



Tel l'Albatros, au sol...

BOEING B 52 STRATOFORTRESS

Le PSS de Paul Janssens

Au cours des années, le B 52 est devenu un avion mythique. Qui ne connaît pas le B 52, avec son air menaçant. A cause de cela les américains l'appellent "the Buff", ce qui veut dire Big Ugly Fat Fellow.

Le B 52 a été dessiné en 1948, et suivait le B 47. Après deux prototypes, Boeing a changé le cockpit. Auparavant, les pilotes étaient en position tandem, comme dans le B 47. Le B 52 a été construit en modèle A, B, C, D, F, G et H. Un total de 744, B 52 a été construit. L'US Air Force l'utilise toujours et les pilotes actuels n'étaient même pas nés quand leurs avions ont reçu leurs derniers rivets.

Le B 52 pèse 129 tonnes au décollage, dont 60 tonnes de carburant. Les moteurs consomment 14 tonnes par heure. Pour les atterrissages par vent de travers, les pilotes peuvent tourner le train d'atterrissage, de ce fait ils ne doivent pas donner du pied à l'arrondi. Le B 52 fait son approche à 250 km/h, il est donc très important de bien aligner les huit pneus avec la piste.



Vol rasant.

Parlons maintenant du planeur. Il a été construit en 1988, et continue à cumuler les heures de vol. Il est beaucoup utilisé par petit temps. Le B-52 est un modèle calme et stable, un excellent choix pour un premier modèle aux ailerons.

Le B 52 est entièrement construit en expansé, et couvert par des placages limba ou abachi. L'expansé utilisé est d'une densité de 25 kg par mètre cube.

Commencez la construction en coupant tous les gabarits dans du carton mince, reproduisez deux fois les vues de côté et de dessus, des moteurs et du nez.

Le fuselage

Le fuselage est construit en quatre sections, et on commence par le nez.

Fixez les vues de dessus sur les côtés d'un bloc en expansé, et coupez au fil chaud. Enlevez les vues de dessus, et fixez les vues de côté sur le bloc, puis recoupez. Vous pouvez maintenant commencer à arrondir le nez. Fixez le gabarit A sur l'arrière du nez et coupez. Le reste du nez doit être poncé pour qu'il ait une belle forme arrondie, commencez avec

CARACTÉRISTIQUES

Envergure :	3,88 m
Corde :	66 cm
Surface :	1,8 m ²
Longueur :	3,09 m
Poids :	10,4 kg
Charge alaire :	55 g/dm ²

un grain 150, et finissez au grain 600. Couvrez le nez avec du ruban adhésif "Tesa", ou avec du solar. Mettez une couche de cire de démoulage, et ensuite deux couches de fibre de verre de 180 g/m. Laissez polymériser pendant une heure, ensuite mettez une couche épaisse d'un mélange de microballons et de résine. Le lendemain vous pouvez enlever les excès de fibre de verre et poncer le nez afin d'obtenir une surface bien lisse. Utilisez un grain 150, et finissez par un grain 600 et de l'eau. Si vous voulez un cockpit transparent, c'est le moment de le mouler sur le nez, ensuite vous pouvez enlever la fibre de verre et la remplacer par votre plastique moulé. Je vous conseille d'installer deux têtes de pilotes, sinon le cockpit va sembler vide. J'ai préféré des vitres transparentes sur le prototype, et j'en suis très content. Le travail n'est pas dur du tout, et pas difficile non plus. Finissez par creuser le nez avec un rayon de vélo chauffé.

Le nez est la seule partie où l'on utilise le procédé moule perdu, à partir de maintenant tout est en expansé et placages.

La section arrière du fuselage est simple ; coupez un bloc en expansé de 72 x 42 x 60 mm, fixez les gabarits D sur l'avant et l'arrière. Le fuselage est entièrement couvert avec des placages, sauf l'avant. Si vous voulez réaliser les vitres transparentes, c'est le moment de les mouler et de les installer.

Pour la partie centrale, il vous faut deux blocs de 740 x 115 x 46 mm, car pour les deux dernières parties on réalise deux demi-tubes, qui seront collés après. Fixez les gabarits B sur l'avant et l'arrière des blocs et coupez. Mettez les deux blocs ensemble, et maintenez les avec des élastiques. Fixez les gabarits du profil d'aile à leur place, vérifiez bien les angles, et coupez. Coupez la rainure pour le couple F1. Enlevez les élastiques et couvrez l'extérieur avec des placages. A l'intérieur il faut juste mettre des placages là où vous allez fixer vos servos, vous attendez encore un peu.

La section de l'empennage est réalisée de la même façon que la section centrale, il ne faut pas faire de découpe pour la dérive.

Vous pouvez déjà coller le nez sur la partie centrale, mais attendez en ce qui concerne le reste.

L'empennage

Les stabilisateurs sont de construction classique en expansé et placages. Le stabilisateur est en trois panneaux, coupez-les, puis collez et couvrez. Collez les bords d'attaque et les bouts et poncez. Découpez les profondeurs, et remplacez

leurs bords d'attaque par du balsa 3 mm bien arrondi. Installez les renvois de commande, poncez et couvrez le tout avec du solar. J'utilise de nouveau cela pour une raison de poids. De plus, le solar peut toujours être peint après un léger ponçage. Pour le camouflage du B 52 j'ai utilisé mon "airbrush". La dérive est sans difficulté, donc appliquer la même procédure, et couvrez-le aussi.

Branchez les gaines de commande, et collez le stabilisateur horizontal dans le fuselage, vérifiez bien les angles. Même chose avec la dérive, mais avant de la coller sur le fuselage enlevez les placages 1 mm d'expansé. Comme ça c'est assez rigide, ainsi et je n'ai pas eu de problèmes sur le prototype.

Maintenant vous pouvez coller les différentes sections pour faire le fuselage, mais il faut faire attention de bien l'aligner. Autre remarque : si vous voulez lancer votre B 52 au treuil ou au sandow c'est le moment d'installer un bloc en bois dur pour le crochet, mettez-le 2 cm en avant du centre de gravité. Il s'agit bien d'un planeur vol de pente, mais je vous garantis qu'un B 52 au treuil crée un certain spectacle. En plus, il monte bien si vous corrigez la direction à la dérive seule et à 80 m les vols sont de l'ordre de trois minutes.

L'aile

L'aile aussi est en expansé et placages, de construction classique. Coupez les trois panneaux, installez les renvois de commande et couvrez. Bien sûr vous pouvez mettre des servos dans l'aile, mais gardez en tête que votre B 52 volera mieux dans des conditions de vent faible si vous construisez léger.

Collez les bords d'attaque et les bouts d'aile et poncez. Découpez les ailerons. Après recouvrement de l'aile ils seront remplacés par des ailerons en balsa dur. Collez les panneaux avec le dessus de l'aile à plat sur une table, ce qui fait un léger dièdre. Collez A1 et A2 en place, et collez le tourillon en position. Renforcez l'aile avec des bandes de fibre de verre sur la liaison entre les panneaux et autour du tourillon.

Couvrez l'aile et installez les ailerons.

Montez l'aile sur le fuselage, et complétez le fuselage sur l'aile. Cette partie du fuselage peut être couverte avec des placages, elle peut également rester comme ça. Percez le trou pour la vis M6.

Les moteurs

Les nacelles des moteurs sont en Roofmat. Coupez-les avec le fil chaud suivant la même procédure que le nez du fuselage. Coupez huit rondelles en balsa 5 mm, collez-les sur les moteurs, et poncez. Commencez avec un grain 150 et finissez au sec avec un grain 600. Les moteurs sont recouverts tout de suite avec du solar.

Les supports de moteur sont en balsa 5 mm. Coupez et poncez, puis collez la gaine en position. Coupez suivant la ligne indiquée sur le plan. Maintenant vous devez coller un bout de fil de 2 mm dans la gaine de la partie supérieure du support de moteur. Vous avez remarqué l'intérêt de tout cela ?

Ce système va permettre aux moteurs de se séparer de l'aile sans casse.

Faites des rainures dans l'aile et collez les supports de moteurs en place, bien verticaux par rapport à l'aile.



Vol majestueux ne trouvez-vous pas ?

PLAN MRA



▲ Camouflage inhabituel pour un tel appareil ; au moins on ne le confond pas avec les bégonias !

Le plan du B 52 est disponible, en une planche, à la revue sous la référence :1033 contre une lettre de commande et un règlement de 175 F, frais d'envois et auto-collant inclus. ▼

Il vous reste juste le recouvrement du fuselage et la décoration. L'âge du B 52 montre son avantage ici, il y a tellement de schémas de couleurs.

Clear for take-off :

Le vol du monstre est calme et stable. Au premier vol il y avait juste un peu de nervosité sur la profondeur, tout a été réglé avant le deuxième vol. Le B-52 aime gratter les pentes par vent faible, il prend sa vitesse lui-même. Vous allez remarquer que cette vitesse de vol est plus élevée que celle des planeurs deux axes conventionnels, mais très réaliste. Réduisez la vitesse, et vous allez finir manche au ventre, avec un B 52 qui fait des légers pompages, en perdant 40 cm d'altitude par cycle.

Par vent fort il n'y a pas de problème, et les boucles passent si vous prenez beaucoup de vitesse, car il reste léger. Les vrilles ne passent pas, si vous insistez avec dérive et ailerons le B 52 part en spirale.

Je l'aime bien, mon grand "dino", il me permet de voler quand les autres attendent le vent, et alors que je me détends, mes copains admirent la "gueule" mythique du B 52. ■

