

# EN VOL

## UNE BARRIQUE QUI TOURNE FORT BIEN LES TONNEAUX !

Lancé main et décollage sur chariot sont les deux options que j'ai testées pour faire de ce tonneau miniature un objet volant. Dans le premier cas, quelques pas de course et une bonne poussée après avoir mis plein gaz suffisent à propulser la bête dans son élément. Il ne faut surtout pas chercher à ouvrir progressivement les gaz après le lancer, car le Saab lève alors brutalement le nez, part en déclenché sans que l'on puisse le rattraper. C'est ainsi que j'ai détruit le proto. A bon entendeur...

Si la seconde méthode a votre préférence, il faut laisser l'attelage prendre de la vitesse face au vent sur une cinquantaine de mètres avant de provoquer le décollage d'une légère pression sur la profondeur avant de laisser l'engin accélérer sous une pente modérée. Le premier virage révèle immédiatement

les dispositions de ce petit chasseur rondouillard : En dépit de lignes sympathiques qui pourraient rappeler celles d'un gentil poney, il cache un caractère nerveux de mustang. Taux de roulis et vitesse sont élevés, même au régime de croisière, et il faut bien doser l'effort de gauchissement si l'on ne veut pas le voir se rouler sur le dos. Mais l'impression qui se dégage est agréable. Les trajectoires sont tendues et l'inertie omniprésente. Le rapport poussée/poids étant assez conforme à celui de l'original, on peut tourner les figures de la voltige élémentaire assez réalistes.

Les grandes boucles sont belles, les tonneaux lents ou rapides tournent superbement. Le vol dos demande une légère correction à piquer. Quand le badin chute, le décrochage intervient assez tôt et son rattrapage exige pas mal

d'altitude si l'on est en plané définitif. On s'en doutait un peu... Il faudra en tenir compte à l'atterrissage. Une attention soutenue est donc indispensable tout au long du vol qui peut durer environ sept minutes, en gérant correctement la puissance.

Il ne faut pas attendre la coupure bec pour initier l'atterrissage. Il est toujours bon de pouvoir refaire un tour de terrain en cas de besoin ou de remettre un peu de puissance pour améliorer la précision. C'est là qu'on apprécie la réactivité de la turbine : la « reprise » est assez franche et permet d'ajuster la trajectoire. L'approche, très plate, doit se faire de loin, à bonne vitesse, afin de limiter les corrections et les fautes. Le toucher est ainsi très doux et l'avion glisse un peu avant de s'immobiliser.

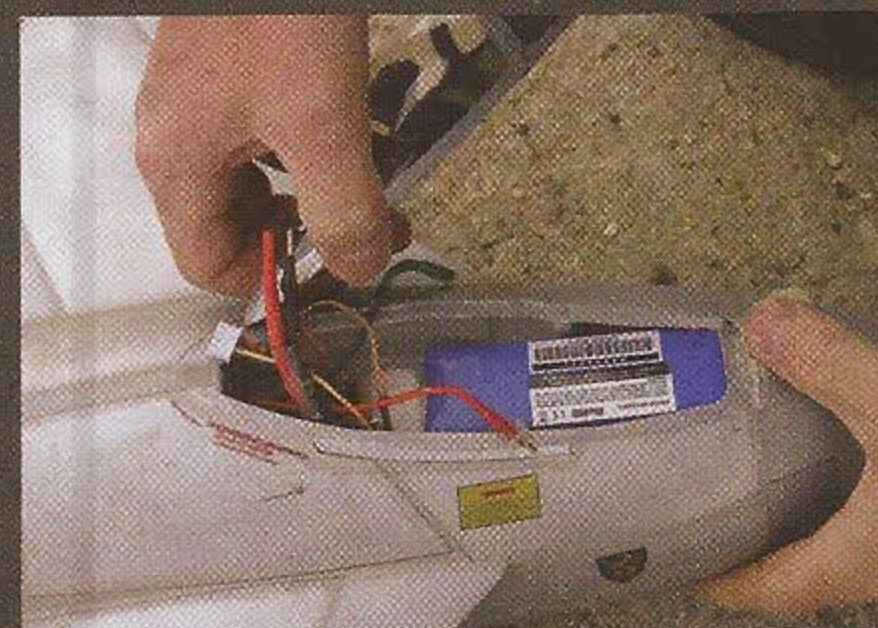


### MOTORISATION

Le Tunnan est propulsé par une turbine Wemotec Microfan de 50mm et un moteur brushless inrunner Typhoon 240-15. L'énergie fournie par un pack de trois éléments LiPo de 2200 mAh 25C est gérée par un contrôleur BEC Castle Créations Phoenix 25. La puissance délivrée est tout à fait suffisante et l'autonomie confortable. Un accu de 1500 mAh avait été envisagé, mais il s'est avéré trop léger. Alors plutôt que faire voler du plomb... Après équilibrage soigneux de son rotor, la turbine munie de sa tuyère (feuille de rhodoïd roulée) est glissée dans le manchon, à l'extrémité postérieure de la veine d'air, et maintenue contre le couple C6 (doublé CTP) par 2 petites vis. Elle reste donc très accessible.

### FINITION ET DÉCORATION

Hormis les ailerons et le volet de profondeur, la cellule est entièrement passée à l'apprêt blanc mat en bombe. Il révèle les défauts éventuels qu'il faudra impérativement gommer, car les teintes métallisées ne feront que les rehausser... Puis, on pulvérise une couche de fond de peinture Humbrol silver n°11 sur toute la cellule à l'aide d'un aérographe. Après séchage, on trace les lignes des tôles avec un réglet souple, des gabarits en carton et des feutres de 0,1 et 0,3mm ; en se référant à un plan trois vues. Vous l'avez sans doute remarqué, les surfaces métalliques des avions laissées nues ne sont pas d'une couleur uniforme, certaines tôles sont plus ►►



Le volume disponible pour l'accu est restreint, celui-ci prend place « au chausse-pied ».