

l'empennage horizontal qui est articulé et manœuvré par le servo.

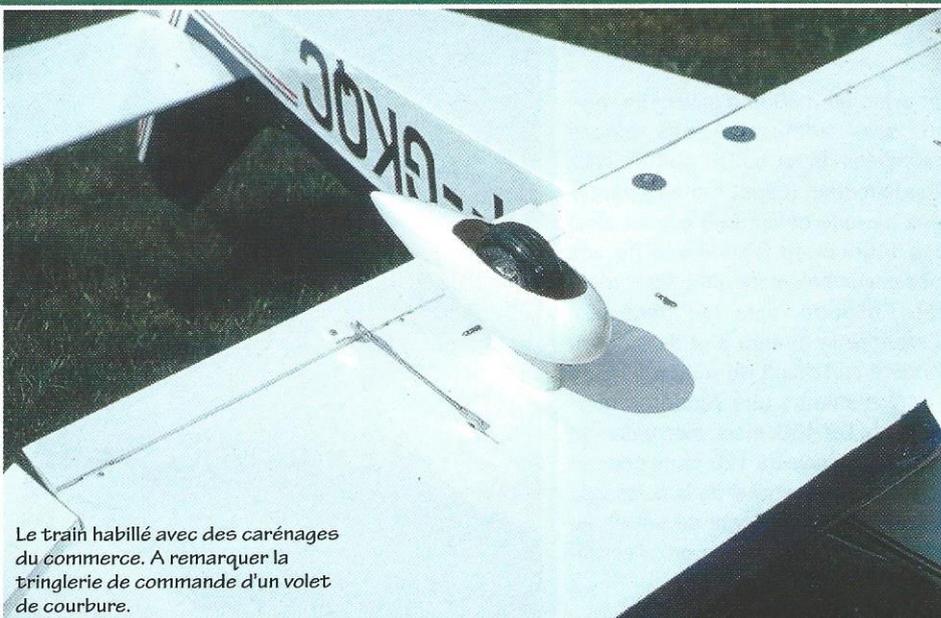
Cette configuration exige un montage précis, totalement exempt de jeu (voir les essais en vol). Il exige aussi un système d'équilibrage statique, pour limiter les efforts au manche et faciliter le retour au neutre. C'est l'objet de la masselotte d'équilibrage, constituée d'une tige filetée et d'un plomb permettant un réglage précis de l'équilibre de la gouverne.

L'assemblage des deux demi-stab. s'effectue de manière séparée. Vous devez préalablement vous procurer trois tubes de diamètre différent, couissant sans jeu excessif les uns dans les autres. Le montage est simple, basé sur un longeron en Dural de 12 mm de diamètre, dont l'extrémité dépasse de quelques centimètres de l'emplanture.

Les deux demi-stab. sont raccordés au milieu par un morceau de tube de section équivalente au diamètre intérieur du longeron. Sur la structure de l'avion, renforcée par une plaque en ctp aviation 60/10, vous devrez coller le troisième tube dont le diamètre intérieur doit cette fois correspondre à la section du longeron. Ce tube, qui fera office de palier, sera collé d'un seul tenant afin d'éviter tout défaut d'alignement, puis il sera découpé en deux tronçons au niveau de la ligne médiane du fuselage.

L'assemblage (démontable) des deux stab. est alors des plus simples. Les deux longerons sont insérés dans les paliers. Ils sont rendus solidaires par le tube de liaison, fixé au moyen de deux boulons (voir schéma). La masselotte d'équilibrage et sa tige filetée sont alors ajoutées. L'équilibrage statique est ensuite effectué en vissant plus ou moins la masselotte sur la tige filetée. Il doit permettre au stab de rester de lui-même au neutre au repos.

De nouveau, je ne saurais trop vous recommander de soigner le montage afin d'éliminer tout jeu parasite. Il en résulterait un flou autour du neutre rendant l'avion très difficile à contrôler en tangage.



Le train habillé avec des carénages du commerce. A remarquer la tringlerie de commande d'un volet de courbure.



Le moteur Moki 180 installé ici est trop puissant pour des vols réalistes. Une cylindrée de 20 à 25 cc suffirait largement.

Vous conclurez la fabrication de l'aile par la réalisation du train principal. Ce dernier est assemblé à partir de deux c. à p. 50/10 soudées en parallèle. Le procédé de la ligature au fil de cuivre fin plus soudure à l'étain est préférable au brasage, qui détrempe les

cordes à piano et les rend cassantes. Le train est ensuite habillé grâce aux pantalons de roues de chez Roedelmodell.

Motorisation et train avant

Le moteur retenu pour équiper le prototype du DR 400 est un Moki 180. J'ai choisi cette mécanique toujours dans l'optique du remorquage, mais elle est surpuissante pour ce modèle. Si vous envisagez une utilisation plus standard de votre propre appareil, un 20 ou 25 cc de moindre puissance fera parfaitement l'affaire.

Le Moki, directement boulonné sur la cloison moteur, est monté cylindre à plat. Dans cette configuration, seule la culasse dépasse du capot. L'échappement spécial du Moki s'intègre parfaitement dans le capot, les deux pipes jumelées dépassant discrètement sous l'appareil.

Les plus courageux façonneront eux-mêmes leur capot selon la technique de leur choix (la méthode du moule perdu semble ici la plus indiquée). Pour les autres, probablement les plus nombreux, un capot tout prêt peut être commandé chez Roedelmodell en Allemagne.



Le capot moteur et le carénage de roulette avant sont disponibles dans le commerce.