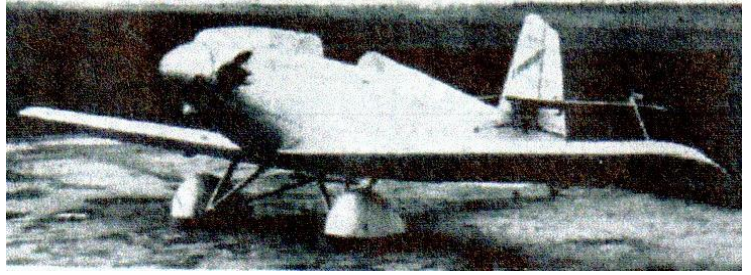


Trébucien "Sport" type X

The Type X "Sport" was designed in 1935 by Jean Trébucien. It was entered in local races with some success but gave up in the "12 Heures d'Angers" race owing to bad oil cooling.

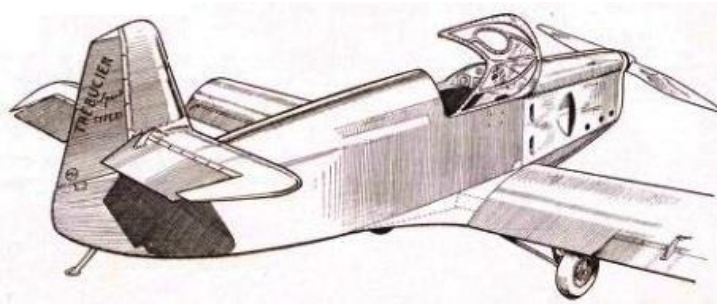


Passionné d'avions, Jean Trébucien dessina son "Sport" type X en 1935 et le fit construire par les établissements Villiers. Il était destiné à participer aux courses qui étaient populaires à cette époque. A sa sortie, l'avion était équipé d'un moteur Poinard-Mengin de 28 ch, d'un poste ouvert et de carénages de roues simplifiés. Comme il volait bien, il fut amélioré par le montage d'un tout nouveau moteur Train de 40 ch, d'un poste fermé à verrière galbée (mais avec une petite fenêtre à gauche probablement pour la vue en virage) et de carénages améliorés. Ainsi équipé, il gagna quelques courses locales, mais en 1936, il dut abandonner aux 12 Heures d'Angers (réduites cette année là à 6 heures pour causes de mauvais temps) à cause



d'un défaut de refroidissement d'huile. Il existe plusieurs trois-vues de cet avion, dont les dimensions données (longueur, envergure, corde) diffèrent quelque peu. Le plan que j'en ai tiré (voir p 2230) est donc forcément une interprétation. On remarquera, à Angers, le capot différent, la présence de karmans (presque invisibles) et de plaques carénant la fente de la direction. Les dessins de Barthélémy (habituellement précis) semblent monter une cabine encore

abaissée et des marquages différents. Il est étonnant que cet avion ait pu participer à des compétitions sans porter d'immatriculation, qu'il semble n'avoir jamais obtenue. En 1939 Jean Trébucien fut tué en combat. Quelques années plus tard, sa veuve Paule, elle-même pilote, épousa Max Holste. Le monde de l'aviation est petit !



Le modèle ne présente qu'une difficulté notable : la section à base rectangulaire à l'avant prend une forme trapézoïdale en se rapprochant de la dérive. Le mieux est de construire à l'envers de façon habituelle, de placer les entretoises du fond, puis, sur le chantier, de resserrer les longerons à la base de la dérive en vérifiant bien la symétrie. L'original ne comportait aucun amortisseur, sur le modèle la jambe appuyée sur l'aile est fautive ce qui donne de la souplesse au train. Etant donné le montage des pneus

ballons, les carénages sont assez volumineux, à faire en styro, facile mais fragile, ou en balsa permettant de plus faibles épaisseurs.

Ci-dessous à Angers, sur l'original de la photo on aperçoit sous l'aile le grand numéro 11 noir dans un carré blanc comme sur le fuselage. J C

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	
Envergure	6 m. 50
Longueur	5 m. 40
Surface	7 m ² 5
Poids à vide	185 kg.
Poids total	300 kg.
Puissance (Moteur Train)	40 CV
Poids au cheval	7 kg. 5
Poids au m ²	40 kg.
PERFORMANCES	
Vitesse maximum	200 km.-h.
Vitesse minimum	80 km.-h.
Vitesse d'atterrissage	60 km.-h.
Rayon d'action (3 h. à 175 km.-h.)	525 km.

