



une mise progressive des gaz est conseillée. Après le premier vol, j'ai opté pour une hélice 10x6 qui est parfaitement adaptée au moteur et à cet avion. Une fois le fuselage en ligne de vol, à bonne vitesse, on peut tirer pour quitter le plancher des vaches en douceur. Un lancé main est possible. Mi-gaz face au vent, quelques pas suffisent pour que le Curtiss prenne son envol en toute sécurité. La montée s'effectue à mi-gaz pour rester réaliste.

Le comportement à basse vitesse

Une fois arrivé à environ 100 m d'altitude, on réduit les gaz, le Curtiss ralentit progressivement aidé en cela par la traînée des deux ailes et des haubans. En tirant encore un peu plus sur le manche, une abattée indifféremment à gauche ou à droite se produit. Elle se rattrape en quelques mètres, ce qui est rassurant pour l'atterrissage à venir. Le profil Clark Y montre ici son bon caractère, finalement en parfaite adéquation avec ce biplan presque centenaire... Le Curtiss Jenny est un avion sain, proche d'un trainer ; des essais refaits dans différentes conditions ont validé ce vol sécurisant.

La maniabilité

Les gouvernes sont efficaces à tous les régimes de vol. En roulis, les ailerons présents uniquement sur l'aile supérieure, autorisent un taux de rotation suffisant. La profondeur, dont les volets ont une surface généreuse, est plus mordante, un débattement assez faible est donc conseillé, tout au moins pour les premiers vols. La dérive offre une réponse normale. La voltige de base est possible... La boucle, le vol dos avec un soutien moyen à la profondeur, le tonneau barriqué sont possibles. Le renversement sera botté assez tôt avec l'aide du souffle de l'hélice. Les rafales latérales seront donc bien contrées et le vol sera toujours effectué dans de bonnes conditions de sécurité.

L'autonomie

Avec une batterie Lipo 3S de 2200 à 2500 mAh, on peut tabler sur des vols de dix à quatorze minutes suivant l'utilisation du moteur. C'est amplement suffisant pour se faire plaisir en gardant une marge de sécurité lorsque la piste est encombrée. Un accu de

capacité plus importante serait donc inutilement lourd sans apporter un quelconque avantage.

L'atterrissage

Le bon comportement à basse vitesse, permet d'aborder cette phase cruciale du vol dans les meilleures conditions. Une approche en U ou en L, moteur réduit puis au ralenti à l'approche du sol, fait de l'atterrissage une simple formalité. La position du train favorise cependant le passage sur le nez avant l'arrêt complet. Il faut donc mettre le manche au ventre lorsque le modèle commence à ralentir. La vitesse de vol et d'approche plutôt basse met en totale confiance. Un arrondi 3 points est possible avec un peu d'habitude. Un pilote de trainer 3 axes ne sera pas dépaysé...

Le Curtiss Jenny est un biplan facile à construire, tout comme à faire voler.

Une construction sans vrillage, avec les bonnes incidences, conduira à des vols agréables ; la poésie qui se dégage de ces avions d'une autre époque, invite à la nostalgie... La maniabilité autorise quelques figures pour dessiner de jolies arabesques dans le ciel, à faire grâce à la présence en vol si particulière des biplans...

Bons vols à toutes et à tous ! ●

À LIRE

Dossier biplan : MRA 796

Les ailes en structure : MRA 810

La technique de découpe des nervures en bloc : MRA 807

La technique d'entoilage au film thermo rétractable : MRA 813

Ces différents magazines sont disponibles à notre boutique.

