



**L'intérieur peut être traité de façon très réaliste.**

hal et là, je craque : les couleurs sont très belles et il y a du choix. Par exemple, il existe trois rouges différents (normal, vif et fluo), trois jaunes, trois bleus, deux oranges, deux gris etc.

J'achète donc 4,5 m de gris argent et cinquante centimètres de plusieurs couleurs vives et fluorescentes (si, si, j'ai vraiment craqué!).

L'entoilage ne demande pas de doigté particulier. Les raccords étant pratiquement invisibles, il est conseillé d'entouler le fuselage par tronçons. A l'arrière, un tronçon par arrondi (sur le lattés) et un tronçon de l'oracover ne nécessite pas d'enduit du type Balsarite. Seules les parties recouvertes de résine au niveau du couple moteur sont recouvertes de ce produit. Après entoilage, peindre uniquement la partie entoilée sur le couple pare-feu.

De cette façon, l'étanchéité est totale. (photo - 9)

### L'habillage intérieur du cockpit

Les éléments d'habillage intérieur réalisés en Dépron 60/10 (photo 10) se fixent avec du Velcro autocollant sur les supports dans le fuselage.

Les ceintures de sécurité en ruban noir de largeur 12 mm se relient par les bouclages découpés dans du carton gris (exemple : boîte de servo Robbe).

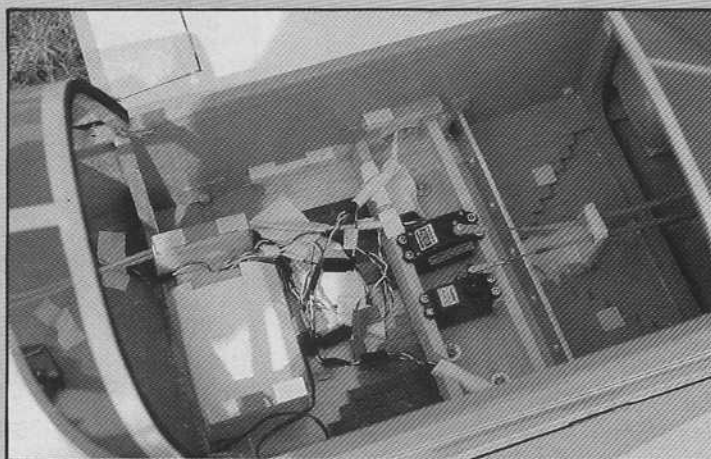
### Installation radio

La place ne manque pas pour la tribu des neuf servos d'autant plus que ceux-ci se placent en commande directe.

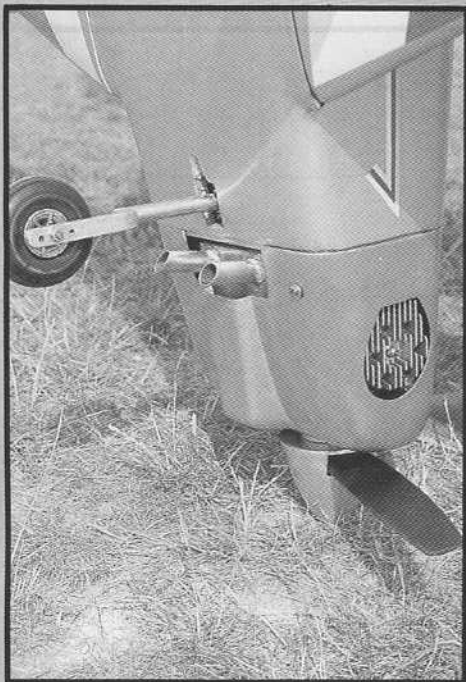
Il y a donc deux servos Teler RR pour les ailerons, deux RS 100S pour les volets, 1 RS 700 pour la profondeur, 1 RS 100S pour la dérive, 1 RS 250 pour la roulette directrice, 1RS 100 S pour le ralenti et 1 RS 100 S pour le largage planeur.

Les servos les plus éloignés sont reliés au récepteur avec du câble blindé, le blindage étant relié à la masse, le plus près possible du récepteur (fil noir pour radio Robbe).

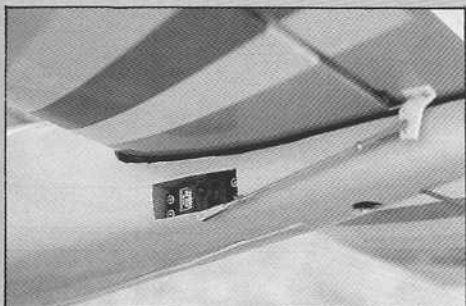
**10 RCM**



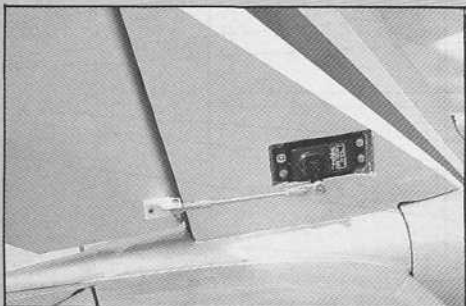
**La radio est accessible par le cockpit, sous le plancher.**



**L'échappement se fait discret !**



**Le servo de profondeur, en prise directe.**



**Le servo de direction, idem !**

J'oubliais, pour ce modèle j'ai utilisé une radio sans mixage : une Teler Micro-Process 85 mais histoire de me faire plaisir, j'ai fait plusieurs séances de vol avec la CM basic Robbe que j'utilise habituellement sur les planeurs. Je dois dire qu'il y a de quoi s'amuser, au menu : quadro-flap, trim ralenti (réglage buté du point mort bas), correction automatique de la profondeur lors de la baisse des volets et au ralenti moteur pour éventuellement corriger un couple cabreur ou piqueur, mixage débrayable des ailerons avec la direction et profondeur avec volets pour les figures carrées.

### Le Vol

Le Valmet L70 sort de son atelier par un samedi du mois d'août 90, période de canicule mémorable. Sur le terrain, le montage semble long. Chaleur et manque d'habitude y sont pour quelque chose. Contact, mise en marche du moteur, essai de portée radio et notre Valmet se dirige vers la piste. L'essai de Taxihage n'est pas très concluant : manque de réponse et de précision à la direction à plein régime. Plusieurs causes à cela : centrage trop avant pour le premier vol ; le pneu de la roulette directrice s'écrase. S'ajoute le vent de travers et la masse de déjancer s'affirme. Néanmoins, je décide à la deuxième séance d'essai d'arracher le modèle du sol. Le Valmet décolle sur un rail mais demande un soutien à l'ordre cabrer. Le réglage en butée du trim n'est pas suffisant et la sollicitation au manche doit être soutenue. Mis à part ce petit problème de réglage qui se dissipe avec la baisse de niveau du réservoir, le modèle se pilote très facilement. On retrouve bien les propriétés du Naca 2415 : grands écarts de vitesse, maniabilité, vol très sain, bonnes trajectoires, précision de pilotage. Après ces bonnes constations, j'attaque un essai de décrochage et là, confirmation du centrage trop avant. Le modèle s'enfoncé « sans décrocher » mais d'une façon trop prématurée. Il reste quelques minutes de carburant, le temps de faire essayer le Valmet à un débu-



tant bien dégrossi. Ce dernier s'en sort très bien et me confirme qu'il se pilote mieux que son avion de début.

Le week-end suivant, la batterie de réception de 1200 mAh placée à l'avant s'est retrouvée derrière le siège arrière. Résultat : le centrage recule de 15 mm et là plus aucun problème de taxiage. Le vol qui suit confirme le bien fondé du centrage trop avant puisque le trim profondeur est revenu en position normale. Le décrochage (ou plutôt l'enfoncement) arrive beaucoup plus tard. Ah ! J'oubliais, les volets de courbure : à mon grand étonnement quand on les abaisse il n'y a aucun couple ! Aucune efficacité ou perfection puisque zéro couple ? En définitive, je dois dire que l'efficacité est moyenne mais suffisante pour atterrir le modèle d'une façon très réaliste malgré les 9,5 kg du prototype. Après recherche, il semblerait que l'excès de largeur des volets et l'articulation à l'extrados y soient pour quelque chose. J'ai donc pratiqué des modifications sur le plan : réduction de 1 cm pour la largeur des volets et articulation des volets à l'intrados.

Au cours de ce deuxième week-end d'essai, je vois le pilote remorqueur du club faire trois tours en rond. Ok ! c'est compris, passe de l'émetteur par la gauche et le voilà aux commandes. Tour de piste, touch and go pour tester le décollage et on accroche mon DG 200 de 5,5 kg. Que dire du remorquage ? C'est docile, réaliste et ça tire très fort. Il semble que l'hélice dynatrust 20x6 rognée de 1 cm accouplée au ST 3000 assure un couple maximum à tel point qu'il y a surpuissance pour remorquer le DG 200 de 4,6 m. Pour un remorquage réaliste, nous devons donc régler le moteur gras ou réduire, ou forcer sur l'angle de montée.

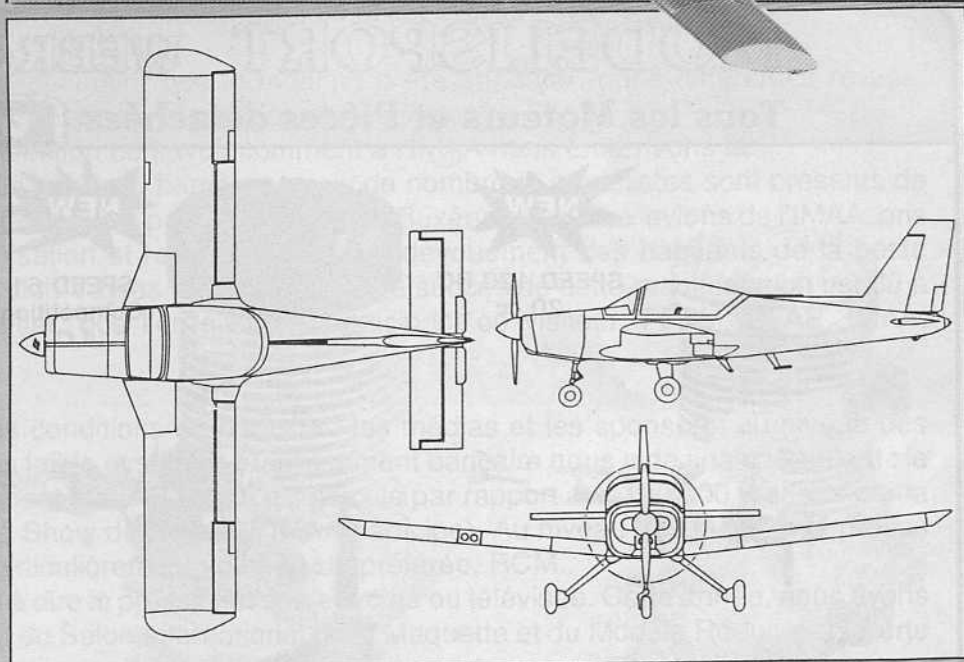
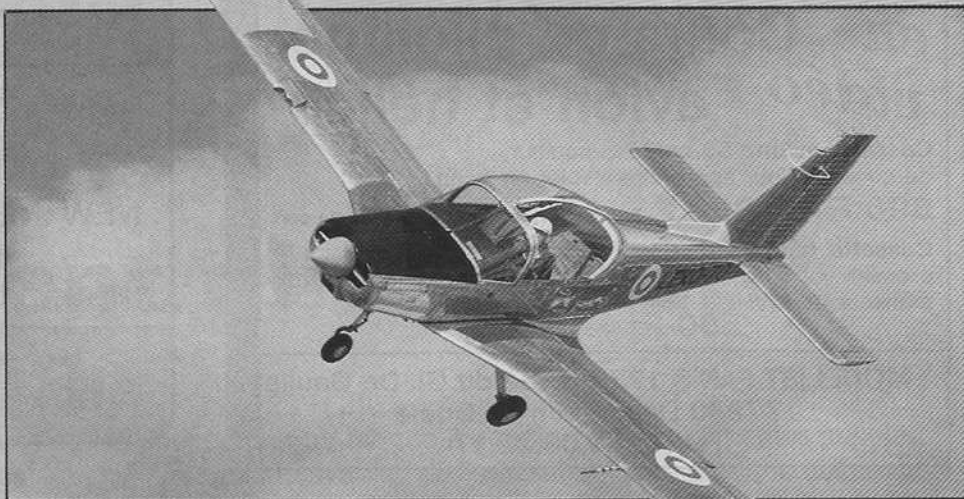
Il reste les essais d'acrobatie. Sans rivalité avec les lasers, le Valmet L70 se défend très bien. Le tonneau, moyennant un bon doigté à la profondeur, ne barrique pas. Le renver-

sement, grâce à l'efficacité de la grande dérive est de toute beauté. Cette grande dérive permet d'ailleurs de réaliser de belles figures axées comme la cloche, le grand looping, le tout suivi d'une descente au frein moteur ! Ah ! que c'est bon d'entendre ce souffle d'hélice !

Pour le vol dos une légère impulsion sur le manche suffira.

Les figures composées tel que l'immelman ne posent, également, aucun problème. A vrai dire toutes les figures passent bien et sont mises en valeur par l'esthétique du modèle. Seul l'inversé demandera une surveillance en rouli. Normal me diriez-vous avec un tel dièdre !

Ce modèle semble très aérodynamique au vides vitesses atteintes avec une hélice d'un pas de 6, ce qui explique les performances en vol vertical malgré un poids de 9,5 kg. A propos du poids, il sera facile de gagner 1 kg car le prototype a essayé quelques erreurs comme l'utilisation de balsa beaucoup



**Le Valmet est un avion qui gagne à être connu ! Le plan 3 vues ne donne aucun doute : il est parfaitement proportionné pour faire un bon modèle réduit !**

trop dense, des couples à l'arrière du fuselage en CTP 50/10... Les modifications ont bien sûr été portées sur le plan.

### Suggestion

Connaissant la créativité des modélistes, je dois faire cette parenthèse. Observez le profil du réel sur le petit plan trois vues : il est creux ! Avis donc aux amateurs de vols lents

hyper-réalistes, l'HQ3-15 pourrait convenir. C'est à mon avis le profil qui ressemble le plus au réel et comme les volets sont tout indiqués pour les HQ...

### Conclusion

Vous savez tout maintenant sur cet avion qui mériterait d'être plus connu. A ses proportions qui conviennent parfaitement au modélisme, s'ajoute une multitude de possibilités d'habillage qui ne laisseront pas insensible. A vous de choisir.

### CARACTERISTIQUES

	Le réel	Le modèle réduit
Envergure .....	9,85 m	2,45 m
Longueur .....	7,5 m	1,75 m
hauteur .....	3,31 m	0,67 m
Poids à vide .....	767 kg	9,7 kg
Poids maxi .....	1250 kg	10 kg
Vitesse maxi horizontale .....	230 km/h	130km/h
Puissance .....	200 cv	3 cv