

# P51 Mustang VQ

**AU BAL  
MASQUÉ  
OHÉ OHÉ !**



**Que celui qui n'aime pas les warbirds me jette la première pierre... Oui, mais le warbird, le vrai, lui, il exige un certain niveau de pilotage... Alors, si on déguisait un trainer en P51 ? Eh bien voilà la juste réflexion que VQ Models a mise en application pour le bonheur du plus grand nombre !**

## Présentation du kit

Ouvrons la boîte : cette dernière renferme un kit ready to fly très classique : structure finie et entoilée. Une fois encore, l'assemblage définitif ne vous demandera pas plus de deux à trois après-midi. La structure est fabriquée en balsa/contreplaqué, c'est propre et bien fait.

L'entoilage est malheureusement confié à un film thermocollant qu'il conviendra de traiter avec précaution pour éviter de l'abîmer. Il manque en effet de souplesse et

s'avère cassant. Par contre, il comporte par impression plein de détails tels que les lignes de structure et les marquages qui font de ce P51 un modèle plutôt sympathique. La bulle est déjà fixée, elle abrite un pilote bien réaliste.

Si le capot est en fibre, l'entrée d'air ventrale est quant à elle en PVC thermoformé. Idem pour les karmans qui, tout comme la bulle, sont déjà fixés sur les flancs du fuselage.

Ce P51 est livré pour être équipé d'un train rentrant mécanique (ou électrique) mais le nécessaire est présent dans la boîte pour installer un train fixe.



## Flatteur dès sa sortie de boîte ! Ça donne envie de l'assembler !

Une fois n'est pas coutume sur les P51 aseptisés et simplifiés dans leurs formes, la roulette de queue ne se trouve pas au niveau du volet de dérive mais à un emplacement « maquette » avec, en bonus, deux petites trappes. Notez toutefois que le si le train principal peut être rendu rétractable, il n'y a rien de prévu de tel pour la roulette. Les accessoires fournis sont de qualité supérieure et l'ensemble augure déjà d'un bon sentiment : premier bon point pour un kit qui annonce

un rapport qualité /prix très intéressant !

## En complément

Avec une envergure de presque 1,60 m (1,58 m pour être précis), la fourchette de cylindrée en terme de motorisation va du 46 2 temps au 70 4 temps.

Une motorisation électrique est préconisée (un Xpower xc4220/14), mais je vais être franc avec vous : ce kit est encore orienté pour le



Evidemment, les ailerons full-span jurent un peu... ils mériteraient également de recevoir les bandes d'invasion pour le look... Facile à faire !

# Models



- look du warbird
- qualités de vol très satisfaisantes
- option train rentrant
- excellent rapport qualité/prix



- ajustage nécessaire pour le montage du stabilisateur
- entoilage fragile



thermique. L'utilisation d'une motorisation électrique vous obligera systématiquement au démontage de l'aile pour changer l'accu de propulsion, ce dernier prenant la place du réservoir. Je crains toutefois que le centrage soit plus difficile à obtenir.

Côté servo, le minimum est fixé à 5 au format standard avec un servo un peu plus puissant pour la profondeur. Si vous ajoutez l'option du train rentrant mécanique, il faudra rajouter un sixième dédié à cette fonction. La mort dans l'âme et ne souhaitant pas démonter l'aile à chaque changement d'accu, je me suis donc résigné à motoriser ce modèle en thermique, j'ai pour cela ressorti de mes tiroirs un Saito FS56 qui s'est avéré être parfaitement adapté à la tâche. Côté servos, les deux ailerons et le carburateur sont entraînés par des Futaba 3003. Un Hitec HS422 s'occupe de la dérive et de la roulette, un Hitec HS485HB est dédié aux deux volets de profondeur. Enfin, un servo spécial train rentrant, Hitec HS75BB, est placé dans l'aile pour actionner le train. Non seulement ce servo spécifique présente un mode de fonctionnement adapté à la tâche (tout ou rien), un couple extraordinaire mais surtout une taille "basse" facilitant son logement dans l'aile. Satisfait depuis toujours par la qualité et la solidité des trains EZ, c'est un modèle taille 60 qui a été retenu pour

"effacer" les roues, une fois le P51 en vol. Sachez que la notice vous propose également la solution basée sur un train rentrant électrique (099ELR50).

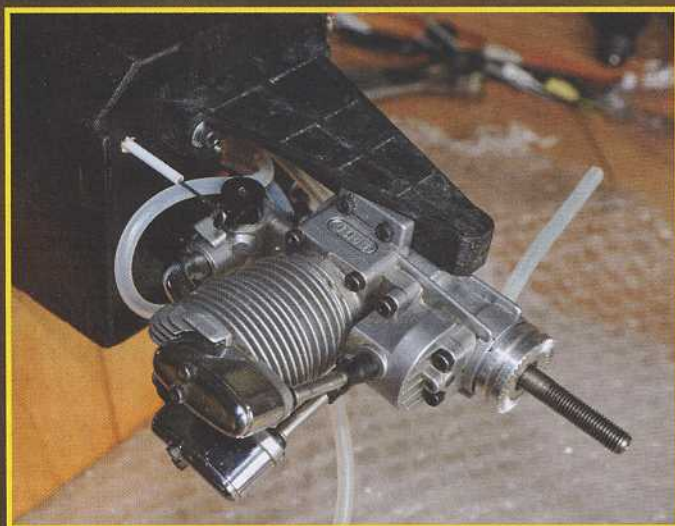
## Le montage

A l'heure d'aujourd'hui, rares sont les kits pouvant présenter des difficultés lors du montage. Ce P51 se monte tout seul ou pratiquement. Les solutions adoptées sont communes à tous les trainers à aile haute ou basse et le modéliste qui se lancera dans cet assemblage ne se trouvera pas déboussolé. Le seul point nouveau concerne l'installation d'un train rentrant mécanique et surtout le réglage "qui va bien" pour s'assurer d'un bon verrouillage à la fois en position sortie mais également en position rentrée. Je sais que la tentation d'utiliser un servo proportionnel avec réglage des fins de course via la programmation peut être grande mais croyez-moi, vous auriez tout faux. Sachez simplement que dans ce cas de figure, il suffit que votre servo soit obligé de forcer un peu pour que sa consommation électrique dépasse très rapidement les 0,5 Ampères. A ce rythme, une batterie peut très vite se retrouver à plat. Avec un servo spécifique, ce risque n'existe pas mais adieu les réglages "qui vont bien". La solution est simple : il suffit de trouver le

En vol, l'allure warbird est incontestable... Le tout avec des qualités de vol d'un trainer classique. Une belle réussite !



Les capacités de voltigeur de ce P51 sont largement supérieures à celle de l'original, avec un taux de roulis supérieur à 360°/sec ! Le vol dos est également une formalité.



Le saito FA 56 4 temps (également distribué par Topmodel) est monté à plat.

► bon entraxe entre l'axe du palonnier du servo et les dominos sur lesquels viennent se fixer les cordes à piano actionnant les trains. Pour un modèle EZ-Retract, comptez sur 10 mm et vous aurez tout bon.

Lors du montage de ce P51, je n'ai rencontré qu'un seul souci lors de la mise en place du stabilisateur. La fente dans le fuselage était un peu trop large par rapport à l'épaisseur du stabilisateur. Le jeu était trop grand pour garantir une fixation solide. De plus, le stabilisateur ne pouvait pas être correctement positionné par rapport à l'aile. J'ai donc mis à bonne épaisseur par ponçage une petite planchette de balsa qui a été coincée du bon côté pour supprimer le jeu et rétablir une géométrie correcte entre l'aile et le stabilisateur.

Hormis ce détail, rien d'autre ne de-

vrait venir perturber le montage de ce modèle : deuxième bon point !

## Un brin de finition

Si l'entoilage intègre d'origine les lignes de structure ainsi que les rivets et les marquages américains, il vous reste un peu de travail en appliquant les quelques autocollants présents sur la planche fournie dans le kit : numéro d'immatriculation sur la dérive et surnom de ce P51 sur le nez jaune. Les plus courageux pourront toujours peindre les bouches des canons des mitrailleuses présents sur les ailes

## Les réglages

Côté centrage, il est obtenu en positionnant un accu de réception



Le réservoir en place.

NiMH 5 éléments en 2000 mAh derrière les servos, juste sous les points de fixation de l'aile. Fixé avec deux colliers plastique, il ne peut se déplacer.

Pour ceux qui souhaiteraient transformer leur Mustang en missile téléguidé, ils peuvent opter pour la grosse cavalerie en installant un 70 quatre temps dans le nez. Dans ce cas, il leur faudra dégager l'accès à un logement d'accu situé sous le ventre du fuselage, au niveau de l'entrée d'air ventrale.

Prévu d'origine, ce logement est censé permettre le centrage du modèle.

Côté débattements, voici les valeurs que j'ai adoptées pour les vols :

**ailerons** ± 10 mm (± 6 mm)  
**profondeur** ± 17 mm (± 10 mm)  
**dérive** ± 35 mm (idem)  
*(entre parenthèses les valeurs indiquées dans la notice).*



Le silencieux reste discret...

## Les essais

Petite remarque concernant l'assemblage sur le terrain : les deux vis nylon passent à travers le carénage en PVC figurant l'entrée d'air ventrale. Je vous conseille donc, pour le transport et le stockage, de passer un petit élastique sur les deux tiges de ces deux vis. Cela évitera qu'elles ne bougent et, surtout, que l'une d'entre-elles ne remonte pour se retrouver emprisonnée dans l'entrée d'air. C'est sûr, vous ne risquez pas de la perdre mais vous serez drôlement embêté pour la rattraper. Je parle en connaissance de cause et j'ai dû ouvrir la paroi arrière du carénage pour récupérer une des deux vis.

Une fois monté, ce P51 fait illusion et attire l'attention. Un œil expert aura vite fait de remarquer les profondes modifications apportées sur

