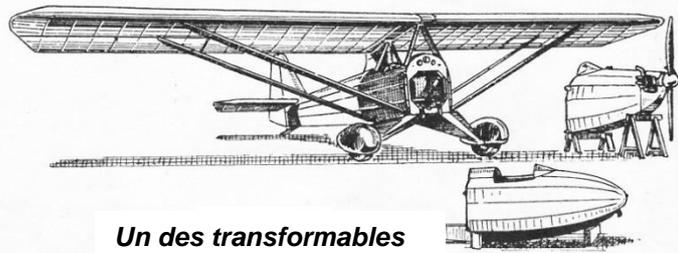
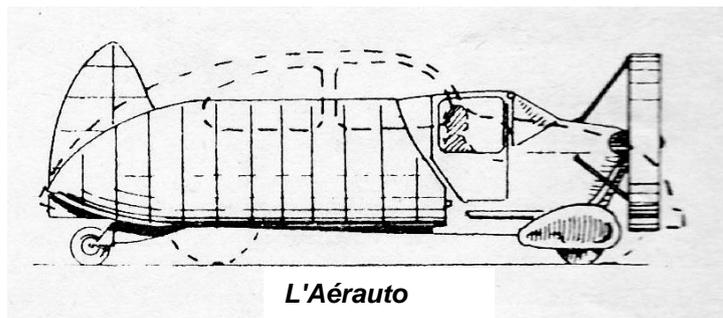
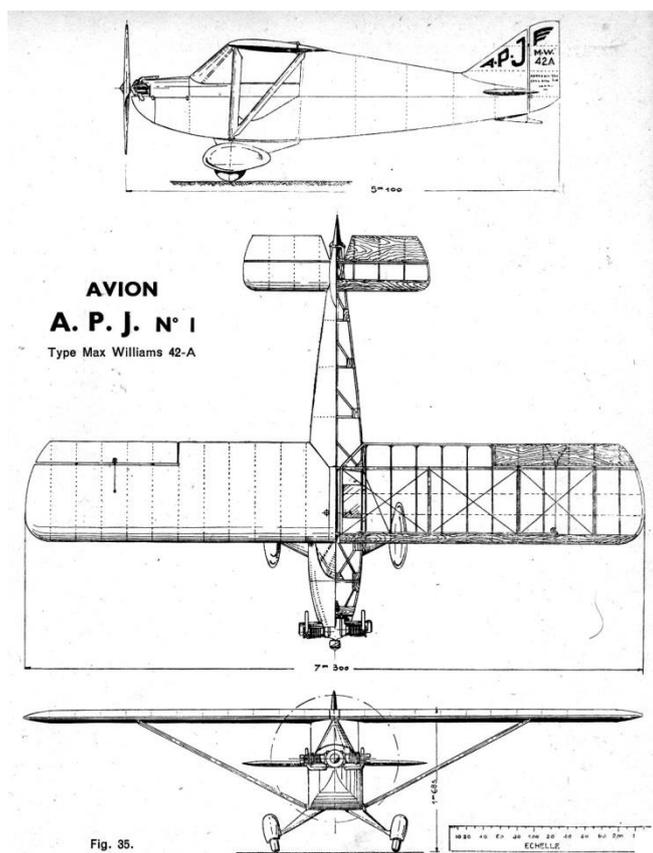


voiture et à l'avion transformable, deux dadas classiques de l'époque.



Ce dernier, qui devaient pouvoir, à partir des mêmes éléments, donner un planeur, un parasol ou une aile basse semble avoir connu des débuts de réalisation, mais probablement aucun vol. Tout ceci se passant pendant la guerre, bien des projets ont été abandonnés à des stades divers d'achèvement.

Presque simultanément (août 42), il revenait dans l'Air pour les Jeunes, à un véritable cours de calcul d'un avion léger, "Du modèle Réduit à l'Avion Grandeur", se terminant par le plan de l'APJ n° 1 type Max Williams 42-A.



Pour l'époque, cela montrait un certain optimisme, et je pense qu'aucun n'a été construit.

L'originalité de MW, dont nous ne savons plus grand chose, était la méthode de construction qu'il avait mise au point pour être à la portée des amateurs. Il avait eu la prudence de confier les calculs techniques à l'ingénieur Max de Lagrevol.

Bien qu'ils nous semblent aujourd'hui d'une allure vieillotte, les avions de MW passaient à l'époque pour des avions sportifs, comparés aux Poux et aux Sabliers.

On connaît peu de modèles effectivement construits sur plans de MW. Il semble que huit seulement ont été immatriculés. MW en revendique plus d'une cinquantaine qui auraient tous volé « sans accident », sous-entendu pas comme les Poux, mais cela semble bien optimiste. Il est cependant probable que beaucoup ont volé, au moins un peu, sans immatriculation ni autorisation.

Il n'est pas facile de faire l'historique des avions MW réellement construits, les informations sont partielles et souvent contradictoires.



X-28 ou 28-X (ça commence bien!). Les plans du X-28 sont parus dans Tout Le Système D en 1937-38. On en signale quatre construits et terminés. Le plus connu (F-WEAT puis F-PEAT) qui serait le n° 01, est celui de l'A.A.L. de Lyon. Commencé avant la guerre, assez profondément modifié avec un Salmson de 40 ch, et ayant obtenu son CNRA en 1948, il a volé jusqu'en 1957.

Un seul autre est au registre F, le F-PFOC (n° 02) construit en 1948, et aussi profondément modifié (moteur et train). On sait que Arbogast en a construit un en 37, présenté dans Les Ailes, jamais immatriculé et paraissant correspondre au petit plan du journal. Le GPPA en possède un