

Pour amoureux de

Dans un marché très prolifique de modèles toujours plus beaux et toujours moins chers, on a parfois un coup de cœur. Attiré depuis toujours par les avions de voltige, qu'ils soient F3A, 3D ou maquettes, j'ai découvert avec des yeux d'enfant la collection du fabricant Sebart, quasi exclusivement dédiée au monde de la voltige sous toutes ses formes. Pour tomber en arrêt sur le Wind S 50E dédié à la propulsion électrique. Il s'agit d'une réduction du voltigeur 2+2 dessiné pour le F3A et qui a permis à Sebastiano Silvestri de finir 4^e au championnat du monde du Portugal en 2009.

Texte Hervé MOURICHOUX & Jean-Louis LACROIX
Photos Monique MOURICHOUX



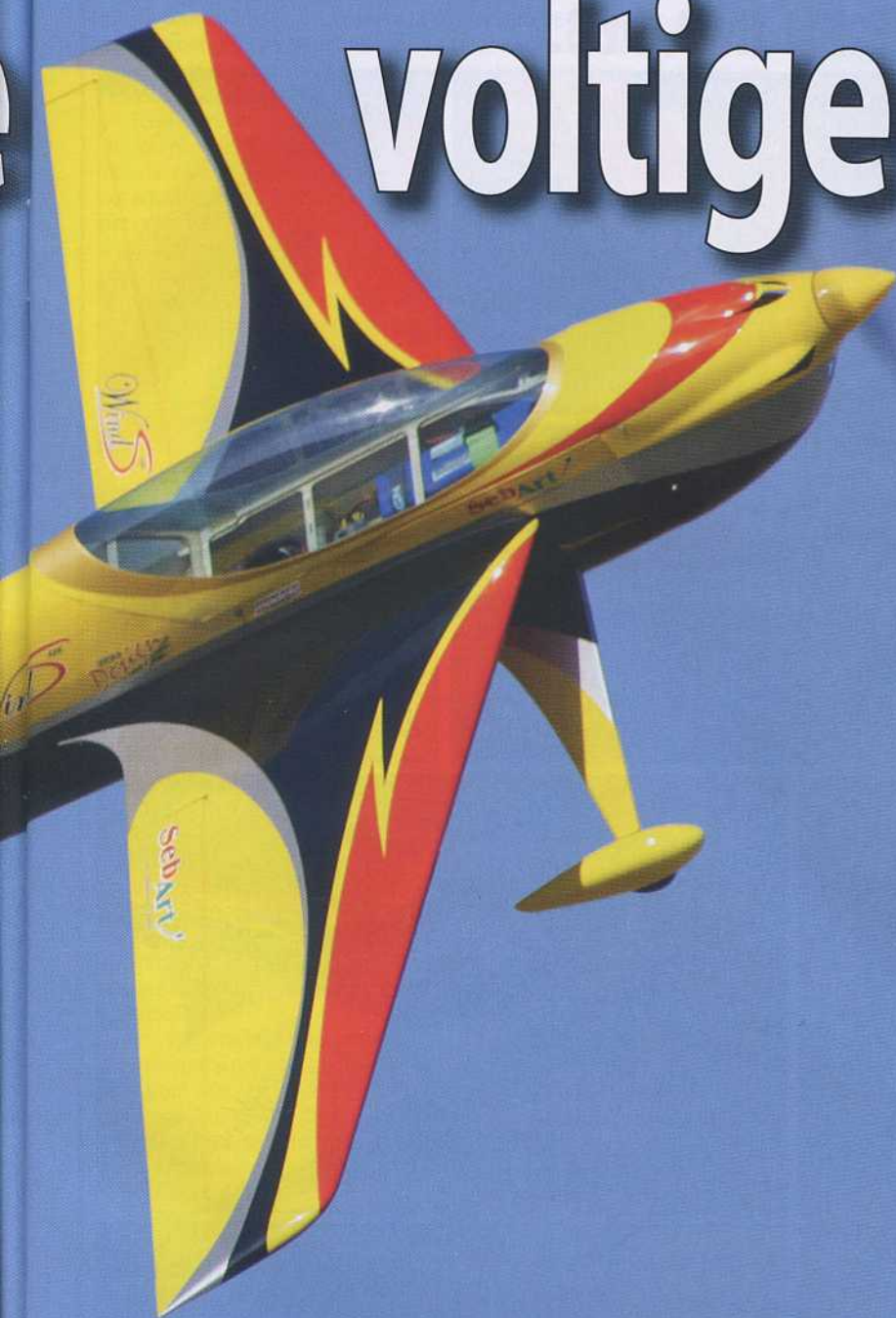
Comme bien des voltigeurs modernes, l'envergure est un peu inférieure à la longueur. Dire que ça va être stable en vol relève du superflu.

Le look du Wind S 50E ne laisse planer aucun doute sur sa vocation : il est taillé pour voltiger sans concession. Les standards des voltigeurs modernes se retrouvent en effet dans son design : fuselage volumineux et très long, train bicycle profilé, ailes en flèche (bord d'attaque comme bord de fuite) avec une envergure inférieure à la longueur de l'avion, stabilisateur à dièdre inversé et volet de dérive au bord de fuite très épais. Ajoutez à cela des appendices aérodynamiques sur les ailes (cloisons), et vous êtes en présence du dernier cri de la voltige à une échelle légèrement réduite.

Kit haut de gamme

Les éléments du kit ARF sont préfabriqués en structure bois découpée au laser, et entoilés. Les ailes en deux parties sont intégralement coffrées, ailerons et guignols restant à fixer. Une clé d'ailes cylindrique en carbone (diamètre de 16 mm) assure la jonction avec le fuselage. Les servos sont prévus pour être implantés à l'intrados. Le fuselage, énorme, est également entièrement coffré. Le train principal, composé de deux lames en alu recouvertes de balsa, est à visser de même que la roulette de queue. A l'avant, le bâti-moteur est en place avec la possi-

voltige



Cette photo, met d'emblée en valeur l'architecture générale de cet avion : fuselage très long, ailes en double flèche (bord d'attaque et bord de fuite) et train bicycle élégamment dessiné.

bilité d'ajouter, en fonction du choix du moteur, des pièces supplémentaires. Le capot moulé, très léger, est déjà ajusté sur le fuselage avec les trous de fixation percés. A l'arrière, la dérive est intégrée au fuselage. Son volet est à articuler avec les charnières souples fournis. Le profil de cette dérive est étrange pour les non initiés : il s'affine d'abord logiquement vers le bord de fuite avant de devenir très épais (a priori pour améliorer l'efficacité du volet). Le stabilisateur démontable présente un dièdre inverse comme sur les multis des années 80 (les anciens se souviendront par exemple du Curare de Prettnier, qui avait fait à l'époque couler beaucoup d'encre



Le déballage du kit donne le ton : il y a peu de pièces (parfaitement préfabriquées), donc il y aura peu de travail.

BRIEFING

Wind S 50E

PRIX TTC INDICATIF / **XX,XX€**

MARQUE

Sebart

CARACTÉRISTIQUES

ENVERGURE	1600 mm
LONGUEUR	1660 mm
CORDES	410/170 mm
PROFIL	biconvexe symétrique
SURFACE	46,4 dm ²
MASSE	3245 g
CH. ALAIRE	70 g/dm ²

EQUIPEMENTS

SERVOS	4 HS-225BB, 1 HS-525BB
CONTROLEUR	80 A
ACCU RX	2S LiPo plus régulateur
MOTEUR	Turnigy SK 4260-500
HELICE	13x8
PACK PROP.	6S LiPo 4000 mA.h

REGLAGES

CENTRAGE à 210 mm du B.A.

DEBATTEMENTS*

AILERONS	+10/-23 mm (expo 20%)
PROFONDEUR	+/- 23 mm (expo 20%)
DIRECTION	2 x 35 mm

(* : «+» vers le bas et «-» vers le haut)

DEBRIEFING



BIEN VU

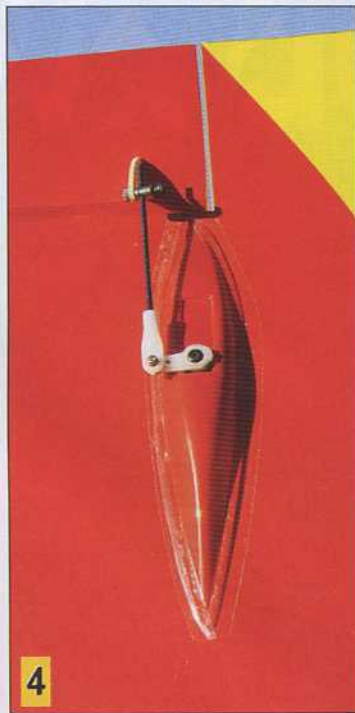
- Esthétique du modèle
- Qualité de fabrication
- Poids maîtrisé
- Remarquable voltigeur



A REVOIR

- Jeu dans la fixation du stab
- Pantalons de train mal ajustés
- Fixation de la bulle peu pratique

LA BÊTE EN IMAGES...



- 1 • Le spacieux compartiment radio du fuselage accueille facilement le récepteur et les accus de propulsion (6S LiPo de 4000 mA.h) et de réception (2S LiPo plus régulateur).
- 2 • Les servos de l'empennage sont implantés au plus près de leurs gouvernes. Les deux servos de profondeur sont complètement dissimulés dans l'épaisseur du stabilisateur.
- 3 • Voici le profil caractéristique d'une gouverne de dérive sur un voltigeur moderne : très travaillé (s'épaississant vers le bord de fuite).
- 4 • Quoique carénés, les servos d'ailerons, implantés à l'intrados, auraient pu être davantage encastrés dans l'épaisseur de l'aile.
- 5 • L'accu de propulsion 6S de 4 à 5 A.h se fixe sur sa platine à l'aide de deux sangles de velcro.
- 6 • La bulle se fixe à l'avant par un blocage mécanique et à l'arrière par deux vis BTR. Cet élément, très léger, est à manier avec délicatesse.
- 7 • Le magnifique capot-moteur moulé en fibre de verre et peint possède des ouvertures d'aération percées d'origine.
- 8 • Ce karman dévoile le profil biconvexe symétrique utilisé sur ce Wind S 50E.

