



C'est le numéro du « Box » de décembre ?  
Non, c'est la dernière édition, celle de janvier



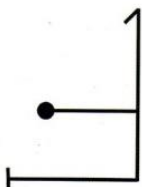
Bonne et heureuse année à vous tous !

Nous vous souhaitons de belles arabesques aériennes pour 2017.

On est sanglé et prêt à faire monter le G-mètre ? Go !

## LA FIGURE DU MOIS : LE RENVÈREMENT

En voilà, une « bien belle » qui impressionne et qui nous plonge bien vite dans une situation bien « exotique »... Que du bonheur pour les pilotes et leurs passagers !



Il va s'agir de suivre une montée verticale rectiligne (quart de boucle), au bout de laquelle notre avion va effectuer une rotation sur la tranche (axe de lacet) et ressortir sur la verticale descendante. Lors de la rotation, les ailes doivent décrire un éventail, d'où le nom initial de la figure, l'« éventail de Fieseler » (virtuose allemand de la première guerre).

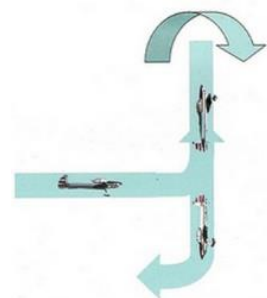
1,2,3... Top !

1. On jolte joliment (pas trop fort... pas trop mou... généralement 3G) afin de prendre une belle verticale. Vitesse de départ similaire au looping. Au départ, 250km/h et, progressivement, on diminue la vitesse...180km/h...  
**Attention ! Les ailes doivent être à la même hauteur et le positionnement bien vertical. Bien contrôler les triangles !**
2. Vers 65km/h (ou 75km/h si PAX), on arrête de regarder le paysage pour « botter », sans brutalité, mais à fond, dans la direction de la rotation.
3. Lors de la rotation, nous pouvons mettre les ailerons plein opposés, afin de contrer le couple, et pousser légèrement le manche en avant.
4. Le circuit visuel va être de maintenir le regard sur le triangle au début de la rotation, puis de se placer sur le capot moteur lorsque l'on recoupe l'horizon et, enfin, contrôler à nouveau les triangles une fois l'axe vertical repris.
5. Là, on sourit et on marque une jolie verticale avant de retirer sur le manche pour se replacer horizontalement.

A cause du souffle « hélicoïdal » et du couple gyroscopique, l'avion va avoir une tendance naturelle à pivoter à gauche. De ce fait, passer le renversement à gauche dans nos programmes permet de maximiser l'élégance et l'aisance dans l'accomplissement de la figure...

Cependant, il faut être toujours être prêt à les faire à droite, au cas où...

Si jamais, nous pouvons légèrement « tricher » nos renversements en mettant un peu d'ailerons à gauche dans la jolte de départ pour un renversement à gauche et, inversement, pour un renversement à droite. Faisant cela, nous allons donner une plus grande amplitude au mouvement du palonnier lors du renversement. Mais, gare aux désaxes lors des montées qui sont très vite visibles par les juges...



## PORTRAIT : Le Cap 10



Si un avion devait être cité pour avoir contribué à dynamiser la voltige aérienne sous nos latitudes, ce serait bien lui...

Le Cap10 est issu d'une conception signée Claude Piel, le créateur du Super Emeraude. Le Cap10 a d'ailleurs gardé le même plan de voilure elliptique. Décollant pour la première fois en août 1968, l'appareil sera construit à Beynes en France par la Coopérative des

Ateliers Aéronautiques de la Région Parisienne (CAARP), dirigée par Auguste Mudry.

Par la suite, la société prendra le nom d'Avions Mudry en rejoignant l'aérodrome de Bernay (F). Le Cap10B (longeron en bois) sera construit à plus de 300 exemplaires. Faute de monoplaces dans les années 1970, ces machines vont être très sollicitées en compétition et, parfois, seront poussées à leurs limites structurelles, provoquant quelques accidents qui vont accroître les restrictions de son domaine de vol.

Ce n'est qu'après le rachat d'Avions Mudry par Apex Aircraft qu'une nouvelle version va voir le jour : le Cap10C.

Ce dernier se verra équipé, notamment, d'un longeron en carbone permettant d'accroître le domaine de vol.

Longueur	7,16m
Envergure	8,06m
Surface alaire	10.85m <sup>2</sup>
Masse à vide	540kg
Masse maximale	830kg
Motorisation	Lycoming IO-360
Puissance	180cv
Croisière maximale	270km/h
Taux de montée	6m/s



NB : Nombreux sont les « experts » de la voltige internationale qui considèrent toujours le Cap10 comme l'une des meilleures machines pour l'apprentissage de la discipline et ce, malgré son ancienneté et ses imperfections.

Et ça tombe bien... L'aéroclub de Genève en possède encore un magnifique exemplaire. A bon entendeur !

A fond les manettes !

Pour me contacter, [guillaumejacquet@hotmail.com](mailto:guillaumejacquet@hotmail.com)