

# Une maquette à coût raisonnable **CAP 21 de Gre**

**Au catalogue Scientific France, on ne dénombre pas moins de 3 CAP 21 de provenances et préfabriqués cm3 envergure 1,80 m et l'autre pour 6,5 cm3 envergure 1,50 m ; c'est cette dernière version qui nous de la construction tout structure.**

**E**st-il nécessaire de rappeler que la société des Avions Mudry située à Bernay en Normandie est spécialisée dans la fabrication d'avions de voltige. Faisant suite au CAP 10, sur lequel l'équipe de voltige de l'Armée de l'Air a longtemps concouru, est né le célèbre CAP 20. Courant 1980 le CAP 21 fit son apparition, qui reprenait le fuselage du CAP 20 et se voyait équipé d'un train d'atterrissage cantilever et d'une voilure permettant des taux de roulis de 180° par seconde !!! Une société italienne modifia même cet avion en l'équipant d'un moteur de 260 chevaux, renforçant la voilure afin qu'elle puisse absorber + ou - 10 G ! Cette version prendra l'appellation CAP 21-260. En 1985, le CAP 21 donna à son tour naissance au CAP 230, version qui équipe actuellement la patrouille de voltige de l'Armée de l'Air Marocaine et qui a été notamment présentée dans le magazine télé Ushuaïa sur TF1. Cet avion français (cocorico), sans atteindre le succès des warbirds de la seconde Guerre Mondiale, est très plébiscité par les modélistes, d'autant qu'il est présent à chaque compétition de voltige grandeur. Le modèle choisi pour ce kit est une réplique de l'avion piloté notamment par E. Müller et L. Pena, immatriculée F-WZCH.

## **Une finition maquette légère**

La construction, nous l'avons donc vue ensemble le mois dernier. C'est un excellent exercice de collages qui, comme l'avion, s'adresse à des modélistes ayant une certaine expérience du modélisme. Le kit, également décrit le mois dernier, est complet avec toutes les pièces en bois parfaitement estampées, les accessoires habituels et une notice richement illustrée. Le CAP est donc devenu, au bout de quelques nombreuses soirées, une belle structure prête à recevoir la finition. Pour celle-ci, la solution retenue consistera, après avoir passé entièrement l'avion à l'enduit nitrocellulosique, en un entoilage au Solartex blanc (ou équivalent) conformément à mon habitude. Les recouvrements de coupons seront les plus réduits possible, tout en tenant compte de la rétraction du matériau au cours de la mise en tension. Passer ensuite une couche d'enduit nitrocellulosique chargée de talc très diluée



# nnable at Planes

ions différentes. Great Planes, fabricant Américain, en propose 2 versions, l'une pour motorisation de 10  
ntéresse plus particulièrement aujourd'hui et dont je vous ai présenté le mois dernier le dossier complet

Le signataire et son CAP 21 de 1,54 m  
d'envergure : un sujet maquette  
parfaitement traité par Great Planes qui  
signe une fois encore un kit de qualité.

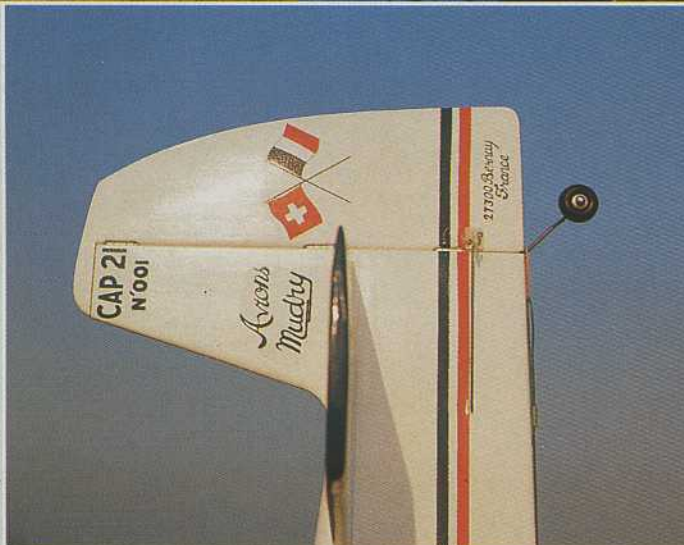




Ci-dessus, dernière vérification du centrage avant un vol enthousiasmant.

A droite, l'installation radio placée le plus en avant possible afin de faciliter le centrage. La platine servo est démontable (fixée par 4 vis à bois).

Ci-contre, vue des empennages terminés (les décorations sont fournies !): notez la propreté de la sortie de commande de dérive montée sans chape par économie de poids, et celle des filets de décoration (voir encadré à ce sujet).



(50 %), laisser sécher, puis pratiquer un double ponçage, l'un à l'eau au papier de carrossier "400", l'autre à sec. Votre surface doit être alors lisse et la trame du tissu doit avoir quasiment disparu. Peindre ensuite l'avion à la peinture polyuréthane. J'ai utilisé des bombes Simprop, cette peinture couvrant très bien et donnant un brillant parfait dès la deuxième couche. Les deux couches, fines, doivent être appliquées à vingt minutes d'intervalles sans charger. Les décorations bleues et rouges seront réalisées de la même manière avec de la peinture du même tonneau. La décoration de l'habitacle sera confiée à de la peinture pour maquette plastique Humbrol. Les instruments de bord sont des Wanitschek échelle 1/5, et le pilote une pulpeuse blonde aux yeux bleus. La verrière, une fois débarrassée de son film protecteur, est tout simplement superbe. Elle sera collée, après dépolissage des surfaces en contact, sur le fuselage à l'aide de colle néoprène. Les autocollants d'immatriculation sont très bien finis, mais j'ai rencontré quelques soucis avec ces derniers car les motifs sont peints sur du film collant et cette peinture se détache assez facilement de son support. L'immatriculation de l'aile, passant sur les prolongations du fuselage, devra être découpée et les interstices ainsi créés peints à la polyuréthane noire. Toutes les charnières des gouvernes seront, conformément à mes habitudes, collées à l'époxy. Une telle décoration vous prendra bien 2 bonnes semaines mais elle en vaut la peine

sur une maquette aussi réussie. Le bilan poids se résume ainsi après finitions : aile seule + trains d'atterrissage 600 g, fuselage décoré + pilote + roulette de queue 740 g, d'où un poids total de 1340 g (soit une finition de 195 g très raisonnable, car la structure de l'appareil pesait 1145 g avant finitions). Je vous engage d'ailleurs à peser systématiquement vos modèles avant et après finitions pour savoir où vous en êtes, en particulier pour ne pas faire voler du plomb inutile. Souvenez-vous : un avion peu chargé est le garant de bonnes qualités de vol !

## Equipements de vol

L'avion est conçu pour un moteur de 40 à 45 2-temps. Possédant un OS 40 SF ABC, c'est ce moteur longue course qui sera monté sur le CAP, équipé d'une hélice 11 x 6 et d'un cône de 63 mm. Le réservoir est un 250 cm<sup>3</sup>. Le souci principal que rencontreront les modélistes avec cet avion sera le problème d'intégration du silencieux. Plusieurs solutions sont possibles mais la plupart sont inesthétiques car l'échappement vient défigurer l'avant de l'avion. Pour ma part, je possédais dans mes tiroirs un vieux pot maquette acheté Outre-Rhin il y a bien des années, et c'est cette solution que j'ai retenue. Malheureusement cette solution est trop bruyante et donc provisoire.

Trois autres solutions s'offrent donc à vous :  
 1) montage du moteur cylindre inversé et fixation du silencieux côté extérieur gauche de l'avion par l'intermédiaire d'une rallonge d'échappement.  
 2) montage d'un moteur 4-temps de 10 à 15 cm<sup>3</sup>, ce qui entraîne automatiquement une défiguration de l'ouïe droite du capot.  
 3) vous êtes un excellent chaudronnier (ce qui n'est pas mon cas) et vous êtes en mesure de confectionner un pot sur mesure. En tout état de cause, je n'ai trouvé aucun pot du commerce correspondant à ce modèle.

## Fiche technique

<b>Distributeur</b>	: Scientific France
<b>Envergure</b>	: 1524 mm
<b>Longueur</b>	: 1220 mm
<b>Surface</b>	: 35,48 dm <sup>2</sup>
<b>Masse</b>	: 2730 g
<b>Charge alaire</b>	: 77 g/dm <sup>2</sup>
<b>Radio</b>	: 4 servos
<b>Moteur</b>	: 6,5 à 7,5 cm <sup>3</sup> 2-temps, ou 10 à 15 cm <sup>3</sup> 4-temps
<b>Prix indicatif</b>	: 1040 F

### J'ai aimé

- Qualité des matériaux fournis
- La notice (originale)
- Les astuces de montage
- Le respect des formes de l'avion grandeur
- La superbe verrière

### J'aurais aimé

- Des autocollants de meilleure qualité

