



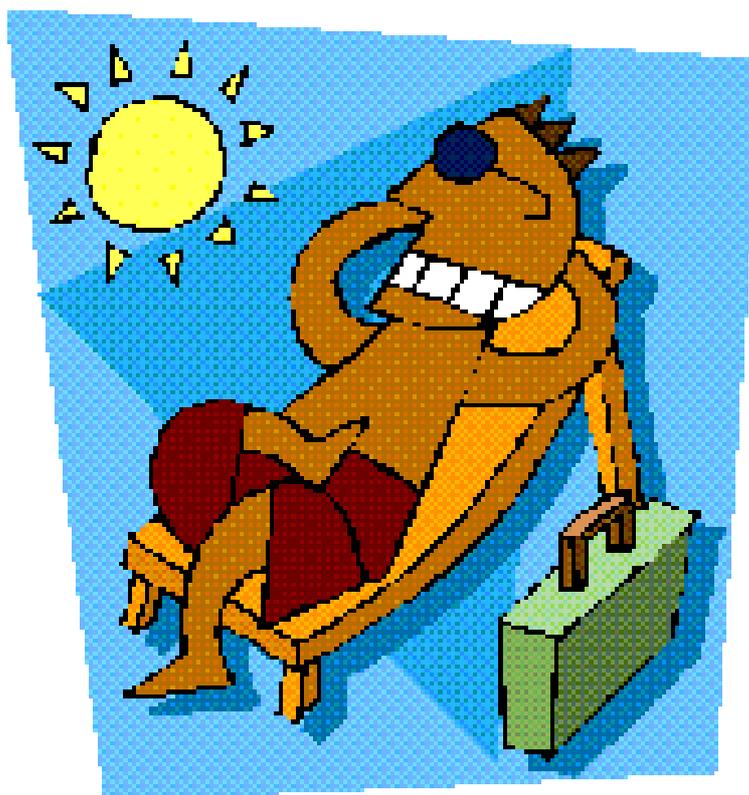
## Bulletin d'informations du Club Magdunois d'AéroModélisme

Cette gazette n'est pas un hebdomadaire ou un mensuel, elle informe les membres du Club sur les actions entreprises, à chaque fois que c'est nécessaire et que le contenu remplit au moins quelques feuilles.

## Édito en vacances

### Sommaire

- Édito en vacances
- Pique-nique
- Sécurité
- Constructions
- Entomologie et aéromodélisme
- Internet
- Sauvetage
- Les dangers de l'aéromodélisme
- Rodéo



## Pique-nique annuel

Notre pique-nique annuel se tiendra le dimanche 2 septembre 2007 de 10 heures à 18 heures. Venez en famille, et avec vos modèles, partager un bon moment. Le barbecue sera bien sûr à disposition. Le club offre l'apéritif. Ne pas oublier chaises, table, parasol et bouteilles de glace. Pour des raisons d'organisation, signaler votre présence à cette journée à un membre du conseil.



## Sécurité

Comme indiqué dans la précédente gazette, pour soigner les petites blessures, il est demandé à chaque adhérent de prévoir sa propre trousse à pharmacie.

Dans le n° 62 d'Aéromodèles, le docteur de la FFAM aborde le sujet ; il donne la composition d'une bonne trousse de secours.

Les abonnés peuvent contacter un membre du conseil afin d'obtenir une copie de cet article.

### Fiche technique

Nom du modèle : Play-Boy

Pilote : Patrick

Envergure : 1,55 m

Moteur : OS 46 AX

Construction à partir de : Plan FLY

Commentaires : pProjet enfin arrivé à terme, 3 ans après quelques moments de solitude devant le plan. Merci à tous les copains du projet, pour leurs conseils avisés et plus particulièrement à Nanar pour l'initiation au coffrage et Pascal pour la verrière. Très bonne expérience à refaire. Je dois être maso !!!!!



### Fiche technique

Nom du modèle : GEE-BEE SPORTSTER

Pilote : Didier

Constructeur : GRAUPNER

Envergure : 1,52 m

Moteur : OS FS 52S 4T

Construction à partir de : kit RTF

Commentaires : kit pas cher, un peu de prise de tête pour le collage du dessus du fuselage, très bons vols, mais soigner les atterros sinon il rebondit.



Interview entièrement bidonnée réalisée par le reporter de la Gazette en direct du terrain de Baccon

«- Alors Didier cet Azurée 2000 ça gaze ?

-Euh bin ....c'est un planeur ça gaze pas.

-Ah bon d'où sort il ?

-C'est un plan que j'ai trouvé sur le web , <http://net.club.planeur.free.fr/htm/azurea/azurea.php> il fait 2,60 m d'envergure, le plan n'est pas tout à fait terminé il y a quelques modifications à apporter mais rien de bien sorcier.

-On a l'impression qu'il en manque un morceau à la queue.

-Oui c'est un empennage en V il n'a pas de dérive, cela permet de réduire la traînée, mais cela impose d'avoir une radio programmable pour obtenir le mixage des débattements d'autre part ce type d'empennage est plus protégé lors des atterrissages.

-Il est entièrement en bois ?

-Non la partie arrière du fuselage est réalisée avec un morceau de canne à pêche en fibre de verre.

-L'aile elle est grande ?

-2,60 m je vous l'ai déjà dit, elle (l'aile) est en trois morceaux pour faciliter le transport, le dièdre est sur les deux parties extérieures, la partie centrale (la plus grande) est plate la jonction est faite avec des tubes en carbone de diamètre 6mm et des tétons de centrage.

-Il vole vraiment ?

-Il est conçu pour participer aux concours de FF 2000 d'où son nom je pense, le profil (Selig 3021,) permet de traquer le «pét de lapin » comme me l'a dit un copain belge qui l'a construit lui aussi et qui m'a conseillé pendant la construction.

-Il est solide ?

-Certaines parties sont renforcées avec de la fibre de verre : l'intrados de l'aile au niveau du fuselage, le dessous du fuselage parce que le treuillage ça tire fort au départ et l'empennage papillon à la jonction avec le fuselage et à l'emplacement des guignols.

-C'est lourd ?

-Sans les accus ni le plomb de centrage il pèse 985g avec le lest il passe à 1,2 Kg ce qui fait peu pour un planeur de cette taille.

-Il a déjà volé ?

-J'ai fait quelques essais, premièrement des lancés main pour vérifier qu'il plane, j'ai pu constater qu'il effectue au moins 50 mètres et qu'il n'en finit plus de raser la pelouse. Le samedi 27 Mars, je l'ai treuillé au sandow, un autre copain à moi aurait dit : « il monte au ciel comme une prière ! »

-J'ai fait la bêtise de serrer les vis à la main, j'ai laissé trop d'élasticité entre le fuselage et l'aile. Le sandow c'est violent au départ, l'aile s'est légèrement décollée du fuselage, le téton de centrage est sorti de son logement, l'aile a cassé le téton en revenant à sa place, elle n'était plus dans l'axe, le planeur ne volait plus droit et l'atterrissage n'a pas été très réussi : vis de fixation cassée et bord d'attaque enfoncé.

-Il faut tout couper pour le réparer ?

-Non j'ai trouvé un petit truc ; je fais de la chirurgie plastique : j'introduis un peu d'eau tiède à l'aide d'une seringue dans le bois et à tra-



vers l'Oracover puis je chauffe au fer à repasser. L'eau bout et elle fait gonfler les fibres du bois, ni vu ni connu.

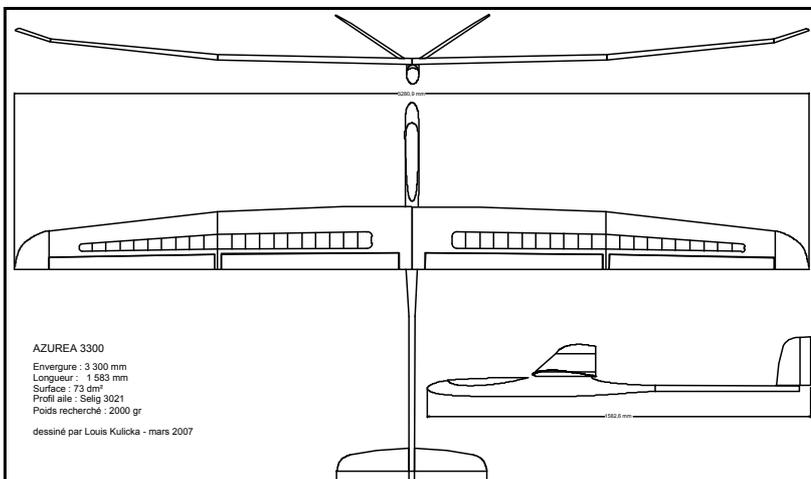
-Alors Didier satisfait ou remboursé ?

-Bin remboursé....., c'est pas possible, alors je choisis satisfait.

-Y en aura-t-il un autre après celui là ?

-Oui, voici le plan.

Nous étions donc en direct de la piste d'aéromodélisme de Baccon (qui a un peu souffert ces derniers temps) où il se passe vraiment des choses incroyables en ce moment. »



## Entomologie et aéromodélisme

En ce dimanche d'élections notre club organise une rencontre avec le club voisin qui ne fait que du planeur tracté. C'est l'occasion unique de sortir un vieux modèle de ma fabrication qui est le seul que je possède avec une voie de treuillage : le Sherpa.

Tous mes planeurs sont stockés dans la grange qui fait face à la maison, la porte reste la majeure partie du temps ouverte.

L'avant-veille, comme pour toutes les bonnes parties de pêche et pour parer à toute éventualité fâcheuse je prépare le matériel, les journées sont tellement belles qu'il serait dommage de manquer une si belle occasion.

Il faut affûter les bords de fuite et arrondir les bords d'attaque.

Je sors le Sherpa de sa housse confectionnée avec le film à bulles utilisé pour le jardinage.

Je commence donc à monter ce planeur et surprise un des fourreaux de clé d'aile est bouché par de la terre grise. Je fais sauter ce petit opercule de terre et tente de glisser la clé dans son logement ...elle refuse de s'enfoncer jusqu'au bout.

Je trouve donc un objet contondant et suffisamment fin et long pour continuer à vider le tube de clé et je sors petit à petit une espèce de pâte jaune orangée odorante et collante. De la cire ! du pollen ! en quantité et poissant. Où est le délinquant ?

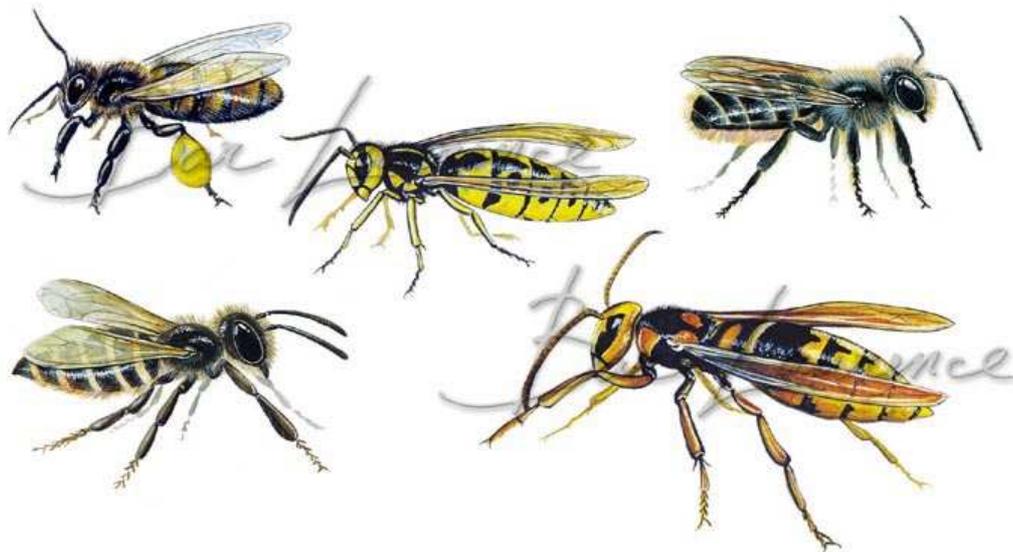
Je l'entends, il arrive, je le vois, il file dans une seconde housse, celle du Spirit Elite. Il n'est pas regardant sur les logements, il les adopte tous peu importe leur forme et les matériaux avec lesquels ils sont fabriqués. Je m'arme d'un torchon.

A sa sortie, son compte est bon. La bataille ne fut pas glorieuse au premier coup le locataire est au sol, ma semelle de chaussure s'abat immédiatement sur le corps du petit animal : l'identification sera difficile.

Ce n'est pas un fourreau que l'insecte a ainsi fourré, mais trois. Dorénavant j'aurai trois planeurs au parfum de miel.

Jeu : parmi ces cinq redoutables habitants des trous en tous genres, figure le délinquant, sauras-tu le retrouver ?

Didier



## Internet

Vous qui aimez le monde des avions ...

La technique vous intéresse ? A moins que vous préfériez l'histoire et la vie passionnante des héros de l'aviation.

Tout cela et bien d'autres, au creux de vos oreilles, quand vous voulez où vous voulez.

C'est ce que vous offrent généreusement Philippe, John et Cyrille trois pilotes professionnels qui nous font partager leur passion.

Ces émissions sonores sont à podcaster sur Internet. Aie ! j'en entends qui disent quésaquo podcaster. Il s'agit simplement de télécharger sur Internet le fichier de chaque émission pour l'écouter sur son ordi ou mieux sur un baladeur numérique.

L'adresse de ce site exceptionnel est : [www.aviapod.com](http://www.aviapod.com)

Des difficultés ? Contacter Jean-Hubert.

## Sauvetage

La deuxième mission de sauvetage partie du Sud de la Loire a été la bonne ! Les moyens lourds de la cave Javoy ont été engagés pour localiser le Delta-2205 en territoire hostile. Les conditions météo samedi soir sur le théâtre d'opération n'ont pas permis le décollage du paramoteur. Ce lundi soir, le Dieu Eole endormi et le terrain parfaitement tondue, le décollage fut facile.

Quelques cercles au dessus du champ de colza et l'infanterie pouvaient pénétrer pour la phase récupération toujours guidé du ciel. Le Delta-2205 gisait le nez sous terre la verrière arrachée avec quelques fractures sur le corps et les membres sans que toutefois sa vie ne soit en danger. Un emplacement béant à l'avant m'a laissé croire que la batterie avait disparu. Ce n'est qu'arrivé à la base de départ que je l'ai trouvée au fond du fuselage. Bien que la tension soit tombée en dessous de 1 volt une mise en charge immédiate sous 200 milliampères pour ne pas brusquer le blessé devait permettre de ranimer la moribonde.

L'aventure ne s'arrête pas là ! Trop heureux d'être en l'air Pascal a mis le cap sur Mézières pour rentrer par les airs. L'atterrissage dans le terrain devant chez lui a été un peu mouvementé et nous avons passé la soirée sur l'échelle pour dépendre la voile posée sur les arbres et détricoter les suspentes. Heureusement aucun dégât n'est à déplorer.

Voilà le rapport de l'opération de sauvetage, l'analyse de l'accident devra faire l'objet d'un rapport écrit porté à la connaissance de tous afin d'éviter qu'il ne se reproduise. Enfin, quoi que ce n'était pas mal cette sortie !...

JHG.



## Les dangers de l'aéromodélisme

Ce n'est pas aux moustachus que je vais apprendre que l'aéromodélisme peut présenter certains dangers : les doigts dans l'hélice, l'appareil du copain qui revient trop vite et que l'on n'a pas vu...j'en passe et des meilleures si vous en voulez d'autres allez voir dans Aéromodèles les comptes rendus sont pléthore.

Celle-là, me semble-t-il, est inédite et n'a pas cours sur le terrain.

Le planeur est terminé, les prises soudées, les derniers branchements effectués. J'allume la radio et le récepteur pour effectuer les réglages de course des différents organes de commande.

Une odeur me chatouille les narines....nez sur le récepteur, rien, sur les accus peut-être ? Non plus, un servo alors ? que nenni .... Pourtant cette odeur, elle devient de plus en plus prononcée. L'un d'entre vous a-t'il deviné ?

M...., j'ai le pied qui chauffe ! Didier tu as le pied sur le fer à souder !

Comme tout a une explication je vous joins deux photos. Celle du verso du chausson pour visualiser les dégâts et celle du recto qui vous fournit l'explication.



Je dois vous dire que même sous cette torture digne des « Chauffeurs d'Orgères » je n'ai rien avoué.

Didier

Habituellement quand j'écris pour la gazette c'est pour annoncer la naissance du petit dernier ou le passage rapide d'un état d'aéronef à celui de fagot.

A ce sujet sur le terrain de Baccon on dit : aller au « tas » ; il ne faut pas prononcer le "a" de tas comme un "a" ordinaire, (comme celui de bateau par exemple) mais il faut s'appliquer à dire "â" comme dans bâche ou mieux pâté.

Plantons le décor :

L'histoire d'aujourd'hui se déroule un mercredi en tout début d'après midi, à la fin du mois de Mars.

Habituellement, le terrain m'est entièrement réservé, je n'ai donc pas besoin de mettre la pince de fréquence, ce jour là nous étions trois.

Pour ne mettre personne dans l'embarras et pour la suite de l'histoire, j'appellerai mes deux compères Bernard T et Laurent C comme cela personne ne pourra les reconnaître.

L'air est doux et le soleil radieux.

Je viens pour tester les réglages d'un planeur que j'avais malencontreusement abîmé la veille au soir, trop pressé que j'étais de me défouler en rentrant du travail.

J'avais dans l'idée de regarder de très près la commande de profondeur qui, sur ce type de modèle avec stabilisateur en T, est particulièrement sensible et demande un réglage fin.

Bernard T et Laurent C comme à l'accoutumée sont très disponibles à mon égard, ils font le tour des fonctions vitales de l'engin avant de le rendre à la liberté de l'air.

Je prévoyais un premier lancé main pour voir grossièrement si l'oiseau plane, s'il ne se dirige pas trop vite près du sol ou au contraire s'il ne pointe pas son nez vers le ciel.

Pour ce faire, je décide de le lancer moi-même car je sais d'expérience pour en avoir cassé bon nombre que cet exercice n'est pas aussi simple qu'il y paraît :

il faut courir vite, le bras tendu avec le planeur au dessus de la tête, la propulsion doit se faire dans le prolongement de la course, le planeur doit prendre rapidement sa ligne de vol, surtout ne pas le diriger vers le ciel car c'est le décrochage assuré et le retour au sol avec l'empennage dirigé vers le bas.

Je confie donc la radio à Laurent C en lui recommandant de ne s'occuper que de la profondeur et de ne pas mettre en marche le moteur. Laurent C est un excellent pilote, je lui fais confiance.

Le vent est faible SO les conditions sont bonnes, nous prenons la précaution de dépasser les tables de démarrage pour que l'aventure ne s'arrête pas dans le décorum.

Je cours, je lance, le planeur se comporte bien, stable, le nez comme il faut légèrement vers le bas.

Laurent C, en bon pilote d'avion qu'il est, enclenche le moteur. C'est un planeur, pas un racer, le moteur est mou, la montée laborieuse, il ne faut pas s'attendre à une montée à la verticale.

Je pense que c'est cela qui le dérange notre pilote ; alors il " trime" la profondeur, celle du début qui est chatouilleuse sur les stabilisateurs en T, celle que je voulais vérifier avant de le mettre en l'air.

Le planeur commence par opérer de légères ondulations qui s'accroissent peu à peu. En se rapprochant du sol, les dites ondulations se transforment en rodéo avec dans le rôle du cheval : le planeur et dans le rôle du cavalier : celui dont on doit taire le nom.

La chevauchée, de fantastique qu'elle était, devient héroïque, le pilote agitant les petites manettes en tous sens pour rétablir la trajectoire, pendant ce temps l'entourage s'agite : « Pousse ! Tire ! Pousse Tire ! »

Le planeur est maintenant tout près du sol, la situation est de plus en plus critique, les ondulations sont d'une amplitude moindre mais de plus en plus rapprochées, il survole le tas de pierres. D'instable qu'il était, le voilà indomptable. Rien n'y fait, ni le moteur mi course, ni le moteur plein gaz, ni le moteur arrêté.

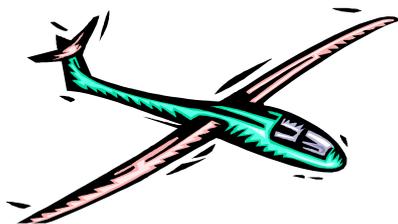
Au moment même où ceux qui criaient un peu plus haut : « Pousse ! Tire ! Pousse Tire ! » cessent de le faire pour se prendre la tête entre les mains et ainsi amortir le bruit du « CRAC ! » sinistre, le planeur doucement reprend de l'altitude pendant que le pilote remet tant bien que mal le « trim » à sa place d'origine.

Laurent C me rend la radio : l'essai de profondeur était concluant « le trim » était bien à la bonne place.

Domage, j'ai manqué de peu le planeur neuf : la prochaine fois je veillerai à inverser les fils de l'empennage avec ceux des ailerons avant de confier ma radio à un bon pilote d'essais.

Décidément, sur ce terrain de Baccon, il se passe toujours des choses extraordinaires.

Didier



REPRODUCTION ET DISTRIBUTION INTERDITES. IMPRIME PAR NOS SOINS.  
Ce bulletin est strictement réservé aux membres du Club Magdunois d'AéroModélisme. Merci.