

Amiot 143

F4E pour deux KP 00

JC

C'est un sujet intéressant pour une maquette électrique où le poids est un élément déterminant. Avec sa grande surface et ses formes carrées, on peut en espérer une structure légère. Les empennages sont petits, mais en électrique, la puissance ne varie pas trop, ce n'est donc pas trop pénalisant. Par contre, il y a du travail de moulage (7 pièces) et l'ajustage en est délicat.

Aile : La construction est rapide une fois que l'on a taillé les nervures. On

obtient celles-ci en moulant sur un bloc deux épaisseurs de 7/10 mouillées et collées à la vinyle. Coupées à la largeur de 15/10, ces nervures sont recoupées à l'avant de 2 mm supplémentaires pour chaque position sur la partie trapézoïdale de façon à obtenir un profil plus plat au marginal. La forme un peu inhabituelle du profil à bord d'attaque pointu est conforme à l'extrados du vrai, seul l'intrados a été aplati. Mon modèle ne comporte pas d'ailerons pour des questions de poids et de simplicité, mais ils sont bien payés au statique et bien pratique pour régler le virage. Sinon ne pas oublier le vrillage.

Mis à part les flancs en ctp 3/10, le fuselage est une caisse recevant quelques carénages. Il est entièrement recouvert de papier pour assurer une finition homogène après peinture. Il faut laisser une grande partie du fond inachevée pour poser par l'intérieur les fenêtres après finition et peinture totale (sinon, il faut les masquer ce qui est délicat). Cela permet aussi de déplacer les batteries pendant les essais, pour équilibrer sans lester. Le fond complet n'est posé et peint qu'après finition totale.



Les deux tourelles. Celle de l'avant est construite en deux parties qui s'emboîtent. Elle contient le buste du mitrailleur dont les jambes se trouvent dans le nez !

Mon modèle étant bleu nuit, il a été recouvert en japon bleu, mais la majorité des Amiot étaient brun chocolat, bien que quelques uns aient été hâtivement camouflés trois tons pendant la guerre. La peinture Tamiya mate donne sur le papier un aspect très réaliste. Les montants de cabine et de tourelles sont en papier 80g recouvert aussi de japon et peint (deux faces) avant découpe. Collage à la néoprène, attention aux taches difficiles à éliminer. Remarque : Le modèle que j'ai choisi a le dessous du nez arrondi, ce qui donne beaucoup de travail pour le moulage et pour y adapter correctement le papier. Il existe des Amiot 143 (première version ?) où cette partie est à angle vif, ce qui permet un vitrage développable et un collage de papier plus net. Il existe aussi deux positions possibles pour la tourelle arrière et d'autres variations de détails qu'il faut tirer des photos.

Le modèle s'est révélé marginal avec deux batteries NiCad de 50 mAh (mais bonne option si on arrive à construire un peu plus léger) et beaucoup mieux avec trois. Il comportait des KP 00 anciens dont les hélices à pas réglables sont pratiques pour les premiers essais mais attention aux dérèglages ! Les nouveaux modèles ont une fixation à vis qui permet d'essayer un plus grand choix d'hélices. Le vol est définitivement meilleur avec une LiPo de 135 mAh, mais il faut alors un timer comme le Zombie de Atomic Workshop qui permet de limiter les temps de vol et surtout de régler finement la puissance. Comme il faut accéder à ce timer à chaque vol, on peut le placer sous une tourelle amovible fixée par exemple par un mini-aimant (le Zombie laisse 10 s avant la mise en marche des moteurs).

Avec un dièdre presque maquette, mon modèle pouvait tourner à gauche ou à droite avec une très grande sensibilité au réglage de la dérive. Tourner à gauche est visiblement plus stable, et un dièdre un peu plus fort (20 à 25 mm) serait une sécurité certaine. CG à 20%, piqueur important (5 à 7 °) et un peu de décalage à droite (3° sur le moteur droit). Ne pas oublier le vrillage (voir plan) ou un léger braquage des ailerons (+5° à gauche et -3° à droite par exemple). Comme toujours, s'assurer d'un bon plané qui exigera certainement de relever le bord de fuite des gouvernes du stab de 4 à 5 mm. Il est sage de protéger le nez pour les premiers essais et de ne pas monter la tourelle avant.