

Les empennages

Pour le stabilisateur, on reste là aussi dans le classique, la construction fait appel à une structure de type treillis, pas de problème. La réalisation de la dérive est un peu plus particulière : il s'agit d'une planche de balsa 15/10 qui est habillée pour obtenir après entoilage une forme profilée. Le pourtour de la dérive (balsa 15/10) est recouvert de part et d'autre de balsa 15/10 (sur une largeur d'environ 6 à 8 mm) puis vient un croisillon en baguettes balsa pour renforcer et donner l'allure profilée de la dérive. Afin d'augmenter la stabilité sur l'axe de lacet, la surface de la dérive a été augmentée mais elle reste encore faible par rapport à la surface latérale du fuselage (partie avant). Elle suffit toutefois pour le vol !

La cabane

Le modélisme est un monde cruel et sans pitié, pour quoi faut-il une cabane sur un multiplan ?

Vous me direz : "pourquoi l'as construit un triplan ?" Eh bien, je vous répondrai qu'il faut se faire plaisir et de tout façon, ma cabane à moi, elle est finie ! Alors si vous voulez que votre DR1 vole le week-end prochain, il va falloir tordre de la c.a.p. de 30/10 pour obtenir cette cabane tant désirée. Normalement, les indications se trouvent sur le plan mais voici quelques renseignements complémentaires : la cabane se compose de deux parties dont les extrémités sont bloquées et collées sur l'aile médiane, la fixation à l'aile supérieure s'effectue comme pour un train, la c.a.p. vient se glisser dans les baguettes rainurées solidaires de l'aile

supérieure puis on fixe le tout par des petites plaquettes de ctp (15/10). L'ensemble, aile médiane plus aile supérieure, forme donc un bloc complet pour le transport mais ce bloc reste démontable. On pourra faire passer les cordons des servos le long de la cabane et, pour camoufler et habiller le tout, j'utilise du plastique de faible épaisseur (1 à 2/10), il faut découper une bande de largeur environ 2,5 cm sur une longueur corres-

pondant à la longueur de c.a.p. à cacher. Ensuite on donne un très léger coup de cutter au milieu de cette bande afin de pouvoir la plier facilement dans le sens longitudinal. Il reste alors à glisser cette bande sur la c.a.p. puis à faire rejoindre les bords de la bande l'un contre l'autre, on maintient le tout en posant une bande de ruban adhésif et le tour est joué !

Les mâts

Chaque mât se compose de deux parties. La partie haute est collée dans son logement dans l'aile supérieure et elle traverse l'aile médiane, il reste alors un petit bout qui dépasse à l'intrados de l'aile médiane. La deuxième partie du mât comporte deux logements, un en haut et un en bas. Le premier va recevoir le bout dépassant à l'intrados de l'aile médiane, l'ensemble est rendu solide par boulon + écrou, le deuxième logement vient prendre appui sur l'aile inférieure, le même système de fixation permet de lier l'aile basse au mât. Ce système peut s'avérer compliqué et long à monter mais comme j'ai la possibilité de laisser mon triplan continuellement monté, cela ne me dérange pas, sachez également que ce modèle, monté, rentre sans problème dans une Super 5 (banquette arrière rabattue !)

La casserole

Vous l'avez compris, je parle ici du capot et justement c'est une casserole qui a servi à sa réalisation. Je vous renvoie donc aux rayons vaisselles des grandes surfaces, on peut y trouver de belles casseroles tout en aluminium pour un prix dérisoire (environ 18 F pour un Ø de 160 mm). Les parois sont épaisses et l'ensemble est plutôt lourd mais cet inconvénient tombe bien puisque sur le DR1 nous avons besoins de poids à l'avant (centrage). Le travail sur le capot se résume donc à la découpe de la casserole... Sans commentaire.

Le train

Le train principal est constitué d'un essieu en corde à piano de 50/10. Cette valeur correspond au perçage sur les roues utilisées, ceci pour dire que le diamètre de votre essieu dépendra des roues montées sur

votre modèle. Par rapport à mon Fokker, j'ai augmenté la voie afin d'améliorer la stabilité au roulage ; vous pouvez également mettre du pincement. Le train par lui-même est constitué également de deux c.a.p. 30/10 qui viendront se loger dans des baguettes rainurées fixées sur le fuselage. Ce montage est classique, on le retrouve sur le célèbre "Baron". Pour la jonction entre ces c.a.p. et l'essieu, je vous conseille de baguer l'ensemble puis de passer à la soudure. Pour plus de facilité, l'assemblage peut s'effectuer directement sur le fuselage.

La traditionnelle roulette de queue est remplacée par une béquille en bois dur, je n'ai pas prévu d'amortissement mais cette béquille reste interchangeable en cas de casse. La fixation se fait sur une pièce en aluminium (cf. plan), la béquille prend appui dans le fuselage qui a reçu au préalable des renforts.

La finition

Personnellement, je n'avais pas l'intention de pousser la finition de ce modèle, je me suis donc contenté de recouvrir l'ensemble de l'avion à l'aide de film plastique thermorétractable. J'ai repris un décor classique : rouge comme l'escadrille du Baron Von Richtofen. Seul l'intrados est recouvert de bleu ciel afin d'obtenir un contraste en l'air. Les marques militaires sont réalisées à partir de Solar blanc et de vénillia noir, le capot a reçu une couche de peinture Simprop. Lorsque les photos ont été prises, le DR1 n'avait pas reçu son armement. Depuis il arbore sur son fuselage une paire de mitrailleuses du plus bel effet (Merci Christian !).

Montage de la radio et du moteur

Côté motorisation, l'Oberursel rotatif de 110 ch a laissé sa place à un OS 40 Supass qui n'a aucun problème pour emmener le triplan. Le moteur est monté droit sous le capot, il entraîne une hélice 11x6 et il est alimenté par un réservoir de 150 cc qui autorise une autonomie de plus de 15 minutes.

1) Notez les 2 charnières volontairement surdimensionnées de la dérive : elle ne tient que par là ! 2) L'OS 40 FS Supass se loge aisément sous le capot et reste assez discret. Les courageux pourront toujours faire un faux moteur ! 3) Servos de direction (commande par câble aller-retour) et de profondeur, accessibles en retirant l'aile basse. 4) Mât d'entre-plans (ici la partie entre l'aile basse et l'aile médiane). 5) Récepteur bien calé dans la mousse et servo des gaz, accessibles en retirant l'aile médiane. 6) Le servo d'aileron est fixé par une bride alu.

Pour la radio, chaque aileron est animé par un mini servo (Sanwa 111) ; la commande est donc directe. La dérive, la profondeur et les gaz sont actionnés par des servos standards. La commande de la dérive est réalisée par des câbles en aller-retour. C'est une baguette de balsa 10x10 équipée de rayons de vélo à chaque extrémité qui se charge de faire la connexion entre la profondeur et son servo. Les gaz sont actionnés de manière classique par une c.a.p. de 10/10. L'accu (600 mAh) est placé au dessus du train et le récepteur se loge sur le réservoir.

L'interrupteur ainsi que la prise de charge sont accessibles près du pilote.

Conclusion

Je suis très satisfait du comportement en vol de mon DR1, seul le décollage mérite une attention pour éviter le cheval de bois, mais à part cela l'appareil n'est pas vicieux pour un sou ! Du point de vue construction, la seule grosse difficulté réside dans la fabrication de la cabane, problème d'ailleurs commun à la grande majorité des multiplans. Alors si comme moi vous rêvez devant le célèbre triplan du baron rouge, détachez le plan encarté et faites chauffer la colle !
Bons Vols...