

# Bücker Antares

Voici en exclusivité mondiale (si, si !) la description détaillée, de la plume même de son propriétaire, de la plus belle maquette du monde... Vous en doutez ? Et si je vous dis que ce Bücker Jungmeister peut se vanter de posséder à son palmarès 2 titres de champion d'Europe et de 2 titres de champion du Monde maquettes F4C ?

Bon, d'accord, je vous l'accorde, le pilotage d'Andreas n'est pas non plus étranger à cette réussite vraiment unique dans les annales de la compétition, c'est un fait (Vous pourrez d'ailleurs le constater par vous même en visionnant la vidéo du vol sur notre site web [www.rcpilot-online.com](http://www.rcpilot-online.com)). En tous les cas, voici au moins ses conseils et ses astuces de constructeur... car pour ce que qui est du pilotage, rien ne vaut l'entraînement, et là, c'est vous qui voyez !



## Choisir un modèle pour la compétition

Le choix du "bon" modèle joue un rôle essentiel pour assurer le succès des objectifs qu'on se fixe en compétitions maquettes. Avant de se lancer dans l'aventure de la construction d'un nouveau

projet, il est important de prendre le temps de la réflexion et de se poser les bonnes questions.

### Analyse de ses propres compétences et de son savoir-faire

Quelles sont les techniques de constructions que je préfère ? Qu'est-ce que je sais faire et qu'est-ce que je pense pouvoir faire ?

Une maquette de concours, dans le mesure du possible, doit être le fruit d'un travail personnel, sinon on s'expose à se voir retirer des points dans la notation relative à la complexité de construction.

Quel est mon niveau en pilotage ? Après 2000 heures de construction, il serait dommage de mettre en péril son travail par des manœuvres dangereuses car mal maîtrisées.

### Réflexions sur le choix du modèle :

**Construction** : Quelle est la complexité de mon avion au regard des

critères de notation ?

Même lorsqu'un modèle est parfaitement reproduit, si le degré de difficulté au regard des différentes critères de notation est trop faible, il est possible de perdre des points. L'avion de référence doit encore exister et doit m'être accessible ; je dois pouvoir, si nécessaire, être en mesure de le photographier et de prendre des mesures. Ceci est particulièrement important pour que je puisse réaliser mon dossier de présentation).

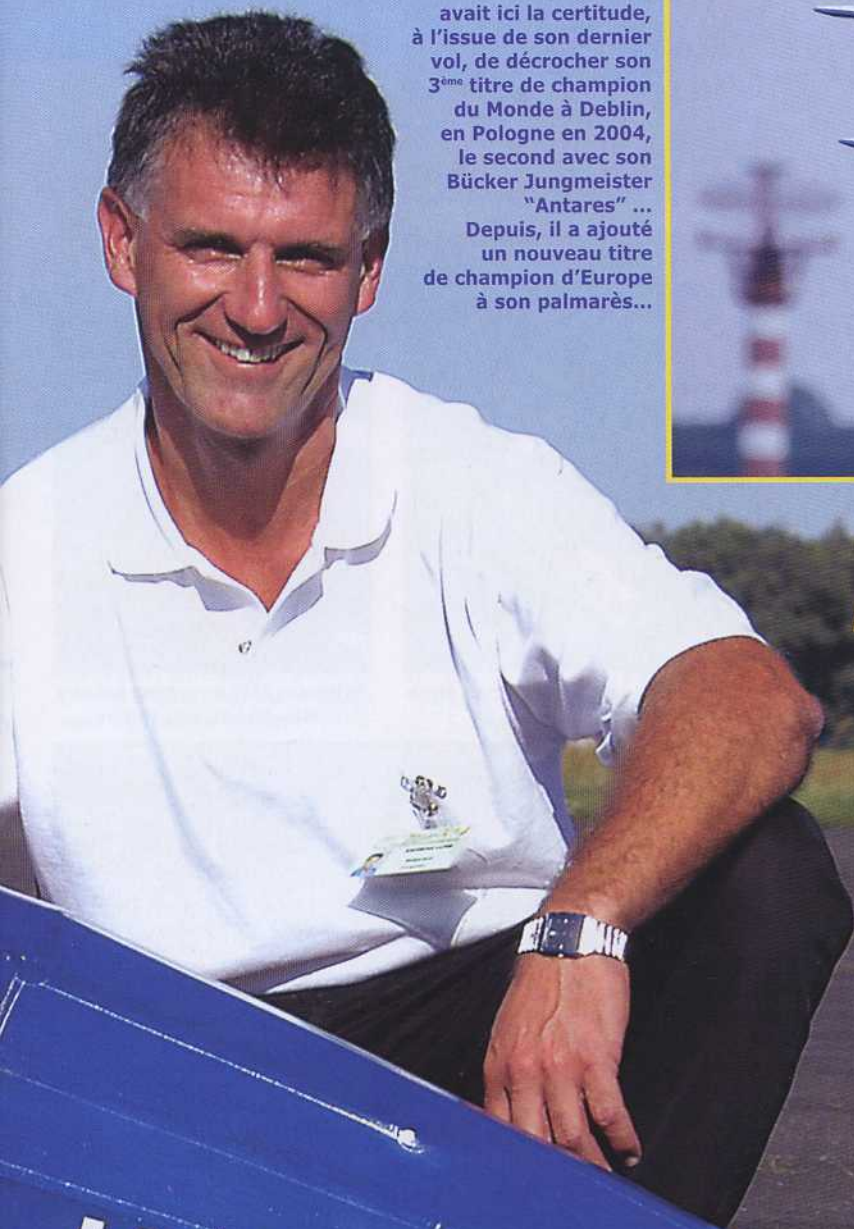
**Vol** : Le modèle doit être aisément pilotable par temps agité ou venteux.

- Quel sera son comportement au

Le sourire d'un pilote heureux : Andreas avait ici la certitude, à l'issue de son dernier vol, de décrocher son 3<sup>ème</sup> titre de champion du Monde à Deblin, en Pologne en 2004, le second avec son Bucker Jungmeister "Antares" ... Depuis, il a ajouté un nouveau titre de champion d'Europe à son palmarès...



# La plus belle maquette au monde !



décollage et à l'atterrissage sur une piste en dur ? Ces 2 manœuvres ont une grande valeur dans la notation ! Obtenir de nombreux points pour la construction peut être rassurant, mais le vol compte pour 50 % de la note générale, il ne faut pas l'oublier.

Après avoir mené toutes ces réflexions, je n'ai pas renoncé à mon attirance pour les avions Bucker et avec l'Antares, j'ai trouvé mon modèle favori ; plus rien de s'opposait à ce que j'attaque la réalisation

de ma prochaine machine de compétition.

## Le réel

L'Antares est un "Bucker Jungmeister" puissamment motorisé. La cellule est identique ; en revanche le capot du moteur et l'habillage des roues ont été spécialement adap-

tés et réalisés en fibre de carbone. Pour le choix de la couleur, je me suis affranchi du jaune "Bucker" bien connu en Suisse et j'ai opté pour une peinture "aéronautiquement plus artistique". Le suisse Michel Brand a participé avec l'original à des compétitions de voltige

artistique dans les années 70 et a occupé avec cet avion les premières places du palmarès. Malheureusement, l'avion s'est écrasé lors d'une démonstration de vol ; mais le pilote a survécu et vole à nouveau aujourd'hui, contrairement à l'Antares...





Le faux moteur, forcément hyper détaillé (vous noterez au passage que l'avion sujet n'était pas équipé du moteur en étoile d'origine) cache un Titan 62 cc adapté pour tourner au méthanol...

Forme de capot en mousse qui sera surmoulée. En bas, en peinture....

## Recherche documentaire :

A la base, j'ai utilisé une documentation dont se servaient les juges pour noter la construction. Je possédais la "liasse de construction" de mes précédents "Bücker" comme référence.

J'ai tracé les modifications, en fonction des dessins détaillés de l'original, sur une vue de côté existante et j'ai fait confirmer mes nouveaux plans (conformément au règlement maquette). J'ai fait agrandir le 3 vue pour pouvoir disposer d'un schéma à l'échelle 1:1 pour établir mes plans de construction. Il m'a fallu plus de 300 photos pour la mise au point des détails.

## Plannifier de construction

Plus le modèle est grand, plus simples seront la construction et le



vol ; c'est pourquoi j'ai essayé d'atteindre au plus proche le poids limite de l'époque, soit 12kg. J'ai choisi l'échelle 1:3 et réalisé un "devis de masse". J'ai mesuré ou estimé le poids de chacun des composants. Cette liste m'a ensuite servi lors de la phase de construction comme référence afin de contrôler l'évolution du poids.

La technique de construction du modèle est laissée à la liberté de chacun, seules les parties visibles sont notées et doivent ressembler le plus possible à la réalité ! Pour l'intérieur, on fait comme on veut ! Pour moi, il n'était pas question de faire une construction en tubes métalliques à l'identique de l'original, ce devait être une structure en bois

