

ed S3b Viking



Caractéristiques

Envergure	1 140 mm
Cordes	220 - 130 mm
Surface	19,95 dm ²
Profil	perso plan-convexe
Longueur	765 mm
Masse	395 grammes
Charge alaire	19,79 g/dm ²

Débattements :

Direction	+/- 35 mm
Profondeur	+/- 15 mm
Ailerons	+ 15 - 10 mm (léger différentiel obtenu par inclinaison des barres de torsion vers l'avant ou sur le palonnier du servo).

la construction par le fuselage. Avant toute chose, et afin d'éviter les répétitions fastidieuses, mettez dans un petit coin de votre tête, que tous les collages Depron-Depron se font à la cyano spéciale Depron + accélérateur, les collages ctp-ctp ou ctp-c. à p. à la cyano ordinaire, et les collages mixtes bois-Depron à l'époxy 90 secondes.

Le fuselage

Sachant cela, on commence par découper les pièces en Depron 3 mm (flancs, fond, couples) et ctp de diverses épaisseurs ; puis on confectionne le train principal (c. à p. 2 mm pliée) emprisonné à l'assemblage entre

les pièces en ctp 10 et 20/10 de son bâti qu'on allégera au maximum par quelques trous. Le train avant orientable est, quant à lui, constitué d'une c. à p. 2 mm (ou mieux, 1,5 mm si l'on trouve le tube alu adapté), tournant dans un tube alu et commandée par l'intermédiaire d'un guignol de micro-servo. Il est ligaturé sur le doublage ctp du couple C2, au moyen d'une mèche Kevlar imbibée de cyano + accélérateur. On poursuit par le tracé très précis des emplacements des couples, renforts et supports sur les faces internes des flancs et du fond de fuselage. L'atterrisseur principal prisonnier de son support ainsi que les couples C3 et C4 sont ensuite collés soigneusement à leur place respective sur le fond de fuselage, bien à l'équerre ; puis on rapporte les flancs de part et d'autre de cet ensemble. Ainsi que vous l'avez compris, du fait de la présence du train, cette étape de la construction va s'effectuer, pour l'essentiel « en l'air », en cherchant à s'appuyer le plus possible sur le chantier. Il faudra donc faire attention aux vrillages et déformations éventuels ; ce qui n'aura rien de bien difficile avec un peu de soin et des contrôles visuels fréquents. C1, C5 et C6 sont ensuite mis en place, avant de coller C2. On enfle la jambe du train avant dans le trou pratiqué au fond du fuselage avant de faire glisser le couple, de l'immobiliser à la cyano et de coller les petites équerres ctp de renfort. Il reste à rapporter les demi-

couples C2 bis, C4 bis en partie supérieure, avant de coller le revêtement du dos de fuselage. Celui-ci est roulé sur les couples après avoir été pré-contraint sur une portion de tringle à rideaux en bois. Afin d'éviter les jours et d'utiliser un minimum de colle, il faut soigner les ajustages en n'hésitant pas à présenter plusieurs fois les pièces, en traçant et ponçant finement leurs bords jusqu'à obtention du meilleur résultat. Ce n'est pas difficile, le Depron est un matériau tendre, malléable et... peu coûteux, on peut donc recommencer sans se ruiner. Lorsque les panneaux entre C2 bis et C3 ; C4 et C4 bis ; C4 bis et C5 sont posés proprement et bien ajustés, coller les blocs de Roofmat après les avoir mis en forme, poncés et évidés. Un arceau en ctp 4/10 vient donner sa forme à l'assise de la verrière. C'est ensuite au tour du stabilisateur et de la dérive (planches Depron 3 mm + baguettes de renfort balsa dur 3 x 3) de rejoindre leurs emplacements. N'omettez pas le dièdre du stab. L'arrière du fuselage est fini par les petits blocs Roofmat du pied de dérive et d'étambot, poncés et ajustés.

Le laïus que je vous inflige ne rend pas très bien compte de la rapidité d'une telle construction et de sa relative facilité ; aussi, à ce stade serez-vous surpris d'en être déjà là. En peu de temps, on aura encore collé la platine radio (Depron 6 mm) munie de ses servos, les deux gaines plastique

