

Quelques exemples de couvertures que j'ai réalisées pour la revue d'aéromodélisme FLY International.

AVIONS - PLANEURS - HELICOPTERES - MAQUETTES

# FLY n°57

INTERNATIONAL

Le monde de l'aéromodélisme

DEC 99

DECATHLON  
Thunder Tiger  
Le Cap 10  
américain

MAGNUM 46 XL  
Robuste

Visite : Copadéro  
Reportages : Hydravions 1999  
Challenge FLY Lancer-main.  
Plan encarté : Clément Bayard

P-51 MUSTANG  
Air loisirs : un warbird décollé

DANDY 2  
Le retour d'un classique

SPAD 13  
L'histoire du Chef d'œuvre d'Yvon Meurier

Décembre 1999 - N°57 - 30 F

AVIONS - PLANEURS - HELICOPTERES - MAQUETTES

# FLY n°52

INTERNATIONAL

Le monde de l'aéromodélisme

JUILLET 99

FLY SCALE PROJECTS  
N8267J

NOUVEAU ! Des dossiers maquettes !

CAROSEL ARC  
La haute école

REPORTAGES : Show des As 99  
PSS à Mâcon  
W. Matt chez PL. Prod  
Maquettes à Corbas

PLAN ENGARTE LUNAK

XTREME 3D

Concours de l'été : GAGNEZ UNE K'MAX avec SPIRAL

Juillet 1999 - N°52 - 30 F

HORS SERIE - HORS SERIE - HORS SERIE - HORS SERIE

# FLY n°5 HORS SERIE

INTERNATIONAL

Le monde de l'aéromodélisme

## HOME FLYING

Indoors et park flyers

Des modèles très légers pour voler dans des espaces ultra réduits !

Les matériaux  
La construction  
Les propulsions  
Les radios  
Les accus  
Le catalogue

GUIDE DE L'AEROMODELISME

HORS SERIE N°5  
45,90 F - 7 €

AVIONS - PLANEURS - HELICOPTERES - MAQUETTES

# FLY n°69

INTERNATIONAL

Le monde de l'aéromodélisme

DECEMBRE 2000

MINI MILAN Multiplex

Exclusif ! F-104 PHILIP AVONDS de Gilles Bouscail

P40 Warhawk Svenson

RADINA Copadéro

Plan encarté A.R.F.F. Le fun fly minute !

Décembre 2000 - N°69 - 32 F





**ESSAI**  
**AVION**  
**GREAT PLANES**

**Faire ses armes en acrobatie...**

Nom : **Revolver**  
Fabricant : **Great Planes**  
Distributeur : **Scientific France**



**Caractéristiques :**  
 Envergure : 1500 mm  
 Longueur : 1260 mm  
 Corde emplanture : 312 mm  
 Corde saumon : 165 mm  
 Surface aile : 36 dm<sup>2</sup>  
 Profil aile : Biconvexe assymétrique 16%  
 Surface du stab : 8 dm<sup>2</sup>  
 Profil stab : Biconvexe symétrique  
 Masse annoncée : 2700 à 3200 g  
 Masse obtenue : 2920 g  
 Charge aérienne annoncée : 76 à 88 g/dm<sup>2</sup>  
 Charge aérienne obtenue : 81 g/dm<sup>2</sup>



**REVolVER**

Texte : Didier Cervera  
Photos : Didier Cervera & Jean-Louis Cousson

**Type de modèle :**  
Avion de sport

**Motorisation**  
Moteur prévu : 7,5 à 9 cc 2 temps ou 11,5 cc 4 temps  
Moteur pour ce test : Saito FA 82A - Hélice 14 x 6

**Mode de fabrication :**  
Kit prêt à équiper. Fuselage structure + polystyrène coffré + ABS polystyrène coffre. Structure polystyrène coffre. Capot, et cache roues fibre époxyc

**Fonctions commandées :**  
Profondeur - Direction - Ailerons - Moteur



Great Planes livre un kit absolument complet, avec tout ce qu'il faut pour monter le Revolver, y compris le buste de pilote et le cône en alu.

**CONCEPTION**  
Modèle à deux surfaces

**QUALITÉ DU KIT**  
Qualité bonne

**ASSEMBLAGE**  
Assemblage difficile

**PILOTAGE**  
Découvert

**AGREMENT EN VOL**  
Avec pilote expérimenté

**P 16 - FLY International - n° 169 - Avril 2009**

**ESSAI  
AVION  
VO MODEL**

**Caractéristiques :**

Envergure : 1970 mm  
Longueur : 1400 mm  
Corde emplanture : 345 mm  
Corde saumon : 175 mm  
Surface aile : 49,1 dm<sup>2</sup>  
Profil aile : Biconvexe dissymétrique  
Profil stab : Biconvexe symétrique  
Masse annoncée : 3900 à 4300 g  
Masse obtenue (avec accus 65 5000 mAh) : 4687 g  
Charge claire obtenue : 95 g/dm<sup>2</sup>

**Nom : Cessna 188 AGwagon**  
Fabricant : VQ Model  
Distributeur : Topmodel  
Prix public conseillé : 199 €

**UN PARFUM D'EXOTISME**

**CESSNA 188  
AGWAGON**

Texte : Jean-Louis Coussot  
Photos : Cécile & Jean-Louis Coussot

Yves d'espagnat

**Type de modèle :**  
Avion semi maquette thermique ou électrique

**Motorisation**  
Moteur prévu : 10 cc 2T, 15 cc, XC 5025/16  
Moteur pour ce test : Axe 4130/16, Lipro 6S 5000 mAh, hélice APCE 16 x 10

**Mode de fabrication :**  
Kit prêt à équiper. Ailes, fuselage et empennage en structure tubulaire et balsa. Capot fibre.

**Fonctions commandées :**  
Ailerons - Profondeur - Direction - Moteur - Volets

**Le contenu du kit, volumineux et très avancé !**

**S'il est une «race» d'avions légers monomoteurs qui possède un look bien particulier, c'est bien celle des avions agricoles ! Ces tracteurs du ciel reviennent régulièrement dans la production de kits d'aéromodélisme, et le dernier en date est produit par VQ Model, qui distribue Topmodel en France.**

**Agwagon, AGpickup, AGtruck et AGhusky...**

Si le succès des «vols d'espagnat» avec les modèles le Poper, Pawa, nombreux sont les modèles d'avions légers à avoir profité ce type d'avion. Cessna s'est placé sur le marché avec le décollé des années 80, et modèle «188» initial a été basé sur le Cessna 180. Oui, cette même base est issue directement d'une aile haute ! Représentant sa motorisation, l'arrière du fuselage est équipé d'une unité de moteur et de transmission, et avec le châssis, les ailes de fond quand on regarde mieux sont finalement assez évidents ! Comme le 180, il est à train classique, et les hublots ont

**CONCEPTION**  
Modélisme, Conception, Bureau d'étude

**QUALITÉ DU KIT**  
Précision, Composants, Bonnes Résultats

**ASSEMBLAGE**  
Facile, Modèle, Difficulté

**PILOTAGE**  
Facile, Contrôle, Facile

**AGREMENT EN VOL**  
Facile, Normal, Facile

**P 34 - FLY International - n° 199 - Octobre 2011**

**FLY**

**PLAN**  
**ENCARTE**

Nom : **Electr'Halloween**  
Fabricant : **Plan FLY**  
Importateur :  
Prix indicatif :  
  
Type de modèle :  
Planeur électrique  
Moteur  
Brushless cage tourante  
Moteur pour l'essai  
X-Power XC 3223/10  
Mode fabrication :  
Planeur seul disponible  
Ailes expansé coffre  
Fuselage fibre ou structure bois  
Empennages structure bois  
  
Fonctions commandées :  
Profondeur  
Ailerons  
Direction  
Moteur  
Volers  
Aérofreins (crocos)  
  
Mesures :  
Longueur : 2300 mm  
Largeur : 230 mm  
Corde envergure : 121 cm  
Profondeur : 41 cm  
Surface totale : 4,41 m²  
Masse totale : 1,05 kg  
Masse utile : 0,7 kg  
Charge passe à l'heure : 36 g/cm²

**BILAN DU TEST**

**CONSTRUCTION**  
Facile Moyen Délicat Difficile

**PILOTAGE**  
Débutant Confirmé Expert

**QUALITÉ DU MFT**  
Médiocre Correct Bonne

**QUALITÉS DU VOL**  
Répondant Standard Fiduciaire



# ELECTR'HALLOWEEN

## Polyvalence et efficacité avant tout

Texte : **Michel Voisin** Photos : **Michel Voisin/JL Coussot**

**Le nom que j'ai donné à ce planeur électrique est une suite logique d'une série de planeurs avec lesquels j'ai passé des heures à traquer la bulle en plaine et ceci, à l'aide d'un sandow.**

**Sur la piste du Creusot, Michel nous présente son motoplaneur polyvalent, Electr'Halloween.**

**Équipé quadro-flaps, l'Electr'Halloween est totalement polyvalent.**

**Le premier** du nom, Electr'Halloween, a été mon premier essai pour construire un planeur avec des ailes coffrées samba et dont le fuselage a été réalisé à l'aide d'un tube de canne à pêche emmanché dans un tube de fibre de verre et de fibre de verre. Le Zème du nom, l'Halloween 2 a vu son envergure augmenter et son poids diminuer, le tout en conservant un certain nombre de caractéristiques techniques de construction (paramètres extrêmes des ailes en structure). Construction très légère (moyen de 1,05 kg) et polyvalente (fuselage en tube de verre et ailes en fibre de flutter). Le suivant se devait donc d'être motorisé. En effet, il manquait à ma panoplie de modèles un planeur électrique. C'est pourquoi j'ai choisi cette fois avec celui que je vous présente dans cet article.

**Conception**  
Depuis longtemps que les petits enfants me racontent avec leur "zigzagier" de chez Multiplex, alors que je tirais sur mon sandow ! C'est également pour me permettre de faire des sorties de plaine et de mer que je manque à l'heure actuelle (depuis le jour où j'ai passé mon brevet de pilote de démonstration, je me suis promis de tous les passer), il

est vrai que parfois, le sandow ne suit pas à atteindre une altitude de déport suffisante qui permette, par après, de faire la chasse aux ascensions. De plus, un planeur électrique offre une sécurité de vol et une sécurité à la pente, les jours où ça ne va pas trop bien et où la recherche des pompiers est hasardeuse. C'est pourquoi j'ai décidé de basculer à dessin et je rapidement ébauché un croquis avec pour base, l'envergure voisine de mon premier Halloween. J'ai alors déterminé cette fois sur 2,35 m. Je vous laisse à ce niveau reste facile à lancer et le coût de sa réalisation accessible. Le moteur choisi est le Selig 7012, d'une part parce que j'avais des gâtons de découpage déjà réalisés, d'autre part, pour changer du semiprotéfil Selig7037, qui équipait déjà mon Halloween 1 (jeudi, je compte bien le faire démonter et pour faire un profil plus accrocheur, pour les jours où les plaques d'égoûts voleront !) Le fuselage sera de la même veine que les précédentes, avec un tube de canne à pêche et enfilé d'un tube de fibre de verre. L'empennage, afin de rester léger, sera en tube de verre démontable, un peu comme du tube 80/10, pour éviter une trop grosse prise de poids (car j'ai utilisé le même acro lip que celui qui équipait mon multi lipique, et celui-ci pèse 260g), j'ai

choisi de ne pas utiliser de vinyle pour recouvrir les ailes, mais simplement de les vernir avec un vernis polyuréthane.

J'ai commencé la construction par le démontage des noyaux d'ailes, tout en alternant avec le fuselage et les empennages suivant les besoins, ou bien dans l'attente d'un séchage quelconque.

Ensuite, j'ai commencé l'assemblage de la baquette et des morceaux et la dérive sont à demi encastres l'un dans l'autre, ce qui évite l'utilisation d'un tétan de positionnement pour le fixer, et le stabilisateur est maintenu par une vis nylon sur le fuselage (il reste ainsi démontable au cas où...). Les baquettes les plus larges sont utilisées pour les ailes et d'assez grands de fuite ou bien les longueurs supportant les charnières, les plus tendres pour les traverses. Celles-ci

l'avant, et le stabilisateur est maintenu par une vis nylon sur le fuselage (il reste ainsi démontable au cas où...). Les baquettes les plus larges sont utilisées pour les ailes et d'assez grands de fuite ou bien les longueurs supportant les charnières, les plus tendres pour les traverses. Celles-ci

**Empennage**  
L'empennage est constitué d'une assemblage de baquettes et des morceaux et la dérive sont à demi encastres l'un dans l'autre, ce qui évite l'utilisation d'un tétan de positionnement pour le fixer, et le stabilisateur est maintenu par une vis nylon sur le fuselage (il reste ainsi démontable au cas où...). Les baquettes les plus larges sont utilisées pour les ailes et d'assez grands de fuite ou bien les longueurs supportant les charnières, les plus tendres pour les traverses. Celles-ci





**Les empennages terminés.**

**REPORTAGE  
MEETING**

**Jean-Claude Buchs et son Superbe F5 Tiger, 3,10 m de long, JetCat 160/18 Kg de poussée, venu du Club de Romon.**

**AIX EN PROVENCE FAIT SON SHOW !**

**Magie du ciel**

**Paul Criticopoulos sur Nieuport 17, accompagné de Nicolas Decouf sur Fokker D1 perso, faisaient revivre la Tière guerre mondiale.**

**S'il y a un rendez-vous annuel qu'il ne faut manquer sous aucun prétexte, c'est sans conteste le meeting public organisé sur deux jours par le sympathique club d'Aix en Provence. Il faut dire qu'il y a là bas une équipe de modélistes passionnés et passionnissimes, avec comme leader, un dynamique Président nommé André Ménut.**

**Accueil et spectacle au menu**

Pour cette 10<sup>e</sup> édition de «Magie du ciel», nous avons donc eu un accueil de qualité. J'aurais dit deux fois meilleur, mais pas du samedi soir, ainsi que celui du dimanche matin, mais aussi à l'issue.

Bon, mais un meeting, me direz vous, c'est pas seulement faire la fête ! C'est vrai, et ce ne sont pas moins de 47 pilotes et leurs accompagnants qui ont défilé devant ces deux journées. Pas de pas de danse, mais pas de répétition non plus. Les infrastructures du club sont remarquables, avec une piste de 1 000 mètres (120 x 20 mètres), une aire de vol circulaire, un hangar, un bar et toutes les commodités. Le club existe depuis 1942, excusez du peu, et compte 160 membres.

Mais je vous laisse en compagnie du diaporama photos, régalez vous, ce n'est qu'un aperçu des merveilleuses machines que nous avons vu évoluer. Et rendez vous pour l'édition 2012 !

**Nom : Magie du Ciel  
Organisateur : MACAP  
Lieu : Aix en Provence  
Dates : 24 et 25 septembre 2011**

**Texte et photos : Antoine Athanassiu**

**ESSAI**  
**AVION**  
**MHD**

**UN ZERO QUI VAUT BIEN PLUS**

Texte : Didier Cervera  
Photos : J.L. Coussou / D. Cervera

**COUP DE CŒUR DE LA RÉDACTION**

**FLY**

**Nom : A6M5 ZERO**  
**Distributeur : MHD**  
**Prix public conseillé : 199 €**

**Caractéristiques :**  
 Envergure : 1010 mm  
 Longueur : 835 mm  
 Corde emplanteur : 220 mm  
 Corde saumon : 120 mm  
 Surface aile : 17,2 dm<sup>2</sup>  
 Profil aile : biconvexe asymétrique  
 Surface du stab : 3,8 dm<sup>2</sup>  
 Profil stab : biconvexe symétrique  
 Masse annoncée : 850 g  
 Masse obtenue : 920 g  
 Charge alaire annoncée : 49,5 g/dm<sup>2</sup>  
 Charge alaire obtenue : 53,5 g/dm<sup>2</sup>

**Dans la série des avions en mousse préposé par MHD, un sujet rare vient compléter une liste forte d'un Waco, d'un P 40 et d'un P 47. Le Zero est en effet peu présent sur nos terrains, et celui-ci vient combler avec brio cette place vacante.**

**En images ?**

Tout le monde le sait, je ne suis pas un fanatique des modèles en mousse divers et variés. Je préfère de loin les avions en bois, mais parfois, certains sujets retiennent mon attention. Pour tout dire, j'avais énormément apprécié le P 47 Thunderbolt testé par le redact'chef dans le numéro 177, en partie à cause de son look parfaitement restitué, mais aussi par ses performances de vol au dessus de tout souçon. Quand le kit du Zero est arrivé à la rédaction, je l'ai immédiatement testé pour un faire l'essai.

**Présentation**

For de lance de l'armée impériale japonaise pendant le second conflit mondial, le Mitsubishi A6M Zero 1. C'est comme nous à ce sujet fabriqué à plus de 10000 exemplaires. Ce fut le meilleur chasseur embarqué produit par le Japon, et s'il était moins puissant que ses adversaires américains, il était aussi beaucoup moins coûteux à produire. Ses performances étaient assez bonnes pour l'époque, mais il ne sautait que très peu d'exemplaires originaux dans divers musées du monde et encore moins en état de vol. Mais pour se concevoir, il y a une réplique qui vote chez nous, à La Ferte.

**CONCEPTION**  
Passable - Correct - Bonne - Super

**QUALITÉ DU KIT**  
Passable - Correct - Bonne - Super

**ASSEMBLAGE**  
Facile - Moyen - Difficile - Très Difficile

**PILOTAGE**  
Facile - Moyen - Difficile - Très Difficile

**AGREEMENT EN VOL**  
Facile - Moyen - Difficile - Très Difficile

**P 58 - FLY International - n° 182 - Mai 2010**

**www.flyinternational.com**

# Alpina 300i



**MONTAGE  
EN IMAGES  
HELIROPTERE**

**Nom : Titan X-50**  
**(version arbre de transmission anticouple)**  
**Combo avec RLS3H, résonateur et pales carbone.**  
**Fabricant : Thunder Tiger**  
**Distributeur : MRC**



**Caractéristiques :**  
 Ø rotor principal : 1330 mm  
 Longueur : 1200 mm  
 Hauteur : 400 mm  
 Largeur : 200 mm  
 Ø Anticouple : ??? dm<sup>2</sup>  
 Profil des pales : Symétrique  
 Masse obtenue : 3250 g

**ASSEMBLEZ VOTRE  
MACHINE TOP NIVEAU**

Montage : Didier Cervera & Jean-Louis Coussot  
 Texte : Jean-Louis Coussot  
 Photos : Didier Cervera, Cécile & Jean-Louis Coussot



**Type de modèle :**  
 Hélicoptère Thermique classe 50

**Motorisation**  
 Moteur prévu : 8 cc 2 temps  
 Moteur pour ce test : Thunder Tiger R 53 H

**Mode de fabrication :**  
 Kit à assembler. Chassis carbone + plastique + Alu. Porte carbone. Carrosserie fibre de verre.

**Fonctions commandées :**  
 Pas collectif - Cyclique longitudinal - Cyclique latéral  
 Anticouple - Gaz - Gain gyroscope.



**Thunder-Tiger a pris depuis des années une place enviee sur le marché des hélicoptères, et ses Raptor sont des «classiques» sur nos terrains. 2011 voit naître une nouvelle génération d'hélicoptères, et la classe «50» s'enrichit des «Titan X-50», à la conception totalement nouvelle. Il sont déclinés en diverses variantes, et nous allons découvrir ici l'une d'elles.**

**Préambule**

Nous avions initialement prévu de vous présenter ce montage détaillé en images du X-60 dans le Hors Série n° 14, mais le kit que nous avions en test était une bête de pré-série, et il s'est avéré que quelques éléments étaient encore à l'apprêt, et que certains éléments étaient encore à venir. Dès que nous avons été en possession des derniers éléments, nous avons pu compléter le montage et voici enfin le résultat de cette étude du montage ultra détaillé. Ça tombe bien aussi, puisque la version définitive a été récemment disponible et que MRC est en mesure de la fournir aux magasins.

**Un hélicoptère léger, puissant, manœuvrant !**

Thunder-Tiger présente son X-50 à 3150 grammes, et nous pensons que cette bête est parfaitement équilibrée, et donc une bête pour un hélicoptère qui vise les pilotes amateurs de vol 3D. Il est proposé en «combo» avec le moteur RLS3H, le résonateur et les pales carbone, ce qui fait un ensemble

**CONCEPTION**  
 Couvercle, boîtier, moteur, etc.

**QUALITÉ DU KIT**  
 Assemblage, serrage, etc.

**ASSEMBLAGE**  
 Points - Moteur - Difficulté - Difficulté

**PILOTAGE**  
 Facile - Moyen - Difficile - Difficulté

**AGREEMENT EN VOL**  
 Excellent - Bon - Moyen - Difficile

STANDS - LES STANDS - LES STANDS - LES STANDS - LES STANDS

ACT qui est spécialiste depuis des années des systèmes de double émission et réception en 2,4 Ghz de diversité, d'abord dans les systèmes clés en main, puis ses systèmes de double émission et récepteurs en 2,4 Ghz, avec désormais l'intégration de la télémétrie qui peut être gérée et affichée sur des dispositifs «Android». La connexion se fait en «Bluetooth». Les systèmes ACT sont compatibles avec toutes les marques d'émetteurs.

Pas de nouveauté depuis Nuremberg chez Aerouton, qui exposait toutefois une nouvelle ligne de servos. Il y a toujours un coup de cœur pour la Fauvel... La nouveauté 2011 reste le Noemi,

motoplaneur livré RTF de 2500 mm d'envergure pesant entre 1200 et 1500 grammes

La marque allemande BasetX n'avait pas de réelle nouveauté et montrait toujours son système de stabilisation 3 axes pour hélicoptères flybarless, compatible avec toutes les marques de récepteurs, et la possibilité pour les systèmes 2,4 Ghz compatibles, comme Futaba, de n'avoir qu'un unique cordon entre le récepteur et le stabilisateur Microbeast.

Venu d'Autriche, la maison Freudenthaler est depuis toujours réputée pour tout ce qui est propulsion électrique. Elle présentait un petit hotliner de 1070 mm d'envergure tout fibre, l'On Pro+, ainsi que la gamme des «Surprise» destinée au F5B et F5F, et encore des modèles tout fibre taillés pour des vitesses extrêmes.

Hélicoptère Eurocopter présentant des modifications pour propulsion électrique pour hélicoptères, mais surtout ses carrosseries pour les Super Puma AS 332, qui existent pour des rotors de 1800 et 2500 mm de diamètre, soit des fuselages de 1710 ou 2501 mm de long. Un système maquette de prélèvement d'eau pour les incendies, totalement fonctionnel, était présenté.

systèmes de connecteurs à encastrer dans les emplantures pour raccorder 2 ou 4 servos d'ailes, avec une connectique haut de gamme capable de supporter les vibrations, et qui semble vraiment pratique à câbler. Egalemennt toute une gamme de feux pour reproduire l'éclairage sur les maquettes fait son apparition chez Emcote.

Rien de nouveau chez Emcote au niveau des dispositifs d'alimentation ou de couplage de récepteurs. Par contre, deux

P 74 - **FLY International** - n° 201 - Décembre 2011 **FRIEDRICHSHAFEN 2011 - FRIEDRICHSHAFEN**

# SOLIUS

# Innovator MD530

# EC145

# B-17 Flying Fortress

# BEAVER

Ci-dessus, quelques titres graphiques réalisés avec Corel Draw et Photo-Paint. Le tout premier, en haut de page, a été réalisé avec Adobe Illustrator CS6.

Ci-dessous, quelques exemples d'étiquettes et d'illustrations abstraites. On trouve également, une enseigne et la mise en page d'un article fictif sous InDesign CS6 :

