

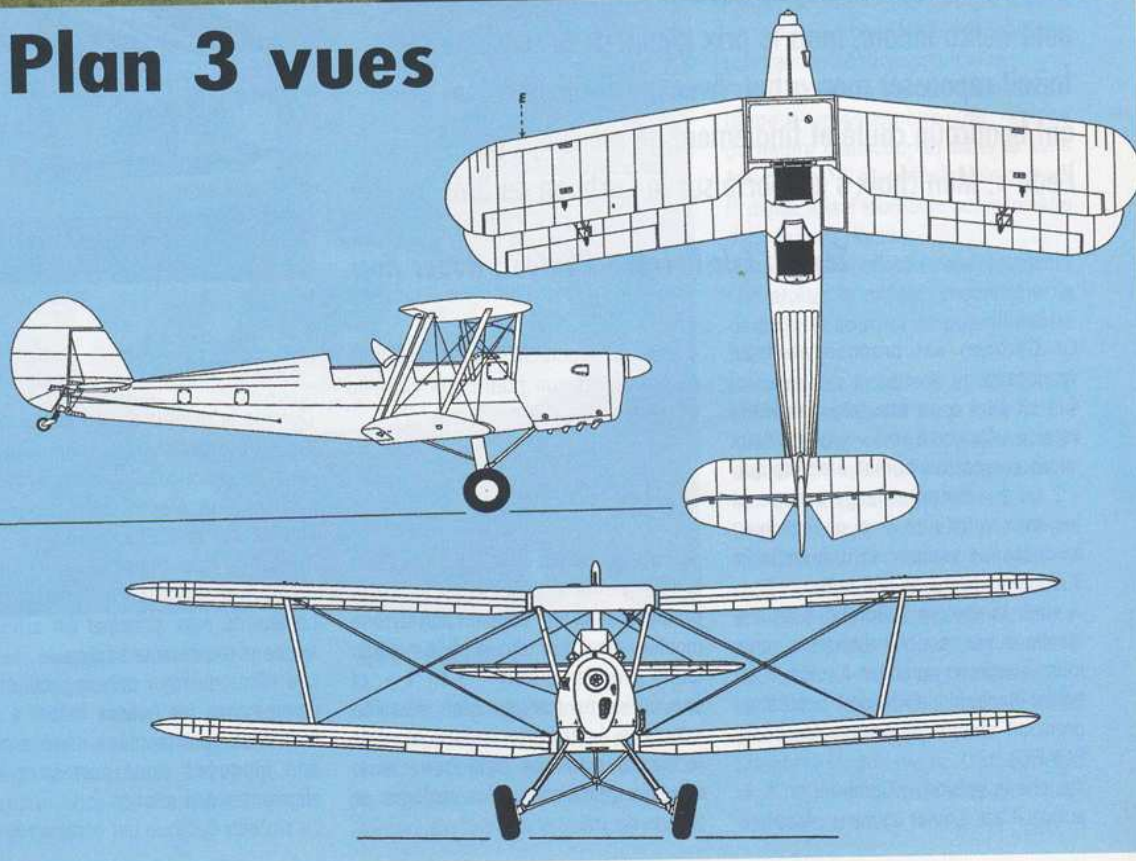
# DOC Maquette

## du modèle réel

ds en ordre de plus de 9 kg, la charge  
ne dépasse pas 77g/dm<sup>2</sup> avec le  
in de carburant. L'avion est donc à  
ne plus chargé qu'un trainer de 1,50 m  
nous n'avions guère d'inquiétude  
and aux capacités du moteur d'em-  
ener la machine dans son élément,  
ême dans les conditions dégradées  
vol inaugural. La roulette de queue  
ant fixe, le taxiage du Stampe n'est  
s possible. C'est donc à «dos  
homme» que le modèle gagne  
ntrée de piste. Pendant qu'un aide  
ent la queue de l'avion, le pilote  
ousse le moteur au maximum de la  
puissance disponible pour souffler dès  
départ la dérive et la rendre efficace.  
a manoeuvre permet de contrôler l'axe  
ès le début du roulage et de ne pas  
évier de la trajectoire. La puissance  
élevée par le moteur (non fini de roder,  
appelons-le) est comparable à celle  
d'un 20cc, dans ces conditions,  
le Stampe n'a pas besoin de plus d'une  
centaine de mètres pour décoller. La  
montée s'effectue sur une pente douce,  
adaptée au domaine de vol de l'avion  
grandeur. L'avion apparaît immédia-  
ement très sain sur tous les axes ; les  
gouvernes sont douces et homogènes.  
La maniabilité est bonne. Afin de ne pas  
trop solliciter notre jeune moteur, nous  
avons choisi de ne pas déployer  
la panoplie habituelle des tests en vol.  
Nous nous sommes donc contentés  
d'évolutions serrées à basse altitude,  
domaine de vol dans lequel le Stampe  
excelle. La vitesse minimum de susten-  
tation est réellement très faible et l'at-  
titude du modèle dans cette configu-  
ration parfaitement réaliste. L'atterrissage  
dans ces conditions est une simple  
formalité, à condition de ne pas oublier  
que le Stampe est un biplan qui  
nécessite de maintenir un filet de gaz  
jusqu'au toucher des roues pour vaincre  
l'importante traînée générée par les deux  
ailes, les mâts et les haubans. Contrai-  
rement à nombre de ses congénères  
plus petits, l'avion ne montre aucune  
tendance à passer sur le nez lors du  
roulage.



## Plan 3 vues



## Le jeu en vaut la chandelle

Un rêve de pilote, c'est l'expression utilisée par Bruno, le pilote d'essai, après ce vol inaugural. Certes, un modèle de cette taille demande un minimum de 150 à 200 heures de travail pour en venir à bout, mais le jeu en vaut vraiment la chandelle. En dépit du fait que nous n'avons pu mener une campagne complète d'essais en vol, je ne crains pas d'affirmer que cet avion possède des qualités de vol exceptionnelles qui satisferont les modélistes les plus exigeants. ■