

# Les carnets de Jean-Luc



# Le petit carnet vert

CARNET DE VOL  
SENIOR



Ce petit carnet à spirale est consacré à deux des premiers modèles de Jean-Luc : le Sénior (Juin 1979 - Avril 2000) et le Sky Baby (Avril 1990 - Octobre 1991).

Comme vous pouvez le constater, il a été entamé "par les deux bouts".

Les textes sur le Sénior sont intéressants car cet avion a eu une longévité étonnante pour un modèle réduit : 21 ans ! Ainsi, il a accompagné Jean-Luc durant une grande partie de sa vie de modéliste, même s'il a eu des périodes d'abandon au profit d'autres modèles, et il a vu grandir ses deux enfants Morgane et Cédric.



Le Sénior de C. Chauzit

SKY BABY II

## Check list

Avant de partir :

- carburant
  - entonnoir
  - pipette de remplissage
- batterie de la glow
  - contacteur de la glow
- démarreur
  - batterie du démarreur
- Avion et aile
  - élastique pour l'aile
  - émetteur avec antenne et sangle
  - minuteur
- outils
  - clef pour glow et hélice
  - hélices de rechange
- De quoi nettoyer
  - chiffons
  - Ajax vitre

## Senior

1<sup>ers</sup> vols Juin 1979 (?)

### Equipement

- Laxes Lextronic
- Micron 35
- Réservoir 150 (?) cc

Atterrissage dans un arbre!

fin Aout (?) 1979

Global Environ, 1 heure de vol

- \* Installation d'un OS. 40  
neuf le Samedi 8 Septemb.  
2 vols de rodage  
≈ 5 mn

- \* Dimanche 9 septembre  
Demonstration en vol pour  
vente de la radio  
Lextronic (vendue 1200)  
2 vols ≈ 5 mn

Total temps

\* Samedi 22 Septembre 79

- Installation d'une Radio Robbe Mars FMM 72 MK3
- Installation d'un réservoir de 200 cc

3 vols à 20 mn  
Terrain de la châta

Observations

- 1) Train d'atterrissage  
Système malcommode:  
le train se retourne aux chocs et enfonce les coffrages de dessous d'aile. De plus l'alu se déforme et coupe les élastiques
- 2) Trop de carburant craché sur le fuselage?  
inertiation intérieure

\* Dimanche 23 septembre

Terrain de la châta

matin 3 vols 15 mn  
A-m. 3 vols 15 mn

- Apprentissage de la voltige de base

Loopings  
renversement  
Tonneaux 2 axes (!)  
Vélodromes (!!)

- \* Annie fait ses débuts de pilote

A reporter 1 h. 20 mn  
Week end 2 h 30 -  
3 h 50 mn

Samedi 29 Septembre

Terrain de Véry (du côté de Pontoise)

1<sup>er</sup> vol 5 mn

2<sup>ème</sup> vol 6 mn

3<sup>ème</sup> vols 12 mn

---

23 mn

Dimanche 30 Septembre

3 vols de 15 mn

- au cours d'un vol le train se détache (élastiques coupés) je ramène le taxi à bon port avec le train qui pend au bout de la durite d'échappement. Pas de mal sinon le train qui a défoncé le coffrage extrados (!?)

- au 3<sup>ème</sup> vol à l'atterro, un c... accidenté devant moi et pour l'éviter je casse mon hélice

Révision générale

1<sup>o</sup>) Refection du train  
nouveau système 2 demi-train en Cap  $\phi$  3 entrant dans des tubes alu noyés dans une baguette de hêtre 10 x 10  
eh non!

2<sup>o</sup>) divers

\* ~~creuser le bloc sous moteur pour accès aux vis du bâti~~

\* ~~Creuser un tube de vidange dans ce bloc~~

\* mettre un déflecteur au dessus de la jonction moteur silencieux

\* ~~refaire le logement récepteur~~

\* repeindre

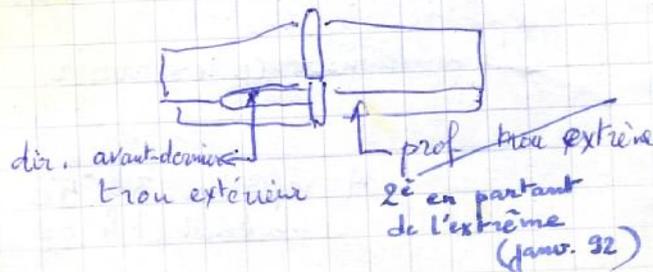
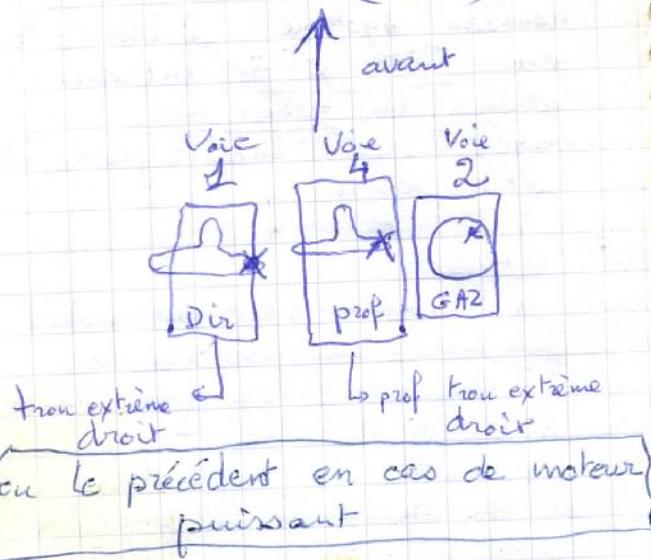
\* ~~peindre le réservoir~~

---

A reporter 3h 50  
weekend 1h 08

Total 4h 58.

# Branchement Commandes (2 axes)



Dimanche 21 octobre 1979

Vol à St André de l'Eure  
sans avoir fait les modifs  
au train d'atterrissage

2 vols de 8 mn

a cause de calage moteur  
(et 2 hélices cassées)

## Observations

- \* Le moteur est trop pipueur  
ne mettre qu'une rondelle  
aux vis du haut
- \* faire le train (garder  
au sol)
- \* La pressurisation du  
réservoir ne semble rien  
apporter

Total 5h 14 mn

Lors d'un vol au terrain de la châtre (1980?) l'appareil a percuté un piquet de clôture.

Bilan Aile coupée

IT sur trois nervures de large. Les réparations ont été effectuées en 1984. Le train a été remplacé par

un train en dural vissé

- Un premier essai avec Micron 35 montre que le moteur n'a plus de puissance

- La semaine suivante remplacement par l'OS 40

Le vol est sans problème mais au bout de 5 à 10 mn le moteur ne veut plus reprendre plein gaz

Petit crash dans les herbes hautes. Bâti moteur et vis de train cassés

Samedi 23 juillet  
1984

Terrain de Vallières

3 vols de reprise en main

Décollage lancé main

atterrissage moteur calé  
(3x kiss landing)

Observations ① Tonneaux  
les figures sont belles si  
le passage dos est légèrement  
soutenu par un ordre à piquer

② Popping : pas très ronds!

③ Atterrissage au moteur,  
l'appareil est trop rapide

Le moteur fait toujours des  
problèmes de reprise au bout  
de 10 mn (trop pauvre?)

Total journée 35 mn

Dimanche 24

Terrain de Vallières

3 vols. Décollage lancé main

Toujours les problèmes de moteur  
(pression ouverture pointeau  
1 tour  $\frac{1}{4}$ ) qui refuse de repren  
dre à plein gaz au bout de  
5 mn environ

Figures pratiques boucles droites /  
boucles inverses (perte d'altitude  
impressionnante) / Vol dos /  
Renversement (poups) / tonneau

Deux atterrissage au moteur  
réussis.

Deux fois les vis nylon du  
train lâchent : remplacer par  
vis métal

Total journée 30 mn

Total 6 h 19 mn

Samedi 22 Sept 84

Vallières terrain de Rumilly  
- Train vis métal  
- Abandon de la pressurisation

1<sup>er</sup> vol quelques secondes  
le moteur cale / P'aile touche  
une barrière. B d A enfoncé

2<sup>e</sup>) 10 mn à l'atterrissage  
train arraché

3<sup>e</sup>) 7 mn } Yves Chichignoud le pilote  
entraînement au renversement

12 mn }  
5" → à l'atterrissage l'hélice  
20 mn } casse. Remplacement  
par une 10x4 beaucoup  
mieux. Pompeau 2 1/4

Total jour 44 mn

Report 6h 13

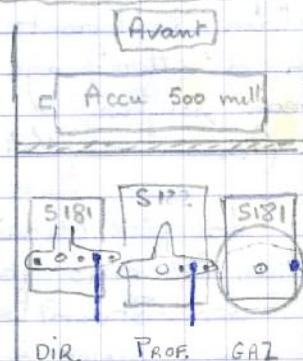
Total 7h 3

Dimanche 23 Sept 84

1<sup>ère</sup> Fête du modèle réduit à  
Rumilly. - Je vole 2 fois  
en ouverture de journée  
pour 40 mn

Total 8h 23'

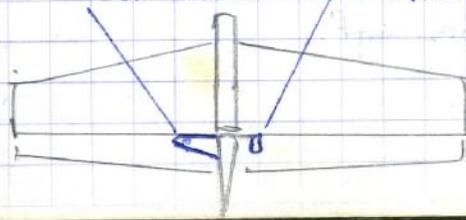
Installation Radio



Direction 2<sup>e</sup> trou

Profondeur 1<sup>er</sup> trou

EN PARTANT DE L'EXTREMITÉ



1984 à 1987

Le Senior ne vole plus. Annie m'a offert 1 Basic 2000 qui reçoit L'OS 40 (qui se sent apparemment plus à l'aise dans ce pur-sang)

J'ai fait quelques essais avec le vieux micron mais il n'a plus la pêche et cela se termine lamentablement et le train d'atterrissage fait de nouveau souffrir le fond du fuselage (Terrain de Vallières)

Noël 86 Le père (la mère!) Noël m'offre un OS FS40 4temps que je destine au Strumpfmeister (1 autre vieux projet de 1974) Je décide de le röder sur le Senior pendant la fin de construction du Strumpf.

Janvier - Février 87

quelques travaux de réparation sont nécessaires avant de reprendre l'air

• Plan fixe: Il y a un défaut de conception initial et le plan fixe qui ne tient que par le coffrage supérieur doit être renforcé en passant par le coffrage inférieur.

• Le train est avancé et doté d'une contreplaque interne en dural le fond du fuselage reçoit 1 tissu de verre. Quelques bouchages, 1 peu de peinture et on devrait être comme neuf

• le premier réservoir de petite capacité retourne à sa place. L'OS40 FS tourne environ 15 mn avec ce réservoir

Dimanche 21 Février 87

Terrain d'Aiton  
avec CEDRIC

Temps magnifique (et doux)

Ca y est le SENIOR a repris l'air  
sans aucun problème dans le  
bruit feutré du 4 temps

Les vols sont superbes, bien  
que Pa voltige passe moins  
bien qu'avec l'OS40 qui  
"arrachait". Les atterrissages sont  
tout en douceur en ramenant  
l'appareil à l'oi au moteur

6 vols au total pour 65 mn

Modifs à apporter : régler la roulette  
pour qu'il ~~vole~~ roule en ligne droite

Cédric a "pilote" pour la 1ère fois

Report 8h 23mn

Total 9h 28mn

Samedi 27 Février 87

Terrain d'Aiton

Beau temps froid, un peu couvert

1<sup>er</sup> Vol 7mn

Un touch un peu trop juste arrête  
l'hélice sans dommage

Mes mains sont brrr... gelées!

2<sup>e</sup> Vol 7mn

Même cause d'arrêt, même mains

3<sup>e</sup> vol 13mn

Beau kiss-landing mais en fin de  
cours l'hélice (11x6) casse un  
bout - on va continuer comme ça  
on verra bien

4 vol 9mn

5<sup>e</sup> vol 5mn

6<sup>e</sup> vol 10mn

Super après-midi, froide, un peu  
solitaire, mais sympa

Total journée 51mn

Report 9h 28

Total 10h 19mn

Dimanche 28 Février  
Terrain d'aiton

1<sup>er</sup> vol 10 mn  
2<sup>eme</sup> vol 15 mn

Cédric a piloté un peu !

Alors que :

je ~~me~~ faisais décoller un autre  
avion une personne en  
accroche l'aile, l'avion  
pivoté sur lui même et  
l'hélice vient découper le  
saumon du Senior.

Zut la journée est finie...  
De toute façon il faisait  
bien froid...

Total Journée 25 mn  
Reposit 10h 19 mn

Total 10h 44 mn

Ete 1988

Depuis Mai de cette année j'ai  
repris le vol à voile grandeur.  
Cette nouvelle activité est préjudiciable  
au modèle réduit

En fait, à part sur les modèles  
d'autres personnes j'é n'ai pas  
volé... sauf 1 tentative  
en début d'été...

L'hélice casse et le couple  
moteur se décolle du flaps

• Octobre 1988

Réparation du couple moteur  
Deux couches de tissu de verre  
devant, une couche derrière  
Je ne pense pas que ça lâchera

Samedi 5 Novembre 88

Terrain d'Aiton

Grand beau temps un peu frais

Je suis seul au terrain

1<sup>er</sup> vol 5 mn

Pas moyen de rouler et surtout de décoller droit au bout de quelques minutes de ronds ridicules au sol, je décide de lancer... parfait le moteur cale ~~sur~~ vol

2<sup>e</sup> vol 5 mn

Je redresse un peu la roulette et ça décolle du sol, Ça vole terrible Je fait des touch : 1 fois par la gauche, 1 fois par la droite et je finis par accrocher 1 bouquet d'arbres sans dommage heureusement

3<sup>e</sup> vol 4 mn

Calé en vol

4<sup>e</sup> vol 8 mn

Calé en vol toujours

Total Journée 22 mn

Report 10h 19

Total général 10h 41 mn

Dimanche 6 Novembre 88

Terrain d'Aiton

Grand beau temps froid

On arrive à 17h quand tout le monde range ... on a 1 heure avant le coucher du soleil tout au plus

1<sup>er</sup> vol 17 mn

2<sup>e</sup> vol 12 mn

Rien à dire tout va bien Cédric a piloté. On a volontairement écourté le dernier vol car à l'atterro on ne voyait presque plus rien!

Et puis, bêtement... je rentre au parking au moteur et percute la batterie du démarreur... Hélice cassée, batterie aussi

Mais c'était bien bon!

Total journée 0.29

Report 10h 41

Total 11h 10

Vendredi 11 Novembre

Terrain d'Aiton

Beau temps doux

Avec le nouveau réglage d'anti-couple moteur les décollages sont bien dans l'axe.

Vol sans problème mais au 2<sup>e</sup> vol

le moteur coupe alors que je fais un tonneau et que je suis sur le dos... erreur, je tente de sortir par 1 demi-boucle au lieu de finir le tonneau et ça se termine dans 1 gros bouquet avec quelques coups dans l'axe et dans le plan fixe

3<sup>e</sup> vol 8'

4<sup>e</sup> vol 6'

Cedric a piloté.... bien

Total Journée 0h 38

Report 11h 10

Total 11h 48

Samedi 12 Novembre 88

Terrain d'Aiton

Temps doux et légèrement couvert

Pour 1 courte journée d'hiver, on ne peut guère faire mieux.

Tout s'est bien

passé et Cedric commence à piloter avec les 2 manches.

On a surtout fait des dizaines de touché and go... des filles sont venues nous voir au 5<sup>e</sup> vol

En Résumé une super après-midi et un record en heures de vol

Total journée Report

2 h 13 mn

11 h 48

14 h 01

Dimanche 20 Novembre  
terrain d'Aiton

temps gris et froid (temps à neige ?)  
avec Cédric

1 <sup>er</sup> vol	15 mn
2 <sup>e</sup> vol	20 mn
3 <sup>e</sup> vol	22 mn

et ce 3<sup>e</sup> vol finit sous la  
pluie (neige fondue ... brrr !)

Rien à dire tout va bien ...

Pesée en état de fonctionnement:

Fuseelage	1,750	[avec OS 40 4 temps et toute la radio]
Aile	0,350	

Total 2,100 kgs

Total journée 57 mn

Report 14 h 01  
Total 14 h 58 mn

Dimanche 11 Décembre 88  
Terrain d'Aiton

Tempête de ciel bleu ... un peu frais  
mais, grâce au soleil .....

Nozgame est avec moi ... seule  
pour la 1<sup>ère</sup> fois elle pilote ... bien  
d'ailleurs.

Pour la 1<sup>ère</sup> fois j'essaye de démarrer  
le 4 temps à la main

C'est d'une facilité  
d'érisoise et je crois  
que le démarreur et  
la batterie ne  
m'accompagneront plus !

1<sup>er</sup> vol 18

2<sup>e</sup> vol 19

3<sup>e</sup> vol 21

4<sup>e</sup> vol 7

5<sup>e</sup> vol 18

Total journée : 1 h 23

Report 14 h 58  
Total 16 h 21

Dimanche 27 Octobre 91

Terrain Technolac  
Temps gris, humide, frisquet  
Avec Cédric et Morgane

Cédric et Morgane ont piloté.

1 <sup>er</sup> vol	15'
2 <sup>e</sup> vol	7'
3 <sup>e</sup> vol	15'
4 <sup>e</sup> vol	15'
5 <sup>e</sup> vol	15'

La piste de Technolac est vraiment superbe pour faire des Touch et des décollages.

\*Attention le train se desserre à revisser!!

Total journée 1 h 07

Report 16 h 21

Total général 17 h 28

Vendredi 1<sup>er</sup> Novembre 91

TOUSSAINT  
Technolac avec Cédric

Temps frais (c'est de saison) mais superbe tempête de ciel bleu

A part la commande des gaz qui n'est pas tout à fait PARFAITE tout le reste va super bien.

Nouvelle technique de décollage:

1 <sup>er</sup> vol	15'
2 <sup>e</sup> vol	15'
3 <sup>e</sup> vol	30'
4 <sup>e</sup> vol	20'

je mets plein gaz avec la manche "au ventre" et puis manche relâché dès qu'on a de

la vitesse. Cédric a piloté

Pratiquement 1/2 heure. On était

4 au début sur la fréquence 41,180

puis 3 seulement après les 2

derniers vols se sont fait à 17h

la nuit tombant. On a remballé

à la lueur des phares. En résumé

c'était SUPER

TOTAL JOURNÉE 1 h 20

REPORT 17 h 28

TOTAL 18 h 48

Dimanche 29 Décembre 91

Terrain Technolac  
froid mais très beau

Aymeric Bec est venu passer 1  
semaine Allée de Bresse  
et on a laissé Morgane  
avec Laetitia.

Aymeric pilote et  
Cédric aussi au 2<sup>e</sup> vol

Que dire d'une  
telle journée à part que  
c'était parfait.

Pour la prochaine fois j'ai  
augmenté le débattement  
de la profondeur en mettant le  
guignol (côté volet) au 2<sup>e</sup> trou en partant  
de l'extrémité.

Il va falloir revoir la commande  
de gaz

Total journée 51'  
Report 18h 48

TOTAL GÉNÉRAL 19h 39

Samedi 11 Janvier 92

Terrain de Technolac  
frais mais beau (bis répétita...)

- Nous sommes seuls 1<sup>er</sup> 20'  
sur le terrain avec un 2<sup>e</sup> 15'  
monsieur et son Stampé 3<sup>e</sup> 5'  
qui partagent au bout  
d'un vol.

- Cédric pilote des 2 manches

- Seul sur le terrain j'en

profite pour tout réessayer  
en voltige - loopings inversés  
vol des (les 2 pas possible)  
mais toute la voltige positive  
passe bien.

- Ce coup-ci avec la profondeur  
et les gaz bien réglés c'est génial!

\* Au 3<sup>e</sup> vol (trop décontracté comme  
toujours) je me pose dans  
l'arbre en bout de  
piste à 15m du sol

T. O. P.  
→

Vu du sol l'avion est intact (l'arbre aussi).

Je pars à la recherche de pompiers. Il n'y en a pas au Bourget... Sur le bord

de la rue, un camion garé avec une échelle dessus... je demande aux commerçants...

et je finis par trouver le propriétaire, J. GORRECKI, qui doit dit sa femme, qui va le réveiller... il accepte de m'aider

l'échelle double montée sur le toit du fourgon est trop courte!

J'ai déjà monté l'échelle (ciel c'est haut !!) et il va falloir faire le singe sur les branches!

Ca durera 20 minutes avant d'arriver à redescendre le SENIOR par une corde accrochée au bout de l'hélice.

A part un petit bout de volet de profondeur cassé (et le bout récupéré), un trou dans l'entoilage et le bord d'attaque enfoncé tout est intact.

→ Il serait temps de retaper entièrement l'aile et de la réentailer

→ ou de faire une aile à aileron

→ Attention au volet de profondeur (LE REFAIRE?)

dont 1 charnière (au guignol?) a cassée

Total journée 40'

Report 19h39'

TOTAL GENERAL: 20h19'

1997

Avril → Mai

Nous vivons maintenant à ORMESSON  
Fin Avril, j'ai décidé de remettre  
le Senior en état, car je n'arrive  
pas à terminer la construction du  
Ferber.

La radio est maintenant une  
Robbe TerraTop PCM.

Fuselage: J'ai juste refait le volet  
de profondeur, rectangulaire.

Avec une surface un peu agrandie  
Charnières en Blenderm et entoilé solar

Aile juste une réparation sérieuse  
au bord d'attaque et quelques  
carrés de solar pour boucher  
les trous.

Le moteur a démarré facilement  
avec du carburant de 1992.

1er Mai 97: Tout est remonté  
batteries chargées, ...

Mai 97

Terrain des Marmousets à Ormesson  
Beau temps mais vent fort  
légèrement travers.

De nouveau le miracle du vol...  
Ce Senior est vraiment une machine  
Aympa et pardonnante.

Quelques vols (26 ou 7)  
certains très brefs pour régler  
un détail ou le ponteau. Le  
moteur carbure mal (carburant trop  
vieux) parfois s'étouffe après une  
longue séance de ralenti... à suivre  
avec du carburant neuf.

Lors d'un taxi, je fais une bêtise et  
l'appareil se dirige vers un groupe de  
modélistes qui discutent. Le groupe  
s'égaille, mais un, surpris saute en l'air  
et retombe... sur le volet de stab tout  
neuf. Bilan: roulette de queue pliée  
(aplatis), stab fendu (vite recollé cyano  
sur place) finalement plus de peur que  
de mal et pas de blessés.

Journée 30'

Report 20h 19

TOTAL 20h 49

25 Mai 1997 Fête des Mères et  
élections législatives

Essais à la maison - Le carburant  
est neuf (Kypsho % nitro)  
Avec L'hélice 11x7,5 Dynamic Robbe on  
a 7.300 tours - Le pas est donc trop fort.  
Avec une 11x6 Aviomodelli j'obtiens  
9.000 t/min, parfois 9.100 - Plus de 8.500 en  
tous cas - Le ralenti est difficile à  
tenir sous 3.000 t/min  
La 11x6 semble donc le bon choix.

Montage du Gloral (pour le  
moment non fixé) : un seul mot  
génial - Le démarrage est facile  
en autonome - Le ralenti est stable  
jusqu'à 2.600 t/min - j'ai même  
obtenu 2.400 - L'essayer c'est  
l'adopter.

Dimanche 6 Juillet 97

Terrain des Marmousets : ... 10h du  
mat. Il fait beau ... Je suis seul  
Hier Laure et Guy (BUREL)  
sont venus déjeuner pour la 1ère fois  
à ORTESSON

C'est donc la 1ère sortie opérationnelle  
du SENIOR avec le Gloral ... Je confirme  
que c'est GENIAL ... Carburant dans  
le réservoir, Radios branchée (plein gaz)  
une bistouille et qq brassages d'hélice,  
Radio au ralenti pour allumer la  
bougie, un lancer d'hélice anti-  
clockwise (sans rebond) et ça part.

J'ai fait plusieurs vols avec  
de plus en plus de posés-décollés vers  
la fin ... d'où qq calage volontaires  
(trop de risque à redécoller) ou involontaires  
(hélice touche ... voie cassée) Je monte une  
11x6 Graupner à la place de L'Aviomodelli  
... tous les réglages sont à changer ... (une  
d'elle n'est pas une 11x6 (les 2??))

Observations ① Le moteur a trop de piqueur.

② L'anticouple semble à réduire

③ Les 11x6 Aviomodelli sont mieux

④ La stabilité du ralenti avec le  
Gloral est géniale ... Ralenti un  
peu riche ??

Midi : je repars avant  
de faire "le vol de trop"  
et on doit aller prendre  
l'apéritif chez les voisins

1 <sup>er</sup> Vol	10.00
2 <sup>e</sup>	14.20
3 <sup>e</sup>	3.00
4 <sup>e</sup>	6.00
5 <sup>e</sup>	2.00
Total journée	37.20
Report	20h 48
Total	21h 26

Beau temps un peu venteux

J'ai diminué le piqueur: (ramené à la valeur de l'angle du couple.) ainsi que l'anticouple (2 rondelles à droite entre couple et bâti moteur car le couple a trop d'anticouple)

La batterie du gloral est <sup>D</sup>rechargée et je suis obligé de faire sans. La 11x6 Granpion me donne que 8.600 <sup>t</sup>/<sub>min</sub> et encore...! La carburation n'est pas gênée

Je fais 3 vols pas très chouettes avec un modèle qui "m'avance pas" et une gouverne de direction molle (par contre les nouveaux angles moteurs sont bons - surtout le piqueur)

A quel moment ai-je atterri Trop fort? En tout cas, je m'aperçois que le train est plus vers l'arrière et que le fond du fuselage est décollé/pendu... Bravo!  
Allez au retour  
TOTAL JOUR 22"  
REPORT 21h26  
TOTAL 21h48

Terrain de Lognes. Tempête de ciel bleu. 10 noeuds de vent travers la piste.

temps d'une précédente séance... quand? je ne sais pas  
13'  
6'  
7'  
15  
8

Hier c'était la St Luc. Avant hier soir la famille m'a fêté avec chaleur et tendresse... que c'est bon.

Aujourd'hui le terrain des marmousets est fermé pour cause de compétition voiture...

Grogne!!! Il est 10h20 en ce dimanche matin et je poursuis vers Lognes à bord de la Twingo d'Annie. Personne à Lognes, je n'aurai même pas à demander la permission.

Que dure de cette matinée? Que tout était parfait démarrage, carburation (9.000 à 9.100 <sup>t</sup>/<sub>min</sub> une fois chaud) ralenti... juste le Gloral qui est un peu agaçant à déplacer son point d'allumage en fonction de la température.

Décollage dans l'herbe pour être au vent.: Plagie des gerbes d'eau (à l'échelle) de rosée projetée par les roches  
8'  
15'  
15'  
15'

TOTAL JOUR 53'  
Séance précédente 49  
TOTAL 23h10

Samedi 21 Octobre 97

Terrain des Falmouets

Fréquence 41,020 - Je décolle et aussitôt le PC17 passe en fail safe je réussis à récupérer les commandes et je pose dans la foulée vent arrière  
Vol = 10 secondes !!

La fréquence "bavera" tout l'après-midi d'après le scanner.

Dimanche 1er Novembre

même lieu - fréquence 41,100

Pas une bonne idée me dit-on c'est trop près des fréquences des voitures ... bingo ... au premier vol : fail safe, je récupère, je pose je vais devenir un pro de l'angoisse

Je change le quartz contre le 41,020

Je contrôle les commandes, OK,

Le récepteur coince son élastique de fixation, je le soulève, je le fixe  
je remets à l'ailé, je démarre le moteur, je taxis en bout de piste  
GAZ

Quel superbe décollage ... je vois le sensor soulever la roulette

et au moment où je vais prendre l'assiette de montée. PAS DE PROFONDEUR. Bon réflexe : je coupe le moteur et pose droit devant l'anne radio ? Interférence ? Non → en soulevant le récepteur j'avais débranché le servo de profondeur.

A part ça... des vols pas terribles ... je casse 2 hélices en faisant des touches.

5

5

15

25

Total jour 50

Report 23h 10

TOTAL 24h

19 Mars 2000 ORTISSON

Comme le temps passe depuis la dernière page. J'ai quitté les Marmousets pour Liverdy (Aéro Model Club de Lognes) et sa piste en herbe.

Piste et environnement moins bien qu'aux Marmousets mais pas de stress de fréquence. Le Senior n'a plus revoté - j'ai préféré l'OS 40 FS pour le Ferber qui est terminée, qui est beau... qui y a volé.

A mon anniversaire 2000 (le 48<sup>e</sup>) les parents René m'ont envoyés un chèque qui correspondait au prix d'un OS 25 FX dont j'avais envie.

Installation d'un réservoir de 250 cc d'un nouveau bâti + moteur à la taille - pas mal de petits trucs plus longs qu'on ne croit.

Et hier le moteur a tourné pour la 1<sup>ère</sup> fois... facilement. Il est serré et le rodage risque d'être long. Magie de ces carburateurs mécaniques si fiables au ralenti et à la reprise.

Après 2 réservoirs vidés sur une 12x5 graupner, on obtient 12.500<sup>7</sup> sur au point et un ralenti trop haut (5.40<sup>1</sup>/<sub>min</sub>). C'est encore serré mais la notice dit qu'on peut voler un peu gras... alors, une petite modif à la commande de gaz pour descendre le ralenti et C'EST PRÊT + VOLER.

26-03 - Liverdy

10'

Froid - Ventoux - Brrr...

... Et ça vole...! Bien. Très bien même. Bien réglé. Gras pour nos des de beaux posés décollé au 1<sup>er</sup> vol.

... et au 2<sup>e</sup> et au 3<sup>e</sup> - j'écourle la

12'

3<sup>e</sup> vol car un gros grain pointé au

8'

Poin. Le temps de démonter et ça souffle tellement fort que par

30'

2 fois l'aile m'échappe des mains. Bon, on mettoiera à la maison.

Total 23h40

J'espère ça dans L'Espace alors que la ~~répète~~ commence.

• Pour le moteur il faudrait peut-être + revoir les durites car la sortie "dessous" siphonne? (cf mode d'emploi)

\* Une 3x6 n'a-t-elle mieux? ... Patience et rodage soigneux...

LIVERDY 2 AVRIL 2000

Temps de Brantemps mais ventoux

- 2' Des vols heureux, des décollages
- 8' en zig-zag toujours finis en
- 12' "à droite, droite" .... peut
- 7' mieux faire!
- 13' JL FAUT: ① Diminuer l'anti-
- 10 Couple (et peut être le
- 10' piquena) [prendre qq
- 14h01 mesures à l'incidence -
- mètre]

② Arranger le réservoir en bouchant un tuyau  
 - Un essai avec une 9x6 karan jaune très souple m'a pas été probant... on reste à la 10x5 (12.500  $\frac{1}{min}$  et 3.600 le ralenti)  
 Super journée

A REPORTER 24h41

22 Avril 2000 Week-end de Pâques à Chateaufort avec Naman et Papa mais sans nos cisillons (certainement en train de faire la méga taf de la

mort qui tue pour les 22 ans de Morgane).

Temps gris et triste ... mais on a échappé à la pluie.

- 15' au premier vol (moyennement beau jour)
- les yeux du PÈRE. Décollage toujours zig zag car j'en me suis pas occupé du point n° 1 même si je me suis occupé du ② et que la carburation sur le dos semble aller bien.
- Au 2<sup>e</sup> vol (après 3 vols de Brisa électrique) lors d'un "touché" à 7' le moteur coupe au redécollage et je me "pose" dans le champ de blé droit devant ... peut mieux faire!

TOTAL JOUR 22'

A REPORTER 15 h 03'

23/04/2000 Chateaufort-Fontlevieq  
 Gris et un peu froid - Très

- 15' ventoux (et bien sûr à 90° de
- 9' lapiète) Il y avait quelques
- 21' modélistes locaux (inconnus)

C'est marrant j'ai presque été  
le seul à voler (les autres courent)  
J'ai mesuré le moteur à 12.000  $\frac{1}{\text{min}}$   
Sur la 10x5 (seulement) et  
maintenant que le moteur se rōda  
la pointe devient un peu difficile  
à trouver (et surtout à garder)  
Le ralenti moteur est peut-être  
un chouïa (ou bien un  
pouilleme) riche. Mais tout  
ça c'est peut être le vieux  
carburant. TOTAL 45'

Dimanche 13 Août Terrain de Livendy  
Je suis à Livendy car la Queue en  
Brie où je voulais m'inscrire est fermé  
Grand bleu et 30°!! alors qu'il a plu et  
qu'il a fait froid tout juillet  
1<sup>er</sup> vol démarrage... je grille une bougie  
avec 1 grand clic... Heureusement j'en  
ai une autre... regrand clic... Quoi??  
Ah j'ai branché la bougie sur les 12V  
du démarrage. Je sais qui mérite les  
grandes claps! Heureusement j'ai une  
bougie à larette du 4 temps, c'est  
moins performant (40600 $\frac{1}{\text{min}}$ ) mais

ça marche. J'entit vol avec  
plein de touchés go et des posés complets  
Au 2<sup>nd</sup> vol je fais 7' en 2 fois 20'  
C'est à chaque touché (trop dur) 7'  
je cale 14'  
3<sup>rd</sup> vol à peu près bien mais je  
cale encore à un touché. 8'

4<sup>th</sup> vol je travaille à des encadrements de  
terrain quand le moteur perd ses tours  
repard, repart. Viscosité mentale  
je veux absolument faire un 180° et  
ça se finit vauté avec hard dans  
des herbes heureusement assez mal  
Bilan stable décollé (casse?) - train à  
niveau (serrage, axe des roues). Roue Pétite de  
queue.

Pourquoi donc ai-je le sentiment que  
c'était quand même une bonne séance.  
Et après tout pourquoi pas...  
Let's go home... Ce soir au programme ballade  
à Paris en Spit avec Anne.

Aujourd'hui pour la première fois nos  
Trois Brozoula et Dodouca sont partis  
seuls en vacances dans la 205 de Morgane  
Quand je pense qu'au début de ce carnet  
ils n'étaient même pas nés 25h 48  
Total Jour 49'  
26h 37



Le Sky Baby III distribué par Scientific France

SKY BABY III

Un Ready to Fly (Almost)  
offert par Annie pour Noël 89  
(ou était-ce mon anniversaire 90?)  
je penche pour la seconde  
solution

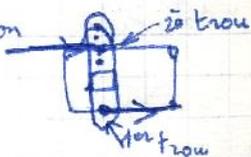
Profondeur

Gouverne

Servo



Direction



Avec le OSFS-40

Poids sans carburant 1,8 kg

avec Cédric

Dimanche 23 Avril 1990

Terrain Aïton

Mou aux ailerons,  
Aïton tout va bien

14'

Vol suivant

toujours mou aux ailerons  
malgré dépattement + grand

7'

Le moteur est difficile à régler  
(influence de la prise de pression?)  
et lors d'un inverse démarré trop  
bas il cale ... d'ors là je fais erreur  
sur erreur et je crashe ... dans le  
buisson d'acacias. J'ai de la chance  
entoilage intrados déchiré et  
une fente dans le fuselage ... c'est tout

total

21'

## Terrain de Crémieu

1991 - le 31 Mars  
avec Yves Chichignoud et Cédric  
(pas de piste .... tout en l'air main)

1er vol 14'

Beau temps mais frais  
Petit vol de réglage sympa  
manque de puissance - Est-ce  
que la 28/15 aurait un trop grand  
pas ?

2<sup>e</sup> vol 2'30

3<sup>e</sup> vol 5'

On change de carburant (celui-ci  
a bien 2 ans - Et ça semble aller mieux)

4<sup>e</sup> vol 7'30

5<sup>e</sup> vol 36'

et ça marchait beaucoup mieux avec  
ce carburant (10% nitro) malgré un  
réglage pas tout à fait parfait  
A l'arrivée il restait bien la moitié  
du réservoir !

Total journée 1h05

Total général 1h26

1991 Octobre 19<sup>th</sup>

Dans l'appartement de  
Chambéry le haut après le  
déménagement ...  
mais dans quel carton  
est donc la radio ... le  
truc ... le machin

Je remplace l'hélice 11x6  
(28x15) par une 10x5  
(25x12) on va bien voir !

Dimanche 20 Oct 1991  
Terrain Technolac

C'est la 1<sup>ère</sup> fois que je vole  
sur ce terrain ... que de place  
heureusement car il fait un fort  
vent de nord (15 noeuds au moins)  
et en plus un froid de canard  
malgré le temps

Le moteur ne veut pas tourner  
rond - les 2 premiers vols  
(hélice 10x5) durent 3 minutes  
le temps que le moteur tourne  
au ralenti - 3<sup>e</sup> vol je monte  
1 11x6 (j'ai cassé légèrement  
les 2 10x5) - 5 mn puis le  
moteur ralenti.

Je referme un peu :

4<sup>e</sup> vol 15 mn mais ça ne  
tourne toujours pas rond

5<sup>e</sup> vol 2 mn car "tops radio"  
ou très forte turbulence en  
vol. Retour au sol, c'est  
plus prudent.

Le moteur ne tourne toujours  
pas rond - A régler

Remettre aussi les  
petites roues.

En résumé journée mitigée  
mais sympa pour une  
remise en main

Total journée  $\approx$  30mn

Total général  $\approx$  1h 56