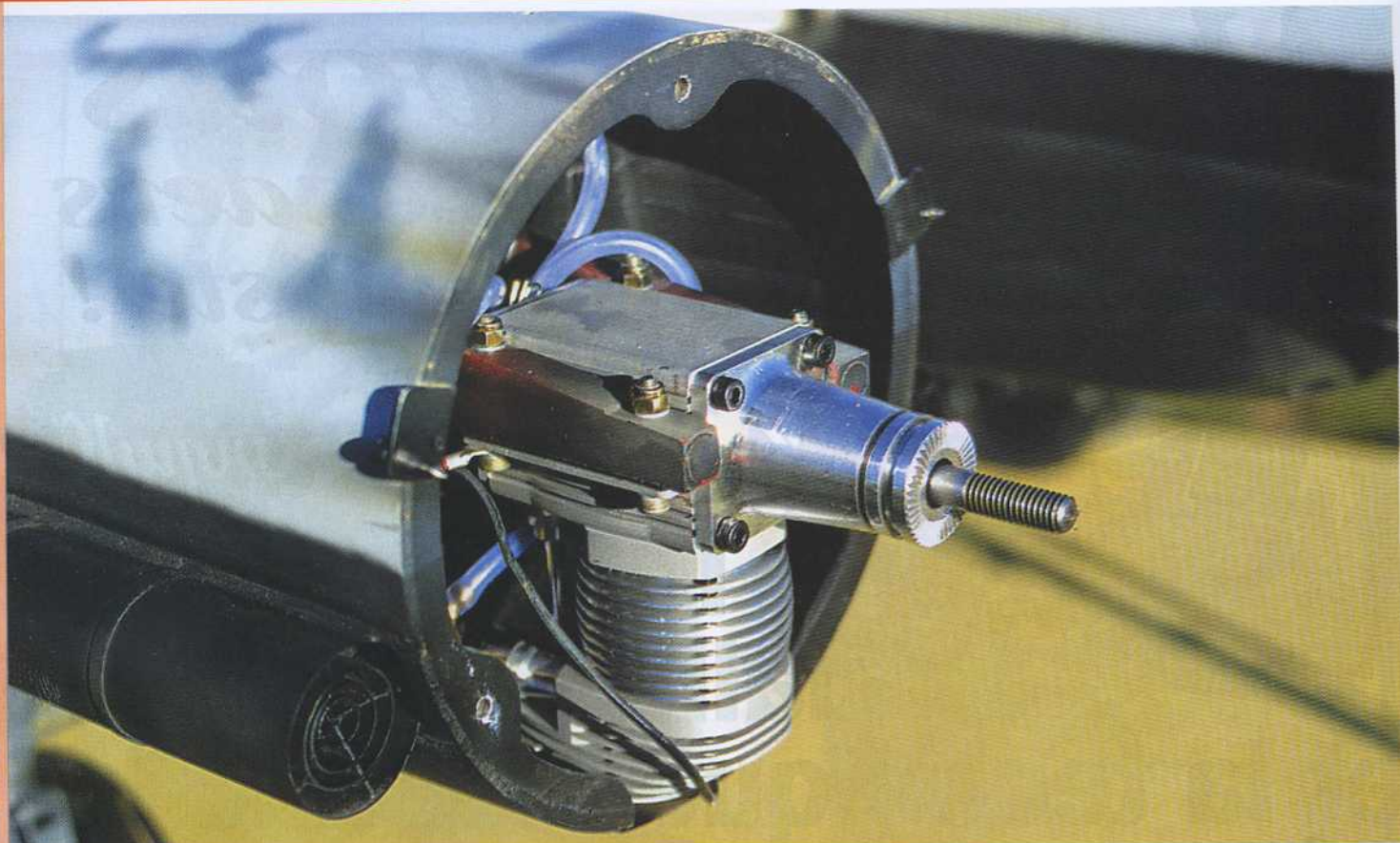




« Astrucs »

On l'a vu lors des thèmes qui nous ont accompagnés jusqu'ici, la mise en œuvre des maquettes n'est pas si différente des avions de début. Il y a juste quelques accessoires qui peuvent gêner l'utilisation courante du modèle. En clair, mes avions sont en général des caisses à voler déguisées en F4C (ndlr: Hum... Modeste le Niet !).

Aussi je vous propose une série de petits trucs et astuces qui facilitent grandement le fonctionnement de nos petites machines.

Repérage

Dès l'assemblage de l'avion, des erreurs peuvent survenir. Il est en effet courant d'inverser deux prises et de se retrouver avec des volets commandés par le bouton de train d'atterrissage. Tout le monde utilise un système de repérage des câbles.

Après pas mal d'essais de « tatouage », le système le plus probant c'est le feutre permanent. Il suffit d'écrire sur les fils la fonction et le numéro de branchement sur le récepteur. Si la rallonge doit être recyclée, il suffit d'effacer l'inscription à l'aide d'alcool à brûler.

Bouchons

A présent, faisons les pleins ! Il existe des dispositifs de remplissage qui facilitent l'opération. Je n'utilise pas cette opportunité car il demeure un risque de grippage de la valve. En principe, la bonne vieille durit munie de son bouchon fait l'affaire et il est bien rare que l'on ne puisse pas la camoufler. Reste le

Fixation du capot par l'intermédiaire de plots de centrage.



bouchon qui doit être léger, étanche et courant. Un boulon ou une vis peuvent convenir mais le « must » c'est de couper une charnière tubulaire Robart. Voilà une lessive qu'elle est bonne ! Faites sauter les bouchons, cela s'arrose !

Soufflées, les bougies !

Le bon démarrage du moteur passe par un allumage correct. Jusque-là, pas de problème. Sur les modèles complexes, l'emploi du socquet traditionnel est bien souvent impossible. Aussi convient-il de mettre en œuvre une stratégie éprouvée.

Première chose, le Power Panel est obligatoire. Il permet de vérifier l'alimentation du circuit. Ensuite, une prise fiable disposée sur l'avion doit se trouver accessible et loin de l'hélice. J'utilise en général deux tubes de laiton que je dispose le plus judicieusement possible. Ensuite, deux fils se dirigent vers le

moteur. La masse qui est soudée sur une cosse est visée avec le propulseur. Il reste le « plus » fixé sur la bougie. Pour que ce fil tienne parfaitement, j'emploie une durite de carburant qui maintient le contact. En voilure tournante, on utilise une micro pince crocodile qui donne également de très bons résultats. Cette démarche assure un contact parfait et surtout une sécurité renforcée face à la férocité des hélices performantes actionnées par des moteurs surpuissants.

« Décône » pas !

En meeting comme en compétition, il est impératif de démarrer au « top » du chef de piste. Il me semble donc opportun (le mot est faible) d'utiliser un lanceur surtout dans le cas d'un multi-moteur. Trop de maquettistes du dimanche pensent qu'ils disposent de « trois heures » pour mettre en route leur merveille.

Bien entendu, on brasse son hélice au moins une fois manuellement afin de s'assurer que le moteur n'est pas noyé.

Ensuite on alimente et on applique le lanceur. Les maquettes possèdent bien souvent des cônes spécifiques. Il faut donc adapter son embout à la machine considérée. Il en existe toute une gamme chez vos distributeurs. Pour les cônes hors normes, le tournage d'une pièce d'amortisseur automobile permet de créer l'outil adapté.

Voilà comment le démarrage devient, pour le compétiteur, une simple formalité.

« Tu me fends le... pointeau » !

Le souci de tout camoufler est une préoccupation permanente pour le maquettiste. Dans cet esprit, il n'est pas question de laisser dépasser du capot une grosse corde à piano rouillée destinée à régler le moteur.

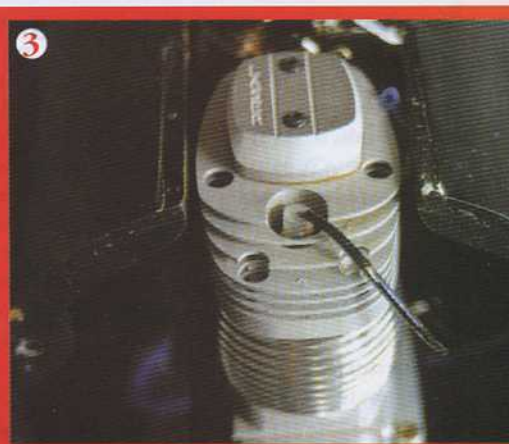
La solution est assez simple : il suffit de pratiquer une fente à l'extrémité du pointeau afin qu'on puisse le manipuler à l'aide d'un petit tournevis. Il ne reste plus qu'à pratiquer un micro-trou dans le capot pour permettre le réglage. Une durite silicone améliore le système en limitant le glissement du tournevis de part et d'autre de la fente. On peut même prévoir un tube-guide destiné à diriger le tournevis dans les capots très vastes.

Ventilation

Notre moteur tourne, et la vie est belle ! Il faut que cela dure et ce miracle passe par un refroidissement soigné.

Retenez que c'est l'évacuation d'un maximum d'air chaud qui détermine l'efficacité du refroidissement. En maquette, le Règlement prévoit que l'on peut déplacer un élément ou un panneau pour favoriser la circulation d'air. Seule restriction, il ne faut pas défigurer le modèle.

Sur mes réalisations, je ne me prive pas d'utiliser cette possibilité. Faux radiateur amovible, faux cylindre escamotable, plaque basculante. La fiabilité du propulseur prime sur toute autre considération.



- 1 - Marquage des prises à l'aide d'un feutre permanent.
- 2 - Joli bouchon en moitié de charnière Robart.
- 3 - Fixation du fil de bougie par un morceau de durite. Une rondelle en contre-plaqué de 1mm évite les faux contacts.
- 4 - Toujours la bougie et son alimentation.
- 5 - Les prises extérieures sur le P61.
- 6 et 7 - Les différents embouts adaptés aux modèles.
- 8 - Le Helicat de Jamara.
- 9 - Regardez bien au milieu de ce capot, il y a un petit trou : c'est l'accès au pointeau.
- 10 et 11 - Refroidissement des moteurs par enlèvement d'une trappe.

Installer l'antenne

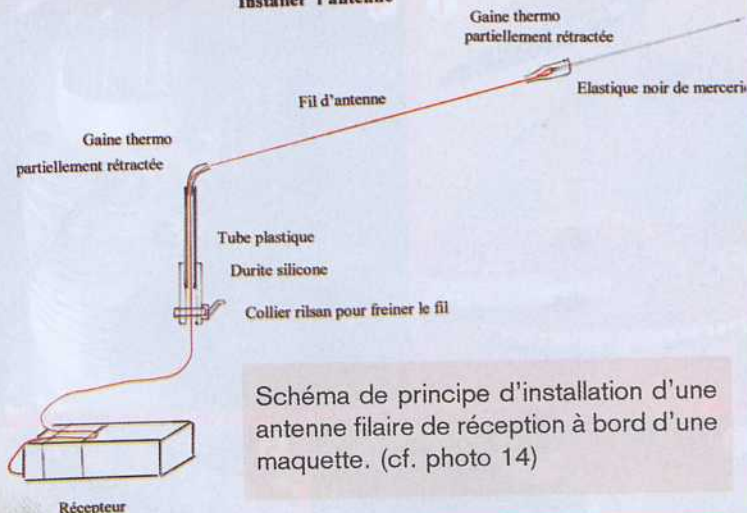


Schéma de principe d'installation d'une antenne filaire de réception à bord d'une maquette. (cf. photo 14)



- 12 - Le verrouillage s'opère avec deux vis BTR de 3mm.
- 13 - Le principe des plots fonctionne pour cette verrière.
- 14 - Le fil d'antenne est protégé en sortie par de la gaine thermo-rétractable.
- 15 - Le brin de laine en bout d'antenne : un accessoire indispensable !

« Peloter une belle carrosserie » !

« Peloter », dans ce cas, concerne l'utilisation de plots. En effet, les capots doivent tenir parfaitement, se démonter aisément, tout ceci naturellement sans « bidouille » visible... Je vous conseille donc sans réserve l'emploi de plots de centrage pour positionner précisément et solidement votre capotage. Ensuite, il suffit d'assurer l'affaire : deux vis, un rayon de vélo ou je ne sais quelle invention, et c'est parti, l'affaire est dans le sac !

« Me recevez-vous » ?

Toujours dans un souci d'esthétisme, le « maquettiste commun » trouve que l'antenne fait vraiment modèle réduit ! Pouah !

Il faut malgré tout une réception au-dessus de tout soupçon. Avec quelques « bidouilles », on parvient à ses fins. Pour ma part j'assure déjà quartz et fil d'antenne sur le récepteur à l'aide d'un ruban adhésif Blenderm que l'on trouve en pharmacie en 25 mm et 50 mm de large. On n'est jamais trop prudent.

Ensuite, le fil d'antenne sort du fuselage par l'intermédiaire d'un tube plastique dont l'extrémité intérieure est équipée d'un morceau de durite silicone resserré par un collier « Rilsan ». Ce dispositif freine le fil en douceur.

A l'extérieur, c'est une gaine thermo-rétractable, partiellement fondue, qui protège le câble. On peut donc maintenant tendre cette fameuse antenne. Il existe en mercerie du fil élastique noir vendu en bobine. Voilà une variable d'ajustement qui va nous permettre d'imiter les antennes des aéronefs réels. Il suffit de raccorder le tout. Pour cela, on utilise à nouveau de la gaine thermo-rétractable noire. En la chauffant partiellement, on obtient un entonnoir qui va nous permettre de raccorder discrètement l'élastique et l'antenne.

« Fastoche » ! Votre antenne est tendue et parfaitement intégrée à la décoration de votre aéronef.

Avant de décoller !

Le pilote expérimenté jette systématiquement un coup d'œil sur l'orientation du vent. Ce réflexe est essentiel pour les machines à train classique (bicycle). Trop de pilotes négligent cette vérification. Je vous conseille sans réserve la mise en place d'un brin de laine au bout de votre antenne. Cette précaution gomme toute hésitation. En compétition, l'orientation de la brise est un élément important du problème. Il faut donc anticiper.

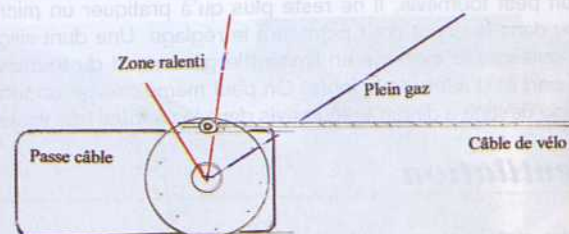


Schéma présentant l'utilisation de la course du servo de gaz

« Le gaz part »

Dans tous nos modèles, il est bien agréable de posséder un trim de gaz agissant sur une partie importante de la course du carburateur. Une astuce simple consiste à régler la tringle de commande de manière à ce que la zone de ralenti corresponde à la plage d'efficacité maximum du servo. En effet, la course circulaire de nos servo-commandes génère systématiquement un exponentiel mécanique. Il faut donc raccorder la zone de ralenti à la plage la plus efficace.

De plus, sur nos radios modernes, une courbe de gaz existe. Elle peut nous rendre de grands services. Je ne me prive pas d'utiliser cette option. Au compte-tours, on ajuste le mi-régime au centre de la course du manche de gaz. Trop souvent, le « plein gaz » est déjà atteint alors que votre manche n'est qu'aux deux tiers de la plage de réglage. Soyez donc particulièrement attentifs à ce point !