

# Il vaut le coût



Pour bien des modélistes, le fameux «T6», grand classique des zincs de type warbird, est un avion très apprécié. Il devrait l'être plus encore plus avec cette décoration choisie par Graupner et reprenant l'ambiance des célèbres courses aux pylônes de Reno. Ça vous a une «gueule» !

Texte Yann MOINDROT - Photos Cécile MOINDROT

**A**vion d'entraînement pour les pilotes militaires américains durant les années 40 à 60, le North American Harvard AT-6 (plus communément appelé «T6») a été produit à des milliers d'exemplaires. Beaucoup volent d'ailleurs encore un peu partout dans le monde, nous laissant ainsi à nous modélistes la possibilité de choisir parmi de nombreuses décorations. C'est tant mieux car les reproductions modélistes ne manquent pas. Graupner ajoute à ce choix déjà important cette semi-maquette reprenant les motifs très flashies des appareils «recyclés» pour les courses de Reno. Une bonne idée pour séduire, d'autant que le kit RTF est proposé avec un rapport qualité/prix vraiment séduisant.

Dans ce kit, le fuselage est construit en structure bois coffrée. La qualité des ajustements et des collages est bonne, et le poids est

raisonnable. En outre, contrairement à certaines productions bon marché dont le fuselage a des flancs plats, ce T6 bénéficie d'un véritable fuselage ovoïde avec karmans d'ailes à l'image du vrai (on peut donc réellement parler de semi-maquette). Les commandes avec chapes métalliques y sont déjà en place. Signalons encore que la cloison-moteur est peinte pour la protéger des infiltrations de carburant, et que les écrous à griffes du bâti-moteur ainsi que le support des vis d'ailes sont en place.

Les ailes en structure bois sont en trois parties à raccorder, les panneaux extérieurs comportant les ailerons de bonne taille déjà articulés sur des charnières à axe métal collées et pointées. Le profil de cette voilure, un biconvexe symétrique assez épais (17,5%), devrait donner un modèle à la fois sain et acrobatique. Le stabilisateur et la dérive, enfin, sont en treillis de

Si le sujet du T6 n'est pas original (au sens de nouveau), il est cependant toujours aussi apprécié des amateurs de beaux avions. Le thème de décoration retenu par Graupner est quant à lui inhabituel (version course de Reno).



Surprenant par ses aptitudes à la voltige, ce T6 peut par exemple tenir indéfiniment le vol franché !



L'avion a la taille parfaite pour une utilisation régulière de même que pour des équipements ne réclamant pas de dépense particulière (servos standard, moteur de 11,5 cm<sup>3</sup> 4-temps).

bois avec là aussi les gouvernes installées (comme les ailerons). Pour l'ensemble de ces éléments en bois, l'entoilage est globalement très bien posé.

On trouve enfin le capot-moteur moulé en fibre de verre et gelcoaté, d'une qualité correcte, avec les damiers peints d'origine. Puis la bulle, livrée découpée et avec les faux arceaux peints, la qualité de réalisation étant toutefois parfaite... mais à deux ou trois mètres ça fait l'affaire. Les accessoires ne sont pas en reste :

- un train rentrant mécanique est livré (train qui s'actionne donc avec un servo), mais un train fixe est également fourni pour les réfractaires aux trains rentrants). On trouve même deux paires de roues de diamètres adaptés au train fixe ou rentrant.

- les guignols Graupner 3-points (type Kato) sont solides et précis. Et toutes les chapes sont métalliques.

- les habillages de puits de roues et la prise d'air latérale, moulés en ABS blanc, sont à peindre (j'aurais préféré que ce soit fait d'origine).

- le réservoir de 230 cm<sup>3</sup> est de bonne qualité avec des flasques de bouchon en métal.

- un cône d'hélice ainsi que les deux bustes de pilotes sont de la partie.

Pour moins de 160 euros, on peut dire que ce kit nous en donne pour notre argent.

## Train fixe et rentrant sont livrés

Avant toute chose, il faut choisir entre train fixe et train rentrant, tous deux étant fournis. J'ai préféré le train rentrant, plus réaliste, d'autant que celui livré est solide avec des jambes bien rigides. Il faut donc ouvrir les logements de roues dans le panneau central des ailes,

en faisant fondre l'entoilage avec une CAP chauffée sur une flamme. Pour le train fixe, les rainures sont déjà réalisées sous l'entoilage des panneaux extérieurs. Avant de fixer le train, percez les emplacements des vis à 1,5 mm pour que le bois n'éclate pas lors du vissage. Une autre petite conseil : avant de peindre les habillages des puits de roues, mettre une couche d'apprêt spécial plastique pour assurer une bonne accroche de la peinture. Et ne collez ces puits que lorsque les tringleries seront réglées.

La commande de ce train rentrant requiert normalement un servo spécial, c'est-à-dire bas, mais j'ai utilisé un servo standard dont je disposais (j'ai dû le surélever avec des cales en bois, puis échancre les nervures d'emplanture et couder les commandes pour qu'il n'y ait pas de point dur). J'ai ensuite rencontré un petit souci avec le verrouillage du train en position rentrée : les

## BRIEFING

T6

PRIX TTC / INDICATIF / **159€**

DISTRIBUTEUR

**Graupner**

### CARACTÉRISTIQUES

ENVERGURE	1585 mm
LONGUEUR	1285 mm
CORDES	285/205 mm
PROFIL	biconvexe symétrique
SURFACE	38,7 dm <sup>2</sup>
MASSE	3310 g
CH. ALAIRE	85,5 g/dm <sup>2</sup>

### EQUIPEMENTS

SERVOS	6 à 7 au format standard
ACCU	4,8 V format R6
MOTEUR	4-temps de 11,5 cm <sup>3</sup>
HELICE	Graupner 12,5 x 6
RESERVOIR	230 cm <sup>3</sup>

### REGLAGES

CENTRAGE à 90 mm du BA

### DEBATTEMENTS\*

AILERONS	+10/-13 mm
PROFONDEUR	+/- 17 mm
DIRECTION	2 x 40 mm

(\* : «+» vers le bas et «-» vers le haut)

## DEBRIEFING



### BIEN VU

- Train fixe et train rentrant fournis
- Qualité des accessoires
- Décoration sympathique
- Comportement en vol



### A REVOIR

- Poids un peu élevé
- Tendance au rebond à l'atterrissage
- Carénages de puits de roues à peindre
- Roulette de queue fragile

Difficile de rester insensible à l'esprit T6, ici parfaitement restitué par cette semi-maquette signée Graupner. La décoration, aux couleurs vives, ajoute à l'attrait de cette énième version de ce warbird.



roues butent sur les puits avant le verrouillage. Il n'y a pas vraiment de solution, si ce n'est de placer les roues le plus près possible de la jambe (mettre une simple rondelle plutôt qu'une bague d'arrêt) et de percer les puits de roues pour que les axes n'y buttent pas. Le verrouillage est toujours incomplet mais ça fonctionne en l'état.

## Le montage est classique pour un RTF

Les clés d'ailes ont beaucoup de jeu dans leurs logements des panneaux extérieurs. Il faut donc coller les ailes (à l'époxy) en mettant la partie centrale bien à plat sur le chantier et en plaçant une cale de 35 mm sous chaque saumon pour le dièdre. Les servos d'ailerons sont installés à plat sur leurs trappes, des standard suffisant amplement. J'ai placé un écrou au pied de la vis de 3 mm des guignols pour supprimer le léger jeu présent.

Après désentoilage des zones de collage et vérification de la géo-



Pas de problème de place dans le fuselage pour installer n'importe quel type de réception. A noter : contrairement à ce qui est prévu d'origine, un seul servo a été monté pour actionner les deux volets de profondeur.



C'est un Saïto 4-temps de 11,5 cm<sup>3</sup> qui a été retenu pour motoriser ce T6 pouvant, selon la notice, recevoir jusqu'à 15 cm<sup>3</sup>, ce qui serait probablement bien trop puissant.



L'avion est livré avec un train fixe et un train rentrant. Même s'il réclame quelques ajustages, le choix du second s'impose pour le réalisme.



Le kit, qui est assurément une bonne affaire, fournit entre autres des guignols Graupner 3-points (solides et précis) et des chapes métalliques.

