

# BROUSSARD M. H. 1521



de 2,20 m, pour 10 à 15 cm<sup>3</sup>

*L'auteur a adopté une décoration "Marine", plus originale que la classique version Armée de Terre, d'après les Broussard du Musée de Rochefort et des Ailes Anciennes de La Baule ; photo dans le Fana de l'Aviation n° 229. La peinture utilisée par l'auteur est l'alu de Graupner, passé à l'aérographe.*

## Présentation

Vous voulez un avion à tout faire, assez grand, ayant des qualités de vol très réalistes, vous désirez en plus que ce soit une semi-maquette, n'hésitez pas, construisez le Broussard.

D'accord il y a du boulot mais le jeu en vaut la chandelle.

"Z'yeutez" moi cette bête, sympa non !?

## Construction

Après un examen attentif du plan, j'ai apporté quelques modifications en ajoutant une soute, des portes fonctionnelles, et des volets. Ainsi on remplit la soute par les portes, et les volets amènent des qualités de vols spectaculaires.

Pour entreprendre la construction ; il faut tout de même compter 3 ou 4 modèles derrière soi. Je ne citerai donc que les points clefs.

## Fuselage

Avant de le monter, en deux demi-coquilles, faites comme moi, prévoyez une veine d'air pour le refroidissement du moteur, la place ne manque pas. Quant au système de clef d'aile, j'ai opté pour le dural de 2 mm emprisonné dans du c.t.p. 3 mm prévu sur les couples 4 et 5. Prévoyez aussi une trappe pour accéder au train en AG5 très souple qui a pour mis-

## Caractéristiques

Poids .....	5,2 kg	Charge alaire .....	87 g/dm <sup>2</sup>
Envergure .....	2,20 m	Moteur .....	10 à 15 cm <sup>3</sup>
Surface .....	60 dm <sup>2</sup>	Radio .....	4 à 5 voies

*Le capot, à structure bois, ainsi que la trappe d'accès supérieure.*



# LE SPECIAL DU MOIS

sion d'absorber les chocs éventuels. Si vous vous laissez aller au facultatif, montez la soute et les portes.

La préoccupation majeure lorsqu'on observe le plan, c'est le capot, "fichtre" quel morceau ! Rassurez-vous, cela est plus facile qu'il n'y paraît. Le montage en deux parties ne pose aucun problème ; pour réaliser l'arrondi confectionnez un gabarit en balsa 100/10 sur lequel vous collez un abrasif. Pour les déflecteurs utilisez du rhodoïd. Réalisez deux plates-formes de fixation par l'intérieur sur le couple n° 2, et le résultat est superbe.

## Ailes

Pour les ailes, rien de particulier ; le profil plat facilite la construction, cependant je vous recommande la confection des volets à effet de fente. Dans ce cas, les charnières décalées sont en c.t.p. 2 mm, et les transmissions en câble de vélo, solution simple et efficace.

## Empennages

Pour les empennages, il faudra agrandir les volets de dérive qui ne sont pas conformes aux vrais, de plus leur efficacité s'en trouvera améliorée.

Outre le transport, l'empennage démontable est bien utile pour ménager l'accès aux mécaniques de roulette et de profondeur.

## Installation moteur et radio

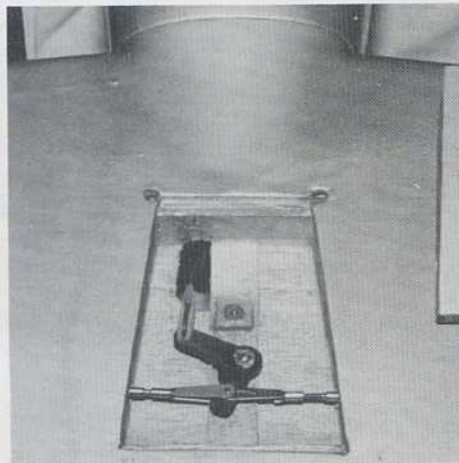
Il ne nous reste plus qu'à installer la "quincaillerie" avant la finition. Pour la radio la place ne manque pas, la seule difficulté réside dans les transmissions, volets, ailerons. J'ai choisi la solution câble de vélo

Deux "Broussard" ce mois-ci — l'un est une création originale (1,96 m pour 7,5 à 10 cm<sup>3</sup>), l'autre est le plan ex-Baby Train (2,20 m pour 10 à 15 cm<sup>3</sup>).

J'ai pensé qu'il était préférable de vous les présenter ensemble, avec une belle documentation, pour que vous puissiez plus facilement choisir.

Bons vols pour 1991.

Pierre Rousselot



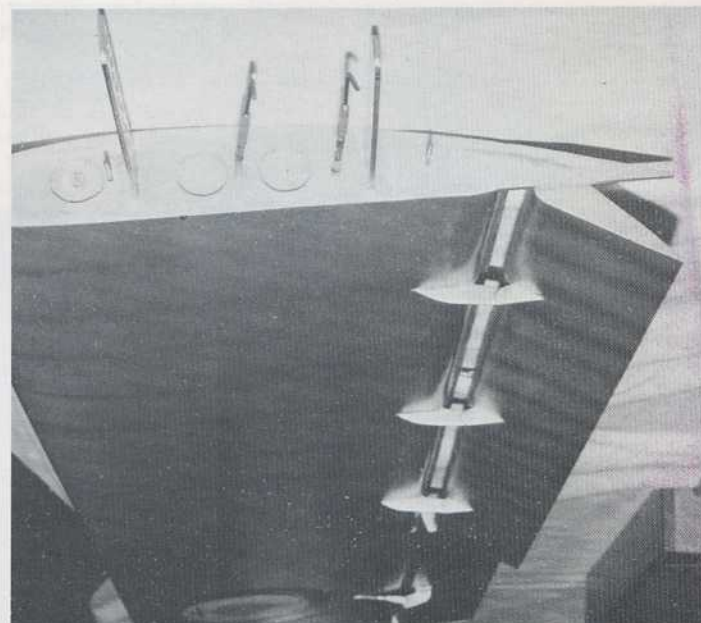
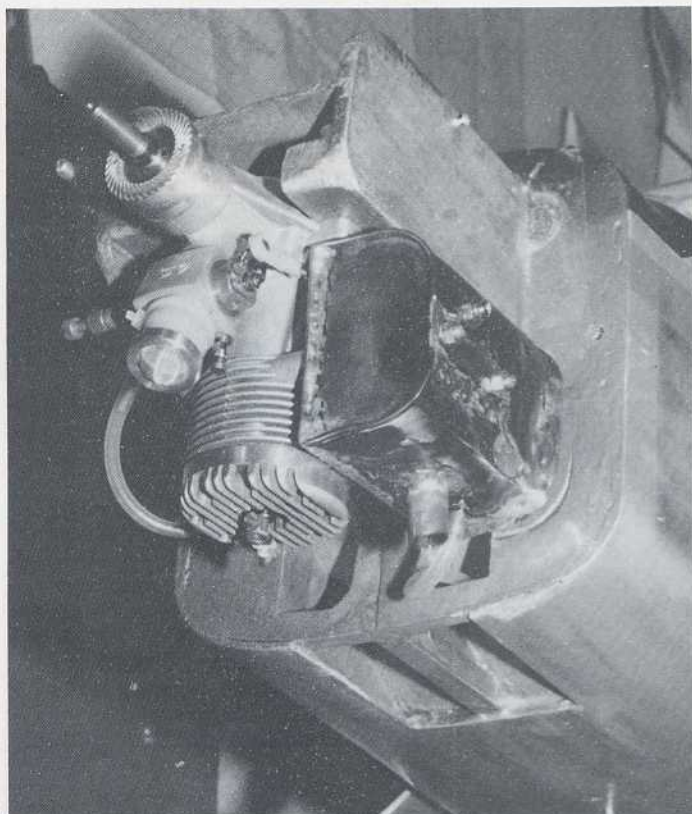
Le plan de ce Broussard de 2,20 m comporte deux grandes planches. Il est disponible à la revue contre une lettre de commande et règlement de 133 F, frais d'envoi et autocollant MRA inclus ; pour un envoi en tarif lettre, ajouter 9,50 F. Référence 768.

qui évite les rallonges, les nombreux servos, et les trappes d'accès ; de plus la mise en œuvre est facile avec l'option rayon plus chape plastique.

*Ci-dessus, la pointe arrière est démontable ; une trappe donne accès à la commande (démontable) de profondeur.*

*Ci-contre, installation du moteur, monté inversé, avec son pot en tôle soudée ; noter les conduits d'évacuation de l'air chaud.*

*Ci-dessous, les volets installés par l'auteur.*





*Le capot moteur est celui des premières séries (carénage de radiateur d'huile et prise d'air supérieure longs).*



Pour le moteur j'ai remis en service un O.S. 90 FSR muni d'un pot que Pépé Boin-ton, notre président, m'a confectionné dans un bidon d'huile. Le résultat sonore est super.

Quant à la finition, j'ai recouvert le capot de deux bas de femme résinés à la polyester, le tout mastiqué et poncé, légèreté et dureté garanties.

Le fuselage a été recouvert de soie et la voilure de Solartex.

L'aluminium, passé à l'aérographe, provient des peintures Graupner ; attention cette couleur pardonne peu, l'état de surface doit être soigné, mais l'effet obtenu n'est pas "piqué des hannetons".

### Le vol

J'avoue que, pour le premier vol, les données du problème me paraissaient très saines. Jugez vous-même : 15 cm<sup>3</sup>, 5,2 kg, 86 g au dm<sup>2</sup>, "fastoche quoi".

Enfin ! j'avais tout de même le souffle court et la gorge nouée. A présent, l'avion a effectué une trentaine de vols. Pour le décollage si vous avez monté les volets, mettez "grosso" 12° et poussez les gaz progressivement ; dès que la vitesse est suffisante, l'oiseau s'envole tout seul. On décolle sans problème aux deux-tiers des gaz. Une fois dans son élément, le Broussard est très stable et le réalisme est saisissant. L'attrait de ce genre d'avion réside dans la précision des commandes et des réactions. Un régal pour les amateurs d'avions lents. Le zinc ne décroche pas vraiment, il s'enfonce sur le nez gentiment, de plus il est inutile de piloter trois axes. Côté puissance, le 90 FSR est à l'aise, toutefois l'épreuve du remorquage planeur reste à expérimenter.

Enfin la récompense est l'atterrissage, un véritable spectacle, avec les volets à 15°, 20° ; l'avion est légèrement cabré, moteur au tiers des gaz, il est très manœuvrant et l'on peut caresser la piste sans être "l'as des as".

Cependant le large fuselage est complètement en crabe lorsque le vent souffle de travers, il est alors préférable de se passer des volets et d'atterrir avec plus de vitesse.

J'ai retenu les débattements suivants : ± 15 mm à la profondeur, ± 18 mm aux ailerons ; du différentiel ne serait pas inutile, disons 25 mm vers le haut, 15 mm vers le bas.

### Conclusion

Après ce court exposé, si j'ai piqué votre curiosité sans vous convaincre, je vous attends sur le terrain des Ailes Rabelaisiennes pour de plus amples renseignements. Si le coup de cœur est déjà présent, sortez les cutters, et bon courage.

R. N.

*Les portes latérales ouvrantes apportent un plus indiscutable. Les trappes de la soute sont ouvertes.*

*Installation des servos commandant les volets et les ailerons. Le pilote et sa passagère renforcent le réalisme.*

