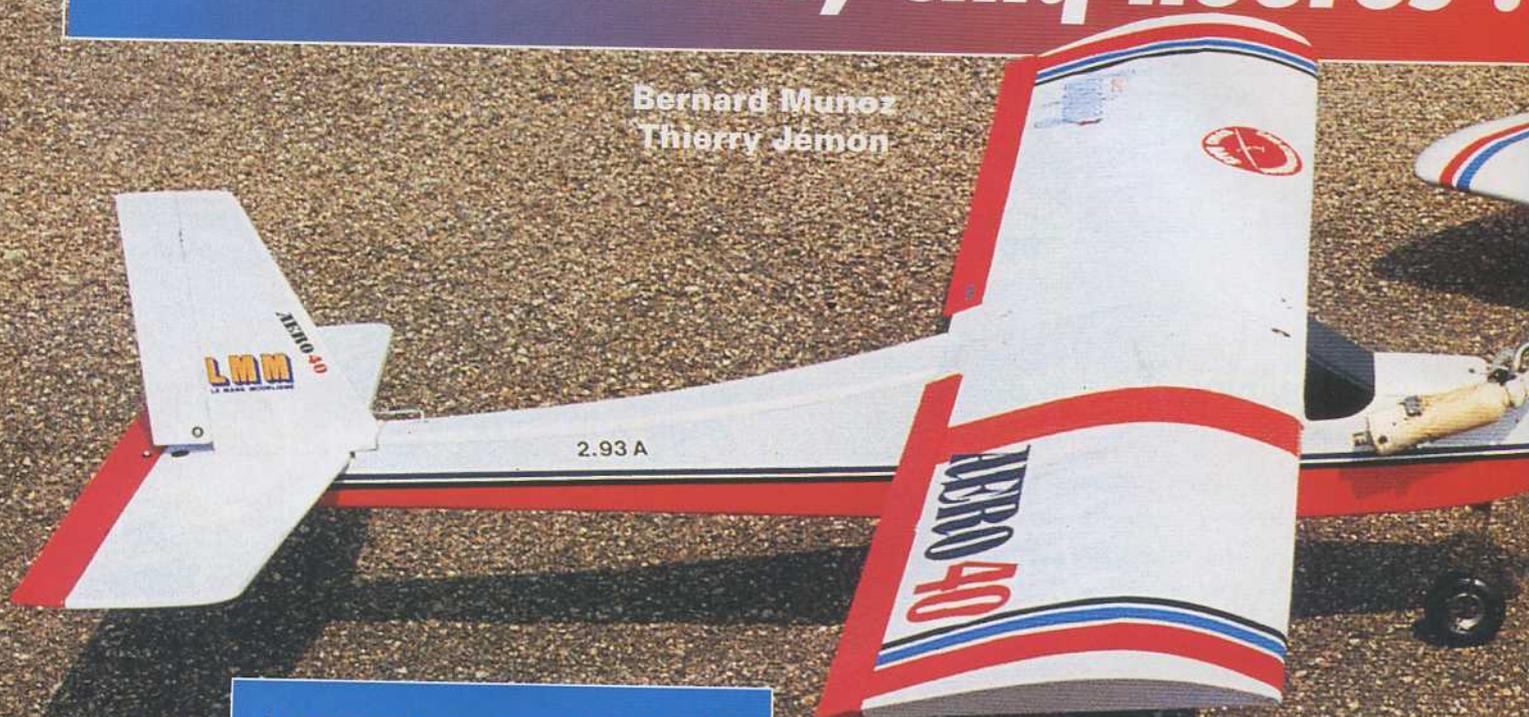


USKY 40 et AERO 40

Deux tournevis, cinq heures !

Bernard Munoz
Thierry Jémon



*La gamme des Ready to Fly Air
Loisirs au grand complet : en plus
des Usky et Aéro, on peut voir au
fond le Cherokee 40.*



**Les flonflons de Noël viennent à
peine de s'achever, et je voudrais
vous faire un aveu. J'ai rencontré
dernièrement le père Noël. Si, si !
Attention, pas celui de pacotille
qui traîne devant les grands maga-
sins; le mien, c'est le vrai, le seul,
l'unique : LE PERE NOEL !**

Usky 40

Mais, me direz-vous, qu'est ce qui te permet d'affirmer, ô rimailleur des baguettes de balsa, que tu détiens la vérité ? Je vous répondrai avec ma logique : c'est tout simplement le fait que le vrai Père Noël passe quelque temps avant les autres; ben oui, comment voulez vous qu'il desserve durant la même nuit étoilée du 25 décembre des milliards de foyers. Non, non, je vous le dis, le vrai, il passe avant. Et c'est ce qu'il a fait à mon égard, en m'apportant une boîte de construction de Usky 40, comme d'autres se sont vu offrir des Lego ou des Fischer Technic.



Boîte de Construction ?

Pas vraiment, non. Disons plutôt d'assemblage. C'est en effet la première fois de ma "longue" vie de modéliste que je n'ai utilisé en tout et pour tout qu'une paire de petites pinces et deux tournevis pour mener à bien mon entreprise. Pas une goutte de colle!

Et dans la boîte ?

Cette dernière est assez volumineuse, très sobrement décorée, presque spartiate. Mais à l'intérieur, c'est la surprise. Une aile entièrement terminée, entoilée

d'un film plastique bleu, ailerons posés ainsi que leur système de commande, charnières installées, découpe pour le servo effectuée et trous de fixation de ce dernier déjà prêts !!! En retournant l'aile, on distingue les rainures pour la corde à piano de diamètre 4 mm qui recevront les jambes de train. Ici donc, seul suffira un outil pour serrer les 4 vis de servo.



Pour le fuselage, il ne reste pas non plus grand-chose à faire. Ce dernier est entoilé, décoré, bâti moteur et dispositif pour la roulette avant directrice posés. Les tringleries avec leurs chapes sont passées à l'intérieur (direction, profondeur, moteur et roulette avant). La platine servo est en place, prépercée pour les vis. Même la lumière destinée à l'interrupteur est découpée sur le flanc gauche du fuselage (côté opposé aux déjections du pot d'échappement, pas mal, non ?). Le compartiment moteur a reçu une couche de peinture noire, et celui du réservoir un poil d'enduit pour l'imperméabiliser. Les collages apparaissent sérieux, et des renforts sont placés à des endroits qui me semblent judicieusement choisis (j'ai en souvenir le kit d'un ami qui se désintégra au premier atterro un peu sec : c'est l'entoilage en sorte de vénilia adhésif qui solidarise la structure !). La versière sera à fixer à l'aide de deux vis nylon, sans même avoir à la coller sur son baquet, c'est déjà fait. Signalons que le pilote est peint...

Les empennages, pour lesquels guignols et charnières sont fixés, resteront démontables en permanence. En effet, un astucieux système permet de remettre l'oiseau dans sa configuration d'origine et d'utiliser le grand carton comme moyen de transport. Reste à faire l'inventaire de ce que contient ce kit : trois jambes de train avec les arrêts de roues en place, trois roues, un réservoir avec son plongeur, un cône noir, les biellettes pour les ailerons, un auto-collant "USKY 40" qu'il faudra coller (Ah ! quand même un poil de travail à effectuer), et une notice d'assemblage. Ben voyons !

A quoi il ressemble, ton oiseau ?

Rappelons donc qu'il est en bois, oui, oui, tout en bois, pas en Dépron qui est pourtant si joli lorsqu'il reçoit une déco chatoyante. Construction traditionnelle avec une aile en nervures. Ça, c'est tout bon pour un modéliste comme moi qui se dit qu'il pourra assurer un minimum de maintenance, y compris au niveau de l'entoilage, ce qui s'avère impossible avec d'autres kits de ready to fly qui, sitôt endommagés quelque peu sont bons pour la poubelle.

Et le look ? Là, disons que mon enthousiasme retombe un peu. Une ligne rétro qui fait penser à ce qu'on a pu voir sur les terrains il y a... un certain temps. Un petit "Bison" avec un empennage conventionnel, pas vraiment moderne donc, pas moche non plus avec une déco qui rehausse le ton.

Poussons l'investigation

C'est pas trop lourd tout ça ? Alors, direction la balance pour laquelle tombe le verdict :

Fuselage : 545 g
Stabilisateur : 80 g
Dérive et volet : 35 g
Aile : 600 g
Roues, train, cône, réservoir, cabine : 300 g
Total : 1560 g

Il restera donc à ajouter la radio et un moteur, un poil de durit, une hélice, des bricoles, quoi.

Points particuliers

Si vous possédez un moteur OS 40 FSR (cotes de perçages : 17,5 x 42 mm), il suffira de le laisser glisser à l'avant et de serrer les vis fournies dans le bâti où leur emplacement est taraudé. C'est ce que j'ai fait. Ce dernier, complètement encrassé et dérégulé au niveau du ralenti, se trouvait sur un mini-multi. Nettoyé au décapant pour peinture de marque Diamantine, mon OS retrouvera une seconde jeunesse. L'installation du moteur, prévue debout, facilitera l'accès aux vis de réglage, sera très bien refroidi et dégueulera ses déchets au niveau de l'empennage, dommage. Après quelques vols, j'ai adopté une pipe d'échappement coudée, ce qui améliore grandement les choses au niveau du nettoyage post-vol.

La jambe de la roulette avant entrain en force dans son logement : il m'a fallu réaliser un poil. Les jambes du train principal ont été tordues vers l'arrière afin d'abaisser la queue car l'assiette était vraiment très à piquer. Une chape nylon (livrée avec un cerclage lui évitant de se desserrer) a dû être remplacée car elle refusait de s'enfoncer dans le trou du guignol.

J'ai été contraint d'ajouter du ruban adhésif blanc au niveau des saumons, car le solar, vraisemblablement surchauffé au moment de la pose, était décollé et devenu transparent. Quatre servos Promodel PS 348 glissent impeccablement dans leur logement. Quelques accessoires sur les têtes de servos (Thunder Tiger n° 169) qui se fixent avec une clé allen et c'est tout.

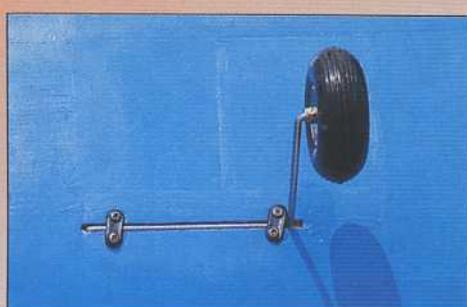
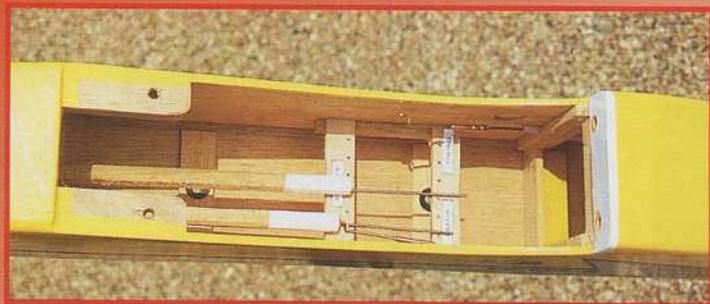
La notice ? Non, je ne l'ai pas utilisée...

Temps d'assemblage

J'ai commencé un samedi soir, j'ai terminé dimanche midi. J'ai pourtant pris largement le temps de dormir. Et chrono presque en main, je n'aurai mis que quatre heures et demie. Jamais je n'ai été si rapide ! Et pas un morceau de balsa à traîner en rab. Pas de poussière. Rien de ce qui risque de provoquer des tensions au sein d'un couple. On pourrait presque d'ailleurs "construire" ce Usky 40 sur le rebord de la table de nuit.

Centrage

J'ai disposé les différents éléments là où le concepteur avait décidé qu'on les mette. A noter que de l'avant vers l'arrière, on trouve l'accu, les servos et enfin le récepteur. C'est tout à fait rationnel : en cas de crash, la batterie n'emboutira que le réservoir, qui coûte moins cher qu'un récepteur ou que les servos si on doit les remplacer. Le centrage a été obtenu sans ajout de plomb (8,5 cm du bord d'attaque), ce qui prouve que le modèle a été fort bien conçu.



Voici les points forts de ces ready to fly : en haut, il reste à fixer les servos, les commandes sont assemblées et mises en place d'origine. Au milieu, la dérive qui reste démontable, les fixations de train et le bâti moteur en place, commande de gaz déjà posée ! Enfin, à gauche, la verrière totalement assemblée d'origine et qu'il suffit de visser en place. Le Usky existe en plusieurs décors dont une jaune que l'on découvre ici.

Masse totale

Réservoir vide (mais accu chargé), mon Usky 40 pèse 2400 g. Ce qui fera une charge alaire inférieure à 70 g/dm². Si on tient compte du profil biconvexe qui semble relativement épais, on peut penser que l'oiseau ne devrait pas être très méchant. D'ailleurs, la taille du stabilo laisse présager un amortissement sur l'axe de tangage confortable. En clair, le décrochage tant redouté des débutants, surtout à l'atterrissage, devrait offrir une marge de sécurité non négligeable. Ce que l'essai en vol se chargera de vérifier.

Et en vol

Plein effectué, démarrage moteur et taxiage sans problème. Alignement en bout de piste, mise des gaz, tenue de cap facile et le décollage s'effectue en tirant légèrement à la profondeur. Retouche importante au niveau du trim d'ailerons. La visite après vol diagnostiquera un volet complètement vrillé. Et comme les manivelles d'ailerons ne sont pas collées de façon symétrique, il faudra jouer sur le différentiel au niveau du disque sortant du servo.

Tentative de décrochage face au vent, moteur au ralenti : on obtient une lente ondulation, mais rien de méchant, avec les débattements et le centrage préconisés. Rassuré par l'aspect sécurisant du modèle, j'attaque la boucle, puis le tonneau qui barrique un peu. Le vol dos s'effectue avec une légère pression à piquer. Le renversement passe facilement. Premier bilan : cet avion est très sain, ce qu'il confirme à l'atterrissage, où l'on peut le ralentir, sa finesse n'étant pas importante.

La vrille est pratiquement impossible à engager rien qu'avec la direction et la profondeur. Pour ce faire, il conviendra de la démarrer avec les ailerons, moyennant quoi elle tourne, et s'arrête dès que l'on relâche les manches, du fait de la faible inertie en bout d'aile. Huit cubain, retournement, immelman passent sans difficulté. J'ai même tenté le vol tranche qui s'écroule au bout de quelques dizaines de mètres.

Disons qu'il n'a pas la finesse d'un multi et que sa vocation de "Low Trainer Model" est parfaitement vérifiée. Attention toutefois à l'atterrissage moteur calé : il risque de se faire avant l'entrée de piste, car en effet, ce Usky 40 n'allonge pas beaucoup, ce qui en revanche est un avantage sur un terrain exigu, ce qu'un pilote peu aguerri peut également apprécier.

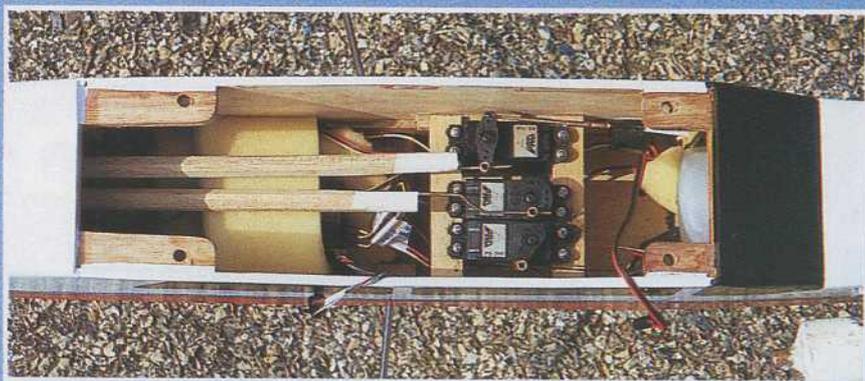
Premier bilan

Malgré ses petits, petits défauts, examen de passage brillamment réussi avec mention pour le candidat Usky 40.

Aéro 40

Le père Noël, toujours lui, a mis dans le sabot d'un de mes proches une autre boîte du même constructeur, à savoir un Aéro 40. J'ai donc recueilli le témoignage du nommé Thierry, qui m'a fait part des points suivants :

L'entoilage, m'a-t-il confié, n'est pas en solar, mais en matériau genre vénillia adhésif. Thierry a dû retoucher l'emplacement de la vis de serrage concernant l'empennage, décalage d'environ 4 mm à compenser. Les ailerons forçaient : il a recoupé les volets côté emplanture sur 1 mm. Comme sur le Usky 40, les manivelles n'étaient pas symétriques. Il lui a manqué



La radio installée dans l'Aéro 40. Il a suffi de quelques minutes. Plus bas, le pot ajouté pour diminuer encore le bruit du 4 temps.

3 vis pour les arrêts de roues. L'aile, d'une envergure de 1570 mm est livrée en deux morceaux qu'il faudra bien évidemment aralditer en utilisant une clé en contre-plaqué contenue dans la boîte. Pour le reste, toute la philosophie du Usky 40 est reprise et l'assemblage est allé bon train. Et comme le Père Noël avait également fourni un moteur Saïto 40 S, mon ami Thierry a dû utiliser un bâti en alu commercialisé par Briot, accessoire qui s'avère très astucieux et que je mettrai personnellement à contribution prochainement. Pose des autocollants et...

Aéro 40 en vol

Mon jeune collègue n'a pas jugé utile de peser tous les éléments comme j'ai pu le faire concernant le Usky 40. La masse totale ressort à 2900 g pile, réservoir vide. Pour une surface de 45 dm² environ, la



charge alaire tourne autour de 65 g/dm². Ce qui semble très raisonnable pour un avion dont la notice précise "Trainer Model". Traduisez "modèle d'apprentissage et d'entraînement". D'ailleurs, l'allure générale de cet Aéro 40 n'est pas sans rappeler des modèles du style Westerly, Charter, PB 4 et autres, dont la réputation n'est plus à faire en ce qui concerne la tâche qui leur est dévolue, à savoir avion école.

Vérification des gouvernes, amplitude et sens de débattement, mise en route du moteur 4 temps, sur lequel nous avons adapté un pot d'échappement "maison" afin d'atténuer le bruit du Saïto 40 S que nous trouvons un peu élevé. Taxiage jusqu'en bout de piste, suivi d'une mise des gaz progressive... Mais là, je m'efface, laissons lui la parole :

"L'avion roule sans problème et tient le cap sans difficulté. Au bout de la piste, l'Aéro 40 quitte le sol bien à plat et continue sa progression sans difficulté. Au premier virage, les ailerons semblent un peu légers en efficacité : il faudra aider à la dérive. Retouche trim de profondeur et le vol devient agréable. L'approche s'entame sans difficulté, ou presque ! Mais le moteur cale, ce qui permet d'apprécier la qualité de plané du modèle. L'avion se pose sur le sol gelé, hors de la piste. Le train un peu souple devra être redressé légèrement. Second vol après ouverture du pointeau et augmentation du débattement aux ailerons. Décollage aussi facile que le premier, sans avoir à corriger. L'avion vire plus facilement et il n'est plus nécessaire d'utiliser la dérive. Le maintien à la profondeur suffit à tenir le virage. L'Aéro 40 prend de l'altitude et face au vent, moteur au ralenti, on amène le manche plein cabré. Le modèle ondule légèrement sans menacer : le décrochage est donc très sage. Le



tonneau en revanche reste le point faible de cet appareil. Le vol dos est également une figure que l'Aéro 40 n'apprécie guère. Il faut pousser pas mal pour tenir (mais il n'est pas destiné à l'acro, Thierry, ce modèle...). Avec cet engin, j'apprécie les manœuvres "pépères". Décollages et atterrissages sont tranquilles, des manœuvres qui ne m'enchantaient guère auparavant avec un autre modèle. Le vol "cool" de cet avion me plaît et j'ai réussi parfaitement son mariage avec ma passion du 4 temps.

Et les défauts ? Euh...

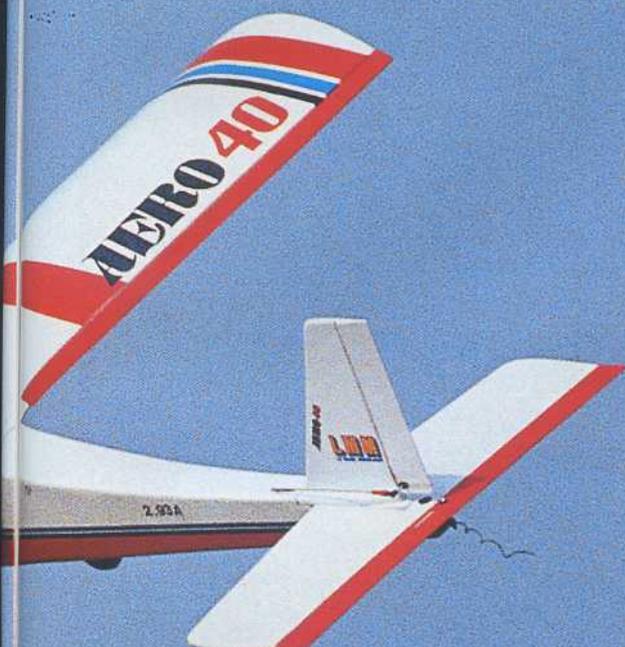
Peut-être le train un peu souple, mais il amortit les erreurs et se détord bien. Bien adapté à un avion de début. L'entoilage en Vénilia... mais il est bien collé, suffisamment tendu et se répare assez bien : j'en ai fait l'expérience. Ce genre de modèle correspond tout à fait aux débutants :

- Il est facile et rapide à monter.
- Il bénéficie d'un excellent rapport qualité - prix (on me l'a dit !).
- Il correspond à mon sens de l'esthétique.
- Et en vol, il pardonne beaucoup.

Je ne remercierai donc jamais assez le père Noël : il ne s'est pas trompé en m'offrant un Aéro 40, le modèle du débutant par excellence".



cc), d'une envergure de 1400 mm. Les trois kits Air Loisirs sont conçus avec les mêmes principes, alliant conception bien pensée, rapidité de mise en œuvre, solidité et esthétique intéressante. Ils sont tous conçus pour des moteurs de 6,5 cc. Ils sont réparables - c'est important - et si l'on ajoute que leurs qualités de vol sont très honorables, un dernier coup d'œil sur leur prix plus qu'attractif devrait finir de vous convaincre que nous sommes là en présence d'un matériel de qualité, qui risque de faire date dans la petite histoire du modèle réduit.



Bilan général

A qui s'adressent ces modèles ?

- A tous ceux que la construction rebute, soit parce qu'ils n'en éprouvent pas le goût, soit parce qu'ils n'en ont pas le temps. Je pense en particulier à ceux qui crashent un week-end et qui souhaitent retrouver rapidement un avion pour le samedi suivant.

- Aux pilotes "du dimanche", comme disent les américains. Cela n'a rien de péjoratif, tout le monde n'a pas l'intention ou les capacités permettant de s'atteler à un modèle "pointu" genre maquette par exemple.

- Aux clubs ou aux responsables de stages. En effet, le vol facile ainsi que l'aspect modulaire des modèles permettra de les mettre en œuvre très rapidement. La cannibalisation des avions dont un élément se trouvera endommagé est fort appréciable. Cela libérera du temps pour les tâches prioritaires que sont les leçons de pilotage.

Alors, conquis ?

Moi, oui, et mes camarades de club aussi. Quand ils ont su le coût des kits, le rapport qualité prix leur a semblé plus que favorable. Ajoutons que le père Noël possède dans sa hotte un autre modèle que j'ai eu la possibilité d'essayer : une semi-maquette de Piper Cherokee 3 axes, toujours pour moteur 40 (soit 6,5

Et voilà le troisième laron en vol : le Cherokee 40 de démo d'Air Loisirs.

Caractéristiques

Aéro 40

Distributeur : Air Loisirs

Envergure : 1600 mm

Longueur : 1120 mm

Masse : 2900 g

Charge alaire : 65 g/dm²

Radio : 4 voies

Prix : 1120 F

Usky 40

Distributeur : Air Loisirs

Envergure : 1450 mm

Longueur : 1120 mm

Masse : 2400 g

Charge alaire : 70 g/dm²

Radio : 4 voies

Prix : 1120 F