

**"PLAN ENCARTE : Extra 300 "indoor"
de Benoit Paysant-Le Roux**

ESSAIS :

- Biplan Gulfhawk T2M
- Spider Topmodel
- Radio Fx 18 Robbe
- Planeur Tito BLH Andorra
- Alpha V2 Protech

REPORTAGE :

Meeting grands modèles
du "Grand Sud" à Arles

PLAN :

Avion agricole
S2D "Snow Commander"

**Cht du Monde
maquettes 2002**



NOUVELLE RUBRIQUE :
Tout sur les jets RC avec "Mach 2.2" !

M 02051 - 258 - F: 4,80 €





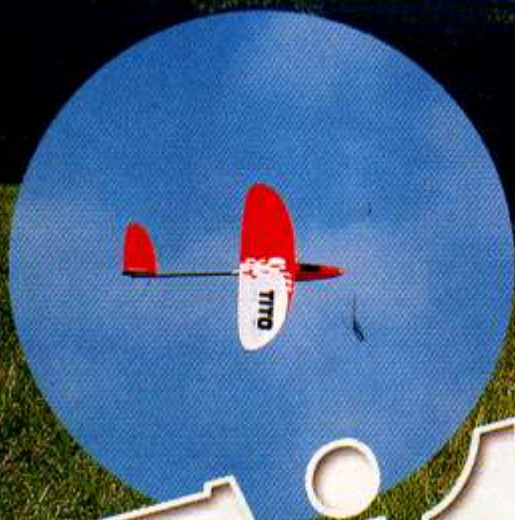
A l'heure des "RTF" en pagaille, construire une planeur de A à Z, aussi polyvalent soit-il, peut en rebouter plus d'un et cela est le cas pour certains, puisque l'on m'a à plusieurs reprises, proposé de me racheter ma Tito, histoire de s'éviter quelques heures à l'atelier !

Toujours est-il que pour posséder la chose, il fallait, jusqu'à aujourd'hui, la mériter en passant par une bonne séance de découpage de nervures (une à une), de coffrages elliptiques et autres flancs tous rondouillards. Que tous ceux qui n'ont pas osé ou qui se sont dit : "je n'ai pas le temps", tendent ici l'oreille car avec ce kit, fini les découpages laborieux et la recherche des accessoires les mieux adaptés ! Ce kit permet donc de s'affranchir de bien des déboires et d'être en possession de la demoiselle en à peine plus de dix heures. De plus, son prix ridicule et la qualité de l'ensemble ne vous permettent plus de trouver des excuses pour ne pas céder à la tentation.

La petite chose remuante...

108x72x16x340... des mensurations de rêve. Des courbes parfaitement proportionnées et une taille de guêpe. Vive, rapide, agile et à l'aise dans toutes les situations. Voilà de quoi nous conquérir. Et conquérir, elle y est arrivée sans mal. On ne compte plus le nombre d'exemplaires construits ces deux dernières années, que ce soit en Andorre, en Espagne, en France, en Angleterre et même en Suisse, on pourrait presque dire que cette petite nana est une vraie ch'tite européenne virevoltant aux quatre coins de notre bon vieux continent ; et qui sait : peut être au dessus de pentes un peu plus lointaines...

Jérôme Chambon - Photos : Laurent Berlivet



Tito

120 RCM



Acquisition de la bête

Il n'est possible d'obtenir le précieux paquet que par correspondance.

Si vous êtes connectés au web, il vous suffira de taper : blhtito@andorra.ad et moyennant la modique somme de 65 Euros (sans les frais de port), vous recevrez sous 48 heures un joli petit carton protégeant la belle demoiselle. Pour ceux n'étant pas connectés, une autre solution consiste à téléphoner au concepteur en personne au : (00 376) 34 71 96 ou bien lui écrire à l'adresse suivante :

B.L.H.
Av ElTraves
6^e 1a Edifici Mirador
La Massana,
Andorre

Historique

Pour ceux qui ont la mémoire qui flanche, qui ne lisaient pas Looping à l'époque ou qui étaient tout simplement partis sur Mars pendant deux ans, voici un petit rappel des faits...

C'est pendant le printemps 2000 que J.C. pondait une adorable petite machine qui pouvait être construite avec un stab en V ou en croix et qui pouvait être équipée en deux ou trois axes. Ce petit planeur avait pour but de lui permettre de voler pendant les vacances sans prendre trop de place dans la voiture. Ravi par les qualités de vol de la chose, Mister Berlivet himself fit paraître le plan dans le numéro 64 de Looping afin d'en faire profiter le plus grand nombre.

Quelques mois plus tard, gestation

La Tito n'est autre que la version en kit de la "Titoletta" de Jean Charles Gabarros, présentée en plan encarté dans Looping il y a deux ans et qui avait connu un succès phénoménal...

Les pièces maintenant prédécoupées facilitent grandement la construction de l'aile elliptique qui fait toute la "gueule" de ce petit planeur aussi vif que plaisant !

oblige, plusieurs dizaines de "Titoletta" virent le jour. Puis vinrent quelques mutans : Titos agrandies, rétrécies, à incidence intégrale (que l'on doit à l'ami Koamm) ou électrifiée (que l'on doit à Claude). Mais aucune de ces versions n'ayant la polyvalence de l'originale, c'est à un retour aux sources en bonne et due forme que nous assistâmes (au grand soulagement du concepteur). Bref, je m'éloigne un peu du sujet là ! Donc, après deux ans de lecture de plan, de coupage et collage de doigts, de ponçage et de "Tu en construis encore une autre ?!", l'ami J-C a eu la super idée de fabriquer des kits. Cool, on va enfin pouvoir gagner du temps et aller voler un peu plus vite ! Je vous invite donc à me suivre dans la merveilleuse aventure qu'est l'assemblage de la demoiselle. Mais avant toute chose, procédons à un petit inventaire du kit.

C'est pas une boîte, c'est un petit sac !

Après le passage du facteur, on ouvre vite le colis (impatience, impatience quand tu nous tiens !) pour se retrouver surpris par le mode d'emballage du kit. Ce dernier n'est pas encartonné mais tout simplement ensachés, bizarre, bizarre. Après tout, pas tant que ça car quand on y réfléchit un peu, cette option s'explique par le fait qu'une baisse des coûts de production entraîne automatiquement une diminution du prix du kit (belle initiative). Rassurez-vous, c'est pas parce que c'est emballé comme ça que ça arrive tout cassé. J-C a pensé à tout en remboursant copieusement le colis pour que tout arrive entier. De plus, vous pourrez constater si quelque chose manque ou est abîmé sans même avoir à ouvrir le sac. Bref, après déballage on se retrouve avec :

- Quelques planchettes de balsa de bonne qualité (légereté et homogénéité) avec toutes les nervures, coffrages, flancs et autres empennages découpés de façon très propre et précise (vive la découpe au jet d'eau)
- Deux renforts de flancs en contre-plaqué aviation multiplis de 0,8 mm (ça change du pauvre c.t.p. cagette que l'on rencontre plus fréquemment dans les kits).
- Un fagot de baguettes triangulaires, rectangulaires en balsa et en samba.
- 6 tubes carbone de différentes tailles et diamètres pour les longerons, le tube de queue et la clé secondaire.
- Un tube guide \varnothing 2 mm et sa corde à piano \varnothing 0,8 mm pour la commande de profondeur.
- Un plan échelle 1 et une notice de montage agrémentée de quelques 39 photos. Cette dernière est également traduite en espagnol, allemand et anglais. Ceci définit clairement le côté international de la bête.
- Un petit sachet comprenant :
 - les couples en contre-plaqué multiplis et les guignols
 - Les cordes à piano 1,5 mm pour les commandes d'ailerons
 - La clé d'aile en c.a.p. \varnothing 3 mm
 - L'écrou et sa vis Nylon \varnothing 4 mm
 - Les guignols de profondeur en alu
 - Deux chapes MP-Jet en plastique avec axe métal et deux embouts
 - Un crochet de catapultage
 - Un tourillon en hêtre \varnothing 4 mm
 - Quelques petits renforts en contre-plaqué 0,8 mm

Voilà qui finit cet inventaire. Et comme vous avez pu le constater, rien ne manque à l'appel hormis la colle, l'entoilage, la radio et un peu de votre précieux temps. Retroussage de manches, déballage de cyano et affûtage de cutter : Banzai !

Assemblage

La construction de la Tito nécessite quelques notions dans ce domaine. Ainsi, un tout débutant non assisté rencontrera sûrement quelques problèmes, liés aux quelques astuces et au vocabulaire qu'il acquerra durant sa progression, malgré une notice globalement bien rédigée. C'est pour cela que je vais appro-

Aussi à l'aise en VDP en montagne que derrière un remorqueur ou lancée à la catapulte, la Tito fait preuve d'une polyvalence très étonnante pour un si petit modèle !



fondir certains points connus des moustachus mais fort utiles aux néophytes.

On nous propose de nous dégourdir les doigts en attaquant par les empennages. Ici, rien de bien sorcier si ce n'est qu'il faut poncer l'emplanture de chaque demi-stab à 55°. Comme ceci ne se fait pas au pif, il est vivement recommandé de se construire un petit chantier. Après avoir poncé chaque emplanture, il ne vous reste plus qu'à coller l'ensemble en vous aidant de ce même gabarit. Le reste du montage des empennages n'appelle à aucun commentaire particulier.

La suite concerne l'assemblage du fuselage qui devra être mené avec grande précaution pour éviter de se retrouver avec une banane, ceci nuisant grandement aux qualités de vol de notre bel oiseau.

Lors du collage des renforts de flancs, vous allez vous rendre compte que les renforts sont un poil plus grands que les flancs. C'est normal et ne vous affolez pas, l'excédent sera poncé un peu plus tard. Pour faciliter le collage des baguettes d'angles, une photo nous montre qu'il peut être judicieux de pratiquer des petites fentes tous les un ou deux centimètres. Les baguettes de mon kit étant relativement souples, je n'ai pas eu besoin de les charcuter. Collez donc ces baguettes en limite de doublage (encore une fois, c'est pas grave si ça dépasse).

Suivez ensuite toutes les étapes jusqu'au fameux mais non moins effrayant perçage de la poutre arrière. Pas de panique. Si vous n'êtes pas sûr de votre coup, suivez le guide plutôt que de percer comme une brute à la perceuse. Repérez le centre de chaque côté en traçant deux traits reliant chaque coin. Utilisez une corde à piano 0,8 mm et percez délicatement jusqu'à aboutir au centre de l'autre côté. Vous n'y arriverez certainement pas du premier coup et ce n'est pas grave. Réessayez et réessayez encore jusqu'à réussite puis passez une corde à piano plus grosse du genre 3 ou 4 mm. Une fois que vous aurez obtenu un joli trou, faites passer un tube carbone 6 mm et enfin la poutre de queue en 8 mm. Et voilà, vous êtes bien dans l'axe. Le collage du bloc se fera après avoir vérifié la rectitude de côté et de dessus par rapport au plan. Une fois que vous aurez tout coffré (fibres en travers bien sûr) et que le bloc de nez sera collé en bonne place, armez-vous de votre meilleure cale à poncer (équipée de papier moyen type 60) et arrondissez grossièrement les angles. Le plus gros du boulot d'arrondi se fera avec du papier plus fin (100 ou 150) et la finition au papier carrossier (600 ou 1000) pour un toucher "peau de fesse".

Le découpage de verrière fera l'objet de mille précautions avec une petite scie, comme le stipule le fabricant, ou avec un cutter à lame neuve après avoir pris soin de bien dessiner cette dernière. Voilà qui boucle la construction du fuselage. Attaquons maintenant le



plus gros du travail : l'aile. Commencez tout d'abord par épinglez le coffrage en interposant la corde à piano, ø 0,8 mm et non un bout de chute comme il est stipulé dans la notice. Explication : si vous placez une chute de balsa de 2 mm, vous ne respecterez pas le creux du profil voilà tout ! Vous installez ensuite l'espèce d'arête de poisson que vous aurez obtenu au préalable et suivez les instructions à la lettre. Le seul petit défaut que j'ai trouvé dans ce kit est que les coffrages destinés à recouvrir l'extrados sont juste taillés à la bonne taille et si jamais vous n'alignez pas l'ensemble parfaitement, vous serez un peu court. De la minutie donc, de la minutie ! J'ai aussitôt passé un petit coup de fil au concepteur pour m'entendre dire que tout rentrerait dans l'ordre puisque les prochains kits se verront offrir des coffrages avec un peu de rab à l'emplanture et au bord d'attaque permettant de corriger tout alignement mal négocié.

Il est aussi possible qu'un de vos deux faux bords d'attaque soit un peu trop court de quelques millimètres (si c'est le cas, c'est que vous êtes l'heureux possesseur de l'un des tous premiers kits. Cette erreur a depuis été corrigée). Dans ce cas, il vous suffit de le rallonger avec un bout de l'autre qui, lui, est un peu trop grand.

Ces petits désagréments passés, continuons le montage. Les câblages des servos d'ailerons seront passés dans les trous pré-perçés sur chaque nervure de chaque demi-aile. Ils pourront être pointés à la cyano pour un maintien plus important. Les saumons sont en balsa contre-collé et poncés en forme. Une fois que vous aurez terminé les deux demi-ailes, il va bien fal-



loir les assembler. Cet assemblage se fait à l'époxy 5 ou 15 minutes et intercalant la clé en corde à piano ø 3 mm pliée au bon angle. Installez une cale sous chaque saumon afin d'obtenir le dièdre désiré (15 ou 20 mm au saumon). En ce qui me concerne, j'ai opté pour le minimum, soit 15 mm, afin d'obtenir une meilleure réponse en roulis. Une fois que l'ensemble est sec, il faut installer la clé secondaire en carbone. Cette dernière est installée à 105 mm du bord de fuite après avoir pratiqué les saignées dans les nervures concernées. Elle pourra être collée à la cyano. N'oubliez pas de reboucher les trous après collage. Et voilà, il ne reste plus qu'à séparer délicatement les ailerons et à coffrer les chants avec les bouts de balsa déjà estampés. Un bon ponçage du bord d'attaque et des saumons au papier fin et un lissage au super fin terminent les travaux.

Mise en croix

Comme d'habitude, cette étape nécessite le plus grand soin pour avoir une machine qui vole droit. Le stab est collé à la cyano ou à l'époxy (préférez cette dernière) sur la poutre de queue après avoir pris soin de bien poncer en biseau l'arrière de la poutre. Si vous oubliez de tailler en biseau, vous n'aurez pas suffisamment de débattements à la profondeur (ce serait dommage, n'est-ce pas ?).

Donc, mettez l'ensemble poutre + stab de côté, car il ne sera collé au fuselage qu'après y avoir installé l'aile.

L'installation de l'aile n'appelle à aucun commentaire particulier car on ne peut plus classique.

Une fois que l'aile est fixée au fuselage, enduisez l'avant de la poutre d'époxy 5 mn puis introduisez-la dans le fuseau.

Retournez le modèle et posez-le par terre en appui sur les saumons du stab et de l'aile puis attendez que ça sèche (rectitude assurée). Voilà, votre Tito est prête à être entoilée !

Finition

Ma Tito a été entoilée à l'Oracover rouge fluo et à l'Oralight blanc. Un petit point en ce qui concerne le fluo : évitez au maximum les recouvrements. En effet, si jamais vous collez du fluo sur un autre bout d'entoilage, il aura tendance à changer de couleur (foncer en l'occurrence) suite à un quelconque échauffement (le soleil par exemple). La solution consiste à recouvrir le fluo et non l'inverse.

Les charnières sont réalisées avec de fines bande d'entoilage. Évitez aussi l'utilisation d'Oralight ici, car



il est un peu trop fragile. Utilisez plutôt un morceau de Scotch. Les lettrages sont tirés du logo qui a été scanné, agrandi puis imprimé sur papier autocollant transparent spécial imprimantes jet d'encre. Ils sont recouverts par de l'adhésif transparent pour les protéger des éléments. Effet garanti !

Ci-dessus, de gauche à droite : L'installation des deux servos du stab en V...

Mais seule la commande de profondeur est indispensable... • Sortie des commandes du stab et commande d'aileron... Micros servos impératifs !

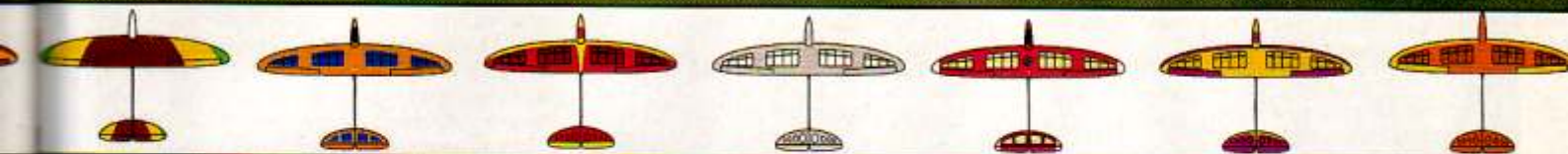
Installation radio

C'est ici que vous déciderez d'équiper votre Tito en deux ou trois axes. Après avoir volé pendant près de 18 mois avec une Tito deux axes, j'ai voulu équiper celle-ci d'une commande de lacet, histoire de voir la différence malgré le fait que Lolo me soutienne mordicus que cela ne changeait rien. Bref, comme je suis têtu, je l'ai fait.

Avec un peu plus de recul, il s'avère qu'équipée de la sorte, la Tito gagne un peu d'agrément dans certaines phases de vol, mais pas suffisamment pour justifier l'achat d'un micro-servo supplémentaire. Si vous en avez deux identiques, qui traînent au fond d'un tiroir, alors pourquoi pas, mais comme je vous le répète, vous vous amusez autant avec seulement la profondeur.

Je pense d'ailleurs à rééquiper la mienne en "deux axes", histoire de gagner quelques grammes. Bref, si vous êtes adepte "du deux axes", suivez les instructions de la notice aveuglément. Si par contre vous voulez quand même l'équiper trois axes, il vous faudra racheter une gaine ø 2 mm et une corde à piano ø 0,8 mm. Les deux gaines seront immobilisées dans





la poutre grâce à quelques chutes de balsa et quelques gouttes de cyano médium. Ne les faites pas déboucher trop loin à l'arrière de la poutre, histoire de laisser un peu de flexibilité aux cordes à piano. Les guignols en alu seront pliés, percés et collés en lieu et place. Je reviendrai sur les ailerons un peu plus loin. L'équipement radio devra impérativement être de format micro. L'accu est un 4,8 v 350 mAh NiCd qui pourra être remplacé par un pack Twicell 70 0mAh NiMH de masse identique mais offrant une autonomie bien plus confortable (ce qui est très intéressant en vol de pente). Le récepteur, un R 600 Graupner a été choisi pour sa taille et sa masse ; de plus il offre six voies, ce qui permet de pouvoir installer un buzzer. Les servos de profondeur et de direction sont des MS-300 (9 g) de chez NPM. Les ailerons se voient attribués deux C-261 Graupner de 8 g collés dans l'aile (sur le coffrage d'extrados) à la colle à chaud après avoir découpé une petite trappe (qui sera remplacée par la suite et fixée avec un peu d'entoilage) dans le coffrage d'intrados. Ils commandent les ailerons via une corde à piano ϕ 1,5 mm pliée en Z côté palonnier et un embout plus chape côté guignol. Ce dernier aura au préalable été collé dans l'aileron, cela va sans dire. Cependant, un petit problème se pose dans cette configuration. Le guignol étant un poil trop large, la chape ne se clipse pas correctement. Deux solutions s'offrent à



vous : soit vous reponcez un peu le guignol pour l'amincir, soit vous inversez l'ensemble avec chape côté palonnier (fado, non ?).

Un petit mot sur les servos

L'utilisation de servos robustes est indispensable puisque avec un peu d'habitude, vous vous surprendrez vous-même à faire des choses pas très raisonnables telles que :

- Atterrissage dos
 - Atterrissage vrille
 - Combat
 - Jeu de la bouteille
 - Passage dos à 10cm du sol raté
- J'en passe et des meilleures...

Bref, vous vous rendrez vite compte (Hein, Boss) que les pignons lâchent assez souvent surtout si vous utilisez un certain type de servos. Ecartez donc les ser-



L'accès à l'accu de réception se fait par la "verrière". Utile pour le changer durant une longue séance de vol sans avoir à démonter l'aile ! A droite, détail du crochet de catapultage...

Les bandeaux représentent les décors d'une bonne partie des Tito déjà réalisées à ce jour !

vos de 5,5 g, 10 g et 14 g qui ont pour système de verrouillage un petit bout de gaine thermo. En les démontant, on s'est rendu compte que les pignons sont beaucoup plus fins que sur les 9 g standards qui, eux, ont fait preuve d'une belle robustesse. Pour exemple, notre rédac' chef de Looping préféré s'est vu changer les pignons de ses 10 g une bonne demi-douzaine de fois en moins d'une semaine ! Je peux vous assurer qu'il commençait à en avoir un peu ras le bol...

Vous trouverez ces super 9 g sous différentes appellations (FS-50 de chez Robbe, MS-800 de chez NPM, Eos nano de chez GWS, etc...) mais ils sont en fait construits par le même fabriquant (GWS).

Réglages et débattements

Les débattements proposés sont tout à fait corrects pour un vol sans surprises. Cela étant dit, si vous souhaitez un vol un peu plus musclé, il s'avérera nécessaire d'augmenter, voire de doubler (si vous êtes du genre Berfishmuts) ceux aux ailerons en prévoyant toujours un petit différentiel (mécanique, si vous utilisez une simple deux voies ou électronique si vous êtes mieux équipé). Le débattement des volets de profondeur ne devra pas excéder 10 mm sous peine de déclencher violents plein cabré. Le centrage proposé est pile-poil comme il faut (un vrai centrage, quoi !) mais pourra être reculé de quelques millimètres pour les plus fous.

On peut également prévoir un petit mixage (ailerons baissés de quelques millimètres), utilisé par Claudius, qui permet de faire des approches type Soaring à deux à l'heure malgré un vent conséquent.

Let's get flying, man !

Je sais bien que ce chapitre peut être considéré par certains d'entre vous comme un "bis repetita" de celui d'il y a deux ans dans Looping. L'intérêt est que la machine a, aujourd'hui, été testée jusque dans ses derniers retranchements et que c'est donc avec pas mal de recul que je vous en propose la synthèse.



A la catapulte : On plante le tire-bouchon dans le sol, on accroche l'anneau dans le crochet et on recule jusqu'à ce que l'ensemble soit bien tendu. Et comme on est un peu fou, on recule encore de quelques pas (vous savez, jusqu'au moment où on se dit qu'il vaut mieux que le tire-bouchon tienne le coup ! Groupes !). On met les ailes bien à plat et on lâche droit devant en gardant le planeur à plat. Ouah, la vache (pardon !), l'accélération est à ce point fulgurante que l'on se demande si ça va tenir le coup. Rassurez-vous, la cellule encaisse sans soucis. Une fois le point d'ancrage passé, on tire pour amener la demoiselle à la verticale et là, on n'en finit plus de monter. On peut estimer l'altitude prise à environ 50 mètres. C'est réellement impressionnant. Après, il faut un petit ordre à piquer pour remettre tout cela à plat et entamer un vol type gratte ou retournage de crêpe selon l'humeur. L'altitude glanée permet d'effectuer plusieurs figures telles que loopings, tonneaux et autres vrilles avant de rejoindre le plancher des vaches (encore elles !). Un vol gratouille permet de voler nettement plus longtemps car la Tito a de très bonnes dispositions pour cet art qu'est la recherche de bulle. Il n'est pas rare d'en accrocher une ou deux et de ce fait d'allonger de façon respectable le temps passé le nez en l'air. Ce mode de mise en altitude permet de s'amuser quand on ne dispose pas de pente à proximité ou alors quand les copains remorqueurs sont partis en vacances.

Au remorquage : La Tito est très facilement remorquable par n'importe quel type d'avion pourvu qu'il ait un peu de puissance en rab. Les remorquages ne se comptent plus aujourd'hui. On l'a vu accrochée derrière l'avion école du club, derrière un Piper d'à peine un mètre d'envergure, portée par un Pilatus équipé d'un 32 ou encore énergiquement mise en altitude par le Shensaya. N'étant pas équipée d'un crochet de remorquage, il suffit de scotcher le câble sous le nez ou tout simplement d'utiliser du Velcro. Il est très amusant de voir cette petite bestiole remuer dans tous les sens alors qu'elle n'est pas encore larguée. Certains doux-dingues s'amuse même à passer quelques tonneaux durant le tractage. Bref, arrivée à une altitude confortable, il suffit de prendre un peu de vitesse et de cabrer violemment pour se libérer du tracteur et ainsi enchaîner par un vol dont la durée dépendra de son extravagance. Le plus amusant c'est que, bien souvent, cela amuse tellement le pilote du remorqueur que ce dernier se replace automatiquement en seuil de piste pour remettre ça (incroyable de s'entendre dire : "t'es sûr que tu veux pas y retourner ?").



Ce que j'ai aimé :

- Qualité du kit
- Kit très complet
- Notice claire et précise
- Polyvalence et qualités de vol
- Prix

Ce que j'ai moins aimé :

- Bah, euh...!

Les qualités de vol de la Tito ?

Et bien lisez le texte...

Nous vous assurons que ce qui est raconté est rigoureusement authentique.... Alors à vous de juger !



Une idée folle passa un jour dans l'esprit de l'un d'entre nous. A savoir : accrocher plusieurs Titos (7 ou 8) derrière un remorqueur. "Ils sont dingues ?" vous direz-vous. A cette question, je répondrai que cela est fort probable et qu'à mon avis, l'expérience est pour bientôt.

A la pente : C'est bien à la pente que l'on peut exploiter au mieux les capacités de la Tito. Une petite butte avec un vent bien dans l'axe permet de déjà s'amuser correctement. Mais si vous avez l'occasion de la faire évoluer dans ses montagnes natales, alors là, c'est carrément royal. Une petite pichenette et la voilà virevoltant dans tous les sens, exploitant le moindre souffie ou la moindre bulle qui passe à proximité.

La plus grande qualité de cette machine est sa polyvalence. On peut donc décider de voler "cooloss" à la recherche de thermiques, de voltiger gentiment ou violemment ou alors de carrément péter les plombs dans des jeux plus fous les uns que les autres (j'y reviendrais). Mais avant toute chose, je m'en vais vous décrire ses aptitudes dans des conditions de vol disons... normales.

Le lancer est une simple formalité dont on s'acquitte aisément grâce à une bonne prise en main. Sitôt dans son élément, elle semble posée sur des rails avec des trajectoires on ne peut plus tendues, que se soit dans la pétolie ou bien dans la tempête. Aux débâtements indiqués, la Tito est très homogène sur tous les axes mais dès lors que vous les augmentez aux ailerons, ça devient l'hallu. Ainsi les tonneaux peuvent être très rapides selon la vitesse acquise au préalable. Cette dernière peut être conséquente mais sans jamais égaler celle d'un planeur taillé pour aller vite, tel un Mini-Ellipse par exemple. Si vous avez opté pour l'installation de la dérive, vous pourrez même passer quelques tonneaux d'une lenteur à faire pâlir un Park-flyer. J'ai même réussi quelques cercles en tonneaux.

Les loopings sont une simple formalité et pourront être de diamètre important (si la dynamique est avec

vous) ou bien d'un rayon ridicule si vous dosez bien l'ordre à cabrer. Le vol dos ne pose aucun problème malgré le fait que le profil n'ait pas été développé dans cette optique. On assiste seulement à un ralentissement du planeur qui est expliqué par l'assiette cabreuse nécessaire à cette phase de vol. Ce qui est très intéressant quand le vent souffle fort et que la piste est très courte : on passe dos en finale pour casser la vitesse, qui peut alors être ridicule, et on pose dans cette configuration (eh oui, sur le dos !); n'avez aucune crainte, ça marche à tous les coups.

Le renversement est plus que correct malgré la présence d'un stab en V, avec un léger avantage à la version trois axes.

Une figure que j'apprécie tout particulièrement avec ce petit planeur est le tonneau déclenché qui peut être d'une rare violence. Pour passer un déclenché, il vous suffit de mettre les manches dans les coins pendant une demi-seconde. Par contre, si vous souhaitez en passer deux d'affilée, il faudra insister pendant presque trois secondes ! Ceci s'explique par la faible inertie de la Tito.

En parlant de faible inertie, l'extraterrestre nous a carrément fait halluciner : il prenait un badin de folie après une descente de peut-être 200 m (ça commençait à siffler sévère) et à vingt mètres du sol, il mettait tout dans les coins. On a tous cru que tout allait exploser. Eh bien non ! La Tito s'engage dans plusieurs déclenchés d'une violence inouïe. Jusque là, tout paraît normal, mais le plus impressionnant c'est que malgré la vitesse accumulée, cette succession de déclenchés se fait littéralement sur place, le tout suivi par un atterrissage vrille en bonne et due forme ! Du délire je vous dis ! Bref, presque tout peut être réalisé avec votre Tito (sauf la tranche, mais ça, vous vous en doutez) pourvu que vous ayez le grain de folie qui va bien.

Un petit jeu qui nous a tous beaucoup amusé est la course aux pylônes en patrouille. C'est très stimulant et il faut avoir les yeux partout surtout quand, au moment du virage, vous voyez une demi-douzaine de Tito qui rebondissent comme des balles de ping-pong et vous foncent dessus. Car la Tito a cette faculté étonnante de bien rebondir dans les virages (une vraie petite foueuse je vous dis).

Cependant, le plus amusant me semble être le jeu de la bouteille. Imaginez une bouteille d'eau minérale (en plastique, c'est mieux !) posée à même le sol à environ cinq ou six mètres de la crête. Ajoutez sept ou huit Titos déchainés ; le but étant de dégommer la dite bouteille. Je peux vous assurer que c'est du sport. Surtout que c'est plutôt les copains qui vont chercher leur planeur qu'il faut éviter. Bref, certains attaquent cette pauvre bouteille en arrivant sur le dos, d'autres en piquer ou encore à fond les ballons et à dix centimètres du sol (il faut le voir pour le croire). Le grand vainqueur de ce petit jeu reste Mister Maurice qui nous a fait quelques belles touches et le plus mauvais reste votre serviteur qui était très occupé à aller chercher sa Tito, plantée dans les bouses de vaches suite à des passages un peu trop bas.

Conclusion

Avec une ligne très réussie et des qualités de vol indéniées, la Tito a su ravir bon nombre de modélistes ces deux dernières années. J'en connais certains qui ne jurent plus que par elle. Désormais disponible en kit, elle fera, à n'en pas douter, le bonheur de nombreux pilotes qui n'avaient pas osé la construire à l'époque, ou qui la découvrent aujourd'hui. Ainsi nous assisterons peut-être, un jour, à la naissance du Tito's fan club ! En attendant ce moment, je vous souhaite de bons vols avec votre Tito. D'ailleurs, le vent se lève et je crois que je vais aller me faire une petite séance de ce pas.

Atchaô ! Jérôme, un Tito's fan !

FICHE TECHNIQUE

Nom :	Tito
Concepteur :	Jean-Charles Gabarros
Fabricant :	B.L.H. Av. El Traves 6 ^e 1a, Edifici Mirador La Massana Andorre

Type de construction :

Structure balsa et contre-plaqué découpée au jet d'eau, + tubes carbone (longerons, poutre)

Envergure :	1076 mm
Longueur :	723 mm
Surface alaire :	16 dm ²
Masse :	340 à 360 g
Charge alaire :	21,25 à 22,5 g/dm ²
Profil :	SB99F3J
Radio :	2 à 4 voies

NOS APPRECIATIONS

Qualité et contenu du kit	■■■■■
Facilité d'assemblage	■■■■■
Facilité de pilotage	■■■■■
Qualités de vol	■■■■■
Rapport qualité/prix	■■■■■

■ Inférieur à la moyenne ■ Dans la moyenne ■ Supérieur à la moyenne
(Ces appréciations s'entendent dans la catégorie du modèle concerné)