

de la commande de profondeur, celle de la roulette de nez (pour c. à p. 8/10), les guide-câble de la commande de direction. L'assise de l'aile (ctp 15/10), munie de son écrou à griffes et ses équerres de renfort sont mises en place dans la foulée. Le plus gros du travail sur le fuselage est à présent terminé et l'on va pouvoir s'attaquer à l'assemblage des ailes.

Les ailes

Le principe de leur structure s'inspire de ce qui se fait en F3AI. Chaque demi-aile est une feuille pliée sur un longeron ; une nervure à chaque extrémité donnant le profil voulu à cet ensemble à la fois simple et léger. Deux petits renforts en ctp assurent la rigidité en flexion et une clé réunit les demi-ailes. Les ailerons full-span sont actionnés par un seul servo, au moyen de classiques barres de torsion. On commence par découper les quelques pièces qui constituent les ailes : 4 nervures et une clé Depron 6 mm, 2 longerons Depron 3 mm et leurs renfort ctp 4/10 ; une platine de fixation ctp 15/10. Le revêtement de chaque demi-aile ne fait pas appel au Depron, mais à un produit similaire qu'on trouve chez Casto sous la marque Climapor : le Gediaplac de 3 mm. Celui-ci présente l'intérêt d'être malléable et de se plier en deux facilement sans recours obligatoire au décapeur thermique dont devront user ceux qui n'ont rien d'autre que le Depron «vulgaris». Intrados et extradados de chaque demi-aile viennent d'une seule pièce dont on trace le contour de la manière suivante : on confectionne un gabarit en carton de la demi-aile que l'on reporte symétriquement, en le retournant de part et d'autre d'un trait parallèle au «sens des fibres» du Gediaplac (ajouter 10 à 15 mm en largeur à l'extrados pour compenser la courbure), et qui deviendra le bord d'attaque. On découpe les panneaux, puis on ponce en biseau la face interne des futurs bords de fuite (méthode chère aux maquettistes plastique). Avec le dos d'un couteau, toujours sur la face interne, on marque le pli du bord d'attaque ; puis, afin d'éviter que le Gediaplac n'éclate quand on va le plier, on renforce la face externe du revêtement avec une bande de Scotch. La suite des opérations est fort simple ; on plie la feuille de Gediaplac en deux, face contre face pour bien marquer le

pli (en utilisant une règle), avant de coller les nervures, longeron, chants d'ailerons, clé et renforts divers sur la face interne de l'intrados. C'est là-dessus que vient se coller le revêtement de l'extrados, pour donner à l'aile son profil ; c'est tout simple, mais il faut tout de même prendre garde à n'introduire aucun vrillage parasite en opérant bien à plat sur un chantier, et ne pas oublier de passer les fils d'alimentation des turbines. La deuxième aile est construite au bout de la première, sur la moitié de clé qui dépasse à l'emplanture, en respectant le dièdre. La suite des opérations est très classique : découpe des ailerons, ponçage de leurs chants, mise en place des barres de torsion et des charnières en papier indéchirable pour l'articulation des ailerons.

La construction de l'aile se termine par la pose de la petite platine ctp et du plot de centrage servant à monter l'avion, et la réalisation des carénages de raccord aile-fuselage qui donnent leur fluidité aux lignes de l'avion. C'est un travail un peu délicat qui demande pas mal de patience, mais ça vaut le coup de s'appliquer. Ceci étant fait, on colle les carénages CME aux saumons ; et les pylônes moteurs en Depron 6, bien parallèles à l'axe longitudinal.

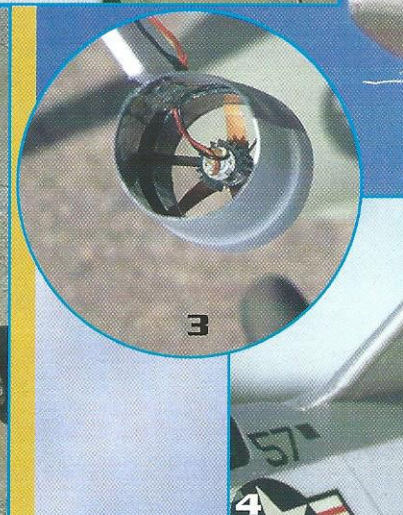
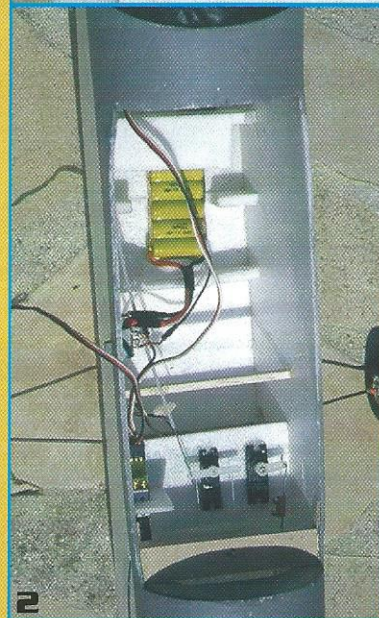
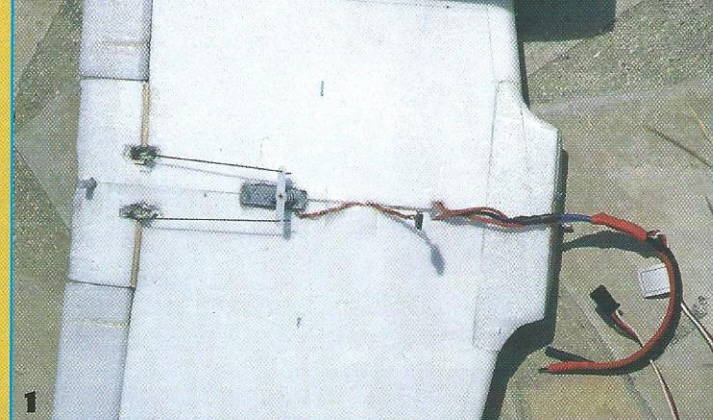
Les turbines GWS EDF 50 sont enfermées dans un capotage confectionné à l'aide de petites bouteilles d'eau thermoformées sur une forme en bois, reprenant au mieux la forme des nacelles du Viking grandeur.

Afin d'obtenir le meilleur rendement des turbines, accordez le plus grand soin au façonnage des lèvres de leur entrée d'air qui doivent être aussi lisses, régulières et arrondies que possible. L'ensemble est simplement collé à la cyano Depron, au bout des pylônes. Le montage est un peu souple, mais suffisamment solide, cependant.

Installation radio

L'installation radio est des plus simples, et fait appel à un matériel désormais classique en indoor-park-flyer.

Trois servos de 6 ou 9 grammes animent les gouvernes de direction-roulette orientable, de profondeur et d'ailerons ; ils sont raccordés à un récepteur NPM 05 FM. La gestion de la puissance est confiée à un varia-



1 - La commande des ailerons est confiée à un seul servo central.

2 - L'installation radio est à l'aise dans le vaste fuselage.

teur NES 110. Les gouvernes, articulées par des charnières en papier indéchirable, sont actionnées par l'intermédiaire de cordes à piano 8/10 sous gaine plastique pour la roulette avant et les volets de profondeur ; par câbles aller et retour pour la gouverne de symétrie et barres de torsion pour les ailerons. Les guignols sont découpés dans une carte téléphonique. Naturellement, le plus grand soin est de rigueur afin d'obtenir un fonctionnement fiable et sans jeu.

Réglages

Centrage : à 105 mm du bord d'attaque ; il est obtenu par positionnement *ad hoc* de l'accu de propulsion composé de 7 éléments NiMH 330 mAh que New Power Modélisme commercialise sous sa marque, et dont le rendement est excellent (l'autonomie permise se situe aux environs de 4 minutes, en gérant bien les gaz).

Décoration

Après ponçage général de la cellule au papier à l'eau n° 600 utilisé à sec, j'ai peint les surfaces supérieures de