

TOMAHAWK



Bruno Hérard



Voltiger n'est plus un casse-tête !

Le Tomahawk, c'est :

- un avion de voltige très facile à piloter, précis et efficace même dans un programme de voltige série 3,
- un style de vol harmonieux, souple et plus "cool",
- le plaisir de piloter à l'état pur,
- un avion qui donne une totale confiance à son pilote dès le premier vol,
- un pilotage sans stress, ce qui permet de s'appliquer sur la précision et la finesse des figures.

Le résultat est immédiat et surprendra les débutants en voltige.



Pourquoi

j'ai conçu ce modèle

Bien que depuis quelques années je ne suis plus présent dans le milieu de la compétition, je n'en ai pas pour autant délaissé la voltige. Au contraire, ma passion du pilotage pur, propre et précis est restée intacte. Il n'y a que ce genre de modèle qui me satisfait pleinement. Même avec la voltige grand modèle, certes plus spectaculaire, je ne ressens pas totalement cette pureté pour laquelle je suis tant passionné.

Quant à la compétition, n'hésitez surtout pas, c'est une bonne école pour progresser, apprendre à régler et à concevoir ses propres modèles.

Par la force des choses, j'avais plus de temps à consacrer aux démonstrations publiques, mais pour changer du classique programme de voltige, je me suis orienté vers le vol musical. Cela remporte toujours un vif succès auprès du public. Une partie du vol est soulignée par un fumigène rouge si le temps est clair et pas trop turbulent.

Pour la réussite de ces vols musicaux, le modèle devait avoir les capacités suivantes :

- facile à piloter et être très "gentil" pour ne pas dépenser son énergie à le corriger et à se battre constamment avec lui, afin de se concentrer sur la musique, le placement du modèle, la synchronisation, la trajectoire, le vent, etc.

- pour la partie musicale lente, il doit pouvoir voler avec très peu de vitesse tout en restant puissant pour les grandes figures amples et majestueuses et conserver une bonne stabilité même avec du vent pour ne pas avoir de battements d'ailes désagréables.

- pour la partie musicale saccadée (197 facettes en 88 s et en rythme), il doit être mordant aux ailerons, précis et rapide (aidé avec des expos inverses)

- pour la partie "folle", il doit pouvoir faire n'importe quoi ? (expo inverse sur ailerons et dérive) mais doit rester maîtrisable sans partir en déclenché incontrôlé.

- pour la partie musicale synchronisée au 1/4 s (mélange de 1/2 et 1/4 de tonneaux, rapides et barriques), il doit être



- une planche avec 1/2 aile et un 1/2 stab
- une planche avec les nervures à découper pour l'aile et le stab avec notice chronologique de montage
- une planche comportant les autres pièces à découper : dérive, flanc balsa et ctp, bâti, couples, plancher, gabarit verrière, etc.

Toutes les pièces à découper sont dessinées très précisément pour un travail propre et précis pour obtenir en final un avion le plus parfait possible.

Vous avez maintenant tous les éléments ? Alors il est temps maintenant de relever les manches !

Construction

Commençons par le stabilisateur

Découper en prenant soin de ne pas séparer les cales sous la pointe de chaque nervure. Pour cela ne découper qu'à moitié les traits en pointillé.

Placer les cales de 30 mm de hauteur sous les bords d'attaque ainsi que la cale (ép. 15/10) pour remplacer l'épaisseur du coffrage (voir plan). Suivre le montage chronologique (voir plan). Après avoir coffré l'extrados, retourner le stab, retirer la cale de 15/10 puisque le coffrage est maintenant en dessous puis continuer en suivant la notice de montage.

Après avoir poncé le tout, découper les volets de profondeur.

Dérivé - volet de direction

Même principe en plus rapide vu le faible nombre de pièces.

Aile

Même méthode que précédemment, mais avec une cale en biseau supplémentaire placée sous le longeron et des épaisseurs de 15/10ème au-dessus de chaque cale (voir plan). Pour obtenir une aile parfaite, les nervures doivent être en appui sur les trois cales. Les fourreaux seront réalisés en époxy, moulés autour de la clé d'aile comme indiqué sur la notice de montage. Coffrer l'extrados en une

très précis en entrées et en sorties de déclenchés, pouvoir s'arrêter à plat sur une série de déclenchés synchronisés avec la musique sans perdre sa trajectoire. Et, bien sûr, pour se faire plaisir, il doit être capable d'exécuter un programme de voltige série 3, sinon je n'aurais pas l'impression d'avoir un avion de voltige. J'étais plutôt confiant dans la réussite de ce projet grâce à l'expérience acquise ces dernières années avec les modèles déjà créés depuis l'Exo 7 (champion de France série 2 en 1985, envergure 1,88 m, 45 g/dm³), l'Akkro 117 (voir plan RCM n° 81) et le Giotto avec Bruno Di Domizio. On enlève le moins bon et on garde le meilleur de chaque modèle, on mélange bien et il en ressort un Tomahawk tout chaud.

Depuis 93...

Le Tomahawk vole depuis 1993, j'ai donc pris tout mon temps pour bien connaître ses réactions, le régler et apporter quelques retouches afin de mieux vous satisfaire. Je n'aime pas faire de comptes-rendus sur quelques vols seulement et encore moins après le premier, où l'on est forcément toujours enthousiasmé. Je sais, je suis un pinaillier pour certains (si, si) mais il en est ainsi quand on recherche la perfection.

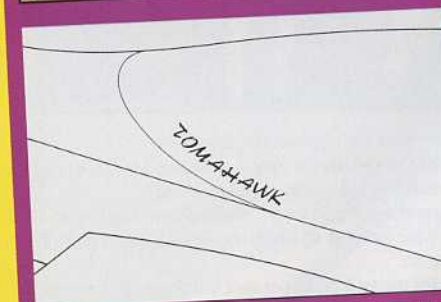
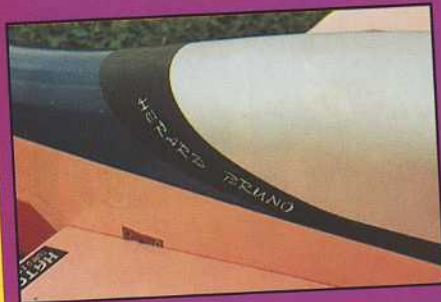
Des faiblesses de structure sont apparues à partir du 70e vol et les modifications ont été apportées sur le plan pour que vous puissiez dormir tranquille en rêvant de piloter un Tomahawk. Ce rêve peut devenir réalité en commandant tout simplement les plans à votre revue préférée. Vous recevrez rapidement quatre planches complètes à l'échelle 1 :

- une planche du fuseau avec vue de côté et vue de dessus,

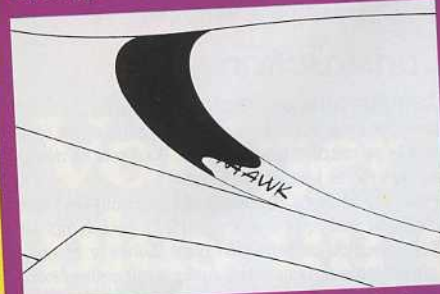
Conçu en 93, le Tomahawk n'est sans doute plus au "top" de la voltige F3A, mais cela reste un super avion pour s'amuser en meeting, grâce à des qualités de vol très démonstratives. Ici, la motorisation est assurée (avec vigueur) par un Yamada 120, largement assez puissant.



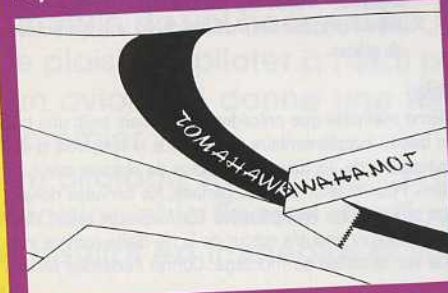
"a touch of class"



1) Appliquer les lettres auto-adhésives (genre Letraset)



2) Peindre pour recouvrir les lettres
Attention : ne pas surcharger de peinture, appliquer qu'un léger voile pour une parfaite réussite de l'opération.



3) Attendre plusieurs jours pour un parfait séchage de la peinture.
- Appliquer un ruban adhésif (genre électricien). Appuyer fortement avec l'ongle.
- Tirer le ruban : les lettres s'arracheront de leur support en se collant sur l'adhésif.
- Renouveler plusieurs fois pour tout retirer.
- Aucune retouche n'a été nécessaire. Classieux, non ?

seule fois, pour cela, coller préalablement les planches de 15/10^{ème} entre elles, poncer l'ensemble sur une table plane, découper à la forme de la 1/2 aile et coller le tout sur l'aile. Retourner l'aile, la positionner sur les trois cales en ayant pris soin de retirer les deux épaisseurs de 15/10^{ème} sous le longeron et le bord de fuite, laisser par contre celles situées au bord d'attaque (voir plan). Vérifier le bon appui



ADDITIF TOMAHAWK

Tomahawk vient d'être motorisé par le nouveau Webra longue course avec une APC 16x14, le rapport poids puissance est phénoménal. Dans les montées verticales le moteur ne faiblit jamais, l'avion monte à vitesse constante et cela indéfiniment avec seulement 5% de nitro. De plus il est très silencieux et consomme peu, un réservoir de 400 cc est suffisant. Pour ne pas avoir de problème de carburation, le réservoir doit être placé juste derrière le couple moteur sans être surélevé. Pour notre cas il sera posé sur une mousse de 3 mm maxi.

Par rapport au plan initial quelques petites modifications seront nécessaires. Prévoir le capot moteur avec un cône de Ø 70. L'importateur Webra de Modélisport m'a fourni le résé de la même marque réf. : 1100/240, longueur 54 cm Ø 4 cm. Pour l'intégrer totalement dans le fuselage le couple arrière doit être prolongé vers le bas de 2 cm. Le canal du résé est prolongé d'environ 15 cm en arrière de ce couple. La différence de niveau à l'arrière sert à l'évacuation de l'air chaud.

des nervures sur les trois points de contact des cales. Suivre l'ordre de montage indiqué, ne pas coller la nervure d'emplanture en contre-plaqué 10/10^{ème}, elle sera ajustée et collée à l'aide du fuselage pour avoir un bon ajustement sur celui-ci.

Si vous avez opté pour un train fixe, prolonger le ctp de 20/10^{ème} sur la nervure n° 3 et positionner une baguette en pin rainurée sur les trois nervures. N'oubliez pas avant le coffrage de positionner et de coller la corde à piano pour le serrage des 1/2 ailes sur le fuselage.

Après un ponçage général, découper les deux ailerons.

Fuselage

Découper toutes les pièces à l'aide du plan prévu à cet effet. Coller les baguettes 8x8 en balsa sur les flancs. Puis coller les flancs en ctp. Vérifier l'emplacement de votre moteur qui prendra place sur le bâti en hêtre, le modifier si nécessaire. Le montage du fuselage est classique ; le tout en position dos, le fuseau doit être parfaitement droit. Le mieux étant de travailler sur la vue de dessus. Ne pas coller maintenant les renforts en ctp 20/10^{ème} autour de la clé d'aile, ils seront ajustés et collés avec l'aile en place après avoir vérifié le parfait alignement de l'aile avec le stab.

Les parties en fibre de verre seront réalisées sur le principe du moule perdu. Inutile de réaliser une verrière en béton puisqu'il n'y a aucun effort, ce serait du poids inutile, le plancher de la verrière sera ajouré en fonction de la taille de votre réservoir.

Entoilage

La surface totale, c'est-à-dire extrados et intrados pour l'aile et le stab est de 1,4 m². Il devient quasiment obligatoire d'entoiler avec un film thermorétractable afin d'obtenir une charge alaire la plus faible possible. Pour ma part, j'ai également entoilé le fuselage avec le même matériau. Afin d'éviter le maximum d'arrachement, les chevauchements des différentes couleurs sont faits sur 5 mm dans le sens inverse de l'écoulement de l'air.

Installation radio

- 1 servo par aileron (9201 ou 9101)
- 1 servo de profondeur (9201) et flèche aluminium avec fourche en Y guidée dans le fuselage
- 1 servo de direction (9101) commandant la dérive par deux câbles coulissant dans une gaine.
- 1 servo de gaz avec câble de 2 mm gainé
- 1 servo 180° pour train rentrant, monté couché dans le fuselage.

Des chapes à roulements ont été installées pour les ailerons, la profondeur ainsi que pour la dérive.

Les commandes sont sans jeu et donnent un toucher de manches exceptionnel.

Les trois servos principaux sont placés le plus en arrière possible ; L'accu peut être placé entre le servo de train et le réservoir ou devant le récepteur juste derrière le bâti moteur.

Motorisation

Un large éventail de cylindrées est possible grâce à sa faible charge alaire.

Motorisé par un 2 temps :

10 cc : il ne sera pas vicieux et décollera sur quelques mètres. Les boucles de 200 m de diamètre avec une trajec-

toire tendue seront difficiles, mais il sera à l'aise dans les boucles de moyennes dimensions. Quant aux tonneaux, aucun problème, même en tonneau lent.

15 cc : tout vous est permis, formule déjà essayée par M. Wolff du club des Balbuzards

20 cc : il vous faudra modifier le bâti pour un 20 cc Webra par exemple.

Motorisé par un 4 temps :

15 cc : ce serait une bonne solution, de plus certains de ces moteurs ont le même empattement qu'un 10 cc 2 temps

20 cc : je l'ai équipé d'un Yamada 120 sans chambre qui me donne entière satisfaction. Très agréable par son faible bruit. Toutefois attention aux vibrations, j'ai dû le monter sur silent-blocs pour sa 3^{ème} saison de vol mais je vous conseille de le monter dès le début sur amortisseur. L'hélice utilisée est une APC 13.5x13.3

Poids, centrage

Le poids total est de 4,2 kg avec une construction tout balsa, un entoilage réalisé tout en Solar et le Yamada 120. Aucun rajout de plomb n'a été nécessaire pour avoir le centrage indiqué sur le plan. Attention, prendre quand même soin de vérifier et d'ajuster ce centrage pour avoir toutes les qualités de vol qui lui sont demandées, notamment dans les vrilles et les déclenchés.

Train

J'utilise le train rentrant sur des pistes en herbe. Grâce à la faible charge alaire et la puissance du moteur, il décolle sur quelques mètres et ne peut se poser avec une vitesse suffisamment faible, ce qui permet de ne pas trop faire souffrir le train (il a pourtant plus de dix ans).

Débattements et réactions sur les axes

Axe de tangage :

- Débattement : + 18 mm, -17 mm

Le dual-rate est inutile. Ce sont les débattements que j'utilise pour tous les styles de vols, vrilles et déclenchés. Je n'utilise pas d'exponentiel pour la profondeur, il est suffisamment doux et précis du fait de son bon bras de levier et de la surface du stabilisateur de 14 dm² (soit 25% de la surface de l'aile).

Axe de lacet :

Débattement maximum, exponentiel de 20% pour dimi-

