

Le radio guidage au concours fédéral (J. TÊTE)

Grâce au concours fédéral, les amateurs de R.G. ont eu enfin une occasion de s'afficher cette année. Je tiens à préciser tout de suite combien il a été regrettable que le règlement ultra-fantaisiste et l'inorganisation aient enlevés toute signification à ce concours ; quant aux résultats, tous les concurrents sont, je pense, d'accord sur ce point. Il ne semble pas nécessaire d'épiloguer plus longuement sur ce chapitre, seuls les intéressés peuvent y trouver un intérêt. Il me semble beaucoup plus instructif pour le lecteur de passer en revue les appareils en présence, l'occasion s'offrant de faire le point du R.G. en France.

Officiellement le record des inscriptions était battu : 11 concurrents inscrits. Sur le terrain, nous enregistrons deux défections (DIEDRICH et De GRIVEL de Besançon).

Dans les quatre catégories prévues les concurrents se répartissaient ainsi :

I – Moto (multi-commandes) :

WASTABLE (A.C. Moulins)
GERARD (Besançon)
GIRAUD-POULET (A.C. Annemasse)

II – Moto (mono-commande) :

BRAVARD (MACP)
METHETAL (MACP)
BRISSAUD-TÊTE (PAM)

III – Planeur (mono-commande) :

POULAIN (A.C. Vichy)
G. LEFEBVRE (PAM)
BRISSAUD-TÊTE (PAM)

IV – Planeur (multi-commandes) :

Aucun concurrent inscrit.

Enregistrons avec plaisir que c'est la première fois qu'un tel nombre de concurrents Français se trouvent sur un terrain en concours de R.G., ce qui démontre que cette catégorie ne demande qu'à s'épanouir. La liste des candidats aurait été plus longue si les épreuves vols libres qui se déroulaient le même jour n'avaient empêchés certains modélistes de concourir en R.G. Citons MARROT, JANNET, De GRIVEL.

Comme je l'ai dit plus haut, l'inorganisation préalable et le manque de compétence des personnes chargées de régir ce concours ont provoqués maintes difficultés et que certains concurrents, il faut bien le dire, ne firent rien pour aplanir. En fait le concours fut ouvert à 11 heures seulement et jusqu'à midi 10 la piste était confiée à un seul concurrent (POULAIN) qui exécuta deux vols (1'27'' et 62''). Les autres ? Ils attendaient que l'on veuille bien les accepter ! A 12 h 15, départ des officiels (la voiture radio venait d'annoncer que les épreuves seraient suspendues de 13 h à 14 h). Enfin à 14 h 30 le deuxième concurrent (LEFEBVRE) est enfin autorisé à prendre son départ. Contrairement à ce qui avait été fait pour le premier concurrent, la voiture radio ne juge pas utile pour un si modeste concurrent, de réclamer aux autres concurrents d'arrêter leurs essais radios, résultat : en plein treuillage, l'appareil encaisse une série de « tops » et embarque à fond devant un LEFEBVRE médusé car il n'avait même pas enclenché sa génératrice et ne pouvait donc émettre ! Réclamations, explications, incompréhension... Si vous n'êtes pas contents c'est la même chose ! (Pour enfin changer d'avis 2 heures plus tard). Voilà en gros pour le « climat ». Par contre, entre les concurrents je n'ai pas de la journée enregistré le moindre mot amer, ou la moindre critique. La jalousie n'a pas fait son apparition dans cette catégorie et c'est tout à l'honneur des concurrents.

Comme les années précédentes, A. WASTABLE s'est avéré le maître incontesté, il a perfectionné considérablement ses figures, mais il est bien dommage qu'ayant renoncé à l'allumage par rupteur pour le G.P., il ne puisse plus nous gratifier de ses prises de terrain en S, avec moteur au ralenti. Son appareil que nous connaissons depuis plusieurs années est perfectionné sans cesse. Cette année, une

surface plus importante du volet de profondeur et une efficacité de cette gouverne améliorée par des volets jouant le rôle de fentes, lui ont permis d'exécuter une séance de voltige sensationnelle. Le poste est toujours du type à modulation, avec sélecteurs à lames vibrantes et commandes par servomoteurs électriques.

Des confins de la Haute-Savoie, une autre célébrité régionale, notre ami POULET, d'Albertville, présentait avec GIRAUD, d'Annemasse, un motomodèle équipé de la direction et d'un double régime moteur, du type décrit le mois dernier dans ce journal. Les vols sont très « père de famille » et remarquables de stabilité, mais les décollages plutôt tangents. Les évolutions très aisées présentent au moins l'avantage de ne pas être dangereuses pour le public.

Pour terminer avec les « moto-multi » je voudrais vous parler de l'appareil de GERARD. D'importantes dimensions : 1 m² de St. (imaginez à peu près un Jodel réduit au... 1/3 !!), il est équipé du 10 cm³ « maison » à rupteur, qui ne possède pas la puissance nécessaire pour décoller ce « morceau ». C'est toujours là le gros défaut des gars de l'A.C. Besançon : le manque de puissance ; mais il est vrai qu'avec le choix que nous avons en moteurs !... GERARD est un vrai mordue, du genre WASTABLE, mais à mon avis, il construit trop grand, trop gros, trop lourd ; il n'en reste pas moins que c'est un gars à admirer et à... interroger, car si son appareil est littéralement bourré d'astuces, Gérard ne demande qu'à vous les communiquer. Un charmant garçon vraiment et un gars... à suivre.

En monocommande nous retrouvons les vieux habitués, METHETAL et BRAVARD, avec chacun un moto-modèle. Le premier présentant un nouvel appareil (maison !), le TOP, équipé du 2,5 Micron à G.P. Le second nommé présentant son vieil appareil avec un 5 cm³ BONNIER. METHETAL réussit le soir d'excellents vols, mais, gros handicap ! L'appareil se refuse à décoller. BRAVARD eut des tas d'ennuis et ne vola pas.

Quant au signataire il présentait, avec son vieil associé BRISSAUD, un appareil réglé... de la veille ! Ce moto de 2,20 m d'envergure et frôlant 2,500 kg de poids, décolle très aisément avec un 2,46 ED datant de 1950 (hélice 25 x 15 AUDAX). Lors d'un décollage l'appareil sema la panique parmi les spectateurs, en effectuant à grande vitesse une valse-hésitation sur la piste, avec volte-face du plus bel effet ! Enfin le relais se calma et, vent dans le dos, l'appareil décolla droit sur une piste par hasard dégagée ; ouf ! Le taxi vole dans le style anglais (because ED ??), c'est-à-dire très vite, virant très sec en engageant, en « contrant » on obtient de jolies chandelles ou spectaculaires abattées. C'est très « excitant » mais non sans risques.

Ce fut tout pour les motos.

En planeur, je l'ai dit, seul POULAIN put voler le matin et réalisa 2 vols avec atterrissages à moins de 100 m : les temps furent médiocres avec 200 mètres de fil. Les deux autres planeurs (PAM) effectuèrent des vols de durées assez intéressantes (4 minutes) mais se posèrent trop loin. Les raisons de ce manque de précision sont restées obscures, et nous sommes réduits aux suppositions.

A signaler, néanmoins, aux connaisseurs la qualité de plané du PROTON I bis à LEFEBVRE (PAM) ; mais comme le PROTON I, son gros défaut reste la trop faible vitesse de vol, et quand le vent souffle quelque peu, il devient impossible de « ramener » le planeur ; il serait temps, je crois, d'essayer d'autres profils. POULAIN, en sacrifiant (peut-être un peu trop) les qualités de plané, obtient des évolutions beaucoup plus précises. Il reste beaucoup à faire pour trouver un compromis, à mon avis le Dr MILLET se rapprochait le plus de la solution.

Sur le plan propagande, c'est indubitablement une excellente journée. Une vingtaine de vols effectivement R.G. ont été exécutés devant un public aussi nombreux qu'indiscipliné. Quel A.C. se décidera donc à organiser un concours de R.G. Le spectacle est de choix et peu banal.

Je vous signale que pour la première fois à ma connaissance, l'on a pu voir évoluer simultanément 2 motomodèles R.G. L'appareil de POULET-GIRAUD (émission modulée) et BRISSAUD-TÊTE (émission H.F. pure). A quand un match poursuite ou le combat aérien ?

Pour finir émettons (évidemment !) deux vœux auprès de la F.N.A. :

1° Donnez-nous un vrai règlement, quitte à s'inspirer de ce qui se fait à l'étranger dans ce domaine.

2° Organisez, réellement dans le sens complet du terme le concours des R.G. avec un service d'ordre et des officiels qualifiés ; l'intérêt général l'exige.

Signé J. TETE

Modèle Mag n° 58

Coupe A. Frachet

Le M.A.C.P. nous communique :

« Dans un article sur la télécommande, M. J. TETE s'est ému du fait que la Coupe A. FRACHET n'ait pas en lieu cette année. Le MODELE AIR CLUB DE PARIS estime devoir quelques explications à ce sujet.

La Coupe A. FRACHET étant un Concours International, le M.A.C.P. s'est toujours efforcé de l'organiser avec toute l'ampleur désirée pour une manifestation de cette importance. Les maigres ressources d'un club d'aéromodélisme étant insuffisantes, il est nécessaire de trouver des appuis extérieurs sérieux. Ces appuis n'ayant pu être trouvés à temps cette année, le M.A.C.P. a préféré s'abstenir plutôt que d'organiser une compétition indigne des 4 années précédentes.

Nous espérons être plus heureux l'an prochain afin de réunir les télécommandistes. »