

SUPLEMENTO ESPECIAL

LOS MEJORES ENCUENTROS **FPV**



# AEROTECH

MODELISMO RC

PRUEBA

**KRILL-MODEL**  
**EXTRA 41%  
330SC**

**A LA VANGUARDIA DE LA ACROBACIA**



MEETING AEREO INTERNACIONAL

## LA PETITE FERTÉ

LOS MODELOS A ESCALA MÁS ESPECTACULARES DE EUROPA



INICIACIÓN

**UP STREAM 1400 DE LRP**  
DISEÑADO PARA SER TU MEJOR ENTRENADOR



**NACIONAL F3N MADRID**  
**JULIO MEMBA** DE NUEVO CAMPEÓN DE ESPAÑA DE VUELO 3D

REVISTA MENSUAL AÑO XIX N° 234

PENÍNSULA Y BALEARES: 6€ IVA INCLUIDO / CANARIAS, CEUTA Y MELILLA 6,15€



00234

**RdM**  
editorial  
www.rdmeditorial.com



**SAINT VINCENT DE TYROSSE**  
**ENCUENTRO AÉREO INTERNACIONAL**



Llevamos ya unos cuantos años yendo a La Ferté Alais pero este año no ha podido celebrarse. No ir a Francia se echa de menos. Tantos amigos, tan buenas y verdes pistas... Pero nuestro amigo Claude Larrey nos envió el cartel anunciador del encuentro internacional aéreo que organiza en su club y rápidamente acudimos un buen grupo de españoles con nuestras maquetas. Fernando ya había estado el pasado año con Paco Piñeiro y eso era un aliciente motivador que nos animó a ir nada más terminar la edición pasada. Claude es una magnífica persona con las que nos une una gran amistad desde hace años y en su club estamos como en nuestra casa. Por: Ga.Cuevas



**S**aint Vincent de Tyrosse es una pequeña y bella población francesa, verde como toda Francia, situada a unos 60 km de la frontera de Irún. Los 540 km, aproximadamente, que la separan de Madrid, eran una distancia razonable para animarnos a coger nuestros remolques con nuestras maquetas y allí nos fuimos y también fueron de León, Asturias, Cataluña, Galicia y Vitoria. Estuvimos Margallo, Paco, Vicente, Fernando y familia, Ulpiano y parienta, Iván Cadenas, Javier, Salvador, Marta, Paco Fernández, Julen y familia. Lo más bonito: la magnífica convivencia de todos que nos agrupamos en una zona de la acampada y allí nos juntamos para comer, cenar o simplemente charlar, cerrando buenas tertulias con cubata, cava o lo que fuera.





# “LA PETITE FERTE”



## LO PRIMERO: AGRADECIMIENTO

Más de 66 personas intervinieron para que todo estuviera bien y se dieron una buena paliza. Como responsable de toda la organización: Claude LARREY. Director de Vuelos y jefe de pista: Eric MIMAUD junto a Jean-Paul LAUGA, Pascal ROSE, Guy LEJEUNE y el resto en las líneas de seguridad, en la cocina, en el chiringuito, en la megafonía, en la vigilancia, en el parking, en los controles de acceso. Con un buen control de todo y muy buena respuesta en solucionar cualquier petición.

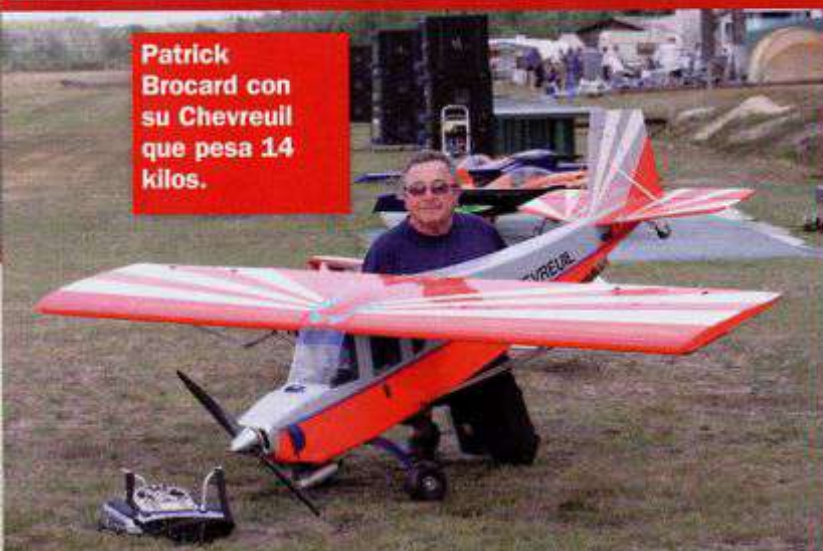
A un campo de vuelo como el Tyrossais da gusto ir porque en esta zona francesa tan próxima a nuestro país hemos experimentado la sensación de encontrarnos como en casa pues se han matado para que no nos faltara







**Patrick Brocard con su Chevreuil que pesa 14 kilos.**



**Tras su vuelo del sábado por la mañana Paco regresa a boxes con la Bucker.**



**La Patrulla, en acción, poniendo en marcha los motores. ¿Os habéis fijado que los mecánicos son las esposas? ¡Chapeau!**



de nada. Dos ejemplos: a Julen se le traspasó la rosca de sujeción del brazo de un servo y se desvivieron por solucionárselo. Al poco se desplazaron en busca de un macho con terraja y hecho. Y Margallo segó el tornillo de sujeción de la rueda motriz de su reductora y era preciso extraer también la corona de la rueda de arranque. No recuerdo cuantas personas estuvieron con él ni el nombre de la persona que marchó a su casa, le extrajo el espárrago y vino con un montón de extractores. Gracias a ello Juan pudo realizar sus dos vuelos. Una vez más desde estas páginas es preciso agradecer toda la dedicación que tuvieron hacia nosotros.

**LAS INSTALACIONES**

Las instalaciones del club de aeromodelismo Tyrossais, están situadas a las afueras de Saint Vincent de Tyrosse, a poco más de 1 km de distancia. Nos llamó la aten-

ción su magnífica pista situada en un espacio verde perfectamente cortado de unos 970 m de largo por unos 140 m de ancho. En esta enorme pista nuestras grandes maquetas se encontraron como pez en el agua. Dentro de ella hay otra de unos 100 x 8 m de asfalto frente a la zona de boxes en la que hay muchas mesas de trabajo. Esa pista fue utilizada por muchos participantes, otros preferimos utilizar la hierba. La organización había preparado dos grandes carpas, una de unos 400 m<sup>2</sup> para alojar a los modelos montados por la noche o para protegerlos de la lluvia, y otra también muy grande en las que nos juntamos en la cena del sábado cerca de 200 personas. Además de chiringuito para comidas rápidas, mesas, agua, WC... Y por supuesto una gran zona de acampada en la que se situaron caravanas, tiendas, carritos, auto caravanas. La seguridad para los aviones y para el vuelo estuvo garantizada en todo

momento ya que el público se encontraba en la zona de pinar, separados por una valla de la zona de vuelo. El acceso a la zona de boxes era a través de una puerta de esta valla controlada por gente de la organización de la que no me cansaré de destacar su entrega, dedicación y atención.

**LA METEO**

Se presagiaban lluvias, especialmente, para el sábado durante todo el día y mejoría el domingo. Con esas expectativas, decidimos ir. Y la verdad es que llover llovió y bien, pero tuvimos la gran suerte de que fuera, mayoritariamente, por las noches, especialmente la del sábado al domingo. Estuvo casi todo el tiempo cubierto desde el viernes, con alguna suave llovizna el sábado y mejoro un poquito el domingo. El viento fue suave o casi nulo y en la dirección de la pista. Condiciones buenas para el vuelo y malas para las fotos. La tempe-





Ahí tenemos a Luc lanzando la hélice para la puesta en marcha del Moki 250 de su Gee bee R3.



Ya veis qué veleros hubo ¿os gusta? Este es el FOX S2G.



Toma del Bearcat con "todo fuera".

ratura durante el día agradable sin olvidar que estábamos en zona verde y de pinos.

### GRANDES MODELOS

La organización facilitó la lista de inscripción con unos 80 pilotos y cerca de 110 modelos. La gran carpa se llenó materialmente de aparatos y hubo pocas ausencias. De entre los modelos presentes destacamos la presencia de algunos bien grandes en la natural tendencia francesa de hacerlo cuanto más grande mejor. Unos bastante bien acabados y otros para volar que es de lo que se trata. Y por supuesto con una fuerte apuesta por la construcción personal y la creación. También presencia de grandes kits comerciales. Hubo mayoritariamente maquetas y semimaquetas, bastantes jets, grandes planeadores para ser remolcados, algunos helicópteros y pulsorretores que mantienen vivan esta especialidad tan singular y técnica. Las

maquetas españolas destacaban por su alto grado de terminación y de acabado. Aquí van algunos detalles de los aviones que me dio tiempo ver. Disculpas a los demás que también lo merecen.

**Tempest.** Alguno igual lo recuerda cuando estuvo en la fiesta Aniversario de Aero-tec en El Casar. En Saint Vincent estuvo después de la reconstrucción casi total que le hubo de hacer –me contaba Henri - cuando en Porriño se le paró el motor por pérdida en vuelo del captador magnético. El potentísimo motor JPX de 320 cc sigue tirando poderosamente del él y de sus 7<sup>º</sup> kilos. Tiene sistema de arranque eléctrico de motor Fiat y batería arranque incorporada en el morro. Muy buen trabajo de su hélice cuadripala, de estática, a pesar de que la hélice de vuelo es de dos palas. ...Y Henri casi que no daba importancia a su trabajo. Lo mismo que a la reconstrucción y terminación las alas y parte delantera del

morro. Chapeau, amigo Henri **El Messers-mitt Me 323 D GIGANT** fue otra de las grandes maquetas del encuentro. Construida a escala 1/12 te podría parecer pequeño al leer estas líneas, pero no, su envergadura de 4,56 m le daba un aspecto majestuoso sobre el suelo. No en vano es la variante del planeador Me 321 con motores. Su superficie alar era de 204 dm<sup>2</sup> y sus seis motores Súper Tigre de 15 cc movían tripalas Graupner 11/7. Entelado con Solartex es un trabajo hecho por Roland Benoit en 1992 que sigue controlando los motores fenomenalmente bien. El morro se le abría y tenía reproducido hasta las rampas de carga/descarga.

René Grocaut presentó su nuevo trabajo de construcción, una **Christen Eagle** de 4,54 m de envergadura y 4,25 m de longitud. Instalaba un motor Limbach de 4 cilindros y 560 cc con 50 CV con carburadores Tillotson. Aún faltó de algunos





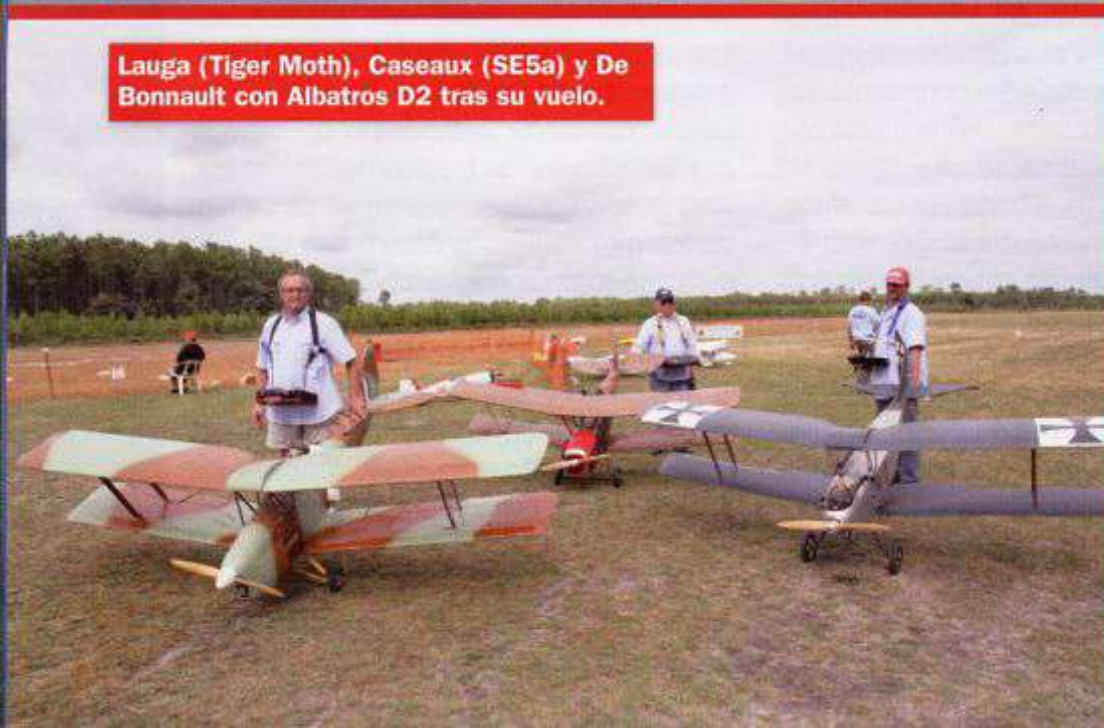
Messersmitt Me 323 D GIGANT con los 6 motores Super Tigre 25 rugiendo, es ayudado por estos magníficos amigos franceses,



Bellísima la línea del Monsun 209 en vuelo de Jerome Auclair.



Henri Murcia es un fenomenal constructor y ahí esta en vuelo su "Avión sin nombre" con un clásico motor Titan.



Lauga (Tiger Moth), Caseaux (SE5a) y De Bonnault con Albatros D2 tras su vuelo.

## SAINT VINCENT DE TYROSSE

detalles como la instalación de los servos (100 kg para cada estabilizador y deriva, 46 kg en alerones) eran alimentados por 2 baterías independientes, Li-Po 2S de 8000 mA. Su construcción era muy ligera, en madera de balsa y contrachapado, entelada en Dracon, y pintado en poliuretano, solo pesaba 75 kilos. Tren en fibra carbono. Nos quedamos enamorados del motor.

**FOUGA MAGISTER.** Tuvimos la gran suerte de ver una de las maquetas más bellas reproduciendo a un reactor francés. Se trata del FOUGA MAGISTER que presentó Noel Parod, construido a escala 1/3,4 a partir del plano que le proporcionó el ingeniero constructor Mr. Castello. Con 3,60 m de envergadura instalaba una turbina Jet Cat P200 para los 26 kilos de peso. Estaba hecha en balsa recubierta de fibra y de Oracover en el ala, y en el fuselaje pintura. Entre sus muchos detalles nos llamó la atención los aerofrenos que actúan después de aplicar los flaps. En este avión destacaban también sus luces de navegación que eran visibles en vuelo y en el aterrizaje de frente.

**Gruman Albatros.** Está claro que Benoit es uno de los mejores constructores de maquetas de Francia. A sus muchos años me quedo maravillado siempre de sus trabajos. Este es de 2006 y le ha dedicado algo más de 800 horas. Env: 3,43 m. Me dijo que lo más complicado de esta maqueta, que reproduce el guardacosta para la recuperación de soldados caídos al mar, es el tren de aterrizaje que se repliega y se mete casi que dentro del fuselaje con un sistema eléctrico de retracción. Instala dos Súper Tigre 23 con hélices tripalpas 16/8 Graupner.

**El avión sin nombre:** otro de los aviones curiosos era este alialto, todo blanco, construido por otro de los grandes maquetistas franceses, Henri Murcia. Nos comentaba que "Es una invención personal". La estructura del fuselaje es de largueros de balsa que se forman con la unión de largueros de 3 mm y de 2 mm (por lo general 2 de 3 mm con otro de 2 mm para formar el ángulo recto). Tren de aterrizaje en aluminio con cuerda de piano de 5 mm. El motor es un Titán 62.

**EI BROUSSARD** de Francis Pelletier era un monoplano de 3,30 m con doble deriva, construcción personal en balsa y contrachapado con un DJ80 gasolina, 23 kilos de peso y entelado en Solartex y pintado en pintura de coche.

**La Decathlon** de André Pages fue otro de los grandes aparatos del encuentro. Kit de Pilot Rc tenía 4,60 m de envergadura con un motor DL 170 bicilíndrico que hacía mover una hélice 32/12. Sus servos eran Savox de 20 kilos, con 2 por cada superficie móvil. Riostras de aluminio e instalaba sistema de luces.

Por parte española reseñamos la **Pitts Challenger** a escala 1/2 de Iván Cadenas. "Un reto, para mí" nos decía, "nunca había hecho una cosa tan grande. Estructura clásica de madera, a partir de plano. Especial dificultad en hacer todos los moldes de la carena, el tren, los patucos de las ruedas, los montantes de las alas (alma en balsa y contrachapado enfibrado), todo es casero". El ala está entelada en Coverall, lo mismo que el fuselaje y empenaje. Tren de dural partiendo de pletina recta que dobló el mismo. Centralita Esco RC. Servos Power HD de 27 kilos. Motor 3W 200, con resonadores. La terminación sencillamente espectacular.

Otro interesante monoplano era el **Chevreuril** hecho, mejor dicho inventado, como nos decía el propio Patrick Brocard. Con 3,26 m, este monoplano equipaba un MVVS 80. El entelado en Oracover hacía que su peso no superara los 14 kilos. Este ebanista ha empleado la madera de ayous ha hecho su propia cara en el piloto



## SAINT VINCENT DE TYROSSE

Gruman Albatros de Benoît, uno de los mejores constructores de maquetas de Francia. Qué manos construyendo.



Impresionante la Christen Eagle del amable René Grocau. Con 4,54 m de envergadura y motor Limbach de 4 cilindros y 560 cc.



Hubo helicópteros tan bellos como este Bell 230 D de Guy Lafargue.



instalado. Bellísimo y espectacular sin duda era también el **Gee Bee R3** de Luc, que era propulsado por un Moki 250 con hélice 32/19 de Engel en carbono. Su impresionante morro se alzaba majestuoso hacia el cielo cuando lo tenía apoyado en el suelo. Su peso era de 24,950 kilos y es un kit de Airworld con 3 m. Equipaba centralita Power Box Champ RRS, RX Futaba HS y servos Hitec 5585 MH. Jerome Auclair, presentó su **Monsum 209**, una maqueta del avión alemán de finales de los años 60. Partiendo del kit de Graupner le ha hecho las salidas de la carena de morro y del fuselaje imitando a las del real. Instalaba un 3W 106 i Competition con resonante.

Los **Bibus**. Hubo dos. Son aviones aliatos de vuelo tranquilo, para volar relajadamente. Nos contaban sus constructores, Jacques Feyri y Francis Pelletier que habían partido de una revista en que se publicó hace muchos años un pequeño plano que

ampliaron hasta los 3,30 m que tienen. Con pesos de 18 y de 20 kilos equipaban 2 motores JC AERA de 28 cc. El de Feyri tiene 40 vuelos en su haber y el de Pelletier, 20. Entelados en Oratex estaban pintados con pintura automoción. Pier Nadal (que hablaba muy bien castellano) trajo un **Dornier 28** que tardó un año en construirlo con el sistema tradicional sobre balsa, contrachapado y fibra. Entelado en papel y pintado en pintura nitrocelulósica. Dos motores de 38 cc con magneto. Y hélices tripalas. Pesa 17 kilos y tiene unos 16 vuelos. Gerard Caseaux trajo un **SE5a** que es una réplica a escala del existente en la fundación Jean Batiste Salis de la Ferté Alais., con ZDZ 60, y Bernard Lauga una **Tiger Moth** de Tony Clark con motor Turnigy de 45 cc. Jacques Feyri es el constructor de otra maqueta que reproduce al avión de construcción experimental americana **Pober Pixie** (1973). Con 3,10 m de enver-

gadura le ha instalado un motor Zenoah 62 con un peso total de 12 Kilos. Lo construyó en 2012/2013. Vivian Argela trajo varios aparatos entre ellos un **Sopwith Pup** curtido en mil batallas al que instalaba un Zenoah 62. Hubo remolcadores como el **Bidule 58** de 2, 40 m de André Furet o el **REM 111** (modelo personal) estilo Bison de 8kg - DLE 110 cm3 - 2,55m, bidériva. de Laurent Toscano. Que lo franceses son amigos de los veleros está claro y aquí hubo algunos de ellos como el **FOX S2G** de Luc de 4 m de envergadura, el **ASW 15** de André Pages. Entre otros. A eso de las 11 del sábado se detuvo el evento para hacer una foto de grupo con los aviones más representativos.

### LOS VUELOS

Se desarrollaron desde la mañana del sábado hasta bien entrada la tarde-noche. Y lo mismo el domingo. El momento de





Sencillamente sensacional estuvo Ivan cadenas con la Pitts Challenger



El Spitfire, pilotado por Pierre Feyri, humea tras la fenomenal pasada ejecutada sobre el campo.



Turbopropulsor SPT 5 Jet Cat de la Pilatus de Herit Christian.



La gran Tiger Moth de Juan S. Margallo se hace al aire majestuosa sobre la verde pista francesa.



Bellísimo sin duda este Tuono Jet de Stephane Aubert.

mayor afluencia fue el domingo por la mediodía-tarde. Unas 2000 personas los dos días, nos facilitaron. Una muy buena organización controlaba el/los pilotos a volar y no hubo ningún problema para volar cuanto se quiso. Se formó una cola de aviones en espera pero no excesivamente larga. Todo el que quiso voló solo, especialmente los grande aviones, pero también se voló en grupo, bastante. En algunos momentos la organización pidió intervenir algunos de los aviones más grandes. Sobre todo cuando las autoridades estuvieron presentes o el público fue más numeroso. Vimos muchos y muy buenos vuelo con mucho divertimento especialmente en el vuelo de grupo. Ward birds y racers volaron varias veces, como el New Little Big de Alain Ronk o el Little Big de Michael Martin de procedencia cordobesa que volarían en pareja. También traería este último un Gilmore. Bello el Mustang P51 de Anthony Michot

de Composite ARF. Hubo vuelos elegantes y bien ejecutados en manos de Pages con su Decathlon, los de las parejas formadas por el Potez y el Bibus, o los de De Bonnault (Albatros D2 con motor Alpina 65 de motosierra y 2do. Motor ficticio), Caseaux (SE5a) y Lauga (Tiger Moth). También el de los dos bimotores Bibus que me contaba Paco Fernández eran modelos que recordaban al británico Norman Islander. Aviones de buenas proporciones que volaban a las mil maravillas.

Para quitarse el sombrero el touch and go que le hizo Roland Benoit al Giganton de su Messersmitt Me 323 D a sus 83 años de edad. O el vuelo que le hizo al Gruman Albatros. Super amable como siempre en dar pelos y señales de todo.

Por parte española intervinieron Iván Cadenas con su nueva creación, la Pitts Challenger con la que efectuó 3 soberbios vuelos destacando los Harriers y el atrevi-

miento con el torque roll con el que llego a tocar el suelo, con tan poco tiempo y vuelos como los que lleva volando este biplano. Margallo que atrajo la atención de todos por las dimensiones de su Tiger Month y con la que efectuó dos buenos vuelos que hizo pronunciar más de un "Oooohhh..." al público cuando se hacía al aire. La patrulla del amanecer intervino representada por cuatro de sus miembros, Fernando Blanco (DVIII) con el que destacó por sus maniobras humeantes, Julen (DVIII) que se integró bien al grupo de caza, Salvador (Sopwith Triplane) que montó en un "plis plas" su triplano muy bien terminado a escala y Marta (Bristol M1C) que abrió la línea de despegue en los varios vuelos de combate aéreo. Qué mérito tiene Marta. Paco voló su Bucker Jungmeister una vez el sábado, a primera hora, y dos el domingo con buena ejecutoria, Ulpiano lo hizo con su Fieseler con motor eléctrico en un hueco





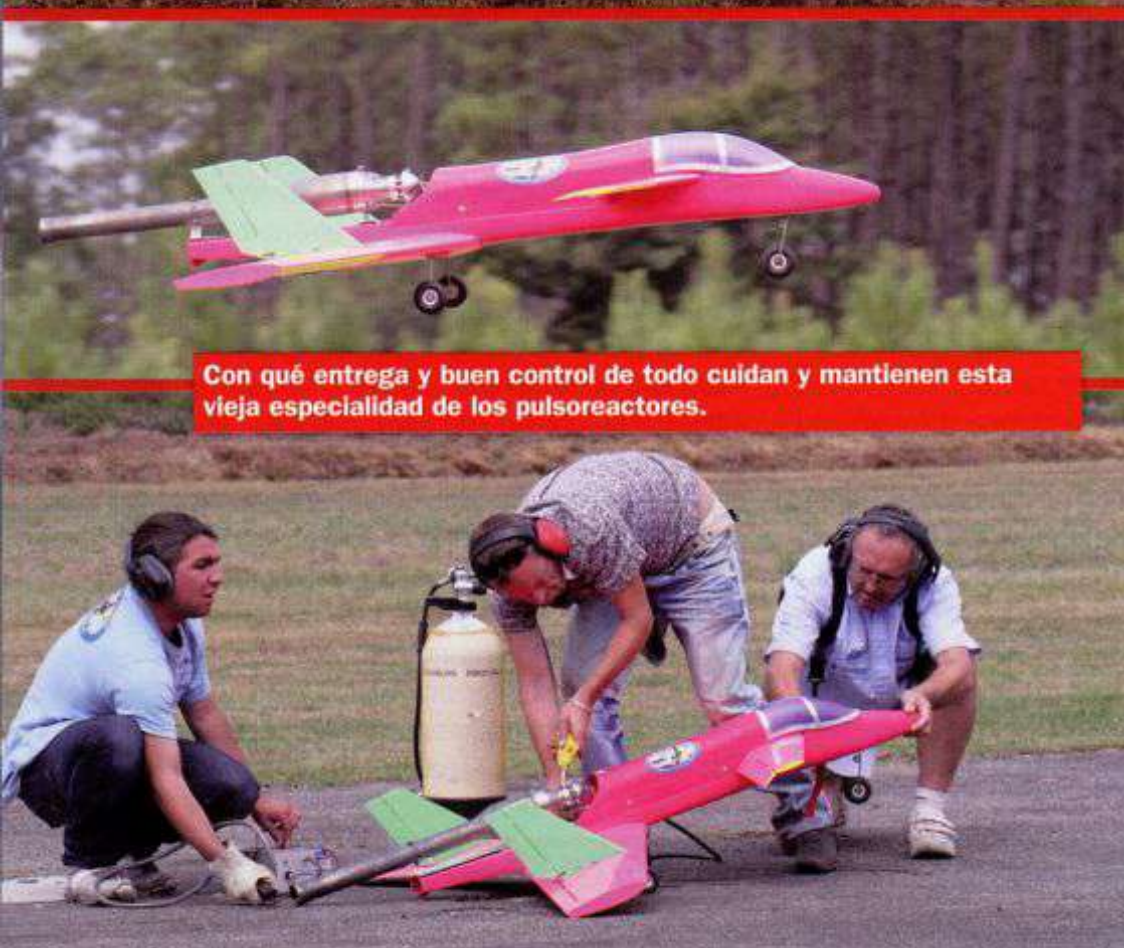
Esperando el vuelo de grupo esperan estos nobles bimotores, con los dos Bibus adelante.



Brousard de Francis Pelletier, otro de los buenos monoplanos del evento.



El gran Tempest de nuestro amigo suizo Henri Wild. Vaya si hubo grandes en Saint Vincent.



Con qué entrega y buen control de todo cuidan y mantienen esta vieja especialidad de los pulsoreactores.

## SAINT VINCENT DE TYROSSE

que hizo a su trabajo con el vídeo, y Javier García lo haría con un Mustang P51. Las turbinas no pararon. Rene Grocualt, por ejemplo, con un Super Scorpion de Avioan Design con P160. Claude Larrey que aprovechó las últimas horas para volar su también Super Scorpion, que –nos diría– “es de 2009 tiene más de 150 vuelos, Turbina Jet-Cat P160 con 19,3kg, y carburante queroseno Jet A1 +5%aceite Aéroschell. Mantenimiento esencialmente limitado a trenes aterrizaje. Déco: Red Bull”.

Bellísima fue la ejecutoria del Fouga Magister de Noël Parod con maniobras elegantes y aterrizajes suaves sobre la hierba. Fueron varios los vuelos jets en grupo como el formado por Daniel Gastou con Boomerang XL (Merlín 160), Stephane Aubert con Touno Jet, Christian Herit con Viper Jet (Jet Cat 160), Aurelien Oudoux con el Angel de Aviation Design. El Tuono Jet, de la italiana Perotti models, reproduce en el acabado el de la patrulla suiza. Instalaba una Jet Cat 160 y fumígeno. Muy bonito el Pilatus PC 21 de 2,40 m y 20 kg de peso con el turbopropulsor SPT 5 Jet Cat de Herit Christian.

Vimos también acrobacia de mucha altura en manos de buenos pilotos como Jeremy Kadikoff con un Extra 300 XS equipado con un DEL 170, Michot con un Extra 330 SC con 106 TMM, la pareja formada por LudoVic Lacaze (Su 29, Krill, DA 150) y Thibaud Chevalier (Extra 330 L, DA 100, servos JR 8911) que lo harían juntos. Entre otros. Helicópteros tampoco faltaron volando solos y en parejas, como el Alouette 2 de Demanche con Zenoah 20 cc a magneto volado por Gilbert Alonso y el Bell 230 D volado por Guy Lafargue.

Los pulsorretores entraron en acción varias veces, especialmente en grupo de a tres. Fue todo un espectáculo ver sus puestas en marcha y escuchar el bramido atronador de los pulsos en el aire. Perfectamente perrechado los equipos humanos con sus cascos protectores para los oídos. Actuaron Bertrand DE BONNAULT con Delphino y Sagitario, LARREY: Delphino y Sagitario, GROSSHENS con Delphino y Jean- François SANS con Sagitario.

### COSAS VARIAS

El sábado por la noche se invitó a los participantes a una cena en medio de la cual se entregó una botella vino a cada uno, en medio de los aplausos de todos. La organización nos obsequió a todos con un espectáculo de baile flamenco realizado por la escuela local de aficionados de Saint Vincent que nos emocionó especialmente. Después vuelo nocturno donde voló un acro grande con un motor 150. Un gigante se paseó con sus luces, entre todos nosotros. A mediodía del sábado y del domingo efectuó sendas exhibiciones acrobáticas Remi hijo de Luis Peña, con el acrobático Capeña de construcción amateur. Daba gusto verlo volar. A nuestro lado en el camping estuvo el grupo de Claude Capapez un hombre agradable, conocedor de España, de sus regiones y su historia y dispuesto a chapurrear el castellano. Una tienda “de indios”, bien grande, sirvió de cobijo a gran parte de los aviones del grupo de él, Luc y el simpático italiano Bicarrosse. Este último traía un Bleriot y un Caudron que volaría Lohurcade entre otros modelos. Entre otras autoridades estuvo presente la alcaldesa de Saint Vincent Michelle Labeyre.

### FINAL

Gracias Claude Larrey, amigos franceses todos de la organización currante, por este evento. Habéis hecho fácil el que estemos pensando en volver otra vez. Se lo contaremos a nuestros colegas. 🍷