

Petit cadeau de fin d'année, ce plan encarté d'une maquette simplifiée de Nieuport 17 devrait faire bien des heureux. D'autant que ce bipian de 1.40 m d'envergure prévu pour moteur 4-temps de 6,5 cm3 est accessible à tous ceux qui ont déjà l'expérience de deux ou trois modèles (tant en ce qui concerne la construction que le pilotage). Et quelle "queule" !

omme souvent, c'est en discutant de cette idée avec un ami modéliste -Francis Muffat qui nous a hélas quitté prématurément lors d'un accident de la route au début de cette an-- que le projet prit vraiment forme. C'était il y a un an. Francis m'aida à trouver une partie de la documentation et nous avions déjà dégrossi la chose ensemble avant que je n'aie eu le temps d'en parler à Jean-Philippe Bague (un autre collègue de Reims) qui devait en tracer le plan.

Une célébrité de l'histoire

Le Nieuport 17 est sans conteste l'un des plus célèbres avions de la chasse alliée utilisé au cours de la 1ère Guerre Mondiale. Il est issu d'une famille prestigieuse dont 7000 exemplaires furent construits de 1915 à 1918 d'après une formule peu utilisée dite "sesquiplan" grâce à laquelle les ingénieurs d'alors pensaient combiner la robustesse du biplan et la visibilité du monoplan, ainsi que d'autres avantages. Le "sesquiplan" est donc issu du monoplan à aile parasol complété par un moignon d'aile inférieure.

Cette famille est née à Issy-les-moulineaux d'un projet de G. Delage, le Nieuport 10, conçu pour la reconnaissance. Vint ensuite le NI 12 légèrement plus gros avec moteur rotatif Rhone de 110 à 130 ch... Entre-temps, de nombreux NI 10 furent convertis en avion de chasse monoplace avec mitrailleuse. A partir de cette 1ère génération, Delage développa le NI 11, véritable chasseur qui connut un développement rapide. En février 1916, dans le ciel de Verdun, il se révéla être un redoutable chasseur qui causa beaucoup de problèmes à ceux d'en-face et joua un rôle de premier plan. Les Nieuport avaient en effet de brillantes qualités et des performances élevées,

Surface Charge alaire Radio

45 dm² 2400 g

53 g/dm 5 servos Moteur 40 4-temps

Réglages

- déb. ailerons +/- 15 mm
- déb. profondeur +/- 20 mm
- déb. direction +/- 50 mm
- centrage à 123 mm du bord d'attaque au centre de l'aile supérieure

comme leur maniabilité exceptionnelle ou leur vitesse élevée aussi bien en vol horizontal qu'en montée. Cependant, ils avaient aussi certains défauts comme le manque de rigidité de l'aile inférieure qui induisait des vibrations dangereuses à grande vitesse.

Mis en service en 1916, le NI 17 permit aux alliés d'avoir la suprématie aérienne en prenant le meilleur sur les Fokker Eindeker monoplans armés de mitrailleuses à tir synchronisé (à travers l'hélice). La bataille de la Somme lui donna la consécration. Tous les as ont

AVION DE DÉBUT



Le Mayour

C'est en découvant un Nieuport 17 tiré d'un kit anglais que l'idée m'est venue de m'intéresser à cet original biplan pour le construire à ma façon. Et pourquoi pas le proposer pour la collection des "encartés" de Modèle Mag en cas de réussite. En outre j'appréciai vraiment les lignes de cet avion français datant d'une époque assez peu représentée sur les terrains modélistes plus souvent envahis par des "warbirds" étrangers, et je suis bien certain que vous serez nombreux à partager cet avis... et à construire ce Nieuport 17.



eu le NI 17 comme monture, par exemple Fonk, Navarre, Nungesser, Guyemer, Deullin, etc... Le NI 17 fut ainsi le fer de lance de l'aviation alliée jusque fin 1917 où il fut détrôné, suite à de lourdes pertes, par les Spad et les Hanriot HD 1.

Le cahier des charges

Pour répondre à mes exigences propres, la maquette de cet avion devait être :

- facile à transporter, d'où une envergure de 1,40 m déjà imposante pour un biplan,
- facile à construire pour un modéliste ayant à son actif quelques modèles,
- peu coûteuse, ce que permet l'abondant treillis de la structure (fuselage, stab, dérive) revenant sensiblement à 500 F pour le bois, le recouvrement et quelques accessoires comme les roues.

- adaptée à un motorisation de 6,5 cm3 (4-temps),
- peu gourmande en temps de travail,
- faiblement chargée, ce qui est le cas à 53 a/dm2.
- dotée de très bonnes qualités de vol. La construction d'un tel modèle ne rebutera aucunement le modéliste qui a déjà manipulé cutter, colle... pour 3 ou 4 appareils antérieurs. Et si vous avez un doute ou un problème, vous trouverez probablement dans votre entourage "un moustachu" qui pourra vous venir en aide. Malgré les deux ailes, le temps de construction n'est pas beaucoup plus élevé que pour un monoplan classique, d'autant que le fuselage et ses empennages sont plutôt rapides à monter.

Fuselage simple et complexe à la fois

J'attire tout de suite votre attention sur un point particulier : plutôt que de mettre du piqueur moteur, j'ai pris l'op-

tion, valable quoique peu employée, de mettre le stab en positif comme indiqué sur le plan. Respectez ce point capital (dont dépendent les qualités de vol) et vous aurez un calage correcte, sinon revenez à la méthode classique : stab à 0° et piqueur au moteur. Ceci étant dit, passons à la construction. Pour ma part, celle-ci est précédée par la préparation de toutes les pièces nécessaires, à la façon d'un kit, afin de n'avoir plus ensuite que l'assemblage à réaliser. Puis certains sous-ensembles sont à préparer :

- les flancs avant tout d'abord, en planchettes balsa 60/10 assez dur raccordées en hauteur, sur lesquels on fait les encoches des supports cabane et train d'atterrissage au plus juste pour un bon d'assemblage "à blanc". Les éléments de cabane seront au choix faits en plat d'alu 20 x 10 disponible en grande surface de bricolage.

- le couple F2 réalisé en baguette 5 x
- l'ajustage de la cabane sur ses sup-

Le co-concepteur du modèle et signataire de l'article est heureux de vous présenter son petit dernier. A vous de suivre son exemple et de retrouver ainsi l'atmosphère si particulière des chasseurs de la Première Guerre Mondiale avec ce Nieuport 17 (ou 11 - voir encadré).

ports et le perçage des éléments ensemble, mais sans les assembler définitivement. Cette opération réclame de la précision pour parvenir ensuite à un bon résultat.

- enfin la partie arrière, pas bien difficile sinon qu'il faut travailler comme toujours avec soin, en ajustant les baguettes 6 x 6 balsa dur. Pour obtenir des flancs identiques, les construire à la cyano en les superposant (sans oublier d'intercaler un film plastique pour éviter qu'ils se collent l'un sur l'autre). Attention à l'emplacement du stab et à son calage particulier.

Maintenant que ces sous-ensembles sont prêts, on peut passer à l'assemblage de la "caisse" en commençant par la partie avant.

— Coller les supports cabane en bois dur 10 x 20 à l'époxy sur les flancs qui sont mis d'équerres (veiller à la vertica-lité de ceux-ci), puis l'entretoise en CTP dans laquelle viendra se positionner le tourillon de l'aile (ne pas oublier de percer celle-ci).

— Coller le support avant du train, mais pas celui arrière car il faudra au préalable ajuster l'aile inférieure sur le fuselage et la percer en regard. Cette entretoise qui reçoit le tourillon de l'aile étant contre le support arrière de train, il vous faudra la percer également.

DOCUMENTATIONS
- "Profile Publications": the Nieuport 17 number 47.
- "Connaissance de l'histoire": les avions de la

première Guerre Mondiale, Hors Série n°1.

Chanfreiner légèrement les chants de F2 pour tenir compte de la discontinuité de ligne entre les parties avant et

arrière du fuselage.

— Pincer et coller les treillis à l'arrière (à l'étambot) en ajustant pour être conforme au plan, et raccorder définitivement les parties avant et arrière du fuselage, collage renforcé par l'intérieur.

— Fixer le couple pare-feu F1 sur le chantier et présenter le fuselage verticalement dessus. Préparer les renforts triangulaires et coller le tout en position en veillant à ce que le bas du couple soit parfaitement en contact avec le support avant du train.

— Pendant que ça séche, préparer le plancher du réservoir (un 150 cc donne 20 minutes d'autonomie avec un FS 40 Surpass) sur lequel j'ai collé de la mousse et positionné la batterie de réception.

 Coller le coffrage du dessous (ajustage avec les supports de train qui restent apparents).

- Visser et coller la cabane en place

sur ses supports, en revérifiant une dernière fois l'ensemble : c'est important car ensuite ce sera trop tard. Penser au support triangulaire supérieur dont le rôle est de rigidifier l'ensemble. Faire les trous pour le passage des fils de servos (les trous de fixation de l'aile viendront plus tard).

— Pour donner à la caisse de base sa forme arrondie, coller maintenant les faux couples latéraux F3, F4, F5, ceux du dessus F6, F7, F8, et retailler F9 pour un bon ajustage du coffrage. Puis coffrer le tout de balsa

20/10, en commençant par le dessus du fuselage après avoir fait un ajustage avec les mats de cabane. A titre d'information, Brian Taylor utilise ce système du fuselage caisse et habillé de faux couples depuis toujours avec le succès que l'on connaît.

— Finir en collant les 3 longerons supérieurs arrière sur les couples F10/F11/F12 jusqu'à l'embase du stab où vous taillez à la demande le dernier couple F13.

Voilà, le gros oeuvre de ce fuselage est fini (voir encadrés pour capot-moteur et train d'atterissage). Il reste à poncer l'ensemble, mettre en forme et coller l'appui-tête... et passer à la suite!



Des empennages légers

De construction classique, ces empennages sont montés à la cyano pour plus de légèreté et de rapidité.

Des baguettes 8 x 8 font l'affaire pour le stabilisateur. Le poncer pour arrondir les angles du bord d'attaque et mettre en forme le bord de fuites des gouvernes en veillant à l'obtention d'un profil symétrique. Mettre un petit renfort pour la jonction des 2 gouvernes en CAP 20/10. A ce moment, penser à fabriquer les 2 doubles guignols en époxy ou CTP 20/10 aviation (si vous voulez faire une maquette).

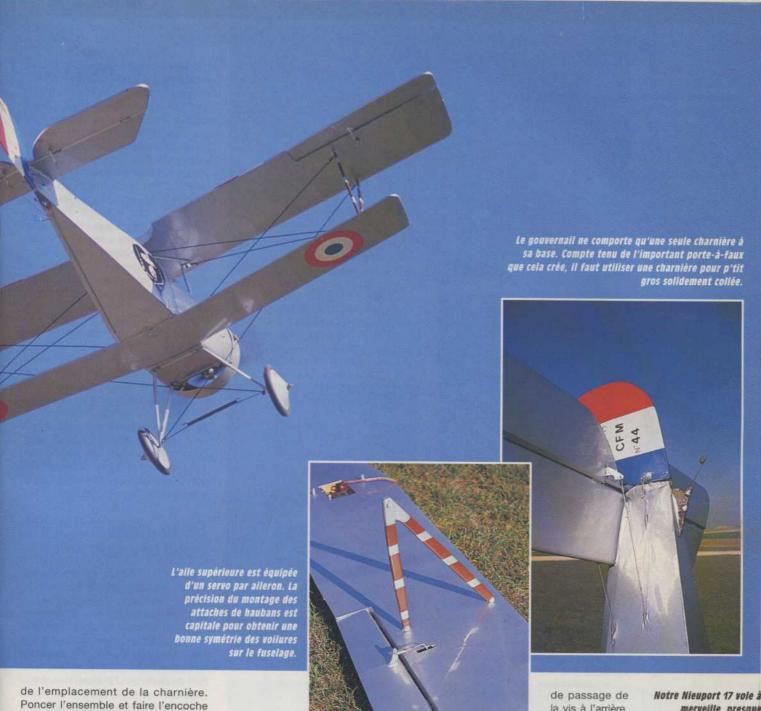
Pour la dérive, utiliser de la baguette 5 x 15 pour l'armature péréphérique et de la baguette 5 x 5 pour les entretoises verticales, les 2 fausses nervures horizontales collées par dessus étant en balsa 3 x 3 dont on arrondit l'avant et l'arrière. Coller les renforts triangulaires latéraux de part et d'autre

Voici un aperçu de la structure particulière du fuselage (ici avant coffrage de l'avant) conçu autour d'une caisse centrale habillée de faux couples pour réaliser les arrondis. Un bon résultat sans trop de complications.



— Coller l'autre entretoise en CTP qui recevra les écrous à griffes de fixation arrière de l'aile. Là encore percer les trous avant le collage définitif (vous percerez l'aile après l'avoir alignée sur le fuselage en passant par le cockpit lorsque ce sera le moment).

— Après séchage, enlever la partie avant du fuselage de son chantier et présenter les flancs arrière pour contrôler l'alignement du fuselage (dont je ne rappelle pas l'importance): si tout se passe bien, les baguettes 6 x 6 du treillis, ajustées en longueur sur place, doivent s'adapter à la partie arrière des flancs, celles des quatre angles venant s'encastrer sur 40 mm.



pour l'unique charnière inférieure qui est un modèle pour p'tit gros.

Il faut deux ailes pour un biplan

L'aile inférieure se construit très simplement puisqu'il n'y a pas d'ailerons. Comme pour le fuselage, je prépare toutes les pièces nécessaires (les nervures toutes identiques sont taillées par la méthode du bloc). La suite, vous la connaissez par coeur si votre niveau vous permet d'envisager la construction de ce Nieuport 17 : épingler le longeron inférieur sur le chantier et le bord de fuite sur une cale afin de respecter le profil, aligner les nervures également calées pour obtenir un parfait alignement, puis placer le longeron supérieur, etc... Au centre se trouvent les clefs de dièdre avec des remplissages balsa à mettre en forme à la demande

avant coffrage. La clef la plus haute va sur le longeron, l'autre sur le bord d'attaque. Les nervures à l'emplanture sont inclinées pour épouser le dièdre. Le petit coffrage central est réalisé en deux parties.

Pour finir, coller les saumons (au milieu de la nervure marginale), les chapeaux de nervures, le renfort en CTP pour la fixation de l'aile. Positionner correctement et coller les attaches de haubans (en époxy ou CTP selon vos moyens) situés sur l'avant-dernière nervure à l'aide des petits renforts en CTP. Enfin ajuster l'aile sur le fuselage en vérifiant par traingulation sa bonne position, mettre le téton de fixation et faire le trou

la vis à l'arrière. Voilà, on peut passer à l'aile supérieure! Comme pour l'aile inférieure, il faut procéder par demi-aile.

mais il n'y a cette fois pas de dièdre. La structure de base est on ne peut plus simple (nervures/longerons/âmes), de forme rectangulaire et sans coffrage, l'intrados étant de surcroît plat. Les 2 nervures d'emplanture se trouvent coupées en plusieurs parties et ne sont collées qu'au moment de l'assemblage de l'aile (il faut aussi insérer les blocs bois dur pour la fixation d'aile). Il faut tout particulièrement veiller à la symétrie des ancrages des haubans en positionnant l'aile sur la cabane puis percer les trous après vérification par triangulation.

Mais avant d'attaquer le montage de cette aile, on doit choisir son camp pour la commande des ailerons : soit

Notre Nieuport 17 vole à merveille, presque comme un avion de début grâce à son bon comportement à basse vitesse, et peut s'offrir toute la voltige de base. Ca a vraiment une belle allure en passage bas ! Pour voier, on peut garder les tendeurs entre les haubans mais, ceux-ci n'ayant aucune utilité fonctionnelle, les retirer réduit sensiblement la traînée de l'avion et améliore quelque peu ses performances

Le train d'atterrissage est équipé d'un sandow central destiné à son amortissement. Malgré cela, l'avion est sujet aux rebonds à l'identique du vrai. Les roues maquettes sont indispensables pour le cachet de l'avion.





Pour améliorer la rigidité de la cabane qui supporte l'aile supérieure, un triangle de CTP est vissé sur l'armature métallique, sur lequel l'aile est ellemême vissée. Notez l'interrupteur de la réception caché derrière le pilote : discret et accessible. un mini-servo par gouverne (solution la plus simple, donc la meilleure pour la sécurité), soit une tringlerie classique avec renvois. Dans le premier cas, positionner les platines sur lesquelles les servos seront collés au silicone et passer les fils comme il se doit. Dans le second cas, faire des platines plus petites sur lesquelles sont vissés les renvois à 90° (dans les 2 cas, renforcer le collages des platines à l'aide de baguette triangulaire 10 x 10). Il faut penser à percer avant leur assemblage les nervures pour ménager le passage des commandes : la hauteur est constante mais, comme il s'agit d'une aile en flèche, je vous recommande de tracer votre montage de tringles sur le plan avant de vous lancer dans l'aventure.

Reste à réaliser les ailerons, séparément ou non, puis à les ajuster sur l'aile en tenant compte des charnières. Coller enfin les supports de guignols en CTP 3 mm, les saumons en deux parties (aile et aileron) avec leurs raidisseurs pour qu'ils ne travaillent pas lors de l'entoilage.

Finir cette aile en collant tout d'abord les nervures centrales (et les éléments du compartiment servo si vous n'en mettez qu'un) ajustées sur place, les blocs bois dur préalablement percés pour la fixation d'aile, les coffrages centraux... Lorsque tout est fini, faire un ponçage général et un montage à blanc des ailerons afin d'ajuster les raccords guignols/ailerons ainsi que les éventuelles tringleries.

Gros plan sur l'installation radio dans le fuselage, accessible par l'ouverture de l'aile inférieure et par une petite trappe située derrière. Notez le renvoi double pour la commande de profondeur qui ne compte pas moins de 4 câbles.



Equipements et détails de finition

- Le train d'atterrissage en 2 parties (avant et arrière) présente un empattement de 270 mm. Il est réalisé en CAP 30/10. Pour l'amortissement, j'ai mis au centre 2 CAP 15/10 réunies par un élastique : ceci permet de soulager la cellule en cas d'atterrissage dur. Les jambes de train préalablement décapées sont soit ligaturées puis soudées, soit assemblées par des bagues laiton ouvertes d'un coup de scie à métaux puis serrées à la pince sur les CAP, le tout étant ensuite chauffé pour faire couler la soudure à l'intérieur. Cette seconde méthode est plus simple pour réussir un train parfaitement droit. Les roues "tôlées" maquettes se trouvent dans le commerce sans trop de problèmes (marque Williams, diamètre 100 à 110 mm). Ne pas oublier de mettre en place la béquille arrière en ligaturant et collant une CAP 15/10 sur la pièce triangulaire en CTP 30/10.

— Les haubans sont tirés de baguettes de pin mises en forme à la demande lorsque les ailes sont montées. Un triangle de CTP 8/10 renforce le point de collage des deux mâts.

— Les tendeurs entre les haubans d'ailes utilisent de l'élastique à chapeau acheté au mètre (il en faut 2 mètres). Les points d'attache de ces tendeurs sont réalisés avec des épingles et collés à la cyano. De ce fait ils sont facilement amovibles : on les garde en place pour une exposition statique afin de respecter l'aspect maquette, on les retire éventuellement pour le vol quoiqu'ils n'occasionnent pas de changement notable du comportement de l'avion si ce n'est une traînée supplémentaire surtout sensible à l'atterrissage.

— Le moteur est un OS 40 Surpass, c'est-à-dire un 6,5 cm3 4-temps qui, installé sur le Nieuport, s'est montré largement suffisant pour les vols. Ceux qui voudraient obtenir un appareil un peu plus voltigeur monteront un 48, mais pas davantage. Il n'y a pas de piqueur puisque le stab est placé en positif (voir texte plus haut); un petit degré d'anticouple ne nuit par contre pas à l'homogénéité de l'avion.

De la place pour la radio

Il y a dans le fuselage toute la place voulue pour des servos standard. La platine est démontable, ce qui est indispensable si l'on veut pouvoir démonter le réservoir en cas de problème (le buste de pilote est aussi démontable) car cette platine doit être placée le plus avant possible pour une question de centrage. J'ai ainsi réussi à tout équilibrer sans plomb. Elle est tenue par 4 vis sur deux tasseaux collés sur les flancs intérieurs, un filet de mastic silicone intermédiaire assurant le filtrage des vibrations. La batterie est confortablement installée à côté du réservoir sur le faux-plancher précédemment évoqué tandis que le récepteur trouve un nid douillet à l'étage inférieur où il y a beaucoup de place. Le ou les servos d'ailerons sont déjà dans l'aile supérieur.

Les commandes sont du type aller-retour par câble VCC (du câble de pêche
fait aussi l'affaire). Pour faciliter leur
passage dans le fuselage, il est préférable de les réaliser avant entoilage.
Donc montage à blanc, réglages, etc...
J'ai passé les câbles de direction dans
une gaine plastique de petit diamètre
pour faciliter leur éventuel remplacement. Ces câbles vont directement de
la gouverne de direction (guignols) au
palonnier du servo. A ses extrémités, le
câble est plié en deux pour former une
boucle que l'on soude dans le porte-

chape. Procéder de la même manière pour la profondeur qui demande deux fois deux câbles (attention à ne pas intervertir ceux-ci). Afin de simplifier cette commande, j'utilise un guignol double KDH (réf 1464/1) intermédiaire qui, d'un côté, est commandé par le servo (chape à boule) et, de l'autre, reçoit les

Des vols réalistes

Comme à chaque fois, lorsque le dernier-né sort de l'atelier pour rejoindre enfin le terrain, je suis à la fois heureux et nerveux. D'autant que l'attente fut en l'occurence assez longue en raison d'un météo exécrable. Lorsqu'enfin une journée sans vent se présenta, rendez-vous fut pris avec mon pilote d'essai, Patrick Menard. Tout d'abord les vérifs d'usage furent faites : on le répète toujours mais c'est tellement indispensable pour ne pas casser stupidement une avion tout neuf sur lequel on peut avoir oublier quelque chose de tellement évident qu'on n'y a pas pris attention. Voilà pourquoi l'aide d'une personne étrangère à la construction, donc dotée du recul nécessaire, sera la bienvenue. Quelques essais préalables de roulage permirent de contrôler le comportement du Nieuport sur la piste, et de constater que le train méritait d'être légèrement pincé pour faciliter la tenue de trajectoire.

Le décollage fut si rapide que j'en fus presque surpris. Mais mon Nieuport était enfin en vol et j'observais ses premiers ébats en silence. L'altitude de sécurité atteinte, l'avion est placé en vol à plat et Patrick entame les contrôles d'usage et le réglage des trims. En fait seuls les ailerons ont demandé 3 crans à gauche, surtout à pleins gaz, ce qui trahit a priori un manque d'anticouple au moteur. Tout se déroulant pour le mieux et sans mauvaise surprise, on passe au test de décrochage : l'avion salue gentiment et bien dans l'axe sans tendance à partir en vrille. Voilà qui augure d'un bon caractère que j'apprécierai pour les passage à faible vitesse ou pour les atterrissages. D'ailleurs le premier retour au sol est annoncé (ne jamais attendre, notamment pour un modèle neuf, de tomber en panne sèche pour atterrir) : comme le faisait probablement le vrai, la maquette s'offre quelques rebonds. Je décide alors d'élargir le train pour le vol suivant, mais rien n'y fait, l'avion rebondit à chaque atterrissage. Soit, je durcis donc l'amortisseur : ça va mieux mais le Nieuport veut à tout prix ses petits rebonds! Il faut s'y faire, mais n'est-ce pas là le signe du réalisme (avec l'habitude on s'en sort bien,).

Depuis ces premiers essais qui m'ont permis à mon tour de découvrir avec satisfaction le caractère séduisant de ce Nieuport au "look" vraiment sympa-

thique, l'avion totalise une cinquantaine de vols. Cette expérience permet d'en cerner assez précisément le caractère. Les gouvernes sont homogènes (c'est-à-dire qu'ailerons, profondeur et gouvernail répondent avec une égale sensibilité) et efficaces mais sans brusquerie, l'avion ayant ce comportement caractéristique de biplan au tempérament "compact". Grâce à sa masse et à sa charge alaire relativement faibles, le Nieuport est à la fois docile et agréable à piloter, avec des réactions saines en toutes circonstances. Et la voltige élémentaire ne lui fait pas peur, quoiqu'il ne s'agisse aucunement d'une voltige académique à la façon d'un multi. Les figures demandent à être pilotées en permanence, ce qui est plus difficile mais fort plaisant, alors que le vol à plat est à la mesure d'un débutant assisté par un moniteur car l'avion est très stable sur trajectoire. L'OS FS 40 est suffisant pour un vol "normal", à tel point que je me contente des mi-gaz pour plus de réalisme. Un 48 n'apporterait sans doute rien de plus si l'on veut respecter le caractère de l'avion.

Par contre l'oiseau est assez sensible au vent, traînée oblige, et, s'il peut supporter du 10 m/s en vol, il n'appréciera pas vraiment le vent de travers pour les décollages et atterrissages. Le vrai devait avoir les mêmes exigences...

Lors de mes vacances à Vierzon cet été, là où se tiennent les stages de l'AAV, le Nieuport est passé entre beaucoup de mains, dont celles des instructeurs qui ont été unanimes : "il vole comme un avion de début". Un stagiaire qui se trouvait là par hasard (il se reconnaîtra) a même pu prendre les manches pour deux tours de circuit rectangulaire sans problème.

CAPOT: MODIFICATION EN NIEUPORT 11

Le capot-moteur a été fait selon la méthode du moule perdu. La seule difficulté est d'obtenir un bel arrondi mais ce surplus de travail en vaut la peine. Sinon, acheter dans le commerce un capot de 17 cm de diamètre, PB Modélisme vendant des capots de Maxi Baron qui peuvent convenir, quoiqu'ils correspondent plutôt au Nieuport 11. Vollà qui laisse donc le choix entre ces deux avions assez proches. Pour passer du 17 au 11, il suffit de :

- retirer les faux-couples latéraux F3, F4, F5,
- coler une pièce balsa en forme de triangle isocèle (vue de côté) d'environ 50 mm de largeur sur les flancs plats, assurant ainsi le passage de l'arrondi du capot au plat du fuselage (ou s'en passer mais recouper alors les deux parties latérales arrondies du coupe F1 pour qu'il suive la forme plate des flancs).
- recouper la capot dans le prolongement inférieur du fuselage.
- retirer l'appui-tête.

Du plaisir à bon compte!

La réalisation de cette semi-maquette simplifiée (une maquette de loisir en quelque sorte) d'un petit chasseur de la Première Guerre démontre, mais on le savait déjà, qu'il est possible de faire à peu de frais un avion qui a une vraie identité sans pour cela y passer le temps dissuasif qu'exige une maquette de compétition. Cela donne d'autant plus de temps pour voler. Le moteur 4-temps ajoute une touche de réalisme surprenante. Certes la construction, bien que sans réelle difficulté, demande du soin et de la patience, mais le résultat en vaut la peine. Et puis, vous qui êtes un pilote dégrossi ou expérimenté, vous n'aurez ainsi pas l'avion de monsieur tout le monde, un petit plaisir qu'il est possible de s'offrir pour 500 à 600 F, donc sans vraiment se ruiner.

Francis COUTURIER

Le réalisme est vraiment salsissant malgré un travail de détails assez sommaire par rapport à une maquette à part entière. Cela prouve que l'on peut obtenir de beaux avions à peu de frais, surtout quand le plan vous est offert par Modèle Mag !

