



# TAURUS PLUS

## Distribué par Aviomodelli France

Le Taurus Plus est défini par Scorpio comme étant l'avion à tout faire par excellence : travail aérien, remorquage de planeur, entraînement, photographies aériennes, etc.

D'une envergure de 2,25 m, et pour un moteur de 10 cm<sup>3</sup> minimum, il se rapproche du grand modèle dont il conserve les avantages (visualisation facile, vol coulé...) sans que le transport ne devienne problématique pour autant.

### Contenu du kit

Après s'être battu avec la boîte (eu égard à son volume) pour l'amener à bon port, on peut enfin découvrir le modèle bien protégé dans son emballage.

A l'ouverture, on remarque très nettement les efforts consentis par Scorpio quant à la qualité de ses productions et de leur présentation. L'emballage est magnifique, très décoré et très solide ; on y trouve le fuselage préconstruit en structure traditionnelle (balsa/c.t.p.), les ailes, le stab préconstruit, la bulle, le capot, le tableau de bord, le train, une grosse clé d'aile en dural.

Astucieusement cachés dans la poutre centrale séparant le fuseau et les ailes se trouvent l'accastillage, la dérive, les volets, les ailerons, etc.

Toutes les pièces sont en balsa/c.t.p. La préfabrication est plus poussée que les classiques kits avec ailes et stab en polystyrène coffré : les personnes pressées, amoureuses de la structure, seront comblées.

### Construction

En premier lieu, étude du plan ; il est imprimé recto verso et n'est pas à l'échelle 1, ce n'est pas très pratique mais, grâce à la préfabrication importante, on s'en tire.

Ensuite, on suit simplement la notice, toujours aussi bien réalisée chez Scorpio, et on arrive tranquillement au premier vol... J'allais oublier ! Il y a quelques détails de construction qui méritent tout de même un petit commentaire.

### Sur le fuselage

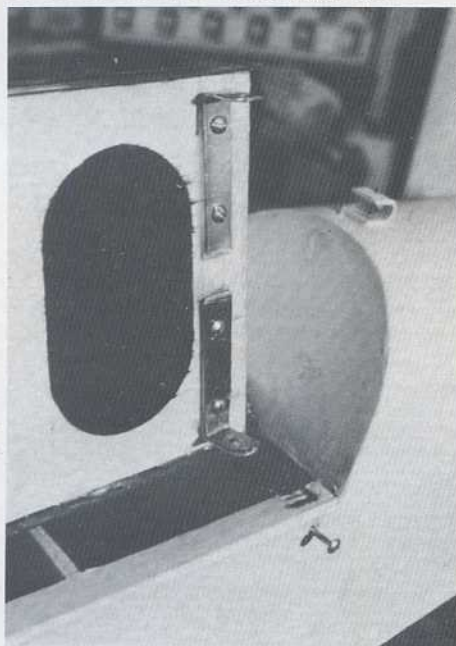
L'ajustement de la superbe bulle est long et difficile à faire proprement. Je vous propose la méthode que j'ai employée, elle a le mérite d'avoir fonctionné au moins une fois !

Après avoir découpé la bulle "suivant les pointillés", assemblez son cadre sur le fuseau en l'ajustant si nécessaire ; vérifiez que la verrière s'adapte bien, à la fois sur son cadre et sur le fuselage. Si tout semble correct, collez à l'époxy le couple avant du cadre à la bulle. Placez maintenant, comme l'indique la notice, les deux tourillons de fixation sur le couple pare-feu. Placez la verrière sur l'avion, faire les petites retouches pour un ajustage parfait, et collez le couple arrière à la bulle de telle sorte que l'arrière de la verrière s'adapte bien à l'arrondi du fuselage. Laissez sécher la colle avec le tout en place (pour éviter de coller en même temps le fuseau, il est préférable de mettre entre la verrière et le fuselage un film plastique étirable, vous savez, celui que l'on trouve dans la cuisine). Lorsque c'est sec, il suffit d'infil-

### Caractéristiques

Envergure . . . . .	2,25 m
Longueur . . . . .	1,47 m
Surface alaire . . . . .	68,6 dm <sup>2</sup>
Poids . . . . .	de 5 à 5,5 kg, voir plus
Charge alaire . . . . .	de 73 à 80 g/dm <sup>2</sup>
Profil . . . . .	biconvexe dissymétrique
Moteur . . . . .	Super Tigre 90 K W/M
Radio . . . . .	5/6 voies, 7/8 servos

*Méthode de fixation pour le capot démontable, supportant la verrière. A l'arrière, on voit le crochet de remorquage.*





Les jambes du train principal sont astucieusement fixées sur la clef d'aile ; un ergot soudé empêche la corde à piano de pivoter.

Gros plan sur le nez du modèle ; le silencieux Super Tigre, coulissant, est ici bien utile.



trer la colle sur tout le pourtour de la verrière. Celle-ci ne tenant pas très bien j'ai, aux emplacements stratégiques (angles), enfoncé une épingle préalablement chauffée.

Maintenant se pose un autre petit problème : comment fixer la verrière au fuseau ? La méthode proposée par Scorpio ne me plaisait pas ; en effet, il fallait percer deux trous dans la bulle elle-même, pour permettre le passage des deux vis de fixation mordant dans le c.t.p. du fuselage, d'où risque de fissures et perte de verrière en vol. J'ai donc tout simplement collé/vissé deux équerres en alu sur le cadre qui, lorsqu'on pose le cockpit, s'insèrent dans deux fentes pratiquées sur le fuseau, les deux vis viennent ensuite goupiller le tout (voir photo).

Sur mon modèle, les deux volets de stab sont de qualité et de poids différents, et c'est assez dommage dans une si jolie boîte, mais le prix modeste du kit le fait vite oublier !

Le train principal s'enfiche sur la clé d'aile et est maintenu par serrage de deux vis pointeau (qu'il faut serrer fort), c'est très pratique. On peut, pour éviter que la jambe du train ne pivote sur elle-même lors d'un atterrissage raté, souder une c.à.p. 40/10 pliée deux fois à 90° sur la jambe de train, l'extrémité de la c.à.p. pénétrera dans un trou percé dans la clé d'aile, empêchant ainsi tout mouvement de rotation.

A l'usage, ce train d'atterrissage s'est montré très robuste, notamment, la jambe avant souvent malmenée.

## Sur les ailes

L'estampage du coffrage des ailes (ainsi qu'une bonne partie des pièces en c.t.p.) est superficiel et demande l'intervention



Le moteur utilisé est le Super Tigre 90 K.

du cutter ; c'est un travail assez fastidieux et délicat. Il faut faire attention lors de la manipulation des ailes, car le balsa de coffrage, bien que de qualité, a tendance à s'effriter ; c'est un peu ennuyeux pour le découpage.

J'ai aussi totalement modifié le système d'articulation des volets, car découper 18 guignols puis les assembler trois par trois pour en faire des charnières, me paraissait peu intéressant par rapport au résultat final. J'ai donc remplacé les guignols par des charnières plus classiques. Le montage des becs anti-décrochage m'a semblé inutile étant donnée la géométrie des ailes qui implique déjà le décrochage de l'emplanture avant les bords marginaux, rôle desdits becs.

## Finition

Tout le modèle a été entoilé avec du Solar-tex couleur naturelle, qui imite la soie à la perfection (le produit idéal pour un modèle rétro et les allergiques à l'enduit — pub gratuite —). Le Taurus a ensuite été peint à la bombe, mais je ne suis pas très fier du résultat, le Solar m'a donné de mauvaises habitudes ! D'ailleurs, je n'ai pas résisté longtemps, le modèle a été repeint (on a sa dignité !).

## Radio

Si, comme moi, vous installez un crochet de remorquage, il ne faudra pas moins de 8 servos pour équiper la bête !

8 servos répartis comme suit :

- 1 SRM 102 aux gaz
  - 2 SRM 102 aux volets
  - 1 SRM 102 à la dérive
  - 2 SM 741 aux ailerons
  - 1 SM 741 à la profondeur
  - 1 SRM 102 au crochet de remorquage
- Pour alimenter tout cela, il est impératif d'avoir un accu de 1 200 mAh minimum, surtout si vous faites du remorquage !



Les lignes du modèle sont plaisantes, sans plus, bien dans la tradition de la société Scorpio.

## Moteur

La notice indique qu'il faut au moins un 10 cm<sup>3</sup> 2 temps ou un 13 cm<sup>3</sup> 4 temps. Pour ma part, j'ai choisi le Super Tigre 90 disponible chez RG 34, mon détaillant habituel ; un moteur qui allie robustesse et facilité d'emploi et qui me procure entière satisfaction (pub gratuite). La puissance de ce moteur est largement suffisante en évolution normale ; en vitesse de croisière, un tiers des gaz seulement est nécessaire. Un 10 cm<sup>3</sup> suffit amplement si on n'a pas l'intention de remorquer.

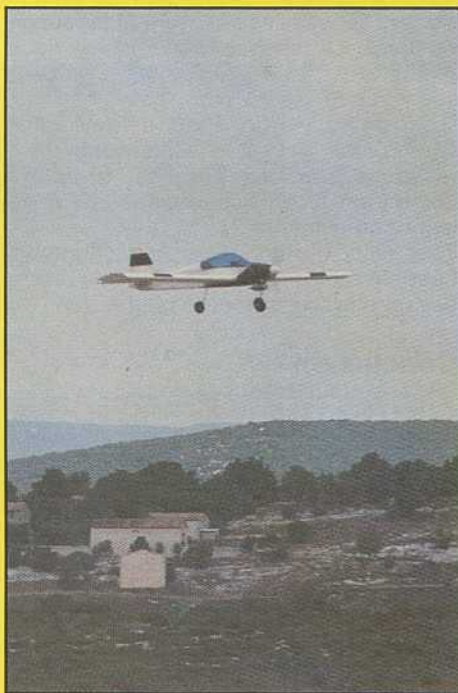
## Premier vol

Débattements : Profondeur  $\pm$  20 mm, ailerons  $\pm$  15 mm, dérive  $\pm$  40 mm, volets + 30°.

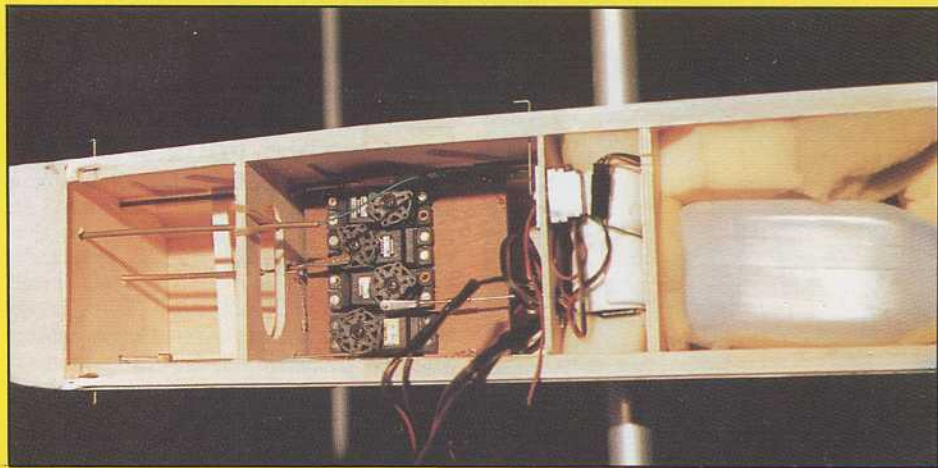
Centrage : L'avion est centré à la limite arrière, indiquée sur le plan, ce qui permet des déclenchés mous !!

Poids : Le Taurus a été testé de 5 kg à 5,5 kg sans variations notables des caractéristiques de vol.

C'est un jour d'hiver qu'a eu lieu le pre-



Le capot démontable donne accès à un grand espace, pour le réservoir et la radio.



mier vol, le temps était réellement magnifique : ciel bleu, vent doux et régulier, l'idéal !

Tout commence donc bien, et c'est plein de bonne humeur que j'entreprends le montage du "petit". On sort le fuseau du coffre, on attaque le montage du stabilo qui ne veut pas accepter sa vis de maintien, tiens ?!! Que se passe-t-il ? Regards soupçonneux des copains toujours à l'affût d'une co...rie que j'aurais pu faire (merci pour leur vigilance !).

Mais rien, le stab, têtu, reste sur ses positions. Bon, laissons-le méditer et calmons-nous en montant les ailes qui, elles, ne posent aucun problème. Voyons ce stab maintenant, toujours rien, bon c'est décidé, il faut agrandir le passage de la vis ; le temps d'aller chercher le matériel nécessaire, je reviens... et les copains (encore eux) m'exhibent le stab (sans doute fier de lui) vissé sur le fuseau !! Dur.

Enfin, j'abreuve le Taurus et le moteur émet son bruit feutré (par rapport aux petites cylindrées) ; direction : la piste. Point d'arrêt, ultimes essais moteur et radio, alignement et... c'est parti. Prise de vitesse régulière et rapide, tenue d'axe facile, on effleure la profondeur, prêt à tenter une action héroïque en cas de pépin, mais déjà l'avion est en l'air, paisible, comme si c'était son énième vol ; petit virage à droite, on tâte un peu tous les axes pour apprécier les réactions de ce nouveau modèle, le sourire revient, les nerfs se détendent et les copains commencent à vous jalouser, plaisir suprême... C'est pas tout, mais il faut revenir sur terre, oublier les jaloux derrière soi et penser à la piste.

Test des volets, attention ça grimpe très fort, une demi-course de trim suffit toutefois à maintenir la pente de descente, un mixage volets profondeur sera cependant bien utile pour éviter les montagnes russes en finale.

Moteur au ralenti, volets sortis, on laisse la bête décélérer et on s'aligne sur la piste

