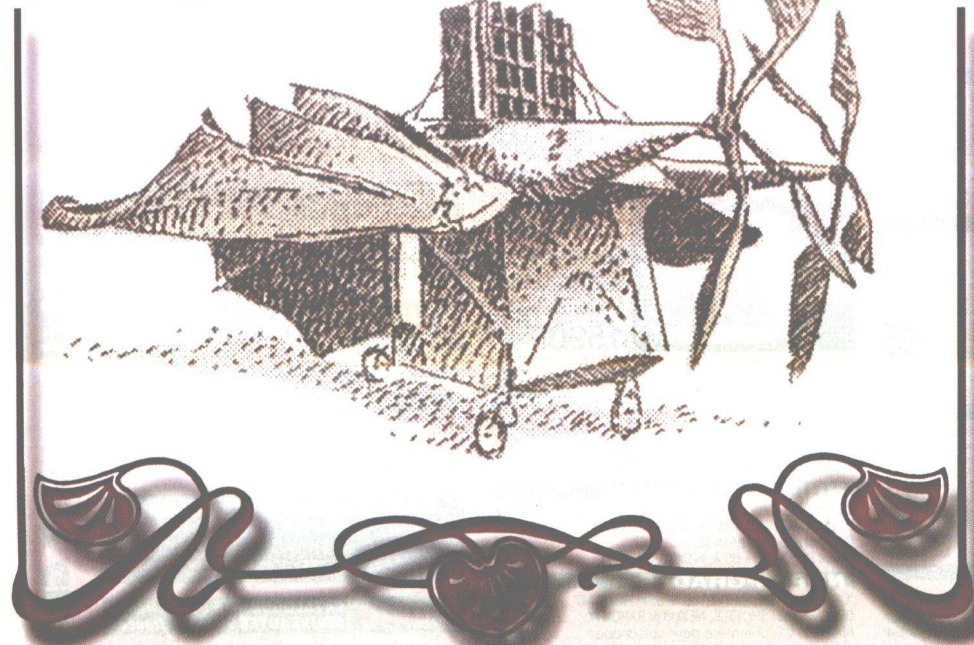


PIONN'INDOOR



Le vol d'intérieur : une histoire ancienne !

Dernière chronique Pionn'Indoor... avant l'an 2000 ou l'an débile, quand on voit l'agitation.

Dans quelques jours, nous passerons cette barrière tant attendue. Mais pour le 21^{ème} siècle et ce 3^{ème} millénaire il faudra encore un an de patience. Voler dans les plumes des plus âgés n'est ni dans mes mœurs ni pour demain.

Frimas et verglas, l'hiver est presque là. Les premières rencontres indoor ont transféré les pilotes bronzés des terrains vers les terriers. Certains liront ces lignes sur le parquet du palais des sports d'Orléans ou dans les gradins, à l'occasion du premier grand Show Indoor.

Ce week-end sera également une grande première avec la participation de l'indoor au téléthon. Ma foi, le "slow fly" va bien.

Suite d'un catalogue qui grossit et évolue.

Dans la dernière rubrique, je vous ai parlé de plein de monde et je n'ai même pas fait le tour complet des distributeurs français (c'est cela quand on doit faire vite).

Par quel obscur côté ai-je été trompé ?

Exhaustive la liste doit être !

Jeune pigeawan encore tu es !

Parfaire tes connaissances tu dois !

Cet oubli te condamne à voler pendant un mois avec un indoor chargé à 100g/dm². Que l'adrénaline soit avec toi !

New Power Modélisme.

Ce magasin propose depuis le mois d'avril quatre petits park flyers qui, sans être des maquettes, sont de très agréables petites reproductions en dépron imprimé, d'appareils célèbres présentés au salon en démonstration. Un P51, un Zéro, un Spitfire et un Piper cub, animés par un petit groupe motopropulseur bien intéressant.

Distributeur des kits Hacker, une petite nouveauté sous la forme d'un joli bébé Jodel de 800 mm d'envergure est aussi présent sur l'étal de ce magasin.

Egalement dans la vitrine, une adorable semi-maquette en park-flyer : le "Swiss Trainer", un petit trois axes à aile basse dont nous reparlerons.

Mais pour en savoir plus, n'hésitez pas à leur rendre visite ou lisez les bancs d'essais dans RCM et Looping.

NPM, 66/68 Rue de la folie Regnault 75011 Paris

Dans la suite des nouvelles, Wes Technik commercialise désormais l'Antoinette et le Bristol Scout de Scott Cover.

Un autre constructeur (modéliste) : Antonio Novelli

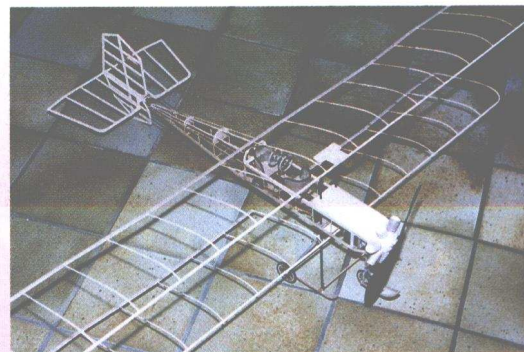
Ce colleur de baguettes nous a déjà fait rêver avec ses jonques. Voilà qu'il s'attaque aux maquettes et en plus anciennes. Il m'a confié quelques documents afin que je vous parle de sa création.

Le Breguet III :

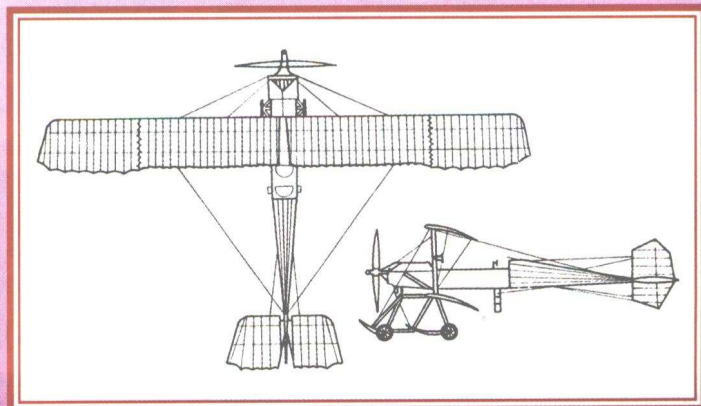
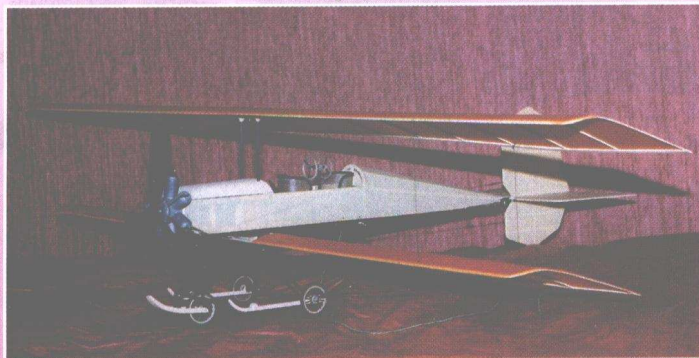
41 dm² de surface alaire répartie en 122 cm d'envergure pour l'aile supérieure et 107 cm pour l'inférieure, un fuselage de 79 cm de long. Les 500 g de l'engin sont entraînés par un double 180 Mabucchi tête-bêche, alimenté par 7 éléments de 370 mAh.

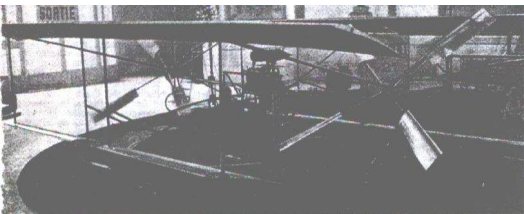
L'arbre d'hélice entraîne un rototo Gnôme de 7 cylindres parfaitement reproduit avec moultes pièces.

Ce triplace d'observation militaire, très caractéristique par son habitacle et sa structure, est vraiment une très belle réalisation. J'espère l'avoir vu voler quand vous lirez ces lignes.



Ci-dessus et en bas à gauche : le Breguet III d'Antonio Novelli, dont on voit le plan 3 vues ci-dessous. Une superbe machine que l'on verra évoluer dans les gymnases cet hiver.





J'envisageais de vous parler un jour de ce constructeur dont le nom est célèbre depuis longtemps dans l'aviation : Louis Bréguet.

Cet homme a fait ses débuts dans l'aviation avec des appareils surprenants.

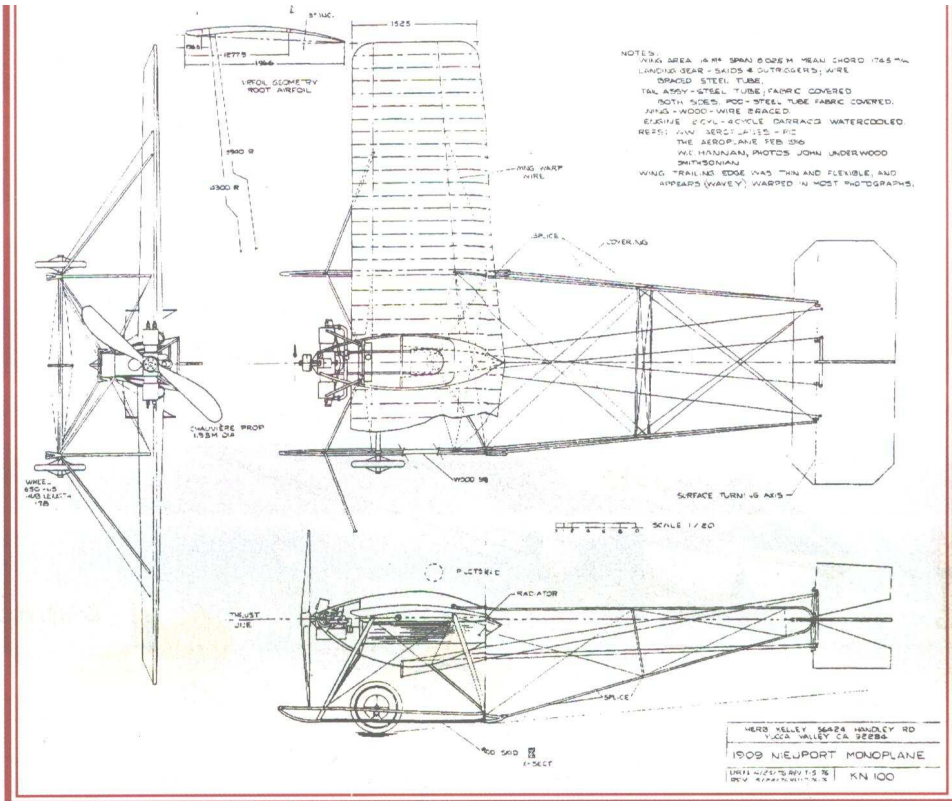
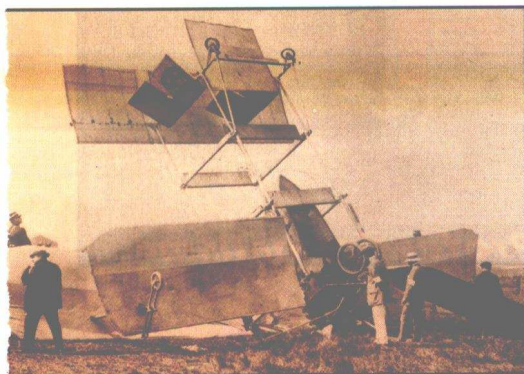
Le premier, une sorte d'hélicoptère. Construit en collaboration avec M. Richet en 1907, à l'aide de son unique moteur Antoinette, le 24 août 1907, il s'envolera de quelques dizaines de centimètres.

Le second utilisera une idée qui sera reprise beaucoup plus tard, un croisement d'hélicoptère et d'avion mais avec des rotors fixes : le giroplane.

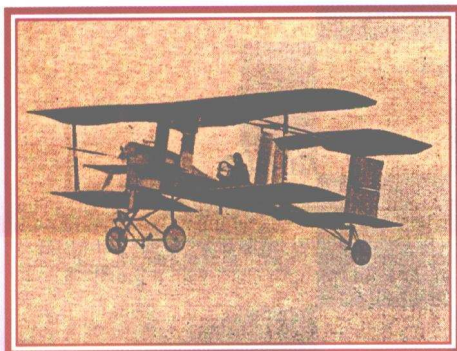
Cette machine devait décoller sur une courte distance. La force propulsive et substantatrice était dévolue aux rotors aidés, pour la portance, par de très petites ailes.

L'idée était bonne mais la réalisation difficile. Le constructeur persévéra encore une année pour ensuite se consacrer aux avions traditionnels.

Le Breguet 1 est un appareil plus conventionnel même si le nombre et la répartition des surfaces portantes semblent un peu pifométrique.



Le Nieuport 1 (plan 3 vues ci-dessus) est un sujet idéal pour l'indoor... D'ailleurs, devinez pourquoi !...



Ci-dessus : les premières machines de Louis Bréguet, en commençant par le "Giroplane", un biplan Breguet 1 en mauvaise posture et enfin un Breguet II au look étonnant.

La grande nouveauté étant l'utilisation massive de structure métallique associée à des commandes multi-usages.

Cet appareil au vol intéressant mais dont les performances sont faibles, sera vite complété d'un numéro II plus épuré et efficace. Le III répondra à une commande militaire pour un avion d'observation, avec un pilote et deux observateurs dos à dos. Sa structure massive et sa forme caractéristique lui vaudra le surnom de Tin Whistle (le sifflet en fer blanc) par les britanniques.

Si vous aussi vous construisez de belles maquettes anciennes, faites vous connaître !

Maintenant j'aimerais vous parler d'un autre grand acteur de l'aviation française :

Edouard Nieuport

1876, sous le ciel algérien, un jeune garçon plein de ressources voit le jour.

Passionné de sciences et de techniques, c'est une grande école d'électrotechnique qui abritera ses premières grandes années d'études.

Abandonnant celles-ci pour se consacrer à la course cycliste, son cœur le lâchera et l'obligera à retourner à des activités moins sportives. Reprenant ses premières connaissances, il se met à développer des systèmes d'allumage. Il permettra au moteur Antoinette de se faire une petite gloire aéronautique.

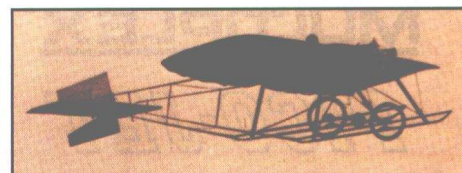
Mais Edouard ne veut pas en rester là. Il a des idées sur l'aviation et veut les mettre en pratique.

Le Nieuport I voit le jour. C'est une structure bipoutre monoplan avec une petite nacelle pour le pilote et le moteur Darracq 28cv. Ce premier essai est déjà une petite nouveauté et sa structure monoplane est très controversé à l'époque.

Les essais n'iront pas loin, suite à la destruction prématurée de l'appareil. Ce mal est un bien car le moteur Nieuport est maintenant au point. Le Nieuport II voit le jour. C'est une magnifique structure. L'ensemble respire la simplicité et la pureté des lignes. Point de haubanage excessif. Le fuselage englobe parfaitement le pilote et les équipements. Le train d'atterrissage est réduit au meilleur de ses fonctions. L'aile, monoplane évidemment est faiblement haubanée, ce qui confère à l'appareil une grande finesse aérodynamique.

L'empennage, surprenant au début avec son plan stabilisateur fixe et une partie mobile garnie de deux dérives articulées comme la queue de la Demoiselle, sera bien vite remplacé par un ensemble cruciforme plus classique mais dont la forme du stabilisateur ne peut laisser de bois le moindre "Cupidon".

Équipé du premier bicylindre à plat Nieuport de 28 ch, son premier vol sera un succès. 112 km/h au premier



essai. Ensuite, les records tomberont les uns après les autres. Animé par des moteurs de plus en plus puissants, la victoire de Weymann à la coupe Gordon Bennett sera son apothéose le 1^{er} juillet 1911, avec 125,66 km/h sur 150km.

La gloire et la fortune ne profiteront pas pour autant à son constructeur, qui mourra le 15 septembre de cette même année lors d'une démonstration.

La suite, vous la connaissez. Avec un succès au concours militaire, de multiples appareils verront le jour. Le bébé Nieuport, construit à plus de 5000 exemplaires pendant la première guerre, sera le plus connu. Cette petite saga, accompagnée d'un petit plan (modèle originaux) du Breguet III et du Nieuport I, n'a pour but que de vous mettre l'eau à la bouche en attendant le mois prochain où nous nous retrouverons avec un encart du Nieuport II indoor.

D'ici là, après le sport en chambre, la musique de chambre, pratiquez tous le vol de chambre.

Charentaises et pilou dans le gymnase douillet. Fêter l'an nouveau sans bugs aux alentours (les radios programmables vont-elles oublier l'âge de vos modèles ?).

Tourner en rond avec humour. Voilà tout le mal que je vous souhaite et passez de bonnes fêtes.

Si vous n'avez pas trop de bulles dans la tête, n'oubliez pas le premier vol de la nouvelle année, comme l'an passé, le 2 janvier à Wissous.