

Le Flyer de Lorenzo

#05 Juin 2025

Lettre numérique gratuite d'informations culturelles.

DFW T28 Flöh au 1/72

(suite et fin)



Garanti sans IA!

Fixer des ailes

*A la découverte du planeur
et plein d'autres rubriques...*



Le voilà enfin, ce numéro 5 du Flyer. Je dis cela car j'ai reçu quelques emails empreints d'inquiétude de lecteurs qui ne voyaient rien venir. Merci pour cet intérêt, je sais ainsi que je ne fais pas tout cela en vain.

Reçu également cette remarque intéressante: pourquoi je ne ferais pas de ce Flyer un magazine?

Eh bien, en dehors du fait qu'il y a déjà des magazines maquettes et/ou avions qui font très bien le boulot, avec des gens qui en vivent, pour plusieurs raisons qui se retrouvent toutes autour d'un mot: liberté!

Un magazine se doit de sortir à un intervalle régulier. Une fois que le rythme de parution a été décidé il faut s'y tenir coûte que coûte et c'est chronophage, source de stress etc... Très peu pour moi, le Flyer sort "quand il est prêt" et je le réalise ainsi avec d'autant plus de plaisir.

Un magazine contient en général une liste de rubriques bien précise et là encore, il faut s'y tenir sous peine de désorienter ou faire fuir le lecteur. Mon Flyer, selon les numéros, ne respecte pas ce principe à la lettre. Le contenu dépend de ce que j'ai vécu, de celles et ceux que je rencontre, de mes idées, de mes explorations. Ma vie d'artiste n'est pas linéaire.

Ainsi dans ce numéro j'ai eu envie de vous faire partager ma découverte de l'univers du planeur via une association locale dirigée par quelqu'un d'impliqué, expérimenté, ayant un grand sens du collectif. Il y avait matière à raconter alors j'ai repoussé les limites de pagination.

Car c'est quelque chose qui me tient toujours à coeur, de montrer un peu l'envers du décor de tous ces événements, grands comme petits, qui sont autant de bonheurs de notre quotidien et qui ne peuvent exister que grâce à l'implication de gens motivés.

Alors si je peux contribuer à la dynamique, avec les moyens à ma disposition, je le fais. Ainsi vous pouvez trouver depuis mi-juin, sur le site des Ailes Limousines

<https://les-ailes-limousines-87.assoconnect.com/page/3252093-presentation>

non seulement tous les anciens numéros du Flyer en libre téléchargement, mais aussi un Hors Série #01 "Spécial Sopwith Pup Airfix au 1/72", que je n'ai pas envoyé à la liste d'abonnés, qui ne sera disponible que sur cette page, toujours en libre téléchargement.

Vous avez de quoi lire pour l'été que je vous souhaite le plus agréable possible.

Bonne découverte!

Laurent Cagnon

Vous pouvez diffuser ce pdf autour de vous, à condition de le conserver en intégralité, sans ajout ni modification. Si vous ne souhaitez plus recevoir cette lettre d'info il suffit de m'envoyer un email avec la mention "suppression" et je ne vous embêterai plus.

LES DESSOUS D'UNE CRÉATION: Diorama du DFW T28 Flöh au 1/72 (2)

Suite du numéro 04.



Les ouvriers sortent le prototype sur le terrain de l'usine DFW pour essai.

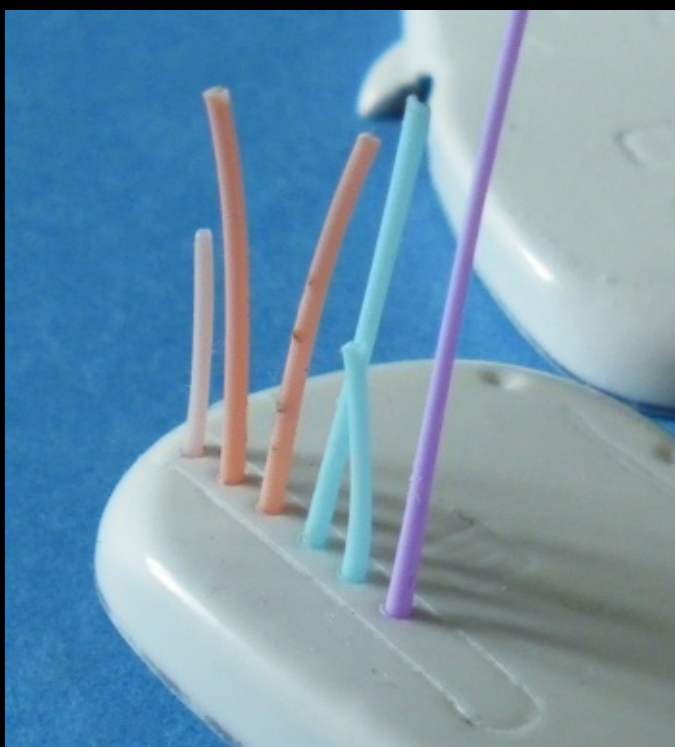
Fuselage

Les emplacements des échappements sont percés, puis les tubes réalisés à partir de coton tige étiré (les anciens modèles en plastique, ceux produits de nos jours le sont dans d'autres matériaux). Une fois collés ils sont arasés à l'aide d'une lame de rasoir.

Une fois les deux demi-fuselage assemblés, il y a des corrections à apporter.

Un cercle (compas de navigation) est gravé sur le fuselage devant le cockpit.

Je reprends les ouvertures qui donnent à l'appareil vu de face une tête de bonhomme. Il faut creuser la bouche et revoir la forme des yeux, beaucoup trop grande et fausse sur le kit. Se référer aux photos.



La gravure des louveres (les plaques avec de petites ouvertures) n'est pas précise, cela est dû aux limites du vacuform. Je les arase donc de chaque côté et les remplace par des modèles fabriqués à partir de feuille d'étain.

J'en profite pour revoir la gravure du reste à la pointe sèche et graver le capot moteur.

Dérive: coller une mince feuille de carte plastique sur le verso de la pièce d'origine, puis mettre en forme.



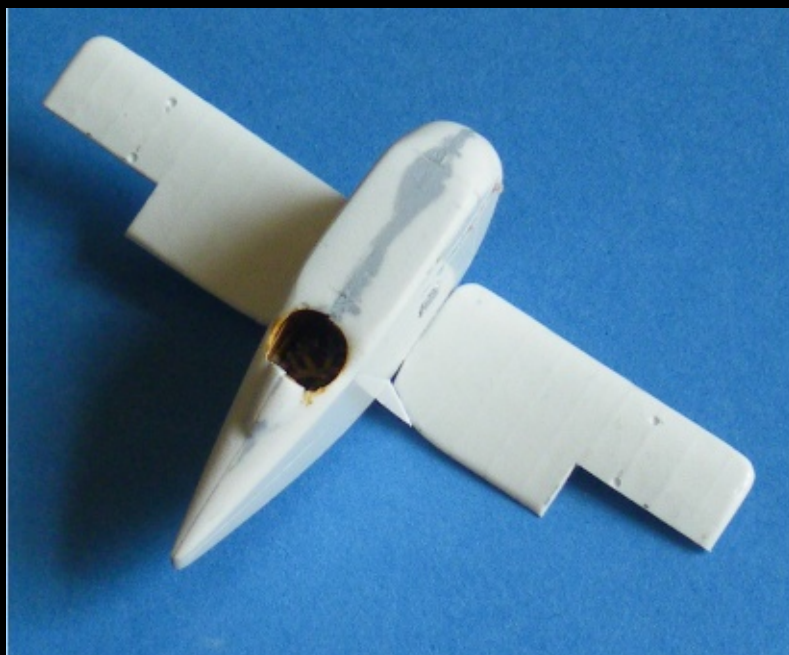
Les ailes: revoir la gravure des ailerons, fausse, en comblant la tranchée au mastic puis regraver à la pointe sèche. Les ailerons ont ensuite été découpés et inclinés pour plus de réalisme.

Dessous des ailes: marquer les nervures avec de l'étiré. Remplir chaque espace entre nervures au mastic dilué.

Pour fixer solidement les ailes, de très fines tiges métallique ont été insérées (cf Sac à ficelles dans ce numéro). C'est chaud car il faut percer au $1/10^{\circ}$ de mm.

Un triangle de carte plastique est placé en raccord au fuselage pour corriger la ligne des ailes inférieures, bien visible sur les photos, puis le joint est peaufiné au mastic.

Les mâts d'entreplan sont fabriqués à partir du profilé plastique fourni dans le kit.



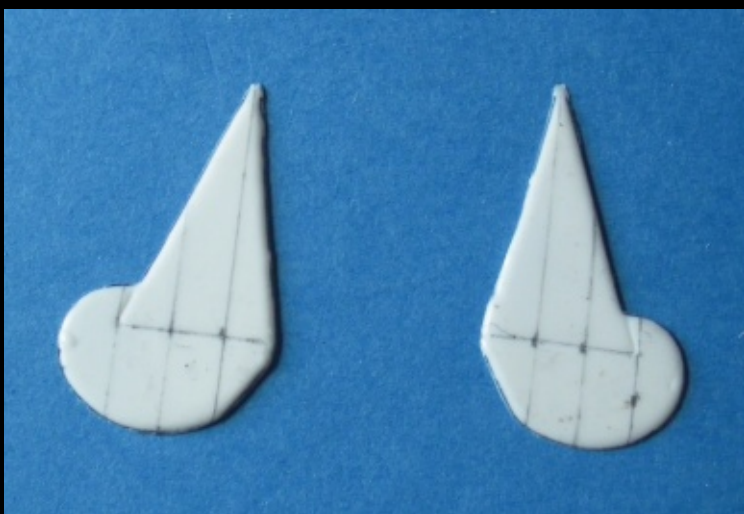
L'hélice est bonne de forme et de dimensions. Une fois séparée de la plaque et détournée, combler dans un premier temps avec du milliput.

Mettre ensuite en forme à la lime.

Puis passer du mastic Tamiya dilué à l'acétone (ou du Mr Surfacier 500). Poncer à l'abrasif de carrossier 400 puis au 600. Percer le trou pour l'axe central.



Gouvernes de profondeurs. Tracer puis graver les lignes des nervures. Coller un mince fil d'étiré dans la gravure. Poncer légèrement.



La béquille du train est en scratch.



Le train d'atterrissage est fabriqué en étiré, avec un axe en tige métallique et des roues en résine récupérées dans la boîte à surplus.

Le radiateur de l'aile supérieure est fabriqué en feuille d'étain, et il y a 3 durits (fil de cuivre) à ajouter. Les rares photos du Floh les montrent bien.

Il y a peu de haubanage à faire sur cet appareil. Par contre les câbles de commande ne sont pas très longs, donc pas facile à fixer.



Peinture

La teinte de l'avion est à l'origine un gris bleu très clair, donc, selon la météo, l'heure et la saison, cela tire plus vers le gris ou vers le bleu (exemple avec les 2 photos ci-dessus à gauche soleil à droite nuages). A vous de choisir. L'essentiel étant qu'il y ait cohérence et homogénéité dans les teintes sur l'ensemble de l'appareil, mais aussi avec les figurines et le sol.

Les croix sont peintes avec un pochoir fait maison. La dérive, les gouvernes de profondeur et les ailes ont une bordure d'un mince filet noir, réalisé au pinceau. Ne pas trembler.

Les pneus n'étaient pas de couleur noire sur les avions de cette époque. Le caoutchouc utilisé était gris avec une dominante marron, violet ou rose selon les séries.

Figurines

Pour les poses et les vêtements des figurines, je me suis inspiré d'une photo assez connue où l'on voit des ouvriers DFW tirer un prototype (je pense que c'est le N°1) sur le terrain d'essai.

J'ai utilisé comme base des figurines Preiser.

Dans un premier temps, je scie et repositionne les membres de chaque personnage. Puis je comble au mastic.

Je modifie la gravure, modèle des casquettes, chapeaux et veste au Magic Sculpt. Les visières sont en feuille d'étain.

Un des personnages se voit ainsi affublé d'un sérieux bide de buveur de bière. C'est ce genre de détail, je trouve, qui ajoute au réalisme.

Vous pouvez ainsi, à partir de figurines du commerce vous fabriquer facilement des personnages sur mesure. Le seul impératif, c'est de prendre comme base des figurines en plastique "dur", le plastique "mou" étant plus difficile à travailler, coller, mastiquer et peindre.

La maquette mesure un peu plus de 4 cm de long, pour vous faire une idée.

C'est mon premier vacuform. Une vraie découverte, une bonne éclate, et l'envie d'en faire d'autres.

Et puis un Floh dans une vitrine, au milieu de Nieuport, Fokker et autres Sopwith, cela ne passe pas inaperçu !

Page suivante: DFW Flöh - Aquarelle 40x50 cms.





LE SAC À FICELLES: fixer une aile.

Si vous collez simplement une aile sur un fuselage, la fixation reste assez fragile. Pour vous éviter des déboires, je vous conseille de renforcer le collage avec l'insertion de 2 tiges métalliques. La façon de procéder est la même pour tous les types de maquettes (injecté, vacuform, résine).

Matériel nécessaire:

- un mandrin manuel

A à poignée rotative (foret minimum 0.3 mm):
tournez le mandrin du bout des doigts tout en maintenant la poignée calée au creux de votre paume.

B à poignée fixe (foret 0.1 à 1 mm):
tournez le mandrin du bout des doigts, c'est un peu plus difficile que A mais permet de percer très petit.

- un foret **C** de diamètre 0.1 / 0.3 / 0.4 mm, en fonction de l'épaisseur de l'aile,
- colle epoxy bi-composant,
- tige de cuivre (fil électrique) de diamètre compris entre 0.1 à 0.5 mm, selon votre perçage,

1/ Sur le fuselage, marquez les 2 points de fixations. Prenez si possible comme référence les emplacements des longerons de l'aile.

2/ Percez lentement à l'aide du mandrin manuel (fig.1). Attention à l'angle de perçage qui doit correspondre à l'inclinaison des ailes (le dièdre).

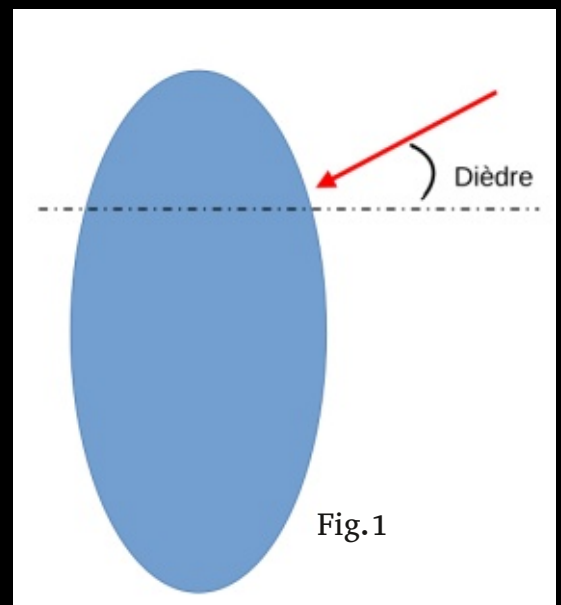


Fig.1

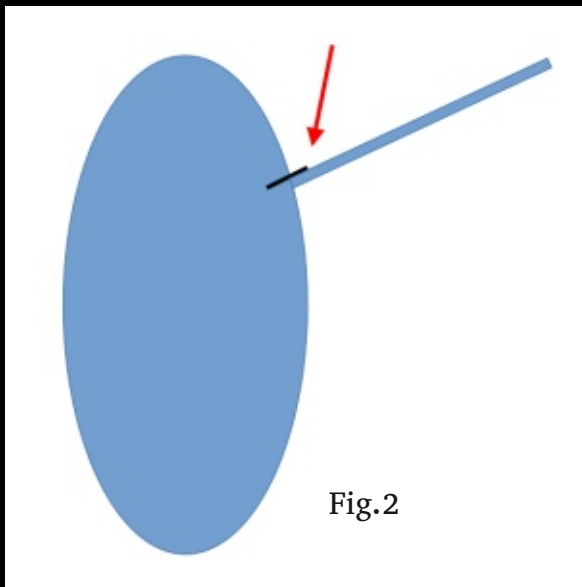


Fig.2

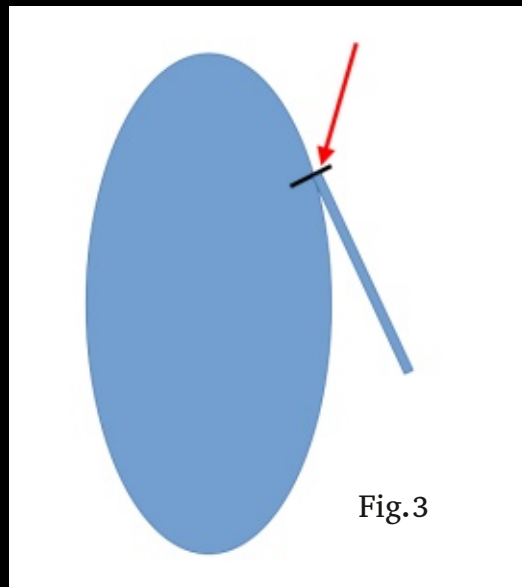


Fig.3

3/ Collez dans chaque trou un brin de fil de cuivre d'une longueur égale à 2 fois la profondeur. Si le perçage a été correctement réalisé, les 2 fils sont dans le bon angle et correctement alignés. L'epoxy vous laisse le temps d'ajuster. Veillez à nettoyer à l'acétone les bavures de colle avant séchage, sinon problème pour la suite.

4/ Une fois le collage des fils bien sec. Positionnez votre aile sous les 2 fils, marquez les emplacements (fig.2), reportez-les sur la face de contact (fig.3). Ce double marquage vous aidera à guider le perçage de l'aile.

5/ Percez l'aile dans la direction de son axe, d'une profondeur égale à celle du perçage du fuselage.

6/ Collez l'aile avec de l'epoxy sur les tiges et de la colle maquette ou de l'epoxy sur les faces de contact (en fonction du matériau) . Si les angles de perçage ont été respectés, cela ne devrait poser aucun problème.

7/ Quelques astuces:

La profondeur maximale de perçage (Pm) conseillée est en fonction du diamètre (D).

D: 0.1 mm = Pm: 1 mm

D: 0.3 mm = Pm: 1.5 mm

D: 0.4 mm = Pm: 3 mm

Profondeur maximale veut dire que vous pouvez aussi percer moins long. Tout dépend de la solidité prévue de la fixation mais aussi de la forme et de la résistance du matériau de la pièce. Gardez à l'esprit que rapporté à l'échelle ces dimensions sont suffisantes et que c'est une maquette statique, pas un objet mobile ou un jouet.

Pour ne pas casser votre foret, n'appuyez pas sur le mandrin, laissez l'outil couper tranquille. A chaque fin de tour, tournez de 1/4 tour en sens inverse pour débourrer les copeaux et éviter de bloquer l'outil.

Pour vous aider à respecter les angles de perçage, caler vos deux mains confortablement contre un appui stable à hauteur de cou, ainsi vous pourrez contrôler plus facilement le perçage, la position de face et de dessus de l'axe de perçage du foret.

Les forets de très faible diamètre sont très difficiles à affûter. Il faut donc prévoir un stock plus ou moins important. Sur le plastique vous pourrez percer un bon nombre de trous, mais sur la résine votre foret durera peu. Tout dépend de la qualité de fabrication de votre outil. Renseignez-vous auprès de votre détaillant préféré.

Cette méthode de renforcement peut aussi s'appliquer à la fixation de jambes de train d'atterrissage, de mâts d'entreplans....

A LA DÉCOUVERTE DU PLANEUR

Le récit qui va suivre est enthousiaste, mais ne vous y trompez pas, ceci n'est pas un publi reportage!

J'ai reçu en cadeau d'anniversaire un vol découverte en planeur avec l'Association Limousine des Sports Aériens. Une découverte customisée avec préparation de l'appareil, visite prévol, vol et séance de simulateur.

La piste de Limoges étant impraticable à cause des intempéries, l'expérience s'est déroulée sur l'aérodrome de Saint- Junien, par un beau temps sec avec un peu de vent. Plutôt que de vous lasser avec du blabla, voici quelques photos prises par mon épouse Nathalie, avec mes commentaires.



Vérification prévol du remorqueur Pony. Mise à niveau carburant et huile. Tout est noté sur un registre pour consigner les observations, la consommation...



Sortie des appareils "au chausse-pied". Mouvement collectif synchronisé. Il y a un code de langage pour coordonner les mouvements de chacun, le moindre accroc serait fatal et pourrait annuler le vol.



Visite prévol. Contrôle visuel de l'état général de la machine. Vérification des fixations. Vérification des commandes des différentes gouvernes...





Après la mise en place du parachute et les instructions d'utilisation, je prends place dans le cockpit.



Liste des vérifications, la fameuse check-list que l'on voit souvent dans les films catastrophes.



Décollage!

Une fois en l'air c'est le pilote du planeur qui décide à quel moment se décrocher du remorqueur.

Lâché!

Penché à presque 45° au-dessus du sol c'est waouh! Sensations du moindre souffle du vent, le bruit de l'air qui glisse sur le fuselage. La vibration du planeur qui secoue les fesses. J'ai l'impression d'être un oiseau.



Le but est d'accrocher une ascendance (colonne d'air chaud) qui va faire monter le planeur dans un mouvement hélicoïdal. On quitte l'ascendance pour planer au-dessus du paysage et accrocher une autre ascendance.

Il faut surveiller non seulement les instruments, mais aussi les alentours et notamment les autres planeurs, tout en contrôlant sa machine selon les caprices du vent. Il y a des règles de conduite à respecter, comme tout véhicule.

C'est Philippe, le pilote, qui fait tout le boulot. Moi je ne suis juste que passager, alors je profite un max de toutes les sensations!



Vue du ciel la terre est magnifique.

Les constructions diverses ressemblent à des crottes de souris sur une moquette verte.

L'homme se croit supérieur à la nature, capable de la maîtriser. Vue du ciel, l'agitation humaine paraît bien vaine et futile.

Au bout d'un vol d'un peu plus de 30 mn c'est le retour. Atterrissage. J'ai de nouveau les pieds sur terre, mais toujours la tête dans les nuages (enfin façon de parler le ciel était clair).

Un peu plus tard. Séance de simulateur sur le site de Limoges.

Un siège fixé sur un bâti avec les commandes similaires à un vrai appareil. Casque de réalité virtuelle. Effet bluffant.

Je survole les Alpes. Grâce aux consignes de mon instructeur j'arrive à accrocher une ascendance et accomplir un petit vol avec atterrissage. Je sors rincé d'un vol virtuel de 20mn. C'est là que je me rend compte de la technicité et de la concentration nécessaire pour voler sans encombre.

Je recommande chaudement. Je conseille à ceux qui appréhendent un peu de faire du simu avant, mais pour les autres qui veulent un peu de sensations fortes et l'émerveillement d'une totale "première fois" le simu c'est après.

Remerciements

D'abord à ma ch'tite famille qui m'a offert ce moment magique.

A Nathalie pour les photos.

A tous les membres de l'ALSA pour leur accueil.

Enfin à Philippe, mon pilote dans cette aventure.

L'Association Limousine de Sports Aériens

Suite à cette belle découverte du planeur, curieux comme je suis, j'ai voulu en savoir plus sur comment fonctionne le club et en quoi consistait sa présidence. Car bien souvent, on ne se rend pas compte, nous public, de l'investissement en temps, énergie, moyens divers que cela demande pour faire tourner un club ou organiser un évènement. J'ai donc interrogé son président: Philippe Fleury.

Philippe Fleury (voir portrait) est président de l'Alsa depuis 14 ans. C'est un pilier du club car il endosse plusieurs casquettes.

En tant que président il doit gérer l'organisation générale, orienter les décisions du club (en accord avec le CA lors de 3 à 4 réunions par an), gérer les dossiers de subventions, le suivi de navigabilité planeurs + remorqueurs, en liaison avec le mécanicien. Il doit programmer la visibilité de l'asso (fête des assos, fêtes aériennes), surveiller le recrutement et faire de la médiation dans l'équipe.

En tant qu'instructeur il assure le suivi des élèves, l'instruction en vol, l'instruction simulateur et le remorquage.

Et en bonus il s'occupe de l'accueil / renseignements.

Tout le monde est bénévole sauf les intervenants extérieurs (maintenance, inspection...). Finalement on pourrait dire que le club a le même fonctionnement qu'une petite compagnie aérienne, mais avec un but non lucratif.

Quelques aspects de la vie du club cette année.

1/ LA PISTE

La piste est fermée en raison du changement climatique qui a amené des pluies en pagaille. Elle doit être remise en état. Une tranche de travaux a été faite, une autre est à venir, en lien avec l'Aviation Civile et l'Aéroport de Limoges. En attendant le club vole sur d'autres sites selon les possibilités.

2/ LES APPAREILS

Le remorqueur Pony est en arrêt provisoire à cause du problème global d'un autre appareil du même modèle qui a perdu ses ailes en plein vol. Le constructeur a donc conformément aux règles de sécurité informé tous les propriétaires qui doivent mettre l'appareil en pause pour analyses.

L'avion est propriété du club, toujours à l'abri quand il ne vole pas et soigneusement entretenu. En tant que président, Philippe doit gérer tous les problèmes de sécurité et notamment l'entretien technique des appareils. Une partie peut se faire par les membres du club, mais l'autre doit se faire obligatoirement par un technicien qualifié et certifié, ce qui a un coût qui doit se décider en CA.



Philippe accueille le technicien qualifié pour faire en sorte que tout se passe pour le mieux. Les pièces de l'avion doivent être certifiées, leur traçabilité est vérifiée lors de l'inspection. Cette année le coût de la maintenance a été particulièrement élevé.

3/ ACCUEIL DES JEUNES

Dans le cadre d'un partenariat avec l'Education Nationale, le club accueille des jeunes en stage au coup par coup, qui viennent apprendre à voler mais pas que. Cela apporte un regard extérieur sur le fonctionnement de l'asso, des remises en question, des idées neuves surtout. A minima 9 jeunes par an, pour un mois.

Il y a aussi entre 6 et 10 jeunes sur une classe aéronautique du lycée Bernard Palissy de St Léonard de Noblat. 1 ou 2 vont rejoindre le club après. Ils passent leur brevet en général sur 2 saisons complètes. Si ils sont assidus ils peuvent voler en solo dès la première année

Cette action vers les jeunes achève certains de les convaincre d'aller dans des métiers de l'aviation civile et militaire. Ainsi des stagiaires du club sont par la suite devenus pilotes, mécaniciens, instructeurs, contrôleurs aériens, ingénieurs....

4/ SERVICE CIVIQUE

Chaque année, en fonction des besoins du club et des demandes, Philippe prend en charge 1 ou 2 jeunes en Service Civique et leur confie une tâche. Par exemple le bilan carbone de l'asso ou encore l'étude de la biodiversité. Où l'on découvre qu'il y a des espèces qui sont mieux dans l'enceinte de l'aéroport, un peu de petite faune et de la flore surtout. "C'est un point qui est indispensable. Ce n'est pas pour verdir l'image de l'aviation, mais il faut être objectif, cela préserve certaines espèces des activités agricoles et de l'artificialisation des sols".



5/ REMISES EN QUESTION

Décollage au treuil ou par remorqueur?

"L'avantage du treuil c'est qu'il ne dégage pas de Co2, qu'il peut être activé par tous, n'importe quel jeune peut être entraîné à treuiller. MAIS sur un aéroport comme Limoges avec des vols commerciaux, cela faisait perdre des heures de vol. Lors de chaque décollage/atterrissage commercial, il y avait une période d'inactivité planeur AVANT et APRÈS. Ce qui entraînait au final des pertes d'heures de vol, car le treuil prend du temps pour faire décoller un planeur. Cela apporte plus au pilote pour la technicité des gestes, mais impacte la durée des vols. Retour donc au remorqueur qui offre plus de succès pour prendre une ascendance".

Motorisation du remorqueur?

Le Pony fonctionne à l'essence automobile, qui contient moins de plomb et donc à moins d'impact sur l'environnement que l'essence avion.

Dans 10 ans, quelles seront les nouvelles possibilités de motorisation?

Le Pony du club, à l'origine prévu pour de l'épandage agricole, possède **du volume et une masse disponible** pour une autre énergie de motorisation. Pile à combustible? Moteur électrique? Micro turbine? Quel serait le coût? Un défi pour le club?



6/ FINANCES

Où l'on constate que là encore, il y a beaucoup de choses à prendre en compte.

Côté recettes il y a bien sûr en premier lieu les cotisations des membres, les vols découvertes, les remorquages.

Les aides des collectivités ne sont pas suffisantes mais c'est important qu'elles soient là, elles correspondent à l'esprit collectif du vol à voile. Le club apporte à la société et en particulier aux jeunes. Pour eux, avec les aides, une semaine de planeur avec hébergement leur revient à 400 €. L'Etat leur attribue aussi des bourses au fil de la progression du parcours et ils ont un coup de pouce supplémentaire avec le BIA.

La Ville de Limoges a aidé plusieurs fois, pour le système alarme anticollision des planeurs et leur remise en peinture notamment.

Côté dépenses, outre les frais généraux, il faut prévoir le forfait location hangar, locaux + accès aux pistes (grosses sommes), l'inspection des appareils. A cela va s'ajouter par exemple la peinture d'un planeur (durée d'efficacité 20 ans): 17000 € ou encore un harnais de siège: 3000 €, une inspection au courant de Foucault: 2500 €.

Le Pony a fait 34h de vol cette année, au lieu de la centaine d'heures idéale, ce qui n'est pas suffisant pour couvrir les frais. Le CA va devoir jongler avec le budget.

7/ PROJETS

Gros morceau: la remise en état de la piste. Si c'est concluant, il est prévu une communication vers le public, notamment ceux qui se sont désinscrit ces derniers temps vu que Limoges était HS. Pour les baptêmes de l'air, les inscriptions sont suspendues car tout est complet pour un moment.

Comme vous le voyez, Philippe est très motivé pour faire exister le club. La motivation des gens, justement, l'inquiète un peu. Il n'a cependant aucun regret, plutôt que des bons souvenirs. Il trouve formidable que des gens brevetés au club trouvent des débouchés dans les métiers avions. Il a souvenir de ce jeune réfugié syrien qui a réussi à être breveté planeur et qui suit depuis une formation mécanicien aviation. Et puis bien sûr il y a les fêtes du club.

Pour conclure, le message de Philippe: "la place de président est dispo"

ALSA: <https://planeursdelimoges.fr> alsa.limoges@gmail.com 05 55 50 06 62

PORTRAIT: Philippe FLEURY

Philippe Fleury est quelqu'un de calme et discret. Dans les réunions de passionnés d'aviation vous ne le verrez pas gesticuler. Par contre quand il parle, tout le monde écoute attentivement.

Et pour cause. Il faudrait un livre entier pour décrire l'expérience impressionnante de ce pilote de ligne, désormais à la retraite, qui s'est forgé tout seul avec méthode, travail et détermination. Avec un enthousiasme pour l'aviation, un besoin de voyager, de découvrir les autres cultures... Avec toujours cette envie chevillée au coeur de partager cette passion.

Originaire de Normandie, son enfance aux alentours de l'ancien aérodrome de Rouen va préparer le terrain. Si au départ les avions lui font peur très vite ils vont lui faire envie. Il va alors collectionner les articles sur l'aviation découpés dans le journal et se fera offrir en cadeaux des livres sur le sujet.



Photo 2025 LC



Club aéromodélisme

Sa rencontre fortuite lors d'une ballade en vélo avec un bimoteur MD 312... démonté, sur un semi-remorque, l'amène au club aéronautique. Il intègre alors le club d'aéromodélisme et participe à des concours de vol libre puis de vol circulaire où il gagnera quelques prix qui l'encourageront à poursuivre.

Trop jeune, n'ayant pas accès à des ressources comme celles proposées de nos jours dans les collèges et lycées, il va passer le CIA (Certificat d'Initiation Aéronautique) puis le BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique) en autodidacte, en tant que membre d'un club d'aéromodélisme et avec le coup de pouce d'un couple d'instituteurs qui lui avait prêté les diapositives des cours.

Il réussit les examens ce qui lui permet d'effectuer un vol en planeur.

C'est le moment du choix. L'aviation lui plaît, mais est-ce qu'elle est faite pour lui? Il travaille pour se payer un stage de planeur et là, seul au milieu d'élèves de classes prépa, il est suite à ses excellents résultats lâché le premier en vol.

C'est décidé, il sera pilote.

Photos provenant de l'album souvenirs de Philippe avec ses commentaires.



Je suis assis sur l'aile du Bijave sur lequel je viens d'être lâché 1977

En 1982 avec un Fauconnet



Je suis instructeur à Rouen (Aéro Club Rouen-Normandie) en 1983/1984/1985



Il va travailler dans une ferme, en usine, comme vendeur de jouets... Et en parallèle bosser ses examens. Il va aussi prendre des cours par correspondance pour la partie théorique du brevet de pilote, et pour étudier les aspects pratiques voler en copilote avec des copains.

Cette détermination et cette débrouillardise vont faire de lui un pilote jeune mais déjà expérimenté, qui cherchera tout au long de sa vie à s'améliorer, se donnera les moyens d'obtenir les différentes formations professionnelles coûteuses nécessaires pour accéder à toutes les qualifications demandées.

Débuts dans le métier avec de l'épandage agricole, du remorquage de banderoles publicitaires et aussi comme instructeur en aéroclub, son premier poste de pilote à temps plein sera pour Air Guyane. Direction Cayenne où pour la première fois il prend un avion de ligne!

Il garde de cette période d'excellents souvenirs de vols divers sur différents avions. Ravitaillement des mines, des villages indiens, transport de passagers, vols réguliers vont lui faire découvrir la Guyane mais aussi le Surinam, le Guyana et les Antilles.

De retour en métropole pour raison familiale, il va alors travailler d'abord comme pilote pour photos aériennes tout en cherchant à passer les qualifications nécessaires pour être pilote de ligne.



Ravitaillement et collecte de l'or à Délices



Le Maroni frontière Guyane Surinam 1986/1987





Fairchild Swearingen 226 Metroliner II 1988/1989

C'est au service d'Air Limousin qu'il découvre cette région et s'y installe. Puis ce sera Brit Air pendant 28 ans, Norwegian, Volotea... Au final il totalise presque 20000 heures de vol sur deltaplane, planeur, avion de tourisme, petit porteur, avion de ligne.

Suite au décès d'un ami pilote dans un accident, il va également devenir responsable sécurité aviation pendant 10 ans et obtenir un taux de 90% de réussite à solutionner les problèmes humains et techniques liés au métier de pilote.

A 62 ans, dans le contexte difficile de l'après Covid, avec ce soucis constant du collectif, il prend sa retraite afin de ne pas bloquer l'évolution de carrière de jeunes pilotes.

Alors bien sûr quand je lui demande LE bon souvenir qu'il a de ce parcours, il me répond: "difficile il y en a tellement". Les plus intenses: son premier vol solo en planeur et son premier vol comme copilote pour Air Guyane, la responsabilité de 22 passagers qui lui font confiance au point de remettre leur vie entre ses mains.



Fokker 100 2000/2012



Hop 2012/2017

Conseil à un jeune qui veut faire de l'aviation son métier: "il a raison, faut le faire".

Cependant son acuité sur la situation générale de l'aviation lui fait observer la nouvelle donne importante liée aux préoccupations environnementales. "L'aviation c'est fiable, c'est fabuleux, mais il faut passer à la prochaine étape" avec des recherches sur des modes propulsion plus compatibles (Pile à combustible? Hydrogène? Autres carburants?) comme ce qui se profile par exemple à Etagnac en Charente où le Co2 généré par une papeterie industrielle serait converti en carburant aviation.

Il compte justement sur ces jeunes qui veulent faire de l'aviation leur métier pour apporter un regard neuf, des idées et changer les choses. Pour cela il est prêt à les aider, notamment avec son action en tant que Président de l'Alsa.

Et il continue de voler, mais uniquement sur planeur ou avion de tourisme.

Quelques photos supplémentaires de l'album souvenirs de Philippe avec ses commentaires.

Couronne de la gloire avec un Fokker 100



B717 et l'Etna - 2019



"Un Bristol Black-Burn de la RAF se pose au Madrillet, l'ancien aérodrome de Rouen, la photo est prise par mon père depuis l'étage de notre maison, on voit la proximité de l'aérodrome. J'avais 7 ans. Est-ce que ma passion vient de là?"



Simulateur BOEING 717
Brighton 2018



Plein du MS 893 2015



Deltaplane Puy-Mary
2000/2001/2002

BONNES LECTURES

Otto, Ago, and BFW Aircraft of WW1

Jack Herris - Aeronaut Books - 244 pages

21.5 x 28 cm.

Cet éditeur américain propose des ouvrages de qualités sur l'aviation de la première guerre mondiale. Chaque volume traite d'un thème, ou d'un constructeur, ou de plusieurs constructeurs comme ici.

Dans ce volume outre l'historique des trois avionneurs, vous avez des détails sur chacun des appareils qu'ils ont construits avec pour certains des plans détaillés (à échelle variable selon les modèles), des photos, des profils couleurs, en fonction des archives qui ont survécu.



C'est donc une mine d'infos recoupées et présentées avec sérieux et qualité. Je dirai que cette collection est un peu la génération qui suit les Windsock Datafiles d'Albatros publications (dont la majorité des références est épuisée).

Deux hics cependant. Un c'est en anglais (américain). Deux pour vous le procurer, votre libraire de quartier risquant d'être en difficulté pour l'obtenir à un prix abordable, il vous faudra peut-être passer directement par le net.

VIE D'ARTISTE: MARCEL LA CHÂTAIGNE

Les détails

Le tirage a été dévoilé lors de l'exposition d'Egletons en Avril dernier. Le projet a été bien accueilli. Cependant au vu des questions et remarques récoltées durant l'expo je vais apporter quelques précisions.

Cette sculpture est originale, cela veut dire que c'est une création personnelle réalisée avec mes petits doigts musclés et que c'est une pièce unique.

Des copies en nombre très limité de cette sculpture ont été réalisées par moulage au caoutchouc de silicone et tirage en résine, ce qui permet une reproduction très fidèle de l'original.

Cependant chaque tirage fait en plus l'objet d'une petite modification de détail, réalisée par mes soins, pour le personnaliser.





Le nombre de reproductions est limité à 8 tirages numérotés et signés, commercialisés, plus 4 épreuves d'artiste, numérotées et signées mais non commercialisées. Il y a donc au total 12 copies de la sculpture. Ce nombre limité et bien défini correspond à la réglementation de mon statut d'artiste-auteur.

Je pourrai en faire plus mais alors sous le statut d'artisan d'art (ou d'entreprise du jouet). Ce qui est une autre affaire car d'une part il faut être agréé par la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (ou de la CCI), et ce n'est pas qu'une simple formalité. D'autre part cela impliquerait des changements importants dans mon quotidien, serait une occupation à plein temps et mettrait au placard mes autres activités artistiques (musicien, peintre). Ce que je ne souhaite pas.

Il n'y aura pas d'autres tirages que ceux réalisés cités plus haut. Ce sera facilement vérifiable car mon statut d'artiste - auteur m'oblige à consigner sur registre mes productions, indiquer quand et à qui cela a été vendu, à quel prix etc... La traçabilité est rigoureuse.

Si il y a d'autres exemplaires ce sera de la contrefaçon réalisée par autre que moi. C'est toujours possible. On sait le fléau qu'est la piraterie dans le domaine des figurines, qui peut conduire certains artisans à jeter l'éponge.

Chaque acheteur reçoit par email après achat un document lui permettant de prouver l'authenticité du tirage.

Suite à la demande pertinente d'un acheteur j'ai également réalisé une notice de montage en fichier pdf.

Vous comprendrez donc pourquoi le prix de ce tirage résine à série très limitée est plus élevé qu'un tirage d'un artisan ou d'un industriel, produit à plusieurs centaines d'exemplaires. Le nombre, c'est (entre autres) la différence entre l'oeuvre d'art et l'artisanat d'art, et c'est aussi ce qui influe sur la rentabilité.

Le prix d'un tirage est de 35 €. Une offre de lancement de 25 € est valable jusqu'au premier juillet 2025. Alors, pour votre propre plaisir ou pour faire un cadeau original pour Noël, ne traitez pas et contactez-moi par email, date de votre courrier faisant foi.

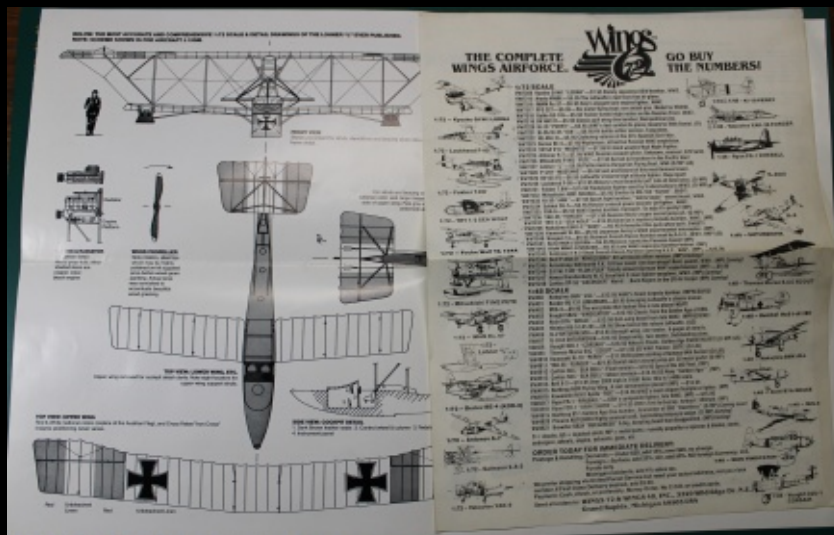
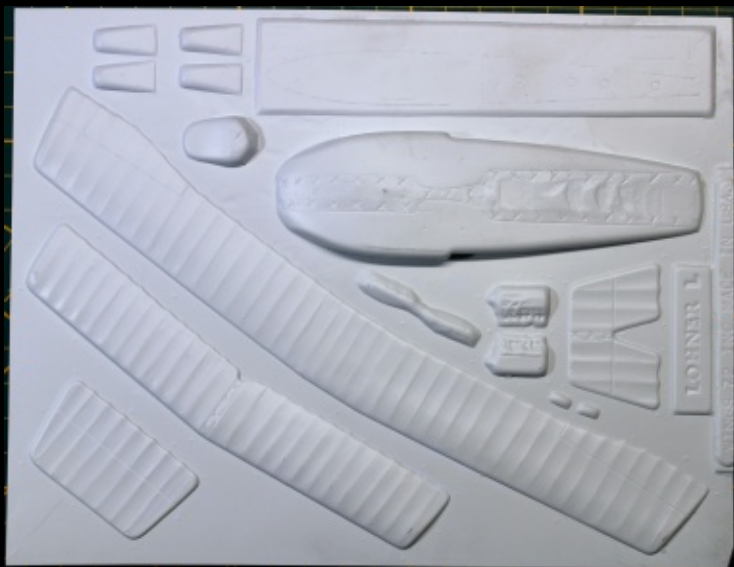
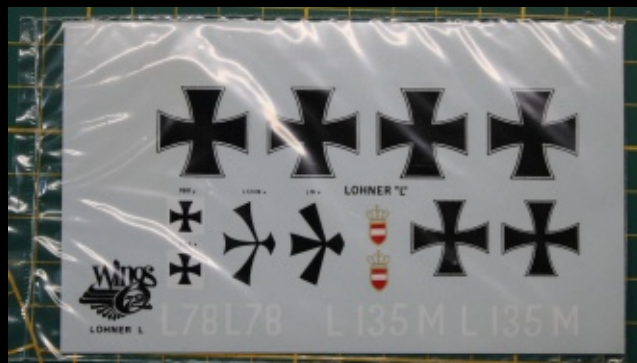
lorenzo.flyer@gmail.com

De plus une fois tous les tirages vendus, la cote va mécaniquement grimper, vu que nous sommes dans la catégorie des oeuvres d'art, donc ne comptez pas trop sur l'achat d'occasion ;-)

OUVRE-BOÎTES

Lohner L - Vac Wings 72 - VW 7227 - Maquette produite en 1984

Allez encore un "vacu". Vac Wings est une marque américaine qui a produit quelques kits de qualité. Exemple ce Lohner L, joli bateau volant, avec cette curiosité dans ma pochette: une fine feuille de bois, produit destiné habituellement à la marquetterie, pour habiller la coque de l'appareil et "faire plus vrai".



DANS MON JARDIN



Voilà l'été, voilà l'été!

Non, ce n'est pas Zobi la mouche des Négresses Vertes, mais une abeille charpentière (Xylocopa), ainsi nommée car elle aime bien nicher dans le bois mort, notamment les pièces de charpente pourries, le bambou mais aussi pour certaines variétés dans la terre. Elle contribue à la pollinisation de certaines fleurs.

Les difficultés pour la peindre sont la restitution des noirs et de ce bleu lumineux aux reflets électriques.

Je pouvais distinguer mon reflet dans son oeil...

Aquarelle 30 x 40 cms.

Exposition d'Egletons

L'exposition du Maquette Club 19 a été une vraie réussite sur tous les points et a connu un succès amplement mérité (plus de 700 visiteurs en 2 jours).

Celles et ceux qui n'ont pu s'y rendre ont raté quelque chose.

Faute de place je ferai un compte rendu détaillé dans le prochain numéro.

RENDEZ-VOUS

J'ai prévu de participer en tant que visiteur ou exposant (avec dans ce cas le contenu en gras) aux évènements suivants, sous réserve des possibilités:

2025

13/14 Septembre - Montignac (24)
Expo maquettes du Club Tamnies.
Dioramas.

18/19 Octobre - Niort (79)
Expo maquettes du Maquette Club Niortais.
Dioramas.

D'autres dates pourront s'ajouter au fil du temps et des confirmations d'expos, parfois tardives au vu des difficultés rencontrées par les organisateurs.

Une pensée particulière pour ces derniers qui doivent se démener comme des beaux diables pour faire exister leurs activités.

Entre les changements intempestifs de réglementation, notamment de sécurité, les budgets en baisse des collectivités qui doivent alors adapter les soutiens, il y a de quoi s'arracher les cheveux. Des annulations de dernière minute ont eu lieu récemment.

Gardons cela en tête si nous sommes confrontés à des problèmes lors des expos.

Si vous souhaitez que je vienne exposer mes créations, dioramas, aquarelles sur l'aviation et/ou la nature, si vous connaissez quelqu'un qui serait intéressé, n'hésitez pas à me contacter.

J'étudie toute proposition, en particulier celles qui sortent des sentiers battus! :-)

Astuce de l'été contre une piqure de guêpe

Une astuce qui pourra servir à tous.

Ayant été récemment piqué par une guêpe, j'ai pu tester un remède simple mais très efficace.

1/ Vérifier qu'il n'y a pas de dard dans la plaie.

2/ Frictionner la plaie avec du vinaigre d'alcool, appelé aussi vinaigre blanc ou vinaigre crystal.

3/ C'est tout.

Au bout de moins d'une minute, plus de douleur. Au fil des minutes le gonflement de la plaie se résorbe. Le lendemain plus une trace!

Utiliser du vinaigre blanc basique, pas de vinaigre avec des additifs. Cela doit marcher aussi pour les frelons et les abeilles mais je n'ai pas testé...

LE FLYER DE LORENZO

Lettre numérique gratuite d'informations culturelles.

Responsable de la publication :

Laurent Cagnon - Artiste-auteur
22 Lavaud Bousquet
87380 Château-Chervix
E.I. Siret 921805321000012
Tél : 05 55 09 99 34
lorenzo.flyer@gmail.com

©Laurent Cagnon 2025. Vous pouvez diffuser gratuitement ce pdf autour de vous, à condition de le conserver en intégralité, sans ajout ni modification.

L'auteur décline toute responsabilité en cas d'incident ou d'accident survenant à l'occasion de l'exécution de l'ensemble des techniques contenues dans la présente publication.