



Guy COGNET

Le vol d'intérieur en France, ...et ailleurs, il y a 40 ans

1 *

Micromodèle... Un mot à faire frémir, tout comme le moindre courant d'air fait frémir les ailes de ces frêles engins... Dire que la réalisation de ce genre de modèle est chose facile serait mentir... Mais je vous conseille malgré tout d'essayer, et je connais bon nombre d'excellents constructeurs qui seraient vite conquis par le vol lent, régulier et gracieux de ces appareils considérés, à juste titre, comme le "summun" du modélisme. Il suffit de s'y mettre. C'est pour vous aider, et communiquer aux lecteurs du M.R.A. les quelques astuces que j'ai pu découvrir, que je me suis décidé à écrire ces quelques lignes. J'espère ainsi contribuer, modestement, au développement du micromodèle dans notre pays.

Tout d'abord, regardons derrière nous et rappelons quelques faits historiques. C'est en 1931 que l'Américain Kittel découvrit le "microfilm" et eut l'idée de l'employer pour recouvrir des modèles simplifiés, ultra-légers, destinés à évoluer en salle, et appelés de ce fait "Indoors". Il furent rapidement améliorés avant d'être "exportés" à l'étranger, et c'est ainsi que, en 1938, l'excellent modéliste Vincre, à l'occasion de son déplacement à la Coupe Wakefield, introduisit en France l'"Indoor" ou "Micromodèle". Le premier concours fut organisé en mars 1939 par le Modèle Air Club d'Asnières, malheureusement disparu depuis, dans la magnifique salle des fêtes de cette localité, sous l'impulsion de son dynamique Président M. Chabot. Puis ce fut la guerre, l'occupation et la libération. En 1945, le micromodèle connut un nouveau départ. Des concours furent organisés à Paris, notamment dans le grand salon de l'Aéro-Club de France, par le M.R.A. et certains clubs. Des vols atteignant 12 m. furent réalisés, puis cette catégorie de modèles, pourtant passionnante, tomba dans l'ombre. Nous avions pourtant à l'époque nos champions: Bougueret, Chabot, Vincre... M.Chabot écrivit d'ailleurs, dans le M.R.A. une suite d'articles très intéressants, mais je crois qu'actuellement ces numéros sont malheureusement épuisés.

Maintenant, où en sommes-nous ?... Un simple coup d'œil sur les résultats enregistrés au dernier concours international européen ayant eu lieu à Debrecen (Hongrie), le 17 mai 1959, nous renseignera :

Moins de 35 cm d'envergure:

1. Englund (Finlande), 14' 27"
2. Varszegi (Hongrie), 12' 36"

3. Roser (Hongrie), 11' 52"
4. Niemela (Finlande), 11' 49"
5. Kujava (Pologne), 10' 58"
6. Hamalainen (Finlande), 10' 57"

Plus de 35 cm d'envergure:

1. Rieke (Allemagne), 22' 05"
2. Kujava (Pologne), 18' 50"
3. Englund (Finlande), 17' 26"
4. Hamalainen (Finlande), 16' 49"
5. Simon (Hongrie), 16' 40"
6. Antal (Hongrie), 15' 04"

Bien entendu, ne parlons pas des Américains. Ce sont des "vieux" du micro, et ils atteignent les 30' (en plus de 35 cm d'envergure).

Nous pouvons en conclure, pour nous qui débutons, qu'une telle débauche de minutes demande une certaine pratique, donc un certain temps : disons deux années... Il faut donc en conclure que nous avons deux ans de retard !... Formulons donc le vœu que Dame Fédération voudra bien s'intéresser à cette nouvelle catégorie et que la saison prochaine, elle sera incluse dans le règlement. En attendant cette heureuse nouvelle, les clubs démarrent avec les moyens du bord. Le 31 janvier, les "Aiglons d'Ivry" ont donné le signal du départ. La présence à cette première compétition de MM. Desnois et Bayet témoigne de l'intérêt que suscite cette forme du modélisme. Nous sommes donc repartis d'un bon pied. Le 20 mars, les "Aiglons d'Ivry" ont récidivé, et le P.A.M. pense pouvoir pousser à la roue avant peu... Il suffit de trouver des "terrains" propices... Les modélistes, eux, sont prêts et pleins de bonne volonté.

1. La salle - Il est bien évident, ceci dit pour les novices, que ces modèles qui pèsent de 0.5 gr. pour 20 cm d'envergure à 3-4 gr. pour 60 cm, ne peuvent pas évoluer à l'extérieur. Le moindre coup de vent, même très faible, aurait vite fait de mettre leurs ailes en portefeuille. Donc, qui dit Micromodèle dit avant tout salle convenable. Nous retombons sur le même problème que pour le vol libre avec les terrains, tout au moins pour Paris. Je vous préviens tout de suite qu'un hangar d'aviation ne convient pas, à moins qu'il soit parfaitement étanche aux courants d'air... ce qui est assez rare. Cette salle devra avoir évidemment des dimensions assez respectables, car de celles-ci dépendront les

* MRA 253 04.1960