

UN RACER FRANÇAIS

LE CP 80 DE CLAUDE PIEL

SUSCEPTIBLE D'INSPIRER
UN BEAU MODELE REDUIT

par Pierre Rousselot

Ce racer est équipé d'un moteur Continental de 90 CV. Ses caractéristiques principales sont : Envergure 6 m - Longueur 5,3 m - Surface alaire 6,20 m² - Stabilisateur 1,03 m².

Nous ne présentons pas le plan du modèle réduit. Mais les lignes harmonieuses de cet avion pourront tenter plus d'un modéliste qui pourra adopter ses propres principes de construction. Nous nous bornerons à donner des indications.

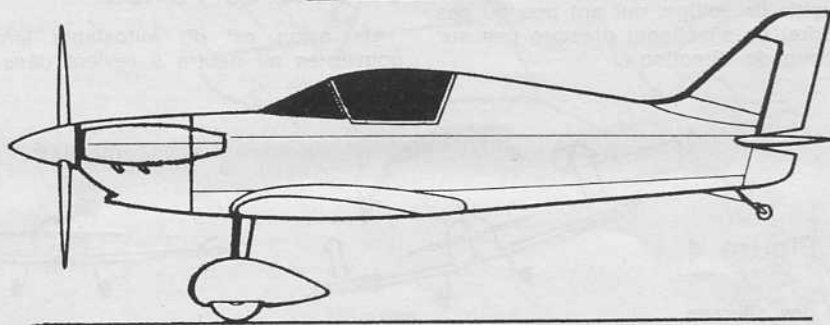
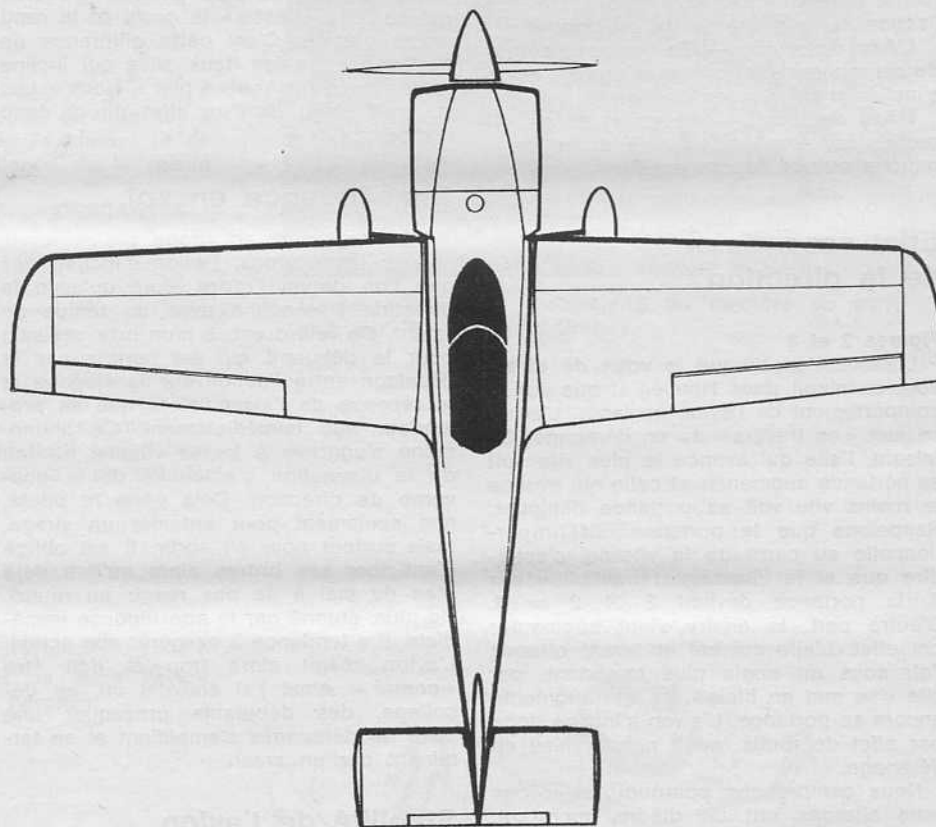
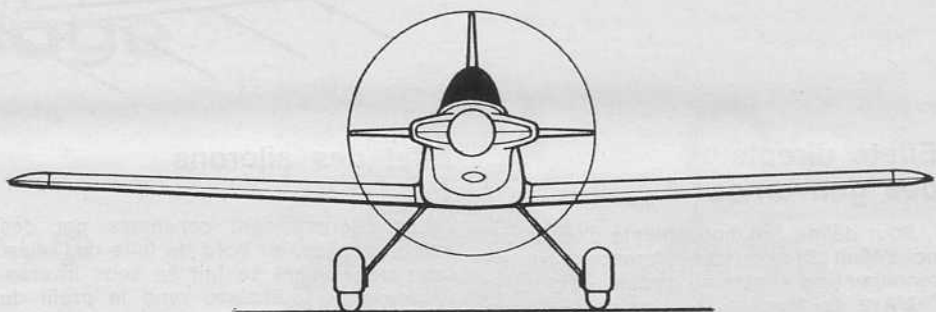
Voilure : corde 1 m 35 dans l'axe avion et 0,9 m en bout. On respectera le profil qui est un 23.012, calé à 2° et le dièdre qui est de 3°.

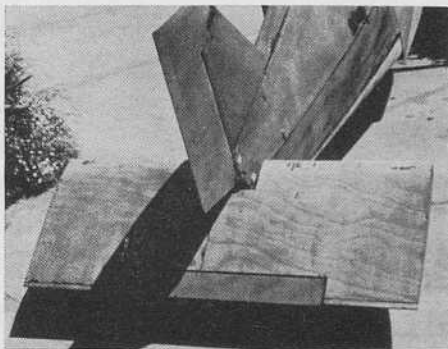
Fuselage : Section rectangulaire à bords arrondis, évoluant vers l'arrière en section piziforme que l'on remplacera par un trapèze plus étroit en haut. Sur les photos, on constate que le revêtement est en contreplaqué et on conservera ces formes simples pour le recouvrement par planches de balsa 3 mm avec un bloc devant l'aile et bloc supérieur. On prévoira au minimum 4 baguettes 6 × 6 en long. Largeur 0,65 m au droit de la verrière, hauteur 1 m.

Empennage : La surface du stabilo du vrai est de 16 % de l'aile (1,58 m × 0,65 m) et on les augmentera pour atteindre 20 à 25 %. Ils sont monoblocs mais on réalisera un système classique. On réduira un peu l'importance du volet de dérive et le bec de compensation.

Train d'atterrissage : En AU 4 SG traité sur le vrai, voie 1,60 m. On réalisera un système à barre de torsion en CAP 4 mm avec du C.T.P. 3 mm araldité pour imiter le vrai et on placera des carénages en plastique du commerce.

Capot moteur et accès : Le moteur sera fixé par un bâti radial. Le capot sera construit comme le fuselage sur couple avec un bloc avant. Le moteur sera caréné par trois planches de 10 mm mises en





Les 2 photos montrent le prototype en cours de construction. On notera la simplicité du revêtement.

Le plan 3 vues ci-contre est au 1/50°.

(Documents Aviation Magazine)

forme et araldités sur le capot qui pourra être en 2 pièces. Une partie inférieure et une partie supérieure solidaire du dessus du fuselage et de la verrière, le tout démontable pour accès aux commandes.

Tout l'arrière de l'avion sera construit avec du balsa léger afin de n'avoir pas de problème de centrage que l'on prévoira au quart avant de la corde moyenne.

Le MRA serait heureux de publier les plans d'un modèle réalisé par un lecteur.

Cette étude a utilisé les articles d'Aviation Magazine n°s 614 et 675 auxquels vous pourrez vous reporter pour plus de détails.

P. R.



Cotes du naca 23012

% de la longueur ..	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95
au-dessus de l'axe ..	2,67	3,61	4,91	5,80	6,43		7,50	7,60	7,55	7,14	6,41	5,47	4,36	3,08	1,68	0,92
au-dessous de l'axe	1,23	1,71	2,26	2,61	2,92	3,50	3,97	4,28	4,46	4,48	4,17	3,67	3,00	2,16	1,23	0,70

Par exemple, si on adopte une corde de 100 mm, on tracera, par rapport à l'axe, à 25 mm du nez du profil, un point à 7,60 mm au-dessus et un point à 4,28 mm en dessous. Pour un profil de 180 mm de corde, multiplier par 1,8. On trace tous les points et on les joint de façon harmonieuse.

Le Mirage semi-maquette de M. Georges Garelli - 3 kg 600, moteur Enya 60, radio Kraft. Effectue de très beaux vols.



Le F.L.A.M. du Havre organise le dimanche 4 avril 1976 une journée d'aéromodélisme sur son terrain dans la zone du marais près de Tancarville : R.C. - V.C.C. - V.L..

Tous les amateurs d'aéromodélisme possédant une licence ou

appartenant à un club, sont cordialement invités à cette rencontre amicale.

Pour tous renseignements s'adresser à M. Palaprat, 77, rue de Trigauville - 76600 Le Havre, ou téléphoner au 47.31.73.

AERO-CLUB THONON & CHABLAIS

1) **Radiocommande.** — Les modélistes de Thonon ont décidé d'organiser en date du 18 juillet 1976 une journée consacrée à l'hydravion.

Nous trouvant dans une région propice à cette activité, nous pensons qu'il serait très agréable de rencontrer d'autres personnes attirées par cette catégorie.

Cette journée serait l'occasion de faire des échanges d'idées et de pouvoir voler sur les eaux bleues du Léman.

A l'heure où les terrains d'évolution sont difficiles à trouver, nous espérons qu'en essayant de promouvoir l'essor de l'hydravion en France, nous contribuerons à résoudre certains problèmes rencontrés par de nombreux clubs.

Les Savoyards vous réservent leur meilleur accueil pour la journée que vous passerez en leur compagnie.

Et Vol de pente : A Morzine le 27 juin 1976, le 25 juillet 1976, le 15 août 1976.

Renseignements : M. Begain Roland, « Les Camboles », Margencel, 74200 Thonon-les-Bains.

2) **Vol circulaire.** — Acro - team - vitesse, le 28 mars 1976 sur la piste d'Annemasse.

International - Challenge de la ville de Thonon - Acro - vitesse - team, le 6 juin 1976 à Thonon.

Fédéral inter-club le 20 septembre 1976 à Thonon.

Renseignements : M. Ducas Guy, 14, avenue des Prés-Verts, 74200 Thonon-les-Bains.