

MRA MRA

Le modèle réduit d'avion

France 27 F - 8,4 FS - 197 FB - 900 Pts - 8,5 \$ Ca

ISSN 0026-7406

FÉVRIER 1994
N° 650
REVUE MENSUELLE



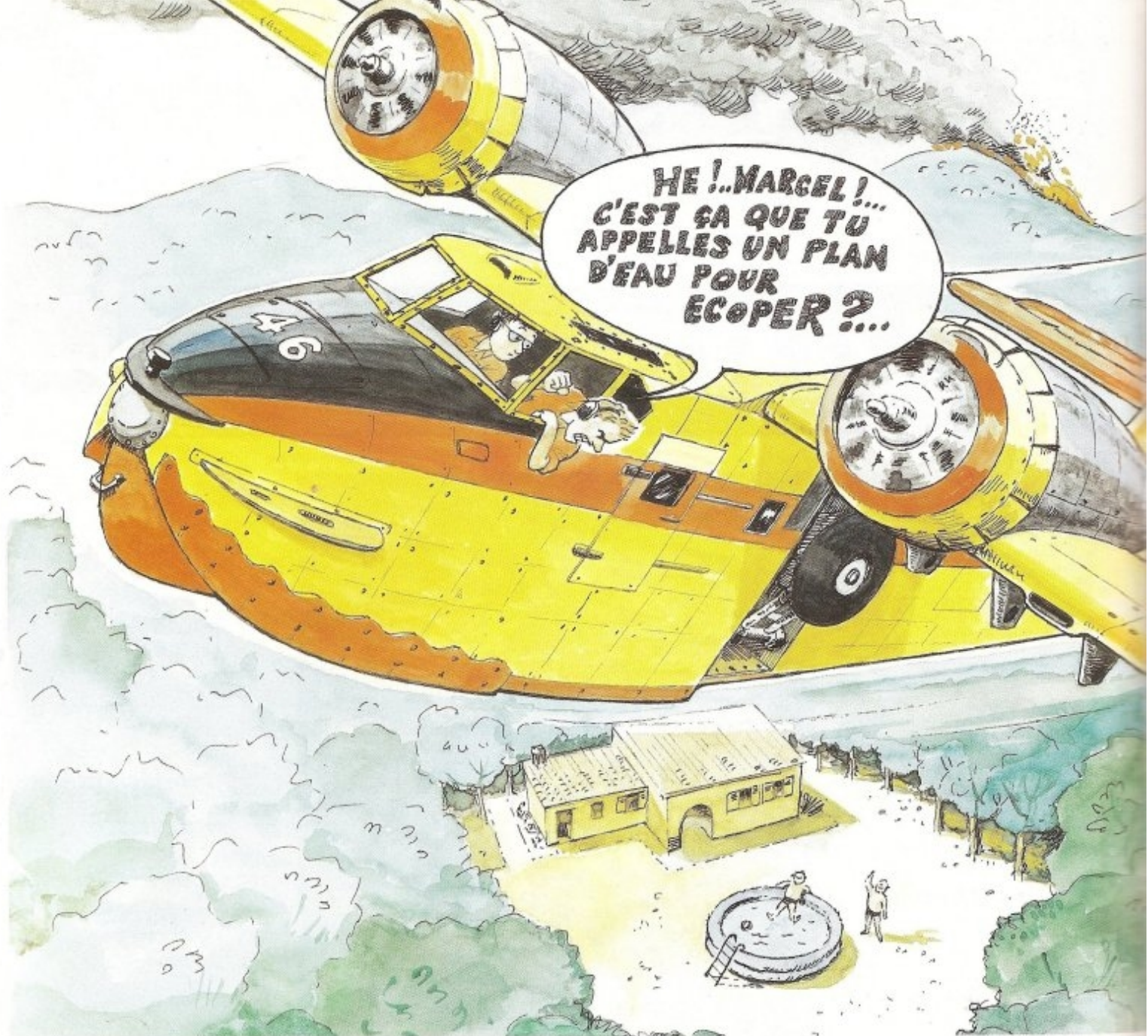
CANADAIR

PLAN GRATUIT :
L'ALCYON

ESSAIS :
L'ALTUS
MULTIPLEX DP10

L2122 - 650 - 27,00 F





CANADAIR CL 215 LE RETOUR...

Eh bien voilà nous y sommes ! Après pas mal d'hésitations devant l'ampleur du boulot : ramasser les croquis épars, les bouts de plans cochonnés, plus les égarés, etc. Je me suis mis à ma table à dessin pour tenter de vous faire partager le plaisir de construire et de faire voler un gros Canadair (pas si gros que ça, puisqu'un modéliste m'a écrit qu'il voulait en construire un de 5 m !).

Pas de grosses différences par rapport au prototype présenté dans le MRA n° 645 de septembre 1993 :

Je pensais stupide l'idée d'avoir mis les servos de profondeur et de direction dans la dérive pour des raisons de poids à l'arrière. J'ai donc pesé un système de renvoi et tringleries de façon à mettre les servos dans le fuselage, mais il s'est avéré que la différence de poids était négligeable... Dont acte ! Par contre sur le plan, j'ai surbaissé la platine support de réservoir, ce qui permet d'une part, de monter les moteurs verticaux, et d'autre part de placer des réservoirs plus gros : les 450 cm³ étant d'une autonomie un peu insuffisante : environ 8 minutes.

J'ai dessiné le train rentrant (extrapolé du train de Jean Darne, paru dans le MRA n° 500) avec système d'amortisseur. Le ressort devra être suffisamment raide pour supporter 18 kg. Ce train, je ne l'ai pas encore réalisé sur mon Canadair : pour les raisons suivantes :

pas suffisamment de temps ;



Si gros, si pataud mais si beau en vol...



pas encore trouvé un copain disposant d'une fraiseuse, car il est bien évident qu'il est hors de question vu les prix pratiqués par les artisans de le faire fabriquer contre monnaies sonnantes et trébuchantes (pour le porte-feuille). Aussi, si vous le réalisez, ce train, tenez-moi au courant : ça me ferait grand plaisir.

Je n'ai pas eu non plus le temps de me pencher sur le problème de largage de l'eau « ou de pinard et autre pastis ». Je pense qu'il devrait emmener sans problème 1 litre ou 2.

Quant à l'écologie, n'en parlons pas !

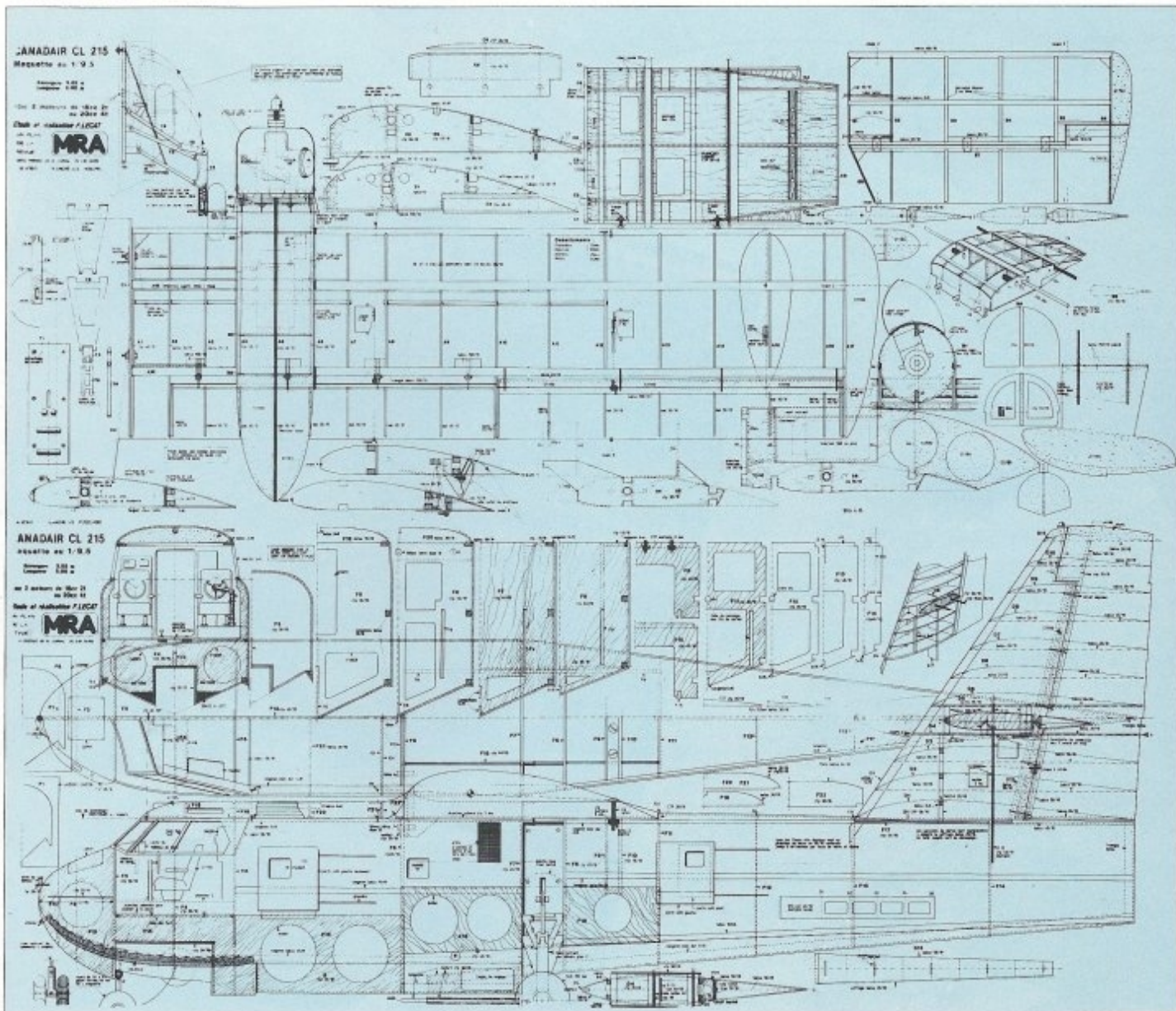
A propos d'écologie, je n'ai toujours pas fait naviguer mon Canadair. Sans doute toujours la frousse d'un amerrissage raté. Peut-être, quand j'en aurais vraiment marre de cet avion...

Si le cœur vous en dit n'oubliez pas de passer tout l'intérieur à l'enduit nitrocellulosique pour protéger le balsa. Et n'employez que de la colle blanche « marine ». La colle vinylique normale n'y résisterait pas.

m.r.a. n° 650



Avec deux moteurs de 18 cc cela tire fort fort...



Ce plan en réduction est disponible à l'échelle 1 en 2 feuilles réf. 1017 au prix de 220 F (+ 30 F pour la revue), frais d'envoi et autocollant MRA inclus.

Caractéristiques

Envergure: 3,02 m
 Longueur: 2 m
 Surface alaire 114 dm²
 Poids: 17 kg
 Charge alaire: 1 189 au dm²
 Radio: Multiplex 7 voies
 9 servos Profi, 2 batteries de réception de 1 700 reliées par cordon « Y » soit 3 400 mA.

Si vous voulez naviguer, un autre conseil: n'évidez pas les couples qui entourent le passage de train rentrant; il faut impérativement que cette partie forme un caisson étanche, car l'eau va rentrer un peu par le passage de tringle de servo à l'intérieur du fuselage.

Comme je vous le disais lors du premier article paru dans le n° 645 de MRA, la construction ne présente aucune difficulté, si ce n'est le monstrueux fagot de bois que vous allez devoir acheter.

Je me suis efforcé de m'approcher au plus près du vrai et de le faire maquette. Pour ce

qui est des détails, la documentation photos de MRA parue dans le n° 500 (ce numéro étant épuisé nous publions à nouveau l'ensemble de la documentation dans ce numéro) est excellente, et si vous êtes un accroc de la maquette vous pourrez vous en donner à cœur joie.

Efforcez-vous, dans la construction d'alléger l'arrière au maximum, ce qui vous évitera (peut-être) les deux kilos de plomb dans le nez. Plus il sera léger, mieux il volera. Tenez-moi au courant de votre poids et de votre lest. Le mien fait toujours 17 kilos, mais je n'ai pas de train rentrant (pas encore). Alors à vos balances! Avant de vous quitter, un dernier conseil très important:

N'essayez jamais de décoller ou d'atterrir avec cet avion vent de travers. Je l'ai appris à mes dépens l'autre jour: arrivé sur le terrain, le vent (assez fort) était latéral par rapport à notre grande piste. Comme je ne voulais pas être venu pour rien, j'ai quand même tenté un décollage: horreur! Le vent a soulevé brutalement l'aile et le pauvre bouboule a roulé 10 mètres sur une roue. J'ai quand même

Le plan du SE5.A est disponible à la revue sous la réf. 1019 contre lettre de commande et versement de 145 F (+ 30 F pour la revue). Frais d'envoi et autocollant MRA inclus.

insisté et parvenu à le faire décoller à la limite du décrochage. Il s'en est suivi une cascade de rattrapages et de décrochages, le tout passant de 5 m à 50 cm du sol: 4 fois, j'ai cru que mon bon vieux Canadair allait s'éclater... Finalement, j'ai pu l'en sortir d'extrême justesse, et me poser, cette fois face au vent (tant pis pour la piste trop courte). Je vous assure que j'étais « vert » et qu'il a eu de gros bisous et moi des claques!

N'oubliez jamais que c'est un avion à aile haute, et pas un multi, et qu'en outre, comme tous les p'tits gros, il a une sacrée inertie. Alors pas de manœuvres intempêtes et brutales. Votre Canadair vous en saura gré.

Bonne construction, bon courage, et bons vols. Et tenez-moi au courant! Merci.

François Lecat ■