

qualités de vol...



Réaliste, cette semi-maquette de DR 400 ne l'est pas que sur le plan des formes. Elle l'est également sur le plan du comportement en vol.



BRIEFING

Robib DR 400

CARACTÉRISTIQUES	
ENVERGURE	1500 mm
LONGUEUR	1220 mm
CORDES	283/283/153 mm
PROFIL	NACA 2412
SURFACE	50,5 dm ²
MASSE	3500 g
CH. ALAIRE	69 g/dm ²

EQUIPEMENTS	
SERVOS	5 standard
MOTEUR	OS 60 4-temps
HELICE	12 x 6

REGLAGES	
CENTRAGE	à 85 mm du B.A.

DEBATTEMENTS*	
AILERONS	+15/-20 mm
PROFONDEUR	+/- 15 mm
DIRECTION	2 x 30 mm

(* : "+" vers le bas et "-" vers le haut)

Seulement 1,50 mètre d'envergure, mais pourtant une belle présence dans le ciel. Peut-être parce que cette silhouette... est si familière...

la voilure en double dièdre des avions Jodel, avec un fuselage quadriplace. Le lien final entre la série des Jodel et le DR 400 est représenté par les DR 253 et DR 300 qui sont en fait des développements à train tricycle de la série du DR 220. Le premier vol du DR 400 eu lieu en juin 1972. Depuis cette date, l'avion a connu un nombre important de développements. La version la moins puissante est le Dauphin 2+2, propulsé par un moteur de 112 chevaux. Diverses évolutions ont été développées, jusqu'au DR 400/200R Remo 200, le plus puissant de la lignée, également optimisé pour tracter les

planeurs avec son moteur de 200 chevaux entraînant une hélice à vitesse constante.

Nombre de modélistes sont également pilotes privés, et la plupart ont fait leurs premières armes sur DR 400. Ce fut mon cas, et j'ai toujours apprécié de piloter cet avion, beaucoup plus souple et agréable aux commandes que ses homologues de chez Cessna. J'ai donc gardé une certaine tendresse pour cet appareil dont les qualités de vol le prédestinent à un traitement à plus petite échelle. Vous lirez, dans le chapitre vol, que ces qualités observées sur la machine grandeur se

retrouvent indiscutablement sur le modèle réduit !

Un fuselage conçu en deux demi-coquilles

L'espace disponible sur un plan encarté, lorsqu'on a l'ambition d'y faire tenir un avion de dimensions généreuses, impose pratiquement le mode de construction du fuselage. Comme il est impossible de dessiner une vue de dessus, l'assemblage devra s'effectuer sur la vue de profil du dessin, en utilisant la technique

bien connue des deux demi-coquilles séparées par un plan vertical. Autre intérêt de cette formule, elle permet de ne dessiner que des demi-couilles, gagnant ainsi encore un peu de place.

Après découpe des différentes pièces de ce fuselage, la première opération consiste à fixer sur le chantier la baguette balsa 6 x 6 servant d'axe de positionnement latéral de l'ensemble des éléments. On fixe de même les baguettes de balsa 6 x 6 encadrant les couples en partie haute et basse. Les couples sont ensuite collés sur ces différents supports, en contrôlant leur perpen-