

La Série des "Milkilo"

de
Gems Suzor

Puisque le M.R.A. entame sa 31^e année avec le présent numéro, il nous a paru intéressant de rappeler, principalement à l'intention des jeunes modélistes, des réalisations datant des tous premiers numéros du M.R.A. et même encore plus anciens. C'est pourquoi on trouvera dans les pages qui suivent des articles ou des descriptions d'appareils concernant MM. Georges Abrial (époque d'avant le M.R.A.), Gems Suzor qui fut un des premiers à pratiquer avec succès, et grâce à des formules originales, le motomodèle et aussi René Poulet qui, avec André Wastable, furent parmi les premiers à expérimenter des motomodèles télécommandés ; signalons tout particulièrement que René Poulet peut être considéré comme le premier modéliste radio intégral puisqu'il réalisait, non seulement la cellule, mais la radio et... le moteur et ceci en 1951.

Gems Suzor a été le premier « International » en modèles réduits d'avions, en se classant 1^{er} avec un modèle à caoutchouc, de sa conception dans le premier concours de modèles réduits d'avions organisé en 1912 à Hambourg (Allemagne) par M. Jordan, directeur du quotidien « Nene Hamburger Zeitung » ; la manifestation se passait à l'intérieur du hangar des ballons dirigeables Zeppelin. M. Jordan reçut le gagnant en privé pour lui remettre un diplôme.

L'année suivante 1913 toujours en Allemagne, il construisit un modèle à air comprimé (moteur français 3 cyl. Lossé.) Le modèle était entièrement métallique. 1 m 50 d'envergure et 0,900 kg de poids, l'hélice propulsive avait 0,42 m de diamètre et se situait au bord de fuite de l'aile, ce modèle ne connut jamais de casse et surclassait tous les autres concurrents, il eut l'occasion de consacrer ses qualités au concours organisé à Rensburg le 24 mai 1914 par la Nordmarkverein für Motorluftfahrt avec un vol de 45 sec. le meilleur temps sui-

(1) Malgré le nombre de pages de ce numéro, la place est insuffisante et les appareils de G. Abrial paraîtront en novembre.



vant était de 20 sec. diplôme, prix et félicitations furent remis par le Comte Von Moltke.

En 1936, 1^{er} concours de Motomodèles organisé à Etampes (France) par le journal « les Ailes ». Suzor présentait un curieux modèle à voilure en tandem le « Milkilo » propulsé par le premier moteur 10 cc américain « Brown junior » parvenu en France ; les concurrents, nombreux étaient tous équipés de ce remarquable moteur à allumage par pile, bobine et rupteur, sur les quelques 30 concurrents un modèle s'envolait pour atterrir 17 km plus loin, c'était le Milkilo.

En 1937, au cours d'une grande com-



pétition, organisée à Etampes par le « Model Air-Club de France » que présidait M. Catier (et avec quelle maîtrise), Suzor alignait un « 2 Milkilo » qui était construit en vue d'un record de durée ; il s'agissait d'un autre tandem, hélice tractive, train tricycle et très vaste fuselage ; il se classait 2^e, le vol ayant été interrompu par la perte d'une demi-aile à environ 250 m de haut ; la place de 1^{er} revenait à un excellent Modéliste M. Levy.

En 1938, l'hebdomadaire « La Nature » organisait un concours de modèles pour susciter les initiatives et voir surgir un modèle capable de remplacer les ballons-sondes utilisés en météorologie (projet resté sans lendemain). Cela mettait en cause la radio-commande. Bref ! Suzor présen-

taut un autre tandem, le « 4 Milkilo » de 1 m 70 d'envergure ; 0,35 de profondeur d'aile ; profil Clark Y ; poids 3 kg ; surface de plus de 1 m² ; charge 30 à 35 grs au dm² ; le moteur Brown entraînait une hélice propulsive située à l'extrême arrière, l'arbre de transmission n'avait pas moins de 0,60 m ; équipé d'un petit baromètre enregistreur de 0,500 kg. Le modèle enlevait la coupe de « La Nature » avec 320 mètres d'altitude enregistrés.

(Notons en passant qu'un avion Morane emmenant Marcel Chabonat et Maurice Bayet tournait autour du modèle : ils réussirent à le perdre de vue...)

L'appareil était tout en balsa ; l'aile en caisson, le bord d'attaque, bout marginal en 4 mm armé avec un tube d'alu cintré. Chaque demi-aile comportait un système d'emplanture permettant un réglage individuel.

Le recouvrement est en pongée enduit de gélatine. Les deux ailes, avant et arrière, sont identiques.

Le train s'effaçait de 25 cm permettant des atterrissages durs. Le moteur équipé d'un volant entraînant, comme nous l'avons dit, l'arbre d'hélice mais grâce à un disque unique à friction, genre embrayage monodisque, qui absorbait les effets de résonnance.

En 1946 M. Ducrot, un as de l'époque, crut bon de s'adresser à Suzor pour la partie mécanique d'un modèle destiné à établir un record de distance ; le modèle emportant un demi litre d'essence, parcourut 45,597 km et le record (toujours debout en France) a été homologué le 31 janvier 1946 par l'Aéro-Club de France, il est bon d'ajouter que ce parcours n'est qu'une fraction du chemin parcouru car il ne représente que le déplacement du grand cercle décrit par les modèles qui ne volent pour ainsi dire jamais en ligne droite, au reste la consommation d'essence accusait 3 heures de fonctionnement du moteur.

Gems Suzor se défendait de tout conformisme et ses réalisations ne ressemblaient à aucun avion existant. Il faisait du modélisme un moyen de recherche et il en tirait apparemment un profit technique.