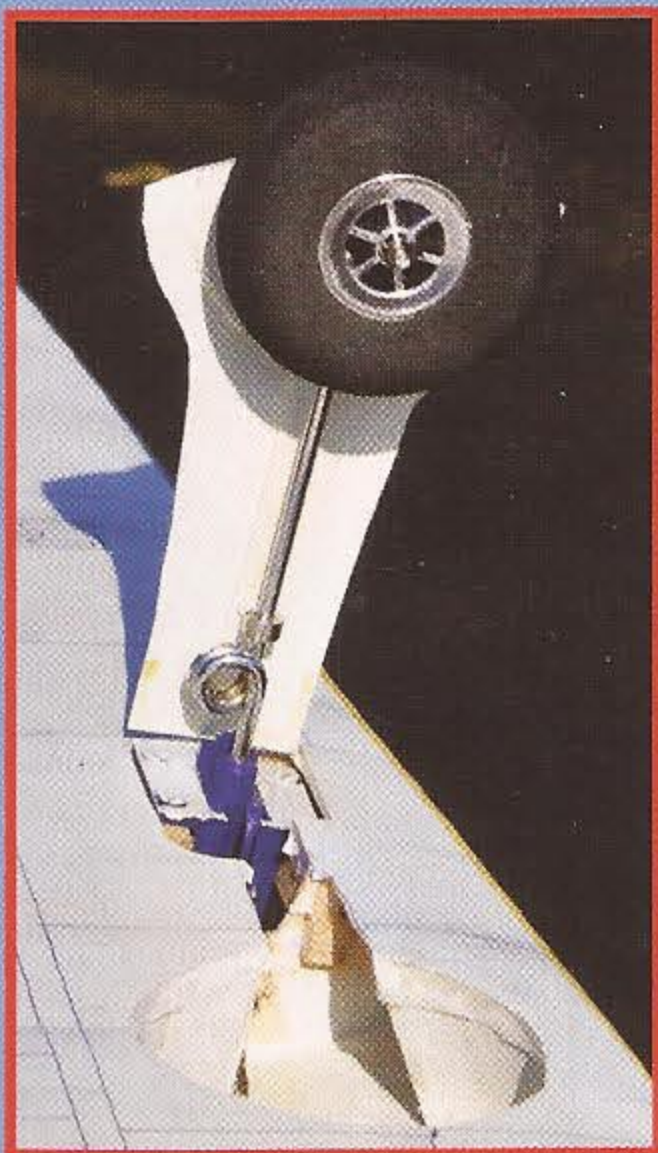




Le Raiden est très "court sur pattes"... cela contribue à la solidité du train.



Le train rentrant est un modèle mécanique très classique.

j'avais en stock quelques moteurs thermiques orphelins de leur cellule. Entre temps j'ai pu tester le moteur XPower XC5025/16 alimenté en 6S sur plusieurs cellules d'avion de voltige. Si je devais passer le Raiden en électrique, cette motorisation me paraîtrait être une bonne base de départ. L'électrification aurait également l'avantage de pouvoir traiter le Raiden un peu plus maquette en évitant de « charcuter » le capot moteur. Alors, si cette option vous tente, il vous suffira de prévoir une trappe d'accès sur le dessus du fuselage

ber les modélistes qui ont l'habitude de construire les plans encartés de la revue. Sauf instruction contraire, j'ai réalisé les collages à la colle blanche. L'aile présentant du dièdre, vous allez dans un premier temps réaliser deux demi-ailes de manière symétrique.

La construction commence par le positionnement du longeron principal d'extrados sur le chantier. Les différentes nervures seront positionnées sur celui-ci en prenant appui sur leur talon de calage. Les nervures n1 à n4 sont collées avec un angle de 3,9° par rapport au plan de travail (utilisez le gabarit présenté sur le plan).

Préalablement, vous aurez collé les renforts pour les supports du train rentrant rt1 et rt2 respectivement sur les nervures n3 et n4.

Si vous souhaitez remplacer le train rentrant par un train fixe, il vous suffit de transformer les renforts rt1 et rt2 afin qu'ils supportent une

baguette rainurée 4 mm en bois dur (en gardant

l'angle des baguettes supportant le train rentrant).

Le train sera alors réalisé en corde à piano 4 mm.

La construction se poursuit par le collage des longerons d'intrados et des supports de train rentrant en pin 9x9 mm. Pensez à adapter les supports à la forme de votre train avant collage sur les nervures. Vous continuerez par le collage du faux bord d'attaque en balsa 1,5 mm entre les nervures n2 et n10. Ensuite, les âmes de longeron seront mises en place ainsi que les baguettes qui supporteront les platines de servos d'ailerons. Concernant les âmes de longerons, leurs fibres doivent absolument être placées verticalement afin de garantir la rigidité de l'aile.

Le squelette de l'aile est maintenant complet et vous pouvez coffrer la partie avant et arrière du dessous de l'aile, ainsi que l'extrémité du côté saumon. ▶▶

Et pourquoi pas une motorisation électrique ?

Très bonne question dirais-je. Au moment où j'ai débuté la conception du Raiden, je n'ai pas exploré cette possibilité. En effet, l'absence de la sonorité d'un moteur thermique, de préférence 4 temps, sur un warbird me paraissait rédhibitoire. De plus, j'avais assez peu de repères dans ce domaine pour un avion de cette taille. Je n'étais pas équipé pour ce type d'avion et

(entre les couples c8 et c9 par exemple), et de fixer les accus soit sur le support m4, soit sur le dessus de l'aile pour obtenir le centrage.

Maintenant que les grandes lignes du modèle vous ont été présentées, débutons la description détaillée de la construction proprement dite avec l'assemblage de l'aile.

La construction de l'aile

La conception de l'aile est des plus classiques et ne devrait pas pertur-

des demi-coquilles, ce qui je trouve simplifie beaucoup la construction des fuselages complexes. La verrière est développable en la réalisant en plusieurs pièces. L'ensemble de l'appareil sera entoilé à l'Oracover avant d'être peint à la peinture pour maquettes plastiques. Un vernis est ensuite appliqué pour protéger la livrée du carburant. Bref, contrairement à ce que l'on pourrait croire, la construction du Raiden reste très accessible.

Pour être honnête avec vous, j'étais initialement parti sur une motorisation type Saito 56 quatre temps. J'ai donc débuté le plan sur la base de ce choix, espérant obtenir un appareil de moins de 3 kg en sélectionnant du balsa très léger. Une fois les premiers couples imprimés, j'ai tout de suite pris conscience du volume du fuselage. La conception assistée par ordinateur a beaucoup d'avantages, mais son principal défaut est de ne pas trop se rendre compte de la taille réelle des objets dessinés... J'ai donc vite revu la masse finale aux alentours de 3,3 kg. Je me suis ensuite inquiété de la traînée qu'engendrerait le gros fuselage que ces couples laissaient préjuger. Par sécurité, j'ai donc modifié mon choix de motorisation et opté pour un OS 70 Surpass 4 temps qui devrait être beaucoup plus adapté à la machine.



Le look compact et massif de l'avion se voit bien sur cette image. L'empennage paraît petit, mais en fait il y a un bon bras de levier arrière et l'avion se montre d'une stabilité longitudinale tout à fait exemplaire.