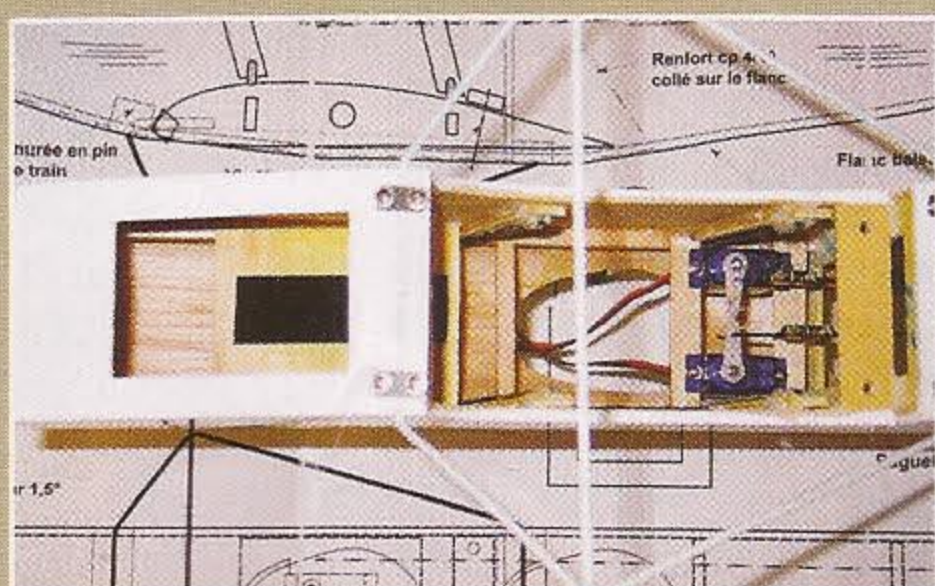
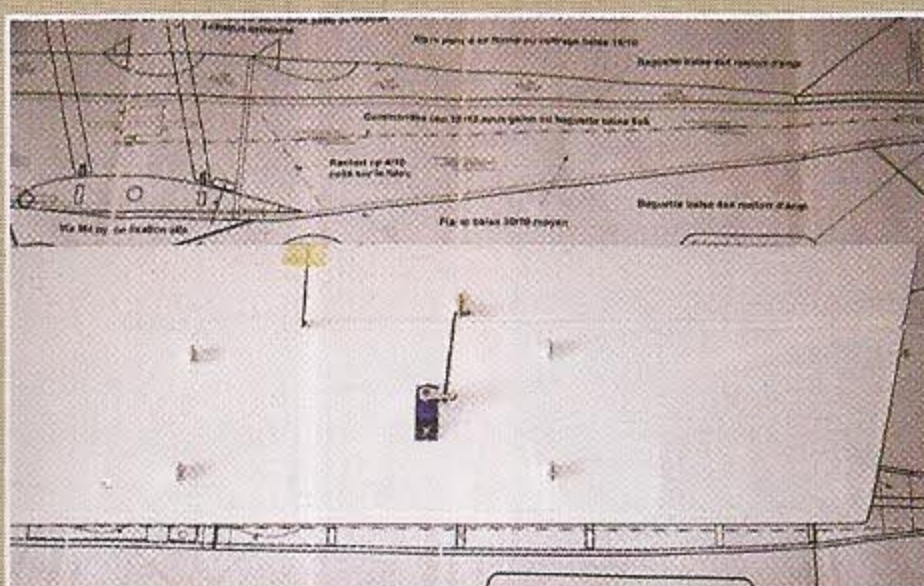


L'équipement moteur et radio



Les servos de dérive et de profondeur sont vissés sur la platine et les commandes en baguette 6x6 réalisées puis ajustées en longueur.



Les servos d'ailerons sont vissés à l'intrados de l'aile.



Le moteur est vissé sur le couple C1, du velcro adhésif permet un maintien fiable de la batterie, ici une Billowy 38C 2150 mAh 3S.

Avant d'entoiler l'aile supérieure, ne pas omettre de passer les rallonges des servos. Si vous n'êtes pas familiarisé avec ce type d'entoilage, je vous conseille de lire ou relire le MRA 813 (disponible à la boutique) dans lequel un article est consacré à ce mode de finition. Attention, pendant l'entoilage des ailes qui sont de type à «structure ouverte». Il faut éviter tout vrillage. Le stab et la dérive seront collés en place après entoilage de l'ensemble.

Les immatriculations sont dessinées sur ordinateur puis imprimées sur du film adhésif de marque Micro applications disponible en grande surface. Une couche de vernis protège l'encre. Les roues ont été découpées dans du contreplaqué 60/10 et un tube laiton fait office de palier. Du caoutchouc de chambre à air de vélo représente les pneumatiques. C'est léger et peu onéreux. De la cyano fluide immobilise le caoutchouc sur la roue. Le pilote est une photo d'un buste du commerce du commerce trouvée sur le Net, tout comme le moteur en trompe-l'œil.

Le montage final

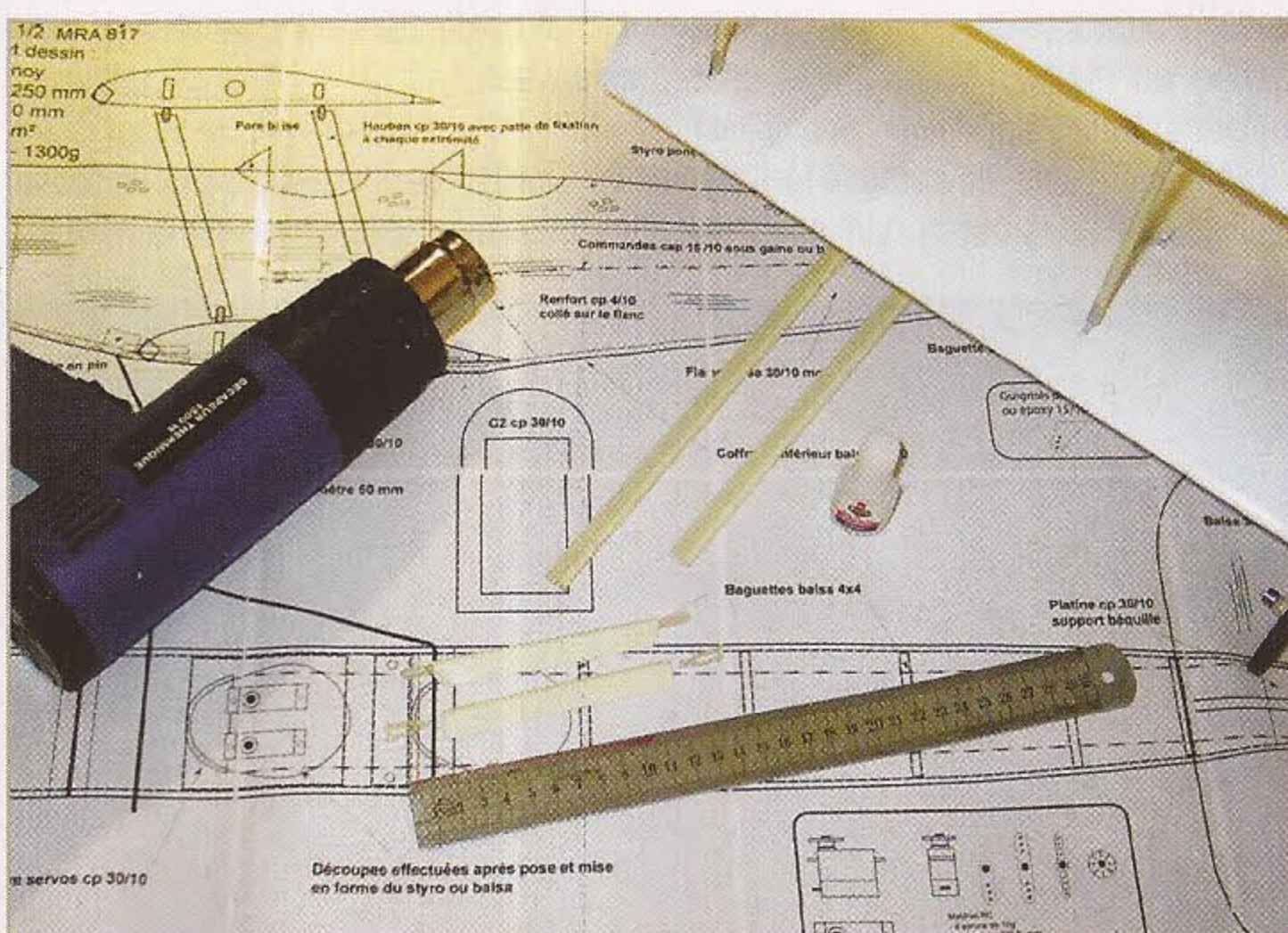
Les haubans sont confectionnés avec des profilés servant aux reliures de documents, les chapes Nylon sont collées à la cyano.

Le récepteur est fixé au velcro tout comme le contrôleur. Les neutres sont réglés sur l'émetteur puis les commandes ajustées en longueur. Les débattements retenus pour le premier vol sont :

dérive +/- 30 mm
profondeur +/- 15 mm
ailerons 20 mm vers le haut, 10 mm vers le bas.

Le couple cabreur du moteur en vol peut être corrigé avec mixage, 5% gaz vers profondeur à piquer soit en mettant 3° de piqueur au moteur.

Le centrage est obtenu comme indiqué sur le plan, simplement en déplaçant la



Les haubans sont confectionnés avec des profilés servant aux reliures de documents, les chapes Nylon sont collées à la cyano.

batterie de propulsion. Il est important de construire l'arrière léger pour éviter l'ajout de plomb à l'avant.

Le vol

Après les contrôles d'usage, fréquence libre, portée, sens des débattements, on peut rejoindre la piste. Une journée faiblement ventée est préférable pour les premiers vols. Un biplan, de part sa faible charge alaire, sa prise au vent, est en effet assez sensible aux rafales. Une journée calme permettra de prendre en main le modèle dans les meilleures conditions.

Le décollage

Le Curtiss Jenny est doté d'un train dont la voie est plutôt étroite ;



Le décollage est une simple formalité.