

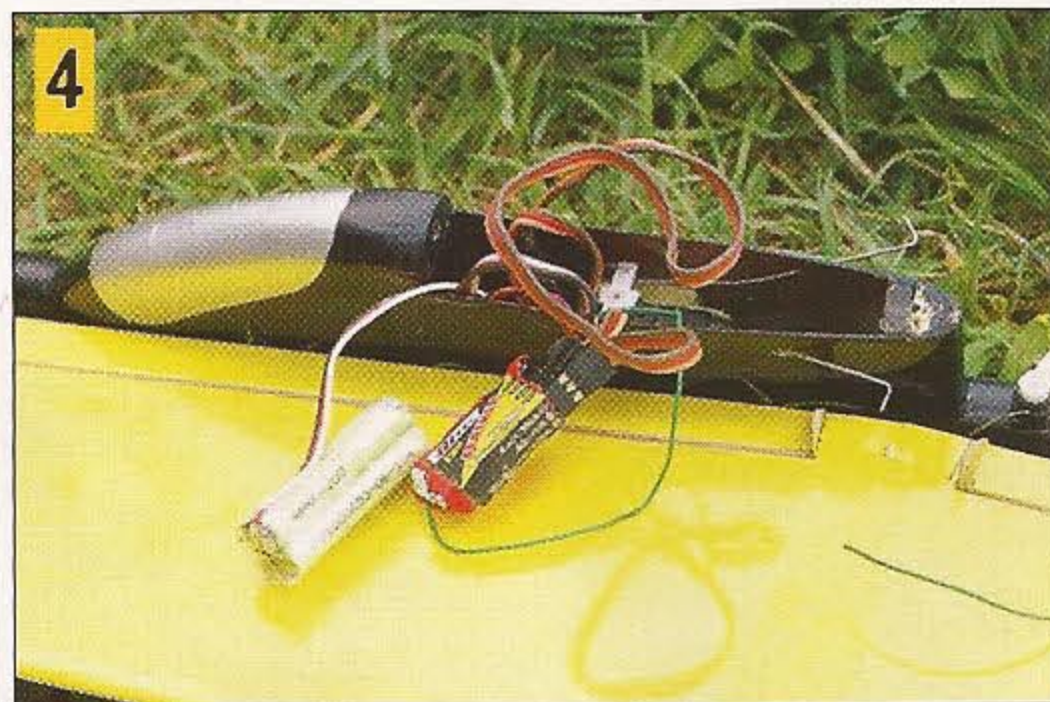
ques quant à l'efficacité de ces ailes, pourront les construire suivant la technique plus habituelle du noyau en polystyrène découpé au fil chaud et coffré de balsa 10/10, en ayant ainsi le choix d'un profil plus «académique». Il est sûr qu'on devrait ainsi pouvoir gagner en poids et en efficacité, mais pour ma part je n'ai pas les outils nécessaires pour ce type de travail et j'aime bien le principe du balsa poncé, qui renvoie à ces petits modèles de vol libre de nos débuts voire de notre enfance...

Pour équiper ce K.Nar, j'utilise trois servos de 9 grammes. Ceux de profondeur et direction (à l'avant et à l'arrière) sont collés à la «Résist' à Tout» que l'on trouve en grande surface. Pour rejoindre le récepteur, il faudra peut-être y ajouter une ou deux petites rallonges de 20 cm, en plaçant un morceau d'adhésif sur la connexion pour éviter qu'elle ne se débranche en vol. Le servo d'ailerons est quant à lui vissé sur deux supports en bois dur. Percer ensuite deux petits trous de 1 mm pour la sortie des commandes qui

seront en tensions vers l'extérieur (et sans point dur) pour se bloquer automatiquement vers l'extérieur dans les guignols.

N'importe quel type de récepteur fera l'affaire pourvu qu'il ne soit pas trop gros (ici un 4-voies Hitec de 10 g). Même contrainte pour l'accu de réception : du moment qu'il rentre à l'intérieur du tube du fuselage, n'importe quel pack convient. Pour ma part, je récupère dans un accu rechargeable de 9 V et 170 mA.h (chez Carrefour, format 6LR61) quatre éléments de 7 mm de diamètre,

que j'assemble en pack de 4,8 V qui rentre parfaitement dans le fuselage : solution simple et peu onéreuse. Reste à positionner cet accu pour assurer le centrage, position qui dépend de la construction mais il faudra sans doute ajouter quelques grammes de plomb. Ce lest est introduit dans l'avant du fuselage jusqu'à buter contre le servo de profondeur, et bloqué à l'aide de mousse. Pour la mise sous tension de la réception, j'ai installé deux rallonges (mâle et femelle) qui sortent de 2 à 3 cm à l'arrière du fuselage et



1 Le stabilisateur horizontal (ou plan canard) est fixé sur un solide support à l'avant du fuselage principalement constitué d'une canne à pêche.

2 Classiquement, la dérive se trouve à l'arrière, son grand volet étant ici d'une remarquable efficacité.

3 Le servo commandant les ailerons se trouve à l'intérieur du fuselage. Ces gouvernes sont peu mordantes.

4 Récepteur et accu de réception doivent être choisis pour loger dans le petit volume de la cabane (obtenue en moule perdu).

La ligne générale, outre son caractère atypique, laisse augurer d'une réelle finesse, ou pour le moins d'une très faible trainée.

