

nouveau venu de chez Svenson :

LE PINTO

par F. Lallemand

Tout le monde connaît la firme SVENSON, qui s'est taillé sur le marché une solide réputation de sérieux et de compétence.

Une de ses dernières productions, le « PINTO » ne déroge pas à cette tradition, et la boîte préfabriquée est de très bonne facture.

Le modèle ayant servi au présent banc d'essai a été réalisé par J. BAUM, vétéran des AILES MOSELLANES à METZ.

rapporte au maintien et à la fixation des ailes sur le fuselage, qui se font avec des élastiques. A l'heure actuelle, et bien que nous ne cherchions pas à dénigrer les caoutchouc, nous pensons qu'il existe d'autres moyens de fixation, plus discrets, plus modernes et plus esthétiques.

Fuselage : de type caisse à

savon, en plancher, avec le dos arrondi pour essayer d'en atténuer quelque peu l'austérité. **Empennages :** en structure également.

Essais en vol :

Le centrage conformément aux plans ayant été obtenu facilement, nous avons pu procéder aux premiers essais.

Conception :

Le « Pinto » est un multicommande de sport et d'entraînement, prévu pour un moteur de cylindrée moyenne.

Aucune innovation dans la conception de la machine, qui reprend des bases très conventionnelles, connues et éprouvées. Eléments garantissant à coup sur une construction facile, un comportement en vol très sain, et une maintenance aisée.

L'ensemble a un aspect sympathique qui inspire confiance.

Caractéristiques :

Envergure : 1.500 mm.
Longueur : 1.080 mm.
Charge alaire : 55 g/dm².
Moteur : 5 cm³ à 7,5 cm³.

La Boîte :

La construction entière de l'appareil étant réalisée en structure, le prix s'en ressent bien entendu et la boîte reste dans la gamme des prix abordables et courants.

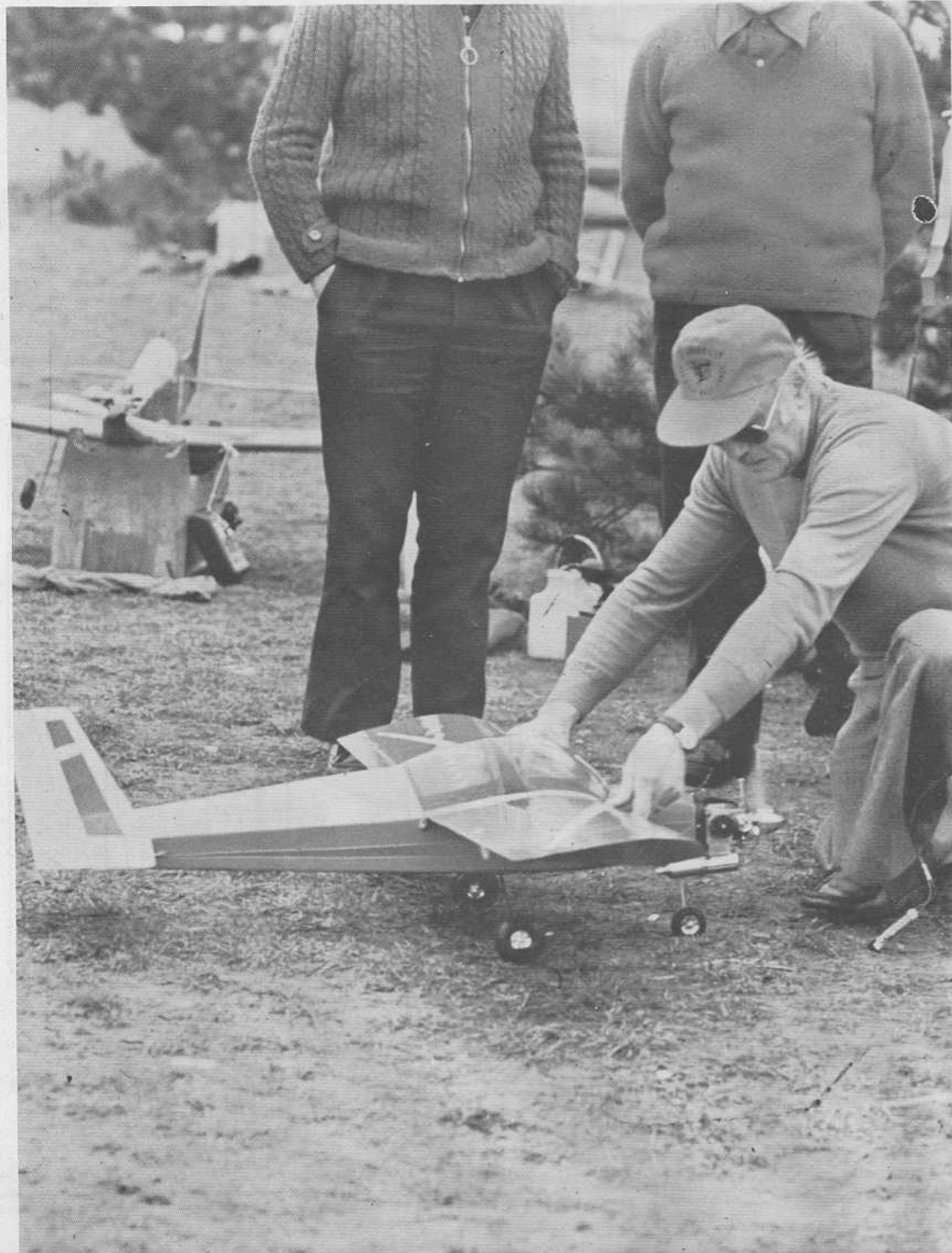
Le matériel fourni est lui aussi de bonne qualité, et avec les sachets de visserie et accessoires divers, on trouve également une grande canopée moulée, un capot en plastique, un bâti moteur, les roues et le réservoir. Nous avons également noté la présence du train, déjà plié, en corde à piano de forte section, pratiquement indestructible. La décoration proposée est élégante et très flatteuse.

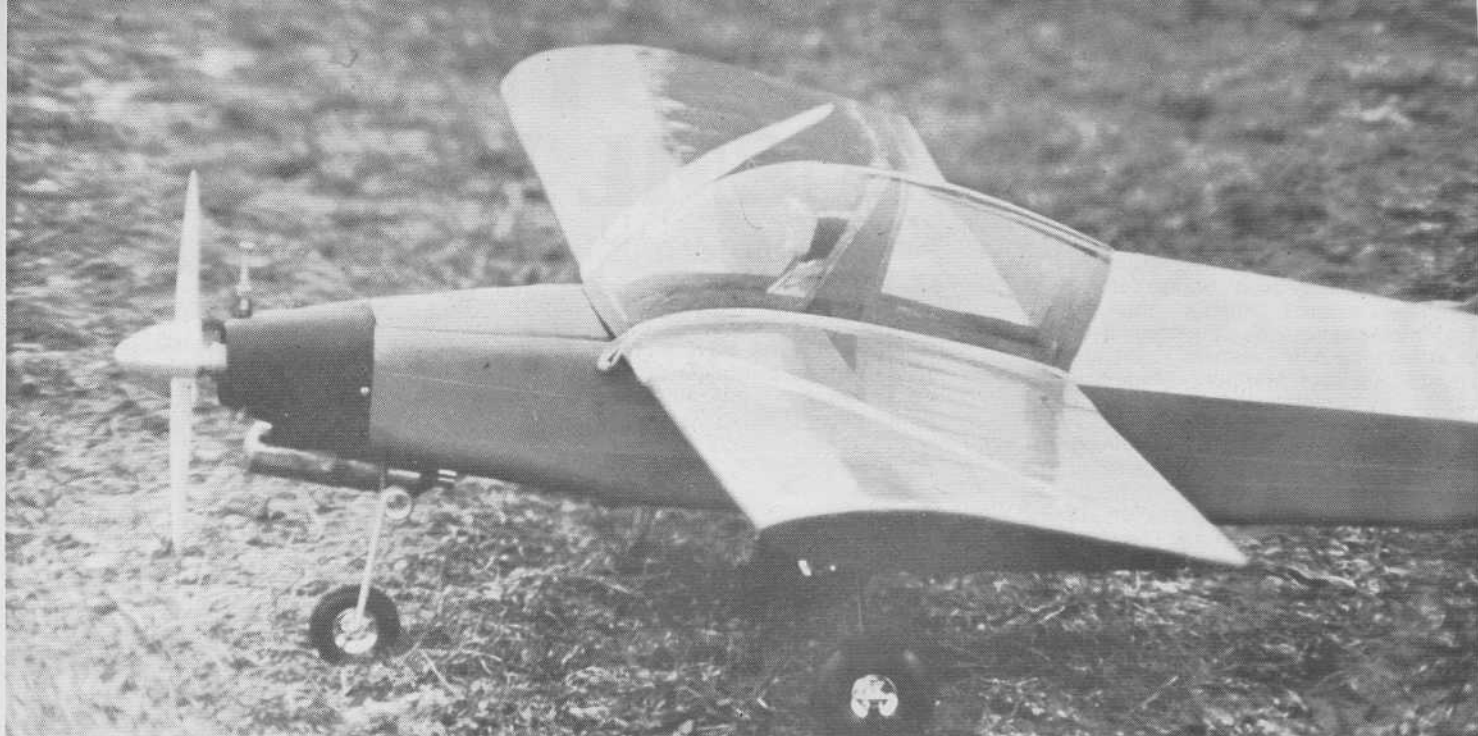
Construction :

Les plans étant clairs, les pièces bien découpées et repérées, la construction n'a finalement soulevé aucun problème qui mérite d'être signalé.

Aile : Haute rectangulaire, avec ailerons de type « full-span », nervures toutes identiques avec un profil biconvexe de forte épaisseur.

Le seul et petit reproche que nous pourrions formuler, se





L'avantage du train tricycle pour une utilisation sur un terrain en herbe, est indéniable : peu de risques de capotage et protection de l'hélice. L'appareil reste collé au sol jusqu'à ce qu'il ait atteint sa vitesse de déjaugage. Suite de quoi une simple pression sur le manche suffit à l'arracher, et il grimpe allègrement sous un angle impressionnant.

Malgré un profil épais, la vitesse est relativement élevée à plein régime et pourrait surprendre un débutant non averti.

La ligne de vol pouvant être maintenue à demi-régime, le modélisme qui aborde le pilotage aux ailerons avec le « Pinto » aurait intérêt à réduire quelque peu les gaz

pour s'accoutumer progressivement à la vitesse.

Les trajectoires sont tendues et la maniabilité sur tous les axes extrêmement satisfaisante.

A la suite d'ennuis incompréhensibles de carburation et après démontage, nous avons constaté que la durite d'alimentation faisait un « S » très prononcé avant d'atteindre le carburateur et qu'en conséquence les coudes excessifs provoquaient un écrasement de la tubulure.

C'est donc un point sur lequel il faut porter une attention particulière. La durite concernée se branchant sur le bouchon, il serait préférable de condamner cet orifice, et de placer une sortie sur le côté du réservoir. Avec un peu plus de recul, le trajet de la canalisation serait beaucoup moins torturé et sujet à caution.

Pour obtenir un appareil convenablement réglé, il est essentiel de commencer par observer un comportement au plané.

Cette réflexion pourrait sembler une lapalissade et faire sourire les pratiquants du vol libre.

C'est beaucoup moins évident pour quelqu'un qui aborde directement un avion radio commandé.

Pour ce faire, on monte assez haut (pas trop, sinon on ne peut plus rien voir du tout) et on réduit les gaz. Les corrections se font alors en utilisant les trims, de façon à obtenir un angle de descente, un taux de chute, et une dérive les plus proches possible de la trajectoire idéale.

Une fois revenu au sol, on agit alors sur les chapes pour ramener éventuellement tous les trims à zéro, tout en conservant une position des gouvernes donnant le meilleur plané possible.

Toujours refaire un vol de contrôle après chaque réglage. A partir de ce moment, il ne faut plus toucher aux chapes,

ni tenter de modifier la longueur des tringleries sous aucun prétexte.

Les défauts qui pourraient apparaître à plein régime, ne devront être corrigés qu'en faisant varier les incidences du moteur : anti-couple si l'avion a tendance à s'engager en virage, et piqueur si l'appareil a tendance à descendre ou à partir en chandelle.

Avec un bâti boulonné sur la cloison pare-feu comme pour le « Pinto », cela est très facile au moyen de rondelles, ou encore de cales spéciales en sifflet que l'on trouve maintenant dans le commerce.

La condition impérative à ne jamais transgresser pour obtenir un modèle bien réglé, est de ne procéder qu'à une seule modification à la fois, avec ordre et méthode.

On suit le même processus, en ce qui concerne le débatement des gouvernes et le réglage de la sensibilité des commandes.

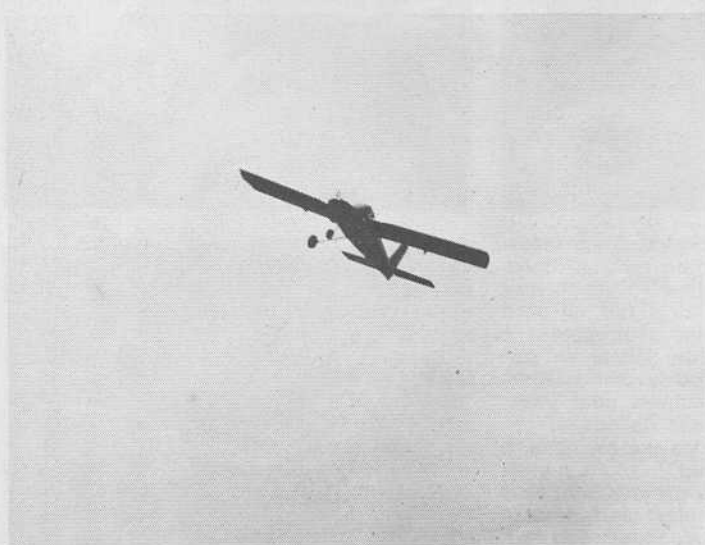
Si des réglages autres que ceux que nous venons d'évoquer étaient nécessaires, c'est-à-dire déplacement du centre de gravité, ou encore modification des incidences de la voilure et du stabilisateur, cela dénoterait une mauvaise conception de la machine, chose qui serait inacceptable pour une boîte préfabriquée digne de ce nom.

Ce n'est pas le cas pour le « Pinto » dont la totalité des réglages a pu se faire en une seule séance de vols.

Conclusion

Le « Pinto » est un excellent avion de sport et d'entraînement à la voltige, pouvant servir de transition parfaite entre un appareil de début rustique, et un modèle évolué quel qu'il soit.

C'est un modèle sûr, aux remarquables qualités de vol, qui ne devrait pas décevoir les amateurs, et que nous pouvons recommander sans aucune réserve.



TRAINER

d'antan...

Il fut un temps où le Pinto pullulait sur les terrains. C'était... il y a plus de 20 ans.

A l'époque, les pubs de la marque Svenson - dont celles vantant le Pinto en particulier - se retrouvaient chaque mois dans Modèle Magazine. Ce brave trainer de la classe des 40 fait aujourd'hui son come-back, et prouve au passage que les bonnes recettes d'hier font toujours recette aujourd'hui !



