

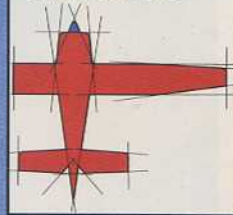
POUR LE PLAISIR DE CONSTRUIRE ET DE PLANER !

Un **Ka 8B** de 2 mètres



*Ne jurerait-on pas un grand planeur de 4 mètres, voire un vrai ? Et pourtant il ne s'agit que de notre petite maquette de 2 mètres dont le comportement en vol est à l'image de son look : très réaliste !
Ci-contre : son concepteur, Gérard Risbourg, gravit les dernières pierres de sa pente de l'arrière-pays montpelliérain en portant sa croix. Car comme il le dit lui-même, le plaisir du vol de pente, "ça se mérite" !*

PLAN encarté



L'idée de réaliser une petite maquette de planeur destinée à promouvoir cette discipline est arrivée à son terme avec ce Ka 8B. Le débutant appréciera le faible coût, l'encombrement réduit du chantier et la rapidité d'exécution de ce modèle. Et les plus anciens trouveront dans cette maquette un petit planeur performant, grattant la moindre bulle, capable de passer le tonneau sans sourciller et, si le coeur vous en dit, de mettre la roue au soleil ! Le tout avec une silhouette vraiment séduisante...

Les contraintes imposées par votre magazine préféré et ses plans encartés sont claires et précises : le sujet doit bien voler (...), être de préférence simple en même temps qu'original, et le plan complet doit tenir à l'échelle 1 sur le format habituel des plans encartés. Aujourd'hui, avec l'expérience concluante du Ka 8B, nous pensons que le but est parfaitement atteint, et si encourageant que nous envisageons de poursuivre dans cette voie pour une série de sujets dans la même lignée.

Pourquoi le Ka 8B ?

Le choix du sujet m'a conduit à consulter ma documentation planeurs, et je suis revenu plusieurs fois sur la notice du Ka 8B. La difficulté, en pareil cas, est d'éliminer tous les appareils aux allongements importants afin d'éviter la dégradation de la finesse par manque de Reynolds, ainsi que les problèmes de la tenue en torsion de l'aile. D'autre part, concernant ce type de recherche et de sélection, outre l'aspect purement technique, c'est le cœur qui doit décider ! Lorsqu'un esprit attentif observe un triptyque d'appareil, et en particulier la vue de dessus, il est capable, sans sortir de calculatrice, de discerner si l'oiseau est bien conçu. En effet, du premier coup d'oeil, on doit retrouver l'élégance et le savoir-faire du concepteur. Les proportions des éléments essentiels tels que allongement, cordes, bras de levier, rapport de surface ailes/empennage et



volume de stab doivent respecter ce qu'on a coutume d'appeler "les bonnes normes". A vrai dire, nous procédons à la même analyse lorsque, sur la plage, passe devant nous une jolie fille... et l'on se trompe rarement ! Ce n'est donc pas du calcul scientifique, mais de l'art à l'état pur. Mais oublions la mer et la plage, et revenons à notre planeur. En choisissant un appareil de la firme Schleicher, il me faut reconnaître que le risque était minime car, excepté peut-être un ou deux modèles comme le Ka1 et Ka3 construits il y a une quarantaine d'années, tous les modèles conçus par Rudolf Kaiser sont des références. La signature de cette célèbre firme d'outre-Rhin n'est pas prête de s'effacer dans les mémoires de nombreux vélivoles et aéro-modélistes.

Un plan de qualité

Disposant, grâce à l'évolution ultra rapide de la micro-informatique, d'une station de CAO "familiale" avec son traceur AO et d'un logiciel de dessin convenant parfaitement pour ce type de plan, j'ai donc passé quelques (...) soirées à caresser la souris de mon ordinateur. De nombreux mois après les premiers traits, le planeur que nous vous présentons aujourd'hui est donc un sacré cadeau. Il faut que vous le sachiez ! Le plan est de qualité... (à vous de juger) mais surtout le planeur, qui est rigoureusement à l'échelle, vole parfaitement. Ceux qui utilisent la CAO (conception assistée par ordinateur) professionnellement savent que, parmi les nombreuses possibilités offertes par les calculs rapides de l'ordinateur, il est aisé de modifier l'échelle pour un élément ou bien un ensemble. C'est pour-

quoi j'ai tout d'abord dessiné notre K8 à l'échelle 1, soit 15 mètres d'envergure. Cette facilité permet de récupérer une grande partie du travail si, d'aventure, j'ai le désir de réaliser ce planeur à une autre échelle, en trois ou quatre mètres par exemple.

Mais revenons à notre petite maquette simplifiée qui est adorable à réaliser et à faire voler.

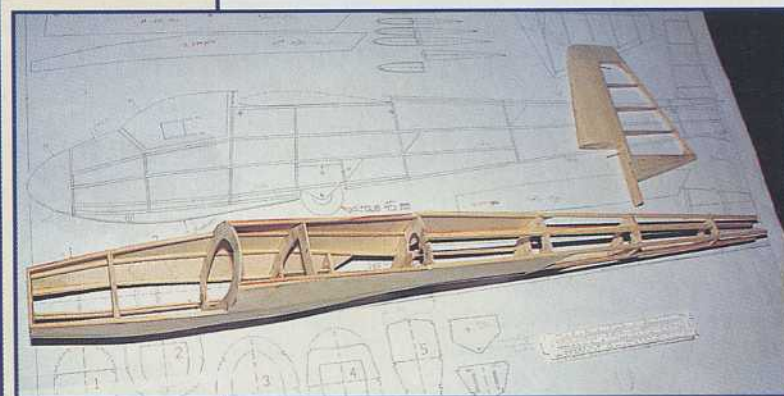
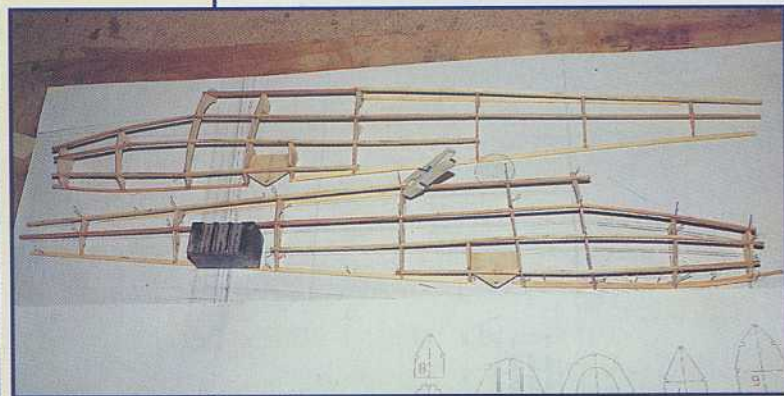
En préambule à la construction, je voudrais vous convaincre que ce modèle est très facile à monter. Afin de laisser peu de zones d'ombre, le plan peut vous paraître fourni, mais ceci ne signifie pas pour autant "complexe". Entreprendre cette construction avec la forte envie de vous régaler, sans pour cela engloutir tout votre temps libre, est une expérience que vous ne regretterez pas. Pour les veinards qui disposeraient d'espace, il pourra même être suspendu dans l'atelier. Exclure toutefois votre salon si vous n'êtes pas célibataire... Si j'insiste, c'est pour vous communiquer ce véritable plaisir que l'on retrouve à découper, assembler et coller baguettes et couples pour manipuler ensuite un objet qui a une forme, un volume, et surtout une âme ! Ne vous privez pas de ce plaisir, vous serez étonné, vous qui avez succombé à la facilité des kits presque achevés, de constater que la construction est une étape fort agréable.

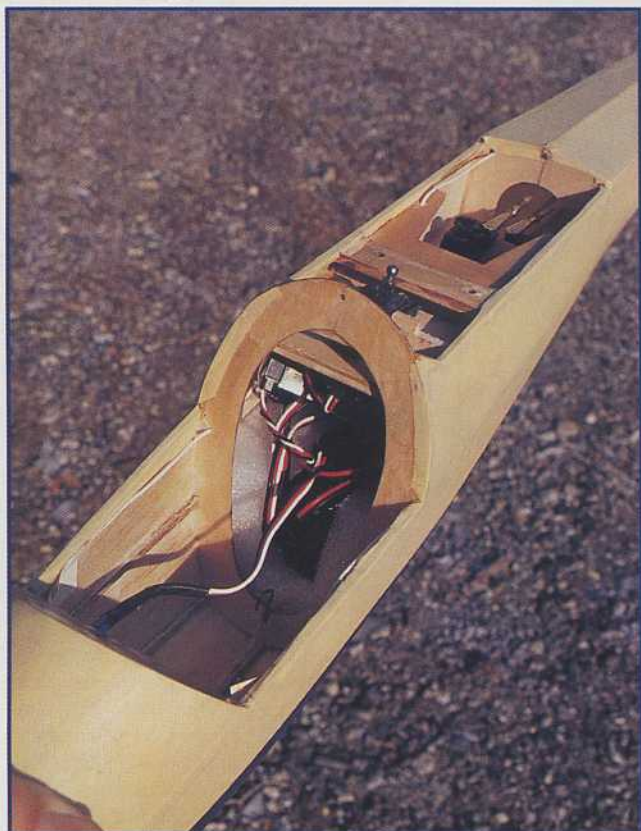
Enfin, les modélistes désirant limiter leur budget seront ravis car, mis à part quatre baguettes d'un mètre pour les longerons, le reste des matériaux nécessaires nécessaires à la construction peut être récupéré dans votre petit stock de bois permanent.

Ailes ou fuselage ?

Je ne saurais vous dire pourquoi commencer par le fuselage plutôt que par les ailes. Probablement pour découvrir le plus rapidement possible cet indéfinissable attachement à l'habitacle et à la silhouette de la cellule. Cela étant, la première opération consiste à photocopier les secteurs du plan qui représentent les couples du fuselage, ces photocopies étant ensuite collées à la colle ordinaire de bureau sur le contre-plaqué (en abrégé CTP) où ils seront découpés. Photocopier également les nervures, mais cette fois pour les reproduire à chaud sur le balsa (face photocopiée côté bois) : il s'agit de la fameuse méthode du transfert d'encre par chauffage au fer à repasser (le plus chaud possible). Suprême raffinement, les nervures sont disposées sur le plan pour tenir sur une planchette balsa de 100 mm de large. En fait, avant d'attaquer ce petit chantier, il ne sera pas stupide de se préparer une sorte de kit en découpant les principaux éléments. Naturellement, bien repérer chaque pièce par un marquage propre et lisible conforme à la nomenclature accompagnant le plan.

La structure du fuselage fait appel à la technique de construction par demi-coquilles. Il faut pour cela couper les couples en deux dans le sens de la hauteur, coller les lisses (pas trop rigides pour éviter les déformations) puis assembler les deux moitiés qui forment ainsi un superbe petit fuselage. Un beau travail de construction !



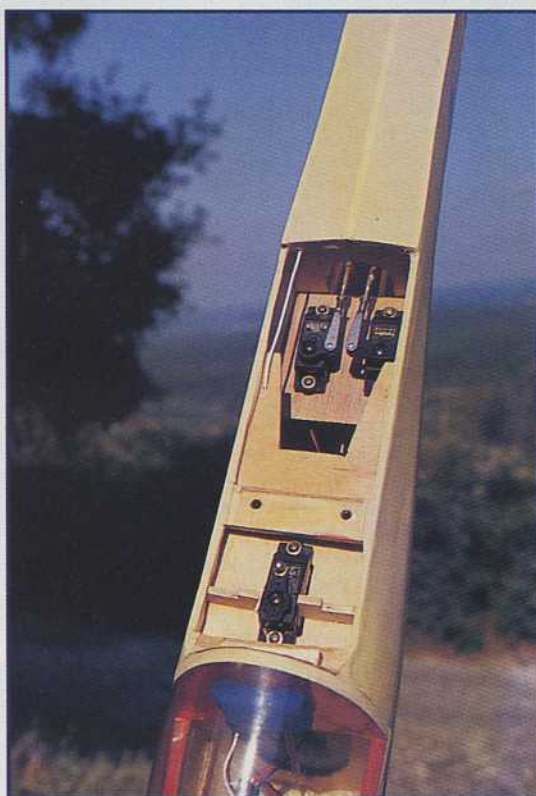


Les colles utilisées sont de quatre types : cyano spéciale bois, colle blanche rapide pour les coffrages, colle époxy pour les assemblages fibre/bois (guignols), les platines de fixation des ailes et de l'empennage horizontal, et colle néoprène en gel pour la verrière.

Un fuselage à facettes

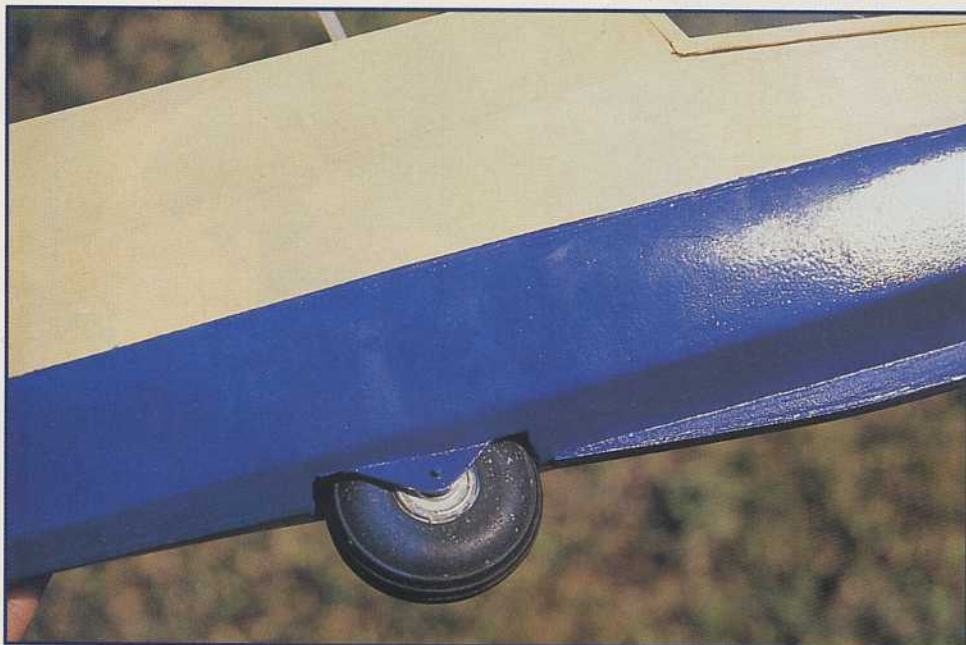
Le fuselage est réalisé sous forme de deux demi-coquilles à rassembler. Ce procédé doit être accompagné de quelques précautions simples pour éviter les problèmes. En effet, l'absence de rigidité des demi-coquilles avant leur assemblage nécessite que les lisses qui relient les couples n'emmagasinent pas trop d'énergie par flexion. Une bonne façon de procéder, pour éviter les déformations dans le plan vertical du fuselage, consiste à coller le placage en CTP "24" et "25" avant d'extraire la demi-coquille du chantier. Quant à la position des couples dans le fuselage, elle doit être la plus rigoureuse possible afin d'assurer une concordance parfaite de ces derniers lors de l'assemblage final des deux coquilles. La dérive est construite comme l'original : partie fixe coffrée et gouvernail en structure. Cette partie fixe est assemblée séparément car le montant n'est pas, comme les couples, en deux parties symétriques. La liaison de cet ensemble avec la cellule sera réalisée après avoir assemblé les deux coquilles et collé la totalité des coffrages prévus sur le plan. Lors du collage de

cet empennage vertical, prendre comme référence le plan défini par la surface d'appui de l'aile. En procédant de cette façon, vous respecterez la perpendicularité de cet élément avec la voilure. L'empennage horizontal est fixé par une vis Nylon de 3 mm et son orientation est contrôlée par un téton de 3 mm en hêtre. La pièce "58" en CTP sera collée sur la cellule après réalisation de cet empennage (voir plus loin), car il sera plus aisé de contrepercer cette pièce une fois ce dernier achevé. Ici également, la face d'appui de l'aile sert de référence pour aligner le stabilisateur de façon rigoureusement parallèle. Ne pas vous inquiéter de la flexibilité de la poutre arrière du fuselage à ce stade, le revêtement contribuera à la diminuer. La partie avant ne présente pas de problème particulier. L'arrondi du nez est prévu sur le plan en balsa, mais peut être réalisé en samba à la condition de l'évider d'avantage. La forme du nez est arrondie sur la partie supérieure, mais elle conserve sur sa partie inférieure les facettes du fuselage en treillis. Pour le premier modèle, j'ai réalisé un moule de cette pièce. Je pense toutefois revoir ce point en réalisant une pièce plastique plus semblable au modèle original, c'est-à-dire couvrant tout l'avant jusqu'à la verrière. La solu-

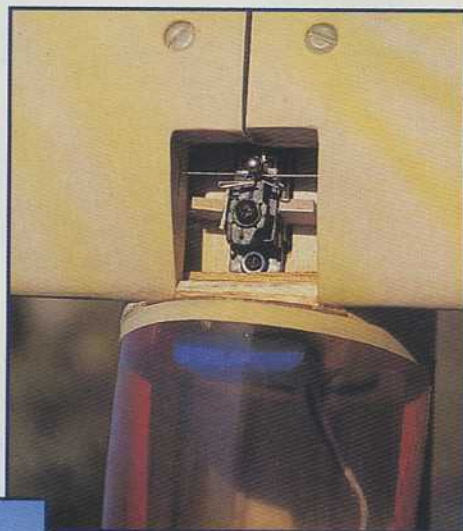


Difficile de détailler davantage l'installation de la radio. Ces photos vous permettent en outre de voir différents aspects de la conception du fuselage.
NB : sur le plan, le servo d'ailerons est installé perpendiculairement à l'axe du fuselage alors que, sur le proto (photographié ici), il était au départ monté longitudinalement.

tion retenue est cependant conforme aux désirs de votre revue, qui souhaite un maximum d'autonomie de ses lecteurs. Néanmoins, je pourrai vous dépanner dans la mesure de mes possibilités pour cette pièce, ainsi que la verrière et éventuellement le petit capotage qui recouvre l'aile. Mais si vous êtes un fidèle lecteur de Modèle Magazine, vous n'aurez pas manqué de lire l'article "Comment réaliser une verrière" (paru dans M.Mag n°449). Le patin est une simple pièce de balsa protégée par un placage de CTP 10/10. La roue sera choisie parmi les plus légères du marché en diamètre 45 mm. Le cadre de verrière est réalisé en balsa de 30/10 : deux couples et deux longerons latéraux de largeur 5 mm. J'ai recouvert l'intérieur de vinyle afin de donner un peu de couleur au poste de pilotage, mais chacun fera suivant ses goûts et son temps. Cette verrière est maintenue en place par un téton et un élastique relié aux deux crochets



L'attache des commandes d'ailerons est constituée par un pliage en forme de lyre à l'extrémité des CAP qui viennent ainsi se "clipser" sur la base d'une rotule de chape à boule vissée sur le palonnier.



Ci-dessus : la roulette ventrale est vissée sur un étrier en bois obtenu de construction, juste en arrière du patin. On voit sur cette photo la trame du tissu thermorétractable d'entoilage, conforme à l'aspect de l'original. Au centre : les empennages reprennent la même structure que le vrai. Notez que les commandes sont assurées par de la CAP fine sous gaine plastique, ceci afin d'éviter tout poids inutile et d'avoir la plus grande discrétion.

prévus à cet effet. Si vous désirez treuiller le Ka 8B, vous ajouterez le petit bloc "70" de samba ou pin, le crochet étant un classique piton du commerce.

Concernant les deux platines de servos, préférez des mini-servos parfaitement adaptés aux faibles efforts des gouvernes. Il en existe de peu coûteux, qui conviennent parfaitement. Les commandes seront réalisées à la fin du chantier, mais avant l'entoilage. La voilure est reliée à la cellule par deux vis Nylon de 4 mm. Afin d'en garantir une bonne mise en croix, une entretoise "69" est collée sur la cellule après assemblage de l'aile.

Le poids annoncé est un maximum, car j'ai marouflé toute la partie coiffée du fuselage au tissu de verre 100 g/m². Ceci me permet de voler sans souci sur les pentes rocheuses et caillouteuses comme celles du sud de la France, mais si vous avez la chance d'atterrir sur du gazon de golfeur, un marouflage papier conviendra très bien.

La béquille de queue n'est collée qu'après entoilage final en Solartex, sur lequel ça tient très bien. Si vous désirez coller celle-ci directement sur la cellule, il est utile de coffrer la zone (balsa 10/10) pour que le revêtement puisse se fixer autour du patin.

Des empennages comme le vrai

Les empennages utilisent un profil connu de tous : le NACA 009. Il est possible de réaliser la partie fixe de l'empennage horizontal à l'aide d'une planchette du balsa très léger. Le volet de profondeur sera, quant à lui, conforme au plan et au modèle original. Vous noterez la présence de cales solidaires de chaque nervure, destinées à faciliter la construction de l'empennage horizontal. Il conviendra donc, après assemblage, de faire sauter ces protubérances d'un coup de cutter. Les plus astucieux auront prévu



une amorce de rupture lors du découpage des nervures pour détacher plus aisément ces cales.

Le volet de dérive est réalisé, en particulier pour les blocs, dans du balsa très léger.

Les guignols des gouvernes (y compris pour les ailerons) sont taillés dans des chutes de circuit imprimé d'épaisseur 1 mm. Ne pas utiliser les produits du commerce généralement trop encombrants et disgracieux pour une maquette.

Une voilure légère

Le profil retenu est l'Eppler 205, car il conjugue facilité de construction (intradados en partie plat) et performances. Sa faible épaisseur relative, de 10,5 %, impose cependant d'être attentif à la tenue de l'aile en torsion. Plusieurs solutions sont envisageables mais, pour des raisons de poids et d'efficacité, le revêtement non élastique est la meilleure solution. N'espérez pas résoudre ce point par l'utilisation d'un entoilage plastique thermorétractable : pour l'avoir tenté, je sais que le résultat est très décevant. Si vous êtes un spécialiste de la soie, ce sera la meilleure formule. J'ai pour ma part testé une

technique plus longue qui consiste tout d'abord à entoiler la voilure au papier Kraft de 60 g/dm² blanc, puis à recouvrir toute la voilure de Solartex afin de retrouver l'aspect "toile" plus réaliste. Ce produit, contrairement aux apparences, est élastique, tout comme le Solar, mais présente une grande différence : sa forte résistance à la déchirure. C'est donc un bon produit que l'on peut également utiliser comme charnière de gouverne, ce qui n'est pas recommandable avec les thermorétractables ordinaires.

Pour des raisons de poids et de simplicité, il n'a pas été prévu de coffrage d'intradados. Cependant, les constructeurs avertis pourront envisager cette solution qui, à n'en pas douter, apportera une meilleure tenue en torsion en fermant le caisson jusqu'aux longerons. Il suffit dans ce cas, lors de la découpe des nervures, de déduire du profil de l'aile l'épaisseur du coffrage 10/10. Les perfectionnistes déduiront cette épaisseur sur tout le pourtour du profil et mettront des chapeaux de nervures sur les parties des nervures en arrière du longeron.

FICHE TECHNIQUE

Envergure	: 2000 mm
Longueur	: 930 mm
Cordes	: 176/121/65 mm
Profil	: Eppler 205
Surface	: 22,3 dm ²
Allongement	: 17,9
Bras de levier	: 488 mm
Masse	: 780 g
Charge alaire	: 35 g/dm ²
Radio	: 3 mini-servos

Réglages

- centrage à 48 mm du bord d'attaque
- déb. ailerons + 7,3 - 12,3 mm
- déb. profondeur + 10 - 13,9 mm
- déb. gouvernail +/- 30°

Le collage à la cyano et l'utilisation d'un balsa "plume" de qualité doit permettre d'obtenir rigidité et légèreté sans difficulté.

Comme je l'ai suggéré plus haut, le transfert d'encre d'un document photocopié sur du bois est possible pour reproduire rapidement toutes les nervures avant de les découper une à une. La solution du bloc avec des nervures en CTP comme calibres de ponçage est également efficace. Le fait de dessiner toutes les nervures sur le plan permet en outre, le cas échéant, de remplacer des nervures abîmées.

Le dièdre retenu pour chaque aile est de 3°. Cette valeur doit être impérativement respectée. Ce dièdre permet d'utiliser une clé en corde à piano rectiligne de 4 mm de diamètre. A ce sujet, sachez qu'une version 2-axes du K8 a été testée... et abandonnée sans hésitation car en pratique elle se révéla médiocre. Je suis donc revenu à la solution 3-axes, car l'important dièdre nécessaire en 2-axes nous éloignait trop de la silhouette du modèle grandeur. Ne faites pas cette tentative, d'autant plus qu'en 3-axes ce planeur est une petite merveille !

Inutile de détailler la construction qui est classique. Ne vous inquiétez pas de la position du tube de clé d'aile qui est habituellement situé entre les deux longérons. L'emplacement retenu est dicté par des raisons de solidité de la nervure en CTP et pour permettre d'induire le dièdre sans plier la clé. Le coffrage est élargi dans la zone des aérofreins, conformément à l'original, et les différents coffrages supplémentaires contribuent à consolider l'aile mais également à respecter le modèle grandeur.



déplacement de l'aileron entre le haut et le bas), il convient de garder rigoureusement la forme et la position du guignol. Un tube laiton "A34" le plus proche possible du diamètre de la corde à piano qui fait tout juste 5/10 permet de remplacer l'habituel renvoi (d'où absence de jeu).

Côté servo, la corde à piano est pliée en forme de lyre. Cette lyre est destinée à jouer le rôle de "clips" sur la ba-

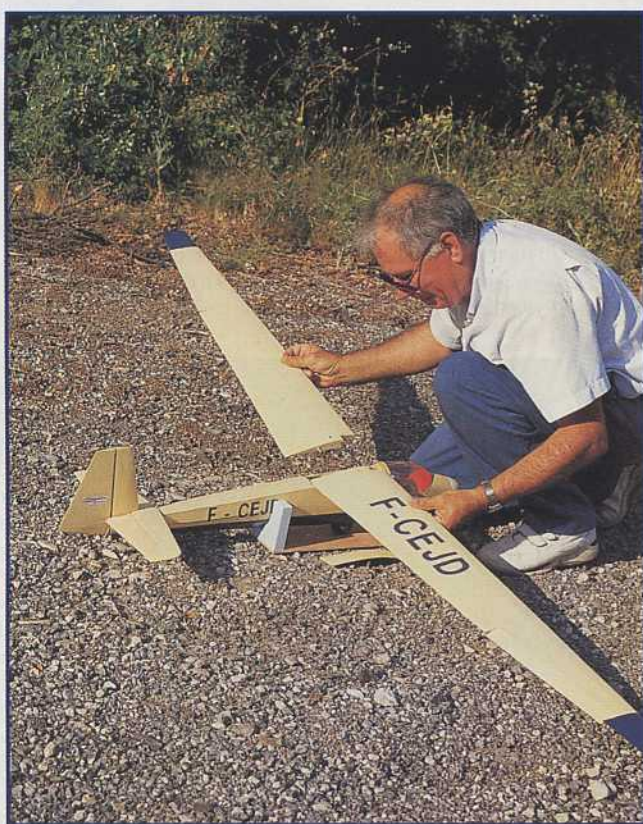
se de la rotule fixée sur le palonnier du servo, les deux lyres de chaque demi-aile se chevauchant donc sur la rotule. L'absence de chape de réglage n'est pas un problème : il convient simplement d'ajuster les longueurs avec le plus de précision possible, mais plutôt longues, le réglage précis de la gouverne étant obtenu par pliage de la commande afin de raccourcir la CAP. C'est simple, rapide et indérégable !

Ce système atypique est parfaitement fiable, mais aussi léger, économique et permet de respecter le différentiel du plan. Surtout, ne faites pas l'impasse sur ce différentiel, car cela conditionne le confort de pilotage. Généralement, le débutant ou le modéliste peu expérimenté (notamment en matière de planeur) fait n'importe quoi dans ce domaine, si bien qu'à ses propres difficultés de pilotage, il ajoute par mégarde des problèmes mécaniques compliquant sa situation de novice.

Encore un conseil : afin de ne pas altérer la précision du neutre de la gouverne, vous devrez percer parfaitement en ligne les nervures au diamètre le plus petit possible sans compromettre la liberté de mouvement de la commande qui n'est donc guidée que par ces trous dans le bois. Une commande dure nuit à la précision et le servo consomme plus de courant. Etre très attentif sur ce point est vital pour votre appareil.

Suite à une légère modification, et contrairement à ce que l'on peut voir sur les photos, le servo d'ailerons a été réorienté (voir plan).

Le Ka 8B au départ. Sa taille assez modeste en fait un planeur facile à utiliser, même sur des pentes mal pavées puisque ses 780 g représentent peu d'inertie à l'atterrissage. En vol, cette adorable petite maquette fait preuve d'une étonnante manabilité et d'une finesse qui rappelle celle de planeurs beaucoup plus grands.



Gérard Risbourg assemble son petit dernier. Les ailes sont reliées par une clé en CAP puis vissée en place sur le fuselage avant de brancher les commandes des ailerons. Notez le support découpé en roofmat pour poser le fuselage pour l'assemblage du planeur : un détail qui a son importance pour ne pas abîmer inutilement la finition.

Votre attention pour les commandes

La solution préconisée sur le plan pour la commande d'ailerons, bien qu'inhabituelle, fonctionne parfaitement. Vous pouvez donc respecter les conseils qui suivent à la lettre, et vous obtiendrez ainsi un contrôle du roulis sans reproche.

Afin de respecter le différentiel (écart de

Cette amélioration contribue à la précision de cet axe.

Un petit mot sur les commandes de direction et de profondeur. Elles sont réalisées avec de la fine CAP sous gaine. La bonne formule, résistant aux chocs et protégeant vos servos, consiste à utiliser des gaines les plus petites possible afin de réaliser des commandes discrètes et légères. Ici aussi, il convient de guider la gaine en la collant sur tous les couples qu'elle traverse. La sortie de la gaine se fait à l'arrière sur le coffrage "60". Cette dernière sera coupée à fleur de coffrage. Même technique pour le passage de l'antenne qui doit être à l'intérieur du fuselage, éventuellement guidée dans une gaine, et non sortir disgracieusement au bord de fuite de l'aile comme on le voit trop souvent. Ne pas craindre des réductions de portée sous prétexte que l'antenne n'est pas visible. Une simple recommandation : la disposer la plus rectiligne possible. Dans notre cas, un bout d'antenne dépasse de la queue du K8.

L'indispensable finition...

Ce Ka 8B mérite de votre part un maximum de soins. Avant entoilage, il est nécessaire de poncer tout le balsa avec une poncette soigneusement réalisée. Attention aux particules de colle qui se détachent et s'intercalent entre le balsa et la poncette... un bon moyen de dégrader le travail de finition ! Pour boucher les aspérités, j'utilise le reboucheur "Instant" de Polyfilla, vendu en tube. Ce produit est parfaitement compatible avec le balsa, et surtout sa dureté au ponçage est proche de ce dernier. C'est donc un produit qui ne quit-



tera plus votre atelier et sera même parfois utile pour votre habitation.

Le fuselage est entoilé directement à la soie si vous êtes un connaisseur. Si, comme moi, vous privilégiez la rapidité, le Solartex convient très bien. Outre son aspect toile rétro, ce dernier se peint facilement tout en permettant d'éventuelles réparations. La voilure est quant à elle entoilée au papier Kraft blanc de 60 g/m² recouvert de trois couches d'enduit nitrocellulosique, puis achevée au Solartex. Le résultat de ce double revêtement est très satisfaisant. J'en veux pour preuve les nombreux atterrissages sur les chênes-kermès (buissons méditerranéens au feuillage très piquant) qui n'ont pas altéré l'aspect général du planeur. Naturellement, la grande légèreté de l'appareil contribue à une parfaite tenue aux impacts de toutes natures. C'est l'un des avantages qu'offrent les modèles de cette taille. D'autre part, le pouvoir très adhésif du Solartex fut mis à profit pour l'articulation des ailerons. Pas question de mettre du scotch ou du Blendern !

La décoration a été improvisée en prenant modèle sur le Ka 8B figurant dans le livre de Richard et Monique Ferrière. Naturellement, si vous avez la chance

de connaître un club de vol à voile qui possède un Ka 8B joliment entretenu et peint, n'hésitez pas à vous en inspirer. Dans le cas contraire, laissez aller votre imagination en respectant toutefois les règles de l'immatriculation (position et taille). Le masque permettant la peinture de l'immatriculation a été découpé dans du vinyle adhésif.

A titre d'exemple, je vous propose une photo du Ka 8B basé à l'aéro-club de Bex en Suisse, que j'ai pu photographier l'été dernier.

Une radio standard et ses 3 servos

Le plus petit des récepteurs conviendra très bien, mais la place ne manquera pas pour installer n'importe quelle radio standard. C'est tellement rare sur les petits modèles ! Ce récepteur et la batterie sont disposés, bloqués par de la mousse, de façon à ne pas emporter un gramme de lest pour assurer le centrage. Et c'est possible aisément. Quant aux servos, ils logent tous les trois dans le fuselage, vissés sur des platines appropriées aux emplacements indiqués sur le plan.

Des qualités voilières étonnantes

La première sortie du K8 se fit dans un vent relativement fort (à éviter toutefois). Je fus tout d'abord surpris de voir que, dans ce vent d'environ 35 km/h, le planeur posé au sol sur sa roulette était parfaitement contrôlable à l'arrêt, si bien que l'on pouvait conserver les ailes à inclinaison nulle durant un long moment. Cette particularité met en évidence la bonne efficacité des ailerons ainsi que l'assiette propice du planeur dans le lit du vent. Je procédai ensuite aux rituels lancer-main : à titre indicatif, un lancer-main permet de parcourir environ 100 mètres en planant (sans vent). Pour ces premiers essais, le centrage était situé à 48 mm du bord d'attaque, mais on peut le reculer progressivement suivant ses goûts.

Le premier véritable vol de notre Ka 8B se déroula dans l'arrière pays montpelliérain. L'endroit est si inhospitalier qu'on peut le recommander à ses amis sans craindre d'être envahi par les parapentes ou les ailes de vol libre. L'atterrissage est par contre assez complexe car il faut poser sur des petits chênes-kermès en se faufilant entre arbres et rochers, le tout à basse vitesse et dans les chaudes senteurs du Roussillon. Pour autant, une fois en l'air, et une fois oublié le souci de l'atterrissage, la pente est remarquable. Une première falaise déclenche des thermiques puissants et une deuxième barre rocheuse, au sommet, permet de

Ce Ka 8B de l'aéro-club de Bex illustre une autre façon de décorer le K8. A vous de choisir selon vos goûts et selon la documentation dont vous disposez.



voler avec une vue très dégagée. Notre Ka 8B fut donc lancé dans son élément sans hésitation. C'est encore un avantage des petits modèles : l'absence de stress, seul le plaisir de voler vous envahissant !

Le planeur réclama juste une petite retouche à cabrer du trim de profondeur, tout le reste étant correct. Il monta bien dans l'ascendance, et le différentiel d'ailerons apparut correct : peu ou pas de lacet inverse décelable. Bref, rapidement on se sent à l'aise aux manches. C'est de surcroît un véritable plaisir que de faire voler une petite machine si jolie qui, plongée dans son élément, paraît appartenir à la catégorie des grandes plumes en terme de sensations. Ce que j'ai particulièrement apprécié, c'est sa stabilité exemplaire en spirale. Dans cette configuration, le planeur garde en effet son inclinaison et seul un petit ordre à cabrer est suffisant. Bref, son pilotage est très confortable, et il est inutile de croiser les commandes à forte inclinaison. Le Ka 8B peut également voler vite tout en gardant son cap, comme guidé sur un rail. Son taux de roulis le classe dans les modèles plutôt manœuvrants.

En vol, malgré sa petite taille, sa silhouette particulière permet d'apprécier à tout moment sa position dans l'espace. C'est appréciable pour le confort visuel !

Notre bon rédac-chef ayant fait le déplacement pour juger par lui-même des performances de ce nouveau planeur, il n'hésita pas, malgré la forte chaleur qui régnait ce jour-là, à quitter l'ombre d'un pin et les vaillantes cigales qui l'assourdisaient pour venir tâter du manche. Il parut heureux, ravi même, oubliant pour quelques heures le fracas de son bureau parisien grâce à l'indicible poésie qui se dégage de cette maquette,

aussi modeste soit sa taille...

Les vols qui suivirent confirmèrent la bonne impression du début et, pour éviter de tomber dans le piège trop facile de l'autosatisfaction, le Ka 8B fut essayé par mes habituels amis du vol de pente. Et à chaque fois, je dus réclamer l'émetteur qu'ils ne voulaient plus lâcher ! Le Ka 8B fut également testé au Mont Aigoual, où le grand trou de plus de mille mètres ne sembla pas l'intimider.

Outre ces qualités voilières conformes à l'esprit maquette, il sait exécuter à merveille quelques figures : le huit paresseux (à l'heure de la sieste), le renversement, la boucle, le tonneau en moins de trois secondes, le vol dos mais c'est peu réaliste...

A vous d'apprécier !

Comme moi et les quelques privilégiés qui ont pu piloter ce planeur, vous ne manquerez pas d'apprécier la silhouette sympathique du Ka 8B qui saura probablement vous séduire. De même, si vous vous résolvez à sa construction, vous vous régalez de ses qualités voilières qui étonnent les spécialistes. Appréciable également les joies d'un petit chantier de

construction peu contraignant...

Afin d'élargir le champ d'utilisation de ces mini-maquettes, j'ai en projet la réalisation d'un petit remorqueur motorisé par un classique 3,5 cc. Une formule locale à développer, certainement fort amusante et économique. A suivre donc et, en attendant, bons vols à tous sous les nuages avec votre Ka 8B !

Gérard RISBOURG



Imaginez un bon 35° à l'ombre (et en plus y-a pas beaucoup d'ombre), le chant des cigales en pleine frénésie, un léger souffle venu de la mer toute proche, une pente rocailleuse et hostile mais belle, et vous avez le décor des essais de ce planeur qui a également connu le panorama grandiose de la Suisse et de ses montagnes. Ah, y-a pas à dire, le planeur, c'est formidable !