



Le Thunderbolt II, alias Warthog, en vol lent... Aussi facile qu'un Polyclub ! Antoine se régale à ses commandes.

Les caractéristiques de l'original

Envergure : 17,42 m
 Longueur : 16,16 m
 Hauteur : 4,42 m
 Surface alaire : 47 m²
 Motorisation : 2 General Electric TF34-GE 100 (turbo réacteurs à double flux)
 Masse maximale : 22 900 kg
 Vitesse maxi : 675 Km/h
 Plafond : 13636 m
 Rayon d'action : 4000 km
 Equipage : 1 Pilote

Pour l'avoir vu en démonstration en vol lors du meeting annuel à Chino, près de Los Angeles, en Mai dernier, il est silencieux et extrêmement maniable, avec des évolutions à basse vitesse dans un espace aérien restreint.

Le kit Starmax

Le kit reçu de la part de Miniplanes est la version ARF. Dans la boîte en polystyrène, soigneusement emballés et protégés, vous découvrirez :

- Une aile monobloc prépeinte, servos d'ailerons installés.
- Un fuselage également monobloc avec servos de profondeur en place.
- La partie nacelle, avec les deux turbines installées, variateurs collés dans le flux d'air et brushless en place.
- Un plan fixe horizontal et deux dérives verticales.
- Le canopy avec son pilote au casque jaune fourni (sympa ça !).
- Une feuille de décalcomanies.
- Un sachet contenant la visserie, les tringles de commande des ailerons et des deux profondeurs, les chapes plastiques, le canon à coller et un tube de colle.
- Un accu 3S Lipo 2200 mAh 25C.
- Une notice de montage couleur.

Premières impressions : nous sommes en présence d'un kit de bonne facture, les lignes du vrai avion sont bien respectées et le camouflage teinté dans la masse, sans aucun reproche.

Dans mon kit, point de train d'atterrissage fourni. Qu'à cela ne tienne, ne voulant pas le lancer à la main, j'ai adapté le train de feu mon premier SR 71 (voir Essai du SR 71), qui se trouve être parfaitement adaptable sur cet oiseau, y compris le taraudage des vis de fixation. Ce qui me conduit à dire que les principales marques chinoises, doivent s'approvisionner chez un fournisseur de trains, tout au moins pour ces petits modèles. Parfait parfait ! Par contre je décidais, dans un premier temps de le laisser fixe, car il fallait envoyer cet essai au rédac Chef, dans les temps...

Assemblage

Au pistolet à colle chaude ou Epoxy, selon votre choix. Je vous recommande le pistolet, car montage plus rapide. Nous commencerons par la pose des décalcomanies, car il est plus facile de les transférer sur les pièces de l'avion non encore montées. Une atten-

Les contrôleurs sont directement dans les veines d'air, pour assurer leur ventilation.



Les réacteurs entre les dérives, le long nez et son canon, le A-10 a une silhouette unique dans le monde des avions de combat.





Un A-10 bien réel vu à Chino en mai 2009.

tion particulière sera requise lors de la pose de la gueule de requin, c'est la partie la plus délicate, car le transfert est mince et risque de se déchirer. Partez donc du nez de l'avion, vers le fuselage et lissez bien le décal, pour éviter les plis.

Etape suivante, installez les tringles de commande des ailerons, sur l'aile et mise en place du train rentrant (selon besoin). Collage du stabilisateur sur le fuselage, ainsi que des deux dérives verticales, en faisant bien attention à ce qu'elles soient perpendiculaires au stab. Mettez en place les deux tringles en carbone et reliez les aux deux servos de profondeur. Pour assurer un débattement dans le même sens des deux gouvernes, un des servos est inversé (tête en bas). Par contre les deux tiges carbone doivent passer « au dessus » du plan fixe du stabilisateur.

Installation du « bloc » nacelles moteurs : Faites passer tous les câbles dans le fuselage et installez le bloc dans son berceau sur le fuselage. Attention à ce qu'aucun fil de servo ou câble ne gêne l'ajustage du bloc moteur et lors de la pose de la colle, pressez les deux parties afin d'assurer une mise en place parfaite du berceau.

Il nous reste à coller le pilote dans son baquet et à ajuster la verrière, sans oublier de coller le petit verrou en plastique et ressort sur le dessus du fuselage.

Il est temps maintenant de placer un récepteur radio (Spectrum 2,4 Ghz, pour ce qui me concerne) et relier tous les fils des servos qui sont numérotés (façon récepteur FUTABA).

N'oubliez pas de coller le petit canon fourni et vissez l'aile sur le support du fuselage, au moyen des quatre vis fournies. Bon il est admirable ce tueur de chars !

Centrage et débattements

Le centrage, suivant la notice est à 80 mm du bord d'attaque, mais il s'est avéré erroné lors du premier vol, ce centrage étant trop arrière, avec quelques belles frayeurs, quand il a fallu ramener le zinc sur la planète ! Après calcul de la géométrie de l'aile sur un logiciel de recherche de la position du centre de gravité, celui ci est à 65 mm du bord d'attaque. Conséquence : ajout de 60 gr de plomb dans le nez.

Antoine avait craqué pour ce A-10 au salon de Shanghai. Maintenant, il le pilote !



Réglages

Centrage

65 mm du bord d'attaque à l'emplanture.

Débattements

Ailerons : +/- 10 mm sans expo

Profondeur : +/- 15 mm sans expo



Le train a été ajouté par l'auteur, mais le montage est prévu.



Le redoutable canon du A-10 qui tire des obus à l'uranium appauvri... Vu sur le réel.

Pour les débattements, aucune mention dans la notice (récurrent sur les kits chinois), donc 80 % sur les ailerons et la direction et 70 % sur la profondeur.

Conclusion

Que vous dire de plus ? Les photos sont parlantes, c'est un très beau modèle et aussi bien envol qu'au sol, on a l'impression de voir voler le « vrai ». Les seules modifications que j'ai faites concernent la peinture des saumon d'aile en rouge pour une bonne visibilité et en noir du bossage du train avant droit, qui contient le radar. N'hésitez pas à investir dans ce modèle, c'est un vrai régal de le monter et surtout de le faire voler !

FLY TEST

Il a eu lieu sur le terrain de l'AMC du Bar sur Loup dans le 06. Séance photos en statique... pour votre agrément !

Décollage : Le décollage intervient après une course au décollage de 30 m environ. La poussée des deux turbines est largement suffisante.

Vol lent : A l'altitude de sécurité, on teste le vol lent et là, grande est ma surprise de constater qu'il vole extrêmement bien à faible vitesse (genre Polyclub). J'enchaîne quelques virages, qui sont bien cadencés et l'avion est à la limite de s'arrêter en vol. C'est fantastique de voir à quel point le vol du modèle ressemble à celui du vrai. Quelques figures de voltige de base sans remarque particulière et on entame un tour de piste pour se poser.

Atterrissage : Il n'a besoin qu'un peu moins de la moitié de la course du manche des gaz pour voler et l'atterrissage est facile tant il se pose à faible vitesse.

