

**ESSAI**

**AVION**

Nom	Formosa II
Fabricant	GWS
Importateur	BMI
Prix indicatif	

Type de modèle

Mini multi électrique

Moteur

Electrique

Moteur pour l'essai

Brushless cage tournante 2908-10

Mode fabrication

Modèle prêt à équiper

Ailes, fuselage et empennages en polystyrène.

Capot plastique.

Fonctions commandées

Profondeur  
Ailerons  
Direction  
Moteur



Envergure	1100 mm
Longueur	1080 mm
Corde emplanture	mm
Corde saumon	mm
Surface aile	23,8 dm <sup>2</sup>
Profil aile	Biconvexe sym
Surface stab	0m <sup>2</sup>
Profil stab	Biconvexe sym
Masse annoncée	720 g
Masse obtenue	530 g
Charge alaire annoncée	g/dm <sup>2</sup>
Charge alaire obtenue	34,9 g/dm <sup>2</sup>

**BILAN DU TEST**

CONSTRUCTION

Facile  Moyen  Délicat  Difficile

PILOTAGE

Débutant  Confirmé  Expert

QUALITE DU KIT

Mauvais  Correct  Extra

QUALITES DE VOL

Dangereux  Standard  Fabuleux

# FORMOSA II

Le retour du multi en mousse

Texte : Sébastien Soupe

Photos : Jean-Louis Coussot



Vous trouverez l'article complet en achetant la revue FLY. Sur le site de l'éditeur dans la rubrique boutique FLY.

<http://www.rcmodelisme.net/boutique/index.php>



**Le logement de l'accu, particulièrement accessible.**



**Non, ce n'est pas un 2 x 2... 1,1 x 1,1, oui !**



**Le long fuselage terminé par des empennages généreux assure une stabilité de route remarquable.**

1 mm. Pour la verrière, j'ai découpé des petits carrés dans ses chutes pour la fixer avec les vis fournies de la même manière que le capot

moteur, une photo vaut mieux qu'un long discours. De cette manière, elle est démontable pour décorer le cockpit ultérieurement.

Pour ma part j'ai uniquement collé un tableau de bord récupéré sur Internet (œuvre du Rédac' Chef) imprimé sur du papier standard.

Enfin, installez les autocollants fournis (2 grandes planches) en suivant les illustrations 3 vues de la notice) pour parfaire la décoration.

## Installation radio

Les guignols utilisés sont ceux fournis avec le kit. Ils sont en plastique souple transparent et fonctionnent sur mes autres modèles GWS, mais c'est vrai qu'ils font un peu "légers". Les servos, des GWS Naro Std, sont entourés de scotch noir, puis collés à l'époxy dans leurs logements respectifs, en ayant pris soin de les mettre au neutre auparavant. Les commandes sont réalisées en CAP de 1 mm (fournie dans la boîte) avec un Z côté palonnier de servo et un domino Graupner 1177 côté guignol. Le récepteur (GWS R-8M/H 41 FM) et le contrôleur (GWESC35Ar) sont installés dans le fuselage sous l'assise de l'aile, à l'aide de Velcro autocollant. L'antenne est dans le fuselage et ressort par un trou pratiqué à 10cm de la roulette de queue, où elle est fixée à l'aide d'adhésif transparent.

## Motorisation

Le moteur utilisé pour l'essai un brushless à cage tournante 2908-10 de 91gr (kV 1050tr/min, Max 25A/300w). Le support moteur a été réalisé en CTP ép. 5 mm et profilé carré 9x9. Il est collé à l'époxy sur la cloison pare-feu, et le moteur est fixé par 4 boulons M4x50. L'accu est un Lipo 3S 2200mAh 15-20C Yuntong avec prise d'équilibrage, et le contrôleur un 3S A programmable.

## Réglages

Pour le 1er vol, débattement maxi des gouvernes, pas d'expo et centrage au niveau du longeron de l'aile (sans ajout de plomb). Ensuite, les valeurs ont été revues à la baisse et de l'expo a été ajouté pour des vols de docilité. Elles sont notées dans le tableau en annexe.

## Bilan

Voilà un avion sain, agréable, pour budget somme toute raisonnable... En dehors du train à passer en diamètre 2,4 mm, c'est un avion sans histoires, qui me régale régulièrement. A vous maintenant de le découvrir.



**Taxiage :** Le taxiage est très efficace grâce à la roulette directrice et à la grande surface de la dérive.

**Décollage :** Le Formosa II décolle très facilement du fait du rapport poids puissance favorable, il peut aussi être lancé à la main sans problème.

**Vol lent :** Les grandes gouvernes sont bien soufflées par l'hélice même en vol lent, de ce fait le contrôle est total dans toutes les manoeuvres à faible vitesse, aidé par la faible charge alaire.

**Vol vite :** Mon Formosa II a actuellement je dirai un peu plus de 30 vols... Je l'ai comparé samedi à mon Formosa (le petit) : la vitesse est similaire (à l'échelle près), par contre, le Formosa II est beaucoup plus réactif sur tous les axes grâce aux plus grandes surfaces de gouvernes et aux débattements retenus. Les tonneaux sont plus rapides (largement moins de 1 sec pour le grand contre 1,5 sec pour le petit), et la dérive permet de tenir facilement le vol tranche (maintenant j'y arrive!) à environ 2/3 gaz avec la 9x7,5 (pas possible sur le petit). Les renversements sont aussi plus faciles et propres à gauche et à droite, et les tonneaux déclenchés sont beaucoup plus violents sur le Formosa II.

**Approche et atterrissage :** Approche classique, le Formosa II est très sain et répond aux ordres jusqu'au toucher des roues, avec un peu de vent il est possible de le poser presque à l'arrêt.

**Impression générale :** Malgré quelques petits défauts agaçants (notice en anglais, ajustages imparfaits, train d'origine beaucoup trop souple), le Formosa II est un excellent avion de vol vite, conjuguant les atouts de la propulsion électrique (simple à mettre en oeuvre et propre), avec le faible coût du polystyrène, même si de ce fait l'aspect peut vite se dégrader sans un minimum de soins. Il me rappelle vraiment son petit frère, avec beaucoup plus de présence en l'air et des possibilités accrues en vol 3D : parfait en conclusion!

Papier millimétré FLY International - Réf : 961029

## REGLAGES

### Centrage

115mm du bord d'attaque

### Débattements

Allerons : +/- 25 mm  
Profondeur : +/- 20 mm  
Dérive : +/- 30 mm