

Un biplan

S'il est une catégorie d'avions qui profite tout particulièrement des kits ready-to-fly, c'est bien celle des biplans. Deux fois plus que pour les monoplans, le RTF est alors apprécié par les amateurs de ces avions à quatre ailes dont ils n'ont pas à supporter une construction fatalement plus longue. Avec son Tiger Bipe, Thunder Tiger va donc combler ceux qui aiment voltiger en ressentant aux manches ces sensations si caractéristiques et si plaisantes des biplans.



Le signataire et sa dernière "petite bête en date" : "l'un des meilleurs biplans que j'ai eus au bout des pouces", fois de signataire !



pour voltiger



Rutilant dans sa livrée rouge et blanche (à la façon d'un Pitts ?), le Tiger Bipe ne manque pas de charme. Ni d'une certaine agressivité dans la ligne, qui évoque inmanquablement sa destination : l'acrobatie.

L'année 2002 a vu Thunder Tiger s'attaquer plus particulièrement à la voltige avec ses nouveaux kits RTF : Cloud Dancer, Staudacher, Giles, et un biplan baptisé Tiger Bipe. L'avion est prévu pour un 6 cm3 2-temps ou un 9 cm3 4-temps (cylindrées que l'on retrouve naturellement dans la gamme des moteurs de la marque) car il est de taille modeste : 1,25 m pour une masse d'environ 2 kg en ordre de vol. Cela dit, pour un biplan, c'est déjà un gabarit respectable.

Un kit complet et superbement préfabriqué

La boîte de ce Tiger Bipe est compartimentée en 4 caissons accueillant confortablement les éléments structuraux de l'avion. Ceux-ci sont fabriqués en balsa et CTP, et entoilés à l'Ultracote, ce qui garantit non seulement un faible poids général de même qu'une bonne répartition des masses, mais aussi, en cas de malheur, la possibilité de réparations faciles. Tout cela est de fort belle facture, collages et ajustages des pièces étant parfaitement réalisés. L'inventaire détaillé de ce kit est le suivant, outre le fuselage, les 4 ailes et les éléments de l'empennage :

- le train principal et la cabane en CAP pré-pliées.
- des sachets en plastique, conditionnés en fonction des phases de montage, renfermant la visserie, le réservoir, les carénages de roues, le capot-moteur, les roues, le bâti-moteur, le pare-brise, les menues pièces en bois nécessaires au montage, le cône et la roulette de queue orientable.
- la notice, c'est-à-dire l'originale avec illustrations et sa traduction.

FICHE TECHNIQUE



CARACTÉRISTIQUES

- Envergure :
- 1250 mm ailes sup.
- 1150 mm ailes inf.
- Longueur :
1090 mm
- Cordes :
- 180 mm ailes sup.
- 175 mm ailes inf.

Profil :
biconvexe dissymétrique

Surface :
41 dm²

Masse :
2060 g

Charge alaire :
50,2 g/dm²



EQUIPEMENTS

Radio :
4 servos standard

Moteur :
**Thunder Tiger 54S
(9 cm3 4-temps)**

Hélice :
10 x 8 APC



RÉGLAGES

Centrage :
**à 66 mm du bord
d'attaque (ailes sup)**

Débattements * :

ail. +/- 15 mm

prof. +/- 22 mm

dir. 2 x 38 mm

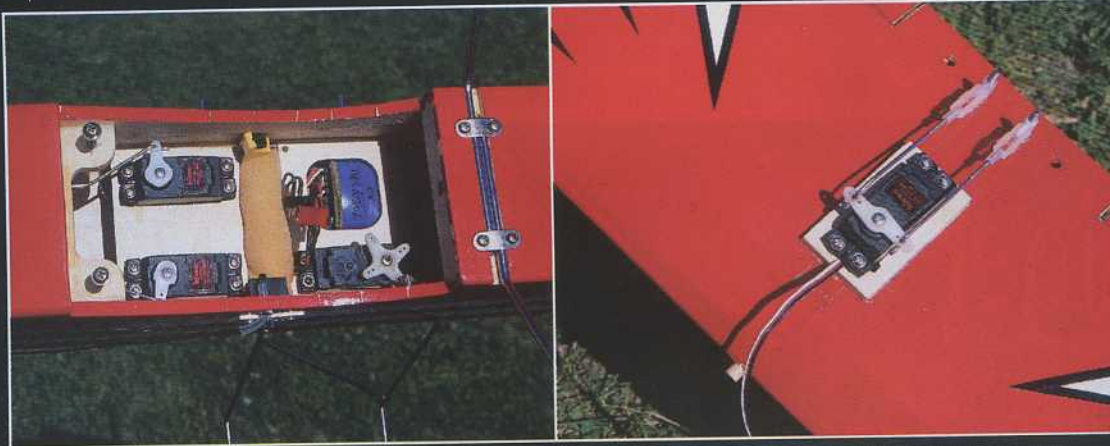
(* : "+" vers le bas
et "-" vers le haut)



COÛT

Prix indicatif :
307 €

Distributeur :
MRC



L'installation de la réception en deux photos : la place est comblée dans le fuselage, si bien qu'avec un servo standard aux ailerons, il faut ruser pour les tringleries de profondeur et direction.



Petite astuce pour faciliter le montage des ailes supérieures : il suffit d'ouvrir l'un des trous de chaque cavalier et de le faire pivoter au montage, ce qui dispense de retirer les vis (au risque de les perdre).



Le montage des commandes de profondeur et direction est aussi propre que classique, tout le matériel fourni dans le kit ayant été utilisé sans souci. Les chapes en plastique sont, comme toujours, à sécuriser par un petit tronçon de durite silicone.

- une planche d'autocollants destinés à la décoration finale.

L'avion est entoilé à l'Ultracote, un film thermorétractable assez fin qui réclame une petite tension générale après l'assemblage du modèle, histoire de peaufiner la finition une fois pour toute. Pour cela, j'ai utilisé un fer à solar calibré sur sa température maximale (faites toutefois des essais, car la température maximale peut varier d'un fer à un autre).

L'assemblage est rapide malgré les 4 ailes

• Ailes

C'est par le raccordement des ailes que commence le travail. Ces ailes sont en structure sans coffrage, seules les ailes inférieures étant dotées d'ailerons. Il faut tout d'abord contre-coller les clés et la pièce centrale des ailes inférieures (il s'agit en fait de deux demi-nervures avant et arrière, l'avant recevant le tourillon de calage). Ces assemblages sont ensuite collés à l'époxy, de la 30-minutes est parfaite pour cette opération. Le raccordement des ailes supérieures est encore plus rapide. La platine du servo d'ailerons est ensuite collée en place au

centre des ailes inférieures, et c'est là que ce petit biplan va montrer sa seule faiblesse : le manque de place dans le fuselage. En effet, un servo standard dépasse largement de la faible épaisseur du profil (25 mm), si bien que son palonnier vient semer la zizanie dans les palonniers des servos de profondeur et de dérive. Je vous recommande donc d'installer un servo de faible hauteur, sinon vous devrez comme moi courber les CAP des commandes de l'empennage pour que tout le monde trouve sa place. Les charnières en matériau souple compressé sont collées à la cyano, puis la pose de la bande d'Ultracote destinée à masquer le raccord central des ailes achève le boulot.

• Fuselage

Il nécessite plus de travail que les ailes car il faut y installer la radio, les tringleries, le moteur, le train d'atterrissage et l'empennage. Il faut aussi découper et ajuster le capot-moteur et la verrière. L'avion pouvant recevoir un 2-temps ou un 4-temps, il faut tout d'abord percer le couple pare-feu en fonction de la position du palonnier du carburateur. A noter que le réservoir fourni est de faible contenance, 180 cm³, et



La décoration très vive de l'extrados (blanc sur rouge) permet de bien différencier le dessus du dessous du Tiger Bipe en vol. Indispensable pour la voltige...



Les ailes inférieures, qui seules comportent des ailerons, se visent classiquement sous le fuselage. Grâce à la modification de la fixation des ailes supérieures, le Tiger Bipe demande à peine plus de temps qu'un monoplane pour être assemblé sur le terrain.

