



H101 Salto

Texte : Laurent Berlivet

Photos : de l'auteur, de Jean-Charles et Guillaume Didier

Aspach, haut lieu du vol électrique outre-Rhin. Vous avez pu suivre les différents compte rendus de cette rencontre annuelle dans ces pages ([rencontre 2004](#) et [2006](#)) . Toutes sortes de machines extraordinaires se succèdent pour une présentation en vol, devant de nombreux spectateurs et une quantité toujours croissante d'exposants. Parmi eux, [Schmierer Modellbau](#) qui propose pour sa part toute une gamme de planeurs, du petit 2 axes à la grosse maquette tout plastique. Au diable les électrons pour un instant... c'est sur un magnifique Salto H-101 de belle taille que j'ai craqué !

Quelques mots du grandeur

Le Salto H-101 a été conçu par Ursula Haenle en 1970. C'est un dérivé du Libelle, aussi bien au niveau du fuselage que de l'aile. Cette dernière a été réduite à 13,60 m d'envergure pour la version voltige, dans le but d'accroître le taux de roulis, contre 15,35 m pour la version standard. Le fuselage est par contre différent, beaucoup plus haut avec sa roue carénée, très travaillé au niveau du karman à cause de l'aile médiane, et bien sûr original avec son empennage papillon.

La production n'a duré que deux ans, et une soixantaine de machines ont été construites, mais suffisent à entretenir sa notoriété, aussi bien chez les modélistes que chez les vélivoles.

Conçu pour résister à +7G / -5G, on en voit encore voltiger dans des shows, de façon très spectaculaire. Des vidéos de Manfred Radius, voltigeant avec des feux d'artifices de nuit, sont visibles sur son site Internet radiusairshows.com. La spécialité de ce pilote, c'est de couper un ruban tendu entre deux perches à quelques mètres du sol lors d'un passage dos. Impressionnant !

Certaines versions sont équipées d'un parachute de queue pour réduire la distance d'atterrissage.

Assez peu répandu sur les terrains de vol à voile, il remporte cependant toujours un certain succès auprès des modélistes. Son stabilisateur en V n'est pas ce qui se fait de mieux pour voltiger, mais on en a vu différentes versions en modèles réduits plus ou moins réussies, parfois plus orientées vers le vol à voile que l'acrobatie.

La semi-maquette qui nous intéresse aujourd'hui est construite comme le grandeur, tout en matériaux composites, à l'échelle 1:3,5 en partant de la version vol à voile, ce qui donne une envergure de 4,40 m. Le profil choisi pour l'aile est vraiment parfait car après essais, le planeur montre qu'il est à la fois un très bon gratteur mais également un fameux voltigeur, tout comme son aîné.



Vous rêvez d'un grand planeur tout plastique qui soit également une maquette. C'est le cas avec ce Salto à l'échelle 1/3,5.

Descriptif du kit

L'emballage se limite au plus simple : des housses en plastique-bulle épais ! Mais le contenu ne souffre lui d'aucune critique. Le fuselage moulé en fibre époxy est une belle pièce de 1,70 m de long, très robuste. Il est gel-coaté blanc ou jaune, au choix. Les délais de livraison peuvent varier suivant la disponibilité. Les très larges karmans si caractéristiques débordent largement devant l'aile, comme sur le vrai. Les fourreaux de clés ainsi que ceux des tétons de centrage sont en place, aussi bien pour les deux demi-ailes que pour les demi-stabs. La grosse roue légère de 105 mm de diamètre en mousse dure est installée de façon démontable grâce à une vis BTR. Ceux qui volent sur piste en bitume pourront la remplacer par une autre en caoutchouc si elle s'use trop vite. J'aurais aimé trouver un carénage faisant office de garde-boue enveloppant la roue car toutes sortes de poussières peuvent se déposer dans le fuselage.

A l'intérieur, deux tubes en plastique sont collés le long des flancs. Ils sont destinés à recevoir les rallonges de fils des servos de l'empennage qui sont donc placés au plus près des gouvernes.

Le cadre de la verrière est également moulé en fibre. Il s'ajuste parfaitement sur le fuselage et se fixe avec deux tétons sur l'avant, et deux fines cordes à piano sur les côtés. Une tirette vient le verrouiller par l'arrière. Le baquet gris uni est prisonnier de la verrière avec une cornière moulée formant le cadre.

**Poids des éléments nus,
à la réception du kit :**

Fuselage : 1800 g
Aile gauche : 1184 g
Aile droite : 1204 g
Stab : 200 g
Accessoires 125 g
AF : 60 g
Total : 4573 g

Après équipement :

Fuselage : 2810
Verrière : 236 g
Aile gauche : 1416 g
Aile droite : 1394 g
Stab : 270 g



L'aile est moulée en sandwich, creuse, et largement renforcée avec du carbone. Chaque panneau est extrêmement rigide. Je n'ai noté qu'une très faible différence de poids entre les deux : 1184 g contre 1204 g. Ca ne se ressentira pas en vol.

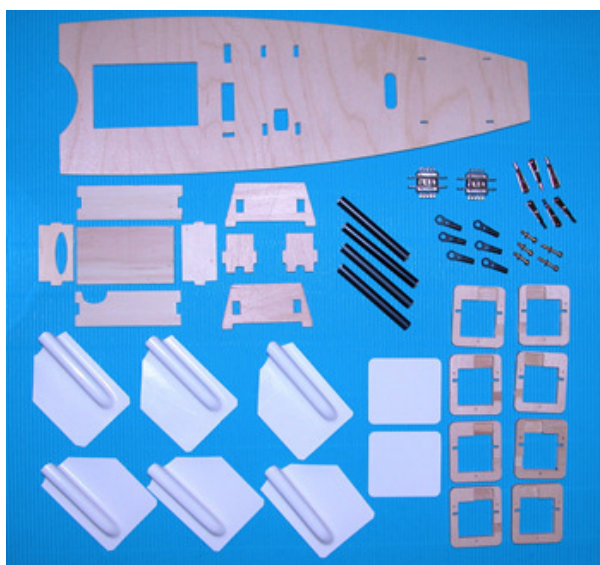
Les aérofreins à bascule au bord de fuite existant sur le grandeur, qui dépassent dessus et dessous, n'ont pas été reproduits sur le modèle. Ca n'est pas plus mal, j'ai déjà eu des problèmes avec un Salto plus petit. Ici, on trouve les emplacements pour des aérofreins conventionnels à lames - pour ma part des Multiplex de 35 cm - , ainsi que des volets qui permettent toutes sortes de mixages comme la possibilité de creuser le profil sur toute l'envergure.

Toutes les articulations sont fermées par des profilés en arc, aussi bien sur l'aile que sur l'empennage.

La clé d'aile est impressionnante, et à toute épreuve. C'est un profilé rectangulaire moulé en carbone autour d'une structure cloisonnée. Pas de doute, ce Salto est bien destiné à être remué.

Les empennages sont réalisés comme l'aile et comportent chacun deux clés en tube carbone.

L'état de surface est parfait partout, il n'y a pas la moindre bulle nulle part.



Les accessoires livrés dans le kit sont de belle qualité. Les platines sont fraisées dans du contre-plaqué, les carénages de servos moulés en fibre.

Une pochette comprenant de nombreux accessoires est livrée. La grande platine est en contre-plaqué. Des boîtiers viennent s'y glisser pour recevoir le récepteur et le servo du crochet de remorquage.

Les supports servos en contre-plaqué sont fraisés mais rien n'est précisé concernant les servos qui y sont adaptés. Elles ont servi de gabarits pour confectionner les miennes, aux dimensions de mon matériel.

Les quelques chapes, prises et carénages moulés en fibre sont de bonne qualité.

En quelques minutes, on effectue un montage à blanc. En fait, le seul travail qu'il reste à faire sur cette cellule, c'est d'installer l'équipement radio.



Volez équilibré...

Dès la première mise en croix, on se rend compte qu'il faudra du lest pour équilibrer le modèle. C'est normal, sur le Salto grandeur le poids du pilote suffit au centrage. Plus la maquette planeur est grande, plus il est difficile d'obtenir le centrage en déplaçant l'équipement radio.

J'ai dû couler du plomb pour respecter l'emplacement du centre de gravité. Afin d'en mettre le moins possible, on peut prévoir d'alimenter la radio avec deux packs d'accus de 5 éléments, et de réaliser un poste de pilotage aménagé. C'est ce que j'ai fait, le lest nécessaire pèse quand même environ 450 g ! J'ai coulé des plombs d'équilibrage de roues fondus dans un bac de terre mouillée dans laquelle j'avais appuyé le dessous de la pointe du fuselage. Après mise en place du crochet de remorquage (d'origine Topmodel) dans la pointe - c'est plus réaliste - j'ai fixé ce lest au fond du fuselage sur un tapis de mastic silicone, avant de coller la platine radio. Pas d'inquiétude, le Salto encaisse cette petite masse supplémentaire mais indispensable sans problème.

Pour un bon collage de la platine radio dans le fuselage, il est recommandé de poncer les chants en biseau afin qu'elle vienne bien se plaquer sur les flancs. Quelques plots de colle époxy rapide pour l'immobiliser, puis un ruban de fibre de verre (180 g/m²) est collé à la résine époxy à cheval sur tout le tour, en remontant bien sur les flancs.



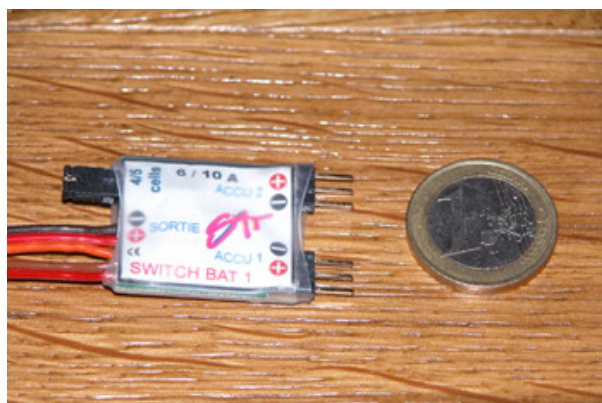
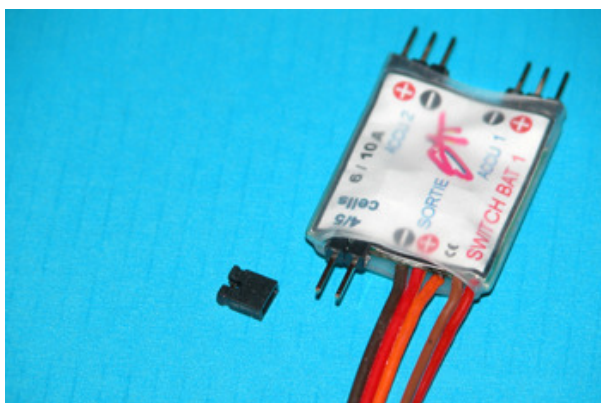
Pour obtenir le centrage, il a fallu couler un plomb d'environ 450 g !



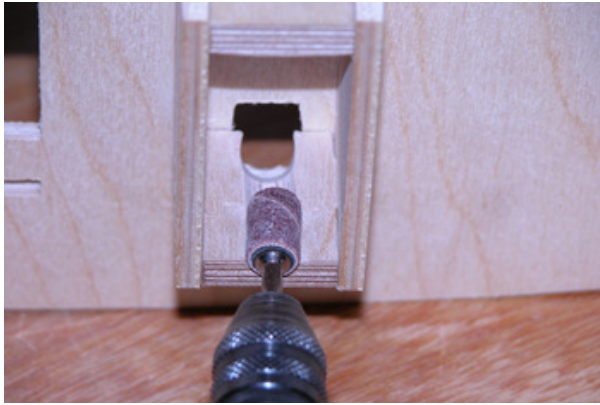
Un crochet de remorquage du commerce venant se glisser dans le nez du fuselage a été utilisé.

Equipements

Sur un tel modèle, la fiabilité doit primer. Il y a toute la place nécessaire pour cela, et comme on l'a vu, il faut du lest, donc autant charger utile.



Un basculeur SMT de seulement 7 grammes sert pour commuter les 2 packs d'accus de l'alimentation.



Le support du servo de crochet s'ajuste parfaitement sur la platine. Il est ici poncé pour laisser passer les fils d'alimentation.

J'ai placé 2 packs d'accus de 5 éléments Ni-MH de 2500 mAh assemblés en pyramide l'un derrière l'autre, dans le nez. Ils sont accrochés au Velcro puis immobilisés au moyen de crochets et de colliers Rylsan. Un petit basculeur d'accus SMT se charge de permuter l'alimentation de la radio en cas de défaillance de l'un d'eux.



Vue de la platine radio dans le fuselage. Derrière le servo du crochet de remorquage, on devine les 2 packs d'accus de 5 éléments de 2,5 A glissés dans la pointe, l'un derrière l'autre.

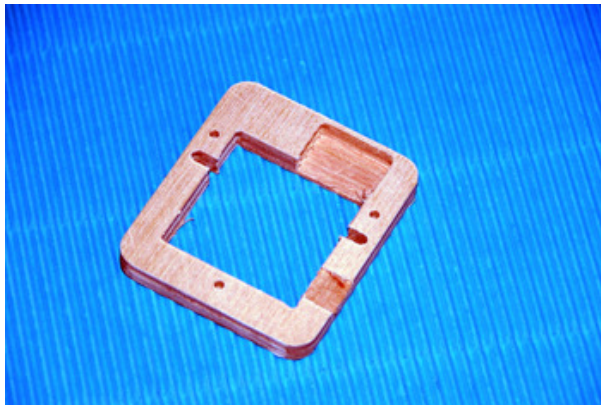


Le récepteur est immobilisé dans de la mousse. De nombreuses ferrites ont été installées pour éviter les perturbations radio. On voit que le puits de roue n'est pas fermé.

Le servo de remorquage est fixé sur son support collé sur la platine. Le récepteur se glisse dans un compartiment spécialement aménagé. Comme tous les servos sont placés au plus près des gouvernes, il n'y a rien d'autre dans le fuselage, excepté de nombreuses ferrites destinées à éviter les pertes de portée radio ou les parasites.

L'antenne de réception est tendue dans le fuselage, dans une gaine en plastique qu'il a fallu rajouter. Dommage que le fabricant n'ait pas pensé à en mettre une.

Pour effectuer les raccordements des prises servos sans se tromper dans les fils lors de l'assemblage, j'ai choisi de noyer les connecteurs dans les emplantures.



Une des platines servos livrées par le fabricant. C'est propre.

Si vos servos ne sont pas adaptés aux dimensions, il faudra les refaire...



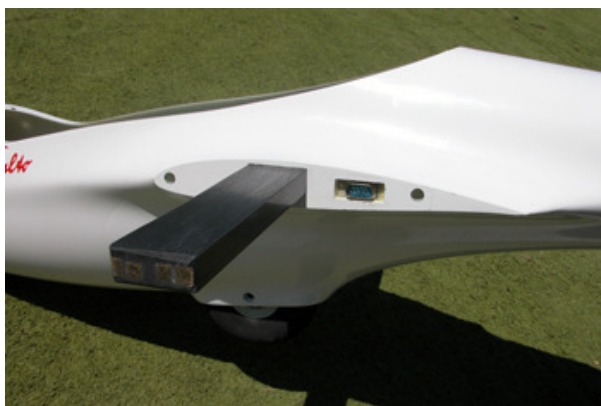
Les guignols sont réalisés avec des boules en laiton qui viennent se visser directement dans des inserts logés dans les gouvernes. On voit aussi les languettes de fermeture des articulations.



Chacun des servos est placé au plus près de sa gouverne. Ici, il s'agit d'un aileron. Les tringleries ultra courtes ne sont pas livrées.



Les deux trappes des servos actionnant le volet et l'aérofrein d'une demi-aile. Des caches en fibre viendront les recouvrir.

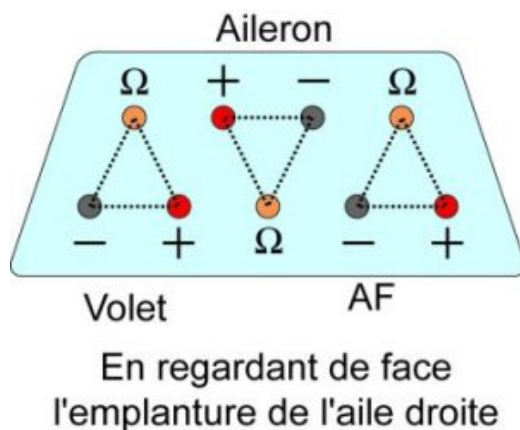


La clé d'aile moulée en carbone nervuré est vraiment à toute épreuve. La mousse dans les alvéoles sert à gagner du poids.



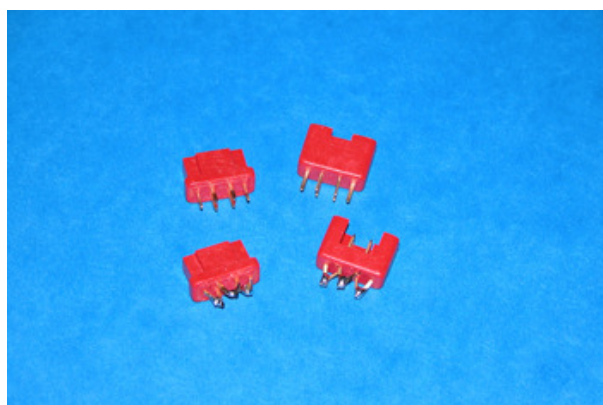
Mise en croix : les branchements se font automatiquement. C'est rapide et sans risque de se tromper.

Pour l'aile, des prises informatiques 9 broches sont livrées pour des branchements directs lors de la mise en croix. L'emplacement moulé en creux est prévu à la fois côté fuselage et côté aile. Un collage des prises l'une après l'autre est préférable pour s'assurer que tout se positionne correctement. Avec 3 servos par demi-aile, il y a juste ce qu'il faut côté broches.

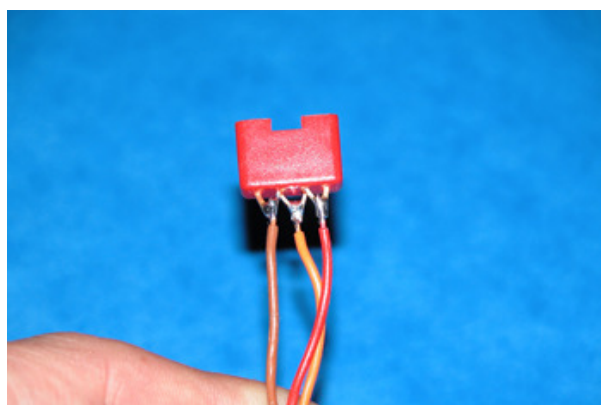


Les servos choisis sont des Hitec HS-125MG. Des mini-servos plus ordinaires conviennent pour les aérofreins. Pas de souci pour passer les câbles dans l'aile puisqu'elle est creuse...

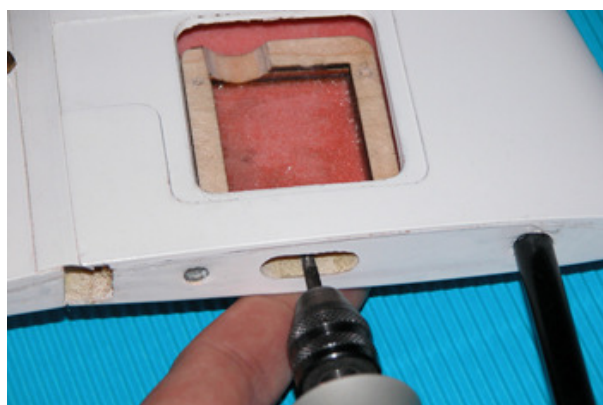
Les carénages moulés en fibre doivent être découpés et ajustés. Attention, le marquage en surface ne correspond pas tout à fait aux ouvertures de l'aile. Il faut bien vérifier également que les palonniers de servos soient alignés avec les trous des guignols avant de coller les platines. Ces guignols à boule en laiton se vissent directement dans les gouvernes puisque des inserts métalliques s'y trouvent.



Les prises servos 6 broches utilisées pour raccorder les demi-empennages. Les broches sont regroupées par 2 pour accroître la fiabilité.



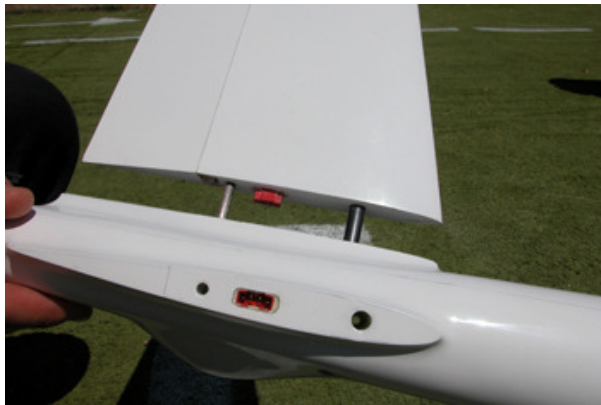
Les prises dont les contacts ont été réunis sont prêtes à être noyées dans les emplantures des demi-stabs.



Il faut fraiser les emplantures des stabs, à l'aide d'une mini-perceuse, sans déraper, pour y insérer les prises. On voit aussi le support en contre-plaqué destiné à recevoir le servo.



Une fois que la prise est immobilisée d'un côté, il faut coller en face celle qui vient s'enfiler dedans. Bien recouvrir la prise et l'emplanture de cire de démoulage pour éviter toute mauvaise surprise.



Mise en place des demi-stabs sur le terrain. Le raccord des prises se fait directement lors de l'assemblage.



Une vis BTR qui se visse en bout de la clé avant maintient le demi-stab parfaitement plaqué sur le fuselage.

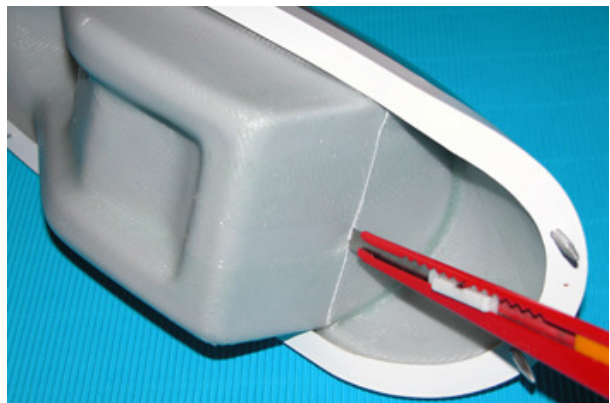
Côté empennage, mis à part l'emplacement des servos dans chaque demi-stab, le fabricant n'a rien prévu pour passer les câbles d'alimentation au niveau des emplantures. Il faut donc fraiser des ouvertures, sans riper, afin d'y glisser les prises. Pour le stab, j'ai trouvé des prises 6 broches alors que 3 auraient suffi. Pour plus de fiabilité, les broches ont été raccordées par paires. Ensuite, les prises ont été collées l'une après l'autre à l'époxy additionnée de micro-ballon. Ne pas hésiter à bien protéger la prise opposée ainsi que les emplantures avec de la cire de démoulage.



Finition

Les autocollants en vinyle formant l'immatriculation sont déjà posés sur les flancs et sous l'aile, ainsi que le nom Salto placé de chaque côté de la verrière.

Ce n'est pas parce que tout est fait... qu'il ne faut rien faire ! Il y a donc moyen de trouver un peu de temps pour s'occuper de l'aménagement du poste de pilotage... Il n'est pratiquement pas possible de démonter le baquet du cadre sans devoir ruser, ce qui est bien dommage car l'aménagement cabine est totalement absent. Même pas un semblant de tableau de bord ! C'est bien triste sous cette immense verrière. Pour pouvoir retirer ce baquet sans devoir briser la cornière, j'ai dû le fendre au niveau du tableau de bord afin de l'assouplir. Après, il faut trouver un pilote échelle 1/3,5 ou le réaliser soi-même. C'est ce que j'ai fait, avec de la mousse polyuréthane expansive coulée dans un moule en plâtre, sur une forme sculptée dans de la pâte à modeler. Plus de détails sur cette méthode [ici](#).



L'immense verrière et son baquet sont livrés complètement nus. Quel dommage. Un simple tableau de bord aurait déjà participé à l'aspect maquette.



Les boucles du harnais sont découpées dans de la carte plastique. Un peu de peinture à maquette leur donnera un aspect métallique.



Les boucles du parachute du pilote sont réalisées avec des trombones pliés et soudés. Les sangles sont en ruban de tissu.



Le tableau de bord dessiné à l'informatique a été imprimé sur du papier photo, ainsi que des reproductions de cartes aéronautiques.



La forme du baquet n'est pas réaliste, et ne permet pas de loger un pilote entier. L'habillage du siège est réalisé avec une bande de feutrine autocollante.



Le pilote est réalisé en mousse expansive moulée dans une forme en plâtre.



Le master de la tête a été sculpté dans de la pâte à modeler.

Le siège moulé n'est pas du tout réaliste, et le baquet n'est pas assez profond pour loger un pilote complet. J'ai donc installé un semblant de buste placé sur un faux patalon en toile. C'est suffisant pour l'illusion. Quelques accessoires comme des harnais, des poignées, des cartes, etc. ainsi qu'un tableau de bord ont été confectionnés, le tout a été soigneusement collé en place puis le baquet a repris sa position sous la bulle.



Ci-dessus, le tableau de bord téléchargeable, à l'échelle 1.

A découper et à coller directement dans le baquet.

[Format jpeg](#) (430 Ko)

[Format PDF](#) (430 Ko)

Pour réaliser les sangles, on trouve dans les boutiques de création artistique des rubans de tissus de toutes les couleurs dans différentes largeurs. Cet aménagement représente une cinquantaine de grammes qui changent radicalement l'aspect au sol et surtout en vol du modèle. C'est quand même plus joli qu'un bloc de plomb supplémentaire...



Réglages

Sur ce modèle, certains préfèrent condamner les aérofreins, plus par souci de simplifier un peu le pilotage et d'économiser deux servos plutôt que pour gagner du poids. Dans ce cas, le débattement des volets vers le bas peut s'avérer insuffisant pour freiner efficacement en position crocodile. Pour remédier au problème, il faut élargir les fentes côté intrados tout le long de l'articulation des volets de façon à ce qu'ils puissent se baisser davantage. Si on travaille au cutter, il est préférable d'immobiliser le réglage métallique avec du ruban adhésif double face, afin que la lame reste bien guidée. On peut aussi reprendre l'ouverture avec une mini-perceuse équipée d'un disque à tronçonner. Là encore, prudence, ça serait vraiment triste d'endommager une si belle surface. Prévoir alors un débattement d'environ 70° pour que la modification soit assez efficace. Les quelques dizaines de grammes gagnés ne changent pas grand-chose au comportement en vol. Cela simplifie seulement l'installation radio et réduit le prix de l'équipement.

Pour ma part, j'ai conservé les aérofreins et j'ai déjà eu l'occasion de ne pas regretter de les avoir installés.

Une bande de plat d'aluminium plié sur lequel on vient coller une bande de papier gradué forme un outil très pratique et précis pour régler le débattement de chaque gouverne.

Le centre de gravité est situé à 93 mm du bord d'attaque, c'est le point indiqué par le fabricant. Il me convient parfaitement.



Avec son aménagement cabine, le planeur a bien meilleure allure sur le terrain. C'est indispensable pour l'aspect maquette.



Réglage précis des débattements grâce à un petit outil très simple réalisé avec un plat d'aluminium gradué, [présenté en détail ici.](#)

Côté réglages, voici les débattements adoptés (mesurés au plus large des gouvernes) :

- Profondeur : 15 mm vers le haut et vers le bas
- Direction : 15 mm vers le haut et vers bas
- Ailerons : 15 mm vers le haut, 10 vers le bas
- Volets en combinaison avec les ailerons : 10 mm vers le haut, 5 mm vers le bas
- Ailerons en combinaison avec les volets (gratte) : volets 3 mm vers le bas, ailerons 2 mm vers le bas
- Position "croco" : Ailerons 20 mm vers le haut, volets 15 mm vers le bas, compensation profondeur 3 mm à piquer
- Pas de compensation programmée pour la sortie des aérofreins

J'ai ajouté 20% d'expo aux ailerons et 30% à la profondeur



Remorquage

Le crochet dans le nez est très discret, mais suffisamment pratique pour accrocher la boucle du câble grâce au diamètre raisonnable du tube. Mise des gaz du remorqueur. A peine après quelques mètres de roulage, les ailerons deviennent efficaces et permettent de maintenir l'aile à plat, c'est encore plus flagrant s'il y a un peu de vent de face. La roue est bien placée, le planeur prend sa ligne de vol très vite. Pas de difficulté pendant le remorquage, le Salto reste très visible vu sa taille. Si le remorqueur n'est pas surmotorisé, le câble se détend parfois un peu, il faut alors sortir quelques crans de volets afin de faire grimper le Salto en le freinant doucement. Il montre déjà sa finesse élevée...



Gratte

Une fois largué, on se retrouve aux manches d'un fin gratteur. Effectivement, malgré une idée un peu préconçue, ce Salto n'est pas une pure machine de voltige faite pour évoluer constamment avec beaucoup de badin en consommant beaucoup d'altitude. En fait, il semble scotché en l'air, même en position lisse où il transite sans chuter. La position volets sortis ne fait pas beaucoup varier la vitesse, mais aide dans les zones ascendantes bien définies. En vol, ne pas dépasser plus de 3 mm de volets baissés, sinon les performances se dégradent. La spirale est aisée en combinant le pilotage 3 axes. En spirale serrée, il vaut mieux ne pas sortir les volets mais voler vite.



Vol lent

Comme tout planeur, il vole mieux avec une vitesse raisonnable pour transiter. On arrive quand même à le freiner sérieusement en baissant volets et ailerons. En freinant encore, si l'aile est à plat, le planeur fait une abattée prévisible qui se rattrape rapidement. En virage, il part sur l'aile mais on arrive très facilement à redresser dès que les gouvernes sont à nouveau soufflées. Aucune crainte donc, il faudrait vraiment faire une erreur pour se faire piéger au moment d'atterrir par exemple.



Vol rapide

Le planeur n'attend que ça... On pousse légèrement et les chevaux sont lâchés. De visu, si le planeur est un peu haut, on n'a pas l'impression que le vol est très rapide. Mais on se rend vite compte que la distance parcourue devient énorme. Il faut bien regarder autour de soi pour éviter toute mauvaise rencontre. Les virages serrés s'enchaînent intensément, c'est du bonheur, le planeur ne se freine pas du tout. Ca ne se passe bien sûr pas dans le même volume qu'un F3F...



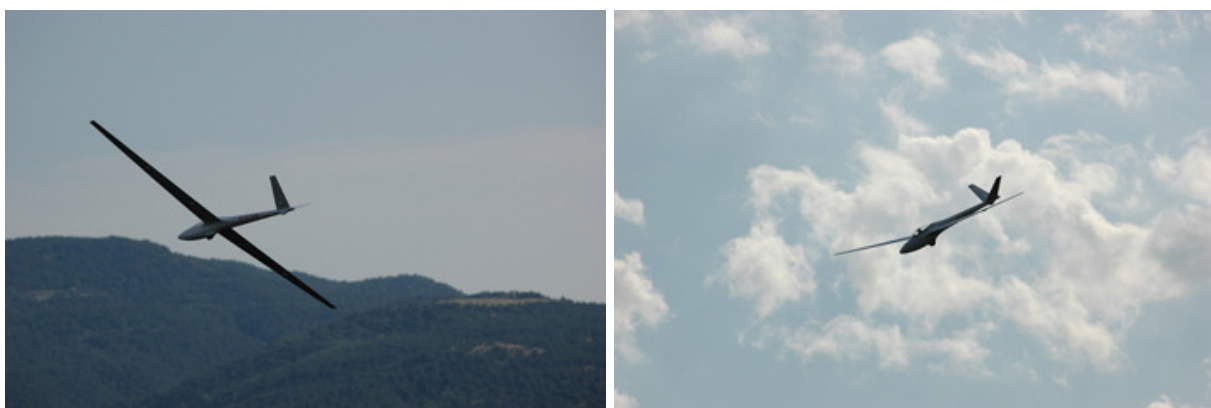
Voltige

Le planeur est donc très agréable en vol à voile, il est possible de rester longtemps en l'air en exploitant les ascendances. Mais l'image que nous avons tous du Salto, c'est la voltige, et là encore il se débrouille très bien. Grâce à sa finesse et à son inertie, les figures s'enchaînent pour le plus grand plaisir. Boucles et tonneaux tournent dans un vaste volume, on a largement le temps d'effectuer les corrections si nécessaire. Ça aide, une grande plume...

Ce qui surprend pour un modèle de cette taille, ce sont les délenchés qui peuvent être très violents si on le souhaite. Tout dans les coins, le planeur semble avoir été percuté en pleine course. Et il faut anticiper si on ne veut pas effectuer un demi-tour de plus. Finalement, ça n'est pas du tout réaliste. Mais l'aile ne plie pas, la cellule encaisse. Les avalanches sont donc très jolies, mais demandent un peu d'entraînement pour un bon dosage du pilotage.

Pour les renversements, il faut botter assez tôt, après avoir éventuellement donné un coup de manche à l'opposé dans la montée. Le planeur bascule alors plus franchement. C'est classique mais on aurait tendance à être déçu de l'efficacité d'un stab en V dans cette situation. Ça n'est pas le cas. Et si ça ne tourne pas juste comme on le souhaite, il suffit d'aider avec quelques petits coups d'ailerons.

La restitution après chaque figure permet bien sûr d'effectuer des combinaisons en tout genre.



Pente

Il faut l'aide d'un bon lanceur et tout de même un bon vent de face pour pouvoir lancer au trou en toute sécurité. La vitesse de vol d'environ 40 km/h impose un départ avec une bonne vitesse et une assiette correcte. Une main placée derrière le puits de roue, l'autre sous l'aile, et une bonne impulsion. Avec une radio pupitre, on peut y arriver seul, mais il est toujours préférable de se faire assister.

C'est un régal de passer près de soi, dans un sifflement aérodynamique. Grâce à son inertie et sa finesse, le planeur reprend

aussitôt son altitude. Attention cependant si vous êtes nombreux à voler sur le même spot : il parcourt beaucoup de chemin, une collision serait catastrophique.



La grosse roue en mousse, maintenue en place avec une vis BTR.



Un GPS a été installé lors des premiers vols, afin d'avoir une idée précise des performances.



Ricou et Guinôme, le mécano fidèle, en train de préparer la machine. Le GPS fonctionne encore lorsqu'il est placé sous la verrière. On croirait que le fourreau de clé est fait pour l'accueillir...



Mesures indiquées à la fin d'un vol. Ici, le planeur a parcouru presque 28 km à la vitesse moyenne de 51,7 km/h. La vitesse maximale atteinte durant ce vol a été de 148 km/h.

Vols chiffrés

Pour quelques vols, un copain m'a prêté un GPS qui trouve parfaitement sa place accroché sur le fourreau de clé d'aile. Les valeurs mesurées indiquent pour un vol classique que la vitesse de vol moyenne tourne autour de 50 km/h et que les pointes vont jusqu'à 140 km/h, sans doute lors des prises de badin avant d'effectuer une figure.

Lors d'un autre vol, j'ai effectué une prise de badin, en pente douce. Ça siffle, ça traverse le ciel, mais ça ne semble même pas aller très vite. Avec d'autres planeurs en vol au même moment, il vaut mieux regarder où l'on va. Pourtant, à l'atterrissage, le GPS indique une pointe 190 km/h ! Il peut à coup sûr faire encore mieux mais le GPS étant reparti, je ne peux pas donner de chiffres sur la vitesse maxi...





Atterrissage "tout sorti". Sur la dernière version proposée par le fabricant, les aéro-freins ont disparu.



La position croco est un peu moins efficace, mais convient pour la plupart des terrains. En pente, ça risque de manquer quand même.

Atterrissage

En pente, il faut une zone d'atterrissage bien dégagée et de préférence bien pavée. La position "crocodile" est efficace, et les aérofreins peuvent n'être qu'une option si vous volez sur un grand terrain. Tout dépend de la longueur de piste dont vous disposez. Les aérofreins cassent bien la vitesse, permettent de réduire efficacement une approche trop longue. Ensuite, l'action sur les crocos suffit pour poser où on le souhaite.

Ne pas oublier de tout rentrer au moment du toucher des roues pour éviter que les volets n'accrochent l'herbe, on prend vite l'habitude.



Conclusion

Amateur de belles plumes, de maquettes et de performances, j'ai vraiment été séduit par ce Salto tout plastique construit de façon très soignée, comme une machine de course. Malgré son envergure, il n'est pas trop encombrant grâce à son stab démontable. Les quelques travaux restant à effectuer ne sont pas difficiles. Le pilotage est vraiment agréable et le planeur polyvalent. Pas besoin de disposer de plusieurs machines, s'il n'en faut qu'une, c'est elle qu'il faut choisir. Confectionnez-lui de belles housses pour la transporter, elle vous suivra longtemps...

Nom : Salto H-101
Fabricant : [Schmierer Modellbau](http://www.schmierer-modellbau.de)

Envergure : 4,40 m
Longueur : 1,71 m
Corde emplanture : 240 mm
Corde saumon : 80 mm
Surface aile : 70,5 dm²
Profil aile : HQW 2,5/12
Profil stab : Symétrique 9%
Masse obtenue : 6126 g
Charge alaire : 87 g/dm²
Echelle : 1:3,5

Mode fabrication :

Fuselage fibre, aile et empennage sandwich composites creux

Fonctions commandées :

Profondeur, direction, ailerons, volets, aérofreins, crochet

Prix de la version standard : 825 €

Prix de la version D-Box : 899 €



Contacteur l'auteur : laurent@jivaro-models.org

Ajouté le 21 décembre 2007

© Copyright 2006-2011 [jivaro-models.org](http://www.jivaro-models.org)