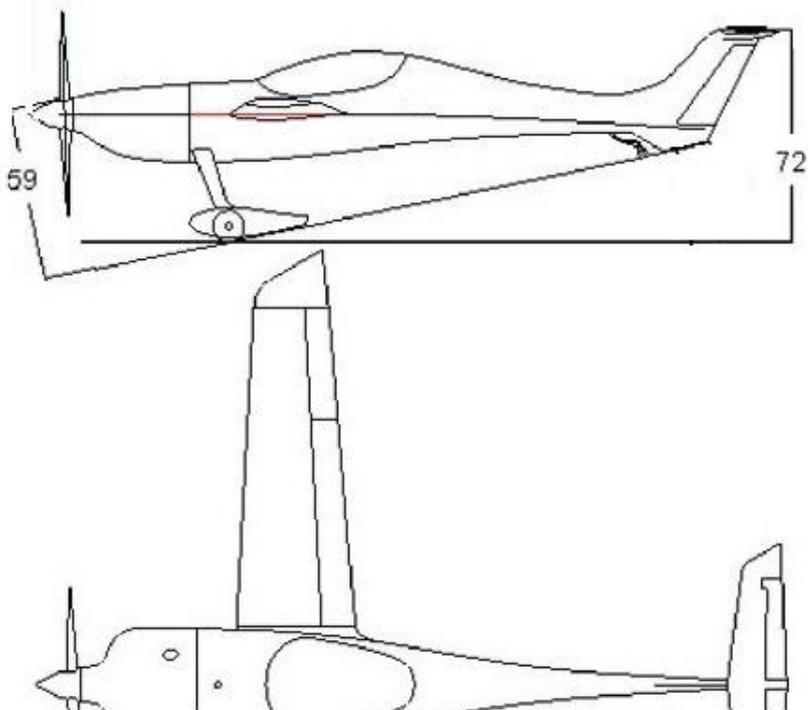


Cory Bird SYMMETRY

Cet original appareil m'a depuis longtemps tapé dans l'oeil, mais je n'en ai trouvé un trois-vues que récemment. Ce dernier est assez simple mais suffisant pour une Cacahuète. Cory Bird travaillait chez Rutan Composite quand il a dessiné son avion. Il a utilisé les méthodes de dessin et de construction les plus modernes et tout a été sacrifié à la performance. Mais si son avion est très soigné, il n'est pas compliqué pour autant. Le train rétractable, un temps envisagé, a été remplacé par un second siège, assez élémentaire, le moteur est standard et l'hélice est à pas fixe (et élevé !) ce qui exige une bonne longueur de piste pour le décollage. Même besoin pour l'atterrissage, à cause de la grande finesse, malgré les grands volets.



A part l'originalité de l'avion, ce qui m'a motivé était la nécessité d'améliorer mon travail sur les modèles en styro, ma construction étant toujours trop lourde, et sur un tel modèle cela n'aurait pas pardonné. Contrairement à beaucoup de modèles, c'est l'avant qui a tendance à être trop lourd. Il faut donc bien alléger nez et hélice, même si un lest à l'extrême arrière est très efficace et n'a pas besoin d'être important.

Le but a été à peu près atteint, mais il y a quand même mieux à faire. Pour garder un bon collage à l'emplanture, j'ai conservé un profil plat et une épaisseur de parois (très relativement) élevée. Pour obtenir un bon collage à cet endroit, il est bon de piquer parois et emplanture de façon à faire pénétrer la colle blanche un peu en profondeur ce qui constitue une sorte d'encrage.

A 7 g en ordre de vol, il peut sembler très léger, mais la charge alaire n'est pas si faible, la surface étant à peine supérieure à 1 dm². Il ne semble pas impossible de gagner encore ½ g (8% du total !), avec des parois moins épaisses, un profil un peu creusé, des jambes de train mieux profilées, une peinture plus régulière et une bulle plus mince.

Essayé en extérieur à remontage limité, le modèle s'est révélé très stable, tournant à gauche légèrement incliné, avec 3° de piqueur, aileron gauche abaissé de 5°. Les gouvernes de stab sont relevées de 4 à 5° et le volet de dérive, très sensible, à gauche de 1 à 2°. Le moteur était une boucle de 2 mm, mais à plein remontage, du 1,8 mm suffirait sans doute, ce qui pourrait donner des vols très satisfaisants, malgré une vitesse de vol plus élevée que la moyenne. JC

Jodel

biplace en tandem

C'est Alain Parmentier qui m'a envoyé cette photo trouvée sur la Toile. Je n'ai jamais entendu parler d'un biplace tiré du Bébé, bien qu'un avion d'entraînement ait bien été étudié, mais métallique.



A bien regarder l'image, je soupçonne un canular. On a l'impression que l'immatriculation a été effacée et la perspective sur les deux pare-brise est la même. Sur la dérive, on entrevoit (peut-être !) Bébé Jodel N 3 ou 9. Si vous avez des lumières sur cet engin.....