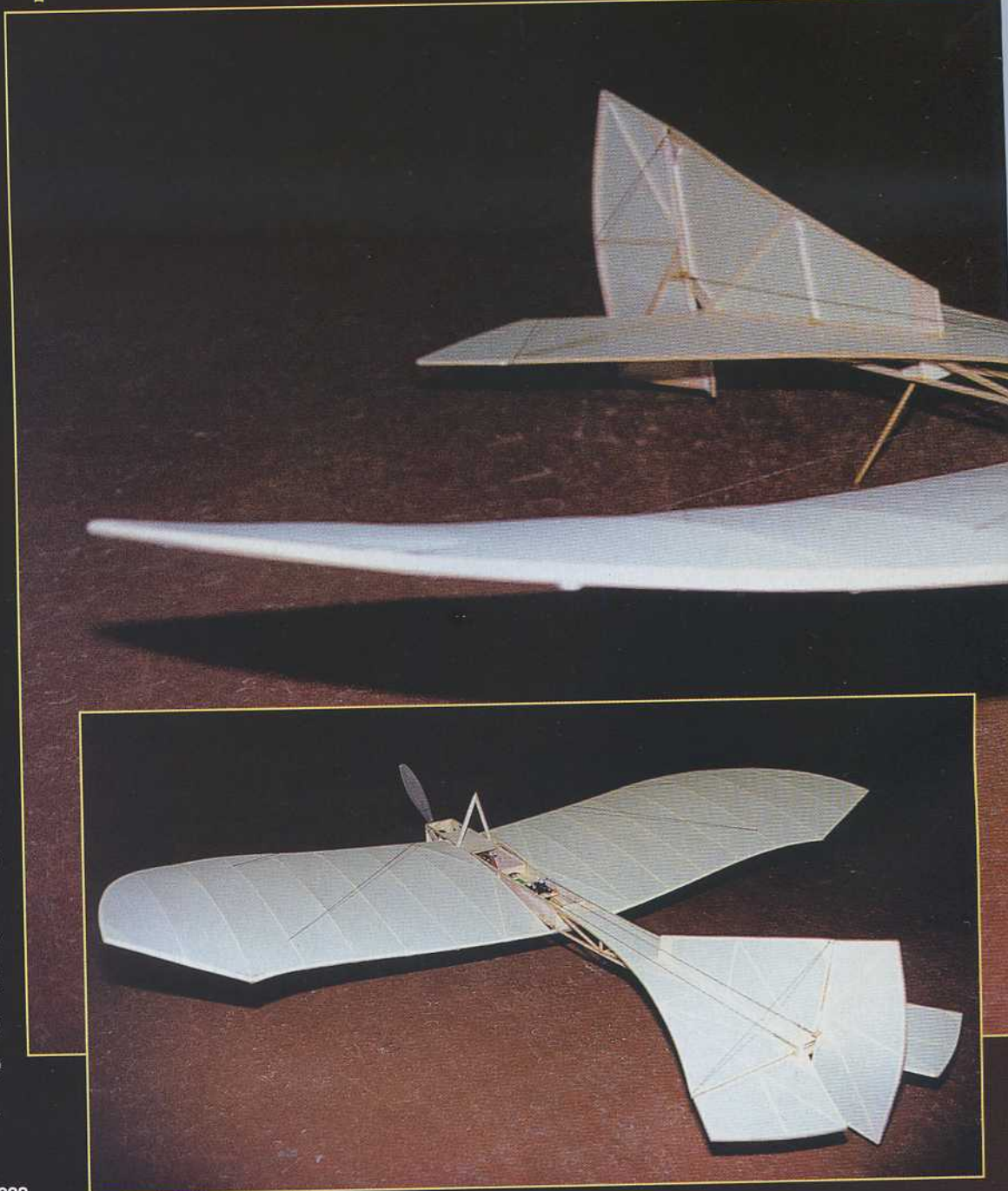


UN Indoor- plein de ressources

Chaque hiver, l'indoor-RC revient sur le devant de la scène modéliste. Ces petits avions électriques faits pour voler en salle sont en effet une alternative séduisante aux aléas de la météo hivernale. Voulant goûter à cette facette du modélisme sans en passer par la construction, voire la conception, d'un modèle, je me suis tourné du côté des quelques kits proposés dans ce domaine. C'est ainsi que je me suis retrouvé en charge de l'essai du Taube de Simprop.



RC

C'est en lisant le reportage du salon de Nüremberg 98 - que Modèle Mag publie chaque année dans son numéro de mars - que j'ai appris que Simprop sortait un avion de type indoor-RC présentant la

double caractéristique d'un look rétro et d'un kit prêt-à-voler. Enfin un indoor-RC ressemblant à autre chose qu'à une caisse à savon surmontée d'une aile à la forme et à l'allongement d'une table de camping ! Sans me poser la question de savoir si ce Taube était une semi-maquette, j'appréciais d'emblée son look des avions de l'époque glorieuse des Blériot, Santos Dumont...

Un kit prêt-à-voler

Il m'a fallu attendre qu'il soit disponible pour enfin me retrouver, par un beau jour d'octobre, devant le kit fourni par l'importa-

teur Scientific France. L'ouverture me réservait une belle surprise : outre la boîte du Taube, Scientific France avait fourni le kit de propulsion, le micro-variateur Simprop et deux sub-micros servos. C'est donc heureux et comblé que je me suis empressé d'aller acheter, pour compléter l'équipement nécessaire, le nouveau récepteur Simprop spécial indoor plus 6 éléments de 350 mAh pour assembler l'accu de propulsion.

La boîte ne paraît pas énorme pour un avion prêt-à-voler de cette taille. L'ouverture du carton explique la chose : tous les morceaux sont là, mais si bien agencés que la place perdue est réduite au minimum. L'inventaire est vite fait : on trouve le fusela-



Le Taube de Simprop a plus d'un atout dans son kit : il s'agit tout d'abord d'un ready-to-fly, il bénéficie ensuite d'un agréable look rétro, et son domaine de vol est particulièrement intéressant.

FICHE TECHNIQUE

CARACTÉRISTIQUES

Envergure :
1200 mm

Longueur :
920 mm

Corde :
300 mm

Profil :
creux

Surface :
30,6 dm²

Masse :
285 g

Charge alaire :
9,3 g/dm²

EQUIPEMENTS

Radio :
2 sub-micros servos Naro BB

Moteur :
Slow Drive 250, réduction 1/6

Hélice :
APC 10 x 4,7

Accu :
6 éléments 350 mAh

RÉGLAGES

Centrage :
105 à 115 mm du bord d'attaque

Débattements * :
dir. 2 x 50 mm prof. +/- 30 mm

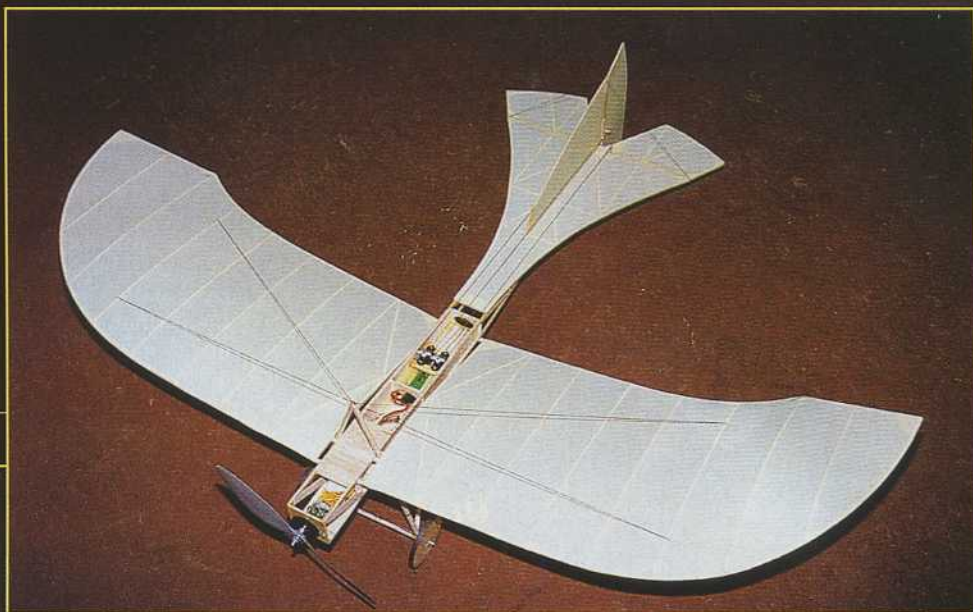
(* : "+" s'entend vers le bas et "-" vers le haut)

COÛT

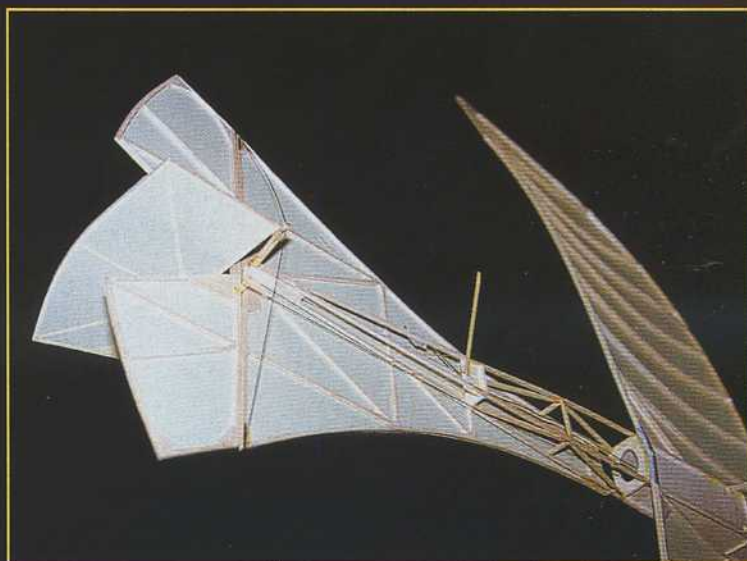
Prix indicatif :
**740 F (kit avion)
300 F (kit prop.)**

Distributeur :
Scientific France

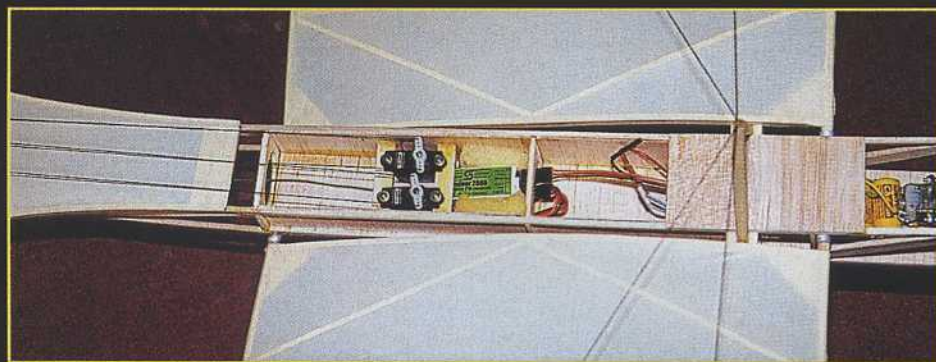
Sur cette vue de dessus apparaissent clairement la forme "en mouette" de l'aile du Taube de même que le dessin "début de siècle" de ses empennages.



Le train d'atterrissage est un élément quelque peu fragile du modèle, mais c'est le prix à payer pour la légèreté. Les roues utilisées ne sont pas celles du kit car les rondelles en CTP fournies étaient voilées.



Aile et empennages ne sont entoilés que sur une seule face pour gagner du poids. Comme la finesse n'est pas le but recherché, ça ne pose aucun problème, sauf peut-être en ce qui concerne la rigidité. C'est pourquoi un haubanage général est préférable, qui apporte en outre une meilleure précision en vol.



La réception spéciale indoor loge sans problème de place dans le fuselage, mais la disposition adoptée ici donne un centrage un peu plus arrière que prévu par la notice, qui s'est montré parfait en vol.

ge construit, les deux demi-ailes terminées et entoilées, le stab, la dérive et les gouvernes dans le même état d'achèvement que les ailes, plus quelques accessoires. La curiosité du kit, c'est le mode de construction des ailes et empennages qui utilisent en grande partie la technique du lamellé-collé.

La notice fournie avec le kit, en allemand (une notice en français est désormais livrée), comprend quelques schémas dont je me suis satisfait pour l'assemblage.

Montage expéditif

- Fuselage

On commence par y coller le train d'atterrissage et ses deux renforts en balsa. Un peu de cyano vient renforcer le collage de la CAP servant d'axe aux roues avec la barre de liaison transversale du train. Les roues sont à fabriquer à partir d'une rondelle de CTP, d'un renfort au niveau de l'axe et d'un joint torique. Les rondelles étant complètement voilées, j'ai récupéré les roues

d'un autre indoor qui avaient un diamètre similaire. Pour les maintenir en place sur l'axe, un petit morceau de gaine plastique collé fait office de bague d'arrêt.

Coller ensuite le stab et la dérive à l'équerre, puis les deux tubes alu cintrés qui servent de fourreaux aux bord d'attaque et bord de fuite des ailes sans oublier de vérifier le parallélisme avec le stab avant le collage.

- Empennages

Une fois qu'ils sont collés à l'arrière du fuselage, il faut articuler les gouvernes de profondeur et de di-

rection, ce que Simprop propose de faire avec de l'adhésif en laissant un espace d'environ 1 mm entre les parties fixes et mobiles pour compenser l'absence de chanfrein. Cette solution ne marche pas longtemps avec des commandes en aller-retour, car la partie de l'adhésif entre plan fixe et gouverne finit par se plisser sous la traction des câbles. J'ai donc utilisé des charnières en plastique collées à la cyano directement sur l'entoilage des gouvernes et des parties fixes. Les palonniers sont en CTP de 8/10 percés de deux trous (cen-

