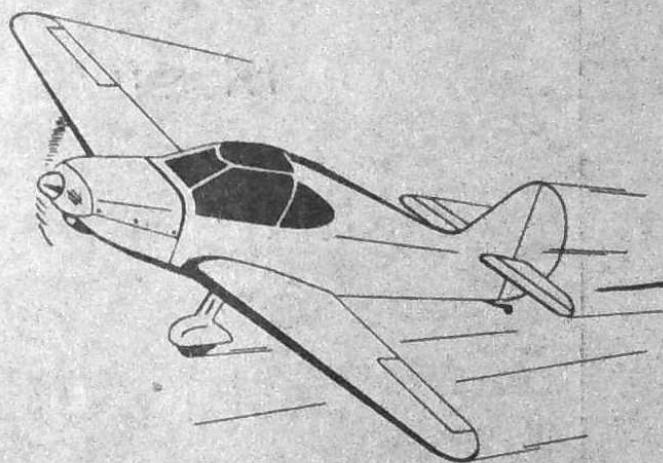


Revue Trimestrielle

2^e Année - N° 10

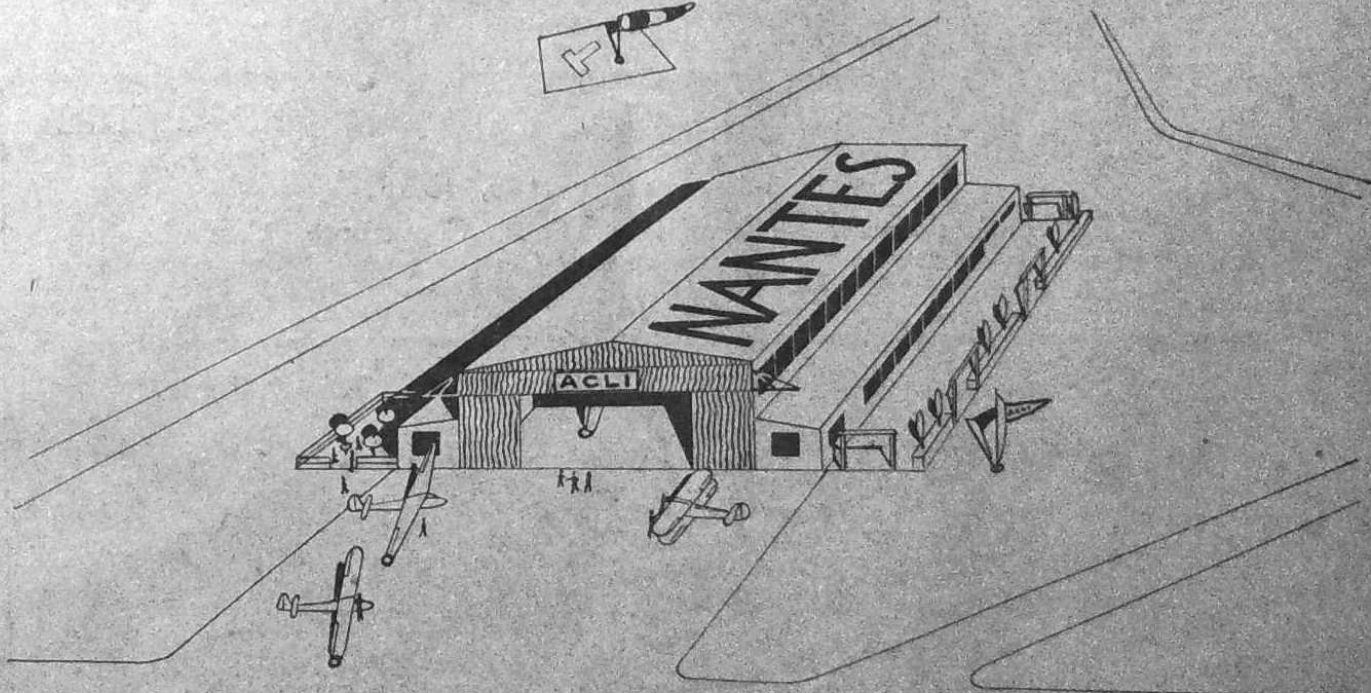
JUIN 1953

compso'ailes



REVUE DE

L'AÉRO-CLUB



DE LA LOIRE-INFÉRIEURE

SOMUA
Le ROI des Poids Lourds
FRANÇAIS
CONCESSIONNAIRES

Société Industrielle et Commerciale d'Automobile
L. HÉRY & F. ROUAUD
53, quai Magellan — NANTES — Tél. 325.22
PIÈCES DÉTACHÉES G.M.C., DODGE, JEEP

FRANÇOIS
BENNES BASCULANTES
TOUS MODELES
TOUS TONNAGES

Usagers
de la Route !

Pour vos freins

WESTINGHOUSE



Pour vos Portes
et Servo-Direction

JOURDAIN-

MONNERET

F. J. M.

Conseiller
l'Automobile officielle
ATELIERS de la SEVRE

20, Rue Du-Pois - NANTES

La Maison
du Motoriste ..

CHAUVIN
et
FRUCHAUD

NANTES
LA ROCHE-SUR-YON

FABRICATION
DE TIMBRES
DE MOUTCHOUX

FISCHER

20, quai J.-Rousseau
NANTES
Télé. 325.04

SPECIALITÉS
DE GRAVURE
INDUSTRIELLE
SUR TOUS MÉTAUX
et
MATIÈRE PLASTIQUE

CAFÉ

M^{me} GITEAU, Propriétaire

LA CIGOGNE

16, Rue Jean-Jacques Rousseau, 16

SES SPÉCIALITÉS : Huîtres, Escargots, Tripes, Choucroute, Cassoulet

BRASSERIE

Téléphone 134.37

Transports DROUIN Frères

Siège Social : 127, rue de Rennes - NANTES

Téléphones : 110.10 - 126.69 - 311.99 - 158.68

Lignes régulières de Voyageurs
CARS DE LUXE POUR MARIAGES ET EXCURSIONS

Excursions organisées au départ de NANTES et de LA BAULE pour la FRANCE et l'ÉTRANGER

**DEMNAGEMENTS - MARCHANDISES
TOUS TRANSPORTS - TOUTES DISTANCES**

Revue Trimestrielle

2^e Année - N° 10
JUN 1953

AÉRO-CLUB DE LA LOIRE-INFÉRIEURE

Affilié à la Fédération Nationale Aéronautique — Reconnu d'utilité publique

Rédaction - Administration :
60, Cours Franklin-Roosevelt
Téléphone : 346-21 C. C. P. Nantes 991-22

Aérodrome :
Château-Bougon — Téléphone : 164-44

1953

Le mot du Président...

Des droits et des devoirs

Si d'être inscrit à un aéro-club ouvre au nouvel adhérent les horizons infinis du ciel, ne lui crée-t-il pas aussi quelques devoirs ?

Voulez-vous que nous bavardions librement des uns et des autres ?

Je vous disais à l'instant : « Être inscrit à un aéro-club ouvre au nouvel adhérent les horizons infinis du ciel ». Pour cela, il peut user, sous les regards bienveillants du moniteur, du matériel que son aéro-club peut mettre à sa disposition, et là un premier point est à préciser. Si son aéro-club ne peut souvent mettre plus de matériel à sa disposition, c'est que les réparations ou révisions ont été fort longues, plus longues peut-être que chacun le désire, et pour cela un problème de main-d'œuvre se pose.

Beaucoup considèrent que du fait qu'ils ont payé leurs cotisations et réglé le prix de leurs lancers ou heures de vol, ils sont quittes avec leur aéro-club qui doit mettre à leur disposition ce dont ils ont besoin, tel le voyageur qui, ayant payé sa place dans l'autocar, exige d'être transporté assis à son point de destination.

Pourtant, l'article n° 7 des statuts de l'aéro-club stipule : « Les membres actifs ont seuls droit à la pratique des sports aériens et, suivant les règlements en vigueur, ils s'engagent, au surplus selon les nécessités, à fournir au club 8 heures de travail gratuit par mois, en rapport avec leurs possibilités et leurs compétences ».

Eh bien, Messieurs ! Que ceux qui ont rempli leurs engagements vis-à-vis de leur club prennent la parole, les dix doigts de la main suffiront, sans doute, et malheureusement à ceux qui ont le droit

de parler. Des avions, des planeurs sont immobilisés dans le hangar ! Avant d'ouvrir le bec trop grand, pensez à l'article 7 et vous pourrez rouspéter.

Mais attention, ne le faites pas à tort et à travers. Si vous croyez devoir le faire, que vos observations et vos suggestions soient constructives et surtout souvenez-vous en toutes circonstances que le représentant de l'autorité du club sur le terrain est le « moniteur » qui, investi de toutes les responsabilités, l'est aussi de toute l'autorité que lui donne sa compétence. Ses décisions sont immédiatement applicables, cela jusqu'à ce qu'un avis soit émis par le bureau ou le conseil d'administration et ce, quel que puisse être ce laps de temps.

Un aéro-club est une association où doit régner une discipline librement consentie. Que ceux qui croient qu'il puisse en être autrement aillent fonder leur aéro-club à eux, avec leurs règlements à eux, et leur payage à eux.

Pour nous, qu'ils nous fient la paix : « Être inscrit à un aéro-club ouvre à l'heureux adhérent des droits, mais aussi des devoirs ».

Le dernier énoncé est certes le plus impératif, car nous tous ne désirons qu'une seule chose : que ça vole le plus possible dans un esprit d'amicale compréhension. Que ceux dont le cerveau est trop étroit pour embrasser à la fois et le ciel et les nécessités de la terre, fassent preuve de plus de discrétion. Que chacun se persuade de l'antique devise : « Un pour tous, tous pour un » et comme dirait notre moniteur « faites-moi confiance, et ça ira bien ».

PIERRE DROUIN.

BISCUITS LEFFEVRE LU UTILE

POUR VEHICULES POIDS LOURDS
AUTOCARS TOURISMES

UNE SEULE TRANSMISSION :

GLAENZER - SPICER
à AIGUILLES

Agent Exclusif :

Ets CAPPE

7 bis, Rue du Marais - NANTES

AUTRES SPÉCIALITÉS :

Arbres STAX - Roulements M. A. B. - S. K. F.
Moteurs GARDNER - Ressorts C. F. Appareils - SINPAR

**STATION
SERVICE**

Lavalette
Ducellier
Freins « Telma »
Accus « Aika-Bloc »
Lucas « C.A.V. »
Girling
Fulmen
Bosch
Mixo
Auto-Lite
S.E.E.A.

Y. METAYER

183, Route de Vannes
NANTES

ELECTRICITÉ - AUTO

Matériel
d'Injection
LAVALETTE

Voitures
BORGWARD - HANSA
♦♦♦♦

Tracteurs FAR
♦♦♦♦

H. MATILE

20, Rue Racine
NANTES
♦♦♦♦

Téléphones :
149.15 et 149.16
♦♦♦♦

CAMIONS SOMUA



ETABLISSEMENTS
R. BUCAS

24, Route de St-Joseph
NANTES

TÉL. 155.26, 339.08 - C.C.P. 492.60 R.O. Nantes 320.31

TOUT CE QUI CONCERNE LA
RECTIFICATION AUTOMOBILE

Agent Régional des Pistons BORG

Chemises « CHROMEX » et « NITRU FONTE »
E. DEMOLIN

Station Service POMPES INJECTIONS DIESEL

Remise en état Moteurs ESSENCE-DIESEL
BANCS ESSAIS

**DOCKS
GÉNÉRAUX**

FERS
MATÉRIAUX
QUINCAILLERIE
ISOREL
CONTREPLAQUÉS

7, Ch. de la Madeleine,
NANTES
Téléph. 339.94

La Providence-Montoir
Tél. 5.85 St-Nazaire

Les principales utilisations de l'hélicoptère

Au prix d'un pilotage encore particulièrement délicat, l'hélicoptère peut, on le sait, monter verticalement, s'immobiliser, avancer, reculer, tourner sur place. Cette mobilité en tous sens le désigne tout spécialement pour des utilisations aussi nombreuses que variées.

Ces utilisations peuvent se classer en diverses catégories :

- A) Transport ;
- B) Travaux agricoles ;
- C) Surveillance aérienne ;
- D) Travaux publics, etc...

A) TRANSPORT

a) *Transport postal.*
C'est d'abord sous la forme du transport postal que l'hélicoptère a été employé. La première réalisation en ce domaine remonte à 1947 en Californie. Deux ans plus tard, cette expérience s'est poursuivie à Chicago et aujourd'hui 15 faubourgs de ce grand foyer du Centre-

par les voies les plus directes et dans les délais les plus courts.

c) Divers.

L'hélicoptère peut également être employé pour le transport des blessés et comme appareil de sauvetage en mer, en montagne, etc...

B) TRAVAUX AGRICOLES

Pour le moment, l'usage le plus répandu de l'hélicoptère est manifestement d'ordre agricole.

Pendant l'été 1949, une société de protection agricole anglaise, dotée d'hélicoptères, apporta son précieux concours à la France lors de la campagne antidoryphorique entreprise dans la région de Caen.

À la même époque, concurremment avec les Morane 500 et les Piperub, un hélicoptère Bell 47 D intervint avec beaucoup d'efficacité lors de l'opération « hannetons » qui se déroula dans certains cantons de Normandie et des Vosges.



Hiller 360, de la Société Hélicop-Air, équipé pour le vol de nuit (Pilote : M. Gérard HENRY - Mécanicien : M. LE PROVOST)
Vue prise sur l'héliport d'Issy-les-Moulineaux

Est américain sont desservis. En Belgique : les villes de BRUXELLES, LIÈGE et ANVERS sont également desservies par liaison postale aérienne.

b) Transport de passagers.

En 1950, le premier service régulier du monde pour le transport des voyageurs était établi entre LIVERPOOL et CARDIFF, ports anglais distants de 200 km.

Depuis, en France, la Société Hélicop a ouvert un service de passagers CANNES - NICE - MONACO - SAN REMO.

Entre autres applications, le transport des passagers permettra au voyageur de l'air de gagner, depuis l'aéroport urbain, l'avion de ligne stationné sur l'aéroport.

Des campagnes de défense agricole et forestière ont aussi été entreprises au cours de 1950 dans les sapinières des Vosges et les pinèdes bretonnes pour lutter contre un coléoptère qui y faisait de grands ravages.

Parallèlement à ces missions antiparasitaires, l'hélicoptère est encore utilisé pour des tâches infiniment variées (suppression des mauvaises herbes, ensucement, mariées et réensemencement, sulfatage de la vigne, lutte contre les acridiens, etc...).

C) SURVEILLANCE AÉRIENNE

L'hélicoptère sert à la détection et à l'éteignement des incendies de forêts, à l'inspection des points d'eau,

barrages, pipes-lines, lignes de transport de force (pylônes et conducteurs), à la surveillance de la circulation routière lors d'importantes manifestations, au repérage des bancs de poissons ou de cétacés, etc...

Notons que depuis 1952, l'E. D. F. dispose d'un appareil pour la surveillance et l'entretien de lignes HT dans les régions montagneuses. Cet appareil est stationné à Bagnols-sur-Cèze, centre géographique des lignes des Alpes, du Massif Central et des Pyrénées.

D) TRAVAUX PUBLICS

Depuis peu de temps, l'hélicoptère est employé

comme hélicoptère (grue volante) pour l'acheminement à pied d'œuvre des matériaux de construction en vue de l'édification de certaines constructions (barrages, téléferiques, par exemple) en des zones d'accès difficile.

Bien entendu, cette énumération n'est pas limitative. Notre dessein était seulement de mettre en relief l'éventail, la gamme nombreuse et variée des utilisations de cette merveilleuse machine aux étonnantes possibilités.



Destruction d'insectes par émission de brouillard

La tâche morale des Aéro-Clubs et celle "matérielle" du S.A.L.S.

460 aéro-clubs en France Métropolitaine : 45.000 pratiquants, dont 25.000 pilotes d'avions ou de planeurs (souvent les deux à la fois) : voilà quelques chiffres qui méritent considération. Examinons, maintenant, rapidement les autres.

Au cours de 1952, les clubs ont permis : de recevoir 2.100 candidats au Brevet Élémentaire des Sports Aériens, de décerner 1.287 brevets 1^{er} degré et 509 brevets 2^e degré pour le vol à moteur ; 808 brevets B ; 603 brevets C ; 288 brevets D ; 33 brevets E ; 2 brevets F (insigne de diamant) pour le vol à voile ; 73 certificats d'aptitude préparatoire au parachutisme ; 119 certificats d'instructeur au sol de parachutisme ; 328 brevets de parachutiste 1^{er} degré ; 157 brevets de parachutiste 2^e degré ; 6 brevets de moniteurs adjoints ; 4 brevets de moniteur.

Par ailleurs, 6.214 sauts à ouverture automatique, 1.439 sauts à ouverture commandée et 3.136 sauts à ouverture retardée ont été enregistrés.

L'Armée de l'Air avait demandé la formation de pilotes : 1.888 (soit le chiffre demandé) jeunes pilotes ont été formés.

Tel est, en quelques lignes, le bilan d'une année de travaux des aéro-clubs de France.

Bilan satisfaisant ? Sans doute, si on le rapproche des ressources actuelles des aéro-clubs.

Bilan suffisant ? Certainement pas. Les sports aériens sont toujours considérés par les uns comme un luxe, par les autres comme un sport casse-cou. Or, rien de tout cela n'est vrai. Le vol à voile, par exemple, n'est pas plus coûteux qu'autre chose et le ménage au vilvoite des satisfactions d'une rare qualité. Est-il plus dangereux que la motocyclette ? Il suffit de faire le parallèle entre les accidents dans les deux domaines pour s'en rendre compte.

Alors que l'avenir des transports s'oriente résolument vers « le plus lourd que l'air », on ne constate pas, dans notre Pays, ce mouvement vers l'aviation qu'on peut voir dans d'autres Nations.

La situation peut être résumée de la façon suivante : des outils sont en place — outils insuffisants parfois, mais qui existent tout de même — et ils restent le plus souvent inexploités, alors que les maigres ressources des aéro-clubs devraient, au contraire, être utilisées au maximum, afin de pouvoir être développées.

Et pourtant, toute une génération est là qui « vibre » aux exploits aériens. Pour s'en convaincre, il n'est que d'assister aux manifestations aériennes ici et là à travers toute la région.

Nous sommes ici dans une sorte de cercle vicieux : les aéro-clubs reçoivent de l'Etat une dotation d'appareils (avions et planeurs) ; des moniteurs d'Etat ou des subventions nécessaires au paiement total ou partiel des moniteurs privés ; des subventions, proportionnelles, naturellement, aux activités de chaque club. Or, l'activité d'un club est conditionnée par le matériel dont il dispose, ce qui n'est parfois pas très brillant.

C'est d'ailleurs pour tenir compte de cette situation que le S.A.L.S. envisage :

- la remise aux aéro-clubs, pour un prix symbolique des avions « propriété de l'Etat » en service dans les clubs ;
- l'allocation de primes d'achat, pouvant atteindre 60 % de la valeur totale, à tout acquéreur d'avion neuf ;
- l'allocation de primes d'achat à tout acquéreur de moteur neuf ;
- l'allocation d'une prime de 7 Fr par cheval-heure de vol aux aéro-clubs ;
- le regroupement du vol à voile sur une centaine d'aérodromes.

L'Etat limiterait donc son influence à des encouragements matériels, mais cela sous-entend pour les aéro-clubs la disposition de fonds suffisants pour l'acquisition d'appareils modernes. En même temps, il les « condamnait », pour équilibrer leur budget, à faire une intense propagande afin d'accroître leur nombre d'adhérents et d'heures de vol, ce qui est d'ailleurs le but cherché sur le plan général, laissant à chacun le soin d'aboutir dans sa zone d'influence...

Cette action de propagande, chaque membre de l'aéro-club doit la faire dans sa sphère. Les « chevronnés » qualifiés ne

manquent certes pas ; ce qui manque aux « chevronnés » c'est le temps disponible pour mener à bien tout ce travail.

Il est parfait de donner des cours, le soir, encore faut-il qu'un premier pas ait été effectué : celui d'amener les jeunes à fréquenter ces cours, leur faire connaître toutes les joies qu'ils peuvent obtenir de l'aéromodélisme ou du vol à voile.

Si les aéro-clubs ne peuvent entreprendre une telle action, par contre l'Armée de l'Air, elle dispose parmi ses cadres, actifs, retraités ou de réserve, des ressources nécessaires.

La première tâche est d'expliquer « l'aviation » ou le « planeur » aux petits et aux grands élèves ; la seconde de leur faire savoir que la « possession de l'air » est à leur portée, à condition qu'ils travaillent, qu'ils persévèrent, qu'ils ne se laissent point rebuter par l'effort.

Par expérience personnelle, nous pouvons dire que les jeunes accueilleront toujours avec plaisir de telles causeries qui trouveront leur conclusion logique dans la visite de l'aérodrome et la vision de l'avion à portée de la main — vision qui ne sera pas sans les étonner, parfois, qu'incalculablement ils « réalisent » le D.C. 4 mais pas le R.L. 18. — A ce moment, c'est l'aéro-club qui entre en scène avec son « matériel » et son moniteur.

Même rationnellement, une telle action touche à NANTES 200.000 habitants et dans le département 600.000. C'est assez dire qu'il y a là des possibilités immenses si elles sont bien exploitées.

L'idéal pour cela serait de pouvoir faire des démonstrations dans tous les cantons, d'aller chez le « mordu », où il se trouve, et non d'attendre qu'il vienne à nous.

Vol à voile, vol à moteur : les appareils des aéro-clubs n'ont pas besoin, heureusement, de longues pistes bétonnées pour atterrir ou décoller et ces démonstrations faites conjointement avec des cycles de conférences devraient porter leurs fruits.

« Diable ! dira-t-on, vous retournez à l'âge héroïque, à l'âge où « l'hydroplane » faisait ses premiers pas. Le temps a passé depuis... »

C'est évident. Le temps a passé, mais l'époque est toujours héroïque. Il faut, avec toujours plus de dévouement, lancer une entreprise qui exige de plus en plus de capitaux, alors que les apports ne croissent pas forcément suivant la même progression. Il faut arriver à faire entrer dans les moteurs la mentalité de « l'air », faire toucher du doigt à toute une population qui l'ignore ce qu'on peut en attendre.

Et qu'on ne s'y trompe pas ! Le vie même des aéro-clubs est liée à ce développement, si l'on ne veut pas que l'aviation soit une « distraction » réservée seulement à quelques-uns.

Ce jour-là, les « soucis d'argent » seront peut-être moins graves parce que nombre de privilégiés n'auront point besoin de l'aide de l'Etat, mais les aéro-clubs auront falli à leur tâche. L'aviation française, en même temps, aura perdu une belle occasion de susciter les vocations dont elle a le plus urgent besoin.

De même qu'une marine est nécessaire à toute puissance bordée par la mer, l'aviation devient indispensable à toute Nation ayant le ciel pour plafond et d'immenses territoires à relier entre eux et avec la Métropole.

Souhaitons donc que le S.A.L.S. envisage la fourniture d'avions modernes à des prix symboliques et qu'une propagande soit exercée par tous les Services de l'Air. Alors, les Aéro-clubs, auxquels on peut faire confiance, sauront bien aider les jeunes à réaliser le rêve que certains auront suscité.

Armand LEDOUX.

6.000 litres à l'heure ! Voilà ce que brûle un « COMET »

Les avions modernes sont de terribles consommateurs de carburants. Déjà, les D. C. 4, qui sillonnaient toutes les routes du ciel au lendemain de la guerre — et dont un grand nombre est encore en service — brûlaient quelque 800 litres à l'heure.

Mais s'ils sont plus rapides, les avions à réaction sont aussi plus gourmands, et il n'en coûte pas moins de 1.500 litres à l'heure pour permettre au célèbre chasseur français, le « Mystère », de crever le mur du son.

Quant au « Comet », dont les Britanniques sont justement fiers et qui a fait récemment son apparition sur les lignes d'Air-France, son appétit est fantastique : 6.000 litres à l'heure.

Certes, en une heure, ces appareils doivent aussi davantage de kilomètres. Encore faut-il que les opérations de ravitaillement ne fassent pas perdre un temps si chèrement payé.

A peine le « Comet » a-t-il atterri que d'énormes camions-citernes s'approchent, munis de pompes puissantes, capables de débiter 80 mètres cubes à l'heure. En 20 minutes, les réservoirs sont pleins et le « Comet » peut repartir, recommençant à dévorer, avec sa voracité habituelle, sa provision de 23.000 litres de kérosène.

Les avions à réaction ne consomment pas le même carburant que les avions classiques, à moteurs à piston. Et c'est heureux !

En effet, les essences « aviation » constituent une denrée coûteuse et relativement difficile à produire. Afin de donner aux moteurs le taux de compression le plus élevé possible, on exige des essences dont l'indice d'octane est de plus en plus fort.

L'indice d'octane d'un carburant exprime sa valeur antidétonante, c'est-à-dire son aptitude à ne

pas détoner mais à brûler lorsque le mélange air-gaz-essence est soumis à une forte compression entre le deuxième et le troisième temps du cycle de Beau de Rochas. L'indice d'octane est exprimé en prenant comme terme de référence la valeur antidétonante d'un carburant arbitrairement choisi qui est l'iso-octane, celui-ci étant réputé avoir un indice de 100 dans des conditions bien déterminées sur un moteur d'essai.

Pour obtenir un indice d'octane très élevé, il faut déjà utiliser au départ une essence de base très spéciale, possédant elle-même un haut indice d'octane et lui ajouter différents corps tels que l'éthyl fluide ou tétraéthyl de plomb.

ABADAN était l'une des principales sources d'essence « aviation » dans le monde ; c'est-à-dire les difficultés d'approvisionnement que risquaient de provoquer l'accroissement énorme de la consommation mondiale.

Fort heureusement, les avions à réaction se contentent d'un carburant dont la production est infiniment plus facile : le kérosène ou pétrole lampant, que l'on appelle désormais communément « carburéacteur ». Presque toutes les qualités de pétrole brut peuvent convenir pour fabriquer le kérosène et la plupart des raffineries peuvent en fabriquer.

Malheureusement, la distillation du pétrole brut ne donne qu'un pourcentage relativement restreint de carburéacteur et l'augmentation soudaine et brutale de la consommation, dès maintenant prévisible, risque de provoquer une crise.

Aussi des équipes de savants s'ingénient-elles actuellement à mettre au point des techniques nouvelles qui permettraient de brûler dans les moteurs à réaction une gamme plus étendue de produits.

A. & L. VIVANT fils

6 bis, Avenue Carnot
NANTES — Tél. 114.45

Installations Electriques

Haute et Basse Tension

Moteurs - Transformateurs

Vente - Location

Atelier de Bobinage

Station MAGELLAN

ESSENCE

HUILE

PNEU

58, Rue Fouré - Tél. 144.76 - NANTES

Essayez la "Vedette Ford"

12 CV.



13 Litres
aux 100 km.

PUISSANTE - SOUPLE - CONFORTABLE - ECONOMIQUE

Renseignements — Essais

Société à Responsabilité Limitée TIRIAU Frères

4, et 6, Avenue du Pin — NANTES

SPORTIFS! Une Grande Marque

LA MEUSE

MEUSE ROYALE — Deux Bières de Classe — MEUSE MONOPOLE
Une seule Boisson aux Jus de Fruits : VIVORI

MODELAGE INDUSTRIEL — ENTRETIEN D'USINES

Tous Modèles pour Fonderies - Alluchons pour Engrenages

Armand SALMAS

Tél. 351.44

Rue Ferdinand-Buisson, Place Lechat

NANTES

Véllivoles ! Claude Guilbert vous parle

Au groupe "ALEXIS MANEYROL"

Avec le début de saison, encouragé par le temps, notre section a pris un bon démarrage, laissant peu de répit aux véllivoles. Pratiquement, les vols commencèrent le 21 mars, donc très peu d'activité pour ce mois, et c'est seulement à h. 31 de vol qui furent effectués en 62 lancers.

Avril fut ensoleillé et aérologiquement favorable au vol à voile. Les vols furent nombreux et se décomposent ainsi : 463 lancers et 90 h. 12 de vol ; activité plus que correcte pour un mois d'avril.

Quelques brevets et épreuves furent également passés :
2 Brevets B : M^{lle} VERHAEGHE Edmonde, le 19-4-53, sur N.1.300 ;
M. FLOUREUX Max, le 8-4-53, sur N.1.300.
1 Brevet C : M. Le SCARZ, le 8-4-53, sur N.1.300.
1 épreuve de 5 heures fut réussie par M. HUBY Norbert, le 8-4-53, sur S.A.104 « Emouchet ».

Le mois de Mai continuant l'exemple de son prédécesseur donna aux amateurs de vols silencieux de grandes satisfactions permettant à POCCZ de passer son brevet B, le 24-5-53, sur Castel C.301 S.

Ainsi, pour la première fois, un pilote nantais partant de chez nous, réussissait à percer le « mur » des 300 bornes, et si « Mimile » eut plus de chance que ses prédécesseurs, il ne mérite pas moins de chaleureuses félicitations.

Durant ce même mois, MARCHOU LOUIS passait son brevet B, sur C.301 S., et POCCZ, son brevet C, sur le même appareil.

Si l'activité fut bonne durant ce premier trimestre de vol à voile, nous eûmes en revanche quelques casses à déplorer.

Notre Nord-1.300 n° 29, que nous avions depuis 1946, et qui supportait allègrement ses nombreuses heures de vol et ses sérieuses réparations d'usage, fut complètement détruit le 9 mai : le Castel C.301 S. fut accidenté le 17 mai, et le Nord-2.000, le 25 mai.

En plus de ces casses successives et trop nombreuses, une quantité de fautes de vol furent commises : atterrissages en dehors du terrain (dont un en campagne), retour au terrain en versant les arbres ou sautant la voie de chemin de fer, etc...



En attendant son tour de vol

En outre, 4 nouveaux brevets C furent obtenus, savoir :
M^{lle} THOMAS Gisèle, le 17-5-53, sur S.A.104 ;
M^{lle} VERHAEGHE Edmonde, le 9-5-53, sur N.1.300 ;
M. FLOUREUX Max, le 9-5-53, sur N.1.300 ;
M. POULAIN Jean, le 23-5-53, sur S.A.104.
M. CORBINEAU Alain effectua ses 5 heures, le 10-5-53, sur S.A.104, et HUBY Norbert boucla son brevet B, en parcourant 71 km., sur Castel C.311 P., soit Château-Bougon-Saint-Gautier (Ille-et-Vilaine), en but fixé.

L'activité de ce mois représenta 557 lancers et 137 heures de vol. Juin, malheureusement, fut le commencement d'une saison moins heureuse pour notre vol à voile et nous laissons seulement voler 61 h. 12 en 278 lancers.

Toutefois, le 2, une « vraie » trainée à grande distance permit à LEVRON Emile de « quitter le département » et d'aller poser le 311 P. à Treignac (Corrèze), après avoir parcouru 330 km., ratant de peu son but fixé (Brive-la-Gaillarde).

Devant les fautes accumulées par certains pilotes jouant avec le matériel si précieux, des mesures draconiennes devaient être prises en vue d'interdiction de vol, ce qui fut fait.

Ces sanctions « distribuées » par la Commission de vol à voile, sur la demande du moniteur, et entérinées par le bureau de l'A.C.L.F., provoquèrent des remous internes dans les rangs véllivolistes, peu habitués à ces mesures... et pourtant, une réglementation sévère de vol et de sanctions automatiques n'existe-t-elle pas dans tous les centres de vol à voile, dignes de ce nom ?

Le malheur, chez nous, c'est que cette réglementation logique n'existe pas et nous laissons dire d'ailleurs que les règlements actuels du groupe Alexis-Maneyrol, mis sur papier en 1946, sont entièrement à réviser si nous voulons rétablir la discipline sportive et mortelle, indispensable à la continuité du vol à voile, celui-ci étant avant tout un sport d'hommes, conscients de leurs responsabilités, et un sport d'équipe.
C. G.

Et maintenant, à vous Francis Gautier !

Vol à moteur

Pour ce deuxième trimestre, le temps n'était pas avec nous et l'immobilisation d'un des deux appareils en état ainsi que l'arrêt total de ceux-ci pendant une vingtaine de jours, ne nous a guère favorisés. L'activité pour ce trimestre est donc loin d'avoir été des plus brillantes.

Elle se résume ainsi :
168 HEURES 49 de vol, se décomposant en : 75 h. 57 de double commande ; 78 h. 54 d'entraînement ; 9 h. 54 de baptêmes, et 4 h. 04 de remorqués.

Ces heures se répartissent, par mois, ainsi :
AVRIL : 74 h. 34, dont 38 h. 57 de D.C. ; 28 h. 27 d'entraînement ; 3 h. 36 de baptêmes, et 3 h. 54 de remorqués.
MAY : 35 h. 46, dont 9 h. 47 de D.C. ; 22 h. 56 d'entraînement ; 2 h. 33 de baptêmes, et 0 h. 10 de remorqués.

JUN : 58 h. 39, dont 27 h. 43 de D.C. ; 27 h. 31 d'entraînement ; 3 h. 25 de baptêmes.

Il convient d'ajouter à celles-ci les heures de MM. Pierre DROUIN, sur son « Potez-S8 », se soldant par 9 h. 30 de vol ; GASSE Roger et CHÉVAL sur leur « R.L.19 » : 24 h. 26 de vol ; SICRITA, sur « S.A.S.72 » : 14 h. 25 de vol.

Qui été homologués au cours de ces trois mois :

— 9 premiers degrés à l'actif de : M^{lle} ELAN Ida, le 7-5-53 ; M^{lle} JAUFFRENEAU Paul, LESCANT Yves, POISSON Jean-L., THOMAS J.-P., le 9-5-53, et M. Le HERISSE Michel, le 29-6-53.

— Une brevet deuxième degré, à l'actif de M. HUBY Norbert, le 5-5-53.

Je réparerai du « Buckler » pour annoncer aux membres de la section l'impossibilité de le revoir à l'Aéro-Club. En effet, d'après le peu de réparations à effectuer à première vue, cela paraissait intéressant, mais son potentiel « cellule » exprimé au bout de 30 heures avec l'impossibilité de prolongation par « Vértias ». Les frais déjà occasionnés, ajoutés à ceux de la remise en état, nous obligent à abandonner cet appareil. Quant au « Piper », le moteur a été envoyé à Paris pour réparation complète, l'atelier du Club n'étant pas habilité



pour ce genre de travail. Nous sommes donc à la merci d'un commerçant qui devait le remettre en état sous 15 jours. Heureux les employés qui bénéficieraient de 15 jours de congé de cette durée.

Signalements l'arrivé, à Nantes, d'un propriétaire d'avion, M. STEPHAN, nommé comme ingénieur en chef du Service maritime des Ports et Chaussées de la Loire-Inférieure, et qui, d'une seule traite, ralliant Nancy à Nantes, nous donna un aperçu de ses qualités de pilote, quand on saura qu'il pilotait un « Starik » : avion monoplace muni d'un moteur de 45 CV. Le Club s'enrichit donc d'un nouveau membre actif, à qui nous souhaitons très respectueusement la bienvenue.

Par contre, trois membres de la Section nous quittent pour l'Armée : M. Willy VERHAEGHE, parti faire son service militaire dans l'Armée de l'Air ; M. HUBY Norbert et POISSON Jean-Louis, « hounsières militaires, à qui nous souhaitons bonne chance et qui, j'espère, feront honneur à leur club de formation, dans l'attente de les revoir pilotant un... « Mystère »...
F. G.

PARACHUTISME

En ce deuxième trimestre, la section en formation enregistra, comme membres actifs, une trentaine d'inscriptions. On constate avec plaisir que la plupart ont déjà sauté et possèdent au minimum 2 sauts, qu'il existe des anciens prêts à sauter et volontaires pour la formation des jeunes.

Les cours en vue de la formation au certificat d'aptitude préparatoire au parachutisme commencèrent donc début Juin. Ces cours étaient assurés : pour la partie technique par notre camarade BRIAND, aidé de GAUTIER F. ; pour la partie physique, par nos camarades LUYER et DAVID.

Par contre, la fin Juin nous apporta la preuve qu'un mois était insuffisant

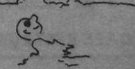


pour assurer la bonne réussite à l'examen de CAPP, c'est pourquoi ces cours recommenceront en Octobre et seront sanctionnés par la 1^{re} session d'examen au CAPP et probablement par le début de l'activité de la section en tant que sauts.

L'activité de la section se manifesta malgré tout au Meeting de Cholet où notre moniteur GAUTIER F. nous fit une jolie démonstration (33 secondes de chute).

Ajouter à ce meeting 10 sauts d'entraînement à Château-Bougon, dont l'un de 50 s. de retard.

Persévérerons donc et la section parachutiste sera assurée de son avenir.
F. G.



COMPAGNIE FERMIERE DE VICHY

48, Rue d'Allonville - NANTES - Téléphone 149-80

TOUTES LES EAUX MINERALES

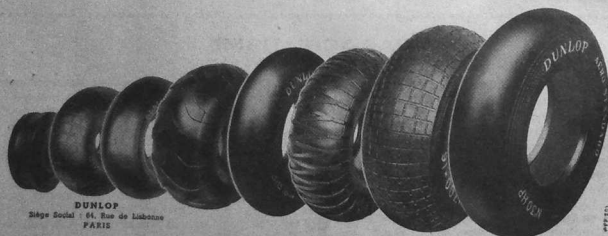
JUS DE FRUIT « VERGER »
PASTILLES ET SUCRE D'ORGE VICHY ETAT

ATELIERS DE MECANIQUE GENERALE

Rectification de Cylindres **J. POTINIERE** Rectification de Vilebrequins
71, Boulevard des Belges - NANTES - Téléphone : 137.22
REGULAGE DE COUSSINETS
Agence Exclusive des Pistons « MONOPOLE » (Le're-Inférieure)

DUNLOP

PNEUS DE SECURITE POUR AVIONS



DUNLOP
Siège Social : 64, Rue de Lisbonne
PARIS

Brasserie "Au Coq Hardi"

22, Allée du Cdt-Chercot
Près de la Gare et Place de la Duchesse Anne

CAFÉ-RESTAURANT

Téléphone : 333.25
Au sous-sol, Salle pour Banquets

Voici quelques renseignements sur la préparation au parachutisme : Sport complet par excellence

Les jeunes gens âgés d'au moins 17 ans, désirant pratiquer le parachutisme doivent obligatoirement être titulaires du *Certificat d'Aptitude Préparatoire au Parachutisme*.

Des cours de préparation à cet examen ont lieu, au siège du Club, 60, cours Franklin-Roosevelt, près Gare d'Orléans.

Conditions d'Admission aux Cours

Droit d'adhésion	30 »
Licence Fédérale annuelle	200 »
Cotisation mensuelle	30 »

jusqu'à l'obtention du C.A.P.P., ensuite quand les élèves commencent à sauter : 150 fr.

Section de Parachutisme

Font partie de cette section tous membres possédant

soit le CAPP, le 1^{er} degré civil, le 2^e degré civil ou le brevet militaire et 15 sauts.

Age minimum : 18 ans	30 »
Droit d'adhésion	200 »
Licence Fédérale annuelle	550 »
Assurance	ou 1.100 »
Cotisation mensuelle	150 »

Visite médicale obligatoire près d'un docteur agréé par la Fédération Nationale Aéronautique, pour le Club, Docteur Pasgrimaud, Les Couëts, en Bougenais. Tél. 168.20.

La visite médicale est remboursable pour les assurés sociaux.

Les jeunes gens membres d'un Aéro-Club, et titulaires de 15 sauts, peuvent participer aux stages nationaux de perfectionnement et de spécialisation.

Concours de Modèles réduits de Niort (28 Juin)

Pour la première fois, nos modélistes se déplaçaient à Niort le dimanche 28 juin.

Dans la voiture conduite par notre infatigable M. Rolland, il y a là : Lucas, Boursin, Bossard, Benard, Guihal, Diguët, Verger, Bertet et Bronais. Pilotée de main de maître, la « Renault » file bon train sur la route qui conduit à Niort. Tout le monde se sent en sécurité. Pourtant, J. G., un peu sceptique, la carte Michelin sur ses genoux, fait le point tous les 5 km... Depuis le départ, Jean Benard a transformé l'arrière de la voiture en atelier. Commencé la veille, il achève un « toolpick » qui devra voler cet après-midi...

Passé Niort, nous arrivons sur le terrain. Le vent souffle fortement, il y aura de la casse tantôt.

Après un copieux déjeuner servi au bar, nous nous mettons en piste à 2 heures ; les vols de planeurs se suivent à une bonne cadence. A part Colomban, de Saintes,

qui prend l'ascendance une fois de plus, et Maupetit, de Niort, les vols sont plutôt médiocres. En moteur caoutchouc, Bronais casse au décollage sur une mauvaise piste mais Bertet se classe 2^e. Boursin triomphe aisément de ses adversaires en motomodelle malgré la présence de Couprie, de Poitiers.

Après la distribution des prix, un vin d'honneur est servi et nous trinquons à la victoire des Niortais. Nous ferons mieux la prochaine fois.

Classement de nos modélistes à Niort :

Planeur I : 6^e Bertet ; 7^e Bossard ; 14^e Verger.
Planeur II et III : 7^e Diguët ; 9^e Lucas ; 10^e Bronais ; 11^e Benard.
Caout. I - II - III : 2^e Bertet ; 5^e Bossard ; 6^e Guihal ; 9^e Verger.
Motomodelle II et III : 1^{er} Boursin ; 7^e Diguët ; 8^e Lucas.

Un Douglas quadrimoteur bat le record du monde de distance pour avions commerciaux

Au début de Juin, un quadrimoteur D C 6 B est arrivé à Paris, après avoir effectué, sans escale, un vol de 9.173 kilomètres, le plus long pour un avion commercial. Le record était, en effet, jusqu'ici, de 6.240 kilomètres.

L'appareil, acheté à la Douglas Company, par la Compagnie de Navigation Aérienne Française Transports Aériens Intercontinentaux, pour assurer la liaison Europe-Afrique, avait à son bord un équipage français de quatre hommes et trois spécialistes américains des usines Douglas. Il ne transportait aucun passager.

L'équipage français se composait du capitaine BILET, chef pilote ; de M. Philippe WERTHEIMER, copilote ; de l'opérateur de radio Robert GIRARD, et du chef mécanicien Pierre LEMAITRE.

L'avion avait quitté Los Angeles à 7 h. 23 (heure du Pacifique) et il s'est posé sur l'aérodrome d'Orly, à 11 h. 55 (heure française) ayant réalisé une moyenne horaire de 441 km 600. La route suivie était celle de Winnipeg, la Baie d'Hudson et le Groenland méridional.

Quelques mots sur l'Aéroport de Paris

(Le Bourget - Orly)

Des 1945, le Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale s'est préoccupé d'établir le plan d'équipement aéronautique de la région parisienne.

Ce plan comporte la modernisation, sans extension, du BOURGET, et l'aménagement progressif à ORLY d'un grand aéroport international destiné à recevoir la totalité des lignes régulières de passagers.

La réduction des crédits d'équipement ne permettait pas à l'Etat d'entreprendre des travaux importants dans le cadre de ce plan.

Usant de l'un des avantages essentiels de son statut juridique (la faculté de réaliser des emprunts), l'Aéroport de Paris amorçait en 1950 la reprise des travaux.

Aussi bien pour Le BOURGET que pour ORLY, nous donnons, ci-dessous, la situation présente.

En ce qui concerne Le BOURGET, les travaux prévus sont virtuellement terminés. Par contre, pour ORLY, la première tranche de la première phase devrait être achevée vers 1956-1957.

L'AÉROPORT DU BOURGET

La mise au point du plan de masse ne soulevait pas de grandes difficultés. La modernisation des installations pouvait, en outre, être lancée rapidement. Enfin, il s'agissait là d'une tâche urgente. Le BOURGET recevant une part importante du trafic.

Les deux pistes ont été reprofilées, la piste principale d'atterrissage aux instruments ayant été allongée de 300 mètres, sa longueur passant de 1.660 à 1.960 mètres.

Avec la collaboration des services du Secrétariat général à l'Aviation Civile et Commerciale, l'équipement des aides à l'atterrissage a été développé. Les deux pistes sont désormais équipées chacune d'un ILS, et d'une ligne d'approche. La piste principale est, en outre, équipée d'un radar de surveillance et d'atterrissage de fabrication française (Thomson).

La circulation des avions au sol entre la zone centrale et les pistes a été considérablement améliorée par la construction de voies de circulation nouvelles, évitant les méandres que comportaient les voies de circulation en très mauvais état qui existaient auparavant.

Une partie des aires de stationnement en mauvais état a été refaite.

Les installations industrielles existantes (hangars, ateliers) ont été entièrement modernisées. Des installations nouvelles ont été réalisées: on achève actuellement un hangar-atelier destiné à l'entretien des avions à réaction « Comet » acquis par la Compagnie Union Aéromaritime de Transport qui s'installe au BOURGET à titre définitif.

En ce qui concerne l'accueil des passagers, les conditions d'utilisation de l'aérogare ont été largement améliorées.

Enfin, la construction d'une tour de contrôle moderne mise au service le 1^{er} février 1953 permettra au personnel de la navigation aérienne d'assurer son difficile travail avec le maximum d'efficacité.

L'AÉROPORT D'ORLY

Bien qu'également succincts, les renseignements donnés ci-après concernant ORLY sont moins généraux que ceux relatifs au BOURGET.

Ces renseignements se rapportent aux pistes, à l'aérogare, aux installations industrielles et techniques.

Pistes

L'aéroport d'ORLY comporte 3 pistes en béton de 60 m. de largeur :

- une piste orientée Est-Ouest de 1.500 m. de longueur ;
- une piste parallèle à la précédente, réservée aux atterrissages par mauvaise visibilité, de 2.020 m. de longueur ;
- une piste orientée Nord-Sud de 1.865 m. de longueur.

La force portante de ces pistes est très élevée.

A titre d'exemple, les avions commerciaux qui fréquentent actuellement ORLY sont :

- S E 2.010 « Armagnac » (70 tonnes) ;
- Boeing 377 « Stratocruiser » (64 tonnes) ;
- Lockheed « Superconstellation » (59 tonnes) ;
- Douglas D C 6 (43 tonnes).

Aérogare

L'aérogare a été construite en 1943. Bien qu'ayant un caractère provisoire, elle a reçu néanmoins des aménagements très soignés absolument indispensables pour donner aux voyageurs une impression favorable. Elle peut, malgré ses dimensions modestes, assurer 15 mouvements à l'heure, soit le passage d'environ 500 voyageurs soumis dans la majorité des cas aux formalités frontalières. Des améliorations viennent d'y être apportées (augmentation du nombre des circuits des voyageurs, maintenance des bagages, etc...) qui doivent permettre d'en accroître le rendement.

Installations industrielles

Dans la zone Nord du domaine de l'aéroport sont situées des installations industrielles très importantes utilisées par la Compagnie Air France et qui lui servent à l'entretien de la quasi-totalité de sa flotte aérienne.

Ces installations comprennent essentiellement :

- un hangar triple-tonneau de 135 m. de longueur, 60 m. de profondeur, pouvant abriter 6 avions du type Douglas D C 4 ;
- deux hangars double-tonneau ayant chacun 90 m. de longueur, 60 m. de profondeur, pouvant abriter en tout 8 avions Lockheed Constellation ;
- des ateliers couvrant une surface de 17.500 m² ;
- un magasin de 6.000 m² pour pièces de rechange et approvisionnements divers ;
- un bâtiment de 3 étages servant d'atelier pour les instruments de bord, les appareils de radio et l'équipement électrique des avions.

En outre, un bâtiment de 3 étages sert de bureaux, et une cantine distribue 2.600 repas par jour.

Toutes ces installations sont chauffées à partir d'une chaufferie centrale d'une puissance de 16 millions de calories/heure qui produit de l'eau chaude à 180° maximum distribuée par un réseau aux différents hangars, ateliers, magasins, bureaux, etc...

Installations techniques

L'installation d'un nouvel équipement G C A (ground control approach) dont les écrans ont pu être placés dans la tour de contrôle a nécessité des extensions nouvelles de cette tour.

Cet équipement G C A permet de guider les pilotes au cours d'atterrissages par mauvaise visibilité sur la piste A M V.

Outre le radar de précision, il comporte un radar de surveillance qui est utilisé normalement pour repérer les avions dans un rayon de 50 km. Un système de décentrage permet d'ailleurs d'augmenter cette portée jusqu'à 90 km.

En plus de l'équipement G C A de la piste A M V, cette piste, ainsi que la piste Nord-Sud, sont pourvues chacune d'un équipement ILS, complet (instrument landing system). La piste A M V comporte aussi une ligne d'approche constituée par des ensembles de lampes rouges et de lampes au sodium.

L'aéroport d'ORLY dispose ainsi d'un équipement

complet en vue de l'atterrissage des avions par mauvaise visibilité.

A côté de la tour de contrôle a été édifiée cette année une centrale électrique de secours qui met les installations radio-électriques et de balisage des pistes à l'abri de toute interruption d'alimentation.

Dans un prochain article, nous pourrions vous donner les perspectives de l'aéroport d'ORLY.

Le futur plan de masse du « Grand Orly », particulièrement gigantesque, devra permettre à l'aéroport international de Paris d'accueillir le trafic tel qu'il est raisonnablement prévisible pour une longue période à venir.

La répartition du trafic entre ORLY et Le BOURGET est la suivante :

	1949	1952
Mouvements ORLY	37,1 %	49,4 %
Mouvements Le BOURGET	62,9 %	50,6 %
Mouvements ORLY	40,5 %	54,2 %
Mouvements Le BOURGET	59,5 %	45,8 %
Fret ORLY	57,9 %	53,3 %
Fret Le BOURGET	42,1 %	46,2 %

L'évolution enregistrée de 1949 à 1952 amorce la concentration à ORLY de tout trafic régulier de passagers, le fret étant au contraire concentré au BOURGET.

CARNET ROSE

Nous avons eu la joie d'apprendre la naissance de Gilles HEMBERGER, le 20 Mai 1953, fils de notre camarade vélivole.

Nous adressons aux parents nos bien vives félicitations.

CARNET BLANC

Jean GUENNE a épousé M^{lle} Armelle PERON le 13 Juin en la Basilique Saint-Donatien.

Nous leur rappelons toute notre sympathie et leur exprimons à nouveau nos meilleurs souhaits de bonheur.

A cette occasion, également, nous sommes heureux de donner, ci-dessous, l'éloge palmé du jeune Jean GUENNE, domicilié 2, avenue Cottineau, à Nantes, et ex-pilote de l'Aéro-Club de la Loire-Inférieure.

Né le 12 mai 1922, à Saint-Servan-sur-Mer (Ille-et-Vilaine) ; Débuté à l'Aéro-Club de la Loire-Inférieure à la section de modèles réduits ;

Obtient le Brevet Élémentaire des Sports aériens, en 1948 (mention Assez bien), et effectue son premier vol en Ecole de pilote ;

Obtient successivement les Brevets A.B.C. de vol à voile, et Brevet D, en date du 11 juillet 1950 (n° 946) ;

Établit le record régional de vol à voile, le 7 mai 1950, en effectuant un parcours de 102 km, sur un planétype d'entraînement ;

Obtient le Brevet de pilote de tourisme, 1^{er} degré (avion), en date du 29 septembre 1949 ;

*Dès les premiers rayons d'un soleil amoureux
Qui fait chanter l'oiseau perché sur une branche,
Et gazouiller la source et fleurir la perennée,
Planeurs, à l'âme tendre, envolés-vous, aux cieux
Où, sur vous, tout là-haut, se posent les yeux.*

Obtient le Brevet de pilote de tourisme, 2^e degré (avion), en date du 1^{er} mai 1950 (n° 22.315) ;

Reçu au concours d'élève-pilote militaire, le 26 janvier 1951 (Centre de Nantes) ;

Engagé volontaire pour 5 ans à la Base aérienne de Clermont-Ferrand-Aulnat, le 2 mars 1951 ;

Désigné pour un stage aux U.S.A., comme élève-pilote de chasse, embarqué pour l'Amérique, le 1^{er} avril 1951 ;

Affecté à la base d'entraînement de Perrin (Texas), le 4 mai 1951, sur A.T. 6 ;

Affecté à la base d'entraînement de Craig (Alabama), le 6 novembre 1951, sur G-51 (Mustang) ;

Nommé sergent, le 1^{er} avril 1952 ;

Obtient le Brevet de pilote militaire français et le Brevet de pilote militaire américain, le 10 mai 1952 ;

Classé 3^e de la Classe 52 C, aux U.S.A., sur 52 élèves-pilotes stagiaires ;

Retour en France, le 22 avril 1952 ;

Affecté, sur sa demande, à la base aérienne n° 118, à Mont-de-Marsan (Landes) ;

Suit successivement l'entraînement de pilote de chasse sur Vampire, Mistral et Ouragan (mai 1952, janvier 1953) ;

Nommé au grade de sous-lieutenant, en janvier 1953, pour prendre rang à compter du 1^{er} septembre 1952 ;

Affecté à la base aérienne n° 102, de Longvic-Dijon, le 1^{er} mars 1953, comme sous-lieutenant pilote de chasse (pilote de chasse « Alsace », où il sert actuellement).

*Par un beau jour de Mai, voler dans le ciel bleu
Et vivre loin du monde entre la terre et Dieu,
Dans le rayonnement de la chaude lumière
Qui par ses charmes sied à la nature entière,
N'est-ce pas savourer dans le recueillement
L'ineffable douceur qui règne au firmament.*

A CHATEAU-BOUGON

AU BAR DE L'AERO-CLUB

TÉLÉPHONE : 164.44

Le Meilleur Accueil
Les Consommations de Marque
Casse-Croûte à Toute Heure
FERMÉ LE MERCREDI

MESBLA

Tous les Articles et Vêtements de
SPORTS et CAMPING

Conditions spéciales
aux Membres de l'Aéro-Club

1, Place Delorme - NANTES

Réducteurs Surmultiplicateurs
Filtrage de l'Air Freins Ralentisseurs Filtrage de l'Huile

Ets CAPPE
7 bis, Rue du Marais - NANTES

FINES CONSERVES

Cassegrain

NANTES FRANCE

Il est toujours l'heure....

d'aller chez

DIEDISHEIM

2, Rue Boileau - 15, Rue Rubens - NANTES

BIJOUTERIE
HORLOGERIE
ORFÈVRE
OBJETS D'ART

CONDITIONS SPÉCIALES
AUX MEMBRES DU CLUB

NOS MEMBRES HONORAIRES

(1^{re} suite de la liste parue au n° 9 de mars 1953)

- DANTO Robert, 91, rue de la Libération, Saint-Sébastien.
- DAVEAU Alexandre, 1, rue Cécillon, Nantes.
- DAVEAU Henry, 3, rue de Strasbourg, Nantes.
- E^{ts} DAVID-RAULT, rue Babonneau, Nantes.
- DAYOT Laurent, avenue Jean-Gros, Nantes.
- DECAEMP Jean, 18, rue du Port, Sauté.
- DECELE Paul, 11, rue de Strasbourg, Nantes.
- DEGERE Eugène, 11, rue de Strasbourg, Nantes.
- DECELE Dolly, 16, rue Racine, Nantes.
- DELESTON Jean, 194, rue Saint-Jacques, Nantes.
- DECOES André, 4, rue de la Poise, Nantes.
- DEHEANIN Georges, 1, rue du Château, Nantes.
- DELAUNAY Bernard, 161, route de Paris, Courcelles-sur-Yvette.
- DELESTREAU Adrien, 4, rue Sully, Nantes.
- DELESTREAU Aimé, rue Perrault, Nantes.
- DEMONTEUR Jean, avenue Centrale, Nantes.
- DELOT Raymond, 9, allée des Tanneries, Nantes.
- DESCHET Joseph, 24, rue Thiers, Nantes.
- E^{ts} DESTREQUÉ & C^o, 6, rue Conan-Mériadec, Nantes.
- DIENNEHEIM Paul, 2, rue Boileau, Nantes.
- DIKONS CHEHEAUX, 7, chaussée de la Madeleine, Nantes.
- DISSON DODIN, 4, avenue Pasteur, Nantes.
- DOURRY André, rue Boileau, Nantes.
- DUBOIS Paul, Hôtel des Voyageurs, La Montagne.
- DUBOIS Maurice, boulevard Vincent-Gâche, Nantes.
- DUBOIS Charles, 8, boulevard des Frères-de-Goncourt, Nantes.
- DUPHIN Louis, avenue Tiriau, Nantes.
- DUPHIN Louis, villa « Ceima », Bd de Longchamp, Nantes.
- DUPHIN René, 3, boulevard des Frères-de-Goncourt, Nantes.
- S.A. E^{ts} DURO Doullon.
- DUGAST Emile, 103, rue Général-Buat, Nantes.
- DUGOU Marc, La Placelière, Château-Thibaud.
- DULGOU Georges, 66, rue de Rennes, Nantes.
- DUMOTIER Antonin, Doullon.
- DUPONT Jacqueline, 4, rue des Jardins, Saint-Georges, Montreuil-sous-Bois.
- EDMARD Léon, 3, rue d'Orléans, Nantes.
- ESPENAT Fernand, 16, boulevard Prairie-au-Duc, Nantes.
- EUSTACHE, 4, boulevard Victor-Hugo, Nantes.
- FEYRE René, place Royale, Nantes.
- PAULAIZEAU Roger, 8, rue Sully.
- FAURE Camille, 25, boulevard d'Anglais, Nantes.
- FAYREAU Guy, 106, rue Paul-Bellamy, Nantes.
- FERRON Alexandre « Café du Commerce », Nantes.
- FLÉURY Maurice, 9, avenue Camus, Nantes.
- FLÉURY Jean-Louis, 33, avenue de Lusigny, Nantes.
- FONFREDÉ Gustave, 33, rue Gabriel-Lansau, Nantes.
- FOREST Paul, 34, rue Ségret-Bobillot, Nantes.
- FONTENEAU Pierre, 21, chaussée de la Madeleine, Nantes.
- FOUQUET André, 118, rue Paul-Bellamy, Nantes.
- FORGES DE LA LOIRE, Nantes.
- FOURAGE Donatien, 96, rue Général-Buat, Nantes.
- FRADET Etienne, rue du Couëdic, Nantes.
- FROMONT Georges, 264, route de Clisson, Nantes.
- FRUCHAUD René, 42, rue de Strasbourg, Nantes.
- FRUNEAU Adrien, 8, quai Jean-Bart, Nantes.
- FRUNEAU Maurice, 4, avenue Wullemin, Nantes.
- GABELLARD Raymonde, 32, rue Alfred-Riom, Nantes.
- GALLERIES LAFAYETTE, rue du Calvaire, Nantes.
- GARDY Alex, 10, rue de Strasbourg, Nantes.
- GARNIER André, La Frème-Rond, Vertou.
- GASSE Charles, Garage du Môle, Pornic.
- GAUCHELET Eugène, 38, rue Fouré, Nantes.
- GAULT Georges, 10, route de Vannes, Nantes.
- GAUFFEREAU Arsène, 3, rue Goupin, Nantes.
- GAUTHIER René, 2, allée Duquesne, Nantes.
- GAUTHIER Auguste, 211, route de Paris, Nantes.
- GAUTHIER Léontine, 1 bis, rue Camille-Berriuyer, Nantes.
- GAUTREAU Maurice, 7, rue Mercier, Nantes.
- GENDRON Clair, rue Théodore-Brossier, Nantes.
- GENDRONNEAU Léon, 39, route de Clisson, Nantes.
- GERBAUD André, 8, impasse Saint-Sébastien, Nantes.
- GERMAIN Pierre, 1, rue Cécillon, Nantes.
- GILLOUET Georges, 2, place Delorme, Nantes.
- GILLARDEAU Pierre, 7, rue Bouère-d'Artois, Nantes.
- GILLES Monique, 128, avenue du Maine, Paris (XIV).
- GILLOT François, 1, rue des Droits-de-l'Homme, Nantes.
- GERARD-AUBERT, 5, rue Appert, Nantes.
- GERAUD Louis, 10, rue Voltaire, Nantes.
- GERAUD Félix, 6, place Royale, Nantes.
- GOTON Maurice, 109, rue Paul-Bellamy, Nantes.
- GRANGEOT Louis, rue Joseph-Cailé, Nantes.
- GRANDJOUAN Paul, Nantes.
- GREAU Roger, 54, rue F-Broussau, Nantes.
- GREAU André, 74, rue des Hauts-Parés, Nantes.
- GROLLIER Henri, Touvois.
- GROSSET Joseph, 14, chemin du Croissant, Nantes.
- GROUEN François, Les Chapelles-sur-Erdre.
- GUENEAU Théophile, 2, rue de la Pâtisserie, Nantes.
- GUYONARD Emmanuel, 108, rue des Hauts-Parés, Nantes.
- E^{ts} GUYHEUX, 8, allée Duquesne, Nantes.
- GUILBAUD Pierre, 2, rue Grétry, Nantes.
- GUILBAUD François, Orvault.
- Société Entreprise LE GUILLOU, 2, rue Didienne, Nantes.
- GUILLOUTEAU Olivier, 34, rue de Carcouët, Nantes.
- GUILLOUARD, avenue Wattignies, Nantes.
- GUILLOUX Marie-Louise, 5^{me}, rue des Ecoles, Nantes.
- HABANS Jean, Station du Port-Maillard, Nantes.
- GUTHARD, 223, route de Clisson, Nantes.
- GUINBERRETIÈRE François, 3, allée Duquesne, Nantes.
- GUYOT Jean-Baptiste, 20 ter, rue de la Carterie, Nantes.
- GUITYENY Jean, place Saint-Pierre, Nantes.
- HABANS Jean, Station du Port-Maillard, Nantes.
- HALBRAIN Robert, rue d'Allenville, Nantes.
- HAMELIN André, 8, rue d'Alençon, Paris.
- HARDYOTIN Gilbert, passage Saint-Antoine, Nantes.
- HAVAARD Charles, 12, rue Cornulier, Nantes.
- HÉON Jacques, 2, allée Duquesne, Nantes.
- HERVETIER Julien, 1, rue Belle-Imag, Nantes.
- HERY Louis, 24, quai Magellan, Nantes.
- HÉBERTEL André, 7, rue du Couëdic, Nantes.
- HIBERT Pierre, 7, rue Santeuil, Nantes.
- HILDEBRAND Joseph, 20, rue Copernic, Nantes.
- HOUGA André, 10, allée Commandant-Charcot, Nantes.
- HUDESME Marcel, 21, rue Ouche-de-Versailles, Nantes.
- E^{ts} JALET, 29, quai Magellan, Nantes.
- JALIN Lucien, rue de Severne, Nantes.
- JALODIN Auguste, 11, rue Sainte-Catherine, Nantes.
- JALLET André, 38, rue Paul-Bellamy, Nantes.
- JARROUSSE Jean, 16, rue Mondésir, Nantes.
- JEAN Fernand, 21, rue Racine, Nantes.
- JOEVEY Victor, Caserne des Pompiers, Nantes.
- JOLY Paul, 1, place Livet, Nantes.
- JOLY Louis, place de la Monnaie, Nantes.
- JOSSO, 7, quai Celsary, Nantes.
- JUNOT Alfred, 1, rue Dugommier, Nantes.
- E^{ts} KLEIN, 31, rue Saint-Léonard, Nantes.
- LAFAYETTE MOTORS, 88, rue des Hauts-Parés, Nantes.
- LAHEUX Maurice, 76, rue Francis-de-Pressensac, Nantes.
- LAHEUX François, 76, rue Francis-de-Pressensac, Nantes.
- LAMBERT Marcel, 4, boulevard Victor-Hugo, Nantes.
- LAMY René, 8, allée Charcot, Nantes.
- E^{ts} LANAUD, 10, allée Duquesne, Nantes.
- LANDAIS Léon, Treillères.
- LANDAIS-CAILLOIS, rue de la Porte-Gaële, Nantes.
- LANGLOIS Raymond, 40, rue de Strasbourg, Nantes.
- LAPIERRE René, La Magnolière, route de Vannes, Nantes.
- LAUNEAU Georges, 81, rue Félix-Faure, Pont-Rousseau.
- LEBERT, 27, rue Dossin, Nantes.
- LECOQ Louis, 9, quai A-Rhuys, Nantes.
- LEDUC Joseph, rue Menou, Nantes.

Renseignez vos Amis

PRÉPARATION AU VOL A VOILE

Les jeunes gens âgés de moins de 21 ans, désirant pratiquer le vol à voile, doivent obligatoirement être titulaires du Brevet Élémentaire des Sports Aériens.

Des cours de préparation à cet examen ont lieu, d'octobre à juillet, au siège du Club, 60, Cours Franklin-Roosevelt, près Gare Orléans, les **mardi** et **vendredi** de chaque semaine, de 19 h. à 21 h. Durée des cours : 3 mois environ. Deux sessions d'examen par an.

Droit d'adhésion	30 Fr
Licence Fédérale annuelle	150 Fr
Assurance	550 Fr
Cotisation mensuelle	30 Fr

Cette cotisation mensuelle est payée jusqu'à l'obtention du B.E.S.A. ; ensuite, 150 Fr quand les élèves commencent à voler.

SECTION DE VOL A VOILE

(Age minimum : 16 ans)

Droit d'adhésion	30 Fr
Licence Fédérale annuelle	150 Fr
Assurance	550 Fr
Cotisation mensuelle	150 Fr

Visite médicale obligatoire près d'un docteur agréé par la Fédération Nationale Aéronautique ; pour le Club, Docteur PASGRIMAUD, Les Couëts, en Bougenais, Téléphone : 168.20.

La visite médicale est remboursable pour les assurés sociaux.

PRIX DU LANCER

Pour tous les jeunes gens titulaires du B.E.S.A. 50 Fr
Au-dessus de 21 ans, titulaires du B.E.S.A. 70 Fr

Les cours techniques de préparation au Brevet Élémentaire des Sports Aériens et de préparation au vol sont donnés gratuitement aux élèves désirant adhérer aux sections de vol à moteur. Ces cours ont lieu au local de l'Aéro-Club, d'octobre à mai, les **mardi** et **vendredi**, de 19 h. à 21 h.

SECTION DE VOL A MOTEUR

Droit d'adhésion	30 Fr
Cotisation mensuelle	150 Fr
Assurance Fédérale annuelle	550 Fr
Licence Fédérale annuelle	300 Fr
Assurance Fédérale annuelle double, et licence	1.100 Fr

Visite médicale annuelle obligatoire, comme pour le vol à voile.

L'entraînement a lieu au terrain de Château-Bougon, tous les jours, sauf le mercredi.

Prix des heures de vol école : 2.400 à 3.000 Fr, suivant les appareils.

Quinze heures de vol sont nécessaires pour l'obtention du Brevet de Pilote de Tourisme, premier degré. Prix de revient du Brevet : 36.000 à 45.000 Fr.

Prix du baptême de l'air planeur	300 Fr
Prix du baptême de l'air avion	600 Fr
Prix du tour de Nantes en avion	1.000 Fr

Le Gérant : Pierre DROUIN

SECTION DE MODELES RÉDUITS

Droit d'adhésion Juniors, de 14 à 16 ans	10 Fr
Cotisation mensuelle	25 Fr
Droit d'adhésion Seniors, au-dessus de 16 ans	30 Fr
Cotisation mensuelle	40 Fr
Licence Fédérale annuelle pour tous les membres section M. R.	50 Fr
Assurance Fédérale annuelle	125 Fr

COURS DE CONSTRUCTION DE MODELES RÉDUITS

Deux sessions par an : une en octobre, l'autre en janvier, cours de 17 h. 15 à 20 h., au siège du Club, Cours Franklin-Roosevelt.

Le matériel nécessaire à la construction de Modèles Réduits d'avions est en vente au siège du Club pendant les permanences :

Tous les jeudis	de 18 h. 30 à 20 h.
Tous les samedis	de 16 h. 30 à 20 h.

Membres honoraires

Cotisation annuelle à partir de : 1.000 Fr.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au Siège, 60, Cours Franklin-Roosevelt (Près Gare Orléans), tous les jours, de 10 h. à 12 h. et de 15 h. à 19 h. Téléphone : 346.21.

La Direction est heureuse de faire savoir qu'il a été décidé qu'à dater du 1^{er} octobre 1952, un baptême de l'air gratuit sera offert toutes les 25 nouvelles inscriptions de membres honoraires.

LES MULTIPLES MOYENS D'AIDER L'AÉRO-CLUB

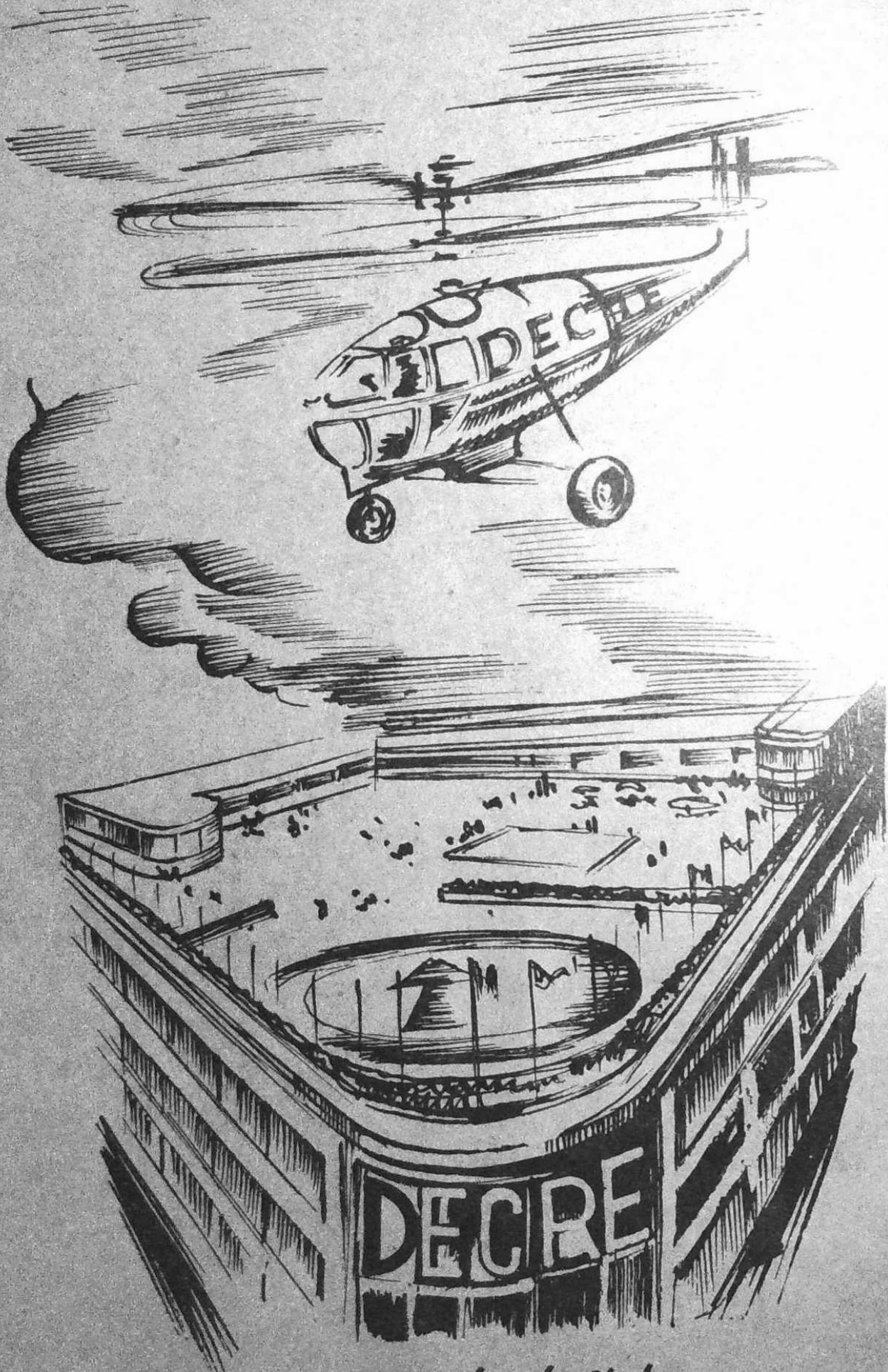
- Cotisation annuelle en tant que membre honoraire.
- Versement annuel supérieur aux cotisations.
- Engagement d'un versement d'une somme destinée à l'achat d'un avion sanitaire quadriplace.
- Dons en nature, destinés à l'équipement du Bar Popote (Matériel d'Exploitation, produits liquides et solides à consommer).
- Participation dans l'achat d'un objet offert à l'occasion d'une épreuve aérienne.
- Baptême de l'air offert : à un membre de votre famille à un ami ; à un employé méritant de votre entreprise ; à l'occasion d'une tombola.
- Bourse de pilotage offerte à un jeune méritant et non fortuné.
- Votre publicité dans la revue du Club.
- Propagande pour l'Aéro-Club et l'Aviation.
- Vois effectués à bord des avions du Club par vous et vos amis.
- Visite de l'aérodrome par vous-même et votre famille.
- Visite de l'aérodrome recommandée par vous à vos amis et employés.
- Prises de vues photographiques de votre Maison ou Usine et que vous voudrez bien nous confier.

— SOCIÉTÉ NATIONALE — IMPRIMERIE DU COMMERCE
DES ENTREPRISES DE PRESSE 12, Rue Sarteuil - NANTES



TOUTES LES ACTIVITES
MAIS TOUJOURS
RENAULT

Régie Nationale des Usines Renault à Nantes, 68, Boulevard Meunier-de-Querlan
Magasin d'Exposition : 25, Boulevard Gabriel-Gouffau



le Magasin de l'air