

les nuages le nom de leur père spirituel. Avion mythique entre tous les biplans, le Stampe a fait rêver des générations de modélistes. Ayant remarqué que la plupart des modèles et des plans disponibles sur le marché correspondaient à des avions d'une envergure comprise entre 1,50 m et 1,80 m, Roger Kaci, m'a demandé de réaliser un avion un peu plus grand, mais néanmoins adapté à des cylindrées accessibles à la plupart des modélistes. J'ai donc opté pour une envergure de deux mètres, adaptée à des motorisations à partir de 20 cm³, 2 temps.

Commençons par le fuselage

La construction d'un biplan de cette taille étant réservée à des modélistes avertis, je ne m'étendrai pas sur des détails que tout un chacun doit connaître. Le fuselage du Stampe est conçu en deux demi-coquilles séparées par un plan horizontal. Elle s'effectue donc sur un chantier plat, en prenant pour axe de référence une baguette balsa 6x6.

Sur un chantier lisse et préalablement protégé d'une feuille de plastique transparent, vous commencerez par coller tous les demi-couples inférieurs sur la baguette de balsa 6 x 6 en les fixant au moyen d'une goutte de cyano. Les lisses principales en balsa 5 x 10 qui s'étendent de la cloison C1 à l'étambot, sont également collées à la cyano. Faites de même avec la lisse inférieure, également en balsa 5 x 10 qui s'étend de C5 à l'étambot.

Sur la partie inférieure avant, une baguette 10 x 10 relie les couples C1, C2 et C3.

N'oubliez pas le support de plastron en contreplaqué 100/10, qui rend solidaire ce dernier des couples C1 et C2. Les flancs sont en balsa 30/10.

La partie avant est renforcée par un doublage en contreplaqué 30/10 qui sera collé de part et d'autre de la lisse latérale dans une étape ultérieure.

Les flancs sont collés sur le chant des couples à la colle blanche et maintenus en pression pendant le séchage au moyen de divers poids en fonte. Une baguette de balsa 3 x 15 insérée dans des fentes prévus à cet effet sur chacun des couples, fait office de lisse latérale. Le fuseau étant stable et bien calé sur le chantier, c'est le moment approprié pour installer le train d'atterrissage.

Ce dernier est façonné à partir d'une corde à piano de 50/10 habillée de balsa. La jambe de force à l'avant, quant à elle, est réalisée en corde à piano de 40/10. Toutes deux sont fixées sur les couples C2 et C3 au moyen de

cavaliers métalliques. Cette opération effectuée, vous devrez fixer le plancher du compartiment réservoir, qui sera, soit collé en place définitivement, soit boulonné afin de le rendre démontable.

Retournez le fuseau pour coller tous les demi-couples supérieurs à leurs emplacements respectifs. Ces derniers seront reliés entre eux sur la partie avant par une baguette en pin 10 x 10 qui s'étendra jusqu'au plastron. Les deux demi-couples C4 sont également reliés par une baguette 10 x 10, cette fois en balsa. Quant aux demi-couples de la partie arrière, ils sont rendus solidaires par quatre lisses en balsa 10 x 3 et un lisse supérieure en balsa 10 x 5. Avant de coffrer le dessus du fuselage, vous

devez penser à installer les mâts de cabane. Ces derniers sont réalisés à partir d'une corde à piano de 40/10 mise en forme, à l'extrémité de laquelle sont soudés des pattes métalliques et une vis M4. L'ensemble est maintenu sur les cloisons en contreplaqué par des cavaliers en acier.

La partie supérieure avant et celle séparant les deux habitacles sont coffrées en balsa 30/10. Il en va de même entre les couples C6 et C7. Les portes latérales des deux postes de pilotage sont découpées dans de la tôle offset de 8/10. Sur le prototype, elles sont simplement vissées sur la structure. Si vous avez le temps, vous pourrez apporter une amélioration sensible en les rendant fonctionnelles.



5 - Commande des ailerons en direct par biellettes réalisées avec une tige filetée M3.

6 - Contrairement à l'original (roulette folle) la roulette de queue est fixe pour faciliter la tenue de l'axe au décollage. Elle peut être rendue directrice par l'installation de câbles aller-retour.

7 - La commande des ailerons est une biellette en rondin d'aluminium de 4 mm raccordée à deux chapes à rotule.

8 - Les lignes du Stampe sont reconnaissables entre toutes. Bien-sûr, arriver à ce résultat demande un peu de travail, mais cela n'en vaut-il pas la peine ?