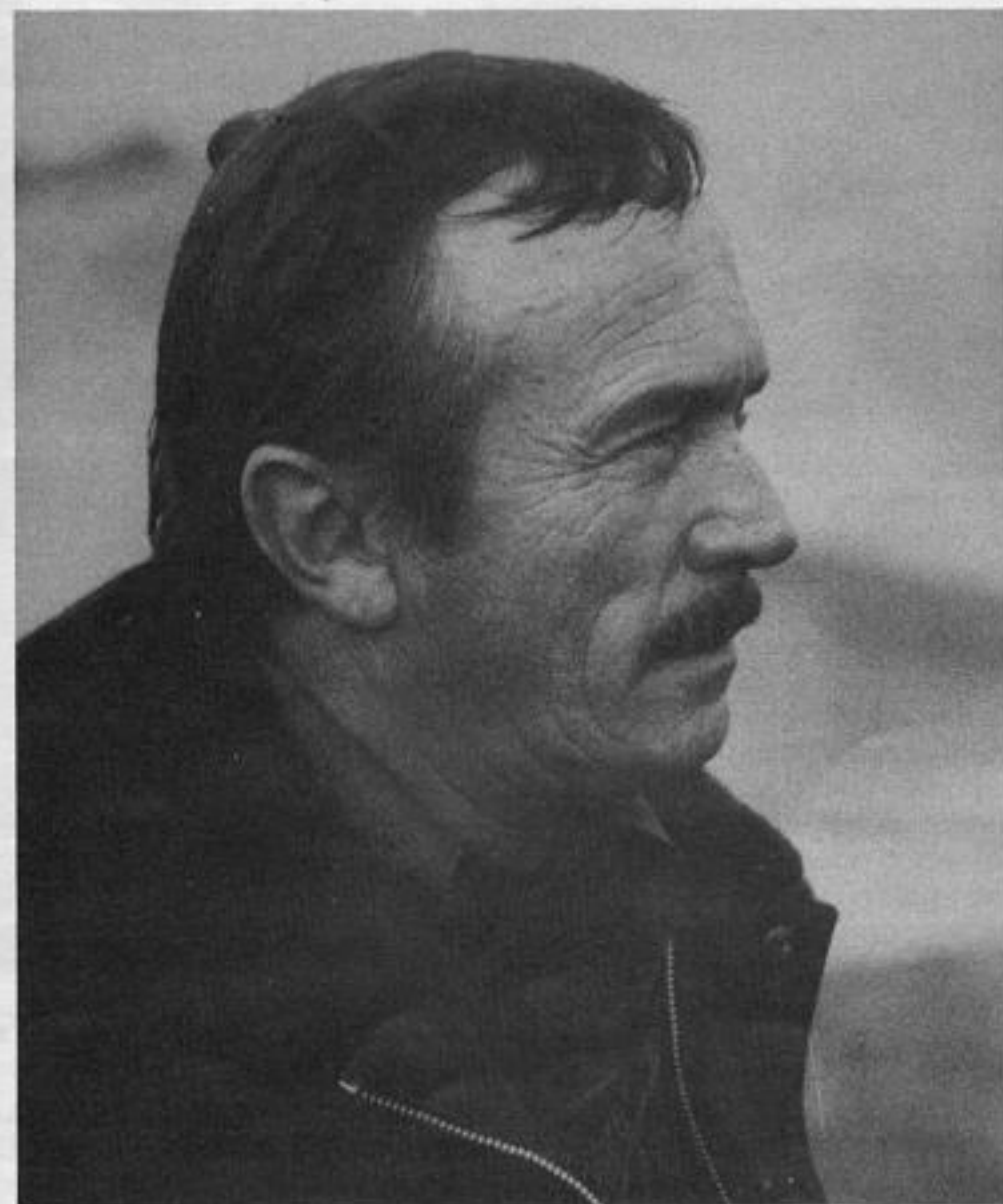


Récemment encore, aucune compétition, aucune rencontre de quelque importance, ne se déroulait sans sa présence attentive, son véhicule bourré d'ailes et de gadgets divers.

Il ne voulait surtout pas passer inaperçu ; show-man par habitude, sinon par goût, il enchantait les uns, les plus nombreux, et irritait les autres, les plus rares.

Passé depuis peu au moteur, son histoire reste celle du Vol Libre Européen, qui lui a tout donné parce qu'il lui avait tout consacré. Rares sont les constructeurs qui, comme lui, ont pu planter plus de dix bougies sur le gâteau de leur expérience professionnelle.

Est-il besoin de présenter Bernard DANIS ?



Bernard DANIS 54 ans

Ancien fabricant et ancien champion international de ski nautique maintes fois sélectionné dans l'équipe nationale, ce qui lui a permis de connaître le cerf-volant nautique à ses débuts. 1^{er} fabricant Français d'ailes Libres dès 1970, immédiatement célèbre grâce au MANTA, encore largement utilisé par certaines écoles pour l'initiation.

Lassé par l'ambiance d'un Vol Libre qu'il ne reconnaît plus, s'est reconverti depuis 1980 dans la motorisation de ses ailes.

Daniel Bertrand

en direct de chez B. DANIS

LE TROMBINOSCOPE

Les Monteurs



Le Fils de B. DANIS

Jean-Pierre DANIS 22 ans

Fonction : démonstrateur, pilote d'essais

Vol Libre : 1^{er} vol seul dès sa treizième année (1973), splendide drapeau sous les yeux de maman, papa en 1976 (heureusement terminé dans les arbres).

Ne vole plus beaucoup en libre depuis 1980.

Vol motorisé : près de 500 heures.



Thierry GICQUEL

21 ans

C.A.P. serrurerie

Fonction : engagé par l'A.N.P.E. en février 1981

Ne vole pas, mais une expérience en bi-motorisé va le décider à apprendre.



La Voilière

Jacqueline POUSSIER

C.A.P. de couture

Engagée par l'A.N.P.E. en mars 1977, a appris le métier sous l'égide du regretté J.-F. TRAINAR puis d'A. DULAC

Ne vole pas.



Bernard K/BIDI

20 ans, né à la Réunion

C.A.P. électricité

Fonction : engagé par l'A.N.P.E. en septembre 1979, fabrication des chariots motorisés

Ne vole pas mais apprend le pilotage des U.L.M.

F 10 : Bernard DANIS fut, il y a une vingtaine d'année, un spécialiste titré de ski nautique, je crois ?

B. DANIS : Oh titré...! Mon meilleur résultat fut une 2^e place aux Championnats d'Europe en 1962. Un an plus tard, je n'étais déjà plus que remplaçant à cause de l'âge. Ceci m'a quand même permis de participer aux Championnats du Monde qui se déroulaient à Vichy ; en parallèle de cette épreuve il y avait les premiers Championnats du Monde de cerf-volant humain, activité que j'ai alors découverte à cette occasion.

Il y avait déjà une telle épreuve en 1963 ?

Quelques gars dans le monde en faisaient, ils ont eu envie de se retrouver.

Des Français dans le lot ?

Oui, un : Jacques GONFREVILLE qui est d'ailleurs arrivé 2^e ou 3^e, et premier Européen. Le vainqueur avait été John THOMAS, inscrit comme Grecquo-Vénézuélien.

C'était le frère de Yannis ?

Non, c'est Yannis !

Il a employé son nom Grec plus tard, pour profiter de la similitude de nom : Danis... Yannis, à l'époque où j'avais une énorme cote d'amour.

Bref, j'étais déjà vieux pour le ski nautique de niveau International, je n'ai pas fait grand chose à ces Championnats du Monde de 1963. J'ai donc beaucoup louché vers les cerfs-volants. Ça m'a tellement plu que j'ai tout laissé tomber pour m'y consacrer. Enfin presque tout, je fabriquais encore des skis. Tout l'hiver 63-64, j'ai cogité cerf-volant. Passant un jour au bois de Vincennes, j'ai vu un vieux monsieur qui jouait au cerf-volant avec une espèce de petite aile delta. Amusé, je lui ai exposé mon problème, comment et où trouver des idées pour faire en grand ce qu'il faisait en petit.

« Monsieur, me dit-il, vous avez frappé à la bonne porte ! ». Il m'a entraîné chez lui, m'a montré des plans, m'a parlé des brevets qu'il avait déposés.

Ce vieux monsieur était monsieur RENARD...

Un nom qui eut son heure de gloire...

Mais monsieur RENARD affirmait, je crois, être l'inventeur du trapèze ?

Non, le trapèze, c'est Bill MOYES !

Bref, avec monsieur RENARD, un gentil bonhomme, j'ai commencé à construire des cerfs-volants nautique. En mai 64, j'ai présenté notre première réalisation au Salon Nautique de Paris. J'ai eu immédiatement 3 commandes.

Le hic est que je ne savais pas encore si l'appareil était capable de voler...

Son premier essai a été fait à Saint-Cloud, au dernier jour du Salon. Il y avait monsieur RENARD, bien sûr mais aussi monsieur JAMIN, président de la Fédération Française de Ski Nautique. Je me suis mis à l'eau, et ça a marché du premier coup !

J'étais tellement emballé que j'ai commencé à acquérir une belle dextérité en volant 4 h par jour. De plus ma « chauve-souris » était très stable, ce qui explique que je gagnais toutes les compétitions que nous organisions à cette époque.



Il faut un début pour tout...



Sans les mains bientôt sans le câble.

Par exemple ?

En juillet, les 1^{er} Championnats de France à Serre-Ponsons. Ensuite les 1^{er} Championnats d'Europe à La Sesta à Antibes. Yannis..., non John THOMAS puisque c'était son nom à cette époque, avait cassé son cerf-volant à l'entraînement. Il s'agissait déjà d'un Flextwin d'ailleurs.

FLEXTWIN ?

Une aile Rogallo. C'est-à-dire une Rogallo fermée à 60°.

Donc John THOMAS était sans appareil pour la compétition. Je lui ai prêté le mien et nous nous le sommes partagé lors des épreuves. Il faut dire que John était un artiste, un crack, il faisait des figures dingues. Pour le battre, j'avais fait tout le voyage en équilibre sur le ventre, puis à la fin je me suis pendu par les pieds. A l'arrivée, j'ai tout lâché pour terminer par un plongeon.

C'était toujours au-dessus de l'eau à cette époque, tracté par un bateau ?

Oh oui, c'était tellement dangereux !

C'est au dîner de clôture que j'ai lancé mon défi de la traversée de la Manche.

Ce fut alors une course sans fin à la recherche d'argent, car il en fallait beaucoup. BIC ayant accepté de me sponsoriser, j'ai donc décollé de Calais pour rejoindre Douvres. Le malheur voulut que l'on se perde un peu dans le brouillard, ce qui fait que nous nous sommes retrouvés à Ramsgate. Il nous a donc fallu longer la côte pour rejoindre Douvres où tout le monde nous attendait. C'est Gil DELAMARRE qui m'a sorti de l'eau, j'étais complètement épuisé.

Gil DELAMARRE* s'était intéressé au cerf-volant ?

Oui, mais il n'a malheureusement pas eut le temps d'acquiescer de l'expérience. Tu connais la suite de l'histoire.



Ta deuxième traversée de la Manche, avec 2 autres larrons !

Oui, un an après. Un des deux était Jacques GONFREVILLE, l'autre me pardonnera, mais j'oublie son nom. J'avais l'expérience, et j'ai pu traverser en 55 mn au lieu des 2 h 20 de la fois précédente. Les deux autres sont arrivés ensemble, longtemps après...

Cela m'a amené beaucoup de commandes, ça a commencé à bien marcher pour moi. C'est heureux car ce genre d'exploit sportif était ma seule possibilité de publicité... En fait, exploit est un bien grand mot !

Je suis passé au parachutisme ascensionnel, j'ai commencé la construction d'autogires, cela devenait marrant.



Le premier vol de Jean-Pierre DANIS en Bi avec Le père

En 1967, j'ai appris qu'un Américain, Pat DANICAN, détenait un record de durée de 2 h 55 mn. Je n'allais pas laisser passer ça, et me voilà parti à Arcachon, accompagné de JAMIN pour l'officialisation et sponsorisé par FERRANIA.

J'entame ma tentative de record : le premier jour, je tiens 4 h 50 et le lendemain je recommence, 4 h 55. J'aurais pu faire beaucoup plus, mais ce n'était pas la peine, il valait mieux garder des pions pour l'avenir !

La presse, la télévision m'ont fait une audience extraordinaire. Partant du principe qu'il fallait battre le fer pendant qu'il était chaud, j'ai effectué une traversée de Paris par la Seine. La « Une » de plusieurs journaux avec photo du passage sous le pont de l'Alma m'a valu là encore une belle publicité, et surtout apporté l'occasion d'accompagner l'équipe de France de ski nautique en Afrique du Sud, pour le show.

Je suis alors revenu à mon premier amour, c'est-à-dire la traversée de la Manche, mais aller-retour cette fois, Calais-Douvres-Calais. Mais au retour de Douvres, le pilote du bateau-tracteur s'est trompé et a suivi la malle d'Ostende au lieu de celle de Calais. Et je me suis retrouvé — j'en avais marre, c'était long ! —, je me suis retrouvé devant Ostende ; il a alors fallu longer la côte jusqu'à Calais : 6 h 1/2 de ballade non-stop. On est tombé en panne d'essence devant Calais...

En août 68, alors que je donnais des cours de parachutisme ascensionnel, il me vient l'idée de tenter l'aller-retour Continent / Corse. Je téléphone à BIC qui me dit O.K., l'Armairauté met un escorteur à ma disposition, et c'est ainsi que j'ai fait ce parcours en 8 heures.

Sans arrêt ?

Sans arrêt ! Tourner devant Ajaccio et revenir !

Je suis toujours à l'heure actuelle recordman du Monde de durée.

C'est à cette époque que tu as accompagné l'équipe de France de Ski Nautique en Russie ?

Oui, et j'ai encore quelques bons copains là-bas, dont Mika que tu connais, qui vole si bien.

En 1969, Championnats du Monde de Ski à COPENHAGUE. Lors du show, un certain Bill MOYES se faisait tracter par 300 mètres de câble, grimpait très haut, se larguait puis se posait devant la tribune.

Moi, sidéré !!!

Mine de rien, j'ai vaguement mesuré les cotes de son engin à la « plante des pieds », et relevé le centrage à « l'empan ». Sitôt rentré en France, j'ai réalisé mon premier « tracté-largué ».

Ta première copie, en fait ?

Exact !

Enfin copie, pas vraiment, c'était quand même au pif. L'appareil a été essayé à Annecy chez mon ami Jean-François MAUVAUX de Savoie Marine, et a très bien marché.

Tu t'étais largué à quelle altitude ?

40 à 50 mètres. Pas plus, j'aurais pas osé... On a donc commencé à voler en Libre dès l'hiver 69-70.

Avec décollage à pied ?

On n'y arrivait pas ! On décollait sur neige, à ski. Plus tard, une revue Américaine nous a montré qu'eux y arrivait ; on a augmenté la surface de nos voiles, ouvert un peu plus l'angle de nez, c'était déjà presque le MANTA.

On a essayé tout de suite, mais il fallait un pousseur vigoureux à la quille. On les tordait parfois, mais parfois aussi on arrivait à voler...

Le MANTA est né en hiver 70-71, le premier a été vendu à Ludovic BESNARD.

C'est à ce moment-là qu'un certain Christian-Paul DEPASSE est venu me trouver en me demandant de lui fabriquer des ailes sur ses indications, et qu'il revendrait sous sa propre marque, DELTAPLANE. Il ne m'a pas payé les dix premières que j'ai donc gardé pour moi, en les retravaillant car elles n'étaient pas valables.

C'était un gars qui était dans le cinéma, ce qui l'aidait à faire de la publicité. Il en faisait donc beaucoup, ce qui me servait indirectement ; mais il m'a quand même fallu commencer à en faire moi-même. A cette époque, ma femme à la machine à coudre, mon fils m'aidant à la fabrication, j'arrivais à vendre 5 ailes par jour, dans le monde entier. C'est aussi à cette époque que j'ai commencé à faire des « Premières » de site. J'avais tenté le Mont Blanc avec Ludo (Ludovic BESNARD) mais le ciel était bouché ; j'ai alors essayé le Puy de Dôme avec François GUINAN. Mais on n'était pas fier : jusqu'alors on n'avait fait que de petits vols, sans jamais tourner, ça descendait, ça descendait...

Quand on écoute « Toto » BAYLE, c'est lui qui a fait cette Première.

Toto faisait un peu de cerf-volant nautique, je crois. La pub journalistique de ma Première a fait connaître le Vol Libre dans la région, ce qui a incité Toto BAYLE à apprendre, neuf mois après.

J.P. DANIS : Mon père avait déjà un revendeur là-bas, Roger JARIGE, qui d'ailleurs ne volait pas lui-même. Toto a appris avec DUVERNET, qui fut par la suite moniteur de Patrick DEPAILLER.

B. DANIS : la semaine suivante, GUINAN, RITHNER — j'étais alors copain avec lui —, et moi sommes partis pour « faire » l'Aiguille du Midi. On n'a pu tenter que le Plan de l'Aiguille, à cause de la météo. Et je ne savais toujours pas tourner !!! — RITHNER non plus d'ailleurs —. On a eut, là, l'occasion d'apprendre... Lui est parti à droite, vent arrière jusqu'à Argentières, moi à gauche, et me suis posé à La Courte Paille.

Côté boulot, j'ai commencé les MANTA Compétition, qui étaient une nette amélioration de l'ainé. Ça marchait très fort pour moi, j'ai été jusqu'à vendre 25 ailes par jour.

... !

En kit, on était rôdé, ça allait très vite. J'avais râflé tous les tubes en Europe, j'avais tellement de fric que je payais d'avance les fabricants pour qu'ils m'en fassent. C'est ainsi qu'est né le 42 x 1 AU4G1T4R 9057 de CROZET.

Et il y a eut les premiers Championnats du Monde, à KÖSSEN ?

Sur 150 appareils, 68 MANTA. Trois dans les 10 premiers, dont celui de Mario BARBERI arrivé 1^{er}. Ce fut aussi la présence des HIRONDELLES 21 et 23, des ELECTRA et des DRAGON, respectivement apportées et pilotées par Bob WILLS, Larry NEWMAN et Roy HAGGARD. Je n'avais alors pas cru au Dragon — mais je me suis rattrapé par la suite —, j'avais par contre ramené des Hironde et j'ai fait fort avec cette aile.



Une image connue de Bernard au-dessus de Monaco.

Que tu as copiée sans vergogne !

Oui je suis copieur, bien sûr ! Mais attention, j'ai toujours apporté ma patte, mon expérience. De plus, je n'avais pas les moyens de payer quelqu'un à chercher, à créer. Je ne lésais personne, je ne faisais pas, à l'époque, concurrence à ces gens-là.

Je passe sur l'année qui a suivi, pour en arriver aux Championnats du Monde 1976, toujours à KÖSSEN. J'ai remarqué immédiatement les PACIFIC LANCER Cohen. J'ai été voir DELORE** à qui j'ai donné des arrhes pour réserver son aile après la compétition. J'ai d'ailleurs râflé tous les Cohen présents. Il ne restait plus ensuite qu'à travailler cette aile suivant ma tactique, pompage et modifs, suivant expérience et essais. La carrière du SK a commencé...

Un jour, un ami me téléphone : « ... viens vite, j'ai ici en transit un original « S » COHEN ». J'y fonce, on ouvre l'aile dans la cour, derrière... J'ai même pas eu à copier, c'était un SK avec moins de voile à la quille et plus en bouts d'aile. Les SK 2S et SS étaient nés.

Une chose m'intrigue : jusqu'en..., disons 77, tu n'étais pas le seul constructeur Européen, mais tu étais, de loin, le premier ; tu gagnais beaucoup d'argent, ton train de vie était réputé. Et puis, petit à petit, il y a eu descente, pour ne pas dire dégringolade...

Non, pas dégringolade !

La concurrence s'est étoffée, des constructeurs sont apparus en nombre, quitte à ne pas vivre longtemps. Un RITHNER, qui s'est mis à son compte, a touché une année jusqu'à 45 millions anciens de commissions-revendeurs. Voilà un vrai copieur : il a copié le MANTA, il l'a copié intégralement. Même le nom, il l'appelait MANTA DANIS !!! Ca m'a rendu tellement malheureux. Vraiment malheureux, à tel point que j'ai décidé, à partir de là, qu'on m'appellerait « Rank Xerox », le meilleur copieur.

Il faut avouer que, pour certains, tu reproches à RITHNER ce que tu n'hésites pas à faire.

Non, c'est faux ! On est tous copieur, il le faut bien, mais avec une certaine réserve, un apport personnel, choses qui ne tracassent pas le personnage.

Que crois-tu qu'à fait LA MOUETTE ? Ils ont copié le cylindro-cônique SEAGULL. Intégralement ! Même le nom, si on le traduit. Je pourrais aussi parler de l'IBIS.

Sais-tu ce qu'est devenu mon Original SK ? THEVENOT l'a acheté, par la bande, par Jacques GREILICH. C'est pour ça que j'ai renvoyé l'ascenseur avec le SABRE, voile d'ATLAS. Tu remarqueras que la structure, le centrage du SABRE sont ceux du SK, pourquoi changer ce qui est bon ?

On est tous copieur, mais certains comme THEVENOT et moi y amènent leur patte. On copie quoi ?, les choses intelligentes, les idées, mais pas la voile au millimètre. Les années de métier, l'expérience nous permettent des améliorations, des modifications qui deviennent parfois profondes avec le temps. On en arrive au point où l'on devient très fort, où l'on crée la mode à son tour. Regarde LA MOUETTE. Regarde ici, moi qui ne croyais pas au moteur et qui maintenant ne vend que ça ou presque.

Ce que tu as appelé une dégringolade s'explique aussi par le fait que je ne suis plus tout jeune, que j'en avais marre de me taper des nuits de voiture pour aller voler. Ça n'amusait plus beaucoup Jean-Pierre non plus. Il y a donc eut une baisse, que j'ai plus que comblé avec le moteur.

Ça marche, 90 % des pilotes habitent en plaine et n'ont plus les moyens financiers d'aller voler trop souvent à la montagne. On a trouvé le moyen de leur permettre de s'amuser quand même avec leur aile, et c'est ce qui compte.

On avait déjà commencé avec le SOARMAS-TER, et même avant, avec LEFEVRE.

Le MANTA bi-moteur de Camille ?

Trop compliqué et surtout dangereux, à ne pas mettre entre toutes les mains. J'ai dépensé beaucoup de fric pour trouver autre chose, avec Alain BERNET puis Gérard LANCIEN. Et puis j'en ai eu marre et ai acheté des Soarmaster aux U.S.

Ça marchait assez bien, surtout grâce aux SK 2 SS utilisés.

Cela marchait assez bien, mais restait quand même délicat et de toute façon réservé à des pilotes expérimentés en Libre.

L'évolution s'est faite avec le chariot HELIPLANE commercialisé par Roland MAGALLON, et c'est pourquoi j'ai tout de suite été intéressé par sa revente. Comme j'en demandais beaucoup, Magallon m'a dit textuellement, tu peux citer : « ...ce que tu fais, je peux le faire tout seul, et ça m'évite de te donner 20 % ! »

Du jour au lendemain, il me donnait le bâton pour se faire battre. Stupidement ! Je ne voulais pas faire de mécanique et notre accord me convenait parfaitement. C'est donc lui-même qui m'a poussé à fabriquer moi aussi des chariots motorisés.

Tu peux assurer ici que tu n'avais pas l'intention de le doubler un jour ?

Oui, je te l'ai dit, je ne voulais pas faire de mécanique et l'accord que j'avais avec lui me convenait. J'ai été poussé à construire par l'attitude de Roland à mon égard.

Mais logiquement, ne devrais-tu pas verser des droits d'auteur à Magallon ?

Non, ce n'est pas du tout une copie, j'ai juste repris l'idée. Tu as vu comme mes chariots sont jolis ?

Et lui, que crois-tu qu'il avait fait ? Toutes les voiles de MANTA que je refusais à mes voiliers étaient acceptées par lui pour des ailes VELIPLANE, seule l'étiquette DANIS était enlevée. Il n'a pas eu honte à l'époque, pourquoi aurais-je honte maintenant ?

De toute façon, si quelqu'un devait toucher des droits sur l'invention, où plutôt l'idée du chariot, ce ne serait pas MAGALLON mais GEISER***, puis LANCIEN qui a fait ses classes chez moi.

Et les chariots maintenant évoluent. Regarde mes dernières réalisations, c'est beau, c'est fonctionnel. Et cela parce que tout ici est axé sur le moteur. J'ai été le premier à rechercher des moteurs bi-cylindres, pour le couple et la diminution des vibrations. J'ai commencé par le J.P.X. que j'ai maintenant abandonné, ça m'a coûté du fric, à moi, pas aux autres. J'ai trouvé maintenant la petite merveille et tu as pu constater que voler « moteur » avec ce groupe est vraiment fabuleux ! De plus un progrès côté bruit est également indiscutable.

Il en faut pour tous les goûts et mon catalogue est maintenant bien fourni. Mon dernier chariot monoplace bimoteur par exemple : ça pousse plus, c'est plus silencieux, les moteurs ne peinent pas donc ne fatiguent pas, et c'est moins coûteux qu'un ensemble monomoteur/réducteur. Le bruit est très joli, on dirait un Dakota !

Le premier avantage de ce qu'il faut bien appeler une reconversion, est le changement de la clientèle.

Une autre clientèle et en grand nombre ! Plus de chèques sans provisions, plus de hippies du Vol Libre qui te font perdre ton temps, ne payent pas, se prennent pour des Dieux et te prennent pour un con... De ça surtout j'en avais plus que marre !!!

J'avoue que je te retrouve le dynamisme, l'allant que tu avais il y a 4 ou 5 ans.

Je retrouve une jeunesse, une pêche que je perdais, écœuré que j'étais de cette mentalité du Vol Libre, qui se dégrade toujours d'ailleurs. Tout ça est un peu logique, cela vient de la formation de « clans » constructeurs. Les gens se tirent dessus à boulet rouge, tout le monde se gêne, la marché est trop petit. Tout ce joli monde ne pense qu'à faire du mal à l'autre, tout en se tapant joyeusement sur les épaules.

Mais cela ne risque-t-il pas d'arriver au moteur ?

Si, certainement. Il faut se préparer à une guerre terrible. Je m'y attache, la vente « direct-usine » que je pratique déjà en est la première étape.

Roland (Magallon) m'a engueulé parce que je vendais les hélices moins cher que lui. Je les achète moins cher que lui, il est normal que le client en bénéficie. Et comme je vais les avoir pour moins cher encore, mes clients n'en seront que plus contents. Ça leur permettra de ne pas lésiner pour acheter une hélice neuve de secours, et de ne pas gâcher bêtement un week-end à cause d'une casse toujours possible.

Mais que La Mouette se lance à fond dans le chariot motorisé afin d'évoluer et de s'agrandir encore, ne risquent-ils pas d'être en mesure de tenir des prix inférieurs ? Leurs ailes sont réputées, leur infrastructure conséquente, leur clientèle et leur implantation étrangères énormes.

Ils ont aussi des frais généraux énormes, des salaires à payer énormes... De toute façon, il y a du soleil pour tout le monde, tant mieux pour eux si ça marche.

Moi, du moment que je continue à vendre 2 chariots par jour, je suis heureux. Le marché du moteur va devenir 1000 fois supérieur à celui du Libre.

Comment vois-tu cette évolution ?

Peut-être des réducteurs mécaniques, si l'importance des débouchés commerciaux permet une baisse des prix.

Le rigide, oui d'accord, mais pas encore. Il n'y a pas de structures que j'appellerais « d'accueil », dû au fait que les constructeurs d'avion, sans vraiment nous chasser, tentent de nous mettre l'encan. On leur fait du tort, ils veulent nous voir sur des terrains indépendants.

Mais ne crains-tu pas que cette peur les décide un jour à faire de l'U.L.M. ? Le marché va devenir tellement juteux.

Je suis sûr qu'ils le feront, mais ne le crains pas : ils m'embaucheront.

Je te vois mal travailler pour un patron ?

Je resterais indépendant, comme démonstrateur à la commission.

Tu serais prêt à fermer boutique ?

Tout à fait. Ces gens-là viendront s'adresser à nous, il auront besoin de notre expérience pour une discipline différente de la leur ; et surtout nous les aiderons à réaliser une transition facile. De cette façon, ils feront d'un sport une industrie.

Donc à ton avis, un fabricant d'U.L.M. doit s'attendre...

... à être bouffé ! Sauf peut-être s'il a de très gros moyens.

Le jour où les gens comme DASSAUT estimeront qu'il est temps de se lancer sur un marché qui se chiffrera en milliards, ils fonceront.

Le tout sera d'être disponible, car ils auront besoin de nous, du moins au début.

Les salaires seront super-convenables, et il n'y aura plus les ennuis du petit patron.

Donc DANIS, actuellement, reste optimiste et est redevenu heureux ?

J'ai un marché étranger énorme. J'ai posé des jalons partout. Je prépare déjà l'hiver prochain. Je vole beaucoup, je reçois de gros chèques, et ils sont approvisionnés...

Je suis heureux : le moteur, c'est l'avenir !

* Gil DELAMARRE, célèbre cascadeur des années 60, et père de la cascade moderne. A plus que contribué au développement du vol relatif (parachutisme) en étudiant la position de stabilité. Responsable en grande partie de la quasi-disparition d'Eddie CONSTANTINE en démolissant l'image de dur que l'acteur des « Lémy CAUTION » voulait se donner. S'est tué dans une cascade trop facile et donc mal préparée, en doublant Jean MARAIS pour un film de la série des FANTOMAS.

** B. DANIS eut effectivement le nez creux, car Terry DELORE devint — alors qu'il n'avait pas encore 18 ans — Champion du Monde 1976 classe 2 (il y avait alors 3 classes en compétition, standards, grands allongements et rigides). Les classes 2 ayant perdu beaucoup de lobe, le SK Cohen possédait une dérive qui fut sa force.

*** Jean-Luc GEISER, créateur du motodelta, précurseur du chariot motorisé à une époque où bien peu pensaient à l'U.L.M.

Les ailes

Les SK 2 (S - 14,5 m² et SS - 16 et 17 m²) sont toujours fabriqués pour les amateurs débutants de Vol Libre. Les qualités de stabilité de cette aile avaient permis les premières recherches sérieuses de motorisation (Soarmaster).

L'AIGLON, que nos lecteurs connaissent (FINESSE 10 N° 7), extrapolation moderne (plus de maniabilité) du SK. Existe en 15 et 16 m².

Le SABRE, voile d'ATLAS à la mode Danis sur une structure de SK (même centrage, angle de nez 120°). Existe en 16,17 et 23 m² (biplace).

Nous regrettons toujours que Bernard reste le seul fabricant à ne pas croire aux floatings sur ces deux modèles.

Le MÉTÉOR, aile DS (double surface de la génération 81, c'est-à-dire extradados-intradados lattés et transversale interne et flottante). Nous n'avons pu encore essayer cette aile dont nous vous parlerons dans un prochain numéro. Existe en 14, 16 et 17 m².

Ces trois derniers modèles sont prévus pour une adaptation rapide à la motorisation par chariot (option).

Les Chariots

Bernard DANIS pense être le premier fabricant Européen à avoir cru au moteur. Cette priorité, par l'avance technique qu'elle lui assure actuellement, lui permet de proposer un catalogue complet et, d'après lui, de se

situer en tête des fabricants de chariots.

Outre tous les accessoires indispensables (hélices à prix très compétitif, roues diverses, réservoirs de carburant, sièges, etc.), la Manufacture propose une motorisation adaptée à tous les goûts :

- ☐ Un chariot monoplace standard.
- ☐ Un chariot monoplace Luxe, d'une belle finition.

Ces deux chariots peuvent être équipés de moteurs différents, selon le poids, l'expérience et bien sûr les moyens financiers du pilote :

- ☐ Classique, SOLO 220 cc/12 hp
- ☐ Bimoteur, 2xSOLO 220 cc/12 hp
- ☐ Monomoteur bicylindre, 338 cc/30 hp (démarreur électrique et réducteur mécanique en option)

Catalogue complet également pour ceux qui veulent s'envoyer en l'air à deux :

- ☐ Un chariot biplace côte à côte, idéal pour la ballade
- ☐ un chariot biplace en tandem, innovation Danis.

Là aussi, plusieurs motorisations possibles :

- ☐ Bimoteur 2xSOLO 220 cc/12 hp
- ☐ Monomoteur bicylindre 440 cc/42 hp (démarreur électrique et réducteur sur option)

Les prix vont de 7200 F pour un tricycle monoplace standard complet (en kit) avec moteur SOLO 220, à 19600 F pour un chariot biplace complet (monté) avec moteur bicylindre mécanique.

LE BIPLACE TANDEM DANIS

Sur une idée de Bernard DANIS trouvant le Biplace « côte à côte » moyennement adapté à la pédagogie, Gérard LANCIEN a réalisé et mis au point un nouveau type de Biplace original : **le tandem**.

L'idée était bonne, nous verrons pourquoi, la réalisation en est digne : particulièrement rigide, très confortable tant à l'avant qu'à l'arrière, le roulage au sol est agréable ; sans doute est-ce dû à la suspension originale des roues arrières. la finition, réussie, n'a cependant pas encore dit son dernier mot. La version que nous avons essayée, était équipée de 2 moteurs SOLO dont la simplicité et la fiabilité sont maintenant prouvées. Le bruit à plein régime, sans être aussi important que nous le craignons, est malgré tout suffisant pour conseiller fortement l'utilisation d'un casque enveloppant. Ce dernier point acquis, le ronflement des deux hélices devient un enchantement pour l'amateur de ce genre de symphonie. Le siège arrière est sur-élevé par rapport au siège avant, disposition idéale pour le Biplace pédagogique, vol Libre ou Motorisé.

Premier(s) vol(s) : Le moniteur est assis à l'avant, l'élève derrière ; il ne gêne ainsi aucunement le pilote, sa vision est parfaite, les virages accentués d'un côté ou de l'autre ne l'impressionnent pas. Bien calé dans son siège, son sentiment de sécurité est total (à tel point que ce biplace **a décidé Mme DANIS à effectuer son premier vol**, dimanche 12 mai dernier — un évènement !).

Vols d'apprentissage : Le moniteur est assis à l'arrière, il peut parler sans hurler à son passager assis devant. Il assure décollage et atterrissage au début, et peut intervenir rapidement si besoin est (petit inconvénient, un « court en bras » obligera l'élève à se replier un peu sur lui-même. L'élève est placé dans la position qui sera la sienne lorsqu'il sera lâché en solo (au centre du trapèze, sur l'axe longitudinal du chariot). Lorsque ses progrès sont conséquents, il oublie totalement son moniteur qui se fait très discret à l'arrière.

Ajoutons que des poids pilote/passager très différents ne créent aucun problème, puisque situés l'un et l'autre sur l'axe longitudinal. Nous pouvons dire ici que nous disposons enfin **d'un outil pédagogique convaincant**. Seul le prix de l'ensemble chariot/moteur(s)/aile pourra faire réfléchir (+ de 25000 F dans la version la plus simple) mais l'investissement sera vite rentable à qui le pourra.

