



passer un apprêt (lu sur les forums l'utilisation de vitrificateur à par-
quet, sinon il y a l'apprêt Elapor/Epp
de chez Multiplex qui marche peut-
être sur le Depron) ; dépolir les
zones concernées à l'abrasif fin ; en
cas de peinture à l'aérographe, faire
des caches en bristol fin, etc. J'ai
également utilisé du gris mat (1)
pour les postes de pilotage, du noir
satin (85) pour le faux moteur et
les tôles de protection, de l'alumi-
nium (56) pour les caches culbu-
teurs, l'échappement inférieur, le
patin arrière, du brun mat (170)
pour l'hélice.

L'immatriculation est découpée dans
du Vénilia avec un couteau type X-
Acto muni d'une lame neuve. La
seule couleur dont je disposais était
du rouge, peint pour la circonstance
en noir satin.

Pour chaque flanc de fuselage dé-
calquer l'immatriculation complète,
la reporter sur le verso du Vénilia
en prévoyant 15 à 20 mm de
marge autour de la surface occupée
par les lettres. Découper ces der-
nières, les détacher, les reposition-
ner dans les dépouilles. Maintenir
les lettres côté extérieur avec des
bandes de papier adhésif Tesa re-
coupées à 8 mm de large et débord-
ant de chaque côté du rectangle
de Vénilia (pour les manipulations).
Oter délicatement le papier de pro-
tection, uniquement sur les lettres,
présenter l'ensemble contre les
flancs du fuselage, appliquer, ôter
en douceur la dépouille en appuyant
légèrement sur les lettres.
Alignement garanti !

Enfin je tiens particulièrement à re-
mercier l'inoxydable petit pilote
Airtop, il suit depuis longtemps et
sans sourciller mes pérégrinations
aéromodélistes ! Il est maintenu
avec un peu de Velcro adhésif.

Le montage final

Ajuster l'aile en insérant le haut des
montants de cabane entre les ner-
vures centrales. Vérifier l'incidence
en respectant la différence de dis-
tance entre bord d'attaque/F1 et
bord de fuite/F1. Vérifier l'horizon-
talité par rapport au fuselage ainsi
que les équidistances saumons/
point arrière du fuselage.

Après séchage retourner l'avion sur
une surface bien plane (table, porte
isoplane...), mettre sous la partie
centrale rectiligne de l'extrados une
cale en Dépron de 3x60x112 mm
disposée dans le sens de sa lon-
gueur depuis le bord de fuite jusqu'
à A2). Ceci permettra d'obtenir un
peu de dièdre.

Lester chaque extrémité d'aile en
disposant des poids de sorte que
la partie rectiligne de l'aile soit bien
en appui sur la surface utilisée.
Découper les pièces A4 dans la
planche de balsa 20/10, ajuster les
passages à la lime au niveau du fu-
selage pour obtenir l'inclinaison né-
cessaire sans forcer. Coller à l'époxy
en prévoyant une pénétration de 5
mm environ à l'intérieur du fuse-
lage. Faire des congés époxy dans
les angles A1/A3. Bien laisser sé-
cher.

Coller le stabilisateur, découper le
logement de la partie fixe de la dé-
rive, coller cette dernière. Les col-
lages sont faits à l'époxy, veiller à
la bonne géométrie.

Centrage, débattements

Le centrage est obtenu sans ad-
jonction de lest. Les débattements
sont : ± 10 mm aux ailerons,
15 mm à cabrer et 10 mm à piquer

Index des vues

- **Vue1** : collage du couple mo-
teur, obtention du piqueur.
- **Vue2** : a) montage des jambes
avant sur gabarit, b) liaison avec
les jambes arrière, vue de côté,
c) vue partielle de face d'une roue
installée.
- **Vue3** : trappe avant vue de
dessous.
- **Vue4** : implantation de Dt5,
vue de face.



à la profondeur, 18 mm de part et
d'autre pour la direction.

Essais en vol

Posé au seuil de piste le Pietenpol
est vraiment craquant. Allez, on ne
va pas s'extasier indéfiniment, il est
fait pour voler après tout. Un bref
roulage et le modèle se retrouve en
l'air, le petit moteur l'entraîne fort
correctement et une altitude de sé-
curité est atteinte sans tarder.
L'avion peut également être lancé à
la main, une pichenette suffit à le
placer dans son élément.

On savoure ensuite les évolutions
calmes et sereines propres à ce
type d'appareil, ballade tranquille,
passages lents en rase-mottes, le
tout pouvant être effectué très très
près de soi si on le désire. La ma-
niabilité est plutôt bonne, un peu
de lacet inverse se fait sentir en très
basse vitesse, un peu comme sur
un Piper, mais c'est aisément géra-
ble en utilisant la direction. Cette
dernière est suffisamment efficace
pour permettre seule la mise en vi-
rage.

Le décrochage est anodin et se tra-

duit par un salut à plat totalement
inoffensif.

En poussant la "bête" dans ses re-
tranchements il est possible de réa-
liser la boucle et le renversement
(le réel ne le fait certainement
pas !), par ailleurs et à ma grande
surprise l'avion se défend plutôt
bien dans un vent soutenu pour ce
type d'appareil (10 km/h avec ra-
fales à 15). Bien entendu, ce ne
sont pas des conditions idylliques,
on préférera un vent nul ou une
brise légère pour les évolutions.

Par temps calme il faut songer à po-
ser au bout de 8/9 minutes, la ma-
nœuvre est d'une facilité déconcert-
ante compte tenu du poids plume
et du bon caractère de l'oiseau.

Le vol indoor est possible avec un
peu d'habitude. Le Pietenpol paraît
cependant plus rapide dans un
gymnase qu'à l'extérieur, les murs
semblent plus menaçants que d'or-
dinaire mais c'est peut-être lié au
côté maquette. Il sera bénéfique de
grappiller quelques grammes ici où
là (déco, pilote en polystyrène, accu
de 350 mAh, etc.), je fais confiance
aux habitués de la catégorie.

Bons vols et à bientôt !



Fiche technique Pietenpol Air Camper

Type de modèle : Semi-maquette
en Dépron.
Conception : Th. Souin
Envergure : 950 mm
Longueur : 676 mm
Profil d'aile : Rep 01
Masse en ordre de vol : 250 g

Surface alaire : 16,15 dm²
Charge alaire : 15,48 g/dm²
Motorisation : Brushless T2204
kv1400KV
Hélice : GWS 8x4,3
Batterie : Lipo 2S 500 à 800 mAh
Contrôleur : Bec 10 à 12A