

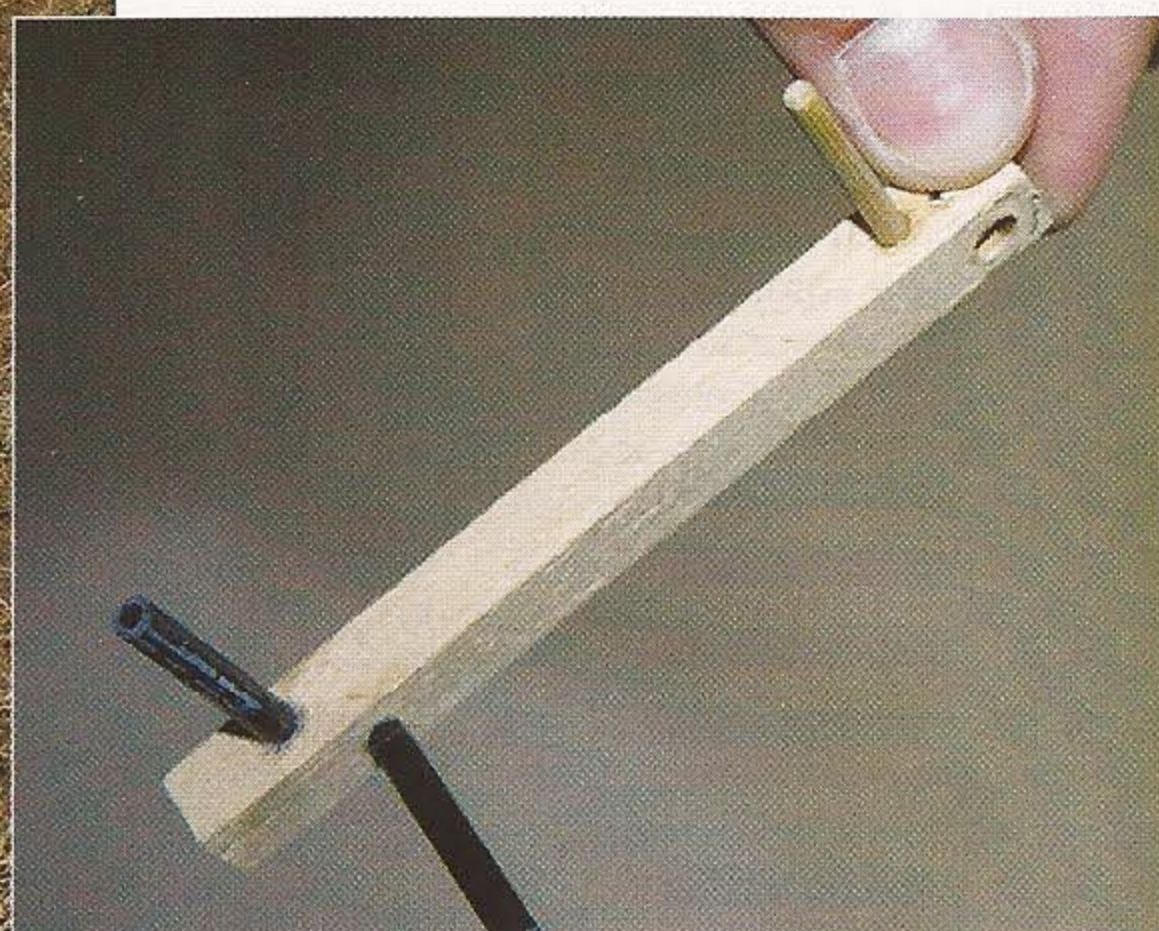
Styro de 60 mm d'épaisseur collées l'une sur l'autre avec quelques morceaux d'adhésif double-face, suivant un plan vertical. Des gabarits reprenant la vue latérale et la vue de dessus du fuselage sont découpés dans des calendriers cartonnés. Les tranches sont finement ponçées et imbibées de cyano liquide pour que le fil chaud de l'arc de découpe n'accroche pas. Ces gabarits sont tenus

avec des épingles et du scotch sur le Styro. Une première coupe est effectuée suivant le plan horizontal. Après le passage du fil chaud tout autour, les dépouilles sont immobilisées pour reformer le bloc et procéder alors à la coupe dans le plan vertical.

Il reste à casser tous les angles pour obtenir une forme aérodynamique beaucoup plus élégante,

en dégrossissant au cutter puis en ponçant au papier de verre moyen et fin. La partie située sous le moteur et sur environ un tiers de la longueur du fuselage est également poncée en creux. Après mise en forme de l'extérieur, les deux demi-coques sont séparées puis l'intérieur est largement évidé afin de gagner des grammes et, surtout, de pouvoir loger l'accu ainsi qu'une partie

des équipements. Pendant que l'accessibilité est optimale à l'intérieur, on en profite pour y ajouter les quelques renforts nécessaires. Le support moteur est constitué d'une âme verticale et d'un couple, l'ensemble étant collé à l'époxy sur l'une des demi-coques. Il n'y a pas d'anticouple à prévoir, mais j'ai par contre mis quelques degrés de cabreur au moteur.



Voici à quoi ressemble la «Transition» une fois ses ailes repliées (pour le statique uniquement). Pour sa part, la grande évolue comme ça sur route. En gros plan ci-dessus, la pièce utilisée pour maintenir chaque aile en position repliée.

Quoique maquette, pour une formule bizarre, c'est une formule bizarre avec son look de grenouille, ses deux stabilisateurs, ses ailes qui se replient...

