

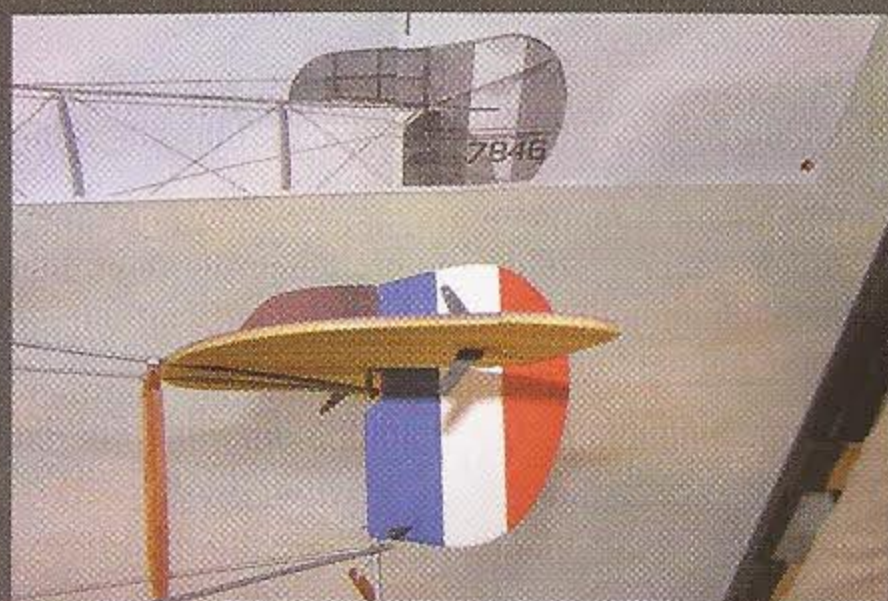
PLAN ENCARTÉ

MRA N°825

►► La décoration relativement triste sur les documents d'époque se révèle finalement attrayante sur le modèle. Si l'on s'amuse bien à décorer ce petit biplan, il faut cependant sacrifier au rite de l' incontournable séance de couture destinée à le munir de ses commandes et haubans.

On commence par l'essentiel, c'est-à-dire les commandes. La dérive est actionnée par un câble de kevlar sortant du fuselage, guidé par deux petits tubes. Afin de contourner l'hélice, le fil chemine ensuite vers le mât d'entretoise pour passer dans une poulie que j'ai finalement remplacée par un tube plastique pour ne pas me compliquer inutilement la tâche. Le fil court ensuite directement jusqu'à la dérive. La commande de lacet fonctionne sans jeu avec une amplitude satisfaisante.

Les câbles aller-retour de la profondeur se croisant dans une seule poulie située au sommet d'un mât d'entretoise avant d'attaquer chacun des volets de la profondeur, il faut utiliser un fil nylon très glissant. Les deux servos dévolus à cette commande rendent les réglages



Le drapeau de dérive est articulé au moyen d'une petite charnière en partie haute et un axe tournant dans un tube en partie basse. Là encore, la commande se fait par câbles aller-retour.

LE GRANDEUR

En septembre 1948, lorsqu'il entra en service au début de l'année 1916 l' AIRCO DH2 permit aux Alliés de surclasser le fameux FOKKER E3, un monoplan qui jusque-là semait la terreur au dessus du champ de bataille. Le DH2 possédait un moteur propulsif, configuration inhabituelle qui dégagait complètement le champ de tir du pilote, à une époque où le tir synchronisé à travers l'hélice n'était pas encore en service Outre-manche. La mitrailleuse Lewis de 7,7 mm, mobile à l'origine, était le plus souvent utilisée fixe par les pilotes qui préféraient aligner l'appareil en position de tir plutôt qu'orienter l'arme pour une visée très aléatoire. 400 exemplaires de cet appareil délicat à piloter furent produits et c'est l'arrivée du célèbre Albatros qui redonna l'avantage aux Allemands au début de l'année 1917.



plus faciles. Cependant, il vaut mieux travailler avec la radio en marche afin de vérifier en permanence les neutres et les débattements.

La pose des haubans apporte la touche finale à la finition (le vocable « touche » ne signifiant aucunement que l'opération sera brève). Au début de l'aviation, les frêles structures des avions devaient leur rigidité à l'emploi de kilomètres de câbles mis en tension, et l'on n'était parfois pas très loin de la toile d'araignée. Je vous recommande d'utiliser un fil à bouton relativement fin et une aiguille courbe (issue de la boîte à couture de madame et cintrée d'un efficace coup de pince) qui permettra de piquer le balsa et d'installer la totalité des fils sans jurer (théoriquement) ni abîmer la finition (tu aurais dû piller la trousse d'un chirurgien, les aiguilles à suturer sont courbes, très acérées et parfaitement adaptées NDLR).

CONCLUSION

Si vous aimez les maquettes indoor, je vous conseille sans réserve ce remarquable AIRCO DH2. Beaucoup plus simple à construire qu'on pourrait le penser, et bien moins connu que les SPAD XIII et autres Bébé Nieuport, il affiche d'excellentes qualités de vol qui en font un modèle bien adapté au vol d'intérieur. Sa docilité naturelle peut être mise à profit pour régler quelques chorégraphies évoquant l'épopée des premiers combats aériens de l'Histoire. C'est le huitième d'une collection de machines issues du premier conflit mondial que vous pourrez découvrir en février 2012, lors du show maquettes indoor organisé par les Fous Volants, dans le gymnase des écoles de Saint Cyr-Coëtquidan. La Grande Guerre y aura toute sa place.

Je vous dis donc à très bientôt ! ■

