée cet automne, et permettra d'obtenir des éléments plus précis à ce sujet.

Les aéro-freins, sortant à l'extrados seulement, ont un verrouillage très ferme (un peu trop) sur le prototype, mais ne demandent ensuite qu'un effort modéré, permettant un dosage facile, bien qu'ils soient quelque peu aspirés, effet sensible à grande vitesse mais beaucoup moins aux allures normales d'approche. On note à leur sortie un certain couple cabreur, mais assez faible pour ne pas être gênant ; et leur efficacité est réellement bonne.

L'atterrissage ne pose aucun problème particulier, si ce n'est que l'on peut avoir facilement tendance à toucher « queue première », du fait du faible calage de l'aile (optimisé pour le vol en croisière à 150 kmh) et de la position assez peu sortie de la roue ; et comme cette roue n'est pas amortie, l'impact est alors un peu sec — surtout quand le sol l'est lui-même autant qu'en cet été caniculaire (à Moulins, l'herbe du terrain avait même brûlé, quelques jours auparavant...).

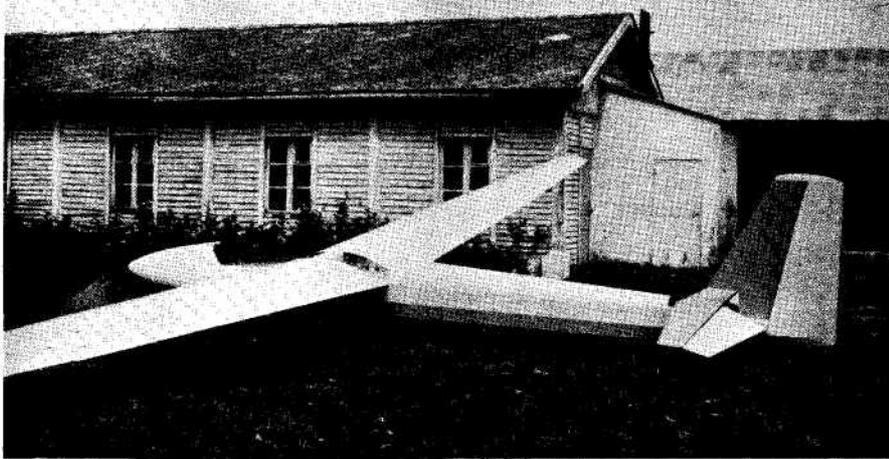
Dans la série la roue doit être légèrement reculée, ce qui augmentera un peu l'incidence au sol, et portée par un train amorti, sans doute au moyen de blocs de caoutchouc. Le remplacement (non prévu par le constructeur) du sabot d'étambot en plastique par une béquille plus souple pourrait être également une modification appréciée.

★

Tous ceux qui l'ont maintenant essayé s'accordent à le reconnaître : le JP 15-36 est un planeur facile, pouvant être mis sans risque entre les mains de pilotes assez peu entraînés ; et il semble bien, d'autre part, capable de tenir aussi sa place dans un concours, au moins jusqu'à un certain niveau — ce qui garantit, en tout cas, son aptitude à être utilisé pour la pratique d'un vol à voile évolué et l'entraînement à la compétition, dans le cadre de l'activité club. Ces qualités, jointes à l'atout que représente pour lui actuellement le renchérissement des matériels

Jean Pottier, qui préside maintenant aux destinées de la CARMAM et (à bord), Christian Brondel, qui participa avec le JP 15-36 au concours de Montargis.





## JP 15-34

La version « semi-amateur » du JP 15-36, à fuselage et empennage à structure bois, devrait être bientôt prête à commencer ses essais en vol. Les éléments de base construits par J. Magne et ses jeunes du C.E.S. de Livry-Gargan (et que l'on avait pu voir lors de l'assemblée générale de la FFVV) ont été habillés par la CARMAM de la pointe avant (moulée dans les moules de fuselage du 15-36) et du pontage dorsal en stratifié, entoilés, équipés de leurs ferrures et commandes, ainsi

que de l'atterrisseur, constitué d'une roue de « Bijave », nettement plus grosse que celle du « tout plastique », ce qui donne au fuselage une assiette plus cabrée au sol. Il ne restait plus, fin août, qu'à réaliser quelques carénages secondaires, l'adaptation de la verrière, l'équipement du poste de pilotage et la finition extérieure. La photo ci-dessus, où l'on voit le fuselage prototype assemblé à la voilure du JP 15-36 04 — en attendant celle qui lui est destinée — montre que malgré des lignes un peu plus anguleuses, le JP 15-34 n'aura pas grand'chose à envier à son aîné sur le plan de l'esthétique.

importés, du fait des avatars de notre monnaie, devraient lui assurer la préférence de nombreuses associations — dont celles qui avaient déjà exprimé leur intérêt en en passant commande, dès 1974 (le prix des appareils commandés maintenant sera d'environ 65 000 francs toutes taxes comprises avec les instruments de base).

Il reste à souhaiter que la CARMAM, qui a connu ces derniers temps de sérieuses difficultés financières, du fait des retards intervenus dans le programme de développement du 15/36, parvienne à opérer une remontée assez rapide pour adapter ses moyens de production au volume de la demande, et éviter ainsi de trop longs délais aux acquéreurs français — sans parler des étrangers ; car l'exportation apparaît bien là comme une possibilité réelle, qu'il serait désolant de voir négligée. La cadence prévue est de deux exemplaires par mois seulement au départ, et quatre par mois à partir du printemps prochain, ce qui assure, au moins, que tous les planeurs déjà commandés seront livrés pour la saison 77.

Et puis, il y a aussi le « 15-34 » à fuselage bois, auquel on s'intéresse, à l'Education Nationale, en vue d'une construction dans les collèges techniques ; et, encore en pointillés, un « 15-40 », évolution en classe « course » du 15-36 avec un nouveau fuselage, un train rentrant, et une aile à volets de courbure... Du pain sur la planche pour Jean Pottier, qui a pris récemment la barre de la CARMAM. L'optimisme, heureusement, ne lui fait pas défaut ; car il en faut, de nos jours, pour se lancer dans une telle entreprise.



## CE-75

Que le biplace réalisé en commun par la SIREN et Wassmer ait eu une mise au point laborieuse, nul ne l'ignore ; mais bien peu certainement connaissent de façon précise la nature des difficultés qui l'ont retardée. Que les autres ne comptent pas sur nous pour satisfaire leur curiosité ; nous nous garderons bien de nous engager sur un terrain aussi mouvant, en un domaine où les experts eux-mêmes ont souvent bien du mal à se mettre d'accord.

Des prototypes ayant eu des problèmes aux essais en vol, il y en a déjà eu beaucoup, dans toutes les catégories d'aéronefs, aussi poussés qu'aient pu être leur étude et les essais au sol ; et il y en aura encore. L'essentiel, c'est que ces problèmes puissent être finalement résolus.

Disons donc simplement que des ennuis d'ordre vibratoire ont amené la SIREN, maître d'œuvre du programme CE-75, à renforcer l'arrière du fuselage, à réduire la hauteur de la dérive, et enfin à équilibrer plus complètement les ailerons, avec un résultat satisfaisant selon les conclusions de nouveaux essais de vibration menés par l'ONERA ; mais il restait à obtenir la confirmation des essais en vol officiels, pour lesquels le prototype 01 (le seul existant à ce jour) est entré au CEV à la fin du mois d'août. En attendant, l'appareil pouvait être utilisé, en restant dans un domaine de vol restreint, limitant notamment la vitesse à 150 kmh, et interdisant la vrille ; mais ces contraintes ne retiraient que peu de chose à l'intérêt du vol que me proposait Philippe Moniot, au lendemain du Rassemblement du R.S.A.

Cela se passait donc au début d'août, à Issoudun où le CE-75 avait élu domicile pour l'été, faute de moyens de remorquage dans son pays natal d'Argenton-sur-Creuse. Une chaude journée à thermiques purs, avec un plafond plutôt modeste pour la saison : à peine 1 500 mètres, mais des ascendances de 2 à 3 m/s assez larges et régulières — un peu trop pour permettre de se faire une idée du comportement de l'appareil par temps difficile, et dans la turbulence. Espérons qu'il sera bientôt possible de l'essayer en montagne !

Le CE-75 n'a pas changé d'aspect depuis sa présentation, l'an dernier, au Salon du Bourget, si ce n'est par la hauteur de son empennage vertical, et l'adaptation aux ailerons de masselottes d'équilibrage extérieures assez disgracieuses, mais bien entendu provisoires, et devant laisser place à un équilibrage interne. La régularité et le fini des surfaces, l'ajustage des éléments mobiles, ne prêtent guère à critique, surtout pour un prototype.

Pour l'esthétique, c'est affaire de goût. Il n'a pas les lignes effilées d'un Janus, mais je lui trouve une bonne tête, moi, à ce planeur, avec son fuselage style « têtard », assez plat et largement évasé à l'avant pour accueillir ses deux occupants en position côte-à-côte décalée — la solution que je préfère, soit dit en passant, contrairement à un bon nombre (selon les enquêtes faites à ce sujet) d'instructeurs, qui trouvent au biplace en tandem l'avantage de supprimer les problèmes de parallaxe, et de mettre l'élève, seul à l'avant, dans les conditions où il se retrouvera sur monoplace. Mais l'école avion, et même maintenant l'école voltige, se font couramment en côte-à-côte, sans difficulté particulière pour les tenues d'axe ; pourquoi en serait-il autrement en planeur ? Il y a, de plus, l'économie d'un tableau de bord, et surtout une communication plus aisée entre moniteur et élève. L'optique actuelle des instructeurs provient sans doute de ce que les plus jeunes d'entre eux n'ont généralement connu, tout au long de leur progression, que des biplaces en tandem et que tous, en tout cas, s'y sont habitués, et manquent de points de comparaison valables (si le M-200 n'a pas connu un grand succès, c'est pour des raisons autres que la disposition de ses sièges).

L'élément ouvrant de la vaste verrière, très rigide malgré ses dimensions, est articulé latéralement, à droite, ce qui oblige l'instructeur (en place arrière/droite) à embarquer le premier ; mais ce n'est pas là un inconvénient majeur. L'accès à bord est facile, en raison de la faible hauteur du seuil. Les sièges, non réglables mais bien dessinés, sont très confortables, même avec un parachute classique — et avec un « Thin Pack », ce doit être encore mieux. On y est installé en position relativement allongée, mais sans excès ; rien qui puisse dérouter un débutant. De plus un large appui-tête, réglable, soutient efficacement la nuque.

Les pédales sont réglables en vol. Ce sont de simples équerres en tubes ronds, mais les pieds s'y appuient en bonne position, et leur débattement est suffisant pour démultiplier convenablement les efforts.

Le caisson central séparant les deux sièges porte les commandes, uniques, du crochet de remorquage (situé sous le nez, au niveau des pédales) et du train rentrant (optionnel, mais monté sur le proto), ainsi

que celle des aéro-freins pour la place droite, levier doublé le long de la cloison gauche. Le frein de roue, hydraulique, est actionné en bout de course des A.F. La commande du tab de profondeur est également doublée : une sur chaque cloison.

Le tableau de bord, en « champignon », semble un peu haut au sol, en raison de l'assiette cabrée du fuselage ; en vol cette impression s'estompe, et la visibilité est excellente, bien qu'il reste un certain angle mort pour la vision vers l'avant en diagonale. Il sera possible de le réduire en choisissant le tableau de bord plus étroit qui sera en fait monté en série sur les CE-75, le tableau « large » actuel devenant une option. Notons que ce tableau est fixé sur son embase par deux agrafes, qui permettent le démontage rapide pour accéder aux branchements des instruments.

Autre commodité : les connexions (à rotules) des commandes d'ailerons et A.F. passent devant les longerons d'ailes, sous un carénage articulé, ce qui rend très facile leur branchement et sa vérification visuelle.

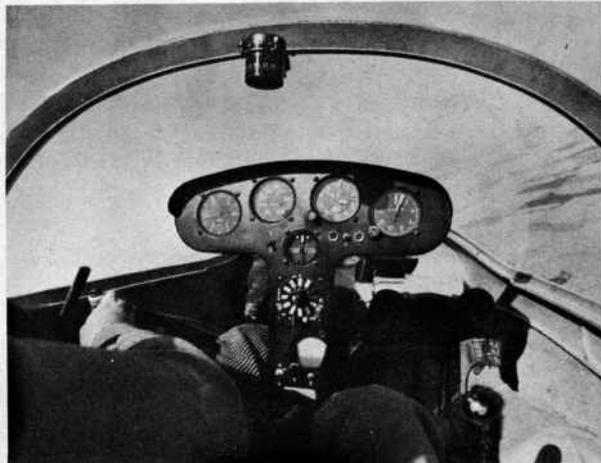
L'aérateur, débouchant à la base du pare-brise, n'est en fait qu'un désembueur, la climatisation étant confiée à une fenêtre coulissante à écope articulée. Mais la verrière du « O1 » ne comporte qu'une seule de ces fenêtres, à gauche ; vu la température ambiante une seconde (d'ailerons prévus pour la série, en plus d'un second aérateur frontal à grand débit) serait bien appréciée aujourd'hui de l'autre côté. Car c'est en place droite que je suis installé pour ce vol, le siège de gauche étant occupé par Philippe Moniot ; et bien que celui-ci ne soit pas précisément du genre fluet, le décalage des sièges nous permettra d'être parfaitement à l'aise, bien que la largeur de l'habitacle ait été calculée au plus juste, pour raisons d'aérodynamique. Il n'est pas impossible que deux occupants de forte corpulence s'y trouvent un peu à l'étroit — mais pas plus, en fait, que dans certains monoplaces, ou même dans certains avions (pour prendre un exemple : on ne s'y sent pas plus serré qu'en Cessna 150).

Au départ — par vent faible, bien axé — aucun problème de contrôle latéral ; et pas d'hyper-sensibilité de la profondeur au décollage. La montée permet déjà d'apprécier la bonne stabilité longitudinale, ainsi que l'efficacité des ailerons et celle du tab, à commande assez directe mais facile à doser.

La poignée de largage, bien dessinée, est à bonne portée des deux pilotes. La commande du train, elle, est peut-être un peu plus difficile à manœuvrer de la place gauche que de la droite, car elle est placée plus en arrière, et ses verrouillages sont assez fermes ; mais elle est bien équilibrée, et l'effort à fournir reste dans des limites raisonnables.

Impression d'ensemble, après deux heures de promenade, relax, dans les environs d'Issoudun, entre 700 et 1 500 mètres : un grand agrément de pilotage — pour un biplace, bien sûr ; il y a tout de même 500 kilos et 18 mètres de plume à remuer. Mais l'efficacité des ailerons et de la direction assure une maniabilité très satisfaisante pour un appareil de cette catégorie, avec des efforts qui restent relativement modestes aux vitesses d'évolution usuelles. Les commandes font preuve d'une bonne homogénéité, tant en déplacements qu'en efforts. Le lacet inverse est modéré, mais suffisant pour en permettre

*En vol à bord du CE-75 (notons que l'objectif grand angulaire utilisé déforme un peu les perspectives, et fait apparaître en particulier l'arc-courbe de verrière et le tableau de bord plus volumineux qu'ils ne sont en réalité).*



la démonstration en école, et pour nécessiter une bonne conjugaison à la mise en virage. L'appareil est stable en spirale ; mais à notre centrage le tab manquait un peu de débattement à cabrer, et laissait subsister un certain effort au manche, peu important aux moyennes inclinaisons, mais pouvant devenir gênant en thermique étroit. C'est là un défaut qui ne devrait pas être trop difficile à corriger.

Les décrochages, en ligne droite comme en virage, sont suffisamment démonstratifs mais très classiques et sains, au moins en vol symétrique (les manœuvres pouvant résulter en un départ en autorotation ont été évitées, en raison des limitations imposées au prototype).

Pour ce qui est des qualités d'« accrocheur » et de la vitesse de montée en thermique, notre monture n'a montré aucune infériorité sensible par rapport aux autres planeurs, mono et biplaces, qui volaient ce jour-là en local d'Issoudun. En transition, la prise de vitesse est incontestablement rapide (jusqu'à la limite actuelle des 150 kmh — où l'on arrive vite...) et les taux de chute enregistrés sont assez conformes à ce que l'on peut attendre d'une machine présentée comme étant à peu près l'égale, sur ce plan, d'un mono standard moderne modérément chargé. Tout cela est un peu vague ; mais on ne pourra en dire plus, en matière de performances, que quand auront été effectuées des mesures précises, ou au moins des comparaisons systématiques avec un autre planeur, bien étalonné.

Les aéro-freins m'ont semblé n'avoir que des qualités — ce qui n'est pas tellement courant : leur verrouillage est doux, et les efforts de manœuvre sont faibles, ce qui en facilite le dosage ; ils ne sont pratiquement pas aspirés aux vitesses normales d'approche ; leur sortie ne provoque aucun couple appréciable ; enfin leur efficacité, sans être exceptionnelle, se situe dans une très honnête moyenne, et permet d'effectuer l'approche finale sous une bonne pente.

La vitesse d'atterrissage est évidemment un peu plus élevée que sur les WA-30 et ASK-13, moins chargés ; mais elle ne donne pas l'impression d'être supérieure à celle d'un M-200, par exemple. Au sol, la roue amortie remplit efficacement sa fonction. Il doit en être de même du frein... quand il est branché, ce qui n'était pas le cas ce jour-là ; mais malgré cela, la longueur de roulement resta très raisonnable.

Le CE-75 a-t-il les qualités requises pour prendre, dans les prochaines années, la relève des biplaces-école actuellement en service ? C'est là bien sûr la question essentielle, qui conditionne l'intérêt que lui porteront les clubs, ses principaux acquéreurs potentiels (la clientèle privée pour un biplace ne pouvant être que très limitée). Ces qualités, il ne les a sans doute pas toutes, un planeur constituant nécessairement un compromis entre un certain nombre d'exigences, parfois contradictoires ; mais on peut au moins citer les suivantes : Un pilotage classique et de bonnes qualités de vol. — Une conception générale moderne et axée sur la facilité de mise en œuvre et d'entretien. — Un train amorti et des sièges confortables (pour l'instructeur qui y passe une bonne partie de sa journée, c'est loin d'être là un détail sans importance !). — Enfin, des performances qui devraient permettre d'accoutumer dès leurs débuts les élèves-pilotes aux caractéristiques des planeurs évolués, puis de les entraîner au vol sur la campagne et de leur enseigner les techniques du circuit de façon plus attrayante et efficace qu'avec les appareils d'école actuels. Circuits de Coupe fédérale, compétitions, voire tentatives de records en biplace, pourraient représenter également une part notable de l'utilisation d'un CE-75 en club. Certes, il n'est pas du niveau du « Janus » ou du « Calif » ; mais ce ne sera pas non plus le même prix (ce prix n'est pas encore fixé, mais seulement estimé : aux environs de 100 000 F t.t.c.).

A l'attention de ceux qui veulent l'atteindre, ce niveau, le constructeur a dans ses cartons le projet d'une version « grande perfo », à aile de 19 m d'envergure munie de volets de courbure/aéro-freins combinés suivant la technique, proche de celle du « Mosquito » allemand, imaginée par Ph. Moniot, et dont nous avons parlé il y a quelques mois (cf. Aviasport de juillet, p. 59). L'Armée de l'Air serait intéressée par une telle machine, que sans doute les instructeurs de nos Centres nationaux verraient aussi d'un bon œil venir remplacer un jour leurs vénérables Bréguet 904.

Mais cela, c'est pour plus tard. Ce qui importe avant tout, pour le moment, c'est que le CE-75 obtienne enfin son CDN, et que sa production démarre sans tarder — sans attendre, notamment, qu'apparaisse sur le marché le « Twin Astir » de Grob qui, s'adressant à la même clientèle, risque de constituer pour l'appareil français un concurrent sérieux.