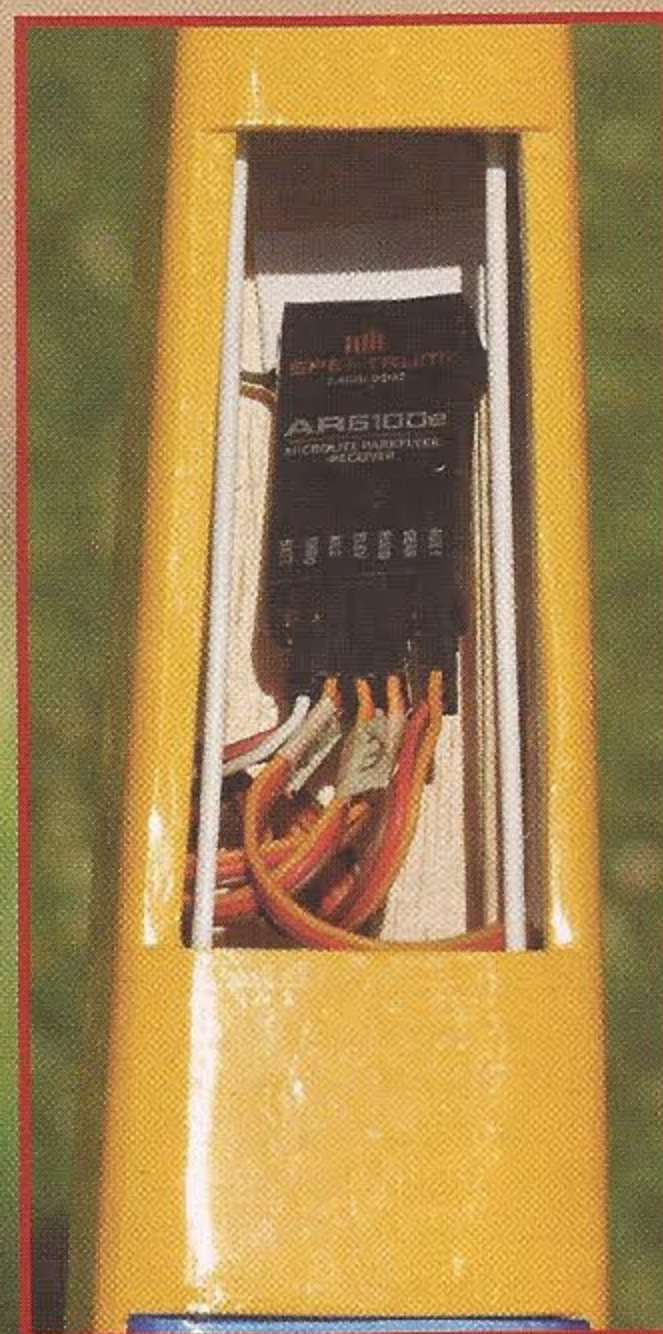
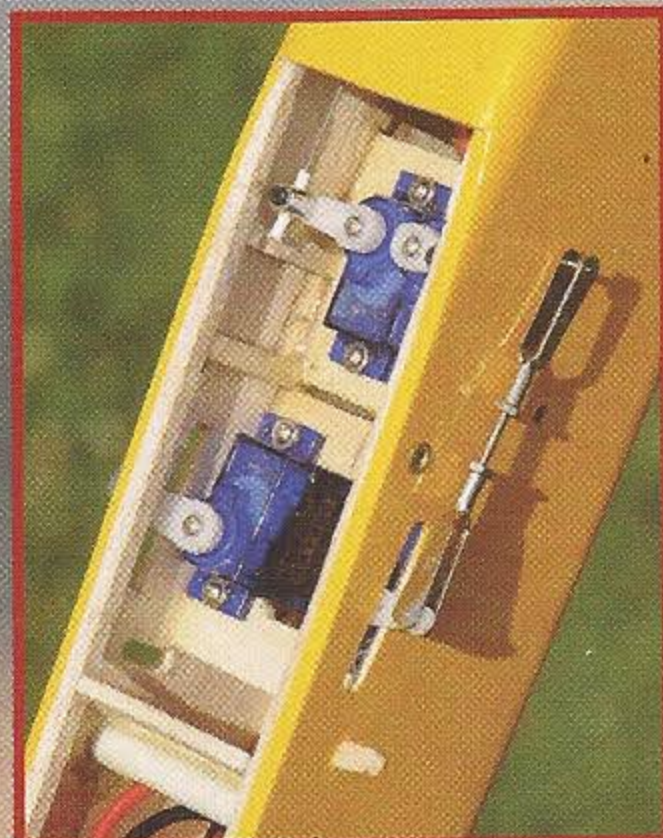




L'installation radio... Bien entendu, les 4 servos devront être au format "mini", le fuselage n'est pas large ! L'accu de propulsion trouve sa place derrière le moteur, bien entendu, et contribue au centrage.



En sommet de boucle... Même moteur coupé, elles peuvent être de grande ampleur, pour peu d'avoir un peu de badin... mais aussi très serrées si vous le voulez et que votre pilotage est plus nerveux.

à l'intrados permet d'apprécier la structure.

## Installation radio

En souvenir de l'Arlequin 1<sup>er</sup>, j'ai choisi de monter tous les servos dans le fuselage, ici entre les couples F6 et F7, vissés sur platine et baguettes en c.t.p. 30/10. Libre à chacun bien entendu de procéder selon ses habitudes.

Il est notamment possible de monter les servos d'ailerons dans l'aile, moyennant l'adjonction de petits coffrages annexes et en supprimant une queue de nervure à l'endroit choisi...

La direction et la profondeur sont actionnées par des c.à.p. 6/10 guidées par des gaines plastique Ø 2 mm. Avant de coller définitivement les gaines, vérifier selon le type d'émetteur et de mixage qu'il n'y ait pas lieu de les croiser. Côté palonniers de servos, des dominos permettent un réglage. Des chutes de gaines sont collées à la cyano sur les c.à.p. pour permettre un bon serrage.

Côté gouvernes, les extrémités des c.à.p. sont pliées à 90° sur quelques mm, le maintien est assuré par effet ressort.

Par sécurité des petits carrés de caoutchouc (issus de joints de robinetterie) sont enfilés à force sur les c.à.p. et collés à la cyano.

La commande d'aileron est assurée avec des chapes métalliques classiques. J'ai utilisé des vis Ø 2 mm étêtées en guise de lien. Les servos sont montés contre les flancs, les extrémités des palonniers débouchent à l'extérieur. Un peu atypique mais ça marche.

Le récepteur est situé derrière F7, vous verrez sur les photos un « sucre » Spektrum (AR6100E) mais il y a de la place pour plus volumineux. Pour information j'ai préféré voler avec un AR7000 (avec satellite), pour aller très loin et très haut un jour où les ascendances étaient puissantes.



Détails de la structure de l'aile à l'emplanture et au saumon : notez le longeron tube et les petits goussets de renfort.

## Centrage, masse finale et débattements

Le centre de gravité se situe à 57 mm du bord d'attaque de l'aile, mesurés à l'emplanture. Pour obtenir ce centrage j'ai rajouté 50 g de plomb à l'avant. La masse en ordre de vol s'établit à 650 g, lest et batterie de propulsion inclus.

Les débattements sont mesurés aux bords de fuite, à l'emplanture des gouvernes. J'ai opté pour ± 9 mm aux ailerons, ± 8 mm à la profondeur. En ce qui concerne la direction et puisque la question est souvent posée, lorsque l'on regarde le stabilisateur depuis l'arrière et pour tourner à gauche, le volet gauche

descend de 13 mm, le volet droit monte de 8. Pour tourner à droite, le volet droit descend de 13 mm, le volet gauche monte de 8. Il y a donc un peu de différentiel, qui ne fait pas de mal.

Pour rendre le profil plus porteur et freiner le planeur, on peut descendre les ailerons de 4 mm. Pour augmenter le taux de chute avec une légère accélération, on peut relever les ailerons... au maximum.

## Essais en vol

Une simple pichenette suffit à propulser l'Arlequin dans son élément, inutile de courir ou de lancer violemment. La montée est tranquille et une bonne altitude est atteinte en 30 secondes.

Coupure moteur, pas d'effet parasite, un petit affinage des trims et je retrouve bien mon planeur d'antan, non sans une certaine émotion : fin, gratteur, et maniable aux ailerons et à la profondeur. La nouveauté c'est la direction, très agréable pour bien spiraler (dans un mouchoir de poche si nécessaire) en utilisant les trois axes.

Les ascendances sont exploitées avec une grande facilité. Pierre Boissière, le maquet-