

La dérive est également monobloc ! Cela risque de «donner grave» pense-t-on en montant l'engin... Rassurez-vous, il n'en est rien. Cette dérive est reliée au fuselage par l'intermédiaire de deux micro charnières bâton.

La préparation des pièces est ultra rapide. Une petite mousse et on s'attaque à la voilure.

L'AILE

Pour une fois, il n'y en a qu'une, cela change des biplans ! Pour lui donner une forme cambrée, j'ai utilisé la technique du formatage ! La bande de Depron est contrainte sur un large cylindre pour prendre une forme courbe. Ce profil creux est maintenu par les fentes du fuselage. Un petit point de colle scelle les choses. Tout cela reste très simple, pas de quoi faire se faire mousser.

La voilure ainsi montée est d'une fragilité très inquiétante, le Depron de 3 mm pourrait se rompre de peur. Il faut donc haubaner au plus vite. J'utilise du fil de pêcheur en Kevlar qui se fixe sur des passe-fils en résine, cela évite de découper l'aile au moindre effort.

Tous les haubans sont fixes, sauf celui qui se situe à l'extrémité du bord

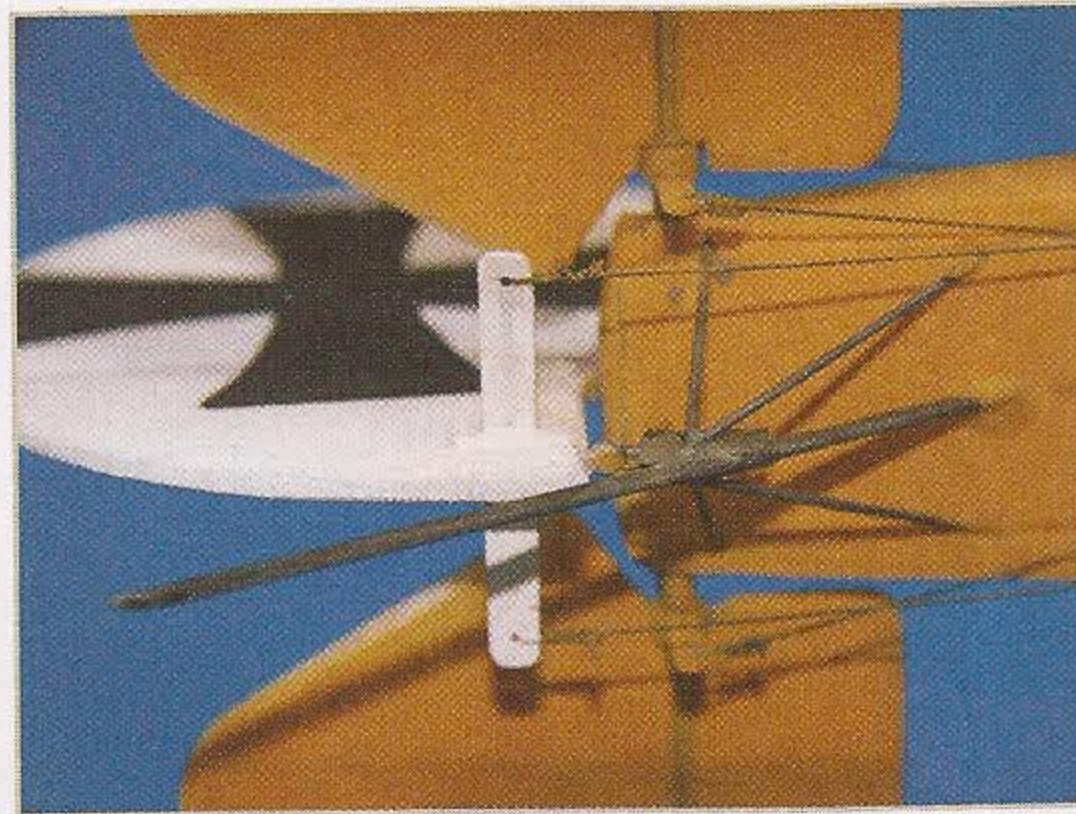


Stabilisateur et dérive sont de type monobloc et demandent un peu de soin.

de fuite. Celui-ci coulisse dans une poulie au sommet de la cabane et prend son mouvement sur une pièce en té placée sous la mâture du poste de pilotage. Ce fameux guignol est activé par le servo d'ailerons (un 6 g) qui est dans le fuselage. Cette toile d'araignée doit être bien tendue car la géométrie de l'aile en dépend. La configuration, absolument conforme à la réalité, donne un charme technique à notre E III.

LA QUINCAILLERIE

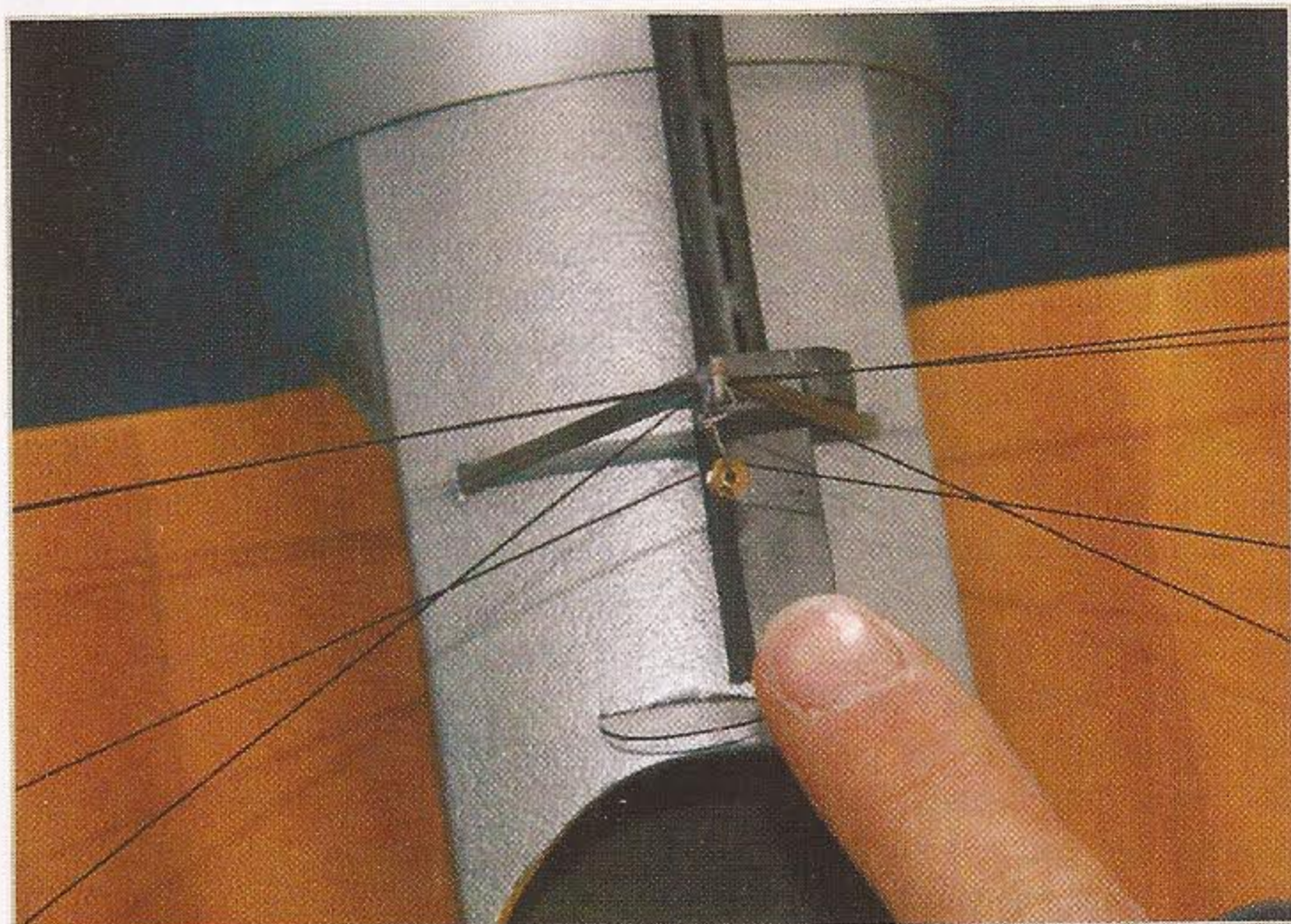
Achtung ! Le train est un enchevêtrement de balsa qui tient un axe de deux millimètres en carbone destiné à recevoir les roues en Depron.



Détail des commandes et de la béquille arrière



Le train d'atterrissage est à lui seul un «morceau de bravoure». Faux cylindres et roues sont en Depron. Le capot est quant à lui réalisé en Fdv sur moule perdu.



En partie haute du fuselage, la commande de gauchissement transite sur une poulie.



Pour des raisons de centrage, la batterie est installée juste derrière le faux moteur.



La commande de gauchissement est assurée par un palonnier situé sous l'avion et animé en direct par le servo d'ailerons.



La contrainte, c'est le poids ridicule que doit afficher cet assemblage.

La béquille de queue était également renforcée d'une flopée de contre-fiches qui sont réalisées en tige de carbone d'un millimètre. On est presque dans la chirurgie.

Le moteur électrique, un Protonik DM 2205, se camoufle dans le faux-moteur. Celui-ci ne tourne pas comme à l'époque, il est simplement taillé dans des disques de Depron. Ce faux moteur est indispensable au look de