

Une fois l'avion en l'air, le vol devient un régal, l'allure en vol est unique et les trois ailes donnent une impression de volume important malgré la faible taille de l'appareil... En ligne droite, le triplan est très neutre (absence de dièdre) et, à l'instar du grand frère, la maniabilité en virage est très impressionnante, ça vire sur la tranche et dans un mouchoir de poche ; bien sûr la vitesse chute mais l'avantage du moteur 4 temps et de sa grande hélice permet de rester accroché et de poursuivre inlassablement sa proie, n'est-ce pas Christian ?...

Pour l'acrobatie, le tonneau passe plutôt rapidement avec un soupçon de barrique, le looping se rapproche plus d'une patatoïde et pour le renversement il faut potter très tôt !

En phase d'atterrissage, il faut absolument garder du moteur jusqu'au seuil de piste, le posé trois points est chaudement recommandé car le DR1 est un avion qui n'aime pas rouler. En le posant 3 points le modèle est freiné aérodynamiquement et il s'arrête de rouler très vite. J'ai bien sûr essayé les atterrisseurs sur le train principal mais l'avion a tendance à osciller sur l'axe de roulis et si un des saumons touche le sol, le DR1 fait une embardée et sur sa vitesse il passe sur le dos ; ce problème provient évidemment de la géométrie du train, la voie "maquette" est trop étroite et l'avion haut perché. Le taxiage est possible, il suffit de pousser sur la profondeur pour délester l'arrière. Vous braquez alors la dérive et vous ajoutez un soupçon de gaz pour souffler le tout. Voilà pour l'expérience sur mon DR1. Plus que pour un avion normal, le décollage et l'atterrissage demandent un pilote tout en finesse mais l'allure et le charme du vol d'un triplan méritent que l'on se lance dans cette aventure. Je ne regrette pas cet avion et si vous êtes amateur, laissez-moi vous conter sa construction...

Montage de l'étagère

Non, non, vous n'êtes pas en train de lire la notice du dernier meuble à pendre au mur mais que voulez-vous, avec ses trois ailes, mon Fokker me fait penser à une étagère alors pourquoi pas ?

Plus sérieusement, si le niveau de construction n'est

pas très élevé, le pilotage de cet engin le laisse hors de portée des débutants qui devront patienter un peu. Pour les autres, c'est une belle structure toute en balsa qui les attend. Et, malgré les apparences, la construction demeure rapide (construction en 6 semaines, en parallèle avec la construction d'un Piper PA 18 (NDLR : plan encarté MVM), il faut avouer que mes occupations professionnelles me laissent un peu de temps libre). Pour pouvoir vous offrir le plan de ce Fokker en encarté, vous ne trouverez que la moitié des plans des ailes, à vous de décalquer pour obtenir le plan complet des ailes...

Le fuselage

Commençons par une rapide description concernant la réalisation de ce fuselage : il se constitue de deux flancs (heureusement !) réalisés en panneau sandwich : un treillis de baguettes est pris entre deux coffrages en balsa 15/10. Ce coffrage est complet pour la partie avant et partiel pour la queue. On obtient ainsi des flancs d'une grande rigidité pour un poids très raisonnable. Ces flancs sont raccordés par 4 couples (ctp et balsa). Le dessus et le dessous de la queue sont réalisés en treillis avec un coffrage partiel.

Voyons maintenant en détail la fabrication de ce fuselage : on commence par assembler le treillis qui constitue le flanc ; soignez les raccords entre les différentes baguettes (balsa 6x6), coffrez ce treillis sur la partie externe (coté entoilage) puis passez au coffrage de la partie interne (balsa 15/10 pour la zone supérieure et ctp 15/10 pour l'assise de l'aile basse), le coffrage de la partie interne s'arrête au couple n°3.

Découpez vos couples puis passez à l'assemblage du fuselage. Collez les couples n°0, 1, 2 et 3 perpendiculairement sur l'un des flancs, collez également les pièces 4 et 5 qui doivent être équipées de leurs écrous à

griffes pour la fixation des ailes. Une fois l'assemblage sec, vous pouvez positionner le deuxième flanc et mettre le tout sous presse. Pour la réalisation de la queue, on commence par pincer les flancs à l'arrière du fuselage, on intercalera entre les flancs deux charnières "modèle petit gros" pour l'articulation de la dérive. Il vous reste alors à coller le treillis de baguettes pour raccorder les deux flancs. Voilà le gros œuvre est fini, il reste à coller les baguettes rainurées qui vont supporter le train puis coffrer le dessous et le dessus du fuselage. Pour l'habillage latéral, placez le faux couple n°1bis puis la baguette balsa 6x6 qui sera biseautée pour se raccorder sur le coffrage du fuselage. Il reste alors à coffrer le tout (balsa 15/10).

Les ailes

Il faut déjà aimer construire pour s'attaquer à un biplan, mais il faut être maso pour réaliser un triplan ! Eh bien non, sur le DR1 il n'y a pas de dièdre, les ailes sont rectangulaires, sans flèche et pour simplifier le tout, le profil est plat et on supprime tout vrillage, le plus long reste le découpage des pièces et surtout des nervures ! Commençons par l'aile inférieure : épinglez sur le plan toutes les zones qui sont à coffrer (balsa 15/10), collez le longeron principal, le bord d'attaque puis positionnez l'ensemble des nervures, renforcez la partie centrale (tétrons et passage de la vis Nylon). Collez ensuite le longeron principal puis terminez en coffrant la partie avant de l'aile ainsi que le bord de fuite. Il reste alors le travail de finition : collage des chapeaux de nervures (uniquement à l'extrados), mise en forme des saumons et découpe du bord de fuite (arrondi entre chaque queue de nervure). Après la pose de l'entoilage on pourra mettre en place les béquilles, leurs supports sont insérés dans les saumons...

Lors de la construction de cette aile, il convient d'apporter un soin tout particulier à la mise en place des pattes de fixation des haubans. Elles sont réalisées en ctp de 3 mm et prises en sandwich entre 2 nervures. Passons maintenant à l'aile supérieure : la construction reste identique avec l'appari-

les ailerons, ils sont réalisés en structure entièrement coffrée, le servo prend place dans son logement, il est maintenu en place par l'intermédiaire d'une bride en aluminium (cf. photo). Les supports de cabane se ramènent à des baguettes rainurées qui viennent prendre appui sur le coffrage d'intrados (par l'intérieur de l'aile). Ce système reprend le principe de fixation d'un train en c.a.p. dans une aile en structure (la fixation se faisant dans le sens latéral et non plus longitudinal comme pour un train). Reste alors la réalisation de l'aile médiane car il faut toujours garder le meilleur pour la fin. La difficulté réside dans la fabrication de la partie centrale qui vient se raccorder sur le fuselage. Commencez par épinglez sur le plan le coffrage d'intrados en balsa 15/10, collez le bord d'attaque, le longeron inférieur ainsi que les couples en arc de cercle sur la partie centrale. Collez les 2 tétros (hêtre ϕ 6) et leurs renforts latéraux, collez également les renforts au niveau du passage de la vis Nylon. Placez les renforts des logements des "pieds" de la cabane puis collez les nervures. Positionnez le longeron supérieur ainsi que les blocs de balsa 50/10 de part et d'autre du poste de pilotage au niveau du bord de fuite (échancrure dans l'aile pour augmenter la visibilité du pilote). Vous pouvez maintenant passer au coffrage supérieur de l'aile en commençant par la partie avant de l'aile puis la partie centrale et enfin le bord de fuite.

