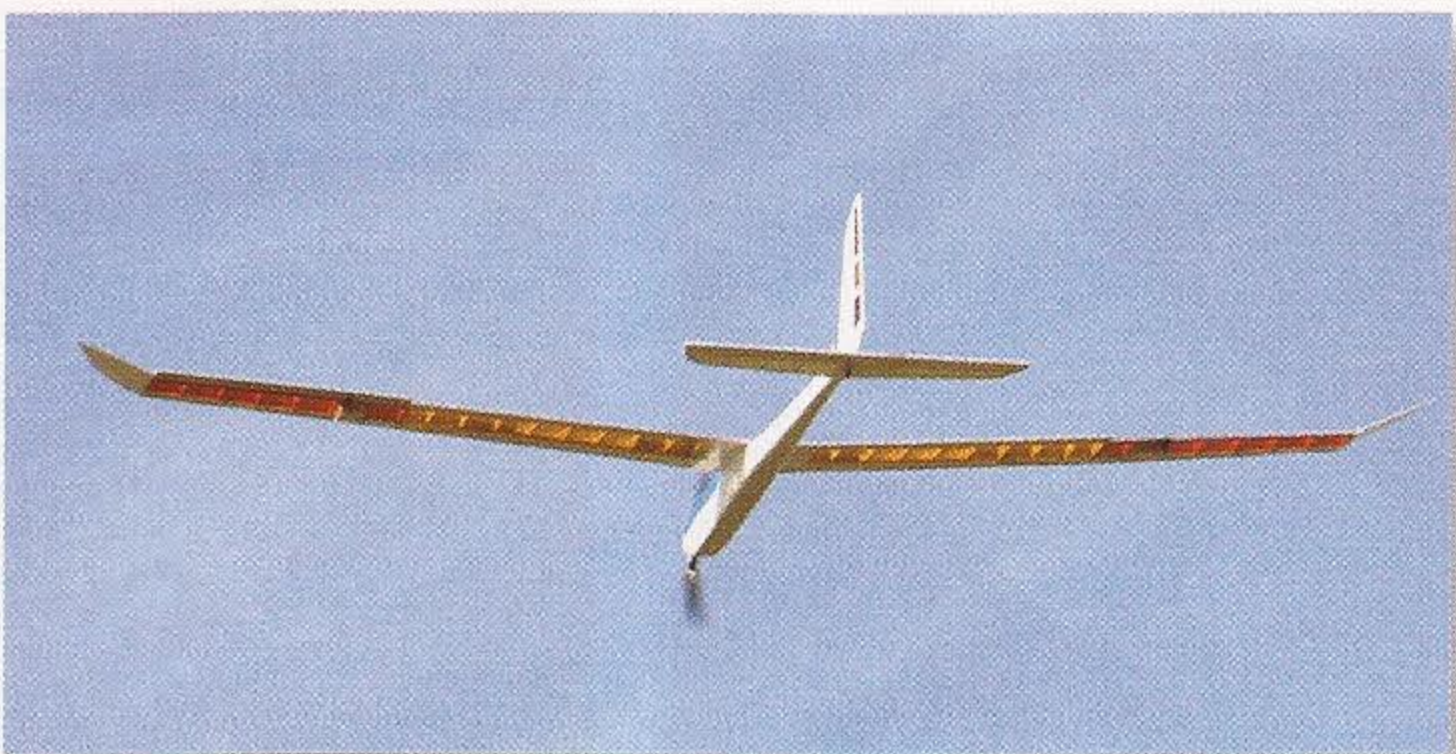


La stabilité spirale du deux axes est neutre à toutes les inclinaisons : il conserve parfaitement l'inclinaison seul.



Sur les versions motorisées, les servos «mini» des empennages sont placés sous le bord de fuite, tandis que pour la version planeur pur, des servos standards se logent à l'avant, avec le récepteur et l'accu de réception. Notez aussi la présence d'un testeur embarqué X-Power pour contrôler la tension du pack de réception.



On voit bien ici que la version 3 axes n'a pas de double dièdre, en dehors des saumons très relevés.

bord de fuite (B7) et en veillant qu'elles soient bien d'équerre. Faites attention au fait que le bord de fuite à un sens de l'implantation vers le saumon. Pour faciliter les choses, et contrairement à la notice, il est plus aisé de coller la pièce L4, constituant l'âme, pour avoir un écartement des nervures similaire à B7. Cela permet également d'affiner l'équerrage.

Faites également attention, car la pièce L4 a un sens avec un léger dièdre du côté de l'implantation (pour donner le dièdre en version 2 axes). Puis on colle les longerons.

Pour être sûr d'avoir deux panneaux d'aile symétriques je les ai construits en même temps pour bien avoir un panneau droit et un gauche.

Pour la version trois axes, il est plus facile d'insérer le renfort soutenant le guignol d'aileron avant de mettre le coffrage supérieur de bord de fuite, l'insérer à l'étape 10 plutôt que 16.

Bien penser à poncer dans le prolongement des nervures le coffrage inférieur pour ensuite coller le coffrage supérieur.

Le panneau d'aile est à finir par le coffrage complet puis par la découpe



Le plan très détaillé est aussi la notice, sous forme photographique.

des ailerons en suivant les prédécoupes dans les nervures. Cette étape n'appelle pas de commentaire particulier.

On continuera la construction de l'aile par les plans centraux. Ceux-ci se construisent de manière identique aux panneaux extérieurs.

Le ponçage du bord d'attaque se fera à votre convenance panneau par panneau ou après avoir réuni les ailes.

Montage des aérofreins



Comme Topmodel le préconise, j'ai installé les AF électriques vendus sous la marque Xpower. Ce sont des AF double lame électriques, en aluminium, disponibles en plusieurs tailles (ici des 185 mm). Ils se branchent sur le récepteur comme de simples servos et facilitent donc grandement la vie, sans avoir de tringles à régler, et de chapes à brancher.

Ils sont quand même à manipuler avec précautions par le fait qu'avant de les faire fonctionner, il faut s'assurer que rien n'empêche leur course pour ne pas risquer de griller un moteur.

Des pré-découpes sont prévues dans les nervures, mais à casser une fois les nervures collées, dans les longerons. Il faut installer les AF avant de fermer le coffrage. Ces AF prennent place vissés sur une âme en pin.

Il convient de bien repérer la position des AF dans l'aile pour découper le coffrage afin d'en détacher les chapeaux.

Ces AF électriques permettent une course proportionnelle et sont facilement réglables. Selon votre radio, ils seront à brancher directement sur le récepteur ou sur un cordon Y.

Contrairement à ce que préconise la notice, j'ai préféré assembler les panneaux d'ailes entre eux avant entoilage.

Le fuselage

Comme indiqué dans la notice, on commence par réaliser les flancs avec leur renfort et les baguettes d'angle 4x4.

Tout comme pour les ailes, bien faire un flanc gauche et un droit en les montants en même temps, et de manière symétrique (étape 34).

Contrairement à la notice, j'ai préféré réunir les flancs avec les tous les couples plutôt que de coller les couples C5 à C8 sur le fond de fuselage (F6) pour d'être sûr que ces couples tombent bien dans les encoches de flancs de fuselage. J'ai réalisé ce collage dans un bâti de montage afin que le fuselage ne soit pas banané.

L'assemblage de la verrière est fait comme sur la notice.

Pour la partie avant inférieure du fuselage, la pièce avant F1 est en contreplaqué de 3 mm, cette pièce devant suivre la courbe du fond et de l'avant du fuselage nécessite d'être légèrement humidifiée pour la cintrer plus facilement. On pourra également faire des rainures au cutter dans le sens perpendiculaire au fuselage pour faciliter la torsion.

Pour des raisons pratiques, l'écrou prisonnier servant au démontage du stabilisateur doit être monté dans F12 avant collage de celle-ci sur le fuselage à l'étape 37.

Ensuite on colle les coffrages, puis s'ensuit une longue séance de ponçage. Cette longue séance vous permettra d'obtenir une jolie « massue ». Les baguettes d'angles permettent de bien arrondir le fuselage et notamment la partie arrière après l'aile.

Le seul souci rencontré pour le fuselage est le fait que la pièce C9 qui porte