

LA PARC

RETOUR SUR LI

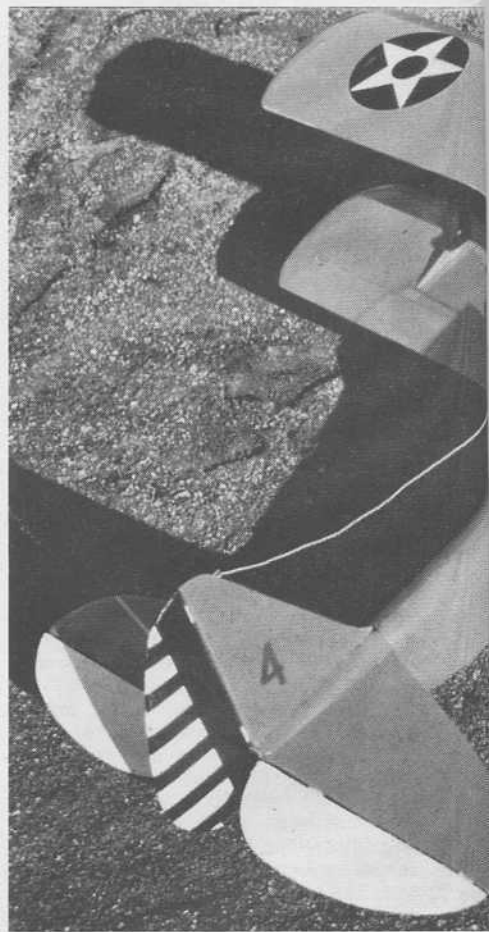
Tout modéliste doit, un jour, construire un biplan : il ne sera jamais déçu, si toutefois il a pris la précaution de choisir un bon modèle. Le vol d'un biplan est magnifique, que ce soit lors des passages à basse altitude, ou en figures acrobatiques ; l'approche est un véritable régal, avec un dernier virage bien coulé, aidé à la direction, terminé par un trois points en douce tangeance... Ce réalisme de vol vous payera largement d'une construction un peu longue (biplan = deux ailes).

Donc, bien décidé depuis longtemps à me lancer dans la réalisation d'un tel oiseau, j'ai choisi le Wayfarer, peut être impressionné par l'argumentation publicitaire du catalogue, mais également influencé par la robustesse de l'ensemble : pas de cabane ni de haubans flageollants en C.A.P., difficiles à fixer sur le bois et encore plus pénibles à redresser en cas de choc. Malheureusement, si l'aspect général du modèle est assez réussi, l'avant avec le moteur, cylindre vertical entre deux flasques de balsa est franchement moche ; l'accessibilité est sans doute bonne, mais le modèle mérite mieux. Après avoir hésité pour le maintien du moteur dans sa position d'origine, mais avec une casserole, genre baron, j'en suis venu à inverser le moteur, en conservant son axe. Ceci est d'autant plus facile que sa fixation sur la cellule s'effectue par l'intermédiaire d'un support en aluminium, qu'il suffit de déplacer en le tournant.

La construction du fuselage s'est donc terminée à l'aplomb du couple avant que j'ai doublé d'une cloison pare-feu en CTP 30/10, collée à l'Hobby-Poxy. L'angle anticouple et le piqueur étant donné par la position du couple ainsi formé, le moteur

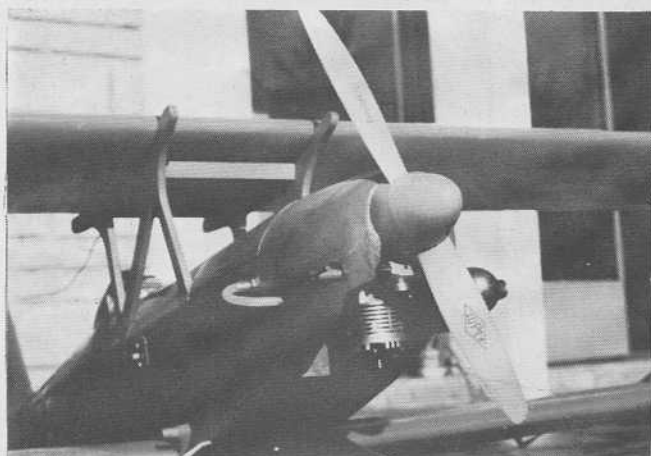
se trouve de suite dans la bonne position, seul l'axe longitudinal doit bien être respecté et coïncider avec celui du fuselage (voir plan). On commence alors la construction du carénage, directement sur le modèle. Ce carénage se compose d'une flasque circulaire en CTP 30/10, ajustée au diamètre du cône d'hélice, de deux flancs en balsa 100/10 et d'un dessus en 60/100. Afin d'éviter de construire ce carénage avec le moteur en place, j'ai positionné le cône d'hélice avec une tige filetée de 6 mm, fixée de l'autre extrémité dans le couple support moteur et bien dans l'axe. On peut ainsi placer la flasque avant en intercalant une feuille de carton ou de balsa pour prévoir un jeu de 2 mm environ. On ajuste ensuite les deux flancs et le dessus et on colle le tout à l'Hobby-Poxy ou à l'Araldite. Lorsque l'ensemble est sec, quelques coups de rabot et de lime, un bon ponçage, donneront le galbe final. A l'intérieur, le balsa sera creusé à la gouge en fonction des dimensions exactes du carter moteur. Ne pas oublier deux bonnes couches de vernis anti-méthanol.

Mais alors me direz-vous, comment faire rentrer le moteur et son support dans le capotage ? Deux astuces vous y feront parvenir : d'abord les quatre trous de fixation du bâti moteur seront taraudés et recevront les vis de fixation sur la cloison pare-feu têtes tournées côté moteur ; elles seront ainsi maintenues en place de manière définitive. On fixera ensuite le moteur sur le support et on découpera la flasque avant pour permettre le passage de l'arbre d'hélice. Le morceau pourra être recollé à la fin, quand le moteur sera en place. On aura pris la précaution, auparavant, de percer les trous de passage pour



est à l'utilisateur

WAYFARER



le câble de commande des gaz et la durite de carburant.

Une large échancrure latérale, traversera le flanc du capotage pour la sortie du silencieux. Sur le moteur que j'utilise (Enya 40), le silencieux est fixé par collier et vis, aussi, l'autre flanc du carénage se voit percé de deux trous de diamètre 6 mm, pour le passage du tournevis; ils seront obstrués par deux chevilles de balsa après usage. On percera aussi le trou de passage du pointeau, que j'ai été obligé de rallonger avec un petit tube de laiton soudé sur le molletage. La mise en place du collier et des vis du silencieux est un peu délicate, surtout à l'arrière du cylindre, mais avec des précelles, on y parvient facilement; si non: diminuer votre dose d'alcool...

Comme on pourra le constater sur les photos, l'esthétique est améliorée et l'hélice travaille dans de meilleures conditions. Pas de problèmes pour le refroidissement, le moteur est bien ventilé. Le seul inconvénient propre à tous les moteurs en position inversée, est qu'ils n'aiment pas la mise en pylone, surtout dans la terre...

Avant d'en terminer et de vous souhaiter bons vols avec votre Wayfarer, je voudrais revenir sur la remarque judicieuse de G Royal concernant le centrage: il faut absolument l'avancer de 2 cm: il y va de la vie du modèle; avec le centrage d'origine, et si vous avez réussi à le mettre en vol, l'avion a si piteuse allure avec sa queue basse que vous rectifierez vite la situation. Le problème a été résolu ici, en mettant la batterie, préalablement enveloppée d'un sac plastique, dans le compartiment du réservoir. Mais, malgré cela, soyez prudents au décollage: c'est une phase exaltante avec le Wayfarer. Si l'atterrissage avec prise de terrain en S, est une figure classique de pilotage, le décollage en S et même en double S, cela fait du spectacle: très bon pour les spectateurs qui y trouvent le moyen de cultiver leur pointe de vitesse, mais moins bon pour le cœur du pilote qui doit arracher son avion à la limite de la perte de vitesse et de la crise nerveuse. Aussi, première précaution: décollez bien dans le vent, parfaitement dans l'axe (voir le ruban d'antenne), deuxième remarque: mettez les gaz très

très lentement, sur la pointe des doigts, et cela d'autant que vous aurez plus de chevaux sous le capot. Bien corriger la trajectoire avec la roulette de queue et rectifier de suite la correction quant elle a quitté le sol, le volet de dérive ayant alors une action différente et accrochant de plus en plus avec la vitesse. Enfin ne traînez pas sur le bitume et mettez toute la sauce dès que les roues s'élèvent, avec un peu de vigilance aux ailerons pour contrer le couple moteur. Au bout de plusieurs décollages et une bonne dose d'adrénaline d'éliminée on s'y fait très bien et le Wayfarer est formidable, même avec un 40.

N.B.: Je n'ai jamais perdu de haubans en vol: il suffit qu'ils rentrent bien à force dans les logements et que la distance entre les deux ailes soit correcte. Pas de guimauve en lieu et place d'élastiques, mais des caoutchoucs bien musclés, surtout si vous faites de l'acro et avec cet avion, il ne faut pas s'en priver: il aime ça. Pas vous?