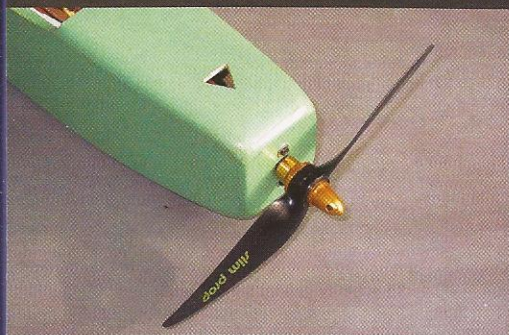


PLAN ENCARTÉ

MRA N°827



Les angles du fuselage arrondis améliorent l'esthétique du nez du modèle et son aérodynamisme. Des ouïes d'admission d'air frais favorisant le refroidissement du moteur sont indispensables.

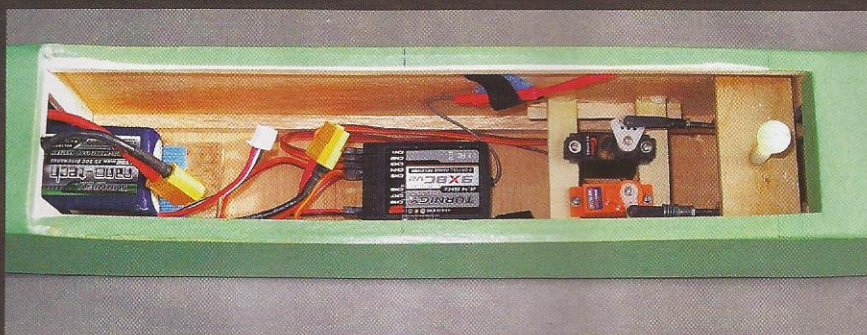
►► stabilisateur dans les ouvertures découpées à l'arrière des flancs, puis on colle la partie fixe de la dérive. Deux chutes de baguettes triangulaires renforcent le pied de dérive. Il reste à coller la sous-dérive, et le volet de direction qui est articulé par 3 charnières collées à la cyano une fois que tout est en place. Ce travail, rapide et agréable étant terminé, Il faut maintenant se consacrer à l'étape la plus importante de la construction.

L'AILE

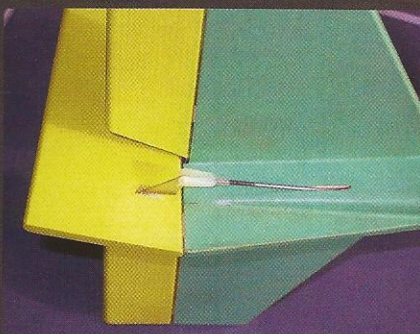
Ici, il faut choisir le mode de construction : mousse coffrée ou structure. Dans le premier cas, les gabarits représentés sur le plan permettent une découpe au fil chaud. Le coffrage en balsa 15/10 léger se fait sous presse ou mieux, sous vide. Le bord d'attaque en balsa 80/10 est collé ainsi que le faux bord de fuite en balsa 60/10. Les ailerons full span sont, soit en profilé de balsa acheté dans le commerce, soit obtenus par rabotage et ponçage avec une grande cale à poncer et du papier de verre grain 80.

On confectionne ensuite les barres de torsion en cap 20/10, qui tournent dans une gaine plastique (chute de gaine de commande 2x3mm). Les ailes sont ensuite assemblées avec un renfort en tissu de verre imprégné de résine époxy. Si l'on opte, comme je l'ai fait, pour une aile en structure, on commence par coller le longeron inférieur (pin 3x8) sur le coffrage d'intrados, puis les nervures (des cales sur la partie avant évitent tout vrillage). On colle ensuite le longeron supérieur, puis les âmes verticales en balsa dur 20/10. Si l'on prévoit de pratiquer la voltige la plus débridée et de faire les figures les plus violentes, il est plus sage d'ajouter des âmes sur toute l'envergure.

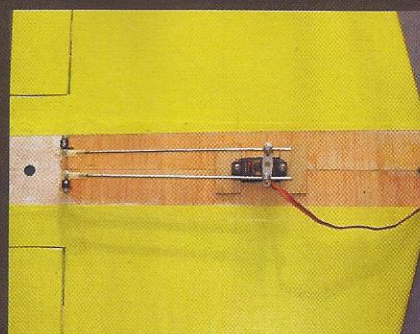
Le coffrage de l'extrados est ensuite posé en veillant à ne pas vriller les demi-ailes, puis on pose le bord d'attaque et le faux bord de fuite identiques à ceux



L'installation radio est facilitée par l'espace disponible, un condensateur équipe le récepteur 2,4 GHz.



Les gouvernes, sont équipées de guignols maison en époxy, ou achetés dans le commerce.



Les ailerons sont commandés par des quicks link et des chapes à boules.

de la version en mousse coffrée. Il ne reste plus qu'à coller et mettre en forme les saumons en balsa 80/10. Des charnières sans axe sont retenues pour les deux cas.

FINITION AU PAPIER KRAFT DE COULEUR

J'ai entoilé la cellule du Speedy-E au papier Kraft de couleur. Cette technique, déjà décrite par ailleurs dans le MRA, permet d'obtenir une finition durable et légère, tout en renforçant notablement la structure. On trouve le papier Kraft de couleur dans les grandes surfaces ou

les magasins dédiés aux loisirs créatifs. J'en ai trouvé aussi dans un magasin de fournitures de bureau (par exemple chez Bureau Vallée). Deux couches de vernis polyuréthane, terminent la finition et rendent la surface du Kraft étanche. Pour protéger le dessous du fuselage pendant la phase d'atterrissage, une bande de scotch tissé transparent est conseillée. Un film thermo rétractable est tout aussi adapté pour la finition. Dans tous les cas, il faudra privilégier l'emploi de couleurs voyantes, car ce modèle est compact et s'éloigne très vite vers l'horizon ! ►►



Pas de doute, le Speedy-E est un modèle compact qui saura se faire discret. Ses dimensions 1+1 (1m d'envergure et 1m de long) facilitent le transport ; on pourra donc l'emporter partout dans n'importe quel véhicule.