



généralement très bien si son pilote ne l'en empêche pas !

Nos voisins et amis belges, ne seront également pas restés en dehors de l'ambiance de l'époque, avec un petit monoplan monomoteur : le Topsy Junior. Ce petit monoplan se distingue de tous ses homologues par un moteur en ligne, têtes vers le bas, ainsi que par des jambes de train implantées dans la voilure. C'est ce dernier que nous vous proposons ce mois-ci, histoire de changer un peu des autres constructions d'amateurs citées plus haut, reproduites à de multiples exemplaires, à toutes les échelles.

NDLA : il faudra attendre presque un demi-siècle, c'est-à-dire de nos jours, pour voir l'aviation populaire se développer réellement, comme on peut le constater tous les ans lors du rassemblement de deux mille machines des constructeurs amateurs. Avec l'apparition des matériaux composites, il faut compter environ l'équivalent du prix d'une voiture de gamme moyenne, cinq ans de travail, non compris les frais annexes.

Le maillon faible

Nous allons commencer par la documentation, puisque c'est en effet d'elle qu'il s'agit. Malgré toutes les promesses faites à votre Franzl bien aimé, tous les surfeurs professionnels, les rameurs du web, les forçats de la fibre optique, sont tous revenus la langue pendante sans aucun résultat cohérent. Un peu comme la recherche du Saint-Graal... La seule et unique référence (à notre connaissance) que les amateurs peuvent se procurer, c'est le triptyque d'une ancienne boîte de construction lyonnaise : Précisia. Jusqu'à plus ample informé, personne n'a

jamais été capable de fournir la moindre photo, en noir ou en couleurs. Il faudra donc s'en tenir à des teintes supposées :

- fuselage et partie fixe de la dérive : jaune.
- filet et immatriculation bleu foncé
- dérive mobile : aluminium
- bord d'attaque stabilisateur : jaune
- Tout le reste aluminium ;
- séparation des teintes par filet bleu foncé
- bord d'attaque de l'aile : jaune
- le reste aluminium
- séparation de teintes par filet bleu foncé
- immatriculation bleu foncé.
- marchepieds noir mat (avec traces de salissure).

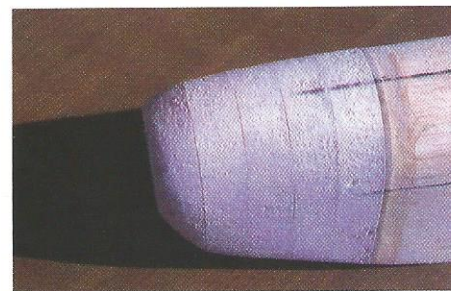
Selon l'expression consacrée, si un aimable lecteur possède un semblant de documentation concernant cet avion, le rédacteur en chef de cette distinguée revue lui en sera sans aucun doute, éternellement reconnaissant !

Un fuselage simple et rustique

Nous allons commencer par lui. Ceci pour une simple raison : le capot est en fibre de verre sur forme perdue en polystyrène. Mon ami Bernard étant un spécialiste en la matière, l'exécution de cette œuvre d'art me donnera le temps de traiter les autres parties du modèle. Il va sans dire, que le fuseau sera livré au sous-traitant, cloison moteur nette de tout bâti ou autres excroissances diverses. La base de la cellule est l'ultra-classique treillis de baguettes. Les flancs seront coffrés à plat, sous presse, avant d'être dressés à l'envers (dos sur le chantier), afin de recevoir les entretoises d'écartement. L'arrière sera pincé au niveau du longeron de dérive, l'avant contre la cloison pare-feu. Le fond sera constitué d'une planchette de balsa aux bords arrondis à la poncette. Quelques demi-couples, un fais-

ceau de baguettes rondes, et voilà le dessus de la cellule rondement mené.

Ne pas coller directement les lisses sur les couples, mais préparer leur logement à la lime ronde. Le coffrage interne, en renfort, fil vertical, formera un caisson léger et robuste avec les baguettes en treillis. La forme et la taille des karmans recevront un traitement spécial avant le congé en microballon : en plus de la



La forme (qui sera perdue) est prête à recevoir le revêtement en résine et fibre de verre. Le capot va également recouvrir tout l'avant du fuselage jusqu'à la naissance de l'aile. Cette capote, somme toute assez lourde, explique sans doute le centrage parfait du modèle, sans la nécessité du moindre morceau de plomb.



Le fuselage est construit suivant la méthode traditionnelle du treillis de baguettes balsa.