

FLY
INTERNATIONAL

INTERNATIONAL FLY

n°39

JUIN 98

Le monde de l'aéromodélisme

DANS CE NUMERO :

- Plan exclusif : la Souricette
- Les coulisses du Salon de la Maquette
- Sillage de PG Modélisme
- Résultat du concours ACP
- Et toujours : le Forum hélico !



CARINA Coop Aéro
Léger comme une plume



Plan encarté gratuit
CAUDRON CYCLONE
Un Warbird de poche



LIBRE MAQUETTE A CORBAS

Essai transformé !



BIRD DOG Graupner
Maquette et "Ready to fly"



IRVINE 46 Mk II
Puissant et économique



MANTA Airtech
L'aile volante en toute simplicité

JUIN 1998 - N°39 - 30 F

• BELGIQUE 220 FB • SUISSE 9,50 FS • CANADA 9,5 SC • GRECE 1500 Dr
 • PORTUGAL CONT 1200 ESC • LUXEMBOURG 210 FL • REUNION 45 F
 • GUADELOUPE 35 F • MARTINIQUE 35 F • AFRIQUE 3500 CFA
 • ANDORRE 30 F • ESPAGNE 1000 Pts • ITALIE 11000 Lires



ESSAI

R/C

Nom **Sillage**
Fabricant **PG Modélisme**
Importateur
Prix indicatif

Type de modèle

Planeur 3 axes

Moteur

Aucun

Moteur pour l'essai

Aucun

Mode fabrication

Kit à monter

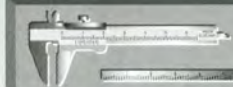
Fuselage fibre

Ailes et stab coffrés

Fonctions commandées

Profondeur
Ailerons
Direction

Volets
Aérofreins



Envergure 2800/3200 mm
Longueur 1320 mm
Corde emplanture 200 mm
Corde saumon 120/100 mm
Surface aile 45,4/48,5 dm²
Profil aile HQ 25/12 11, 10
Surface stab 5,6 dm²
Profil stab Selig 8020
Masse annoncée 2000-2700 g
Masse obtenue 2020 g
Charge alaire annoncée 44,55 g/dm²
Charge alaire obtenue 44,5 g/dm²

BILAN DU TEST

CONSTRUCTION

Facile **Moyen** Délicat Difficile

PILOTAGE

Débutant **Confirmé** Expert

QUALITE DU KIT

Mauvais **Correct** Extra

QUALITES DE VOL

Dangereux **Standard** Fabuleux

Sillage

Une trace dans le ciel...

Texte : **François Richard**

Photos : **Serge Laville**



Une maquette de Disc..., ou d'ASW..., ou de... ? Non, le Sillage de PG Modélisme, tout simplement.

Retour vers le passé... A l'automne 1997... Le Mont de Sène, communément nommé « montagne des 3 croix », en plein coeur de la Bourgogne. Le soleil généreux réchauffe les falaises de ce site magnifique, où, depuis la préhistoire, l'homme est venu contempler le monde d'en bas. Les couleurs contrastées de la saison se mêlent au bleu profond du ciel. Devant moi, à hauteur des yeux, mon planeur « spirale » au milieu des circaètes, essayant d'imiter le vol si pur de ces majestueux rapaces.

Dans la vallée, les toits du village de Santenay s'étalent au milieu des vignes déjà désertées par les vendangeurs. Le lieu est hors du temps et les sensations jubilatoires. Le petit point blanc qui accélère vers moi, c'est le « Sillage Prototype », de PG Modélisme... Passage rapide sur la crête, au dessus des buis... Restitution... Il reverse... Et je file à

nouveau au ras des rochers... Scintillement sur la verrière... Sifflement doux... Ce n'est pas un rêve... Juste une pente magique, auréolée d'histoire et de souvenirs... Un de ces endroits où les choses semblent immuables... C'est «chez moi»... Et quel plaisir d'y venir se ressourcer, avec au bout des doigts le planeur qui vous est présenté aujourd'hui...

Collaboration active

Décidément très prolifique en cette année 1998, PG Modélisme nous propose une gamme étendue de nouveaux planeurs. La philosophie générale est orientée vers la polyvalence en présentant une particularité intéressante. En effet, chaque planeur béné-

REGLAGES

Centrage

80 à 90 mm du BA à l'emplanture.

Débattements

Ailerons : 18 mm vers le haut, 11 mm vers le bas
Profondeur : +/- 10 mm
Direction : +/- 45 mm
Aérofreins : ailerons relevés de 20 mm avec 2 mm de profondeur à piquer.
Volets : ailerons abaissés de 2 mm, ou relevés de 3 mm.



fie d'un fuselage spécifique et peut être décliné en deux envergures différentes. De quoi satisfaire le plus grand nombre, et de « personnaliser » son Kit en choisissant sa version, le niveau de finition et les options possibles. Le Sillage illustre ce principe nouveau chez PG en affichant des envergures de 2 m 80 ou 3 m 20. FLY International vous a déjà présenté l'Alliance qui vous emmène de 3 m 20 à 3 m 60. Deux planeurs complémentaires, dont les orientations ne sont pas tout à fait identiques. C'est en mai 1996 que commence toute l'histoire. Pierre Gonnet, toujours souriant et enthousiaste, fait preuve d'une persuasion toute méridionale pour m'entraîner dans un projet que je ne regretterais pas et qui se résume ainsi : élaboration d'une gamme de planeurs au « look » réaliste, destinée au public modéliste le plus large possible. C'est

Les passages tout près du pilote sont un régal avec le Sillage.

avec un plaisir non dissimulé mêlé d'une certaine angoisse que je me suis investi dans une aventure moins simple qu'il n'y paraît. Quelques insomnies et feuilles blanches plus tard, un cahier des charges avait été établi pour chaque machine. La planche à dessin qui prétendait à un repos bien mérité s'est vue reprendre du service. Crayons, gomme, règles, pistolets et calculette se sont relayés, et les ébauches sont devenues définitives. Les plans ont rejoint Pierrelatte, les moules sont nés dans un grand craquement sous la surveillance paternelle de Pierre, et les premiers kits sont désormais disponibles. Tout ceci aura demandé plus d'un an de travail, de réflexions et d'essais divers, mais il n'était nullement question de faire les choses à la légère. Ceci précisé, revenons au Sillage qui présente, comme nous l'avons dit, deux envergures et deux formes d'ailes différentes. D'abord 2 m 80 et trois trapèzes, dans le plus pur style Discus. Ensuite 3 m 20 et deux trapèzes pour une version encore plus axée Vol à Voile. La combinaison de profils retenue pour les deux voilures est une évolution de HO 2,5/12 - 2,5/11 - 2,5/10. Les amateurs éventuels ont même à leur disposition une option « délire », à cinq trapèzes et grand allongement. C'est la version 2 m 80 qui nous intéresse cette fois, avant de vous présenter ultérieurement le « Sillage Evolution »...

Inventaire

Le kit vous est livré dans un carton très sobre qui ne sert qu'à la protection durant le transport. Le contenu est par contre bien plus intéressant. Le fusela-

ge en résine époxy est superbe et recouvert d'un gelcoat blanc qui ne nécessitera pas même de finition peinture. Les ailes sont protégées dans leurs dépouilles. Elles sont composées du classique noyau polystyrène coffré samba 0,6 mm et renforcées carbone pour les longerons et fibre de verre pour les bords de fuite. Ailerons fraisés, puits de servos réalisés, gaines de passage des rallonges de servos intégrées, bref, toutes choses qui deviennent des habitudes chez PG. Ce qui l'est moins, ce sont les bords d'attaque des ailes qui sont « pré-finis ». En effet, les coffrages intrados et extrados se rejoignent et intègrent un cordon de résine chargée de micro-ballon. Il reste juste à poncer l'extrême arrondi du profil. Une innovation et un très bon

point, quand on sait que le respect dudit profil est primordial dans cette zone, et combien sont fastidieuses, et parfois aléatoires, les séances de ponçage et façonnage des bords d'attaque. Pour le moment, ce petit « luxe » est réservé aux modèles de moins de 3 m, mais si vous contactez Pierre Gonnet, nul doute qu'il vous fera un petit devis et mettra son « art » à votre service... Le stab et le volet de dérive sont de la même facture. Reste un peu de C.T.P. pour platines servos et baquet de verrière, tous les guignols, gaines, tubes alu et autres accessoires nécessaires. La clé d'aile en acier diamètre 10 mm est fournie et peut être commandée en carbone. Une notice de montage et un inventaire accompagnent le plan réalisé à l'échelle 1/2



Il manque juste le train rentrant pour que l'on se croit sur un terrain de vol à voile grandeur.



La place disponible permet de loger la radio et un aménagement « maquette » sans problème.



Le tableau de bord fait très « Discus », comme l'aile !



Totalement polyvalent, le Sillage excelle dans l'exploitation des thermiques grâce à ses profils HQ très porteurs.

pour les ailes et échelle 1 pour les détails importants. Toutes les cotes sont cependant portées à leur valeur réelle. Bref, tout cela est plutôt mignon et le temps de montage sera relativement faible. Il reste juste à s'y mettre...! Non sans avoir passé un grand coup de balai dans le « capharnaüm » qui vous sert d'atelier...! Ne me dites pas que vous n'êtes pas comme moi... On ne peut guère parler de construction avec ce type de Kit, mais plutôt d'assemblage, la préfabrication étant très avancée. La notice de montage et le plan sont suffisamment clairs pour que tout se passe sans problème. Donc... On commence par :

Les plumes

Finie la sempiternelle séance de collage et ponçage des bords d'attaque grâce à la méthode employée par le fabricant. Il suffit juste de poncer l'extrémité du bord d'attaque. Alors, s'il

vous plaît, on s'applique...! Ça vous prendra bien une grosse demi-heure pour les deux ailes...! Les saumons balsa dur à façonner se collent ensuite, avant d'être mis en forme de petits winglets. Un marouflage tissu de verre 100 g + résine leur assurera solidité et longévité. Vous connaissez comme moi ces obstacles qui se déplacent inopinément sur les pentes... Donc, on assure...! Les nervures d'emplanture sont découpées en C.T.P. 0,5 mm ou mieux encore en plaque époxy de 0,3 à 0,5 mm. Cette dernière matière, très souple, épousera parfaitement les galbes du fuseau lors de la réalisation de la jonction ailes - fuselage. Les dites nervures seront munies des évidements adéquats et rangées soigneusement en attendant la mise en croix. Les ailerons étant fraisés, il reste à rigidifier les champs avec du balsa de 2 mm ou avec de la résine additionnée de micro-ballon, selon la méthode PG

Modélisme décrite dans la notice. On peaufine ajustements et débattements, avant de se pencher sur le puits de servo d'aileron qui sera adapté à votre matériel radio. Les mini-servos se logent sans problème et les tubes guides de rallonges sont placés là où il faut. Reste à poncer finement le recouvrement Samba... Et puis... C'est fini... Pas tout à fait, si vous choisissez d'installer les volets de courbures et/ou des aérofreins à lames. Le temps de construction sera prolongé d'autant. Le planeur n'étant pas destiné au parfait débutant, chacun ira de son savoir faire. Le plan fait mention de ces différents aménagements et vous pouvez également préciser vos désirs au moment de la commande. C'est pas génial, ça..? A noter que le Sillage 280 se contente facilement des ailerons relevés en 1/2 Butterfly en guise d'aérofreins. Rapide tout de même, non ?..

Empennages

Le stab, taillé au profil Selig 8020, et réalisé comme les ailes ne demandera qu'un ponçage soigné des bords d'attaque et le collage des saumons balsa 8 mm à la vinylique. Le tout est mis en forme après séchage. Le volet de profondeur est tracé, puis découpé soigneusement. Petit biseautage, puis coffrage balsa 2 mm ou méthode similaire aux ailes pour le renforcement des champs. On peut dès lors percer avec précision au diamètre 5 mm le trou de passage de la vis de fixation de la partie fixe. Ajustage et collage du morceau de tube alu permettant le passage de la vis et le serrage sans écrasement. L'emplacement du téton de centrage peut être prévu, mais le collage final ne sera effectué qu'après vérification de la géométrie d'ensemble. On passe au volet de dérive dont on ajuste les dimensions et les différentes découpes en se référant au plan. La baguette de bord d'attaque en trois épaisseurs de balsa 3 mm intégrant le tube plastique qui reçoit l'axe d'articulation, ainsi que les parties supérieures et inférieures sont collées à la « blanche ». Un peu de ponçage en demi-rond pour la partie avant, et le tour est joué. La baguette de fermeture de dérive peut être préparée dans la foulée. Il suffit d'y intégrer les paliers plastiques d'articulation en les collant à l'époxy. Un allègement peut être fait à la scie cloche sur les empennages, sans être absolument nécessaire. Avouez que sans vous en apercevoir, vous voilà déjà prêt pour la partie « habitable » du planeur...

Beau le fuseau

Comme déjà précisé, le fuselage est livré recouvert d'un gelcoat blanc de

très bonne qualité. Le plan de joint est pratiquement insignifiant et l'ensemble ne nécessitera pas d'autre finition, sauf peut être pour les « extrêmement maniaques » de mon espèce... La légèreté de la pièce va de pair avec une excellente rigidité. Y a plus qu'à...! Juste pour le plaisir, on se fait une petite mise en croix, histoire de se maintenir en haleine... Pour ce faire, on perce précisément le fuseau selon les repères prévus sur le plan pour les tubes de clé. Un peu de précision et d'application, et on passe les tubes alu. On enfle clé d'ail et clé d'incidence et on monte les ailes. Ah ! Ça a de la gueule... Hein...! Tant qu'on y est, on vérifie soigneusement les incidences des deux ailes conformément au plan, le dièdre, la géométrie, avant de bloquer les tubes avec quelques gouttes de cyano bien placées. L'emploi d'un incidencemètre pendant cette phase, sans être indispensable, apporte précision et facilité. Reste à ouvrir une boîte de « choucroute » à base de résine chargée de fibre de verre, et à renforcer avec délectation les collages des tubes dans le fuseau. Si vous avez préparé un peu trop de ce mélange gastronomique, collez votre platine servo avec les restes. Nous avons réalisé celle-ci en CTP 3 mm. On rejoint maintenant l'arrière qui demande un peu de travail, notamment à l'intérieur de la dérive. Une baguette balsa dur 8 x 8 est poncée en arrondi pour épouser le bord d'attaque intérieur de cette partie. Un perçage permet le passage de la commande de profondeur. Une fois ajustée, la baguette est collée à la résine, sans oublier un gros congé à la jonction avec le fond du fuseau. Ainsi renforcé, le pied de dérive subira avec sérénité les élans vibratoires du stab lors des atterrissages. Le sommet de la dérive reçoit l'écrou destiné à la fixation du stab. Prenez soin de respecter le Vé longitudinal prévu de 1,5. Celui-ci correspond à une cale de 5 mm environ (selon votre calage d'aile) placée à l'arrière de l'empennage. Un peu de doigté, et là encore un congé de colle époxy pour une bonne tenue mécanique. Le renvoi de profondeur fourni est équipé de ses rondelles CTP 2 mm et de son axe en tube laiton avant d'être intégré « à blanc » dans les trous prévus. On pourra ainsi ajuster toute cette partie sensible avant collage définitif. Les gaines de commande se collent de la façon la plus rectiligne possible, en épousant le dessous des rebords de verrière dans la cabine. Vient ensuite une opération qui demande un peu de patience et de minutie, et qui vous est décrite dans la notice. Il s'agit de la réalisation des jonctions ailes - fuselage, ce dernier ne comportant pas de karmans. A noter que si vous êtes adepte d'une autre gamme de profils, les ailes peuvent vous être livrées à votre goût. Dans ce cas, les caractéristiques de vol seront celles de « votre version », et l'essai qui suit ne pourra être pris comme référence, cela va de soi... Revenons à notre jonction emplantures - fuselage. Le principe est simple : l'espace subsistant entre le fuseau et les ailes est comblé par un mélange de résine + micro-ballon ou floc de coton, en intercalant entre les deux les nervures d'emplanture souples déjà citées. Pour ce faire, on colle une bande de scotch d'emballage sur chaque côté du fuselage, on ciré cette partie (au moins trois couches lustrées), ainsi que les clés

d'ailes. On place les nervures, puis les ailes, recouvertes sur le champ d'emplanture d'un cordon de mélange de consistance pâte à modeler. Le tout est plaqué fortement contre le fuselage. On essuie le « rabiote », on laisse sécher, on démoule, et on affine au papier grain fin. Voilà une jonction parfaitement aérodynamique. Retour sur la dérive ou le renvoi pendulaire est définitivement intégré par collage de ses rondelles C.T.P. On réalise la commande vers le volet de profondeur au moyen d'une C.A.P. 2 mm ou tige carbone sur laquelle seront soudées ou collées deux chapes métalliques. La verrière et son cadre n'attendent plus que votre intervention. Découpage des trois parties dans le C.T.P. 3 mm fourni, ajustage, collage, puis évidemment si l'on désire se lancer dans un aménagement cabine. Les plus pressés colleront directement la verrière à la UHU fibrocontact. Pour ceux qui désirent aller un peu plus loin dans le réalisme, rendez-vous en phase finition... La fixation s'effectue grâce à un téton bois dur ou carbone à l'avant, et un petit verrou à l'arrière constitué d'une C.A.P. 1,5 mm coulissant dans une chute de gaine plastique. C'est discret et efficace.

Radio et finition

L'installation radio sera adaptée à la version choisie. Coté ailes, la place est suffisante pour des minis servos qui sont fixés dans les puits prévus à cet effet. Ceci peut être fait au moyen de scotch double-face, de silicone ou par coincement entre des plots bois dur et blocage par vis et équerre en époxy. Nous avons pour notre part utilisé les caches supports en nylon fournis dans le kit. Des accessoires très pratiques qui ne demandent qu'une petite adaptation aux servos choisis. La maintenance est idéale car le servo est solidaire du cache lui-même. Des tresses de trois fils sont glissées dans les gaines intégrées, et raccordées aux servos par soudures manchonnées. Coté emplanture, une prise servo est soudée, et des tores ferrite seront les bienvenus près du récepteur pour stopper les interférences. A l'avant, les servos profondeur et direction sont de taille standard et vissés sur la platine prévue. Les commandes sont raccordées aux palonniers par chapes métalliques. L'accu 1300 mAh prend place tout à l'avant et le récepteur se cale au fond du fuselage. Voilà pour une version simple. On peut ajouter le crochet de remorquage animé par un servo par exemple à l'arrière de la verrière. Le train rentrant en option trouvera également une place suffisante pour être installé facilement. Chacun appliquera ses choix en fonction de la destination du planeur, du domaine de vol choisi et... des possibilités du portemonnaie... La fixation des ailes au fuselage a été confiée au très pratique accessoire Multiplex référence : 72 5138 que nous recommandons sans restriction après ce premier test. Le système à enclipsage est bien pensé, la mise en place simple et l'efficacité sans reproche. Quand à l'entoilage des parties voilures, il a été réalisé en film adhésif publicitaire blanc. Un premier essai qui nous a donné un résultat plus que satisfaisant, ceci avec une pose facile et rapide. Avec une bonne préparation et un dépoussiérage soigné, l'état de surface est parfait. Le fuselage a reçu une peinture au pistolet, réali-



Les ailes sont maintenues au fuselage par des systèmes de clips Multiplex.



Les servos d'ailerons sont intégrés dans l'aile avec des supports fournis.

sée avec brio par Olivier Rubin, jeune peintre en lettres plein d'avenir. Passons à l'aménagement cabine. Votre serviteur ayant bien du mal à concevoir un planeur réaliste sans pilote, ne peut s'empêcher de s'y coller à chaque fois, brillamment aidé par Madame, notamment pour les vêtements, sangles et autres accessoires. Le reste est réalisé de bric et de broc, au fil de la construction, pendant les moments d'attente entre deux phases de séchage. On arrive ainsi sans s'en apercevoir à bout de cette tâche sans prise de tête. Le siège est moulé en fibre de verre sur un moule en plâtre, le tableau de bord est fait de facettes de balsa montées sur un couple C.T.P. 1,5 mm représenté sur le plan. Le tout est finement poncé, mastiqué et peint. Les instruments de vol échelle 1/5 sont issus de photocopies ou peuvent être

extraits des planches publiées par votre revue préférée et montés sur des cadrans plastiques en sur-épaisseur. Le manche à balai est taillé dans un morceau de plastique ABS. Le pilote est, cette fois, une très jolie « pépette » blonde comptabilisant de nombreuses heures de vol à voile... Un canon ! ... Hein ! ... On ajoute à cela un micro réalisé avec une chute de gaine de commande et un morceau de manchon caoutchouc, ainsi qu'une carte découpée dans une page de votre vieux guide de la route épuisé par trop de randonnées, et qui ne demandait qu'à être remplacé... Toutes les immatriculations et logos sont découpés dans du vinyle publicitaire par notre peintre en lettres attiré, RF Créations à Loire sur Rhône (69). Sincèrement, on peut faire encore bien mieux. Ceci n'est qu'une finition totalement indigne d'un

concours de maquettes, mais le but recherché est le réalisme à quelques mètres de distance. L'essentiel étant de se faire plaisir et surtout d'aborder cette étape du modélisme en prenant quelques libertés avec la réalité, sans que cela soit préjudiciable à un quelconque classement. Il ne reste donc plus qu'à centrer le planeur selon la valeur du plan, soit 35 % de la corde moyenne. Selon la masse de l'accu utilisé, environ 50 à 80 g de plomb seront nécessaires. Les débattements des gouvernes sont ceux donnés par la notice, et rappelés ici en encadré. Ils sont bien adaptés à toutes les circonstances, mais peuvent être modifiés selon les habitudes de pilotage de chacun. Le moment est venu de charger les accus, avant de rejoindre votre terrain d'évolution favori pour les premiers essais. Vous aurez cependant



L'emplanture est terminée avec de la résine et du micro-ballon pour épouser parfaitement le fuselage.



La dérive reste démontable, c'est pratique pour le transport.



Le Sillage prototype a été décoré aux couleurs de la Fondation Nicolas Hulot.

Le Sillage est d'une taille parfaite pour pouvoir être lancé seul.



une petite idée de ce qui vous attend en lisant notre FLY-TEST... Nous tenons à préciser qu'avant commercialisation, les essais du planeur ont été conduits dans des conditions et des lieux volontairement très différents. Ceci afin de dégager le potentiel réel de la machine. Le présent article concerne une version très simple en 3 axes déjà très performante qui nous satisfait pleinement, mais qui pourra recevoir avec agrément des volets de courbure. Le coût de l'équipement et le surcroît de travail seront plus importants, mais les possibilités de mixage permettront à la voilure de s'adapter encore mieux à chaque régime de vol. A chacun de choisir selon ses désirs et son budget...

Conclusion

L'heure du bilan ayant sonné, j'avoue facilement avoir pris grand plaisir à l'élaboration de ce planeur et de son frère Alliance. Les interrogations et appréhensions logiques dues au cahier des charges « réalisme et polyvalence » se sont effacées dès les premiers vols, mais il était impératif de rester aussi neutre que possible, afin de ne pas laisser déborder l'enthousiasme sur le jugement objectif des performances et des qualités de vol. Les conclusions en auraient forcément été faussées. Dans les deux cas, et aujourd'hui

WARNING

Le Sillage présenté dans ces pages arbore une décoration intégrant le logo de la « Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme ». L'auteur de cet article en a reçu l'autorisation à titre strictement personnel et gratuit, en dehors de toute idée de sponsoring, et avec seule finalité d'offrir une « vitrine » à cette fondation déclarée d'utilité publique, au sein du milieu modéliste planeur. L'auteur remercie Mr Nicolas Hulot et Mr André-Jean GUERIN, directeur de la fondation, pour l'accord qui lui a été donné, ainsi que pour la sympathie et l'intérêt avec lesquels sa requête a été reçue.

François RICHARD

d'hui pour le Sillage, on peut dire en toute honnêteté que mission est accomplie. Le cahier des charges est respecté au plus près. Voulu réaliste, polyvalent, solide, et accessible à un panel de modélistes le plus large possible, le Sillage remplit son contrat pleinement. Il n'est le meilleur dans aucun domaine spécifique, mais possède des performances importantes partout. Il peut satisfaire la grande majorité des pratiquants, du débutant en double commande au pilote très confirmé, et vous emmener très loin dans le perfectionnement du pilotage trois axes. Le planeur pardonne beaucoup, tout en étant très démonstratif des erreurs commises. En plus de tout cela, le look réaliste nous rapproche de nos confrères planeurs réels. Les dimensions globales et le montage possible de tous les éléments favorisent le transport, que ce soit en voiture ou à dos d'homme vers les pentes les plus sauvages. Le kit est à la hauteur des exigences du modéliste désirant consacrer peu de temps à la construction et beaucoup au vol. Les solutions techniques adoptées sont simples et fiables et le matériel fourni de grande qualité, comme PG Modélisme nous y a habitué. Le Sillage est un planeur pleinement ancré dans son époque. Moderne et polyvalent, il prend d'emblée une place de choix dans le créneau qui est le sien. Un Sillage..... A suivre....

Je ne terminerai pas cet article sans rendre hommage à mon épouse Claudette pour sa patience, sa grande compréhension des « choses » planantes et sa justesse de jugement esthétique. Egalement tous mes remerciements à mon ami Serge Laville et son « Nikon volant » pour la séance photos, ainsi qu'à Pierre Gonnet pour son enthousiasme et la qualité des éléments fournis. C'est chez lui que vous pouvez dès maintenant vous procurer le kit du Sillage, en ayant la possibilité de personnaliser votre version et votre niveau de finition. Quand à moi, retour sur les pentes bourguignonnes et rhône-alpines pour une séquence plaisir-évasion-passion... A bientôt et bons vols à tous...

FLY TEST Timer

17:20

Lancé : Cette manœuvre est sans difficulté, au vu de l'envergure raisonnable et de la bonne prise en main qu'offre le fuselage. Une poussée franche et le Sillage s'en va vers son destin. Aux calages et centrage prévus, le planeur part tout droit, sans corrections de trims, en affichant une excellente pénétration. La vitesse d'évolution est plus importante qu'il n'y paraît, mais reste sans problème pour réagir en toute quiétude

Vol Lent : C'est un des points forts de la machine. Même s'il évolue nettement plus vite qu'un classique deux axes de début, le Sillage ne craint pas les basses vitesses, et ceci sans présenter de vices ni de décrochages intempestifs. Il faut, en effet, avec un centrage 35 %, insister très fort pour obtenir une abattée qui se rattrape facilement quelques mètres plus bas. La recherche des ascendances et leur exploitation est donc très agréable. La « gratte » en rasant la pente est un plaisir sans stress. Pour ce faire, il faut bien entendu piloter trois axes pour tirer le meilleur parti de la finesse de la machine et profiter au mieux des thermiques. Vous avez alors entre les doigts un grand « gratteur ». La spirale très serrée est un véritable régal. Nez bas, le Sillage grimpe dans la « pompe » en virant autour du saumon intérieur. La maniabilité de l'aile type Discus, le dimensionnement des gouvernes, alliés à la combinaison de profils procurent un grand confort de pilotage qui se révèle très éducatif quant à la bonne conjugaison sur les trois axes. Le Sillage fait preuve d'une sécurisante tolérance dans toutes les situations et pardonne bien des erreurs.

Vol rapide et voltige : Voilà un domaine de vol qu'affectionne également le Sillage. La polyvalence annoncée est au rendez-vous. La vitesse peut être importante sans chuter beaucoup, ce qui favorise des transitions rapides permettant d'aller chercher la pompe très loin de soi. La voltige est agréable et élégante grâce à de bonnes restitutions. Les boucles sont une formalité et peuvent être de grand diamètre. Les tonneaux sont sans difficulté en poussant un peu en phase dos. Lents ou à facettes, ils sont à travailler classiquement profondément et dérive. Les renversements demandent à être bottés un peu avant l'arrêt de la montée pour être très réussis. Le vol dos se révèle facile. L'action nécessaire à piquer est faible et le planeur spirale sans difficulté dans cette position. Les ailerons en volets négatifs aident bien cette configuration. Les volets, s'ils sont présents, donneront encore plus d'efficacité et de confort à ce type de vol. Les enchaînements se font sans que le planeur ne s'essouffle trop et l'inertie est suffisante pour donner de l'ampleur aux figures. Même s'il n'est pas essentiellement taillé pour cela, le Sillage se défend particulièrement bien dans ce domaine de défoilement et de précision. A noter que la machine ne craint pas non plus les inversés, la structure étant très solide. En reculant le centrage à 40 % de la corde moyenne, la finesse et les possibilités de voltige dépassent largement le domaine de vol visé. Simplement, le Sillage est capable de vous étonner très fort...

Approche et Atterrissage : La finesse appréciée en vol se retrouve bien sûr en phase d'atterrissage. Le Sillage tangente le sol longtemps avant de consentir à se poser. Le cadrage est très facile grâce à l'homogénéité des gouvernes. Comme nous l'avons vu en vol, le Sillage possède des trajectoires précises et tendues. Sans A-F, il faut réaliser une vaste prise de terrain et chuter en attaque oblique. Le meilleur compromis simplicité-efficacité est l'emploi des ailerons relevés. Le taux de chute est important, favorisant les atterrissages courts. Des A-F classiques double lames seront encore plus agréables. En tout état de cause, le Sillage est un voilier et demande de prévoir le posé en conséquence de ses capacités.

Papier millimétré FLY International - Réf : 961029