

SOMMAIRE

Distributeur : [O-modélisme](#)

Prix indicatif : 300 €

CARACTERISTIQUES

Envergure : 2,06 m

Longueur : 1,57 m

Surface : 70 dm²

Profil : plat

Masse annoncée : 4440 g

Masse obtenue : 5000 g

9 servos standards

5 voies minimum

MOTORISATION

Motorisation conseillée :

2x .40 à .46 2 temps

2x .42 à .70 4 temps

Motorisation utilisée :

2x ASP70 FS (4 temps)

Hélice : 12x10

REGLAGES

Conformes à la notice.

APPRECIATIONS



Taille du modèle
Qualité générale de la construction
Qualités de vols
Prix attractif
Montage facile
Poutres de queue démontables



Collages des couples dans le fuselage
Absence de volet de dérive
Vis de maintien du stabilisateur à sécuriser

PHOTOS



Cessna 337 push-pull : un bimoteur sans souci !

Pourquoi sans souci ? En le voyant, ça devient évident ! A l'opposé des bimoteurs traditionnels, ses moteurs sont positionnés l'un à l'avant du fuselage et l'autre à l'arrière de la cellule, d'où son surnom "Push-pull". Sans vouloir faire un cours d'histoire, il est intéressant de savoir que l'avion réel est utilisé pour le largage de retardant lors des feux de forêts en Amérique. Ceci grâce à ses qualités.

O-modélisme propose un beau kit de cet oiseau bien original avec ses deux moteurs et sa poutre de queue en "H". Malgré son envergure de plus de 2 mètres, il est prévu pour des moteurs raisonnables de classe 45 (selon la notice et descriptif de 40 à 52). Un beau kit au premier regard, qualité du bois dans le standard, les découpes au laser sont gage d'un bon assemblage, l'entoilage est très propre, les capots moteur ont l'air de bonne facture, les vitres teintées sont à découper et les accessoires (chapes, guignols, réservoir et tringleries) sont fournis mais pas les cônes, dommage !

Après analyse plus profonde, j'ai préféré renforcer les collages des couples du fuselage. Une petite déception vite oubliée au vu de la qualité générale du kit (malheureusement c'est le standard "rtf", même chez les plus grandes marques !). L'heureux propriétaire de ce bel avion influencera, selon le soin apporté au montage, la durée de vie du modèle. Personnellement je veux le garder pour des démonstrations et me faire plaisir longtemps, j'ai donc soigné le montage du mien, voir même un peu trop.

Le montage

L'équipement du modèle reste modeste pour un avion de cette taille. J'ai opté pour un récepteur 8 voies, 7 servos standards, 2 mini servos et un accu 5 éléments de bonne capacité. Je l'ai motorisé avec deux moteurs 4 temps de .70 ci, soit 11,5 cm³. Le modèle peut être assemblé en moins d'une semaine en y passant ses soirées. Personnellement, j'ai pris le temps et il a très vite été prêt à voler. Premier soir, j'ai repris les collages en mettant des renforts dans les angles, le second, j'ai résiné l'intérieur du fuselage, surtout pour le protéger d'une éventuelle fuite de carburant. Puis j'ai mis en place les servos. Rien de bien sorcier, tout est bien fait et logique.

Si comme moi le montage des deux servos de profondeur vous interpelle, je vais vous éviter une longue réflexion. Car justement, à ce moment, on voit que le kit est très bien conçu. Le positionnement d'un servo en dessous sur une des poutres et latéralement sur l'autre a été prévu dans le cas de l'utilisation d'un raccordement entre des servos par un cordon "Y", ce qui économise une voie et garantit un fonctionnement symétrique des commandes. Pourquoi au fait deux servos et non un seul ? Là encore, on constate la bonne conception générale : une seule commande pourrait faire vriller le volet, ce qui induirait un effet d'aileron assez bizarre lors de sa sollicitation.

Il est impératif de rallonger tous les câbles des servos. A ce sujet, il y a le choix des rallonges du commerce toutes faites ou de se les faire soit même et manier un peu le fer à souder. N'étant pas trop flemmard, je fais mes rallonges moi-même et, dans la foulée, j'ai utilisé deux connectiques type "Mpx" au niveau des ailes. Avec ses 6 contacts, elle permet de raccorder le servo de volet et celui de l'aileron sur une seule prise. Il faut aussi une rallonge qui va de la partie centrale de l'aile vers le récepteur. On peut opter pour une deuxième connectique du type multibrochages afin d'éviter de déconnecter les prises au niveau du récepteur, mais cette solution est à mon sens inutile. Je laisse la partie centrale montée sur le fuselage, car elle ne gêne ni pour le transport ni pour le stockage.

A ce niveau là, c'est bien pratique de pouvoir démonter les poutres de queue et le stabilisateur du fuselage, c'est bien pensé pour faciliter le transport et le stockage. J'ai personnellement après les premiers vols mis une gommette de servo sur chacune des deux rondelles au niveau du stabilisateur et ceci afin d'éviter que ça se dévisse.

Au niveau des commandes des carburateurs, j'ai monté deux minis servos en prise directe. Pour une question de centrage, j'ai mis le servo de direction à l'avant, lui aussi en prise directe. Il m'a toutefois fallu rajouter du plomb, malgré l'utilisation d'un gros accu de cinq



éléments de 3000 mAh. Pour le récepteur, choisissez un neuf voies si vous voulez vous passer de raccord en "Y", le minimum sera un 5 voies, un 6 voies permettant de commander les servomoteurs de gaz indépendamment, ce qui facilite les réglages. Pour le reste, les cordons en "Y" évitent une grosse tresse de câblage. J'ai monté une antenne fouet, je l'ai mise devant l'aile, au-dessus de la cabine, il n'y a ainsi aucun risque pour elle de rentrer dans les hélices.

Le montage des commandes est classique. Je trouvais que les guignols pourraient être de meilleure qualité au vu du sérieux des autres accessoires, les chapes et les tiges de commandes là c'est du sérieux ! Ce sont des chapes métallique avec contre écrous qui sont fournies et non les banals trucs en plastique peu fiable. De plus, il y a une gommelette de sécurité pour éviter qu'elles ne s'ouvrent. Une fois montées, mes appréhensions sur les guignols sont parties. Rien à redire tout ça inspire confiance.

Le train avant fourni est très classique. J'avais un train plus costaud sous la main, je l'ai changé mais ce n'était pas utile. Passons à la pose des vitres ! Attention à la découpe, si vous avez une petite machine type Dremel, ce sera mieux que les ciseaux ou le cutter car c'est assez cassant. Je les ai collées au silicone, ça tient bien et c'est souple.

La motorisation

Passons au montage des moteurs et des réservoirs. C'est simple, les logements des réservoirs sont bien accessibles. Les bâtis moteurs sont en plastique, c'est utilisable vu que ce n'est pas un voltigeur et que la cylindrée reste modeste. Pour le montage par contre, ne suivez pas la notice. Leur solution n'est pas très esthétique. Elle montre le moteur monté cylindre vers le bas, équipé d'un pot type "Pitts" avec sortie latérale. Je préconise un montage cylindre latéral ou incliné, avec la sortie de pot en dessous (prévoir une éventuelle rallonge d'échappement).

Je me suis économisé ces tracasseries en montant deux moteurs quatre temps et, vu le prix auquel O-modélisme propose ces moteurs, pourquoi se priver ! J'ai donc monté deux ASP FS70, mais les essais en vol montreront que c'est trop musclé. Une paire de 52 ou un couple 52/60 seraient parfaits. L'adoption de tels moteurs permet non seulement d'éviter les tracasseries de montage avec le pot, mais aussi d'avoir un bruit qui est franchement plus sympathique et réaliste. Je conseillerai toutefois l'utilisation d'un système de réchauffe bougie. Après la mise en place et le branchement du récepteur et de l'accu, il me reste à contrôler le centrage, faire le réglage des débattements et je suis prêt !

La finition

Elle se résume à la décoration grâce à la planche d'autocollants fournie. Il a une belle gueule quand même ! Et l'impression générale est très bonne, les petits défauts qui ont été corrigés avec un minimum de travail s'oublient en voyant le résultat. Voilà la présentation du modèle et le montage étant fait, je charge les accus, fait le plein pour les essais en vols, rendez-vous au terrain !

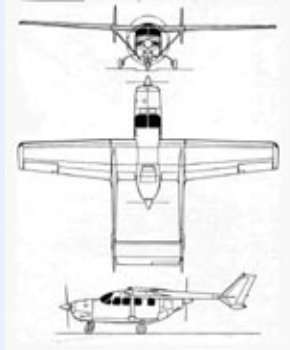
Les vols

Après l'assemblage, un contrôle général puis je démarre les moteurs. Pour celui de derrière, l'utilisation d'un démarreur est conseillé pour des raisons de sécurité et d'accessibilité. Les deux moteurs ronronnent, ralenti, monté en régime ainsi que la pointe est synchrone ou presque. Après les réglages et contrôles de pré-vol, je me lance. Le taxiage est une formalité avec le train tricycle. Arrivé au seuil de piste, on dégorge, je reconstrôle tout (mes mains sont moites comme avec tous mes modèles au 1er vol) puis je mets les gaz progressivement et je le laisse prendre de la vitesse. Après une légère sollicitation de la profondeur, il prend les airs sous un taux de montée hallucinant.

Loin d'être anémique, le vol est rapide et le pilotage "2 axes" est déconcertant. Et oui, il n'y a pas de dérive ! Premier passage bas, il passe très, très vite, trop vite ! Il faudra un peu apprendre à maîtriser la bête car, même avec les volets, c'est du rapide. Au sujet des volets, ils freinent la machine très peu et la compensation nécessaire à la profondeur est minime, ça c'est rassurant. Ce n'est pas un voltigeur mais loopings, tonneaux, vol dos passent sans souci mais attention, je pense que les poutres ont une résistance à ne pas franchir, et donc tout ça se fait en douceur et pas type "3D". Après une prise en main, les vols sont une pure formalité et les passages bas, très bas, me régaleront.

Conclusion

Un kit bien fait, beau, des accessoires de bonne qualité et un assemblage soigné (les collages du fuselage apparaissent comme un détail et me font passer pour un maniaque)...

**TELECHARGEMENT**

pourquoi se priver d'un bel avion qui a de la gueule et de l'originalité ? Si vous aussi vous en avez marre des Piper et autres avion trop communs, faites vous plaisir.

Le niveau de pilotage requis fait qu'il peut convenir à un débutant dégrossi, il vole un peu plus vite qu'un "trainer". Ma motorisation étant trop musclée, je conseillerai en moteur 4 temps un 60 à l'avant et un 52 pour l'arrière. En version 2 temps, deux 40 seront largement suffisant ou un 40 et un 45. Durant les vols, j'ai pu voir qu'avec ma motorisation il arrive à tenir en l'air avec un moteur et retrouver la piste en toute sécurité en se payant le luxe de faire un passage de reconnaissance. Fans de propulsion électrique rien ne vous retient !

Bons vols avec un sujet qui sort de l'ordinaire.

[Eric PERZ](#)

*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.*