

griffes M4. Cette platine est constituée de deux épaisseurs de balsa 30/10 en sandwich entre deux épaisseurs de Ctp 0,8 mm. A ce stade on vérifie une nouvelle fois le parallélisme avec la platine du stab et l'équerrage avec la dérive. Si OK, la platine support de voilure est pointée à la cyano (micro-goutte) en prenant soin de repérer son emplacement (trait de crayon). La voilure est posée sur la platine, les côtes de 900 mm sont vérifiées avec le stabilisateur, on peut alors par les perçages de 4 mm de l'aile, percer la platine avec un foret plus petit de 3 mm par exemple. La platine est décollée en faisant sauter la micro-goutte de Cyano. Les perçages sont agrandis et les écrous à griffes collés sur le dessous, on recolte l'ensemble à la résine à l'emplacement précédent repéré.

Pour terminer le gros œuvre, il reste à confectionner le capot supérieur de la voilure. En tôle très fine, plastique ou pour ma part Ctp de 0,6 mm découpé dans le bon sens du fil du bois pour qu'il épouse l'extrados de l'aile. A l'arrière, une pointe de diamant en balsa 15/10 poncé sera rajoutée pour coïncider avec le dos du fuselage. Ce carénage sera tenu par deux petits crochets CAP 0,5 mm à l'avant qui viennent s'accrocher au couple C1 et un autre à l'arrière qui se loge dans un perçage à 1 mm du couple C2 sur l'axe de symétrie. Deux petits carrés de double face le plaqueront sur le revêtement de l'aile. Voilà c'est fini! Pas trop dur? Est-il droit? Bien sûr!

Implantation radio

Une platine servo est rajoutée en arrière de la platine de fixation, plus basse, au niveau de la première lisse et en appui dessus. Les servos sont tous des 9 g, les servos d'aile sont soudés sur les câbles prépositionnés et leur prise de l'autre côté de ces câbles (pas de rallonges). Le servo de profondeur est décalé côté gauche pour laisser le centre au servo de direction qui commande par câbles aller/retour le volet de dérive.

Le récepteur est placé en avant du couple C1 dans la cabine sur un plancher en Ctp de 0,6 mm. Il est fixé au plancher par du scratch. Il doit être facilement accessible pour au montage brancher les ailerons et les AF ainsi que l'alimentation. Un buste pilote en polystyrène à peindre (Topmodel comme la majorité des équipements et l'entoilage) vient par dessus le masquer. Ce buste est collé sur un barreau de balsa 10x10 et est simplement coincé entre les flancs du fuselage.

L'alimentation est confiée à une batterie NiMH de 2100 mAh de nouvelle technologie LSD (low self discharge qui ne perd en un an que 15% de sa capacité). Sa masse contribue au centrage et il y a à bord six servos. L'autonomie en vol doit être convenable pour un planeur.

Finition, centrage et débattements

Le Fauconnet est entièrement entoilé à l'Oracover et décoré à l'adhésif. Pour l'avant du fuselage, il faut bien tirer sur le film pour qu'il épouse la forme sans pli. Pour le reste c'est comme d'habitude. J'ai choisi une décoration fantaisiste en m'inspirant de la décoration du F-CCL et en la croisant avec celle du triptyque de Richard Ferrière. La décoration que je vous propose doit être bien visible en vol, mais vous avez le choix. J'ai muni le Fauconnet d'un tableau de bord, d'un manche à balai et d'une pochette à cartes sur le côté droit de la cabine, c'est pas pour cela qu'il volera mieux! Toujours dans les petits bidules, un tube au centre du nez et un crochet de remorquage factice en circuit imprimé ont été rajoutés, voir les photos du réel. Le pilote est peint, se voit doté de lunettes et bonnet (accessoires obligatoires en vol à voile). L'ensemble de la structure visible par la verrière où les hublots a été peinte en blanc, ainsi que la partie visible de la structure de l'aile lorsque les AF sont ouverts.

Selon la littérature, le centrage pour un NACA 4412 doit se situer à 32, 33% de la corde moyenne (150 mm nervure N5), rapporté à l'emplanture il se situe à 56 mm du BA. A confirmer en vol. Soixante grammes de lest supplémentaire ont été nécessaires, je ne m'attendais pas à tant, mais le nez est court et se

Réglages

Centrage

51 mm du bord d'attaque à l'emplanture.

Grands débattements

Ailerons : 15 mm vers le haut, 4 mm vers le bas, expo 30%

Profondeur : +/- 10 mm, expo 30%

Direction : +/- 40 %, expo 10 %

Petits débattements

Ailerons : 10 mm vers le haut, 3 mm vers le bas, expo 30%

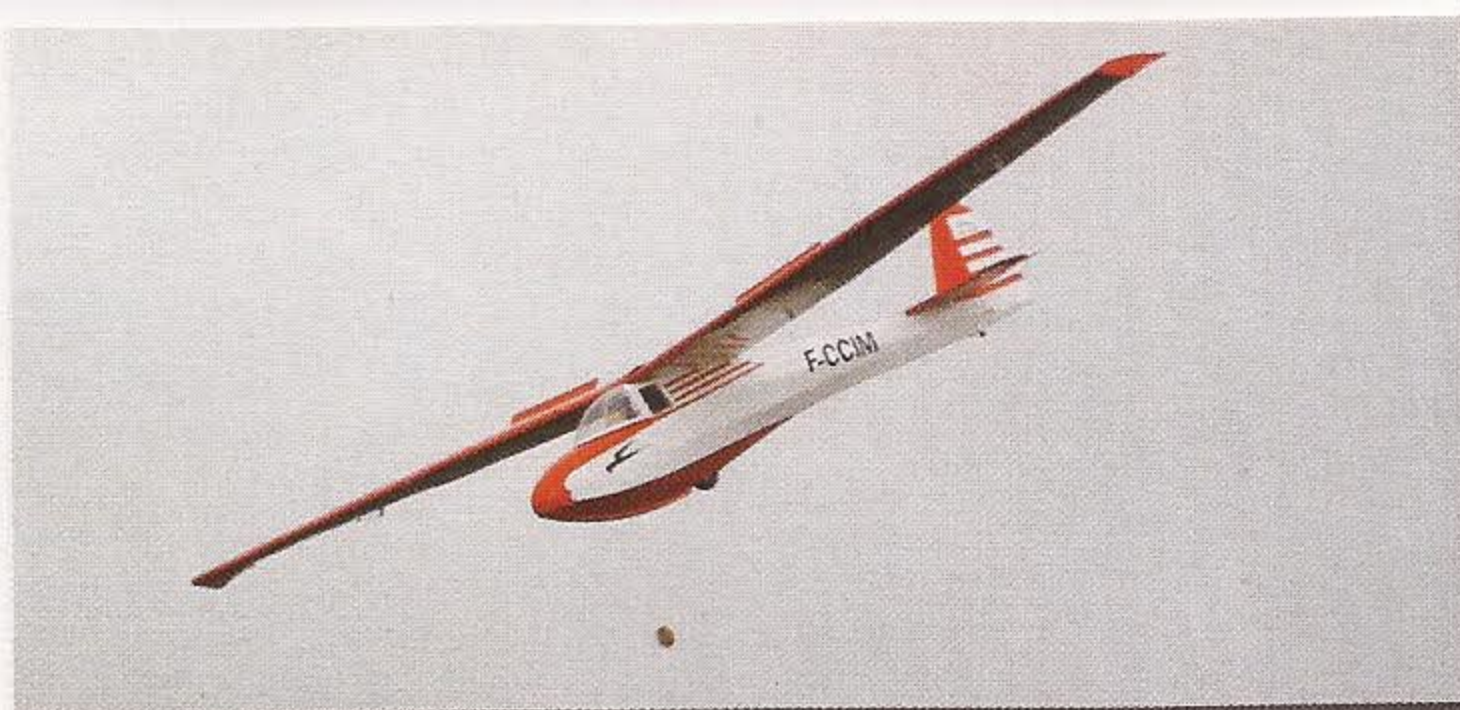
Profondeur : +/- 8 mm, expo 30%

Direction : +/- 35 %, expo 10 %

Mixages

Ailerons->Direction 55% débrayable par inter.

AF à 70°->Profondeur 2 mm à cabrer



Les aérofreins se révèlent efficaces et utiles !

termine par un bloc qui ne permet pas d'avancer le lest.

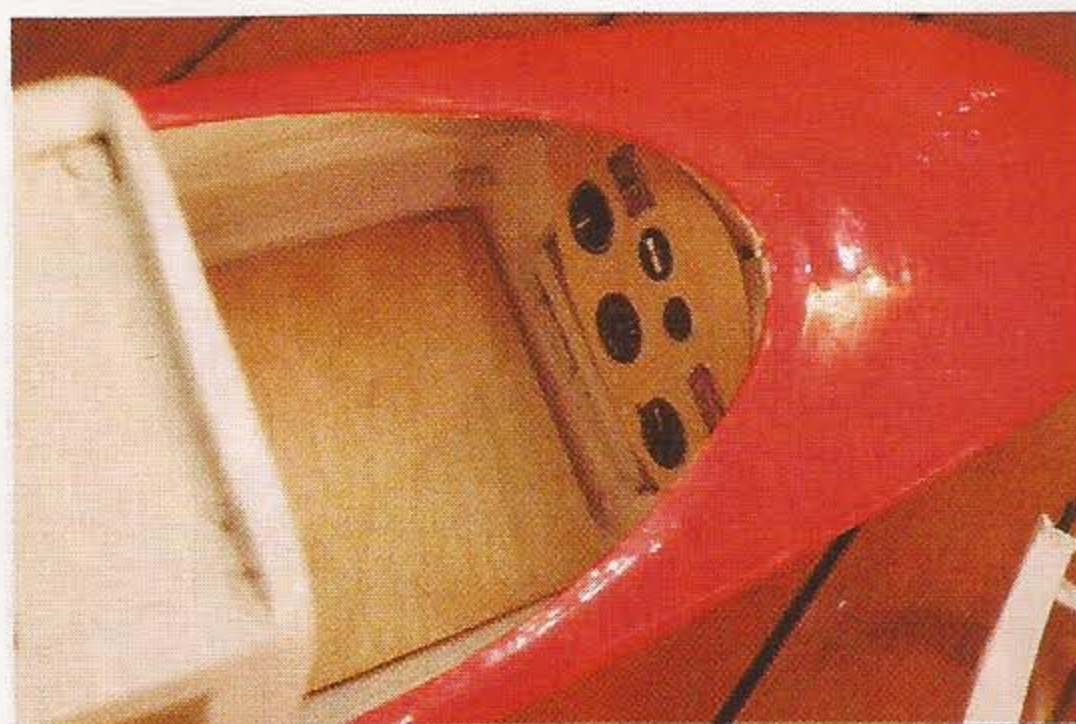
NOTA : Après les essais en vol, le centrage a été ramené à 50/51 mm. Au-delà, comportement sportif et déclenchés au programme !

La masse totale s'établit à 950 grammes, ce qui nous donne un charge alaire de 33g/dm². Le Fauconnet, à l'instar de son grand frère, devrait être un redoutable traqueur de bulles et peut être moins aimer les conditions joufflues...

Fin de la notice :

vous avez tout bien fait ?

Vous voilà propriétaire d'une jolie semi-maquette de taille intermédiaire. Je reconnais que cette construction ne s'adresse pas à des débutants ou alors soigneux. Je trouve agréable de posséder une machine qui sort de l'ordinaire



Le tableau de bord habille la cabine.



La dérive est commandée par câbles aller-retour.

et dont les qualités de vol sont sans reproche.

Si vous voulez avoir des nouvelles du prototype, je vous conseille le site de Gérard Risbourg, les GPR (grand planeurs radio-commandés), il y a une petite rubrique (accessible par la recherche interne ou en onglet sur la page d'accueil), les PPR (petits planeurs radio-commandés) vous pourrez y voir les photos du montage et d'autres en vol lorsque les conditions s'y prêteront mieux. Je vous souhaite beaucoup de plaisir à construire et faire planer cette petite machine. Je suis intéressée de connaître la suite et si le proto a de la descendance, n'hésitez pas à me le faire savoir par l'intermédiaire de FLY, les photos seront les bienvenues. Bonne construction pendant ces mois d'hiver. Je vous souhaite de très bons vols avec votre Fauconnet et à bientôt peut être sur une pente à traquer la bulle.

PS : Une petite dernière trouvée sur le net : Savez-vous à combien ça décroche un Fauconnet?.....A60. Elle me fait bien rire, peut être suis-je le seul ?



Regardez bien à l'arrière plan... Non, ce n'est pas un second Fauconnet... Mais le prochain plan... Il s'agit de la version motorisée et allemande, le Motor Spatz ! Une histoire à suivre, donc !