

Cette vue montre le profil NACA 4412 utilisé, très à l'aise sur ce type de petite maquette.

tudes à voler par petit temps. Par contre son pilotage ne fait pas l'unanimité, il est relativement instable et bouchonne (moins que ces prédécesseurs quand même), ces petits défauts s'aggravent si les conditions météo forcent. Le Fauconnet supporte mal les dérapages, gare à la bille dans le coin car il déclenche assez sèchement (pas de vrillage négatif aux saumons).

Le Fauconnet était un planeur qui ne laissait pas indifférent ses pilotes et si on maîtrise ses petits défauts, on l'adore. A l'inverse, si le niveau de pilotage n'est pas à la hauteur, il fiche la trouille.

Il reste aujourd'hui de nombreux Fauconnet restaurés, et vous n'aurez pas trop de mal à choisir votre décoration, il y en a pour tous les goûts, la mienne est inspirée du F-CCLI avec une immatriculation fantaisiste F-CCIM pour Chambre de Commerce et de l'Industrie de Millau, propriétaire de notre terrain et de notre pente. Pour vous faire une idée, aller visiter sur le net le site des amis du Fauconnet (attention envie de réaliser un Fauconnet obligatoire après visite).

Le plan

Ce plan a été dessiné sans table à dessin ou DAO par votre serviteur, dont ce n'est pas le métier. Aussi je vous demande de ne pas trop me maudire si quelques imperfections vous gênent. Le plan a été dessiné à partir du triptyque A4 issu de la monographie du Fauconnet disponible sur le site Wings 2 de Richard Ferrière. Une partie des informations que je vous livre dans le chapitre précédent vient également de ce site, véritable encyclopédie aéronautique.

Le format encarté ne permet pas de dessiner une aile de 100 mm d'un seul tenant, j'ai donc dessiné les extrémités des plans en dessous des plans proprement dit. Il suffit de photocopier (imprimante multifonction), de découper et de rabouter les ailes en veillant avec une grande règle à la continuité des traits. Pour voir, je l'ai monté de cette façon et j'y suis parvenu sans trop de mal donc : A vous !

Les cotes ont été adaptées aux lois qui régissent le vol d'un modèle réduit : cordes augmentées, surface et envergure du stabilisateur plus importantes, longueur accrue (jusqu'à la dimension max du plan encarté). Avec cette petite recette et sans altérer l'aspect de L'A60, nous obtenons une machine plus agréable à piloter.

Le fuselage

Les premiers éléments à réaliser sont les couples C1 à 9 (numérotation dans l'ordre de pose), les C1,2,3,9 étant doublés avec du Ctp de 0,8 mm (sur le proto, seuls C1, 2 et 9 sont doublés, j'ai cassé deux fois C3 en contraignant les flancs F1 pour les coller). Le couple C1 est « plié » comme sur le plan en incisant le balsa de 30/10 et en maintenant la forme avec une infiltration de Cyano.

Coller les baguettes balsa 4x4 et pin 3x3 sur les flancs F1 (la baguette pin 3x3 est la seule qui soit droite et qui fasse la longueur totale du fuselage). Le balsa de 20/10 des flancs doit être homogène, non filandreux et de densité identique pour qu'ils puissent se courber symétriquement (une humidification du bois sur la bonne face aide).

Pour le montage du fuselage, vous avez le choix entre deux méthodes soit construire deux demi coques sur la symétrie du fuselage et les rassembler ensuite, soit monter « en l'air » le fuselage, c'est la méthode que j'utilise.

Repérer sur les flancs F1 l'emplacement des différents couples et commencer par coller à la résine les couples C1 et C2 en veillant aux angles des flancs et des couples. Pour C1, la partie Ctp sera côté cabine et pour C2 côté cabane. Coller après séchage complet les autres couples vers l'arrière en finissant par rassembler les flancs F1 autour d'un bout de baguette 4x4 de 4 cm légèrement poncée en biseau. Le couple C9 de la dérive n'est pas collé à ce moment, il servira au montage de la dérive.

Coller le couple C3 et courbant symétriquement les deux cotés (humidifier si nécessaire). Idem pour C5.

Nota : sur le plan il n'existe pas de couple C6, oubli de ma part ! Paff une baffe...

Comblant l'espace entre les couples C1, C3 et C5 par des blocs constitué

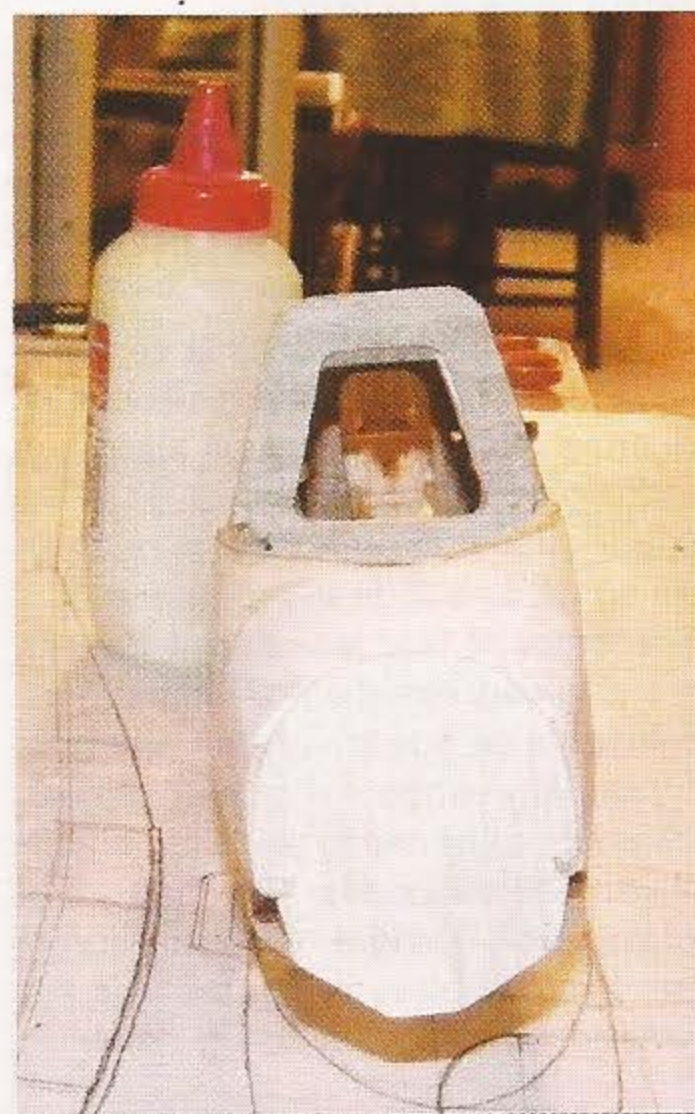


En vol au dessus de Millau, quand enfin le ciel accepte de sortir un peu de l'hiver !

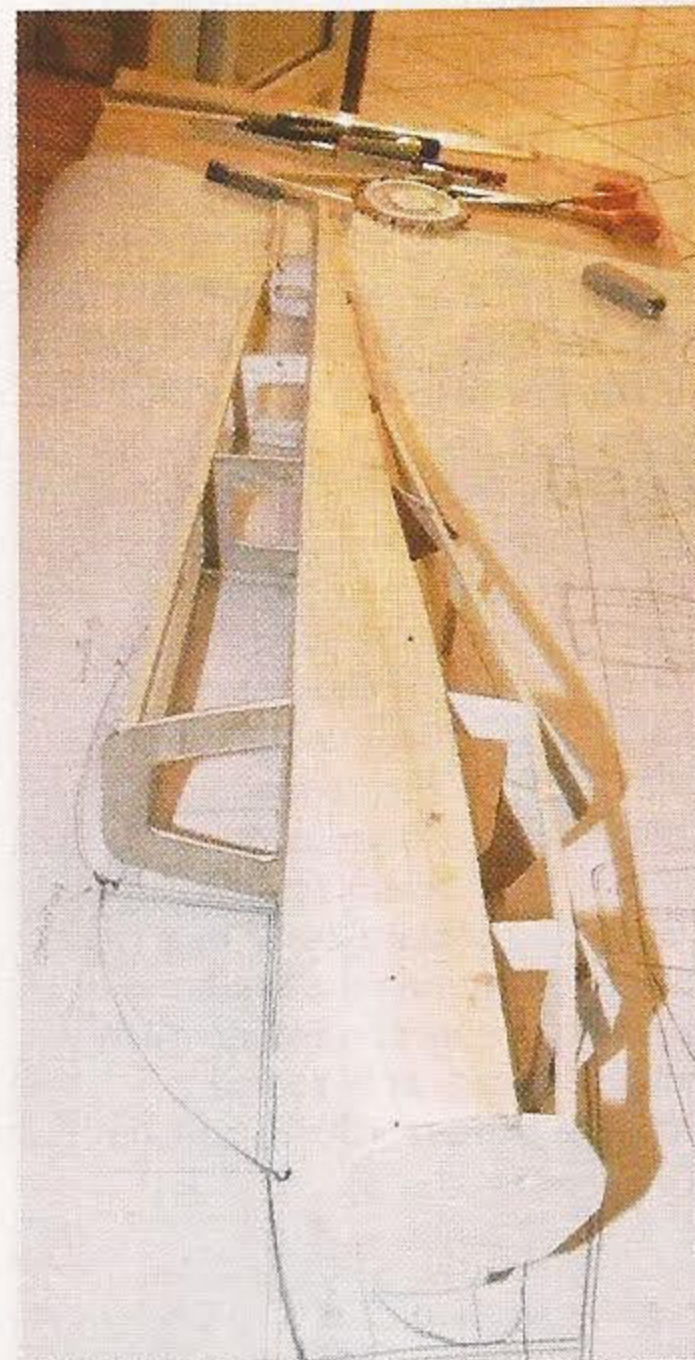
de planche de balsa 100 ou 150/10 contre collées. Entre C1 et C3 ce bloc sera échancré pour l'ouverture de la cabine. Après ponçage en forme, une platine de Ctp 0,8 mm sera collé par dessus elle servira d'assise au cadre de la verrière. Poncer le tout en forme guidé par les couples.

Rajouter les autres lisses en baguettes balsa 4x4 (retoucher éventuellement les encoches dans les couples). La lisse la plus basse sera entamée par des incisions au cutter, humidifiée et collée en forme (arrondi vers l'avant).

Tailler un flanc F2, l'essayer jusqu'à ce qu'il aille, le reproduire et coller les deux flancs F2 obtenus avec force aiguilles.



Vu de face, on voit la forme à facettes du fuselage.

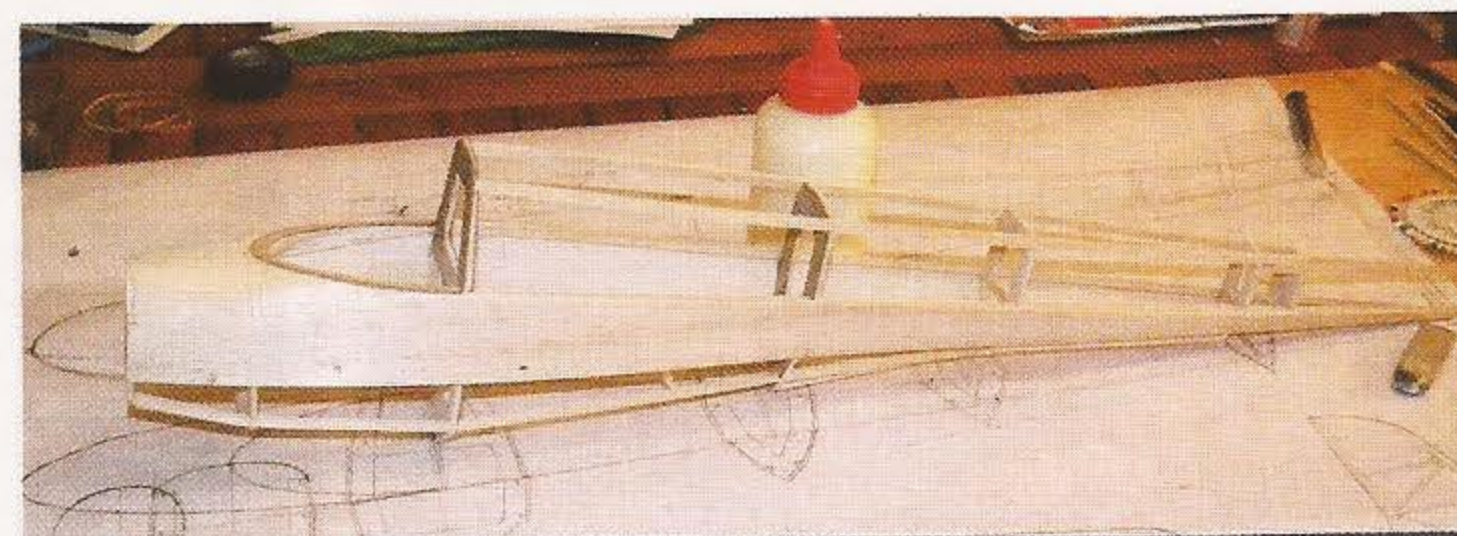


Cette vue permet de bien visualiser l'évolution des couples.

Procéder de même pour F3 et F4 qui compose le dessous du fuselage jusqu'à l'arrière de la roue plus deux centimètres).

Découper des planches de balsa 100 ou 150/10 pour confectionner le bloc du nez. Coller, laisser bien sécher pour au cutter raboter puis poncer (un ponçage final sera effectué à la fin de la construction du fuselage).

Passons à la roue. Les faux couples FC1 et FC 2 sont confectionnés en partant du bas des couples C1 et C2 en les adaptant à la dimension. Le support de roue est constitué de deux flancs en Ctp 0,8 mm doublés et contre collés. Ils sont réunis par une bande de balsa de 15/10 découpée dans le sens transversal aux fibres, humidifiée et collée à la cyano sur les flancs. Une fois l'ensem-



L'auteur monte son fuselage en l'air. On peut aussi le réaliser par demi-coque.