



C'est un long capot en fibre (légèrement ajouré à l'avant pour ventiler le moteur) qui vient habiller toute la partie intérieure avant du fuselage jusqu'au bord de fuite des ailes.

La décoration très voyante, avec pas moins de sept couleurs, est obtenue à l'aide de l'entoilage et de peinture.



rie en aller-retour assurant la liaison. Encore une bonne chose : les câbles en acier de cette commande sont déjà installés dans le fuselage, si bien qu'il n'y a plus qu'à passer ces câbles dans les embouts réglables fournis et à serrer les bagues en alu. La belle roulette de queue est vissée sur la partie fixe du fuselage, son mouvement étant transmis par une vis prenant sur la gouverne.

Pour des raisons de simplicité et de facilité de mise en œuvre, la partie inférieure de l'avant du fuselage est amovible, comme sur la plupart des multits. Cette pièce, moulée en fibre de verre et peinte en rose, est maintenue à l'arrière par des petits tétons en bois et à l'avant

par des pièces en laiton verrouillant la fixation. L'ajustement de celle-ci n'est toutefois pas excellent et il est préférable de revoir ce système de fixation (pour ne pas la perdre en vol). Elle doit en outre être ajourée à l'arrière pour l'évacuation de l'air chaud produit par le moteur.

Prévoir un 4-temps de 20 cm³ sous le capot

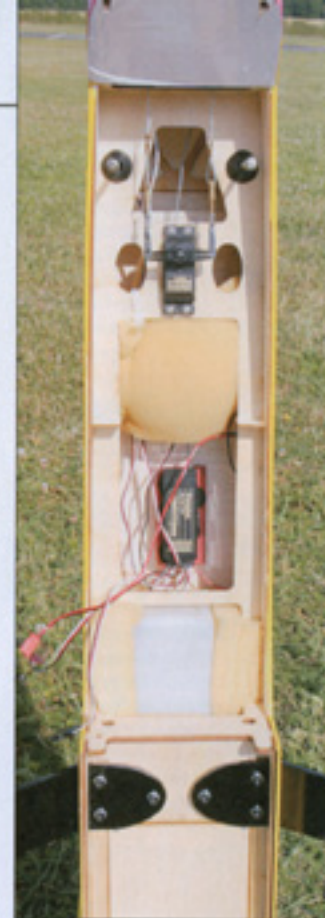
Comme nous l'avons déjà vu, il faut prévoir un moteur type 120 pour emmener cet Arjet, un 4-temps de

préférence car ces mécaniques ont plus de couple (c'est le maximum prévu par la notice, cette cylindrée pouvant descendre à 18 cm³ en 2-temps). L'hélice idéale serait une APC 14 x 11 qui permet au moteur de tourner assez vite sans être trop chargé ; à défaut, j'ai utilisé une APC 14 x 13,5. Pour la réception, il faut six servos dont trois peuvent être de simples standard, tandis que les trois autres seront d'une bonne puissance : ici, ce sont deux «6,5 kg» aux ailerons (S3010 Futaba), un «9,5 kg» à la direction (S9402 Futaba), deux «3,3 kg» à la profondeur (S3002 Futaba), et un «2 kg» aux gaz. Ce servos de gaz se trouve tout à l'avant du fuselage, juste derrière le couple pare-feu, ce

qui permet d'avoir une tringlerie très courte. Reste à prévoir un interrupteur, un accu de 5 éléments de préférence (pour une meilleure vitesse de déplacement des servos), et un récepteur 6-voies (R147 Futaba), le tout installé en fonction du centrage. Une fois tout ce petit monde mis en place, la bulle peut être vissée avec les vis fournies.

Porte ouverte sur la voltige F3A

Cet avion est réellement un multi facile à vivre, grâce à des qualités de vol qui sont plutôt convaincantes face à ses concurrents plus spécialisés et en composite. Avec un poids d'à peine 4,4 kg, c'est vraiment un bonheur en vol. Pour un avion de type F3A, ses équipements sont plutôt économiques si bien qu'un budget réduit pourra s'offrir un Arjet correctement équipé. Le comportement en vol fait donc totalement oublier les quelques petites erreurs de conception notées lors du montage, et Jamara signe ici un modèle vraiment réussi. Les formes et la décoration ajoutent à ce bilan positif, de même que le tarif attractif du kit. Avec cet Arjet, la voltige F3A (en compétition ou pour le simple plaisir) est désormais accessible à tous !



L'installation radio est très au large dans ce fuselage (on voit ici le servo de direction et le récepteur). Quant au train, ses deux jambes sont solidement vissées sur des renforts en CTP.



La profondeur est composée de deux volets actionnés chacun par un servo vissé de part et d'autre du fuselage, à l'arrière sous le stabilisateur.



Sur le bâti (hélas pas celui d'origine, pas placé à la bonne hauteur) se fixe au choix un 2-temps de 18 à 20 cm³ ou, comme pour cet essai, un 4-temps de 20 cm³, en l'occurrence un OS 120 Supress.

EN VOL

UN MULTI PAR EXCELLENCE

Les réglages prévus par la notice ont été appliqués pour les premiers vols, puis conservés, avec 20% d'expo sur la profondeur et les ailerons (réglages qui seront naturellement optimisés selon les habitudes de pilotage de chacun). Le point de centrage est pour sa part prévu entre 115 et 135 mm mais, par prudence, prévoyez un centrage plutôt avant au départ, pour le reculer peu à peu en fonction des vols (je suis finalement resté à 110 mm).

DECOLLAGE

Une fois le moteur démarré, je suis d'abord surpris par le peu de vibrations qu'il y a : la structure encaisse donc bien ce 20 cm³ 4-temps et il n'est pas nécessaire de prévoir un bâti sur silentblocs. L'avion posé en piste face au vent, les gaz sont poussés de manière progressive, puis l'Arjet roule sur 30 mètres avant de décoller sur une légère action de la profondeur. Dès le départ, on sent que cet avion ne souffrira pas d'un manque de puissance.

COMPORTEMENT

Une fois en l'air, on peut rapidement réduire les gaz. Comme bien d'autres avions, un multi type F3A n'est pas fait pour voler plein pot en permanence, le surplus de puissance étant réservé aux figures ascendantes. L'Arjet se montre très sain, pas vicelard pour deux sous-comme on dit, et se pilote sur les trois axes avec une précision déconcertante. La vitesse de décrochage est pour sa part très faible, ce qui permet de petites fantaisies telles que tonneaux version 3D avec un taux de roulis important et une vitesse globale très réduite. D'ailleurs, avec des gouvernes plus larges, l'Arjet pourrait presque devenir un avion de 3D (surtout avec l'hélice utilisée ici).

VOLTIGE

Cette fois, on entre dans l'élément par excellence de ce zinc, ce pour quoi il a été conçu. Et il confirme d'emblée par un comportement digne d'un vrai «2+2» qu'il est bien né. Les trajectoires sont tendues, la précision est démoniaque, si bien que tout se

contrôle au doigt et à l'œil. Le vol franc est un vrai plaisir infini, l'avion pouvant faire des huit et des circuits complets sur une franche ou l'autre. Les facettes des tonneaux sont bien marquées et leur nombre peut être important du fait même de cette précision. Le vol dos demande très peu de correction à piquer car la cellule est globalement neutre. Les déclenchés sont à travailler mais, une fois qu'on les maîtrise, le modèle sait les passer sans souci. Les figures verticales peuvent être poussées très haut grâce à la puissance pléthorique du moteur (pour les 4380 g de l'avion).

ATTERRISSAGE

L'approche se gère à vitesse réduite, l'hélice de taille imposante soufflant fort, même au ralenti. L'avion est ainsi amené en seuil de piste et le moteur calé à deux mètres du sol environ pour que le modèle se freine de lui-même. L'arrondi se gère avec une facilité incroyable, et le train d'atterrissage en fibre de verre absorbe très bien le contact avec le sol. Difficile, donc, de faire rebondir l'Arjet, mais qui s'en plaindra.



L'Arjet est principalement destiné à la voltige d'élite académique du F3A (pour le loisir ou la compétition), mais il n'est pas loin de pouvoir taquiner le 3D, seule la taille de ses gouvernes le limitant dans ce domaine.