

Cet étrange engin était issu de la modification d'un F-84 , à l'époque où l'on cherchait désespérément un moyen d'accroître le rayon d'action des chasseurs à réaction trop gourmands en kérosène. La petite histoire prétend que le bruit de son hélice supersonique donnait des nausées aux mécanos à plusieurs kilomètres.....

Les méthodes de travail du styro ont déjà été décrites, passons en vitesse sur le début du travail : découper les deux demi-fuselages avec une marge de 1 mm, réunir par une ligne de points de colle (vinyle ou Limpidol), poser les gabarits circulaires avant et arrière tenus par un point de colle ou des épingles. Mettre à la forme extérieure presque définitive, séparer les moitiés, creuser à la fraise boule jusqu'à un poids de l'ordre de 1,5 g ou moins si vous êtes courageux!. Ne pas avoir peur de la mollesse des demi-coques, elles retrouvent une excellente rigidité une fois réunies. Recoller les deux parties, poser le couple avant en CTP 3/10 ou deux épaisseurs de 5/10 balsa contrecollées, et les renforts de broche tout à l'arrière de la tuyère. Un dernier ponçage assure la finition et la cote définitive.

Pour l'aile, laisser une marge de 2 mm et un très large arrondi au marginal, partie fragile en fin de ponçage, et ne mettre à la cote qu'une fois atteint un profil presque définitif. J'ai laissé un intrados plat, mais on peut gagner quelques centigrammes en creusant un peu le profil. Coller la partie triangulaire inférieure de la prise d'air et creuser pour alléger. C'est la seule partie vraiment délicate de la construction, il faut prendre son temps pour obtenir une entrée d'air propre et réaliste. Cet élargissement procure une excellente rigidité à l'emplanture. Il est bon d'abaisser les volets pour augmenter la portance et rigidifier l'aile, mais j'ai hésité à abaisser également les becs de bord d'attaque (à essayer !).

Les pales d'hélice sont en ctp de 3/10 vrillées à chaud sur moule (on peut essayer des pales en pot de yaourt) , leurs longerons en bambou viennent se coller à l'Araldite entre deux triangles eux aussi en ctp 3/10. Ces triangles sont traversés par un petit bout d'aiguille de seringue qui assure à l'axe en 5/10 un passage sans jeu (avec le gros cône, on ne peut se permettre d'avoir une hélice qui brinqueballe !). Attention au poids à

l'avant : le bord de fuite des pales est affiné au maxi, les triangles ajourés autant que possible, l'Araldite est utilisée avec avarice. etc . Le cône enfin est tourné à la mini-perçuse. sur un plateau ou le styro est fixé à l'adhésif double face. On peut effectuer les premiers vols avec un cône en mousse de plastique souple découpé de façon approximative.

Décoration: Deux F 84 H ont été construits, immatriculés FS-059 et 060. Ils sont très semblables, sans peinture, les photos ne montrent que de petites variations dans la décoration. On peut se contenter, si on a construit en styro gris ou gris-bleu, de passer une couche de Limpidol très diluée et très légèrement poncée. Le résultat serait peut-être aussi satisfaisant, plus léger (et bien moins fatigant !) qu'une peinture alu qui rend mal sur le styro, surtout en couche mince. Par contre il serait alors bon de soigner les tracés et les détails.

Réglage: Avec l'aile calée à peu près à 2 °, et les volets abaissés de 5 °, le modèle ne nécessite pas de piqueur (et même une cale de 5/10 SOUS le nez). L'aileron gauche est abaissé de 5°, le droit relevé de 3°. La gouverne de dérive est braquée à gauche de quelques degrés. Le C.G. est à 5 mm à l'arrière de la cabine (on peut passer une épingle en travers pour vérifier l'équilibre). Mon modèle pèse 7 g complet (on peut certainement gagner 1 ou 1.5 g sur la structure et la peinture) et nécessite une boucle de 1,6 x 1. Sur 550 mm de long remonté à 2000 t le meilleur vol actuel est de 55 s. Le vol est assez rapide au début avec un virage large très incliné à gauche, puis montée avec ralentissement relatif et tours plus serrés à plat au plafond. Si l'inclinaison est trop forte une cale de 5/10 à gauche est efficace, mais il faut donner un peu plus de dérive pour conserver le virage. Un vol moins incliné permettrait peut-être de monter aussi bien avec un moteur plus faible, mais le réaliste y perdrait sans doute! Le fuselage étant long, le moteur bien centré, avec un C.G. proche de celui de l'avion, il n'est pas impossible que l'on puisse utiliser des moteurs encore plus long, 600 mm ou plus qui donneraient plus de 3000 t possibles, mais dans ce cas l'ajustement de la section du moteur deviendra encore plus critique. Avec ce genre d'appareil, on peut rêver, on n'a pas fini de faire des essais !