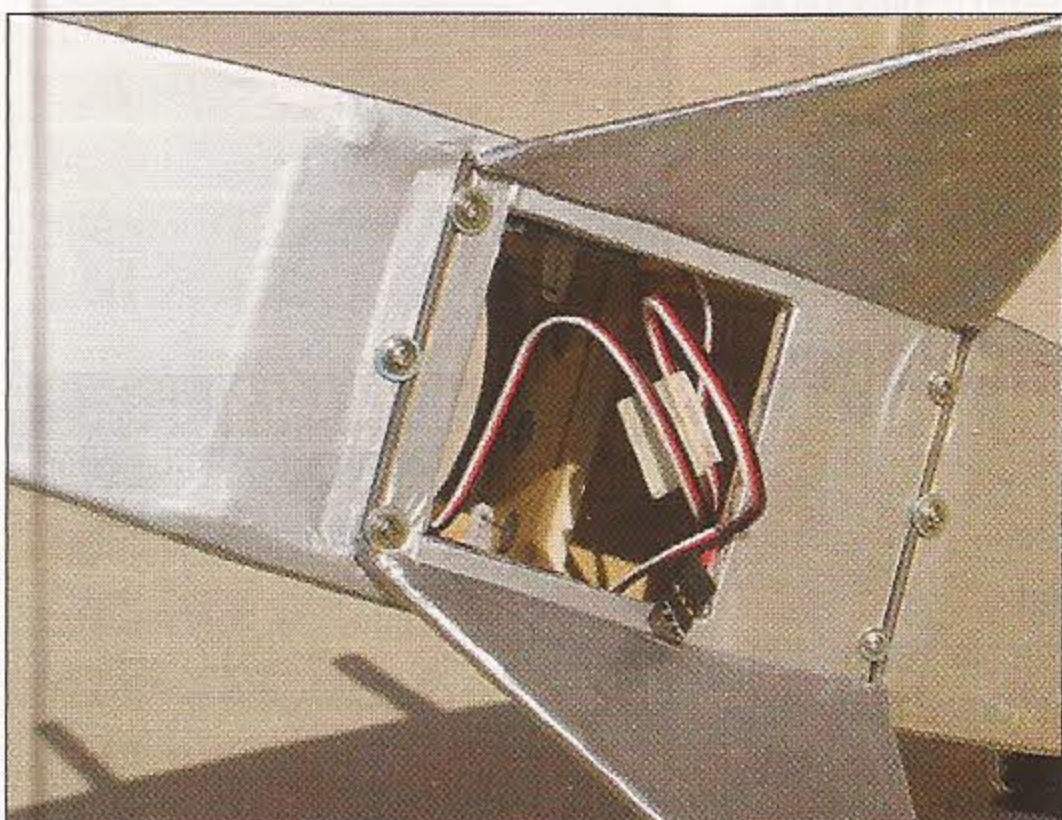




Gros plan sur le brushless retenu, un outrunner de chez Easymodel (réf. 2822) au kV de 1200, pesant 35 g. Le capot (ou plutôt le plastron) stratifié sur mesure par la méthode du moule perdu vient le caréner, les deux faux-cylindres (réalisation perso également) étant solidaires du fuselage.



Je l'ai provisoirement collé avec du scotch double-face sur le couple C1, pour le poncer délicatement jusqu'à obtenir un bloc bien homogène suivant bien le prolongement du fuselage. Deux possibilités pour recouvrir ce bloc de résine : soit à la polyester, soit à l'époxy. Pour la première solution, il faut protéger le moule avec du scotch d'emballage car la résine polyester attaque le Styrodur (étape inutile avec de l'époxy). Ensuite maroufler le bloc à l'aide de trois couches de tissu 100 g/m² et finir avec une couche de 50 g/m². Lorsque tout est parfaitement sec (c'est-à-dire polymérisé), poncer pour enlever les aspérités, puis supprimer le styro d'abord à l'aide d'un cutter puis avec de l'acétone pour en dissoudre les résidus. Découper alors l'ouverture avant pour l'axe moteur et les petites aérations nécessaires, mastiquer au Syntofer, poncer à l'abrasif à l'eau, et enfin trois couches de peinture en bombe pour la finition (en l'occurrence du gris métallisé).



Le fuselage est ouvert dessous, entre les jambes du train bicycle, pour la mise en place du pack 3S LiPo de 900 à 1300 mA.h, et dessus, au niveau de l'habitacle, pour accéder aux servos.



2 • Le train d'atterrissage

Il demande une autre type de bricolage : pas de stratification cette fois, mais de la soudure. Il est en effet constitué de deux jambes, avant et arrière, en CAP 20/10 à relier par une ligature et par une soudure à l'étain. Le train est habillé de pantalons en balsa 20/10 collés



Les ailes sont collées à demeure sur les quatre mâts de la cabane pour faciliter l'assemblage (et les calages) de l'avion, qui n'en est pas pour autant difficile à transporter d'une pièce.