

LE STAMPE C"



Qui ne connaît pas le plus célèbre des biplans, le SV4, maintes et maintes fois réalisé par les amateurs. Vous ? Je ne peux pas y croire !

Néanmoins, nous allons ici étudier le montage du kit au 1/4 produit par la firme britannique "Precedent". Or les fidèles lecteurs de RCM se souviendront que nous avons déjà publié l'essai de ce kit, écrit par P. Nicolas, le modèle étant réalisé par le lyonnais Pascal Fontaine... dans le n° 2 de RCM ! Il nous a donc paru utile de revenir sur cet appareil d'autant plus qu'il est ici traité en semi maquette selon la décoration proposée par le constructeur, celle de la patrouille acrobatique des Rothmans qui utilisa le Stampe de 70 à 73, avant de passer sur Pitts... et avant de disparaître l'an passé victime de contraintes budgétaires ! (comme c'est bizarre !)

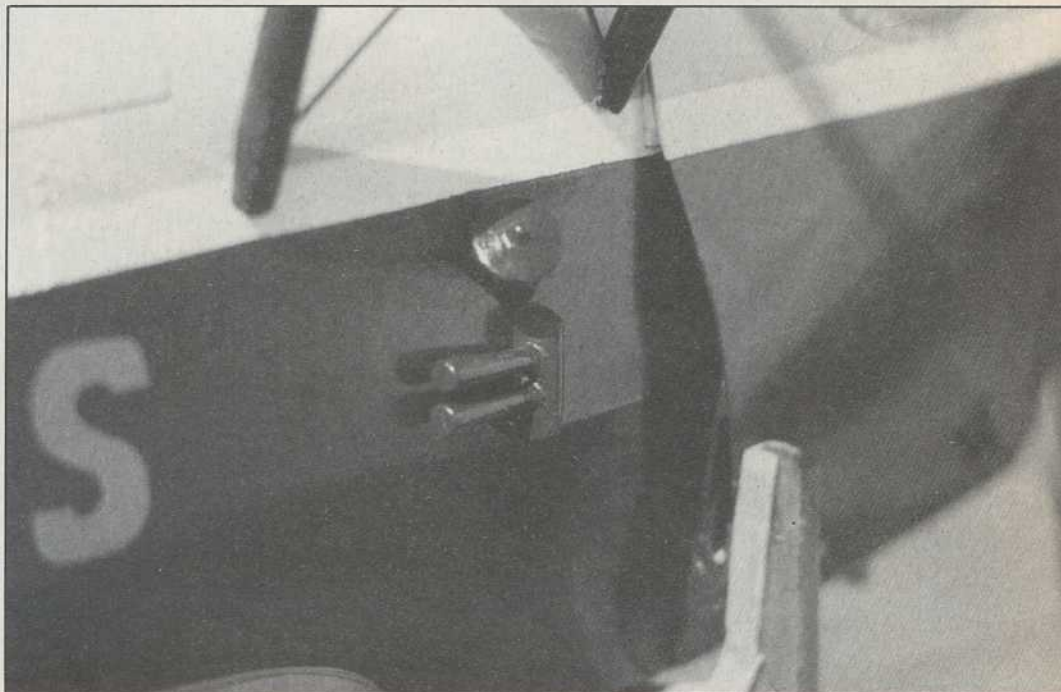
le Stampe modélisé

Issu d'un kit Precedent, ce Stampe est réalisé d'une manière extrêmement réaliste.

A la limite du petit gros

Avec ses 2,09 m d'envergure, le Stampe au 1/4 de Precedent peut être considéré comme un petit gros (d'autant plus que c'est un biplan). Mais d'un autre côté, comme toute sa structure a été calculée pour qu'il pèse moins de 5 kg si possible et qu'il vole avec un 10 cc classique, on peut aussi considérer qu'il fait partie de la classe "traditionnelle". Ici, ce n'est pas le cas puisque la motorisation a été laissée à un Saito 120 puis à Super Tigre 2000 au vu du poids (7,4 kg) dû à la finition. C'est donc déjà un petit gros à part entière !

EST FUMANT!

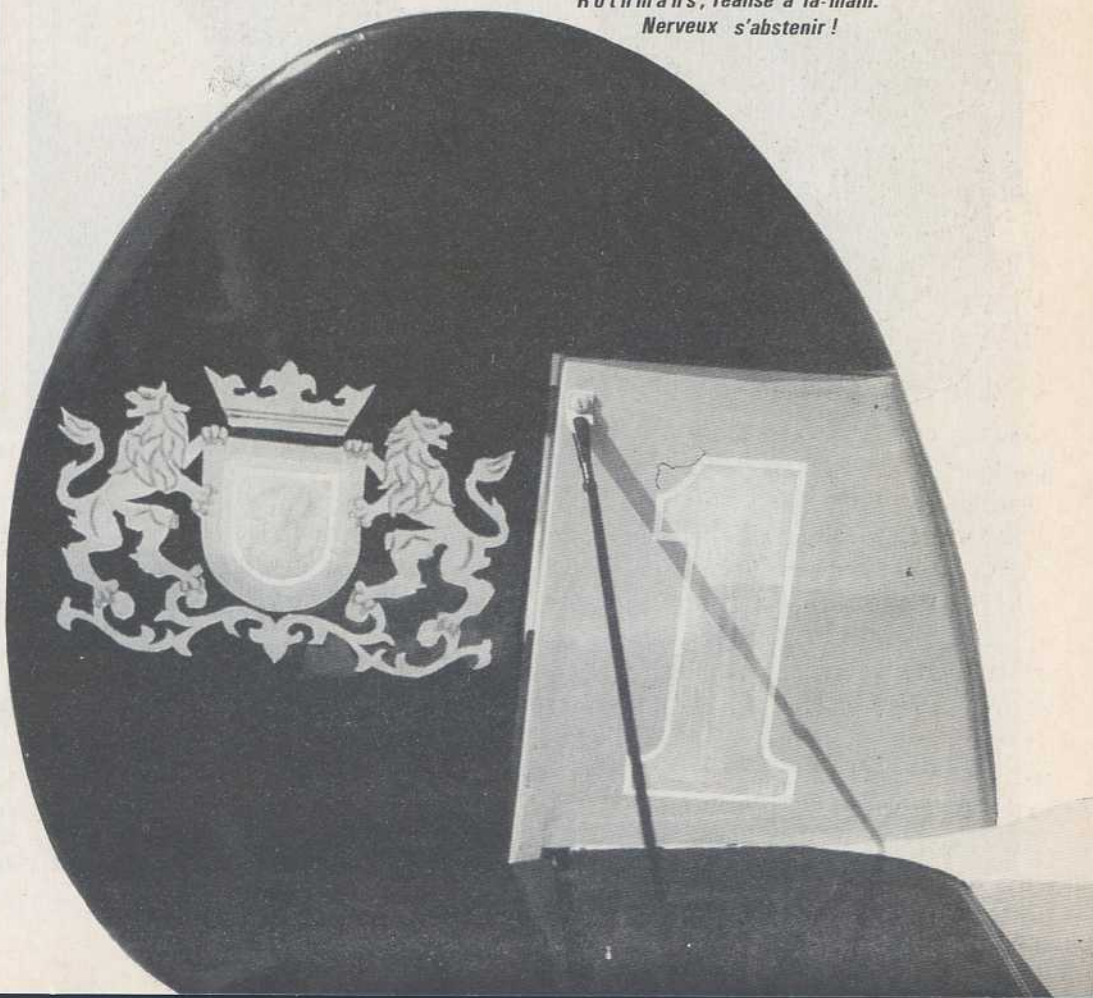


Quelques détails "maison" ajoutés pour améliorer le réalisme : bouchon de réservoir d'huile et venturi du badin.

La dérive et le fameux dessin des lions Rothmans, réalisé à la-main. Nerveux s'abstenir!

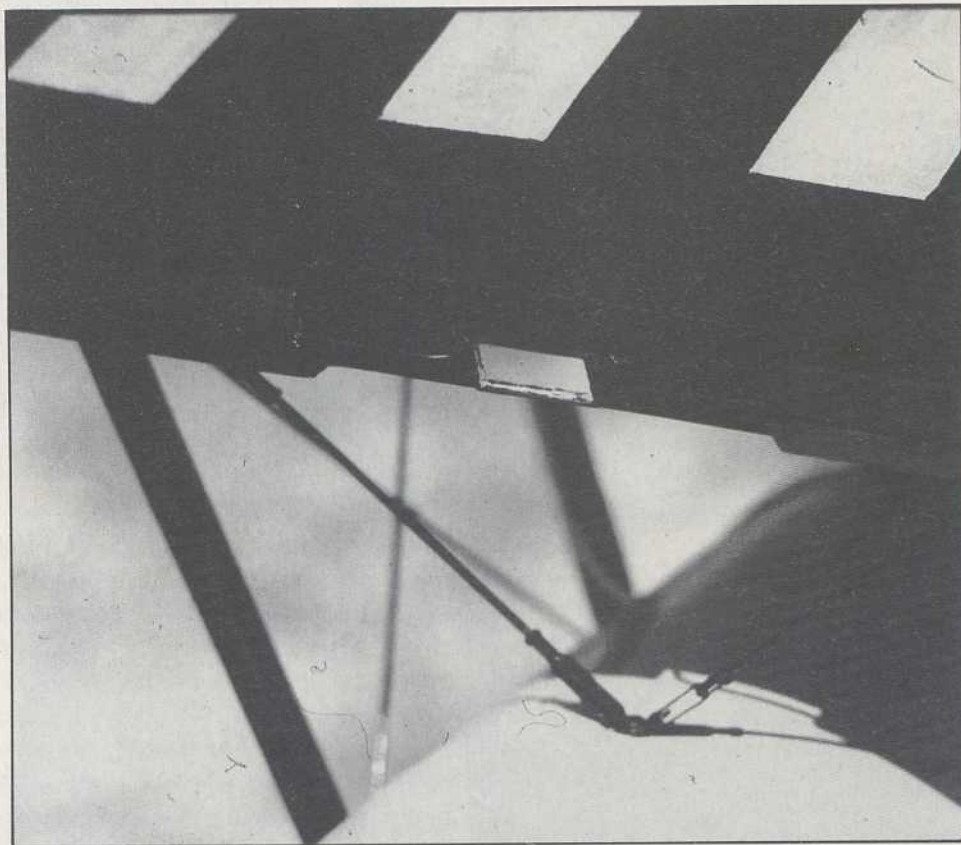
The box : no comment !

Le contenu de la boîte de construction est on ne peut plus classique : des fagots de bois, des planches de contre-plaqué pré-estampé mais qu'il faudra néanmoins redécouper, le capot moteur en ABS, les CAP de train et de cabane, deux verrières en Rhodoïd (bien que la version Rothmans proposée soit monoplace et que la feuille de CTP qui recouvre le poste avant soit livrée), le plan en 4 feuilles, une notice anglaise succincte, la française l'étant encore plus. Par contre, présence de charnières, guignols,





Le Stampe au point fixe avant décollage : toujours bien se mettre dans le lit du vent (de face), sinon gare au saumon qui touche !



Gros plan sur le rétroviseur placé sur l'aile haute et les 2 poignées.

chapes etc, et bonne nouvelle d'un réservoir de 375 cc.

La notice présente quelques photos (copies) du Stampe Rothmans grande et du modèle "écorché".

Notons que les guignols d'ailerons fournis dans la boîte sont astucieux : ils traversent l'aileron de l'aile basse et forment ainsi directement la transmission entre la commande de servo et le tirant de l'aileron supérieur (1 servo par aile). Il est pris entre 2 nervures.

Les ailes classiques

Entièrement en structure, coffrées seulement sur le 1/4 avant et contenant des longerons, elles sont très rigides. On remarquera les nervures plus hautes du centre de l'aile supérieure destinées à figurer le réservoir. Les ailerons sont coffrés entièrement et on peut s'amuser à les encastrer. Les 2 ailes sont d'un seul tenant et donc assez encombrantes. L'aile supérieure est tenue par 4 vis en nylon prises au sommet de la cabane et l'aile inférieure par 2 de ces mêmes vis, l'avant étant bloqué par un carré de bois dur venant contre un couple : c'est plus solide que les classiques tourillons d'hêtre. Les saumons sont assez spacieux : ils sont, en plan, formés par du CTP 1 mm sur lequel on vient mettre des pièces de balsa pour donner la forme. Un vrai Stampe, basé à Meaux a montré qu'il fallait en fait ajouter deux fausses

Ci-contre, 2 vues de l'installation du Super Tigre ST 2000, tête en bas. Le pot est entièrement réalisé à la main et possède 4 tubes d'échappement qui sortent en dessous de l'avion.

nervures pour correspondre à la réalité au bout des ailerons et près du saumon, au bord d'attaque. L'aile du bas est un peu plus courte. Le dièdre des 2 ailes doit être identique.

Le fuselage : treilli et coffrage

Toujours dans le but d'avoir une construction très légère, Précédent a opté pour une structure en treilli, coffrée jusqu'au poste de pilotage puis simplement entoillée.

De l'avant vers l'arrière, voyons les principales modifications apportées par rapport à la boîte.

Pour loger le 4 temps Saito 120 (puis le ST 2000) le couple pare-feu a été reculé, mais le bâti en bois a été conservé, la partie avant du capot en ABS aussi, par contre, les 2 côtés du capot, prévus pour être réalisés en en CTP formé (bonjour l'angoisse) et démontable par 4 vis, ont été remplacés par des flancs en aluminium, avec charnière en haut, permettant l'ouverture du capot moteur comme sur le vrai. Subtile raffinement, une chandelle les retient ouvert, comme le capot d'une voiture. Leur fermeture se fait par 4 vis quart de tour, faites à l'échelle et reproduisant fidèlement l'original.

A l'intérieur, le moteur est bien sûr en position inversée et l'échappement, maison, tout brasé, reste camouflé sous le capot.

L'ouverture de l'échappement moteur est donc à gauche du modèle, et l'échappement à droite, les 4 tubes sortant en dessous, comme le vrai. La liaison a été faite avec un flexible métallique.

La glow du moteur est alimenté au démarrage par un accu placé sous le réservoir, avec une grosse lampe en série pour contrôler le débit. On peut changer la bougie sans sortir le moteur par les larges ouvertures de refroidissement du dessous du capot moteur.

Le pointeau est accessible directement de l'extérieur.

Cabane et haubans

Le système de fixation de l'aile supérieure sur la cabane est bien pensé parce que très peu visible : il vient s'encaster dans l'épaisseur de l'aile.

Les CAP qui composent la cabane sont déjà pliés, et forment un U arrondi au centre vers le haut pour suivre la forme du fuselage. Elles sont vissées sur les couples par des cavaliers et des vis et des écrous nylstop.

A noter un problème de réservoir : ayant reculé la cloison pare-feu pour mettre le 4 temps, cela ne posait pas de problème tant que le Saito était monté : peu gourmand, il se contentait d'un réservoir de 300 cc. Mais avec le ST 2000, ce n'est plus la même chose : il lui faut un 500 cc... et il ne rentrait pas : il a fallu ouvrir le couple avant de la cabane et

