

américain Bowlus Nelson Dragonfly seraient certainement aussi de bons sujets. Sur ce dernier le moteur est seulement fixé à l'arrière de la cabine, sans aucun carénage. Plus délicats, mais bien tentants, le Daspect, l'AVIA 50 (Brochet MB 20) ou le Alliet-Lariviere dans une de ses deux versions, si on arrive à limiter le poids.

Par contre les propulsifs anciens sont peut-être, hélas, de mauvais choix, à cause de leur trainée importante.

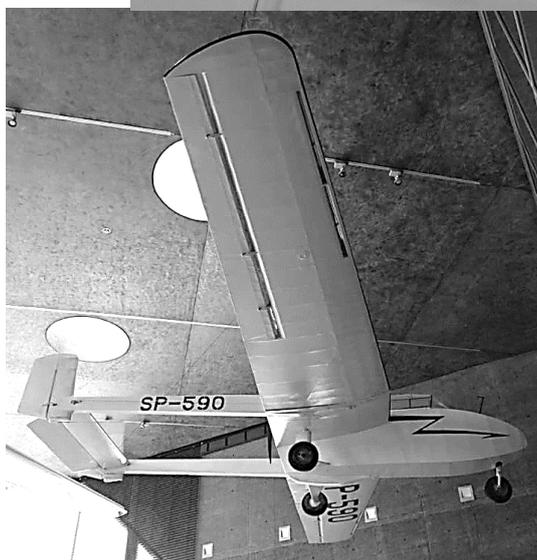
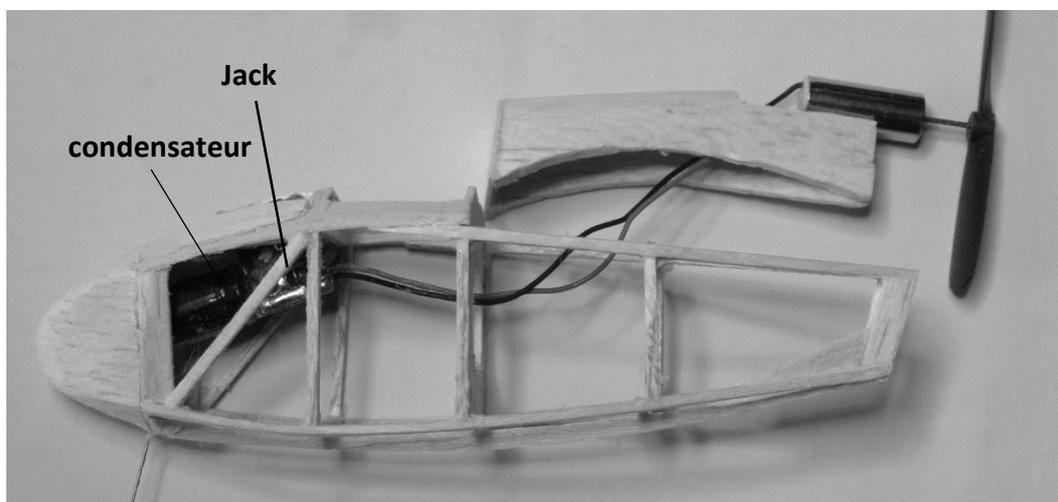
Gestion du vol

Il n'y a que peu de moyens de limiter l'altitude du vol si c'est nécessaire (rarement !) dans un local fermé. La charge est si rapide qu'il est difficile de la minuter. Comme la puissance décroît rapidement après le débranchement, la meilleure solution est d'attendre quelques secondes avant de lancer, durée qu'il est facile de déterminer après quelques essais. Ou alors surlester comme je l'ai fait sur le mulot du Pegaz à titre expérimental. On peut aussi tordre les pales d'hélice pour en augmenter le pas ou changer pour une hélice un peu plus grande que ces petits moteurs apprécient peu. Pour les premiers essais, attendre au moins 30 s avant de lancer, puis diminuer ce temps d'attente progressivement ce qui permet de régler petit à petit l'axe moteur.

HWL Pegaz

Ce motoplaneur polonais n'a rien d'exceptionnel, mais il est suspendu dans le Musée de l'Aviation de Cracovie et la documentation est abondante. Si l'aile ne présente aucune particularité, la nacelle (ci-dessous taille réelle) demande du soin à cause de ses fortes courbures (il faut précurber les longerons à chaud). Il est nécessaire d'avoir un avant solide pour soutenir la poussée du jack. Une petite cloison (optionnelle) facilite le montage.

Si on utilise l'ensemble propulsif sans modification, le jack est devant le parebrise et il faut un peu de lest (0,5 g). Il serait intéressant de resouder le jack parallèlement au condensateur ce qui aurait deux avantages : diminuer le lest et placer le jack dans un endroit plus solide et plus pratique.



Le moteur exige un cabreur d'au moins 5°. Sur un propulsif, l'inclinaison horizontale, n'a pas beaucoup d'effet. Il faut donc un vrillage positif de l'aile droite, du moins si on a conservé l'hélice tournant à gauche.

Si on veut conserver les réflexes habituels, il faut disposer d'une hélice conventionnelle tournant à droite, inverser les fils du moteur et les réglages.

Une fois le réglage d'axe effectué, on peut cacher le moteur par un papier et l'orner de 4 cylindres opposés et accolés deux à deux (voir page couleur).