

BUCKER Bü 131B Jungmann

Cacahuète de Thierry BACHELLIER

Les biplans possèdent un charme indéniable, mais à l'échelle cacahuète ont souvent la réputation de moins bien voler que les modèles monoplan. Leur construction peut sembler plus longue et plus compliquée, et leur réglage plus difficile. Le Bücker Jungman pourrait bien être l'antithèse de tous ces préjugés : Roger AIME et André PETIT m'avaient prédit les très bonnes qualités de vol de cet avion, ils avaient raison : je n'ai pas été déçu ! C'est effectivement un excellent modèle, très stable et facile à régler. Les ailes en flèche permettent de conserver le dièdre d'origine, les empennages de taille suffisante n'ont pas besoin d'être agrandis, le long nez évite un lest important à l'avant, le centre de gravité du caoutchouc étant proche de celui du modèle. Le train d'atterrissage est suffisamment long pour permettre les décollages du sol. En concours, le jugement statique est aussi important que les qualités de vol d'un modèle. Le Jungmann est un excellent collecteur de points de bonus : biplan, fuselage à facettes, toutes gouvernes mobiles ; train d'atterrissage, empennages et dièdre à l'échelle, carénages de roues et ce fameux charme des biplans propre à émouvoir les juges les plus froids ! Que demander de plus ?

Construction .

La construction est classique, structure balsa entoilée japon. Bien entendu, toujours garder à l'esprit le mot **Légereté**, surtout à l'arrière. Le fuselage est construit sur la base de deux flancs en balsa 1,2x1,2 léger, réunis par des entretoises. Coller ensuite les couples C1 à C11, les quatre lisses supérieures en 1x1 moyen, les cotés de cockpit en 0,8 x 0,8, les baguettes sup. et inf. de nez en 1,2 x 1,2, l'arête ventrale et les lisses latérales en 1 x 1 léger. Terminer par les coffrages, le nez amovible, le bloc arrière. Quelques

renforts d'angle en partie inférieure augmenteront la rigidité en torsion.

Les plans supérieurs sont identiques aux plans inférieurs hormis la position des supports de mats en 4 x 0,8 situés soit à l'intrados, soit à l'extrados. Les ailerons réglables apportent une petite difficulté de construction, mais sont très utiles pour les futurs réglages. Ils sont entièrement construits avec l'aile, puis séparés après finition complète de celle-ci. Les deux baguettes 1x1 sont collées entre elles par quelques points pour permettre leur séparation ultérieure. Après séchage, encocher les nervures N°1 sous les baguettes 1 x 1 et coller deux baguettes 1,5 x 1 qui termineront le contour de l'aileron et de son logement.

Finition.

J'ai entoilé mon modèle avec du papier ESAKI coloré à la craie (voir CERVIA N° 36 de Décembre 2004) et vernis acrylique. Le schéma de décoration est celui de l'armée suisse. Les flèches noires et l'immatriculation sont découpées dans du japon noir, les croix blanches dans du décalque blanc.

Abordons maintenant la partie la plus délicate de la construction : l'assemblage du fuselage et des plans supérieurs et inférieurs. Les deux plans sont parallèles et calés à la même incidence de 3°. Après finition complète des éléments, construire un montage en balsa pour positionner le fuselage et les plans inférieurs : le fuselage repose sur l'arête inférieure des pièces F1, l'arrière du fuselage est calé sur un support. Coller en place les plans inférieurs calés au bon dièdre. Découper dans du balsa 3 mm deux berceaux parfaitement identiques comportant une encoche inférieure de 45 mm de long pour se positionner sur le plan inférieur, et une encoche supérieure de 45 mm également, parallèle à la base du