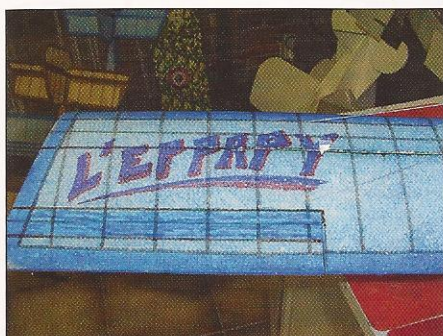
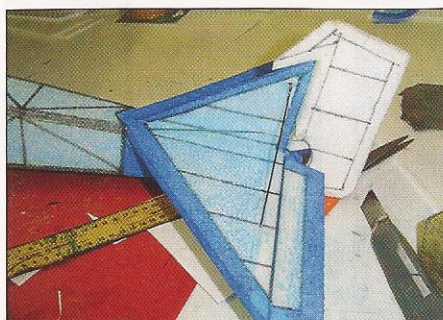


PLAN ENCARTE Un avion nommé EPPapy



L'EPPapy est un avion 3-axes, donc doté d'ailerons en bouts d'ailes, ce qui ajoute à son aspect formateur.



Pas de crainte à avoir quant à la manoeuvrabilité si l'on en juge par la surface de ces gouvernes.



Il y a assurément là un petit look de Baron, rehaussé par une décoration rustique à l'image de la construction.

Le train est constitué d'une CAP 20/10 à plier comme le montre le plan et à coller sur le couple 2 en renforçant ce collage au moyen de colle chaude ou d'époxy. Percer ensuite le dessous du fuselage, où passe cet ensemble, et coller solidement le couple à l'emplacement préalablement tracé. Reste à coller le couple-moteur (avec piqueur de 4° vers le bas et anticouple de 2° vers la gauche) et plier le train au niveau des roues.

Pour réaliser le capot-moteur, et après plusieurs essais plus ou moins réussis, j'ai décidé d'utiliser une bouteille d'eau de Javel en raison de son diamètre idéal (marque Lacroix d'un litre) et de sa facilité de travail. Découper préalablement le gabarit dessiné sur le plan, dans du papier, le maintenir au moyen de papier collant sur ladite bouteille, tracer sur le plastique, découper aux ciseaux, et c'est fini.

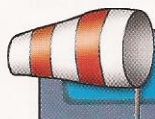
Les deux ailes sont à leur tour taillées au fil chaud dans le bloc d'EPP en respectant une vitesse uniforme afin d'obtenir un profil propre (ce qui est toutefois assez facile ne raison de la forme rectangulaire). A l'extrados, réaliser une incision au cutter pour encastrer le longeron en carbone d'environ 4x1 mm, et à l'intrados, prévoir un évidement pour implanter le servo d'aileron et son cordon (un par aile). Découper également les ailerons, puis biseauter l'emplanture des ailes afin d'obtenir le dièdre de 0 à 6° selon le

look souhaité (on peut en effet s'en passer compte tenu de la présence des ailerons). Les deux ailes peuvent alors être collées ensemble, les deux longerons se juxtaposant au centre de la voilure (voir détail sur le plan). Présenter en outre les deux CAP 20/10 renforçant le bord d'attaque (avec dièdre) et le bord de fuite (sans dièdre), et les coller simultanément avec le renfort en carbone préalablement découpé et le bord d'attaque (là encore une moitié de tube carbone de 6 mm qui se fend facilement en deux dans le sens de la longueur). Coller enfin le cache 8 recouvrant le centre des ailes.

Les guignols, qui peuvent venir du commerce, ont été ici réalisés avec des croisillons de 1,5 mm servant à la pose du carrelage : pas cher, fiable, facile à faire (dans une poche achetée, on peut réaliser une vingtaine de guignols).

Objectifs atteints !

Le cahier des charges initialement fixé a été finalement respecté à la lettre, et même plus que je ne l'espérais. Ainsi est né l'EPPapy, qui plus est pour un coût dérisoire. L'avion, volontairement rustique, convient aussi bien aux néophytes, comme je le voulais, qu'aux pilotes confirmés (qui le passent en 3S, voire le renforcent un peu), qui peuvent se défouler les pouces sans jamais avoir le stress de la casse.



EN VOL ON SE RÉGALE

Ne comptez pas sur moi pour détailler par le menu un comportement en vol qui se résume facilement. D'abord par temps calme, l'EPPapy prend son envol sur un mètre à peine si besoin, malgré la modeste propulsion en 2S. Le premier tour de piste suffit pour régler les trims, preuve d'un oiseau peu exigeant. Rien à retoucher, le centrage est bon, le calage des aile aussi (à 0°), les gouvernes répondent comme prévu (et voulu), et le décrochage s'avère quasi inexistant. Dès le second vol, je suis donc passé aux «acrobaties» : sans histoire. Mais la vocation première de cet avion de début n'est pas là... Suite au décollage suivant, sur 10 mètres, bien comme il faut, ont donc été enchaînés les virages à altitude constante, les passages sur la piste, et les atterrissages bien dans l'axe (même par léger vent de travers). En attendant les touch-and-go et autres exercices formateurs, sans jamais que l'élève ne soit inhibé par la peur de casser, EPP oblige

Si l'oiseau passe les «acrobaties» sans histoire, c'est avant tout sa vocation didactique, aidée par sa relative invulnérabilité aux chocs, qui en fait tout l'intérêt.

