

Construire le Nieuport II N

J.C.

Voilà un avion qui semble bien avoir toutes les qualités pour une maquette électrique (ou même CO2). Bonne surface, bons empennages avec bon bras de levier, il y a un peu de dièdre, le tout n'est pas trop compliqué et surtout sans trop de haubanage. Enfin on peut le voir au Musée de l'Air, ce qui permet de figoler une documentation par ailleurs un peu courte. On passera sur un patin de train bien exposé et les faibles débattements pour le moteur et l'hélice.

La construction appelle peu de remarques. Elle suit d'aussi près que possible la structure du vrai ce qui n'est pas trop difficile. On peut utiliser pour le fuselage du 2 x 2 ou du 1,5 x 1,5 dur. Malgré le poids du moteur et des batteries, attention au poids de l'arrière (on peut affiner, par l'intérieur, longerons et montants) et de l'empennage. Mais ce dernier est sensible au vrillage, ne pas trop alléger.

Les nervures se découpent en bloc sans difficulté car l'effilement est faible. Les haubans sont fonctionnels, il faut donc soigner les collages. Ne pas oublier au séchage un vrillage positif de l'aile gauche (cale de 2 mm sous le bord d'attaque marginal).

Le train fait appel à des c.à p. de divers diamètres, celle d'axe ne doit pas être trop fine car son élasticité est très utile. Mon patin en bambou dur n'a pas duré longtemps, il a fallu le renforcer par une c.à p. On peut



choisir de le réaliser en c.à p. de 20/10 (ou même plus car ce lest est bien placé) gainée de tube alu à l'avant en laissant le tube seul (ou le bambou) à l'arrière.

J'ai recouvert mon modèle d'un papier « domestique » qui rend assez bien l'aspect de toile enduite, mais qui s'est révélé lourd et peu résistant. Dommage ! Un bon japon recouvert d'une couche légère de peinture acrylique aurait un aspect plus fini et serait probablement plus léger.

Il y a largement assez de place pour installer un moteur, la découpe de la cloison sera adaptée au modèle choisi. Attention à deux choses : il faut pas mal de piqueur et un peu de décalage à droite. Bien vérifier que l'installation permet ces réglages sans que l'hélice touche le patin ou la prolongation du flanc de fuselage droit. Ces réglages se font sans le faux moteur, qu'il faudra probablement creuser au maximum pour le mettre en place sans qu'il touche les engrenages. Ce faux moteur a le bon goût de servir de lest, presque ce qu'il faut sur mon modèle !

Avec le CG positionné 10 à 12 mm derrière le longeron avant, mon modèle tourne à gauche avec le vrillage donné ci-dessus, 6° de piqueur et 1 à 2° de décalage à droite. Les gouvernes de stab sont relevées de 2 à 3 mm et la dérive braquée à gauche de 3 à 4°, avec un réglage extrêmement sensible.

Poids 54 g avec moteur KP 00 twin, hélice 140 mm type caoutchouc, 3 batteries NiCad et un peu de lest dû à quelques réparations pesantes à l'arrière !. Descendre à moins de 50 g n'a rien d'impossible, avec le gros avantage d'un vol plus lent.

On doit pouvoir voler avec 2 batteries si on allège suffisamment l'arrière. Il serait bien plus intéressant d'essayer une batterie LiPo que l'on pourrait prendre de forte capacité (350 à 700 mAh) car il faudrait du lest. Mais en raison de l'autonomie d'une telle batterie, un timer électronique genre Zombie sera nécessaire, avec l'avantage qu'il règle le temps moteur, mais aussi la puissance, en deux séquences programmables.

Documentation :

Les Avions Nieuport (Docavia)

Le Fana date ??

Musée de l'Air (photos personnelles)

