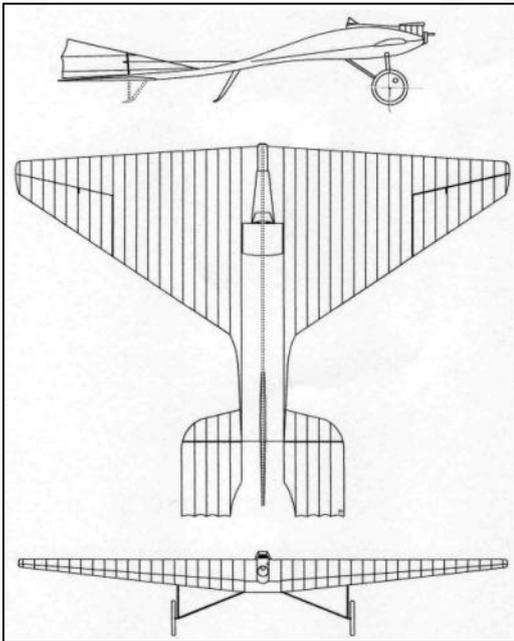


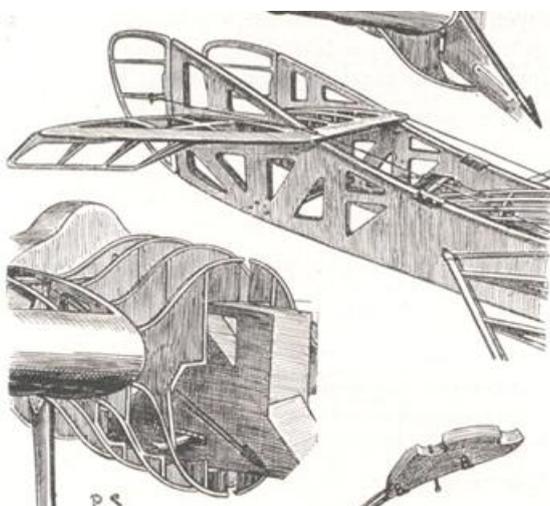
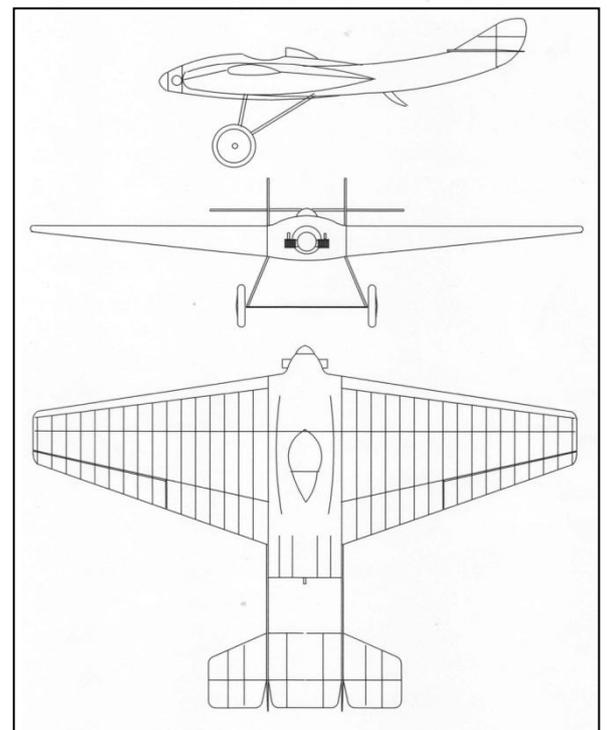
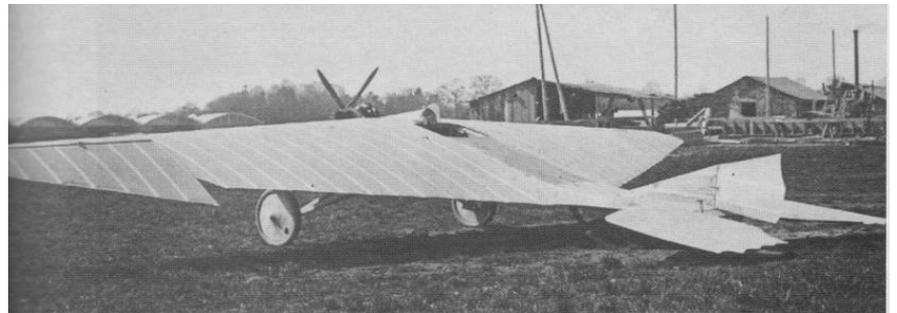
**Le modèle :** On est bien obligé de faire avec le peu que l'on a. La photo ne montre guère que le numéro et le fait que le fuselage est légèrement bombé. Le plan comporte des contradictions mineures entre les vues, le moteur paraît caréné, mais ne se raccorde pas exactement au fuselage. La structure est bien complexe (carénage, quille) pour voler à 80 km/h, mais s'inspire des Béchereau plus puissants.

Si on se contente d'une structure simplifiée rectangulaire pour le fuselage, il y a peu de difficultés. Par contre, si on place deux lisses, l'ajustement de l'aile est un peu plus délicat, on a besoin de plus de bois à l'avant pour obtenir le raccordement à la forme de la cloison avant. On doit pouvoir voler sans dièdre, bien que le poids ne soit pas négligeable, à cause du lest imposé par un nez court.

Couleur inconnue, toile enduite ou alu ? On semble apercevoir le numéro sous les extrémités des deux ailes. C'était certainement obligatoire, mais on ne le voit avec certitude que sur le Colibri.



**Dits-Moineau et Desgranchamps :** Ils utilisaient la formule de l'aile épaisse logeant le pilote dans une partie centrale éventuellement épaissie (Desgrandchamps). On a pu restituer un plan crédible (sinon exact) du Dits grâce à un profil et deux bonnes photos.



Pour le Desgrandchamps, par contre, le croquis est très approximatif, malgré de bons dessins partiels dans l'Aéronautique, d'après les dimensions et les photos du journal qui ne sont pas d'une éblouissante qualité. De toutes façons, étant équipé d'un moteur ABC anglais, il ne pouvait concourir et

n'avait pas les moyens de s'en payer un autre. Il fit au mieux quelques sauts, comme l'aile volante Carmier-Simplex.