

Il faut ensuite prévoir les différentes platines qui seront en contact de chaque côté avec les demi-coques. L'accu de propulsion sera fixé avec du Velcro autocollant sur une plaque en contreplaqué 30/10 ajourée pour gagner un peu de poids. Cette plaque est bloquée et collée à l'époxy 5-minutes, dans un premier temps sur l'un des flancs rainurés pour l'occasion. Même chose pour la platine qui supportera l'écrou noyé pour la vis de fixation des ailes, et celle qui se trouve au niveau du bord d'attaque, percée pour le passage des tenons en bois.

Le stabilisateur avant en balsa 40/10 doit être entoilé et collé à l'époxy à ce stade sur la demi-coque non fermée afin d'intégrer son guignol dans une fente pratiquée dans le fuselage. Les gouvernes sont raccordées par une corde à piano pliée en «U» sur laquelle est soudé un guignol en plaque d'époxy cuivré. L'ensemble est enduit de cire de démoulage afin d'éviter toute mauvaise surprise lors du raccordement des demi-coques. Tant qu'on

a accès aisément à l'intérieur, on en profite pour installer le servo de profondeur, ici un Hextronik HTX 900.

## Equipé d'une propulsion en 3S

Dans le fuselage, on trouve donc à l'avant le servo de profondeur, qui actionne la gouverne avant avec une courte tringlerie cachée à l'intérieur, et la gouverne arrière avec une tringlerie beaucoup plus longue qui traverse le flanc. Ainsi, il n'y a qu'un seul servo pour cet axe. La commande est facile à installer et les ailes restent complètement démontables (il suffira de déconnecter le guignol de la profondeur à l'arrière).

Le petit récepteur Corona 6-voies est lui aussi placé dans le fuselage, immobilisé avec un morceau de Velcro.

Le moteur est un brushless C28-30-12 dont j'ignore la marque, accompagné d'un contrôleur 10 A et alimenté par un pack 3S LiPo de

1200 mA.h. L'hélice 8 x 6 d'un diamètre un peu trop grand (la grande «Transition» est équipée d'une quadripale) m'a obligé à pratiquer une ouverture dans la partie qui prolonge l'arrière des ailes afin de laisser passer l'extrémité des pales.

Dans les ailes, on trouve les deux servos Pico-BB de GWS pour les ailerons, placés en prise directe au plus près des gouvernes. Le servo de direction HTX 900 est fixé à plat au centre des ailes. Une tringlerie double actionne les deux volets de dérives, et une seconde, attachée à l'autre extrémité du palonnier, actionne la roulette de queue.

Les deux demi-coques du fuselage peuvent alors être collées l'une contre l'autre à l'époxy, en s'assurant également du collage des différentes platines. Après séchage, une trappe est pratiquée sous le fuselage pour pouvoir accéder au plomb, à l'accu et au servo de profondeur. Ensuite, une fente est découpée de part et d'autre à l'avant afin d'y coller une baguette de pin destinée à recevoir l'essieu du train avant. Il reste enfin à entoilé le tout.

## Finition mixte, vinyle et Oracover

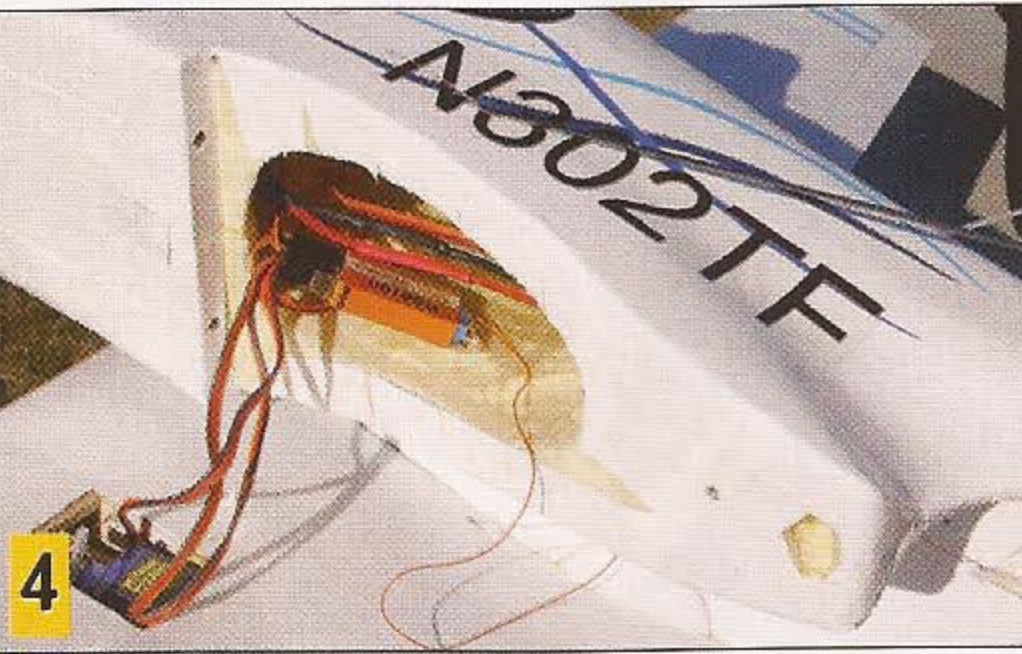
L'entoilage de l'appareil est mixte : vinyle blanc pour le fuselage et Oracover pour tout le reste. Le fuselage est recouvert en deux fois : la première partie est collée sur toute la moitié droite (ou gauche) en dépassant de 5 mm l'axe central matérialisé par le collage des deux blocs de Styro. La deuxième partie se colle dessus pour faire un bon raccord. Le Vénilia est chauffé avec un décapeur thermique à une température pas trop forte pour ne pas le faire fondre : ça permet de l'étirer et de le plaquer sans faire de plis. Il vaut toutefois mieux être deux pour cette opération délicate. Pour ne pas marquer le Styro, l'adhésif est plaqué en utilisant un morceau de tissu replié sur lui-même.

Les tronçons d'ailes (plans médians et externes) sont entoilés individuellement à l'Oracover, puis raccordés au moyen des charnières en toile placées à l'intrados au niveau de l'articulation.

Les roues avant en mousse sont fixées sur une corde à piano glissée dans une gaine en plastique. Cette gaine est collée contre un petit morceau de bord de fuite qui lui donne une section profilée en goutte d'eau. Le tout est ensuite recouvert par un morceau de gaine thermorétractable noire. Cet ensemble est vissé contre la baguette de pin sous le fuselage. Pour faire plus joli, deux faux amortisseurs, qui ne sont pas fonctionnels, ont été fabriqués de la même façon.

Si l'on veut exposer la «Transition» avec les ailes repliées, il faut fabriquer deux supports qui les maintiennent dans cette position (voir détail à l'échelle 1/2 sur le plan). J'ai découpé les miens dans des blocs de balsa dur faisant un angle entre la dérive et l'aile avec la forme des nervures, l'angle opposé étant poncé en arrondi. Dans ce bloc, on place deux tiges en carbone de 4 mm collées pour former un «L». Ces tiges viennent se glisser dans les fourreaux de clés d'ailes. Pour le calage à l'arrière, un simple trou reçoit la petite clef d'incidence solidaire des ailes. Un tenon est collé à l'équerre pour se glisser dans la partie centrale. Le tout est entoilé en blanc.

Les dérives sont collées sur la partie centrale des ailes, après entoilage, avec une légère inclinaison vers l'extérieur. Il reste à découper les ouvertures dans les dérives et dans la planche qui prolonge les ailes pour y placer les roues arrière constituées de quatre couches de balsa 30/10 contrecollées avec les fibres croisées pour plus de solidité (ces roues non fonctionnelles ne touchent pas le sol).



- 1 • Détail de la trappe inférieure qui permettra de glisser facilement l'accu 3S1200 dans son logement.
- 2 • La commande de la roulette de direction suit une trajectoire curieuse, car les commandes des dérives sont placées à l'opposé sur le palonnier. Ainsi, il n'y a qu'un seul servo pour cet axe.
- 3 • Voici le servo de direction, avec les commandes qui partent de chaque côté pour actionner les deux volets.
- 4 • Zoom sur l'intérieur du fuselage quand les ailes ne sont pas encore en place.
- 5 • Vues par l'arrière, les sorties de commandes d'un volet de dérive et de la profondeur arrière.
- 6 • Un cône est indispensable pour profiler l'arrière du fuselage de façon élégante.