

lé à l'Oracover, un film excellent sur la durée, d'un poids un peu élevé pour l'électrique (1 g/dm²), et qui tire très fort sur la structure lors de sa mise en tension (gare aux vrillages intempéstifs). Dans l'ensemble, ces petits problèmes sont bien vite oubliés au regard des qualités indéniables du matériau. La verrière est obtenue par la technique du thermoformage et peut être fournie sur demande aux personnes intéressées pour la somme de 8,50 euros franco de port (contacter la revue qui transmettra). Enfin, pour agrémenter le poste de pilotage, deux bustes et un tableau de bord ont été installés, histoire d'ajouter le réalisme au look de cet appareil très sympa.

Des équipements économiques

Le Clarky était prévu à l'origine pour la motorisation Speed 400 FG de Graupner, mais cet ensemble m'a valu de nombreux soucis à cause d'un défaut du réducteur. J'ai par la suite adopté une propulsion qui ne m'a pas déçu : l'ensemble réduit Aéro-Naut (réf. 7121/15-L). Il est dans ce cas nécessaire de réaliser des petites pattes d'adaptation pour pouvoir fixer le réducteur tête en bas. Il est également indispensable d'antiparasiter ce moteur afin d'éviter tout problème radio. Ce moteur doit naturellement être rodé, sans son réducteur, si l'on veut tirer le meilleur parti de la propulsion. Le rodage de l'accu n'est pas non plus inutile, de même qu'un bon équilibrage de l'hélice. Tous ces petits "détails" valent la peine qu'on s'y attarde un peu car ils sont le gage d'un fonctionnement optimum et sans souci pendant longtemps, donc d'un bon rende-

ment global de la propulsion.

Le variateur utilisé est un Jeti 012 système BEC compatible avec les accus LiPo. Après de nombreux essais d'hélices, je vous recommande la Cam Prop 9 x 6 de Graupner. L'accu de propulsion est composé de 8 éléments 1000 mA/h Ni-MH (de marque GP). On peut également employer un pack de 9 éléments mais ce sera au détriment de la durée de vie du moteur... il est en fait plus sage de rester en 8 éléments.

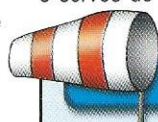
L'équipement radio est composé d'une désormais "banale" mini-réception : récepteur 15 grammes et 3 servos de 15 grammes chacun,

dont les prix sont sensiblement les mêmes que ceux d'un ensemble de réception standard. Toutefois, il ne faut pas succomber – c'est d'ailleurs inutile – à l'installation d'une micro-réception avec des servos style 5 grammes dont la pignonnerie est trop fragile pour ce genre de modèle. Les tringleries sont en CAP 8/10, sans chape : la CAP est pliée en manivelle côté guignol et reçoit un domino d'électricien côté servo pour raccorder et ajuster un autre bout de CAP à bonne longueur, elle aussi pliée en manivelle à une extrémité. Le variateur BEC déjà cité alimente sans problème le récepteur et les servos.

Pour le bon fonctionnement de la radio, il doit être placé loin du récepteur et dans une zone ventilée (l'idéal étant donc au plus près du moteur).

Objectif atteint !

Après un baptême fort agréable, j'avais la sensation d'avoir, avec ce Clarky, assez bien abouti au but fixé au départ : un avion capable d'un vol calme et facile, ou capable d'une voltige de base tout en douceur et sans stress. Le tout avec une allure sympa, car le plaisir visuel doit toujours accompagner celui du pilotage ! ■



EN VOL

ENTRE DOUCEUR ET FACILITÉ

A la mise des watts, il faut contrer légèrement à droite lors des premiers mètres de roulage puis, la vitesse acquise, l'avion file droit sans correction. Après une trentaine de mètres de piste, il suffit de tirer légèrement sur la profondeur pour monter sous un angle de 20 à 30 degrés. Avec un peu plus d'un tiers de puissance, le modèle vole à vitesse modérée tout en gardant une très bonne efficacité aux gouvernes. La finesse et la faible charge alaire aidant, c'est en fait à ce régime qu'il est le plus plaisant à piloter, un peu à la manière d'un motoplaneur.

L'altitude de sécurité atteinte, il s'agit de tester le décrochage qui s'avère impossible : on obtient tout juste une large spirale engagée. Confiant, on peut donc pousser les watts à fond... L'allure change sensiblement, les trajectoires deviennent plus tendues, la vitesse augmente quelque peu, mais pas de panique, le mur du son est encore loin ! La boucle passe certes avec un diamètre qui n'est pas celui d'un appareil de F3A, mais cela ressemble vraiment à une boucle. Le renversement ne monte pas très haut, mais la figure passe également sans difficulté. Les tonneaux sont

légèrement barriqués car le profil utilisé ainsi que le dièdre pénalisent un peu la pureté du roulis. Contrairement à ce que je pensais, le vol dos tient facilement avec une faible action à pousser. Au centrage indiqué, la vrille et le déclenché sont impossibles à obtenir, il faudra donc se consoler avec quelques retournements et autres glissades au ras de la piste. Il faut noter ici que les débattements des gouvernes sont prévus pour un compromis entre voltige souple et vols calmes, mais ils peuvent être augmentés par la suite.

Au terme d'un quart d'heure de plaisir, il faut songer à poser car, à force de contempler le bel oiseau dans son élément, l'accu donne des signes de faiblesse. L'approche doit se faire sur un léger filet de moteur car, s'il est totalement coupé, la grande hélice fait office d'aérofrein et l'avion descend vite. De toute façon, la vitesse est très modérée et il n'est pas utile d'arriver de loin pour l'approche. Le seuil de piste atteint, il suffit de couper les watts et d'arrondir gentiment à 20 ou 30 cm du sol pour un atterrissage 3-points que le Clarky exécute avec une facilité déconcertante.



Mariant un dessin joliment réussi à un agrément de pilotage certain, à la fois doux et démonstratif, le Clarky a pleinement atteint son objectif : le plaisir de voler sans dépense élevée !