



BLUE MAX

Un As de la Première Guerre (!?)!



Patrice Desesquelle

C'est au cours de la Première Guerre Mondiale que l'idée d'utiliser des appareils volants pour la reconnaissance aérienne des lignes ennemies prit forme dans l'esprit des militaires de l'époque.

Le blue Max produit par T2M est une "réplique" de ce qui aurait pu être l'une de ces drôles de machines, celles qui marquèrent les débuts d'une nouvelle forme de combat.

Le modèle

Il s'agit, comme la plupart du temps maintenant, d'une boîte de construction "ready to fly", à savoir que le modèle est déjà construit et entoilé. Seuls quelques assemblages restent à réaliser, c'est ce que nous verrons un peu plus loin.

Ce Blue Max est construit en structure classique, nervures et longerons en balsa pour les ailes et d'un treillis de baguettes de balsa pour le fuselage, le tout entoilé d'un film thermorétractable orange ou partiellement transparent pour laisser entrevoir une partie de cette

magnifique structure.

La qualité du kit est très soignée, cela ne fait aucun doute.

Le kit en détail

Dans une boîte de dimension respectable, on trouve soigneusement rangés :

- Deux demi-ailes entièrement terminées. On notera au passage le type de profil plan convexe ainsi que leurs formes particulières plus larges au saumon

qu'à l'emplanture.

- Le fuselage entièrement entoilé dans lequel les commandes de profondeur et de direction sont déjà installées. Le couple pare-feu est verni pour éviter que les résidus de carburant n'imprègnent le bois.

- Le stabilisateur et la dérive, dans le même état de finition.

- Une paire de mâts destinés à compléter la fixation de l'aile, la liaison principale étant assurée par des élastiques, ce qui est au passage un peu dommage.

- Le train d'atterrissage constitué de cordes à piano pliées et soudées entre elles.

- Une paire de roues à rayons, bien lourdes à mon goût mais dont la taille respectable favorisera le roulage dans l'herbe.

- Les accessoires tels que bâti moteur, réservoir, tringleries, visseries, chapes, roulette de queue.

- Un buste de pilote et un canon de marine (carrément ?!).

- Une planche d'autocollants.

La construction du fuselage nécessite un peu plus de travail, dont voici une description succincte.

Le stabilisateur et la dérive sont à coller au fuselage après avoir supprimé l'entoilage sur les parties en contact. Afin d'assurer un assemblage solide, il m'a paru nécessaire d'augmenter cette surface en ajoutant quelques

morceaux de balsa.

Comme
t o u -
jours
à ce

modèle a prévu un buste de pilote et un canon à fixer sur l'aile. Ces deux pièces sont en plastique transparent très fin, le tout en deux parties. Leur assemblage est très délicat, voire problématique car le matériau est trop souple et les surfaces de collage inexistantes. Je n'ai pas vraiment de solution à vous conseiller, armez-vous simplement d'une bonne dose de patience. Pour ma part, j'ai utilisé de la colle polyuréthane qui présente l'avantage de combler les petits vides en séchant. Une fois assemblées, ces pièces sont à peindre avant de prendre une place définitive sur l'avion. La décoration se termine par la pose de quatre cocardes autocollantes, deux sur les ailes et les autres à l'avant du fuselage.

Motorisation et équipement

Pour l'occasion, j'ai acheté un moteur neuf 46 MVVS qui fonctionne à merveille avec une hélice 11x5" et dont les réglages sont très faciles à exécuter. Le seul défaut de ce moteur réside dans la fixation du pot d'échappement qui a la fâcheuse tendance à se dévisser.

J'ai pris l'option de ne pas pressuriser le réservoir et ce malgré sa position bien plus basse que l'axe du car-

- Une notice en anglais non traduite sur laquelle figure quelques photos de mauvaise qualité. Il est de ce fait nécessaire d'avoir une certaine expérience pour mener à bien cette construction.

Bref, il ne manque que la radio, les servos et le moteur pour faire voler l'engin. On notera au passage que le kit ne contient pas de capot moteur, ce qui est un peu préjudiciable pour le look mais un atout pour l'entretien.

Le montage

La construction de la voilure ne pose aucune difficulté, les deux panneaux sont assemblés autour d'une clef d'aile en contre-plaqué qu'il faut coller à l'époxy.

Les ailerons sont articulés par des charnières avec axes qu'il convient également de coller avec soin après avoir positionné les barres de torsion. Un servo central actionne ces dernières par l'intermédiaire de deux cordes à piano filetées en leurs extrémités.

stade, il convient de contrôler la géométrie de l'ensemble.

La roulette de queue est solidaire du volet de dérive, il ne faut donc pas l'oublier avant de coller les charnières.

Plus à l'avant, le bâti moteur en deux parties convient à n'importe quel type de moteur. Il est à visser sur le couple pare-feu en respectant le positionnement que l'on devine sur la notice en l'absence de traduction. Le degré d'anticouple est donné par l'inclinaison du support.

L'aile est fixée au fuselage par l'intermédiaire d'élastiques et deux tourillons sont à installer pour les recevoir. Ceux fournis dans le kit m'ont paru un peu courts et j'ai préféré les remplacer.

La platine radio est à mettre en place après la pose du réservoir pour des commodités d'accès.

La fixation du train d'atterrissage est assurée par quatre cavaliers.

Côté équipement, le concepteur de ce

burateur.

Pour assurer un centrage correct sans ajout de plomb, l'accu de réception est placé sous la platine radio.

Côté servos, un équipement standard sur roulement convient parfaitement.

Les débattements mesurés (à la corde la plus large) après les premiers vols sont les suivants :

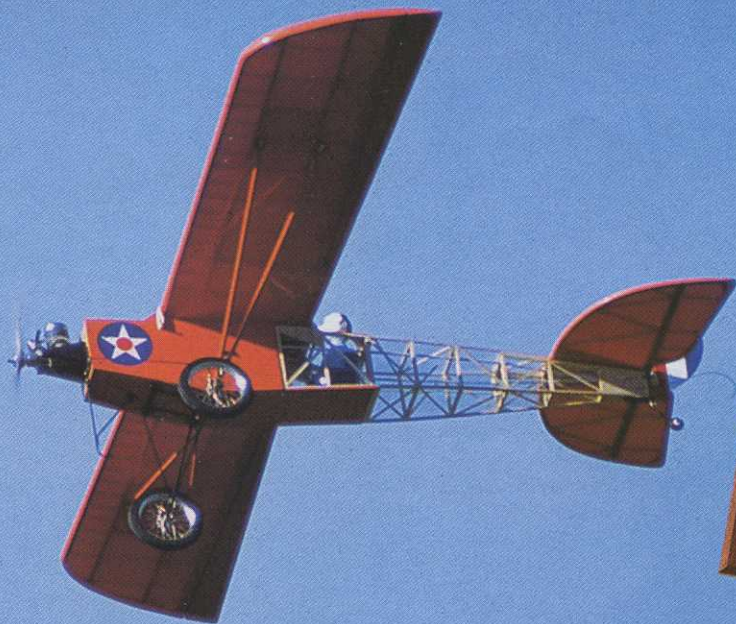
- Ailerons : ± 11 mm

- Profondeur : ± 15 mm

- Direction : ± 30 mm

La liaison avec les gouvernes est assurée par des tubes plastiques dans lesquels sont collés des embouts filetés. Personnellement, j'ai préféré les remplacer par des bonnes vieilles cordes à piano car la fixation de cet embout fileté ne m'a pas paru très fiable.

Afin de ne pas défigurer le Blue Max, j'ai fait cheminer l'antenne à l'intérieur du fuselage.



FICHE TECHNIQUE	
Nom :	Blue Max
Distributeur :	T2M
Type de construction	
Structure bois classique entoilée, "ready to fly"	
Envergure :	171 cm
Longueur :	126 cm
Profil :	Plan convexe
Poids réel :	2470 g
Surface alaire :	51 dm ²
Charge alaire :	48,43 g/dm ²
Motorisation :	6,5 à 7,5 cc 2 Temps
Radio :	10 cc 4 Temps
	4 voies

Le centrage donné par T2M se situe à 88 mm du bord d'attaque à l'emplanture et s'avère correct. L'interrupteur est fixé sur le flanc du fuselage, côté opposé à l'échappement.

En vol

Tout d'abord, je tiens à remercier Hang Vu N'guyen d'avoir accepté avec gentillesse d'effectuer les photos en vol pour cet article. Le moteur MVVS est facile à roder et sa mise en route est d'une facilité très appréciable. Le taxiage vent de travers est délicat comme sur la plupart des avions avec un train bicycle, un décollage avec vent dans l'axe est impératif. Dans l'herbe haute, les roues à rayons de grand diamètre sont un atout non négligeable. Pour les premiers mètres il convient de mettre les gaz très progressivement et cabrer la profondeur pour éviter le basculement. Bien vite, le Blue Max se redresse sur son train principal et je le laisse filer ainsi sur une trentaine de mètres pour ne rien retirer au réalisme de la séquence. L'aéronef quitte le sol avec une vitesse très faible et je le laisse calmement prendre son altitude de sécurité. La prise en main du modèle est rapide et une impression de stabilité sur tous les axes domine immédiatement. On se croirait aux com-

Ci-contre à droite : Le servo d'aileron est placé à l'intrados de l'aile et actionne les gouvernes très classiquement par des barres de torsion. Bien rangés dans le fuselage, les servos de direction, profondeur et gaz. Quant au moteur à l'air libre, ça facilite sa maintenance !

mandes d'un avion de début et je compte bien d'ailleurs initier mon garçon à l'aéromodélisme sur cet engin.

La vitesse d'évolution est toujours lente, même plein gaz et sa visibilité en vol excellente compte-tenu de l'envergure (grâce à sa couleur "flashante"), ce qui confirme les prédispositions de ce modèle pour l'apprentissage.

Il est très facile de voler avec un filet de gaz face au vent sans perdre d'altitude, le décrochage n'est pas à craindre et le contrôle sur tous les axes reste satisfaisant.

Les vols mi-gaz, les touch and go, les passages en glissade sont un vrai régal pour les yeux et il est possible de faire évoluer le Blue Max dans un espace très réduit.

Pas voltigeur...

A l'inverse, cet avion n'est pas taillé pour la voltige, on s'en serait douté...

Il est tout de même possible d'effectuer quelques figures simples comme la boucle ou le tonneau qui passent avec une certaine lenteur. Le vol dos est laborieux et il faut franchement pousser à la profondeur pour conserver une altitude constante.

Le renversement est assez facile à réaliser grâce à la dérive largement dimensionnée et bien soufflée mais, là encore, ce n'est pas une figure qui colle à ce type d'aéronef.

Pour l'autonomie vous pouvez compter sur des vols de 15 mn environ, voire plus si vous ne volez pas toujours plein gaz.

L'atterrissage ne pose aucune difficulté et se fait dans toutes les conditions en conservant un peu de gaz.

Dès que le vent se lève et pour le "fun", il est amusant de se poser en parachutant l'avion et

La très belle structure en treillis de baguettes balsa est protégée par un entoilage transparent : une excellente idée qui associe look rétro et protection contre le carburant.

Outre son look inimitable, la note humoristique de cet avion provient de son pilote et de son canon de marine ! Dommage qu'ils soient un petit peu difficiles à assembler...



en travaillant l'arrondi à l'aide de petits coups de gaz.

Le mot de la fin

A la lecture de ces quelques lignes, vous aurez compris mon enthousiasme pour ce modèle qui ne présente aucun défaut, à condition de l'utiliser dans le domaine de vol qui est le sien. La qualité de fabrication est remarquable, le seul petit reproche se situant au niveau de l'assemblage du buste de pilote et du canon.

A mon sens, ce Blue Max est un excellent choix pour ceux qui veulent piloter pour se détendre. Une chose est sûre : son look rétro et original, voire un peu loufoque, ne passera pas inaperçu sur les terrains... Et c'est tant mieux !

Bons vols à tous.

NOS APPRECIATIONS

Qualité et contenu du kit	■■■■■
Facilité d'assemblage	■■■■■
Facilité de pilotage	■■■■■
Qualités de vol	■■■■■
Rapport qualité/prix	■■■■■

■ Inférieur à la moyenne ■ Dans la moyenne ■ Supérieur à la moyenne
(Ces appréciations s'entendent dans la catégorie du modèle concerné)

