



# présentation

*Ci-dessous :  
Jean Guillemard s'apprête à lancer  
sa maquette pour le premier vol.*

## Présentation

Quand l'organisation de la réunion de la Banne d'Ordanche 77 a été annoncée, j'ai cherché à réaliser une maquette (ou semi maquette) d'un planeur grandeur s'étant particulièrement illustré aux temps historiques sur les pentes du grand centre national de vol à voile.

Dans les archives de Pierre Vaysse (le père des Trucavaysses), la liasse des plans de construction de l'AVIA XV.A (type 151), la notice d'entretien du type 152 et la collection des revues Air Sport de 1941 à 1944 pour les illustrations, fournissaient un ensemble de documents permettant la réalisation assez fidèle de cette « drôle de machine volante » pour les yeux 1977. L'AVIA XVA a formé des milliers de vélivoles puisqu'il a été le planeur école de base pour les sections de l'Aviation Populaire, puis pour les Clubs des Sports Aériens de Vichy.

L'échelle au 1/6 a été retenue, donnant des dimensions raisonnables (envergure 2 mètres) tout en gardant une bonne efficacité aérodynamique du profil (largeur

25 cm) et une surface alaire de 50 dm<sup>2</sup>, laissant une marge confortable pour le poids de la construction et l'installation de l'ensemble radio.

Toutes les dimensions « extérieures » sont fidèlement respectées.

La structure interne reflète la construction originale mais adaptée au modèle volant, sans vouloir sombrer dans le maquettisme intégral des vicieux de la « Championnette ».

Les impératifs du « Calendrier » chargé d'un retraité (qui en principe a tout le temps !) firent que le modèle n'était pas prêt pour la Pentecôte et ce n'est qu'à la fin de l'été que mes petites pentes bourguignonnes virent les premiers vols de ce « piège », véritable terme non usurpé, car les 10 haubans et les 6 fils de commandes, tissent une véritable toile d'araignée, qui nous attrape toujours un doigt au cours des manipulations. Nerveux s'abstenir !

Je ne ferais pas la classique description dithyrambique des nombreuses qualités de ma machine ; je dirais simplement « ça vole » et comme je suis un piètre pilote, je me contente de gratter la pente, sans vouloir faire autre chose que ce que faisait le grand XVA. Il creuse bien les



par J. Guillemard

coups de pompe ; les gouvernes cependant rigoureusement à l'échelle sont efficaces. La profondeur, à mon gré trop sensible, pourrait voir son débattement réduit.

L'atterrissage est un régal de réalisme : l'aile haute perchée, laisse le modèle faire une longue glissade dans l'herbe des prés, terminée par une gentille inclinaison de l'aile comme le vrai !

Bien sûr, les puristes reprocheront le dièdre de  $5^\circ$  au lieu des  $3^\circ$ . Cette valeur doit être suffisante et mérite d'être essayée, même en 2 axes ; en 3 axes il n'y a pas de problème.

Le profil plat « S.T.A.E. 70 A » avec son gros bord d'attaque, ses 13 % d'épaisseur, a été délaissé pour un Clark.Y. (certainement modifié !) ; avec ce bon vieux profil on est sûr d'un bon résultat. Déjà les polaires de laboratoires sont en faveur du Clark Y. et les conditions du modèle ne peuvent améliorer le profil d'origine.

**Profil S.T.Ae. 70A**

Essai Labo Eiffel

Re = 310.000

$\lambda = 5$

CZ

max =  $17 - i^\circ = 3^\circ$

CX

Epaisseur maxi = 13,2 %

**Profil Clark Y**

Re = 156.000

# LE XVA: il a volé à la Banne d'Ordanche

