

Le choix de cet avion pour une maquette de concours résulte de plusieurs observations faites lors de compétitions ces dernières années, et d'une connaissance détaillée du règlement. Ce dernier favorise nettement les formules complexes telles que les biplans. Je suis donc parti sur un biplan, l'avantage au statique étant décisif. Ensuite on a beaucoup vu de reproductions du Bücker Jungmann aux premières places. Pourquoi? C'est un biplan bien sûr mais il a peu de surface, et pourtant ses qualités de vol sont excellentes. En regardant bien, le Bücker a toutes les qualités requises pour faire un modèle parfait: Un fuselage long et dodu qui peut embarquer beaucoup de gomme, tout en préservant l'aérodynamisme grâce au moteur en ligne, un train assez haut pour permettre le décollage avec une hélice de grand diamètre, des empennages tout à fait suffisants en surface... et surtout une magnifique voilure en flèche bien prononcée qui apporte facilité de centrage et stabilité en vol. Cette aile en flèche, c'est vraiment l'atout maître du Jungmann.

Alors, que faire? Construire un Jungmann moi aussi? J'aime les lignes de cet avion mais il y en a déjà assez dans les concours. Je me suis donc mis à la recherche d'un biplan réunissant autant des qualités présentes sur le Bücker que possible. Le Gotha 145 semble un excellent choix, son seul handicap étant l'aile inférieure qui est droite, ce qui largement compensé par la flèche très importante du plan supérieur. Seulement voilà, c'est un avion à croix gammées et je n'ai jamais réussi à rassembler assez de documentation sur des versions aux couleurs plus consensuelles, qui ont pourtant bien existé. Finalement, le petit Fly Baby que j'avais en vue depuis longtemps a fini par s'imposer. Son décor chatoyant, sa bonne bouille, sa simplicité de formes et la disponibilité d'un début de doc m'ont paru suffisants. Contre lui, il a d'avoir un fuselage un peu court par rapport au Jungmann mais en revanche son moteur apparent peu faire la différence au statique. Au final, le modèle aura bien les qualités et défauts prévus.

Je passe rapidement sur la construction, en précisant quand même qu'il ne s'agit pas d'un modèle pour débutant. Ou alors on peut ne pas faire les gouvernes mobiles et enlever quelques nervures pour limiter le poids.

Fuselage: Le capot est en balsa taillé dans la masse, en deux demi-coquilles plus une face avant rapportée. Cette dernière peut être en bois un peu plus dur car le centrage nécessitera probablement du lest dans le nez. Les entretoises horizontales du dessous ne doivent pas être trop molles, sans quoi l'entoilage les fera se cintrer, à cause des lisses. Même chose pour les entretoises verticales à l'arrière du cockpit qui doivent être assez costaudes. Sur mon modèle elles sont doublées avec une lame de carbone. Une autre solution est d'installer des équerres à l'intérieur du fuselage pour reprendre les contraintes dues à l'entoilage, mais alors gare au caoutchouc qui embarque tout en se déroulant!

Voilure: Les saumons peuvent être en lamellé mais le bambou sera plus réaliste, plus résistant aux chocs, plus facile d'emploi et pas plus lourd. A vous de voir. Je fais les charnières des gouvernes en alu de canette de bière, que je recuis pour l'attendrir. Les mats de cabane et d'entreplan nécessitent pas mal d'attention. La solidité des joints entre les différents composants des "N" ne doit pas être négligée et une pièce de renfort est à envisager. Là encore une petite lame de carbone insérée dans le balsa, peut faire des miracles. Sinon un petit bout d'alu, comme pour les charnières, ira bien aussi. Les tétons de positionnement en bambou sont importants eux aussi. Ils garantissent la résistance aux chocs du modèle et permettent des démontages et remontages aisés.

Empennages: J'ai réalisé les extérieurs courbes en cintrant simplement sur forme des baguettes de balsa bien humidifié. C'est bien plus léger que le lamellé.

Le Fly Baby est assez facile à régler en vol, du moins tant qu'on ne cherche pas la grande performance. La stabilité espérée en roulis est bien au rendez-vous et les risques de passer sur le dos sont presque inexistantes. Ca change des Pistachios à aile basse! Virage à gauche conseillé, pour la simplicité, avec aileron intérieur calé au neutre ou très légèrement positif, et l'extérieur en négatif. La dérive est alors braquée à gauche, ce qui est on ne peut plus traditionnel.