

LES MODÈLES DE TECHNIQUES ET DE FORMULES CURIEUSES

par G. SABLIER

Le modélisme aujourd'hui, grâce à son grand développement, a ses formules classiques d'évolution lente, et ses conformismes.

Certains amateurs se spécialiseront toujours dans des appareils d'aspect normal, composés d'un fuselage, d'une aile, d'une queue et d'un moteur. La variété réside surtout dans quelques détails, et surtout dans le soin apporté au montage. Il y a des merveilles de légèreté, d'autres merveilles de fini de fabrication, des appareils qui se distinguent par leurs qualités de vol, etc...

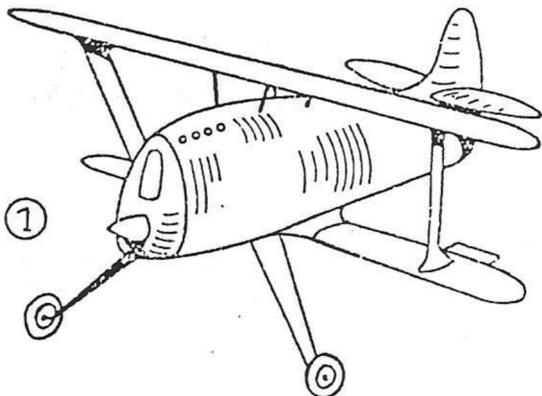
Certains modélistes étudient des astuces de construction. Les systèmes de repliage de train par exemple, deviennent courants puisqu'on les voit dans les boîtes de construction du commerce. Mais il y a une catégorie d'amateurs qui recherchent des dispositions nouvelles surtout au point de vue aérodynamique.

Rappelons que « Le Modèle Réduit d'Avion » a institué la Coupe Mermoz pour encourager les recherches de ce genre. Elle a été remportée notamment par M. Dahmet avec ses Rototos, lesquels ont été décrits plusieurs fois.

La variété des dispositions que nous citons se rapporte à des réalisations diverses, ou à des idées émises, et pittoresques, les unes comme études de forme, les autres comme conception.

Quelquefois des idées paraissant saugrenues, après étude amènent des résultats intéressants. Nous pensons que ce genre a un grand attrait et ne doit pas être négligé. Que des amateurs « fassent du nouveau, n'en faut-il plus au monde », suivant l'adage connu ; ou que d'autres mûrissent avec patience des inventions, que le modèle réduit permet de réaliser à peu de frais ; voilà une occupation qui pourrait apporter des résultats utiles.

Comme nous l'avons dit, les appareils que nous décrivons ne présentent quelque fois que des particularités de formes, comme ceux qui font « bolide », mais leur allure peut suggérer d'autres réalisations de ce genre. Dans les compétitions classiques, si des appareils traités d'une façon assez pittoresque, perdent quelques points (quand ce n'est pas la compétition), leur présence apporte toujours une note de variété intéressante et remarquable.

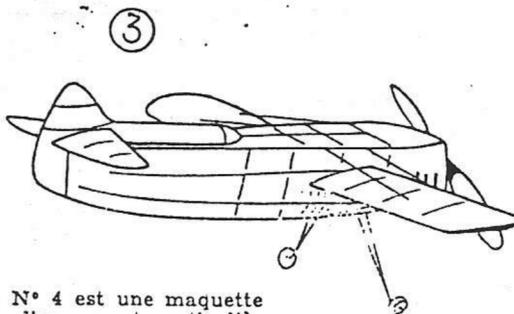
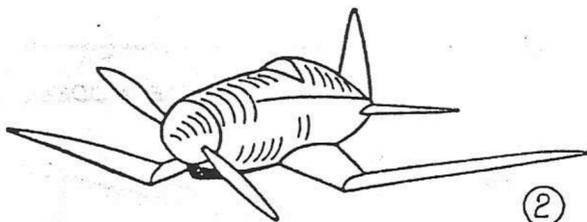
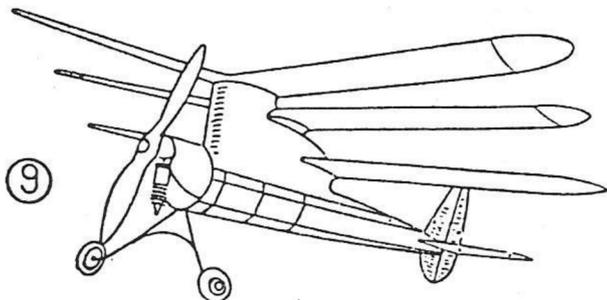


Le N° 1 est un biplan, particulièrement trapu, mais de belles proportions dû à Norris Malphy, et doué d'une bonne stabilité. La cellule paraît bien dégagée.

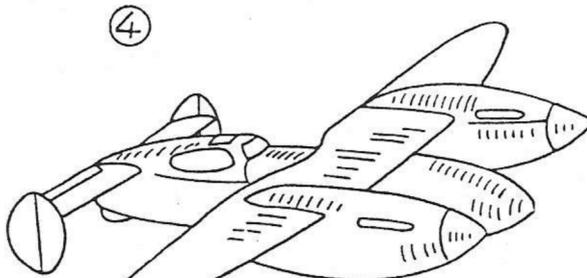
Le N° 2 est une maquette fixe de F. Cunningham, ne représentant pas un avion d'un modèle existant, mais une idée de ce que pourrait être un avion de vitesse ou de combat, suivant son auteur.

Le « Wittman D. 12 », gagnant d'une importante course de vitesse pour avions légers, a été traité en maquette volante, et ce modèle, curieusement « caisse volante » comme l'original, donne des résultats remarquables pour quelques heures de travail, dues à sa simplicité de fabrication (croquis N° 3).

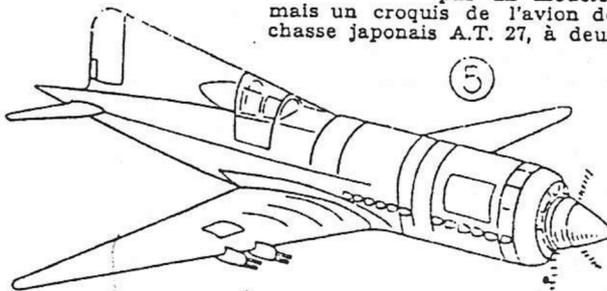
Le N° 9 est un triplan à moteur à essence, le « Nemeth ». Envergure 1 m. 066 ; longueur 0 m. 978 ; poids 1 kg. 100 ; moteur de 1/5^e de CV. Cet appareil a de grandes qualités de montée. Il dérive d'ailleurs de modèles à essence parasols, avec voilure montée sur cabane caisson.



Le N° 4 est une maquette fixe, d'un aspect particulièrement « trapu », mais néanmoins très élégante.

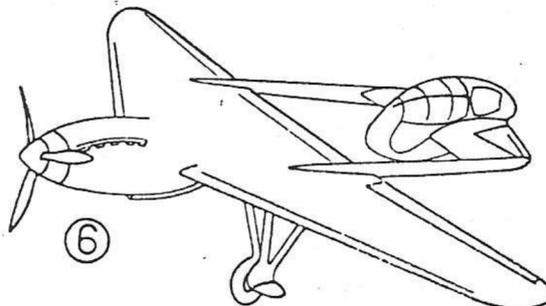


Le N° 5 n'est pas un modèle, mais un croquis de l'avion de chasse japonais A.T. 27, à deux



hélices tournant en sens inverse. La technique et les lignes de cet appareil sont assez curieuses pour être signalées, et montrer ainsi l'évolution de ce genre d'avion.

Le N° 6, avec la cabine de pilotage montée sur l'empennage, peut offrir certaines particularités techniques intéressantes. Il s'agit là d'une idée émise dans un brevet.



Le N° 10 est un brevet américain Franzen de 1924. Ce système d'ailes articulées, formant un groupe de voilures indépendantes comme des avions sans queues, peut être réalisé de diverses façons également.

