

## Construction du fuselage

Elle est classique en treillis de baguettes 3x3. Choisissez impérativement du balsa dur ou moyen pour les longerons, les entretoises peuvent être en balsa léger. Rappelez-vous que la matière et la solidité doivent se situer aux endroits stratégiques. Trop de jolis fuselages, certes très légers, sont brisés net au premier atterrissage un peu sec ou encore simplement lors d'une manipulation.

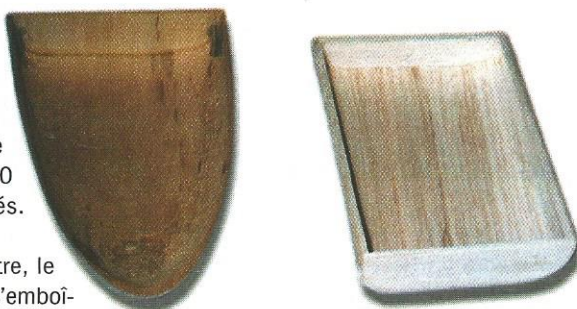
Le premier flanc est construit à même le plan après avoir protégé ce dernier d'un film transparent, le deuxième flanc construit dessus avec également une protection du premier flanc. Les deux flancs sont ensuite montés à l'envers sur le plan, de façon à profiter de la partie rectiligne. Veiller à la perpendicularité des flancs à l'aide par exemple d'équerres en balsa de 40 à 50/10 que vous vous serez confectionnés. Monter couples et entretoises.

La fixation moteur dépendra du vôtre, le mien possède un support nylon qui s'emboîte sur la poutre intérieure avant. Si vous utilisez de l'adhésif ou des colliers de fixation, assurez-vous que votre moteur ne bouge pas. Respectez les calages, environ 1° à droite, 1° piqueur.

La fixation des ailes est assurée par des tubes carbone ou alu de diamètre intérieur 6 pour le bord d'attaque et 5 pour le bord de fuite. Les tubes avant sont fixés sur une plaquette de balsa moyen de 40/10 et calés simplement par des baguettes de balsa 3 x 3, le tout collé à l'Araldite, ce qui comble les espaces tube-baguettes pour un poids acceptable. Le tube de bord de fuite est simplement plié à l'angle du dièdre après avoir fait une incision au milieu pour faciliter la pliure et collé sur les longerons inférieurs du fuselage. Coller les renforts d'angles en 30/10.

Ne coller la plaquette avant et le tube arrière qu'après avoir fait les ailes et en vous assurant d'avoir le bon dièdre bien réparti de chaque côté, soit 60 mm en bout au niveau du bord d'attaque. Caler soigneusement les extrémités des ailes pour réaliser cette opération. Ne pas s'inquiéter de la fragilité apparente de l'ensemble, dans la mesure où les haubans ne sont pas encore montés.

Le renfort inférieur E1 du train d'atterrissage est réalisé en balsa de 30/10 de dureté moyenne à dur percé de deux trous de 3 mm pour le passage des vis Nylon de fixation des jambes. Deux écrous Nylon sont collés à l'Araldite. Pour cela, lors du collage, prenez garde à mettre un peu de graisse dans les filets de la vis que vous tournerez dans l'écrou en tenant la plaque prisonnière. Encollez la base de l'écrou avec de l'Araldite 90s et plaquez-le contre la plaque. Au bout d'une minute, faites tourner sans forcer brutalement la vis dans l'écrou pour vous assurer que celle-ci n'est pas collée. N'oubliez pas qu'avec de l'alcool à brûler, vous pouvez dissoudre de l'Araldite lorsque celle-ci n'est pas complètement sèche, cela peut être utile...

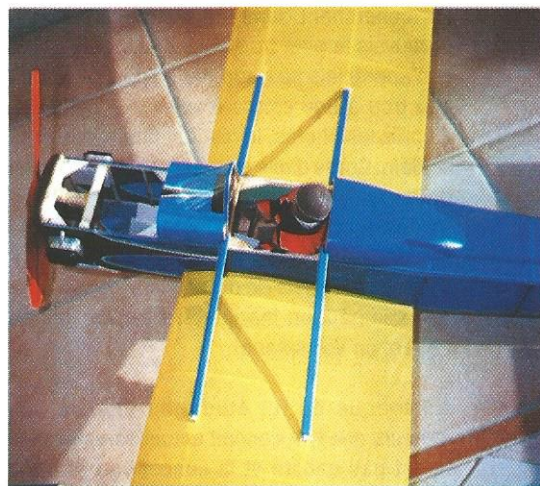


Vue du porte-bagages évidé et du capot avant.

La fixation de la dérive ne pose pas de problème, l'axe en carbone de 20/10 traverse le fuselage de part en part dans deux tubes nylon collés à la cyano dans les renforts dessus et dessous du fuselage en 20/10. Sur cet axe, sont collés deux guignols de servo, l'un commandé par le servo de direction, l'autre commandant la roulette arrière si vous choisissez de la mettre (option).

Le couple avant du fuselage est réalisé en balsa léger évidé, de même que la partie arrière du poste de pilotage dont l'épaisseur obtenue est d'environ 15 à 20/10. Ce bloc est fermé sur la partie avant par un couple en balsa dur de 20/10.

Le capot avant amovible en balsa formé sur couple est maintenu par un téton horizontal à l'avant et quatre tétons verticaux s'emmanchant obligatoirement à force dans des renforts triangulaires du fuselage, idem pour le porte-bagages arrière. Les tubes destinés à recevoir la c.a.p en U d'extrémité des haubans sont en tubes alu de 3 aplatis et collés soigneusement à l'Araldite, avec des congés de colle.



Capot retiré. Le support batterie est légèrement de biais pour placer le manche à balai.

## Stabilisateur

Il est réalisé très simplement à partir de baguettes 4x4 balsa moyen pour les longerons et léger pour les entretoises, directement sur le plan protégé. De même pour la dérive.

L'articulation du stabilisateur est faite au travers d'un tube Nylon de diam 2 intérieur collé sur un support en deux couches à 90° de balsa dur, collé solidement à l'arrière du fuselage en vous assurant de la perpendicularité par rapport aux axes du fuselage (côté et dessus). Deux autres morceaux de tube sont collés sur des supports inférieurs du stabilo, l'axe étant en carbone de 2 mm. Le stabilisateur est démontable en retirant l'axe et en déboîtant la commande en cap 8/10 simplement coudée à 90°. Cette commande passe dans le fuselage jusqu'au servo de profondeur au travers de 3 morceaux de gaine nylon d'environ 2 cm de



Les empennages.

