



grande majorité à la colle blanche : c'est moins léger et moins rapide que la cyano, mais ça garantit une bonne résistance mécanique et la fiabilité dans le temps.

Les ailes étant rectangulaire, toutes les nervures sont identiques à l'exception de l'emplanture où l'on aura soustrait l'épaisseur des coffrages intrados et extrados. Après avoir réalisé facilement ces nervu-

res, on épingle sur le chantier les longerons, coffrages d'intrados et baguette de bord de fuite en balsa 6 x 6 (à profiler avant sa mise en place). Suit le collage des nervures, baguette de bord d'attaque et longeron supérieur, puis des âmes de renfort du longeron en balsa 15/10 à fibre verticale. Les saumons sont un peu longs à réaliser car constitués de nombreuses pièces, mais cela per-

met de gagner pas mal de poids pour un résultat esthétique satisfaisant. Puisqu'on parle de poids, il est tout à fait indiqué de réaliser quelques évidements dans les nervures (avant construction !) et un peu partout où la rigidité de l'avion ne sera pas compromise. On termine les ailes par les coffrages d'extrados, avant de les assembler avec un dièdre de 6°. La clé d'ailes est collée après avoir soigneusement découpé son emplacement à l'aide d'une lame de scie à métaux. A noter ici que le coffrage d'intrados n'est donc pas réalisé en intégralité : il faut laisser une petite partie non coffrée à l'emplacement de cette clé puis terminer le coffrage une fois celle-ci en place. Le montage des commandes d'ailerons se fera selon le système des classiques barres de torsion. Ces ailes sont enfin pourvues, pour leur fixation, d'un tourillon de hêtre à l'avant et de deux entretoises à l'arrière pour le passage des vis. Le collage de ces entretoises se fait à la cyano fluide qui durcit le bois à cet endroit. Pour finir, un généreux ponçage met le bord d'attaque en forme, gomme quelques défauts résiduels... et voici notre paire d'ailes prête à l'entoilage : elle pèse 130 grammes.

Au total, 260 g de structure bois

Pour le stabilisateur et la dérive, il y a là aussi du bois à coller car on est très loin du kit RTF. Après construction, un profilage des gouvernes sera de mise afin d'obtenir de bonnes qualités de vol. Les deux volets de profondeur sont réunis à l'aide d'une CAP 20/10 pliée en U et collée à la cyano par infiltration. L'empennage une fois poncé pèse 30 grammes.

La structure du fuselage, en baguettes, est ce qui se fait de mieux en matière de poids et de solidité. Cela demande bien sûr pas mal de travail mais le résultat en vaut la peine. Il est important, avant de construire ce fuselage, d'étudier et modifier si besoin la hauteur du couple F2 ainsi que la position du bâti-moteur si l'on n'utilise pas la propulsion recommandée sur le plan. On commence ensuite par la réalisation des flancs, puis on assemble ceux-ci avec les couples F2, F3, F4 ainsi que le bâti-moteur, en prenant garde de le coller dans le bon sens (anticouple vers la droite prévu d'origine). Les couples collés, on cintre selon le galbe du plan la partie arrière pour laquelle toutes les baguettes transversales ont été préparées auparavant. L'ensemble est donc épingle au chantier jusqu'à la fin du

BRIEFING

Clarky

CARACTÉRISTIQUES

ENVERGURE	1340 mm
LONGUEUR	880 mm
CORDE	190 mm
PROFIL	Clark-Y
SURFACE	24,7 dm²
MASSE	830 g
CH. ALAIRE	33,6 g/dm²

EQUIPEMENTS

SERVOS	3 micros de 15 g
VARIATEUR	Jeti JES 012 avec BEC
MOTEUR	Speed 400 6 V + réducteur Aéro-Naut 2,33/1
HELICE	Cam Prop 9 x 6 Graupner
ACCU	8 élt Ni-MH 1000 mA/h (marque GP)

REGLAGES

CENTRAGE	à 58 mm du B.A.
----------	-----------------

DEBATTEMENTS*

AILERONS	+/- 7 mm
PROFONDEUR	+/- 12 mm
DIRECTION	2 x 20 mm

(* : "+" vers le bas et "-" vers le haut)

séchage. Une fois l'assemblage sec, il reste à ajouter quelques baguettes, renforts, support de train, plus les couples formant le dos du fuselage. On continue par le coffrage de l'arrière, la mise en place de la fixation d'ailes. Des planches de balsa épaisses constituent le capot inférieur fixe, tandis que le capot supérieur, en structure, est amovible afin de permettre l'accès à l'accu de propulsion et au moteur. Pour finir, un ponçage général de l'ensemble s'impose là aussi pour mettre en forme les parties le nécessitant, sans oublier de pratiquer les aérations prévues sur le plan (ventilation de la chaîne de propulsion, c'est-à-dire moteur, accu et variateur). Le train d'atterrissage est classiquement réalisé en CAP 20/10, les roues sont en mousse diamètre 45 mm, et la roulette de queue est en CAP 8/10 savamment pliée avec ressort intégré afin de ne pas malmenager les pignons du mini-servo de direction. Elle est ensuite encadrée dans le volet de dérive et collée à la cyano pour durcir le bois dans cette zone. Une fois terminé, le fuselage sans le train affiche 100 grammes sur la balance.

L'ensemble de l'avion sera ento-