

Bücker 133 Jungm



Le nouveau modèle de Paolo tel que vous avez sans doute pu l'admirer sur notre stand à l'IMC de la Ferté-Alais



J'ai appris à aimer le Bücker Jungmeister après avoir été convaincu d'en construire un à l'échelle 1/2 par Sergio Filippini. Sergio a piloté l'avion réel et a présenté ce modèle en meeting à de nombreuses reprises durant deux années...

C'était il y a quelques mois, Aldo Toni va faire prendre l'air au prototype du Jungmeister 1/3 pour la première fois



Pourtant, initialement, le Bücker Jungmeister ne me plaisait pas beaucoup, je le trouvais rabougri. J'aurais préféré faire le Bücker Jungmann biplace, qui a une plus grande envergure et qui est mieux proportionné à mon goût, mais après avoir vu l'avion en vol est né un grand amour! Le Bücker 133 Jungmeister est un merveilleux avion acrobatique, véritablement hors pair!...

"Nothing flies better than a Bücker" (rien ne vole mieux qu'un Bücker), ou "If you haven't flown a Bücker, you haven't flown, you have just been in the air" (si vous n'avez jamais volé sur un Bücker, vous n'avez jamais volé, vous avez juste pris l'air)... sont des phrases célèbres de grands pilotes de voltige qui, avec leurs Jungmeister, ont dominé pendant plus de vingt ans la voltige aérienne mondiale à partir de la seconde moitié des années 30. Mon Bücker échelle 1/2, qui a été construit exactement comme l'avion réel et qui vole extrêmement bien,

ister



Fuselage

Le treillis du fuselage est constitué de tubes d'acier inox brasés à l'argent d'un diamètre de 5 et 6 mm et d'une épaisseur de 0,25 mm (0,5 mm pour les endroits plus spécialement renforcés).

Les points d'attache de bâti-moteur, de cabane, de train et d'empennages sont en tôle d'acier inox découpée au laser. Le tout est assemblé au moyen de congés de soudure.

La structure qui en résulte est extrêmement robuste et indéformable ; elle pèse un peu plus d'un kilo. Le fuselage est fourni, ainsi que toutes les autres pièces métalliques,

recouvert d'une peinture à base de poudre époxy.

Pour le compléter, il est nécessaire de réaliser son arrondi dorsal, en collant sur le treillis les couples découpés CNC, qui sont sur la partie avant en contre-plaqué de bouleau recouvert d'un contre-plaqué de 0,8, alors que pour la partie arrière ils sont en contre-plaqué de peuplier, et renforcés par des raidisseurs en cèdre.

Les panneaux immédiatement derrière le capot moteur sont en fibre de verre, alors qu'entre les montants de la cabane est prévu un faux réservoir en contre-plaqué de 0,8 amovible en dévissant l'indicateur de niveau du carburant.

Sous le ventre sont également collés les nervures centrales de l'aile inférieure et les deux karmans, qui sont réalisés en styrène thermoformé. Les karmans sont vissés comme sur l'avion réel et seront montés après l'entoilage en tissu. Pour tous les collages bois-acier, on peut utiliser de la cyanoacrylate versée sur de la poudre de bicarbonate. Attention ! Cette combinaison crée une réaction violente, immédiate et très exothermique (c'est chaud !). Personnellement je fais adhérer, en étalant avec la pointe du doigt, un peu de poudre de bicarbonate sur le bois, puis avec l'avoir également saupoudrée sur le tube, je verse une goutte de cyano qui pénètre entre les deux matières, immobilisant immédiatement les pièces. Ensuite, je mets encore un peu de poudre dans les éventuelles fissures puis je verse encore quelques gouttes de cyano. On obtient ainsi des collages très rapides et très résistants.

La partie inférieure et les flancs de l'avant du fuselage sont recouverts de panneaux d'aluminium aéronautique de 0,3 mm d'épaisseur, découpés CNC, vissés sur des lisses en bois collés sur le treillis. Les trappes du poste de pilo- ➡



Le premier Bücker Jungmeister construit par Paolo l'avait été pour son ami Sergio Filippini, qui pilota longtemps le grandeur. A l'échelle 1/2, équipé d'un Moki 250 cc 5 cylindres en étoile, il est aujourd'hui la propriété de Benoit Dierickx, le fameux pilote de F3A belge, qui est tombé amoureux de cet avion dès qu'il l'a vu lors d'un meeting en Italie...

est aujourd'hui la propriété de Benoit Dierickx, le sympathique champion de voltige F3A belge.

Quand j'ai commencé à fabriquer mes kits, je ne pouvais pas ne pas le mettre au catalogue, mais j'ai naturellement choisi l'échelle 1/3, plus facile à gérer... mais sans renoncer à la volonté de donner la sensation de faire voler un "vrai avion".

Pour la nouvelle étude de conception de la structure de mon Bücker à l'échelle 1/3, je me suis encore mieux documenté, ce qui m'a permis de réussir à le rendre encore plus fidèle à l'original !

J'ai réalisé de nouveaux tubes de section aérodynamique à l'échelle, j'ai redessiné le train d'atterrissage, la roulette, le capot moteur et plein d'autres détails. Comme le vrai Bücker, le modèle propose un fuselage, un train et des empennages en tubes d'acier soudés et des ailes en bois. Il en résulte un modèle incroyablement solide et très léger, qui une fois fini et peint pèse seulement 8 kg (sans motorisation ni radio).

Premier décollage : avec les 12 kg de masse au décollage, le MVVS 58 cc essence est plus que largement suffisant !





C'est tellement beau que c'en est presque dommage de l'entoiler ! Remarquez, l'entoilage transparent, ça existe... Comment ça, hérésie ! ;o)

► tage et du logement à bagages sont réalisées dans le même matériau. Ces plaques sont pleines de détails, comme des prises d'air, des serrures, etc. Le fond du fuselage en correspondance avec l'aile est recouvert de contre-plaqué de bouleau 0,8 mm. La platine de support des servos est positionnée sous le siège du pilote, alors qu'une seconde platine, à la-

quelle on accède en retirant le faux réservoir, est positionnée derrière le couple pare-feu. Le réservoir, les batteries et les équipements divers seront positionnés en fonction des besoins de centrage du modèle. Si l'on utilise un moteur très lourd, on pourra toujours utiliser le porte-bagages pour y mettre les batteries. Le couple pare-feu est en contre-plaqué de bouleau de 6 mm et il est

vissé sur des points renforcés du treillis du fuselage. Le capot moteur est en fibre de verre et gel-coat blanc. Il englobe l'anneau frontal en acier avec l'étoile à 3 branches, qui lui confère une très grande résistance. Il vient se visser sur un autre anneau en tube d'acier fixé au couple pare-feu. Aux points de passage des vis sont prévus des renforts "anti-usure" en plaques d'acier.

Train d'atterrissage

Le train est constitué de deux triangles articulés sur le fuselage, les jambes de force sont en tubes d'acier chrome-molybdène de 14 mm et ils contiennent les ressorts principaux de la suspension. Sur ces triangles, qui seront recouverts d'entoilage, sont soudés les nervures et le bord de fuite en tube

