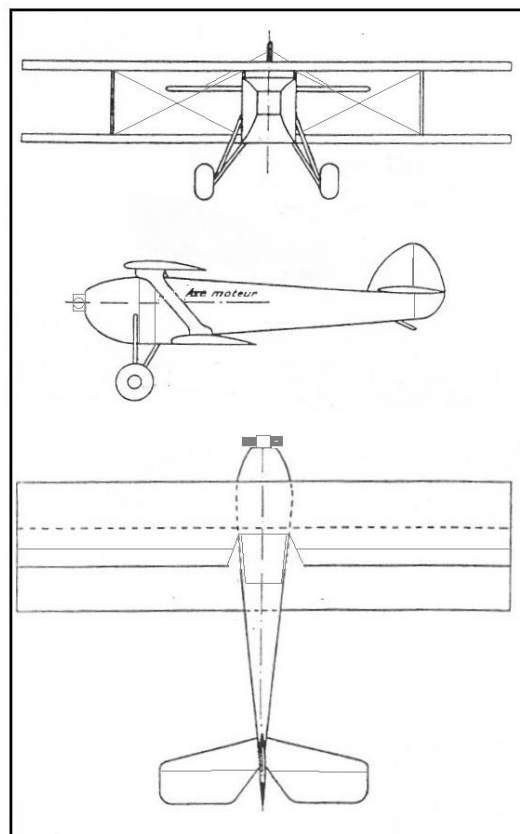


L'ingénieur Botali

et ses avions

Dans les années trente, le journal Les Ailes lança une campagne pour l'avion économique et populaire. Le pilote Pierre Mandelli demanda à George Botali de réaliser son idée d'un petit monoplace économique. Le prototype vola en novembre 1933. C'était un biplan de 6 m d'envergure à profil épais de 1 m de corde. Le fuselage en contreplaqué portait un Poincard de 40 ch, le train n'étant amorti que par ses pneus ballons.

La construction d'une petite série fut envisagée, ainsi que la vente de kits, mais les circonstances économiques n'étaient pas favorables et l'affaire n'eut pas de suite, sauf, hélas, le suicide de Mandelli qui y croyait trop.



Toujours en 1934 Botali dessina et fit construire dans l'usine (anciennement Albert) appartenant à Du Riveau Le PAMA (Planeur A Moteur Auxiliaire), basé sur les mêmes principes constructifs que le précédent, mais le moteur ne faisait que 20 ch, ce qui devait abaisser le prix.

Une série de 25 était prévue et des dépliants publicitaires largement diffusés, mais probablement pour les mêmes raisons, tout fut abandonné. Une version biplace envisagée ne fut même pas commencée.

Ayant dessiné avec Rexovice un moteur diesel de 350 ch, Botali fit construire un avion de raid, qui fut, lui aussi, abandonné faute de moyens.

En 1935 Botali dessina pour la société Aviana, nouvellement créée, le biplan type 10. Non sélectionné par l'Aviation Populaire, celui-ci ne connut qu'un seul prototype (FW-007 puis F-AROQ, immatriculé seulement en décembre 1938).

