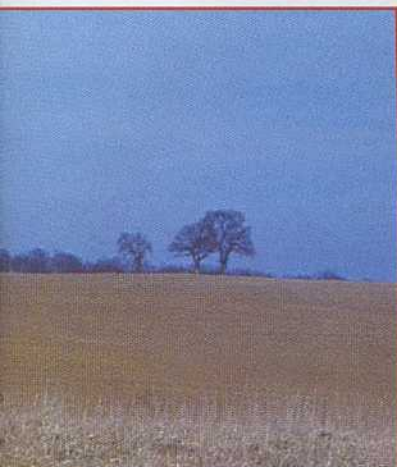


Nouveauté 1999 de chez Jamara, ce P-51 Mustang a fait tourner bien des têtes. Mais n'est pas "miss" qui veut, et ses qualités "volages" devront être à la hauteur de son plumage pour qu'elle soit la reine des hôtes de ces cieux (selon une fable bien connue...)



un MUSTAI en habit de fête



C'est vraie qu'elle est belle cette "miss" avec sa robe étoilée aux couleurs des States. Il semblerait d'ailleurs que je ne sois pas le seul à l'avoir remarquée, puisqu'au moment de passer commande, impossible d'emballer la belle car le stock Jamara était épuisé ! Heureusement Patrice Boucher, de Creil Maquette Modélisme (60), a bien voulu me confier le kit qu'il avait en sa possession pour l'essai. Qu'il en soit ici remercié. Depuis les choses ont changé, le stock a été reconstitué en consé-

Lexan d'une transparence pas très limpide, est emballée avec les faux échappements latéraux moulés en ABS teinté dans la masse. Le capot, moulé en fibre de verre, est peint aux couleurs de l'avion, mais son état de surface est loin d'être lisse et la peinture se décolle par endroit. A l'intérieur de celui-ci se trouve la partie avant du fameux radiateur ventral, en balsa (l'arrière faisant partie du fuselage) : il est entoilé comme le fuselage et sa face avant, creuse, est peinte en noir pour simuler l'aspect de profondeur. Deux carrés de plastique

décoration complémentaire manque à l'appel. En effet, si les étoiles sont posées d'origine sur l'avion, les textes et autres numéros sont quant à eux sur une planche autocollante qu'il faut commander à part. Domage !

UNE GRANDE VOILURE EN STRUCTURE

Les deux demi-ailes, en balsa et CTP, sont déjà entoilées avec étoiles de décoration posées. Le raccordement de ces éléments se fait par collage à l'époxy rapide après y avoir placé la clé d'aile, en CTP, dans son fourreau copieusement garni de la même sauce (époxy). Cet assemblage réclame un soin tout particulier pour bien ajuster les deux nervures d'emplanture dont l'extrémité avant forme le téton de calage de l'aile sur le fuselage. Une petite plaque en CTP prend place sur la partie arrière pour renforcer le passage des vis de fixation. Le radiateur ventral sera maintenu en place, lors du montage, par ces même vis. Aucun travail n'est à faire sur cet élément si ce n'est la création d'un orifice sur sa partie arrière (en tout bien tout honneur...) afin de faciliter la mise en place des vis.

Le plus gros travail sur l'aile, c'est l'habillage des logements de servos d'ailerons. Pour cela, découper soigneusement l'entoilage afin de dégager le couvercle et le passage de la commande d'aile-ron. Positionner ensuite les servos afin de déterminer l'emplacement de collage de leurs supports (en bois dur) sur les couvercles et, une fois sec, maintenir l'ensemble en place sur l'aile grâce à quatre petites vis à bois.

Reste à installer le train bicyclette fixe, constitué de deux jambes en CAP de 4 mm préformées. Dégager d'abord l'entoilage de la rainure, sans oublier de protéger le logement à l'enduit nitrocellulosique, puis fixer chaque jambe à l'aide de deux cavaliers fixés par deux vis à bois chacun. Etant donné la garde au sol importante à cet endroit, le porte-à-faux du train a eu vite fait de décoller les supports collés d'origine dans l'aile qu'il a fallu finalement renforcer au bout d'une dizaine d'atterrissages. Les nouveaux kits ne semblent toutefois plus souffrir de ce problème ; ils sont en outre désormais prévus pour recevoir, éventuellement, un train rentrant (trappes installées) et les supports de train sont fortement renforcés.

Si ce n'est le train d'atterrissage bicyclette fixe, un peu haut et qui donne le même coup une allure de sauterelle à notre "miss", l'avion est superbe. Mais gare à la décoration du large capot moteur qui s'est montrée particulièrement fragile.



La belle et la bête ! Mais dans le cas présent la bête est bien belle aussi dans sa livrée "Miss America" qui transforme ce fier warbird que fut le P-51 Mustang en brillant avion de course (c'était un racer participant aux courses de Reno aux USA), et de voltige pour notre modèle réduit.

quence chez Jamara, et chacun peut donc aujourd'hui être sûr de repartir de chez son détaillant avec une "miss" à son bras.

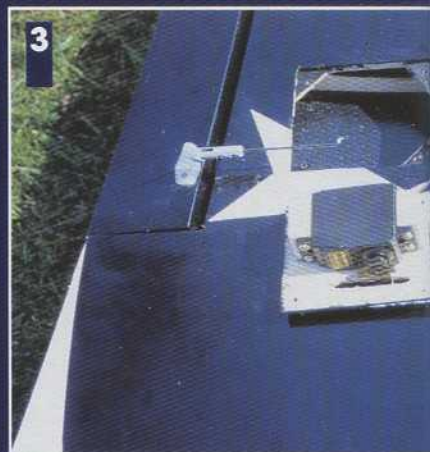
UN KIT READY-TO-FLY BIEN SÛR !

La boîte en carton contenant les éléments de l'avion est superbement décorée par une grande photo de l'avion en état de vol (vous ne pouvez pas la manquer), où Jamara est écrit en gros et en rouge sur le couvercle. En ouvrant ce voyant carton, on découvre le stab et la dérive dans le même sachet, les deux demi-ailes et, dessous, le fuselage plutôt imposant. Tous ces éléments sont entoilés et décorés avec les étoiles. Vient ensuite un petit sachet renfermant les commandes de courte longueur en CAP. La verrière, en

peints en rouge se trouvent également dans le capot, qui servent de couvercles aux servos des empenages. Toutes les gouvernes sont équipées de leurs charnières mise en place mais non collées, constituées d'une feuille de plastique, donc sans axe. Pour finir ce tour d'horizon de la boîte, on trouve un réservoir de 450 cm³, les deux jambes du train d'atterrissage fixe en CAP de 4 mm, un bâtiment-moteur, une paire de roue en mousse (64 mm de diamètre), un lot de bois (dont la clé d'aile en CTP), la roulette de queue en mousse avec jante alu (35 mm de diamètre), et deux sachets de visserie dont un contient les indispensables chapes et guignols. La notice de montage est en anglais et allemand mais le style roman-photo habituel aidera sans problème à sa compréhension.

Par contre, grande absente de ce tour d'horizon, la planche de

NG



UN BEAU "CHÂSSIS" CE FUSELAGE...

Le fuselage est également construit en balsa et CTP, sauf le dessus constitué d'un coffrage balsa sur forme en polystyrène. Ce morceau étant d'un volume assez conséquent, je vous conseille de l'équiper entièrement avant de coller la dérive et le stabilisateur, les manipulations n'en seront que plus faciles.

Comme le recommande la notice, j'ai commencé par le montage du bâti-moteur, du réservoir

(après avoir badigeonné son compartiment pour le protéger du carburant), et du cockpit où j'ai ajouté un pilote... c'est quand même plus réaliste ! Les servos et l'équipement radio mis en place, c'est au tour du moteur d'être installé, avec l'indispensable découpe de son capot qui, moulé en tissu de verre et résine, se taille fort bien. Par contre, la peinture qui le décore s'éclate de partout, si bien que je l'ai repeint à l'issue de son ajustage.

Vient ensuite la mise en place de la roulette de queue orientable. Une découpe sur le flanc gauche du fuselage fait ressortir une trappe donnant accès au "mécanisme" de cette roulette. Cette der-

nière n'étant pas rétractable, ledit mécanisme ne sert qu'à son orientation pour le guidage de l'avion au sol. C'est ici que j'ai rencontré le plus de problèmes : outre que l'endroit est exigu, les accessoires fournis ne répondent pas aux exigences de leur fonction, notamment les vis de bagues d'arrêt qui ont "la grosse tête" et empêchent de ce fait un bon pivotement de l'axe de commande. Le remplacement des bagues par d'autres avec vis 6-pans a résolu ce problème.

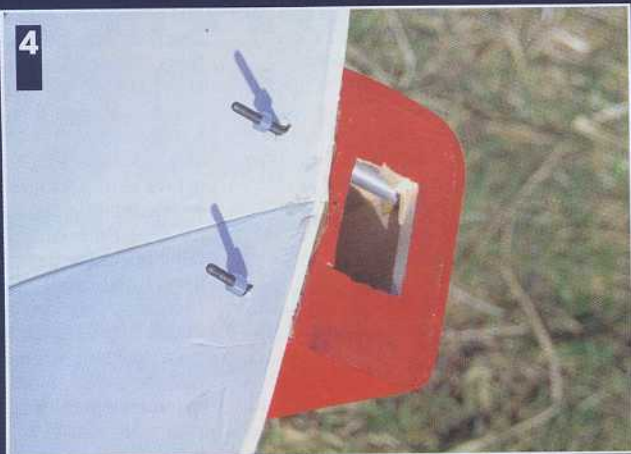
Pour terminer le montage, procéder à l'habituelle mise en croix du fuselage, de l'aile et des empennages, avant de coller ces derniers à l'époxy, et comme

Encore un angle flateur pour cet avion dont la décoration étoilée, qui change des livrées militaires, ne retire rien à son look de puissant "métal hurlant".

Impossible de ne pas reconnaître du premier coup d'œil la ligne si caractéristique du P-51 Mustang ! Cette semi-maquette a d'ailleurs connu un tel succès dès sa sortie en magasin qu'il fut un temps difficile d'en trouver le kit en stock.



4



- 1 - Les servos d'empennages sont fixés à l'arrière du fuselage. On voit ici celui de direction qui attaque d'un côté le volet de dérive et de l'autre la roulette de queue.
- 2 - Gros plan sur le renvoi de commande de la roulette arrière orientable, accessible par une trappe démontable.
- 3 - Chaque aileron est commandé par un servo fixé sur la trappe fermant son logement à l'intrados.
- 4 - Une ouverture a été réalisée à l'arrière du carénage ventral de l'aile pour faciliter la mise en place des vis de fixation de celle-ci.



Le milieu du fuselage est presque vide car 4 des 5 servos sont répartis dans le modèle. Il ne reste donc que le récepteur, les deux accus avec leur système de double-alimentation, et le servo des gaz.

d'habitude avec le plus grand soin. On ne le dira jamais assez : de la précision de cet assemblage dépendent de beaucoup les qualités de vol de l'appareil.

PARTOUT DES SERVOS EN ATTAQUE DIRECTE

Quand on regarde ce P-51 de près, on s'aperçoit qu'il y a des servos à chaque coin de l'avion. Un dans chaque demi-aile pour

les ailerons, un de chaque côté du fuselage sous le stab pour les empennages, et il reste une place monstrueuse pour le servo de gaz un peu seul au milieu du fuselage. Ceci donne l'avantage d'avoir des commandes courtes, donc précises et sans risque de flexion, mais impose par contre l'emploi de 4 rallonges de servos de 50 cm de long.

Les commandes sont toutes constituées d'une CAP 16/10 pliée en Z à une extrémité et introduite dans une chape tubulaire en alu de l'autre. Cette chape (de très bonne qualité) possède deux vis qui permettent le réglage en longueur de la commande et l'immobilisation de la CAP, la troisième servant d'axe sur le guignol. Exception faite de la commande des gaz et de roulette qui, elles, reçoivent un arrêt à vis. Vous noterez la particularité de la commande de roulette qui, partant de l'extérieur du fuselage, rentre dans celui-ci pour actionner le palonnier de commande : c'est assez inhabituel !

Enfin, les servos sont tous cachés, par leur trappe dans l'aile, et par un flasque en plastique aux couleurs de l'avion sur le fuselage.



POUR

- Décoration superbe
- Ligne proche du vraie
- Qualités de vol remarquables



CONTRE

- Quincaillerie à revoir
- Peinture du capot fragile
- Marquages et cône absents

CARACTÉRISTIQUES

Envergure : **1650 mm**
 Longueur : **1425 mm**
 Cordes : **390/330/190 mm**
 Profil : **biconvexe**
 Surface : **46,6 dm²**
 Masse : **3760 g**
 Charge alaire : **80,7 g/dm²**

EQUIPEMENTS

Radio : **5 servos standard (Futaba S3003)**
 Accus : **2 x 1100 mAh (+ double-alim)**
 Moteur : **10 cm3 2-temps**
 Hélice : **13 x 6 Master Aircrow**
 Réservoir : **450 cm³**

RÉGLAGES

Centrage : **à 130 mm du bord d'attaque**
 Débattements * : **ail. +/- 20 mm**
prof. +/- 20 mm
dir. 2 x 40 mm
 (* : "+" s'entend vers le bas et "-" vers le haut)

COÛT

Prix indicatif : **1.800 F**
 Distributeur : **Jamara**

DES CHEVAUX SOUS LE CAPOT !

Le moteur, un Super Tigre G61 pour cet essai, est monté tête à 135° vers le bas afin de faire passer l'échappement sous le fuselage. Sa fixation sur le bâti ne pose pas de problème particulier, comme la plupart du temps : tout tient avec des vis et écrous. Le plus important

est de découper proprement le capot : suffisamment pour refroidir le moteur et avoir accès aux organes de commande (pointeau notamment), et pas trop pour garder un peu d'authenticité à la maquette, d'autant que cette pièce est en vol comme au sol la plus visible de l'appareil. Ce capot est maintenu par quatre vis à bois 3 x 10 mm.

Le cône, indispensable pour accompagner l'hélice, est malheureusement absent de cette superbe boîte ! Chacun choisira

donc le sien en fonction de ses moyens, en alu (c'est très joli) ou en plastique (c'est moins cher), mais d'un diamètre de 95 mm.

A noter : le moteur retenu a donné toute satisfaction pour les essais, mais je pense cependant que pour des évolutions un peu plus sportives, le montage d'un 91 (15 cm3) serait plus approprié.

de se retourner sur ce "Miss America" très haut en couleurs. C'est vraiment une belle bête, et d'une taille respectable de surcroît. Pas trop petit, ce qui nuirait aux qualités de vol, pas trop gros, ce qui pénaliserait le transport. J'ai aimé son montage assez rapide, et regretté que certains accessoires (cône, marquages) soient absents du kit ou inadaptés. Mais le vol fait vite oublier ces petites déconvenues au profit d'un plaisir authentique ! Quant à la nouvelle version, quand on l'équipe d'un train rentrant, elle est encore plus réaliste en vol. Alors pas de doute, vous aurez là la plus belle... pour aller voler !

LA PLUS BELLE POUR ALLER VOLER...

Une fois assemblé sur le terrain, ce P-51 Mustang a fière allure et les regards ne manquent pas

B.C.
Photos de l'auteur



Ca tourne !
L'avion,
motorisé par
son 10 cm3,
décolle sans
problème d'une
piste en herbe.
En vol, "ça
l'ait", mais un
15 cm3 aurait
sans doute
apporté ce
petit surplus de
puissance
nécessaire pour
aborder une
voltige plus...
verticale.



UN ZINC MA-JES-TU-EUX...

- MISE AU POINT

Le montage sur le terrain est des plus classiques. L'ergot formé par les nervures d'emplanture de l'aile vient se placer dans la saignée du couple correspondant du fuselage et deux vis fixent l'aile tout en maintenant également le radiateur ventral. Une fois perchée sur son grand train d'atterrissage, la "miss" est très élégante, mais cette grande longueur de jambes donne cependant un important porte-à-faux... qui ne tardera d'ailleurs pas à créer quelques problèmes (voir texte).

Comme la "miss" a de belles jambes, je lui ai mis de belles chaussures, à savoir des roues Du-Bro de 76 mm imitant les pneus Good Year de l'époque. Outre l'aspect esthétique, ces roues ont remplacé avantageusement celles du kit qui ne tournaient pas librement sur leur axe.

Enfin les réglages retenus sont ceux de la notice (centrage et débaitements), repris dans la fiche technique de cet essai.

- DÉCOLLAGE

Le taxiage est très facile, les prises de direction franches, et notre chasseur reconverti n'a aucune tendance à basculer sur le nez, même sur une piste en herbe comme celle du Club des Sports Aériens de la Goële de Dammarville, à Vémart. Ne tentez toutefois pas le diable car, malgré ses grandes "chaussures", il ne franchira pas un cratère. A la mise progressive des gaz, la belle décollé sur quelques mètres. Dès cet instant, une sensation de légèreté anime le pilote qui l'a en main : c'est tout de suite très agréable. Attention tout de même, car cette légèreté donne aussi une certaine sensibilité au vent qu'il ne faudra pas négliger aux basses vitesses.

- COMPORTEMENT

La vitesse de croisière est atteinte à mi-gaz. Les évolutions sont alors très réalistes et le dièdre important de l'aile

assure une stabilité déconcertante. La trajectoire est précise et les ordres exécutés à la première sollicitation (merci aux courtes commandes).

Cet avion n'étant pas destiné à la voltige F3A - mais à l'acrobatie, si -, les figures réalisées pour l'essai furent basiques, comme le vrai... Tout passe avec allégresse : les tonneaux, lents ou pas, sont barriqués à souhait, les passages à l'anglaise sont un vrai régal pour les yeux... Seules les figures ascensionnelles ont montré que la "miss" n'est pas si légère qu'il y paraît. Rien de bien grave, car les renversements et autres boucles passent bien, mais un peu plus de puissance ne lui ferait que du bien. Bien que Jamara conseille un 10 cm3, je vous recommande donc de choisir un 15 cm3 : la vitesse de vol ne sera certainement pas beaucoup plus rapide (encore que le vrai "Miss America" est un avion prévu pour la vitesse), mais l'appareil y gagnera en performances et sera donc plus démonstratif.

- ATERRISSAGE

Avant le retour au sol, quelques essais de décrochage ont montré que la bête est vraiment docile. Gaz réduits au maximum, l'avion placé aux grands angles reste contrôlable sur tous les axes dans une sorte de descente parachutale. Si toutefois vous loupez votre contrôle, l'appareil s'engage sur l'aile droite en faisant une large spirale : rien de bien méchant... vous verrez d'ailleurs que le plus difficile à réussir est en fait la vrille (qu'il faut beaucoup aider).

La prise de piste effectuée, il n'y a qu'à réduire les gaz et laisser le P-51 s'approcher progressivement de la terre ferme. La descente est sans histoire et, avec un bon dosage des gaz, l'arrondi final "3-points" ponctuera de façon réaliste un vol sans histoire. Pas de doute, avec une "miss" comme ça entre les mains, y a que du plaisir au programme...