

RCM

LE TURBOREACTEUR
ANGLAIS



radio commande magazine

SEMI-MAQUETTES A LAON



ESSAI: SUPER SOFT FLY
DE SCORPIO

DROLES DE DRONES !

PRESENTATION DU SUPE



L. Michelet

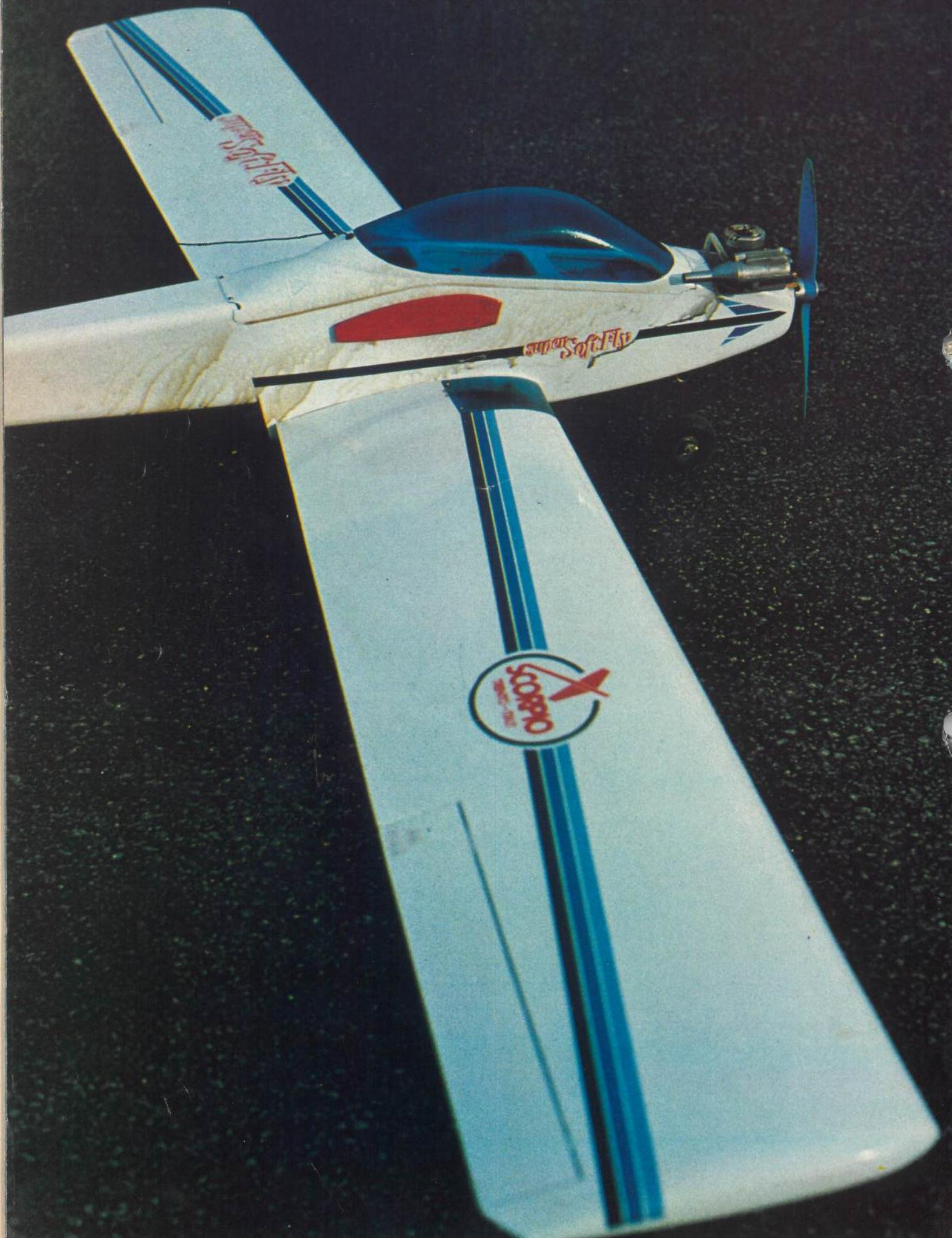
Il s'agit en quelque sorte d'une avant première puisque ce nouveau modèle de la firme italienne, présenté lors du salon de Nuremberg, n'était pas encore disponible sur le marché français au moment où nous avons écrit ces lignes. Mais toujours soucieux d'informer nos lecteurs dans les meilleurs délais, nous n'avons pas hésité à nous rendre chez l'importateur, à Orange, pour voir évoluer l'avion de pré-série, celui-là même qui était exposé à Nuremberg. Au moment de la parution du journal, les boîtes ne seront disponibles que depuis peu de temps, puisqu'elles devaient arriver courant juillet : date idéale pour ce genre de modèle relax !

PRESENTATION DU SUPER SOFT FLY DE SCORPIO



L. Michelet
Il s'agit en quelque sorte d'une avant première puisque ce nouveau modèle de la firme italienne, présenté lors du salon de Nuremberg, n'était pas encore disponible sur le marché français au moment où nous avons écrit ces lignes. Mais toujours soucieux d'informer nos lecteurs dans les meilleurs délais, nous n'avons pas hésité à nous rendre chez l'importateur, à Orange, pour voir évoluer l'avion de pré-série, celui-là même qui était exposé à Nuremberg. Au moment de la parution du journal, les boîtes ne seront disponibles que depuis peu de temps, puisqu'elles devaient arriver courant juillet : date idéale pour ce genre de modèle relax !







On voit ici en gros plan la principale originalité : les ailes peuvent être positionnées en position basse ou médiane au choix. Pour rendre la transformation aisée sur le terrain, Scorpio a prévu l'installation d'un servo par aile dans son bord d'attaque.

Scorpio persiste et signe !

Cette petite firme de Trente, née en 1980, a maintenant une renommée, sinon mondiale, tout du moins européenne. La raison en est très simple : elle produit du matériel de très haute qualité et qui plaît, ce qui ne gâche rien. Ce qui fait aussi la force de Scorpio, c'est de produire des kits qui ne connaissent pratiquement pas de rivaux, ni au niveau de la préfabrication ni en ce qui concerne l'originalité des modèles proposés.

Nous avons déjà eu l'occasion de dire ce que nous pensions des kits Scorpio lors de l'essai du Mystère 3000, le seul modèle canard de la gamme, d'un mètre cinquante d'envergure, pour moteur 6,5 cc, dans les colonnes de notre numéro 24. C'est d'ailleurs cet essai qui nous avait fait prendre conscience de la "cote" qu'avait Scorpio auprès des modélistes. Combien d'entre vous ont commencé sur un Safari 2000 (en avion) ou sur un Hirundo (en planeur). Comme en plus ces boîtes proviennent d'Italie, elles sont proposées sur le marché à des prix défiant toute concurrence... d'outre-Rhin.

La conception aérodynamique du Super Soft Fly

Au premier regard, on est en droit de se demander si le Super Soft Fly est un avion ou un motoplaneur. Avec ses 2 mètres d'envergure pour une corde de l'ordre de 20 cm, on approche en effet l'allongement d'un planeur d'acro. En plan, l'aile apparaît de forme rectangulaire et possède une légère flèche positive, alors que de face le dièdre est non négligeable. Le profil est bi-convexe dissymétrique, les saumons simplement arrondis. L'aile possède des ailerons de bonne dimension. La principale originalité de cette aile est sa possibilité d'être montée en position basse ou en position haute, mais nous en reparlerons.

Le stab (à volet) est fixe sur le fuselage et quelle qu'elle soit la position de l'aile, il se trouve toujours au-dessus de la traînée engendrée par l'aile, mais beaucoup plus, bien sûr, lorsqu'elle est en position basse. La dérive dont le bord d'attaque et l'axe d'articulation du volet sont inclinés, possède une surface très largement dimensionnée : rien à craindre pour la stabilité.

Le bras de levier arrière est particulièrement

long, alors que le nez semble très court. Malgré cela, aucun plomb n'est nécessaire grâce à la flèche de l'aile.

Les originalités ne manquent pas !

Tout d'abord, il faut bien entendu parler de la possibilité de placer l'aile en position basse ou haute (ou plutôt médiane). On pourrait penser que cela nécessite un choix lors de la construction. Il n'en est rien : on peut en effet instantanément passer d'une position à l'autre, et ceci sur le terrain. Les photos en témoignent, d'ailleurs, puisque nous avons essayé les deux "versions".

Cette transformation nécessite, pour qu'elle s'effectue avec facilité, de monter un servo dans chaque aile, en prise directe avec l'aileron. Ils seront tous les deux raccordés au récepteur par l'intermédiaire d'une prise en Y. Cette solution peut à priori paraître onéreuse, mais de toute manière un servo n'est jamais un investissement perdu.

Pour changer les ailes de place, rien de plus simple ! On retire les "bouchons" (oranges sur les photos) qui bouchent les autres orifices de passage de la clef d'aile et des cordons de servos (ils tiennent avec un



Sur le terrain, on apprécie particulièrement l'accessibilité à la radio et le contrôle visuel du réservoir.

élastique). On enlève les deux ailes, on change la clef de place, on remet les ailes et les bouchons et le tour est joué! (Si l'on oublie pas de rebrancher les servos d'ailerons!).

Bien, me direz-vous, mais quelle est l'attitude de ce gadget, en dehors de la transformation esthétique de l'avion? Scorpio n'a certainement pas réalisé le Super Soft Fly sans arrière-pensée: il apparaît en effet comme étant l'appareil d'apprentissage aux ailerons par excellence.

Je préfère d'ailleurs parler d'avions à faible charge alaire et grand allongement que de motoplaneur car s'il plane bien moteur calé (ce qui évitera au débutant de se faire peur), il ne possède pas du tout les réactions d'un planeur. En voltige notamment, son inertie est bien moins grande.

Mais revenons à nos moutons: pourquoi deux positions d'ailes? Il est connu qu'un appareil à aile haute est plus stable (et moins acrobatique) qu'un appareil à ailes basses. Donc, lorsque vous prendrez en main le Super Soft Fly, si vous avez peu ou pas d'expérience avec les 3 axes, il sera préférable de voler avec les ailes hautes. Puis par la suite, lorsque vous ferez ce que vous voudrez, vous pourrez vous attaquer à la voltige en mettant les ailes en position basse. Le gag consisterait à voler avec une aile haute et une aile basse, ce qui est théoriquement possible. Si vous essayez, faites-nous part de votre expérience! Ça doit valoir le coup d'œil.

Les servos d'ailerons sont disposés dans les bords d'attaque de chaque aile, sous des caches en rhodoïd qui épousent leur forme. On a ainsi un contrôle visuel direct sur les servos. Il suffit de démonter quelques vis pour y accéder. Cette disposition proche du fuselage évite d'ajouter des rallonges.

Les autres originalités sont communes à toute la gamme Scorpio. Je ne parle pas du train avant orientable, ni des ailes préfabriquées en polystyrène recouvert balsa. Non, ce dont je veux parler ce sont des petites choses qui rendent la vie plus facile aux débutants, comme par exemple la grande verrière à travers laquelle on peut vérifier l'état de la radio et le volume de carburant restant dans le réservoir, ou encore le moteur à l'air libre (comme sur toute la gamme Scorpio), ce qui facilite bien les réglages.

Originalité encore dans la ligne, grâce aux deux petits blocs de bois qui imitent des sorties de réacteur au décrochement du fuselage, derrière les ailes.

Un kit dans la tradition

Nous n'avons pas pu voir de boîte, puisqu'elles n'étaient pas arrivées. Mais nous avons reçu l'assurance qu'elles seraient de la même veine que les précédentes. Pourquoi en douter? Visiblement, le Super Soft Fly est le digne successeur du Mystère 3000 (par exemple): La structure est très semblable, à vu d'œil. La méthode de construction est donc la même. La boîte contient donc le fuselage en partie préconstruit, en balsa et CTP, les ailes en polystyrène coffré balsa (gaines posées?) et tous les accessoires (mais peut-être pas les roues ni le réservoir?). De toute manière, le travail à effectuer sera limité à sa plus simple expression et se rapprochera beaucoup de celui à effectuer sur le Mystère 3000. Si vous voulez en savoir plus, reportez-vous à cet article.

La boîte contient aussi un plan très explicite avec les différents stades de montage illustrés et une notice en français qui est en

cours de traduction au moment où j'écris. Bref, un kit Scorpio, vous m'avez compris.

Super Soft Fly, est-ce un bon nom?

Littéralement, "Super Soft Fly" veut dire "vol super doux". Voyons donc si ce nom est fondé.

A Nuremberg, le Super Soft Fly était présenté avec un OS 40 FS (4 temps). A Orange, nous l'avons vu voler avec un Super Tigre 3,5 cc (2 temps). Apparemment, le modèle ne possède pas de problème de puissance: ça décolle en quelques mètres et la pente de montée est confortable (configuration aile médiane, au fait!). 3 petits tours de terrain et puis s'en va... Le pilote prend de l'altitude et commence à secouer un peu la machine: tonneau, vol dos, etc...

Le Super Soft Fly réagit sans rechigner, mais pas très violemment, passages lents au ras de la piste: un vrai plaisir! Le Super Soft Fly garde bien son cap et reste stable. Après quelques minutes encore de vol, le moteur cale: 180° pour revenir à la piste, l'avion ne vole pas vite mais ne chute pas dans le virage: on retrouve les vertus de la faible charge alaire! arrondi et atterrissage sans rebonds! On en profite pour changer les ailes de position et ça repart. Cette fois ci, toutes les figures passent encore une fois, un peu plus rapides, mais ce n'est peut-être qu'une impression visuelle. Par contre, les déclenches sont beaucoup plus faciles, nets et précis, ainsi que les vrilles. L'atterrissage ne pose pas plus de problème.

En conclusion? Et bien le Super Soft Fly semble encore bien correspondre au but fixé par son créateur, c'est-à-dire une machine de début aux ailerons démonstratifs et évolutive en même temps que son pilote. Mais ne croyez tout de même pas que c'est le jour et la nuit entre les deux positions de l'aile. Non, les différences de réactions ne jouent que sur des points de détails, mais ce n'est que si vous sentez des détails que vous saurez que vous avez progressé et que vous avez votre machine en main.

Enfin, je suis sûr qu'avec sa grosse bulle, ses fausses sorties de réacteur qui lui donnent l'air de sortir d'une bande dessinée, le Super Soft Fly vous tentera autant que moi. Alors, rendez-vous sur les terrains avec votre Super Soft Fly, qui n'est doux que quand on le veut bien?

caractéristiques

envergure: 2,15 m
longueur: 1,15 m
surface alaire: 40 dm²
poids: entre 1,8 et 2,2 kg
charge alaire: entre 45 et 55 g/dm²
moteur: 6,5 cc (4 temps) ou 3,5 cc (2 temps)
radio: 4 voies (5 servos)