

Avec un dièdre un peu trop important probablement pas nécessaire, le modèle tourne à gauche avec des dérives fortement braquées (10 à 15°), l'aileron gauche très légèrement positif (5° ?), le droit négatif idem. Léger piqueur aux deux moteurs (3° ?), un peu de décalage à droite (2° ?). Le vol est réaliste, pas très rapide, légèrement incliné, le modèle monte peu et régulièrement pendant 20 à 30 s, par contre la surpuissance est faible et les décollages délicats (très - ou trop - réalistes !). On m'a suggéré de diminuer le pas des hélices (les pales d'hélice des anciens KP 00 se vissent sur le moyeu) pour faciliter l'accélération au décollage, mais cela n'a pas encore été essayé (le mulot monte effectivement mieux avec un pas plus faible).

Ce modèle a volé 53 s, lancé à la main (charge de 40 s sous 6 v) à Liège en montant dans les lustres, beaucoup trop haut à mon goût ! Par contre, s'il décolle, l'altitude atteinte est un peu faible pour assurer un vol sans aléas. Passer à trois batteries s'est révélé être une solution qui apporte ses propres problèmes. Il faut reculer légèrement les batteries et augmenter un peu le piqueur. La vitesse de vol n'est que peu augmentée et le décollage effectivement plus facile. Par contre, la montée est trop rapide pour être réaliste et la puissance décroît très vite à une altitude telle que la fin de vol manque également de réalisme. Peut-on jouer sur le pas là aussi ? ?

On doit pouvoir extrapoler ces essais à un certain nombre d'appareils, en particulier aux avions d'arme de la même époque. Le Léo 45 et l'Amiot 350 ont presque les mêmes proportions et sont plus fins donc potentiellement plus légers. L'aile médiane et la présence des fuseaux-moteurs font que le profil creux n'est pas trop choquant.

Beaufighter, Blenheim, Whitley, Mosquito sont assez jouables également, bien que ce dernier, comme le Bréguet 693, soit plus tentant en bi-caoutchouc. Plus "exotique", le Martin B 10 est aussi un sujet bien intéressant, malgré (ou à cause de) ses tourelles bizarres et sa tôle ondulée ! Par contre les vraies ailes basses comme sur le Potez 63 ont plus de mal à marier de façon élégante leur intrados creux et le fond de fuselage. Malgré ce problème, ce dernier est en construction actuellement, choisi pour sa finesse et sa relative simplicité dont on espère un poids plus faible... En général les moteurs en étoile facilitent le montage du moteur électrique (avec son axe décalé par la démultiplication) et son réglage ultérieur, le capot moulé pouvant être ajouté après réglage.

Les jurys anglais sont assez sévères pour les maquettes en styro à profil creux. Peut-on améliorer la cotation maquette en adoptant un profil plus réaliste (proche du Clark Y par exemple) ? Constructivement, ce n'est pas impossible, et bien que je n'ai pas, pour le moment, réussi à réaliser au fil chaud un profil dont le centre est creux, on doit pouvoir y arriver, ou munir un extrados très creux et léger d'un intrados en feuille de styro très mince. Le Whitley, avec sa grande corde, pourrait être un bon cobaye. Cependant il semble me souvenir qu'Alfery y avait renoncé sur une de ses remarquables maquettes, après avoir constaté que la vitesse de vol était nettement plus grande. Il faudrait alors diminuer encore le poids, ce qui me paraît difficile, et voler plus vite n'est guère tentant, ces maquettes étant relativement fragiles, sans compter le dommage pour le réalisme du vol, qui est jugé en F4D.....

J.C.

SABRI 1 MINISTICK

F. MANIERI

Ce modèle a été dessiné pour obtenir de bonnes performances sous faible plafond, car je n'ai pas un bon endroit de 8-9 m pour essayer les ministicks, la meilleure place dont je dispose est mon garage qui fait approximativement 2 m sous plafond !

Avec quelques réglages, il peut cependant atteindre de bonnes performances dans un site de bonne hauteur, (le précédent dessin a fait 9 mn 08s dans une bonne salle de 8m).

En utilisant du balsa léger pour la poutre-moteur, la poutre arrière et l'hélice, et en n'étant pas excessif avec la colle de structure et de recouvrement, il est possible d'atteindre un poids de moins de 0,43 g, ce qui est bien utile à cause des réparations fréquentes dans les sites encombrés d'obstacles et de la manipulation avec les mains mouillées de lubrifiant, qui accroissent le poids de la poutre. On peut ainsi conserver un ministick qui reste au poids minimum en jouant seulement sur le lest.

Si vous avez une question, vous pouvez envoyer un courriel à aviacompositi@aviacompositi.com

Pour des plafonds de 8-9 m, je pense qu'une boucle de 29 cm de caoutchouc de 0,73-0,75 g/m doit faire l'affaire, mais cela demande vérification

Bons vols

F.M.

