



Le dessous du fuselage a été coffré. Notez le capot moulé dans une bouteille de soda.



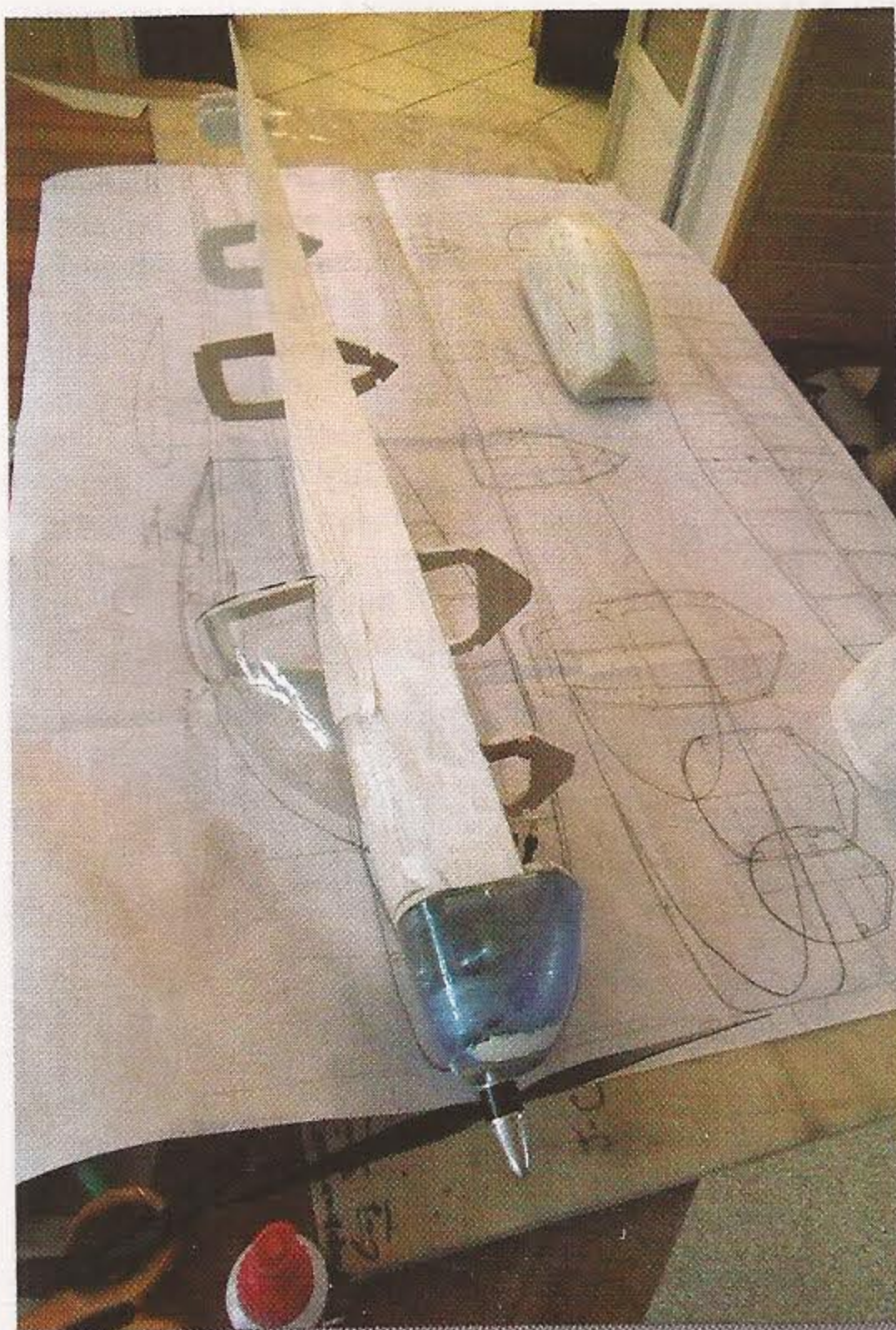
Le Motor Spatz et le Fauconnet : des frères pas vraiment jumeaux...

sol du fait de l'assiette plus cabrée que le planeur), l'envergure réduite à 14 m et le changement du profil sans oublier les formes de capot différentes selon le moteur employé, le train monorace, avec des béquilles ou bi roues, etc, ça fait pas mal de combinaisons. Le prototype a volé en août 1957, mais la série n'a débutée qu'en 1961 pour se terminer en 1966, 46 exemplaires seront construits par Scheibe. A ma connaissance certains Fauconnets ont été motorisés par la suite en France.

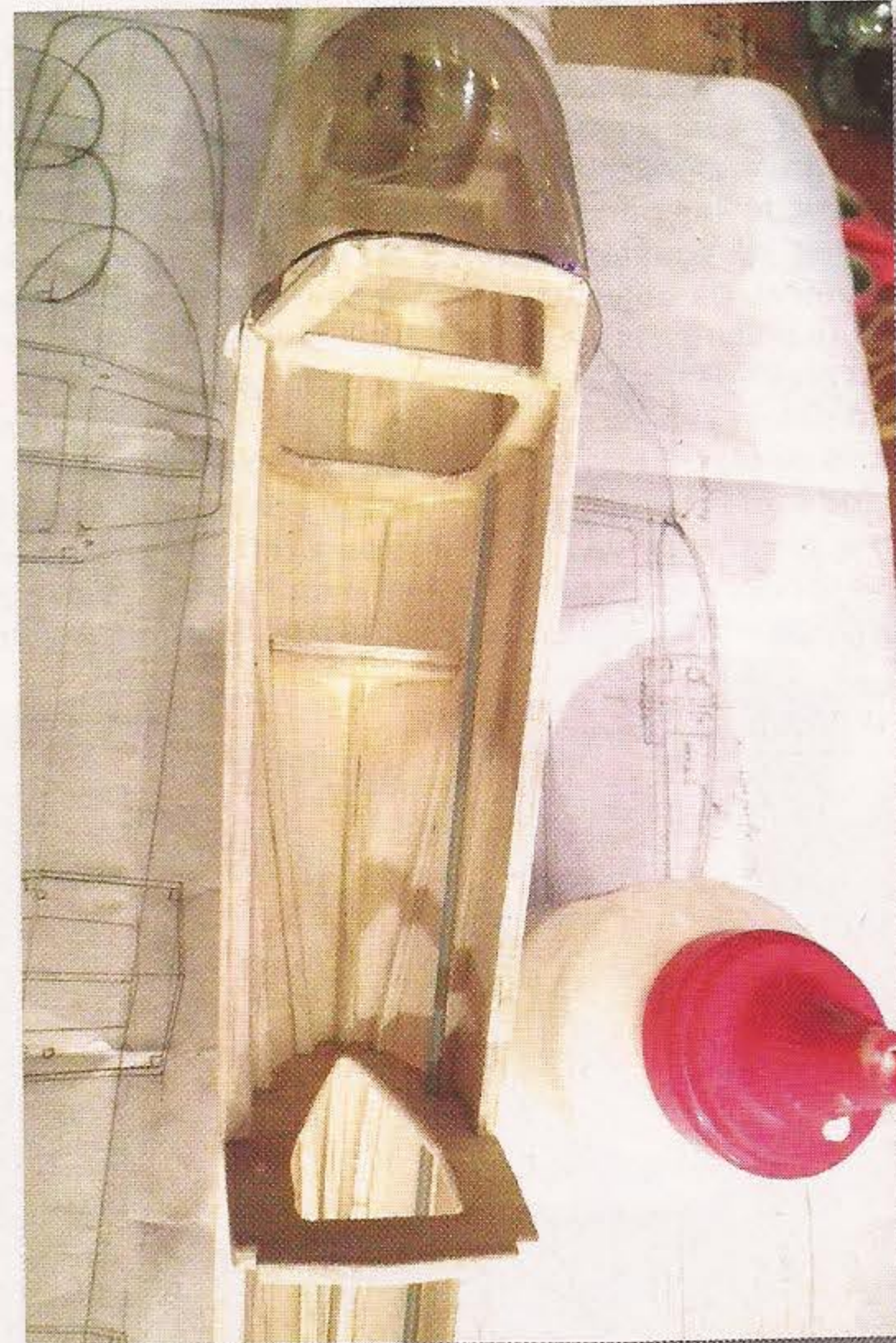
Le Motor Spatz que je vous présente est donc une semi-maquette avec le fuselage du planeur, la dérive modifiée et un capot moteur avec des bosselages pour les têtes de cylindres (du moteur électrique ?). C'est une version probable des premiers exemplaires construits. Si vous le voulez ventru comme les dernières versions, il vous suffira de modifier le maître couple C1 et le couple C3, mais pour ma part, cette version, le SF 24B, me fait inmanquablement penser à un canard de barbarie surtout avec le train court bi-roues.

Le Motor Spatz a été pour la firme Scheibe le début de sa spécialisation dans les moto-planeurs qu'elle construit encore actuellement.

Il subsiste dans le monde une dizaine de survivants dont certains Fauconnets modifiés. En France, les Motor Spatz appartiennent à la catégorie ULM avec une masse maxi de 345 kg.



Début de la construction du fuselage. L'auteur construit « en l'air ».



Vue des couples et de l'intérieur du fuselage.

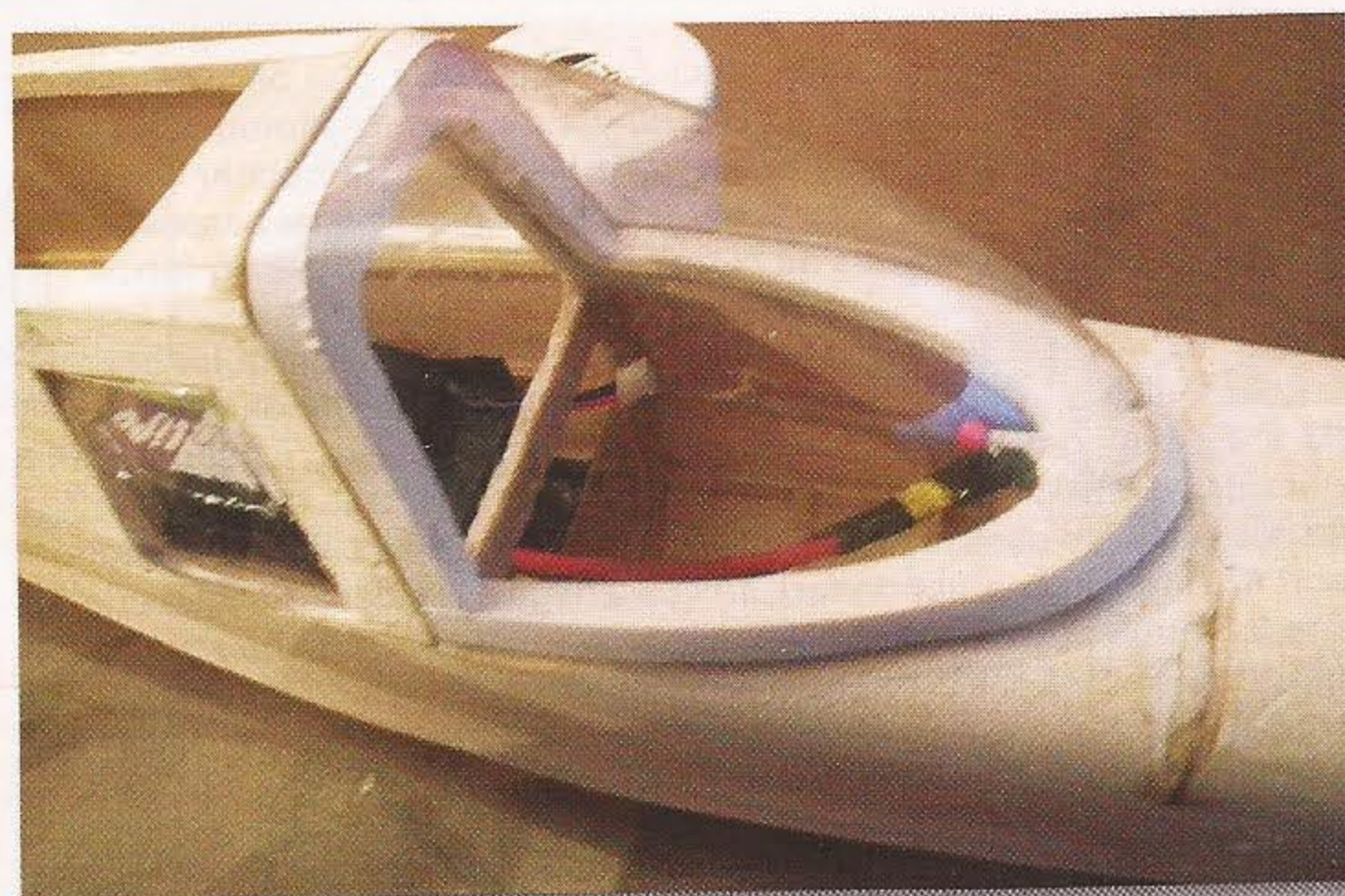
Le plan

Le plan est celui du Fauconnet avec l'avant, la dérive et l'implantation de la roue modifiés. L'aile est strictement identique, AF y compris, que vous pouvez réaliser ou non.

Les deux modèles font l'objet d'une parution dans votre revue préférée, et le Fauconnet ayant été publié le mois dernier, je me bornerai à la description des différences au niveau du fuselage. Je me suis attaché à rendre les éléments constitutifs interchangeables : stabilisateur, voilure et saumons possèdent les mêmes modes et entre axes de fixation. Pour les pressés, deux fuselages, un seul stabilisateur, une seule paire d'aile avec ou sans AF, une seule paire de saumon et selon les conditions, du planeur pur ou du moto planeur!

Le fuselage

Conformément au Fauconnet, on commencera par réaliser les couples C1 à C9 (numérotés sur le plan dans l'ordre de montage). J'ai gardé la même numérotation pour les couples suivant leur emplacement et il n'existe donc pas de couple C6 comme sur le Fauconnet. Les couples C1,2,3,9 sont doublés sur une face par du Ctp de 0,8 mm, le couple C5 faisant office de cloison pare feu sur laquelle est fixé le moteur. Il est pour sa part doublé Ctp sur les deux faces (pour la face côté fuselage uniquement jusqu'à la moitié.) Ne pas oublier de « casser » le couple C1 pour obtenir l'inclinaison de la verrière.



La verrière et son cadre.

Après découpe du flanc F1, on colle les baguettes balsa 4x4 sur celui-ci. Le balsa des flancs sera choisi homogène et non filandreux pour une courbure symétrique sur les couples.

J'ai employé ma méthode qui consiste à construire « en l'air », mais vous pouvez scinder les couples en deux, et construire deux demi coquilles que vous rassembleriez ensuite.

Repérer sur le plan l'emplacement et l'inclinaison des couples C1 et C2,