

L'e-magazine consacré à l'aviation radiocommandée

SOMMAIRE

Fabriquant : [FSK](#)
 Import. : [Topmodel](#)
 Prix indicatif : 109 €

CARACTERISTIQUES

Envergure : 810 mm
 Longueur : 690 mm
 Surface : 11,4 dm²
 Profil : inconnu
 Masse annoncée :
 330 à 350 g
 Masse obtenue : 350 g
 Charge alaire annoncée : 31 g/dm²
 Charge alaire obtenue :
 31 g/dm²

MOTORISATION

Moteur conseillé :
 Format Speed 300
 Moteur utilisé :
 Speed 300 6v
 Accu conseillé :
 7/8 NiMH min 720 mAh
 Accu utilisé :
 8x NiMH 750 mAh
 Hélice :
 Quadri. FSK 9,5x8
 Réducteur :
 Gribel 7,7/1

REGLAGES

Fonctions radio :
 Ailerons
 Profondeur
 Moteur
 Centrage / bda à
 l'emplanture :
 50 à 60 mm
 Grands débattements :
 Ailerons +15 / -12
 Profondeur +15 / -12
 Petits débattements :
 Ailerons +10 / -8
 Profondeur +10 / -8

APPRECIATIONS



Finition "maquette"
 Déco. avancée
 Vol réaliste



Revêtement fragile
 Commandes d'aileron
 (impossible d'obtenir le
 débat. maxi)
 Vol trop réaliste ?

Un park-flyer maquette...

J'ai arrêté le modélisme pendant trois ans par manque de temps. Quand j'ai décidé de reprendre j'ai été surpris par l'ampleur qu'ont pris les propulsions électriques et la miniaturisation, notamment des servos. Après m'être refait la main sur un Toro 300, j'ai craqué sur les warbirds que propose Flying Styro Kit. Pour l'instant, dans la gamme des avions de guerre électriques format 300, on trouve un Spitfire Mk IX, un P40 Warhawk, un Messersmit BF109 et un F16 pour turbine. C'est le Spitfire que je vous présente aujourd'hui.

Présentation du kit

C'est chez Topmodel que j'ai commandé ce kit, le distributeur exclusif des modèles Flying Styro Kit en France. Il y a deux choses qui m'ont surpris à la réception du colis. Premièrement, la finition glacée de la boîte, inhabituel pour un avion télécommandé, et ensuite la taille minuscule du colis, seulement 50cm de long! Une chose me vient à l'esprit, je n'aurai même pas besoin de le démonter pour le mettre dans le coffre de la voiture, ça tombe bien, l'aile est prévue fixe sur le fuselage.

En ouvrant la boîte et en déballant le contenu, on découvre un fuselage minuscule, deux stabs...oups, non c'était les ailes (j'ai eu des stabilisateurs plus gros sur mes planeurs !) et le stab. Ces éléments sont en polystyrène extrudé (dépron moulé), les panneaux et rivets sont en relief et déjà peintes en camouflage dessus et gris en dessous. Ensuite on trouve pas mal d'éléments de finition en ABS à découper comme les jambes de train, roues, roulette de queue, canons... les carmans dont la peinture camouflage correspond parfaitement à celui des ailes et du fuselage, seul le pilote n'est pas peint. Le réducteur, l'hélice quadripale (moyeux plus quatre pales) et son cône en ABS sont fournis. Enfin, tout ce qui est classique d'un kit ARF, planche de décoration, petits morceaux de contreplaqué et balsa etc. Il ne manque que la radio avec deux servos de type 5 grammes, un accu, variateur et un moteur format 300.

Montage

Le fuselage

La notice fait commencer par le fuselage. La première opération consiste à assembler le moteur et le réducteur. Le réducteur est ensuite à coller sur un couple en contreplaqué, puis dans le fuselage avec 0.5° d'anticouple et le déport pour le cône d'hélice. Cela va sans dire qu'il ne faut pas utiliser n'importe quelle colle avec le polystyrène; j'ai utilisé de l'époxy pour les collages qui nécessitent une solidité particulière, sinon, pour les décorations, la notice conseille la cyano spéciale polystyrène. Ensuite, on monte l'hélice et son cône en ABS à découper soi-même. Le collage du stabilisateur avec son volet déjà articulé ainsi que le volet de dérive ne pose pas de problème particulier.

Les ailes

Les ailes sont fabriquées avec deux feuilles de polystyrène (intrados et extrados) et un longeron en contreplaqué. Les ailerons sont déjà articulés et une barre de torsion est installée. L'assemblage des demi-panneaux se fait de façon classique pour un RTF avec une clef d'aile en contreplaqué. On a le choix de monter le train fixe ou démontable pour le vol. Ne disposant pas d'une piste en dur, j'ai décidé de ne pas le monter du tout, de même pour la roulette de queue.

PHOTOS



La radio

On commence par les ailerons. Il faut coller les guignols sur les barres de torsion 0.8mm et installer le servo de manière classique. Une fois cette étape terminée, il faut coller l'aile sur le fuselage avant de continuer l'installation radio. La gaine de profondeur est déjà assemblée dans le fuselage, il ne reste plus qu'à coller les deux plots en bois qui font office de platine radio sur le côté du fuselage ainsi que le guignol sur le volet. La commande se fait avec une CAP 0,8 mm.

J'ai choisi de simplement coller le récepteur au scotch double face. Il faut ensuite déterminer la position de l'accu en fonction du centre de gravité. Une fois la position de l'accu déterminée, il faut le bloquer en position en créant des couples avec un morceau de dépron qui est fourni.

La finition

C'est une étape relativement longue malgré l'état d'avancement du kit. Pour résumer, il faut découper les éléments en ABS, coller les demi morceaux entre eux avec la cyano, peindre si nécessaire et enfin les coller sur la structure avec la cyano spéciale. Il ne reste plus qu'à découper les autocollants et à les placer.

Les réglages

Les débattements de la notice sont corrects, personnellement j'utilise les débattements minimums avec un peu d'exponentiel. Le centre de gravité indiqué est de 50 à 60 mm. Je vous conseille vivement de commencer par 50 puis de le reculer progressivement. J'ai fait exactement le contraire, ça assure un spectacle de déclenchés pour le premier vol !

Le vol

Décollage

Lancé main obligatoire, même si on dispose d'une piste en bitume, à moins d'avoir rendu la dérive opérationnelle. Rien de particulier, la puissance est suffisante il n'y a pas besoin de catapulte.

Vol lent

Ce n'est pas sa tasse de thé ! Difficile à apprécier après un Toro 300. A basse vitesse les commandes deviennent molles et l'avion instable. Le décrochage peut être sain si on est parfaitement à plat mais si on a le malheur d'être en train d'essayer de le remettre à plat avec les ailerons au moment où le décrochage survient, il vaut mieux prévoir de l'eau sous la quille !

Vol rapide et voltige

C'est entre 2/3 et gaz à fond que le Spitfire préfère voler. La puissance n'est pas fulgurante, mais suffisante. Les passages près du pilote sont un régal pour les yeux, encore mieux, un 360° à quelques mètres du sol avec le pilote comme cercle permet d'admirer la décoration et le réalisme en vol

Toute la voltige de base "réaliste" passe sans problèmes, sauf les figures nécessitant la dérive. Le tonneau est réaliste à souhait, surtout en petits débattements, et nécessite de pousser un peu dans la phase dos. La boucle demande une petite prise de vitesse. Pour ce qui est du moins réaliste, le vol dos tient sans problèmes particuliers et les déclenchés sont d'une facilité qui fait peur. Pour ce qui est d'effectuer un programme voltige complet, prévoyez un moteur brushless et un servo pour la dérive.

Atterrissage

Sans train d'atterrissage, c'est l'appontage sur le gazon obligatoire. Là aussi c'est une



formalité si ce n'est qu'il ne faut pas oublier qu'on dispose d'un variateur BEC; il est préférable de voler près de soi en fin d'accu.

Crashes

Ce n'est pas habituel de voir ce paragraphe dans les essais de nos aéronefs, mais j'ai pu l'expérimenter « grâce à » un décrochage à un mètre d'altitude. Le Spit a décroché sur une aile et a touché le sol sur la tranche finissant en roulé boulé à un mètre de mes pieds. Je n'étais pas fier, c'était seulement le deuxième vol et ce n'était pas suffisant pour finir les essais en vol pour l'article. Hormis les canons collés sur le bord d'attaque qui se sont tombés, rien à signaler ! J'ai pu relancer dans les dix secondes qui suivaient le crash !

Conclusion

C'est un modèle vraiment sympa à faire voler, presque n'importe où. Je pense que je vais même le laisser dans le coffre de la voiture pour pouvoir faire un petit vol pendant la pause déjeuner. Ce modèle n'est pas destiné aux débutants mais ne pose pas de problème pour un pilote ayant tous les réflexes.

C'est mon premier article diffusé sur Internet, si vous avez des questions ou des critiques (pas trop dures quand même !) cliquez sur mon nom ci-dessous.

[Erik Richards](#)

TELECHARGEMENT

**Vidéo AVI
(1,5 Mo)**

***Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
Toute reproduction commerciale des articles publiés ne peut être effectuée sans l'accord de leurs auteurs.***