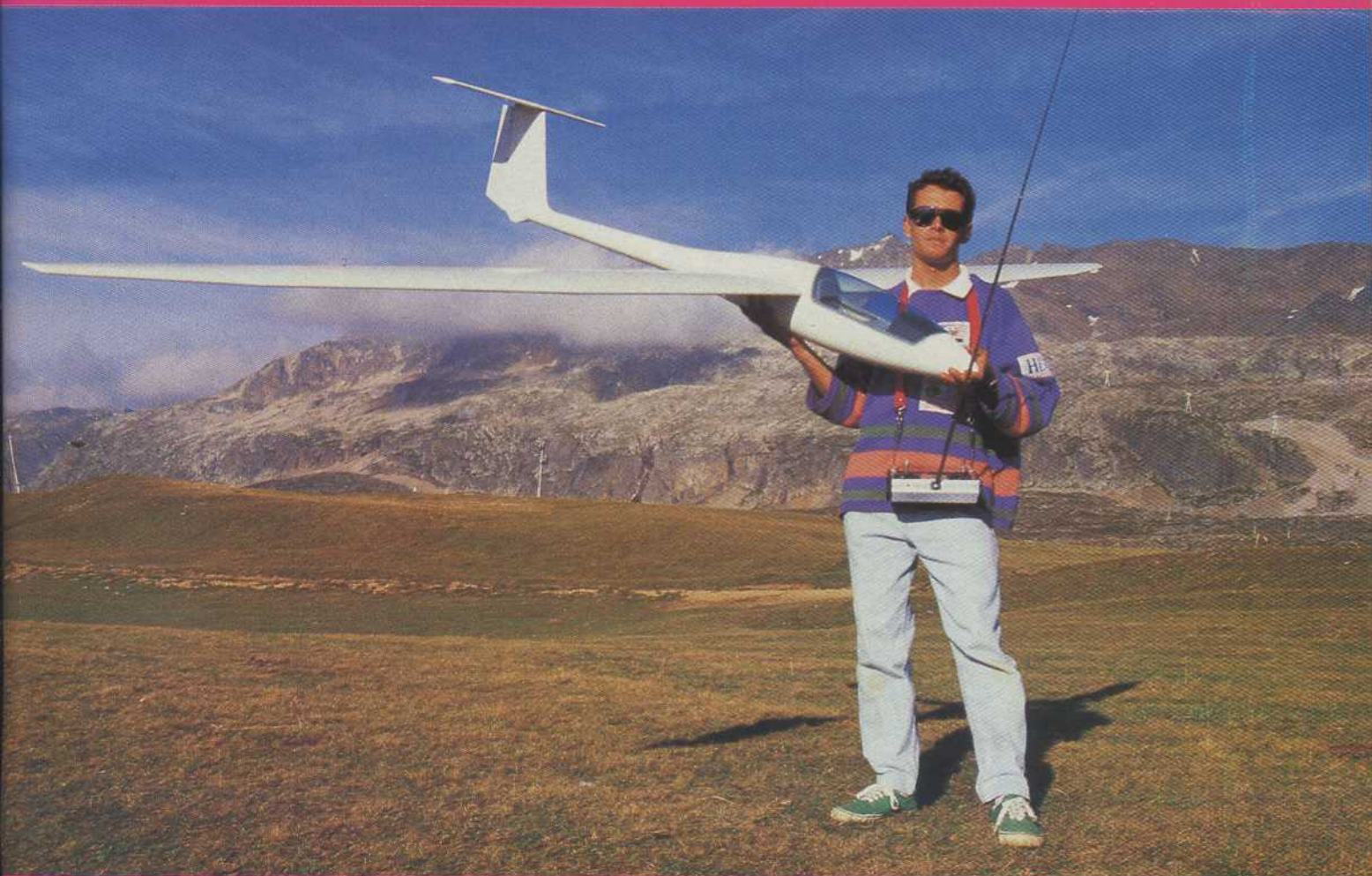


DISCUS ROEBERS



C'est dans le magnifique site de l'Alpe d'Huez que Fabrice Feugère a été essayé pour nous ce magnifique 4 mètres de l'artisan allemand Roebers. Voici un Discus dont la géométrie du fuselage est parfaitement respectée.

Le vrai

Le Discus est un planeur de compétition en classe standard, conçu et réalisé par la société Schempp-Hirth. Il a effectué son premier vol le 21 avril 1984. La voilure du Discus est issue des études et des résultats obtenus par les ingénieurs de chez Dornier sur la voilure TNT. Les essais en soufflerie de différentes formes de voilures et de profils permirent de déterminer cette forme d'aile ; le reste de la cellule est constituée par le fuselage et l'empennage du Ventus.

La boîte :

A première vue, peu de chose à faire, un fuselage magnifique gel-coaté blanc, des ailes en polystyrène à grains très fins coffrées de samba, le bord d'attaque ; la nervure d'emplanture et les tubes en laiton sont déjà collés et poncés le stabilisateur et le volet de dérive sont également coffrés en samba. Dans un carton de protection on trouve une verrière en Rhodoid bleutée et un baquet en fibre de verre gel-coaté blanc. Enfin dans un sachet en plastique, quelques accessoires : verrou de verrière, clé d'aile,

Connaissez-vous Roebers ? C'est une marque allemande qui produit de très belles semi-maquettes de planeurs. Dans la gamme des 4 mètres, il y a le Twin Astir, le DG 202, l'ASW 24, le Ventus et enfin le test du mois, le Discus

renvoi pour la commande de profondeur et les diverses pièces en Samba pour achever les ailes et le stabilisateur. A signaler l'absence totale de tringleries, de charnières, de platines servos, de chapes et le plus grave, de plan ; seule une note d'explication non traduite indique l'envergure et le centrage.

La construction :

Les ailes : Elles sont presque terminées, les bords d'attaques et les tubes en laiton des clés d'aile sont posés, il reste cependant à coller le saumon et découper les ailerons. On peut maintenant attaquer l'installation des aérofreins ; on utilisera de préférence des doubles lames de 35 cm car c'est jamais assez efficace. Pour l'installation de la commande de gauchissement il y a 2 possibilités : la première, la plus simple et la plus économique, consiste à disposer un servo (de bonne qualité) dans le fuselage

et un renvoi dans chaque aile, la seconde la plus pratique et la plus précise consiste à installer un mini servo (RS 500 ou mieux RS 650) dans chaque demi-aile ; dans ce cas il faudra prévoir des amplificateurs pour éviter les parasites

Les empennages

Tout comme les ailes le bord d'attaque et les tubes en laiton des clés du stabilisateur sont posés ; le travail restant étant la séparation de la partie mobile et la pose du saumon. Sur le volet de dérive vient se poser une baguette en demi-rond pour l'articulation et 2 blocs de Samba pour le haut et le bas du volet. Sur le modèle que j'avais, il ne m'a pas semblé nécessaire d'alléger le stabilisateur et le volet de dérive vu leur faible poids (cf réglages)

Le fuselage :

C'est peut-être la partie de la construction la plus longue bien que restant rapide. J'ai commencé par placer un rondin de bois dur (non livré) au niveau du bord de fuite afin d'éviter l'écrasement du fuselage après un atterrissage un peu brutal, il vaut mieux tout prévoir ! ; puis j'ai collé les tubes en laiton et les 2 platines : la première à l'avant pour recevoir les servos de profondeur et de dérive au niveau du bord d'attaque et la seconde pour le servo d'aérofreins (et le servo d'ailerons dans le cas d'une commande par



REGLAGES

Débattements :

Dérive : +/- 50 mm

Profondeur : - 6 mm

Ailerons : - 13 mm + 9 mm

Centrage : 11,5 cm du bord
d'attaque (48 % de la corde
d'emplanture)

CARACTERISTIQUE

Envergure : 4 000 mm

Surface alaire : 68 dm²

Surface du stab : 8 dm²

Poids : 4 450 gr (dont 250 gr
pour le centrage)

