



Il y a des petits avions qui ont la vie dure ! Le LD-45 IV a été réalisé par M. Planchais, dans les années 50, à partir d'éléments du MDG LD-45 n°2 de l'ingénieur Louis Delassale (1946). Ce modèle avait été favorablement jugé par le CEV mais ne connut pas le succès probablement autant pour des problèmes de choix de moteur que par sa formule dépassée, malgré une structure assez moderne. Equipé d'un moteur Aster (licence Walter Micron) de 60 ch et à peine modifié par ailleurs, le LD-45 IV s'est promené pendant des années dans la région parisienne. J'avais pu en prendre une unique (hélas) photo à la Ferté-Allais dans les années 80. C'est un article de Pierre Gaillard (Revue du RSA Mai-Aout 1998) qui m'a décidé, d'abord à préciser (je l'espère !) un vieux trois-vues d'Aviation Magazine à l'aide des photos puis de me lancer dans la construction. Quelques mois après, qu'elle n'a pas été ma surprise en découvrant, à l'occasion d'un petit surf sur Internet que, non seulement l'appareil existait toujours, mais qu'il venait, le 19 Mai 2006, de faire son n^{ème} premier vol après restauration ! Voir <http://rsaetampes.free.fr> qui offre plusieurs images intéressantes. Plus encore, il en existe un autre exemplaire, le n° 3 ?, équipé d'un Volkswagen, propriété de Serge Cholot.

La maquette : Ailes et empennages n'appellent aucun commentaire. Pour des raisons de solidité, l'aile supérieure a été laissée rectangulaire, alors qu'en réalité elle est échancrée à l'emplanture

des ailerons, comme les volets à l'aile inférieure.

Les puristes pourront y remédier, et en profiter pour placer, sur l'arête supérieure, les commandes d'ailerons, qui n'existent pas sur mon modèle car elles n'étaient pas visibles sur les anciennes photos. Ces commandes passent au dessus de l'arête supérieure. La structure de base du fuselage est également très simple, mais le moteur passe très haut et il faut faire sauter les traverses supérieures après finition. Il

faut prendre grand soin à l'équerrage, et au bon centrage de l'arête supérieure qui se déforme facilement pendant le montage final, comme Jean Bour l'a très bien vu sur mon modèle ! La grande cabine vitrée exige d'être meublée par un pilote dont on doit malheureusement perforer la poitrine. C'est finalement une assez grosse bête, qui supporte une grande hélice, il faut donc du nerf pour l'emmener, une boucle de 2,5 à 3 mm selon poids et pas d'hélice.

Les photos récentes montrent l'absence



d'immatriculation sur l'aile supérieure, l'immatriculation blanche et non plus noire sur la dérive, l'ancienne peinture jaune qui réapparaît par usure sous la rouge à la partie inférieure du capot. Noter la disposition bizarre des pipes d'échappement et les accessoires du moteur qui dépassent de la partie supérieure du capot sans que l'on puisse les identifier précisément (double système d'allumage à l'avant et double carburateur à l'arrière ?). A l'époque de ma photo, les deux premiers étaient carénés.