

teur pour mixer roulis et tangage), tandis qu'il faut trois servos de ce type pour la version «simple» (ailerons et profondeur). Le récepteur est un classique 4-voies.

Un moteur brushless au kV de 1400 à 1800, Turnigy 2212 ou similaire, convient très bien à ce MiG 25, plus un contrôleur de puissance adaptée au moteur (ici un 40 A). Un accu 3S LiPo de 1350 mA.h est idéal pour le poids (110 g), pour le centrage, mais aussi pour le bloquer dans le fuselage à peu près au niveau du cockpit (pack Pro-Tronik de 35 mm de large). L'hélice est une 8x6 montée en propulsif.

On peut opter pour un moteur plus puissant car tout est permis pour un jet, à condition de respecter le centrage évidemment. Celui-ci est de l'ordre de 25%, soit à 118 mm de la partie avant centrale des ailes. Pour les calages, pratiquement tout est à zéro, et c'est en vol que l'on verra comment se comporte l'avion. Un dernier détail : ne pas oublier de marquer au feutre des repaires pour le calage desailerons en position neutre. A noter que la fonctionailerons agit comme desailerons : lorsque le volet descend à gauche, l'autre se lève à droite et l'avion vire à droite (et inversement).

Bien des possibilités à l'horizon

Comme chacun a sans doute pu s'en faire l'opinion à la lecture de cette présentation, la construction de cette modeste semi-maquette de MiG 25 Foxbat est très simple, rapide, et d'un coût vraiment faible. Suivant le budget alloué à ce jet, on pourra adapter la motorisation... à condition de rester dans les limites du raisonnable. Je dois par ailleurs signaler que j'ai construit un modèle un peu plus petit, en réduisant tout simplement le plan à la photocopieuse, ce qui démontre qu'on dispose de nombreuses possibilités pour choisir l'échelle. Le pilotage auxailerons ne s'est quant à lui pas montré aussi mordant qu'avec desailerons plus profonds. La voltige de base passe par contre facilement même si elle manque un peu de tonicité. C'est en fait un avion qui aime bien les passages bas, plein badin... le sifflement de l'hélice ajoutant à l'impression de vitesse. Pour finir, sans doute pourrait-on envisager la possibilité d'installer une turbine car les entrées d'air sont larges et l'intérieur du fuselage spacieux, mais ceci est une autre histoire que chacun écrira à sa façon...

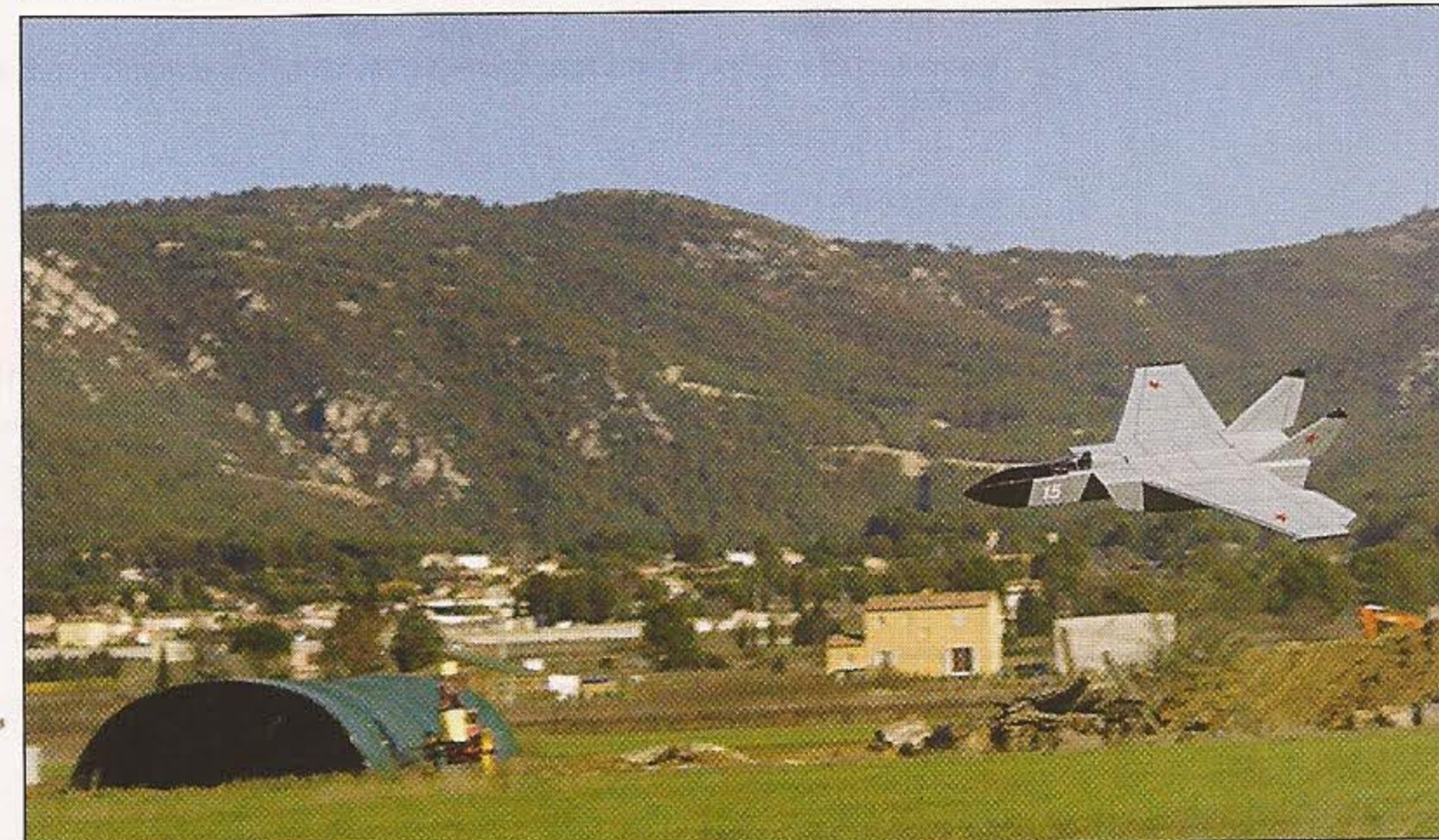


EN VOL

VIF COMME UN JET

C'était la première fois que je pilotais un avion avec ce type de commandes parailerons. D'où nombre d'interrogations : le calage du Vé longitudinal était-il bon, quelle allait être réellement l'efficacité desailerons... ? Mais l'heure des réponses sonnait ! Pour connecter l'accu, on est obligé de démonter les ailes, donc un petit coup de tournevis, et c'est parti... J'ai choisi un terrain avec des herbes hautes pour le premier vol, histoire d'éviter les dégâts en cas de retour au sol violent. Pour le «décollage», il suffit de lâcher le jet tenu d'une main, sous 45° : le MiG monte immédiatement à la verticale en s'inclinant légèrement sur la gauche dans les premiers mètres, sous l'effet de couple de renversement, mais très vite il se remet à plat après quelques mètres de montée. Premier constat, ce jet est vif et réagit bien, ne réclamant pour tout réglage initial qu'un cran de trim à cabrer pour caler le vol à l'horizontal. Dès l'altitude voulue atteinte, on peut réduire le régime du moteur pour évoluer à plat. L'avion vire bien avec un léger dérapage de l'arrière, sans trop s'incliner en raison d'un taux de roulis pas très important.

Gaz à fond, la boucle passe bien à condition de ne pas tirer violemment sur la profondeur : à la clé une figure bien large et coulée. Mais si l'on tire trop violemment, l'avion déclenche de l'arrière et se retourne sur lui-même, comme si le cabrage desailerons provoquait un effet de frein. Les tonneaux passent lentement, et le vol dos demande une poussée très douce. Moteur pleins gaz, la trajectoire est tendue et le jet est stable, avec toutefois de temps à autre un léger balancement en roulis (peut-être une légère variation du moteur en vol, mais rien de conséquent). Le MiG vole en fait légèrement sur l'arrière en raison des ailes sans profil, mais tous les jets de ce type volent un peu de cette façon. Les passages bas permettent d'admirer la silhouette impressionnante d'une vraie machine de guerre. Le look «agressif» est très réaliste, mais surtout on peine à croire que la construction n'est faite que de dépron. Après une autonomie de vol de l'ordre de 13 minutes, l'atterrissage est sans problème : garder un léger filet de gaz, bien cabrer, et le jet se pose à plat.



Après un «décollage» lancé, puis une vigoureuse grimpe sous 45°, le vol auxailerons se montre particulier : ça vire bien mais avec un léger dérapage de l'arrière, et sans trop s'incliner en raison d'un taux de roulis peu important (gouvernes pas aussi mordantes que la formule classique desailerons plus profonds).