

Un 10 cm³ 4-temps suffit

Le moteur utilisé pour ce DR 400 est un bon vieux OS 60 4-temps. Ce moteur a l'avantage d'être relativement discret, principalement du fait de son échappement composé simplement d'une courte pipe dépourvue de silencieux. Il est fixé sur un bâti en nylon, lui-même vissé sur la cloison pare-feu du modèle. Il trouve sans difficulté sa place sous le large capot de l'avion, que vous aurez pris soin, au préalable, de réaliser lui aussi par la méthode du moule perdu. Le réservoir prend place immédiatement derrière la cloison pare-feu ; compte tenu de ses dimensions, il dépasse largement du couple C3 et empiète sur le compartiment radio de la cabine. Ce qui ne pose aucun problème de place pour installer la réception, très à l'aise dans le large fuselage. Les servos sont fixés sur une platine en contreplaqué 30/10, cependant que le récepteur est emballé dans de la mousse et placée derrière le réservoir. L'accu de réception, un 5 éléments de 1700 mA/h, est coincé entre le réservoir et le flanc, bloqué par de la mousse. Très classiquement, les servos d'ailerons attaquent leurs gouvernes en direct ; ils sont fixés sur la trappe qui cache leur propre logement ménagé à l'intérieur des ailes.

Pour des raisons de simplicité, l'ensemble du modèle a été entoilé à l'Oracover blanc. La décoration choisie provient d'un avion photographié sur un terrain du sud-ouest. Compte



Ambiance grandeur pour cette séance de vol, DR 400 aligné sur la piste prêt à décoller : l'OS 60 permet de quitter le sol en moins d'une quinzaine de mètres.

Les modélistes sont comme ça, accroc pour beaucoup au réalisme mais toujours prêts aux fantaisies dès qu'ils sont aux manches.

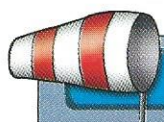
tenu du nombre de DR 400 volant dans le monde, vous n'aurez aucun mal à trouver votre décoration : internet en offre déjà un échantillon respectable, et vous pouvez trouver des sujets sur n'importe quel aérodrome de France. Là où le bât blesse, en revanche, c'est sur le plan de l'originalité : la plupart de ces avions sont en effet décorés de manière ultra conventionnelle, et il vous sera sans doute difficile, comme ça l'a été pour moi, de sortir des sentiers battus. La décoration du prototype se poursuit par la réalisation des aplats verts, simplement

peints à la laque brillante. De ce point de vue, une incursion dans une grande surface de bricolage sera suffisante pour vous permettre de trouver votre bonheur parmi le large choix de laques glycéro.

Accessible à tout modéliste dégrossi

Pour tous les amoureux du vol grandeur, et ils sont nombreux, cette semi-maquette du DR 400 fera courir un vent de nostalgie qui leur

remémorera leurs premiers pas dans cette discipline exigeante. Pour les autres, je suis sûr qu'ils ne sont pas indifférents au fait de piloter une machine réaliste, dont les qualités de vol sont de nature à satisfaire la grande majorité des modélistes. L'avion est en effet accessible à tout pilote dégrossi aux ailerons, capable de voler sans commettre des erreurs élémentaires. Sa stabilité et sa tolérance en font un très bon choix comme second modèle après un trois-axes de début, voire comme première semi-maquette dont on peaufinera plus ou moins les détails. ■



EN VOL

Après un roulage sans histoire, grâce à la roue avant conjuguée qui permet un taxiage facile, l'OS 60 permet aux DR 400 de quitter le sol en moins d'une quinzaine de mètres. On rend la main immédiatement après le décollage pour adopter une pente de montée plus réaliste. Quelques tours de terrains permettent d'apprécier la maniabilité du modèle qui est bonne sur tous les axes. La commande de roulis est douce. En tangage, le stabilisateur monobloc fait preuve d'une grande efficacité, mais aucun flou autour du neutre n'est à déplorer. Le volet de dérive est moyennement efficace, mais il n'est guère indispensable dans le domaine de vol standard de

l'avion. En vol lent, le DR 400 est très sain : manche au ventre et moteur plein ralenti, il s'enfonce gentiment sans aucune tendance au décrochage brutal.



Manette des gaz poussée, on peut découvrir ce que la bête a dans le ventre lorsqu'on sort du domaine de vol de l'avion

grandeur. La puissance du moteur, pourtant âgé, permet d'effectuer toute la voltige de base. Les boucles sont amples et majestueuses, un dosage adapté des gaz permettant de les effectuer à vitesse constante. Les tonneaux sont

relativement rapides si on le désire, mais il ne tient qu'à vous de les effectuer de façon plus réaliste. Dans tous les cas, l'avion désaxe pas mal et il vous faudra toute votre

science du pilotage pour effectuer une figure bien en ligne. Mais est-ce bien nécessaire ? Le renversement est facile à réaliser en dépit de l'efficacité moyenne de la gouverne direction : il faut simplement botter au bon moment. Le vol dos tient sans difficulté en poussant légèrement sur la profondeur.

Fort de toutes ces qualités, le DR 400 ne se fait pas prier pour atterrir en douceur. Alignement sur l'axe de piste après une PTU dans les règles, et on laisse descendre gentiment l'avion en réglant la pente au moteur : une légère traction sur la profondeur suffit pour arrondir au dernier moment.