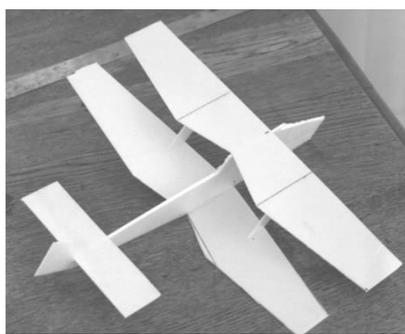


A l'époque de l'Aviation Populaire, Lachassagne s'intéressa comme beaucoup à l'avion "pour tous". Il abandonna la courbure variable trop complexe pour un amateur et choisit (comme Stark et d'autres) l'aile Nenadovich, alors à la mode pour ses excellents résultats en soufflerie. L'avion fut terminé juste avant la guerre et n'a pu faire son premier vol que le 16/03/1946 à Moisselles aux mains de son constructeur. A-t-il réellement porté son immatriculation F-WBBN ? Il semble n'avoir guère volé, à Millau puis Montpellier avant d'échouer au défunt Musée du RSA de Brienne, ou Je l'ai découvert dans les années 80 suspendu au plafond ce qui m'a permis d'en prendre quelques photos, pas assez hélas ! Il est maintenant au Musée d'Angers, mais non visible (aux dernières nouvelles !)

Le modèle Lorsque l'on s'intéresse à un modèle de formule inhabituelle, se pose la question des incidences relatives. Comme il est difficile de faire des essais sur le modèle définitif, j'ai donc réalisé un «mulet», en feuille de Depron, géométriquement semblable, à part les profils qui sont planche.

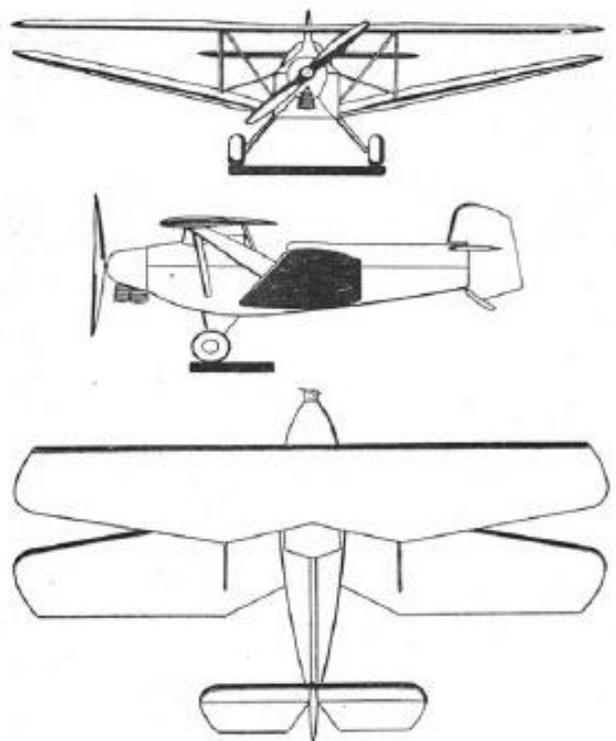
J'ai commencé à tout mettre à zéro, et ça marchait très bien. Donner plus d'incidence à l'aile inférieure, comme il serait logique, ne semblait pas apporter grand-chose. Plus surprenant (mais un peu seulement car c'est un avantage revendiqué par l'aile Nenadovich !) la suppression de l'empennage, dans la première disposition, n'a eu aucun inconvénient, sauf le besoin d'avancer un peu le CG (en fait on retire du lest car l'arrière est plus léger !). J'ai donc choisi de ne pas me casser la tête, sur me



modèle définitif les deux ailes sont à la même incidence, du moins à l'intrados ce qui est un peu différent et l'empennage non agrandi reste réglable comme d'habitude. Si on veut faire des essais, on peut jouer sur l'incidence de l'aile supérieure, plus facile à décoller.

La construction ne présente aucune difficulté, attention seulement à la pente des nervures

d'emplanture basse, dont l'angle est très important. Pour essayer de respecter la couleur bleu clair, j'ai d'abord utilisé un "domestic paper" très tentant par sa belle couleur, qui s'est révélé inutilisable, fragile et se tendant mal. Il a fallu tout refaire avec un japon trop bleu mais utilisable. Bonne leçon...que j'avais pourtant déjà reçue !



AL 7 -- Envergure 5,20 m Longueur 3,70 m
Poids à vide 120 kg vitesse max 150 km/h



En cherchant la petite bête.....

J'ai basé mon plan sur le trois-vues de Fillon paru dans Peanuts and Pistachios 5. J'ai trouvé depuis (sur un site US !) la photo ci-dessus, très mauvaise, mais très intéressante, qui confirme ce que je soupçonnais d'après mes photos personnelles. Le capot est plus fin, le train incliné vers l'avant et le cockpit plus avancé ou plus long. Comme sur le trois-vues, il y a bien une flèche rouge et les lettres sont déplacées (un peu !), les roues plus grandes.....

Le modèle à Montreuil, photographié par Alain Parmentier. Il manque quelques détails.

