

LE

WAYFARER





Construction : J.P. Violet
Essais en vol : Royal G.

FICHE TECHNIQUE

Envergure : 1.335 mm.
Longueur du fuselage : 1.100 mm.
Surface alaire : 53,56 dm².
Surface stabilisateur : 9,52 dm² soit 17,8 % de s.a.
Surface portante totale : 63,08 dm².
Poids : 2.500 g.
Charge alaire : ± 40 g/dm².

1. Prêt pour le décollage.
2. Le constructeur, Jean-Paul Violet, apporte les morceaux.
3. L'assemblage des ailes et vérifications.

Le biplan a toujours été une magnifique bête à voir voler et tente bien des modélistes. Certes, la construction est un peu plus longue que celle d'un avion classique, mais bien présenté par une publicité alléchante, on arrive à se laisser convaincre qu'après tout il n'y a pas mieux.

Je n'en veux pour preuve que ces quelques lignes du catalogue Tenco : « Un des plus agréables biplans jamais conçus, le « Wayfarer » dessiné par Don Dewey, rédacteur en chef du magazine « RC Modeler », est capable de toutes les manœuvres acrobatiques et possède des caractéristiques exceptionnelles de vol à basse vitesse. Ne nous y trompez pas : le Wayfarer est extrêmement facile à piloter pour quiconque a quelques heures de pratique de pilotage aux ailerons. Les atterrissages sont facilités par la vitesse très réduite à laquelle on peut amener le « Wayfarer » sans aucun risque de « décrochage ». Il convient à tous les moteurs de 40 à 61 (6,5 à 10 cc) mais Don Dewey, créateur de cette merveilleuse machine, conseille tout particulièrement un 40 (6,5 cc)... pour commencer. La boîte, très préfabriquée, contient également tous les accessoires nécessaires. Le moteur doit être monté radialement (au moyen d'un bâti-moteur Fox par exemple) ».

Tout cela est-il bien vrai. C'est ce que nous avons essayé de juger. Je dis bien « essayer » car si personnellement j'attends telle ou telle réaction de la part d'un modèle, il n'est pas sûr que chaque pilote en espère la même chose.

La parole est au constructeur

Le plan est en 2 parties qu'il convient de découper et d'assembler. Comme dans toutes les boîtes Svenson, l'ensemble est très complet puisque l'on y trouve les guignols, les roues, le train préformé, et même un morceau de rhodoïd pour la verrière. Le plan à mon avis, s'il est très clair, n'est pas suffisamment détaillé pour un débutant, bien qu'agrémenté de photos et d'une notice en français.

Les pièces sont toutes prédécoupées de façon très précise sauf la cabane qui est à découper dans du contreplaqué de 8 mm. Les haubans sont un peu faibles et doivent être renforcés par 2 lames de balsa 20/10 de chaque côté et profilées. Le reste de la construction est classique, à noter qu'il faut toutefois renforcer les ailes avec du tissu de verre et de la résine dans la partie centrale. Les 2 ailes sont rectangulaires à



profil biconvexe dissymétrique. L'aile inférieure est équipée d'ailerons. Le stabilo a un profil planche et semble fragile. Au cours du montage, bien veiller au calage de l'incidence des 2 ailes. Mon Wayfarer terminé, pèse 2,3 kg, entoilage Monnokot, fuselage peint, moteur Enya 45. Ah ! j'oubliais ! les décalcomanies fournies dans la boîte sont de mauvaise qualité et il vaut mieux s'en passer.

Essais en vol

Sachant que le modèle construit par mon ami Violet et comme d'habitude sans aucun défaut, après contrôle radio, centrage et calage conformes qui s'effectue trop rapidement, avec un retour instantané à la planète, cette déficience étant due à 2 points importants :

1°) Le calage piqueur du moteur prévu sur le plan est trop faible.



cer sur le marché une boîte de construction dont le centrage prévu est incorrect, ce qui peut coûter la vie au modèle. Beaucoup de travail au pauvre modéliste ayant suivi scrupuleusement le plan.

Il serait donc souhaitable que le constructeur livre la boîte avec un centrage plus avant et les fixations de haubans améliorées.

4. Un coup de démarreur et c'est parti !

5. C'est le départ du premier vol par Gérard Royal qui a l'émetteur en main.

6. On tire sur le manche et le Wayfarer s'arrache du sol.

7. Atterrissage, moteur calé, pas de problème, ça plane mais sans allonger beaucoup (comme tous biplans).

2°) Le centrage est indiqué trop à l'arrière, d'où un décollage prématuré et une franche instabilité.

Bien entendu, ces défauts ont été corrigés, 2° de piqueur supplémentaires au moteur et le centrage fut avancé de 2 bons centimètres. Dans ces conditions, le décollage s'effectue facilement en contrant le couple moteur à la dérive et en laissant courir un peu le modèle queue haute.

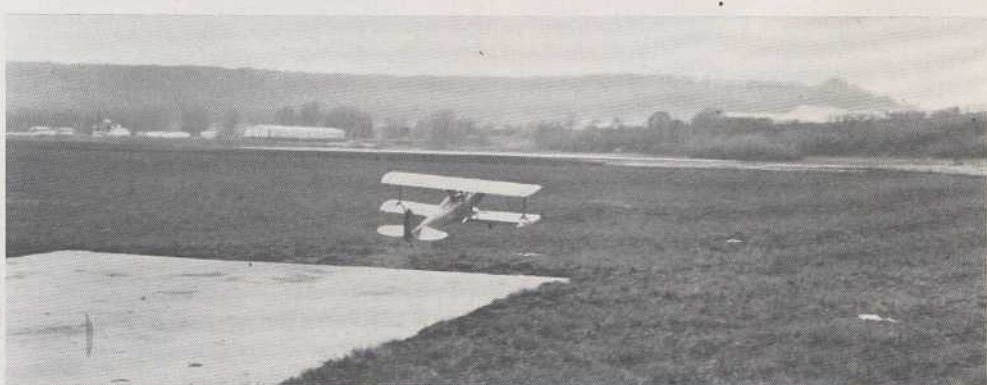
Le Wayfarer, équipé d'un Enya 45, n'est pas très rapide et les gouvernes répondent franchement sans être brutales. Comme pour la plupart des biplans, l'amortissement en roulis est faible et l'action des ailerons paraît efficace en vol à plat. Lors de la 1ère mise en tonneau, l'efficacité de ces ailerons est beaucoup moins évidente, le tonneau est lent. En vol dos, le modèle est assez difficile à tenir bien à plat, ceci étant dû en partie au manque de puissance et également au fait que dans cette configuration de vol, le stab est en partie masqué par l'aile. Le profil dissymétrique de l'aile n'étant pas fait pour palier aux inconvénients précédents.

Par contre, les renversements sont très faciles et francs. Le Wayfarer excelle dans toutes les figures déclanchées, que ce soit les tonneaux déclanchés ou la vrille dos très spectaculaire. Bien entendu avec l'Enya 45, les tonneaux à facettes sont très difficiles ; j'ai d'ailleurs vu d'autres Wayfarer équipés d'un 60, il est évident que pour la voltige, un moteur puissant s'impose. L'atterrissage demande une bonne habitude si l'on veut être précis car ce biplan, comme bien d'autres, n'allonge pas du tout et si l'on ne veut pas capoter sur le nez, il faut bien l'asseoir au dernier moment.

Points à surveiller

Les haubans ont une fâcheuse tendance à fausser compagnie à l'avion. Il convient donc de les fixer solidement par un système de rayons de vélo, les traversant ou bien de clips, car il est très désagréable de passer une partie de l'après-midi à la recherche d'un hauban.

En conclusion, le Way Farer n'est tout de même pas la panacée annoncée par le constructeur. C'est un modèle aux performances honnêtes, qui peut être intéressant pour le pilote désireux de tâter du biplan. Equipé d'un 40 ou 45, il n'a rien d'un monstre et ses possibilités sont restreintes. Par contre, équipé d'un 60, toute la voltige lui est permise et avec un tel moteur, le Wayfarer devient extrêmement nerveux. On peut encore reprocher au fabricant de lan-



4

5

6

7