

Sommaire :

- In Memoriam
- Trajan Vuia, précurseur inventif
- Souvenirs, souvenirs !

In Memoriam



Notre ami Paul en 2011 à l'occasion des 20 ans du FNAR

Nous venons d'apprendre le décès de notre ami et membre du FNAR Paul Van Pelt à l'âge de 93 ans.

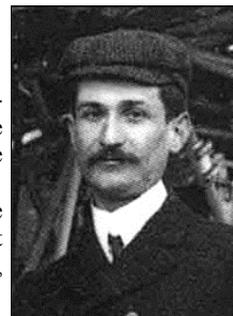
Nous ne connaissons que peu de choses de sa vie, tant il était discret. Ancien propriétaire d'un atelier de réparation et d'entretien d'aviation générale sur l'aérodrome de Grimbergen, Paul comptait parmi les fondateurs de l'AELR, association pour laquelle il s'est consacré jusqu'à la fin de ses jours.

A sa famille et ses amis, le Fonds National Alfred Renard, présente ses plus sincères condoléances.

Trajan Vuia, précurseur inventif

Trajan Vuia est né le 17 Août 1872 à Surducu Mic, village situé dans le département de Timis en Roumanie. Aujourd'hui, ce village porte le nom de l'inventeur: Trajan Vuia.

En 1878, Vuia entama sa première année primaire, puis, de 1884 à 1892, poursuivit des études dans un lycée et enfin en 1892, dans une école polytechnique.



Trajan Vuia

**Vous voulez
publier un
article ?**

**Rien de plus
facile !**

**Envoyez-le à:
Alain Delannai**

**Tomberglaan 5
1930 ZAVENTEM**

Téléphone:

0484/42.95.92

E-Mail

**alain.delannai
@telenet.be**

En 1902, attiré par la montée de la technique aéronautique, il vint en France avec, en main, le titre de docteur de l'Ecole technique supérieure. Rien d'étonnant à ce choix lorsque l'on connaît l'intérêt qu'il portait à l'aviation dès son plus jeune âge (*Il avait construit son premier modèle réduit qu'il baptisa: automobile à ailes.*)

A Courbevoie, l'hiver 1903, grâce à l'aide financière de son ami avocat Coriolan Brediceanu, roumain lui aussi, Vuia entame, péniblement, la construction d'une machine volante avec quelques amis. Celle-ci, avec ses roues, ressemble étrangement à une automobile à laquelle on a ajouté une paire d'ailes hautes.



Timbre poste émis en 1977 par la République populaire du Congo

La construction de cette machine, à l'aspect insolite, s'achèvera au terme de l'année 1905. Il faut savoir qu'avant d'en arriver à cette version, l'avion de Vuia a été modifié à de nombreuses reprises à la suite d'essais infructueux.

L'aéroplane est en fait une structure tubulaire ressemblant à une cage pyramidale. Celle-ci est équipée de quatre roues à rayons sur lesquelles ont été montés des pneus ballons gonflables. Les deux roues avant, reliées au gouvernail de direction, sont orientables. La direction est assurée par un volant comme sur les automobiles.

Le pilote est assis dans un siège en osier situé au niveau de roues.



Bois de Boulogne 1907
Vuia et son aéroplane sur la pelouse de Bagatelle



1er meeting d'Avion du monde organisé en 1909 à Reims
par les grandes marques de Champagne

Les ailes, à incidence variable, sont faites d'une toile tendue dont la tension est assurée par de fins tubes en acier, un peu comme un parapluie ouvert. La rigidité de la voilure est garantie grâce une multitude d'haubans reliés à quatre mâts dont deux sont fixés à la partie supérieure et deux autres à la partie inférieure des ailes.

Une hélice bipale, entoillée, est mue par un moteur 4 cylindres Serpollet modifié. Pour Vuia, le choix du moteur fut difficile.

Dans un premier temps, Vuia opta pour la fabrication par ses soins d'un moteur à essence.

Un souci financier, dû au vol de ses économies, l'obligea d'arrêter la fabrication de son moteur et de trouver une autre solution.

C'est chez un ferrailleur qu'il trouvera son bonheur dans l'acquisition d'un moteur à vapeur d'eau Serpollet, à quatre cylindres, qu'il s'empressera de modifier afin d'en augmenter la puissance.

La vapeur d'eau est remplacée par de l'anhydride carbonique liquéfié (Gaz carbonique - CO²). Le générateur est à vaporisation instantanée et est chauffé au pétrole lampant au moyen de brûleurs.

Le pétrole est d'abord vaporisé dans un petit générateur tubulaire, puis envoyé dans un petit réservoir qui alimente les brûleurs. Le réservoir de CO², se trouvant à côté du pilote, est soumis à pression. Ainsi comprimé, le gaz accumule une grande force avant de passer dans le moteur. La provision en anhydride carbonique ne permet que des vols d'une à trois minutes.

Après plusieurs essais et quelques "vols" réussis, l'avion vola à 2,5 m du sol sur une distance de 35 m en 1906 à Issy-les-Moulineaux. Mais, une rafale de vent cabra l'appareil qui, déséquilibré, s'écrasa au sol. Vuia s'en sortit avec de sérieuses brûlures aux mains.

Le 27 mai 1946, Vuia sera nommé membre honoraire de l'Académie roumaine. Il décèdera à Bucarest, le 3 septembre 1950.

Quelques caractéristiques supplémentaires:

Longueur:	5,65 m
Envergure:	8,70 m
Hauteur:	2,90 m
Equipage:	1 personne
Diamètre de l'hélice:	2,40 m
Poids de l'avion:	241 kg pilote compris (56 kg)
Suspensions:	Lames de ressort
Puissance du moteur:	20 chevaux à 450 t/min
Surface alaire:	21 m ²

Alain Delannai

Souvenirs, souvenirs



Lioré & Olivier LeO-213.

Envergure : 23.03 m	Longueur : 15.55 m
Hauteur : 4.50 m	Surface portante : 108.00 m ²
Masse à vide : 3269 kg	Masse totale : 5700 kg
Passagers: 12	Motorisation : 2 Renault 12Ja de 450 ch
Vitesse maximale : 190 km/h	Plafond : 4500 m
Autonomie : 560 km	