

Graine de champion

En juin 2000 paraissait dans votre revue préférée l'un de mes premiers articles : la présentation d'un planeur de lancé-main (pas encore appelé F3K) qu'il était possible de motoriser pour le loisir ou la compétition Electro-7.

Il s'agissait du Volenbulle... qui depuis ses premiers vols, il y a déjà cinq ans, s'est offert un beau palmarès. Il a désormais un successeur !

Texte Vincent LABROUVE
Photos Philippe DAVID



La ligne est identique au Volenbulle I mais la taille est légèrement réduite pour tenir compte des évolutions d'équipements dont bénéficie cette version II.

C'est d'abord en lancé-main que le Volenbulle, premier du nom, a brillé : vice-champion de France et champion de France junior 1999 aux mains de Brice Rostal. Puis en Electro-7 avec quatre qualifications au fly-off (finale) sur cinq participations : 4^e en 1999 pour mon premier concours où je découvrais l'électrique avec bonheur, puis vice-champion l'année suivante, 5^e en 2001 (on oubliera mes problèmes radio en 2002...), et enfin champion de France 2003. Eh oui !

Tout ça pour un petit planeur perso qui peut tout simplement être votre planeur du dimanche.

Mais alors, pourquoi refaire un nouveau planeur ? Aujourd'hui, la catégorie a vraiment évolué en autorisant l'utilisation des moteurs brushless alimentés par des accus Ni-MH. Certes le prix des contrôleurs reste encore un peu plus élevé que celui d'un variateur classique (et c'est un peu plus lourd aussi), mais si l'ensemble moteur/contrôleur est légèrement plus coûteux, ces moteurs ont vraiment beaucoup

d'atouts : une très grande longévité avec un rendement bien supérieur aux brushed, et surtout la possibilité de délivrer leur puissance maxi sans aucun réglage. De plus, ils ne demandent quasiment aucun entretien si ce n'est le contrôle des roulements. Parfait pour la compétition, et plus encore pour les vols de loisir sans souci. J'ai choisi un brushless à cage tournante afin de ne pas utiliser de réducteur. En effet, certains de ces moteurs dits "LRK" peuvent avoir un régime de rotation par volt extrêmement faible avec un couple

surprenant pour leur petite taille. Ils peuvent donc entraîner de grandes hélices en direct. Quant aux accus, SMT propose des GP 1100 triés boostés autorisant facilement 35 A en décharge pour un poids de 21 grammes l'élément (environ 150 grammes le pack).

Ces évolutions m'ont permis de gagner presque 200 grammes sur l'ensemble de propulsion pour une même puissance. Si j'avais gardé mon "Volenbulle" 2003, la charge alaire aurait été trop faible pour avoir un planeur performant, avec le risque de

