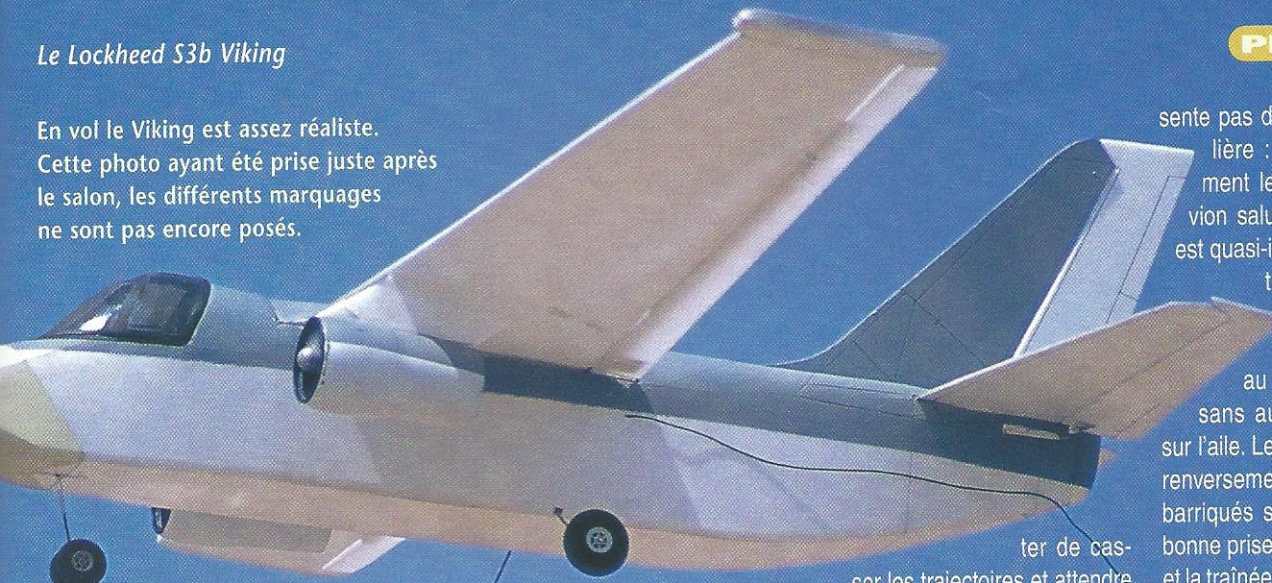


Le Lockheed S3b Viking

En vol le Viking est assez réaliste. Cette photo ayant été prise juste après le salon, les différents marquages ne sont pas encore posés.



3 - Le petit moteur semble un peu perdu dans sa nacelle.

4 - Pour obtenir le meilleur rendement de la turbine, le plus grand soin est à apporter à l'entrée d'air des nacelles.

5 - Pour habiller un peu le dessous de l'avion (non peint), l'auteur a tracé les lignes de tôles au stylo feutre fin.

6 - Le Viking terminé a bien fière allure sur le pont du porte-avions.



mon Viking en gris clair U.S. Navy, à la peinture Tamiya en bombe spéciale pour maquettes plastique. Les surfaces inférieures ont été laissées brutes afin de ne pas alourdir inutilement le modèle. Les insignes de nationalité sont des décalques à l'eau, rescapés de la boîte d'une autre maquette. Les différents marquages d'unité, serials... ont été peints à la main à la peinture Humbrol pour maquettes plastique, c'est un peu long, parfois fastidieux ; mais un résultat à la hauteur des espérances est à ce prix.

Ce n'est qu'après les travaux de peinture et de décoration que la verrière est collée sur son emplacement. C'est une bouteille de soda de deux litres moulée au décapeur thermique sur un master en bois. Le travail de thermoformage est rendu difficile par les grandes dimensions et les galbes de la pièce, il n'est donc pas impossible qu'il faille le recommencer plusieurs fois avant d'obtenir quelque chose d'utilisable.

En vol

Au décollage, deux choses surprennent : l'accélération est vraiment... progressive et le couple de renversement totalement absent. L'avion roule bien droit, sans qu'il soit besoin de corriger la trajectoire, en prenant lentement de la vitesse ; ce n'est que lorsque cette dernière semble plafonner, au bout d'une dizaine de mètres, que l'on peut solliciter la profondeur et provoquer le décollage. Le Viking est en l'air au bout d'une quinzaine de mètres environ. La pente de montée est modérée (attention au décrochage !), il faut piloter en finesse, évi-

ter de casser les trajectoires et attendre que le S3 prenne de la vitesse pour que les turbines acquièrent leur rendement (c'est la même chose lors des relances). Au bout de quelques secondes, on sent nettement que le régime de vol change, que l'allure est plus soutenue. L'avion commence vraiment à vivre. Ceci est inhérent au mode de propulsion, les turbines n'ayant pas le mordant d'une hélice classique ; vous devrez apprendre à faire avec car il n'y a guère de remède à cet état de choses. Les décélérations sont aussi déconcertantes car il ne se passe pas grand-chose, dans un premier temps, à la réduction de la puissance, l'engin se freinant progressivement. Mais ce sont bien là les seules différences marquées par rapport à un avion classique.

En vol, hormis pour le coup d'œil et ce que je viens d'évoquer, le Viking présente toutes les caractéristiques d'un trainer ultra-léger, ce qui le met à la portée de tous, pourvu que les ailerons soient maîtrisés.

La puissance est suffisante, le palier est maintenu sans difficulté à mi-gaz. La stabilité générale est excellente et l'avion paraît d'emblée très sain et facile à piloter. Dérive et profondeur sont efficaces alors que les ailerons paraissent un peu plus mous, voire affublés d'un soupçon de lacet inverse presque imperceptible. Ceci est dû à l'utilisation d'un servo unique dans le but de gagner du poids. Cela ne gênera pas trop les habitués du pilotage trois axes, ceux qui souhaitent plus de nervosité pourront toujours ajouter un deuxième servo pour induire un peu plus de différentiel, tant pis pour la charge alaire... La mise en virage, même aux ailerons seuls est cependant aisée ; le couple de rappel en sortie est relativement important et pourra être réduit en surélevant l'accu de propulsion. Le décrochage ne pré-

sente pas de caractéristique particulière : on amène progressivement le manche au ventre, l'avion salue, et la reprise en main est quasi-immédiate après une perte d'altitude minimale (ce qui ne vous dispense pas d'éviter cette figure au ras du sol) et, bien sûr, sans aucune tendance à partir sur l'aile. Les figures de base tels les renversements boucles et tonneaux barriqués sont possibles après une bonne prise de badin. La faible inertie et la traînée freinant vite le modèle, on s'évitera tout problème de relance en terminant une figure ou un enchaînement en phase descendante pour sortir le badin du coma. La stabilité de trajectoire rend les passages à l'anglaise particulièrement élégants et agréables. D'une manière générale, le pilotage de cette petite machine est à la fois simple, fin et amusant. Bien entendu, l'atterrissage demande que l'on se souvienne qu'il n'y a pas d'hélice pour freiner l'avion et faciliter ainsi la précision. Il faut donc un peu de pratique et d'anticipation pour obtenir ce que l'on désire, surtout en indoor où l'on devra se méfier, plus qu'ailleurs, de la faiblesse des relances si l'on doit remettre les gaz pour une nouvelle approche. Même si le volume nécessaire au vol n'est pas démesuré, l'espace disponible au Salon de la porte de Versailles (45 m x 45 m), par exemple, est suffisant. Ce S3 Viking a été conçu comme un park-flyer devant se contenter, aux mains d'un pilote moyen, d'un terrain de football, et c'est ainsi qu'il vaut mieux l'utiliser si l'on est dans ce cas. Une salle aux dimensions classiques (40 x 20 m) ne permettrait pas d'évoluer sereinement, en toute sécurité à des pilotes insuffisamment aguerris. Fruit d'un bon compromis, ce petit S3B Viking fera la joie de celui qui souhaite aborder la turbine électrique et ses particularités sans se ruiner ni construire un missile trop difficile à maîtriser. Bien sûr, une telle construction demande un peu de soin et une main légère afin que le poids et donc la charge alaire soient aussi réduits que possible, mais le résultat vaut la peine qu'on se donne un peu de mal. Et puis, un jet, ça change un peu de la routine. Vous n'avez donc plus aucune raison d'hésiter ! Rejoignez vite le cercle des pilotes de jets R.C. ! ■