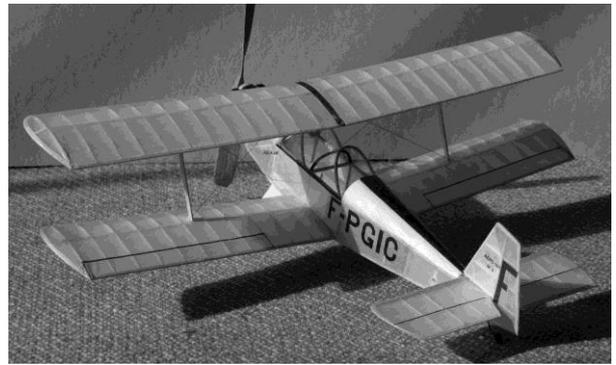


Indraéro Aéro-101 JC

Cela fait à peine cinquante ans que j'ai envie de faire une maquette d'un Aéro, en fait depuis l'essai paru dans Aviation Magazine, et la maquette de l'Aéro-110 publié dans le MRA, presque à l'échelle Cacahuète, dans le n° 239 du 02/1959 (1/3 de la maquette pour moteur à explosion). Ce qui a fini par me lancer, ce sont les photos originales envoyées par Jean-André Simon après le petit article à prétentions historiques du numéro 45 sur les avions Indraéro.



La maquette est traitée simplement, par exemple le train est monojambe, juste caréné par du papier, mais la structure du vrai est presque entièrement respectée, ce qui n'est pas très difficile, étant donnée la simplicité du sujet. En scrutant les photos anciennes, les pinailleurs pourront noter que cet exemplaire a subi quelques variations (jambes de train carénées ou triangles indépendants, épaisseur des montants de pare-brise, etc), sans compter plusieurs décorations.

Le recouvrement est en papier blanc pour les ailes, avec le jaune en surépaisseur. La bande jaune étant étroite, il ne m'a pas semblé nécessaire de raccorder bord à bord. Pour le fuselage, l'immatriculation est réalisée à l'ordinateur sur du papier jaune raccordé au blanc. Le jaune de l'avant est surimposé légèrement. Par contre la décoration de dérive est entièrement réalisée à l'ordinateur, y compris la couleur qui s'est révélée au moins aussi dense que celle du papier et a fait regretter de ne pas avoir réalisé tout le recouvrement du fuselage d'une seule pièce de la même façon (voir l'article de Benjamin Magits page 1252)

Il y a un Aéro-101 qui vole encore, le F-AZYN. Sa décoration (voir page couleur) est très colorée tout en restant assez simple. Seules, les lettres un peu originales de l'immatriculation sont délicates à réaliser. On pourrait recouvrir entièrement en papier jaune et peindre le fuselage en bleu après masquage des lettres, solution souvent plus pratique que de faire un masque pour peindre les lettres seules. On notera les pare-brises renforcés et les jambes de train d'origine, moins écartées que sur le F-PGIC.

Pour sa première sortie à Orléans, mon modèle a volé sans problèmes, mais les performances sont restées modestes (40 s) avec un moteur (une boucle de 2,5 x 400 mm) pas remonté à fond, et sans essai de décollage. On peut espérer mieux en optimisant l'hélice et le moteur, mais mon exemplaire est un peu trop lourd (cellule 9 g, nez-hélice-lest 3,3 g), surtout à l'arrière. Il pourrait être bon, par exemple, de remplacer le pontage arrière par trois baguettes seulement.

+++++

A la fin des années 70, Norman testa cet Islander dont les moteurs à piston entraînaient des hélices carénées. La réduction du bruit était remarquable.

Immatriculation G-FANS indeed !
Ce serait un bon sujet pour des turbines récupérées ou les futures KP. En couleur page 1246

