MICKEY

AVION LEGER POUR TELECOMMANDE

Cet avion a été conçu pour répondre à un but double :
— Construire rapidement un avion pour le faire voler dans les plus brefs délais, cet avion devant être très robuste pour encaisser des chocs violents.
— Utiliser un équipement radio léger, tel le récepteur M22 décrit dans un prochain numéro, ou le « Cirrus » de M. Pépin.

Plusieurs solutions sont possibles, depuis le grand moto-planeur peu chargé au dm2 et au C.V. jusqu'au petit bolide très chargé et rapide. Le moto-planeur a l'inconvénient d'être très fragile et de demander un temps parfaitement calme. Si la charge alaire est trop importante, les réglages sont délicats; le modèle proposé ici, avec ses 32 gr. au dm2 représente un compromis, avion assez agréable à regarder, d'un réglage facile, utilisant un moteur de 0,8 cc. comme il y en a des dizaines sur le marché, surtout outre-Atlantique.

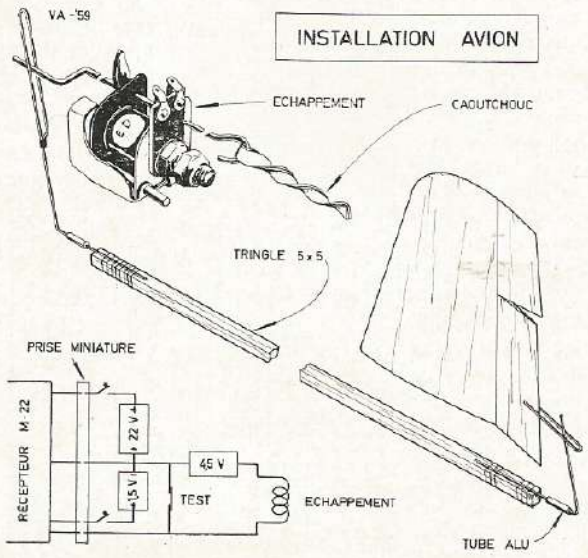
Cet avion ne demande pas plus de 15 heures de travail à un modéliste moyen et il est extrêmement solide, pouvant supporter des chocs violents, comme il ne manquera pas de s'en produire surtout au cours des réglages.

FUSELAGE.

La construction en est très facile, à base de deux flancs en 15/10e. Ceux-ci sont renforcés à l'avant par du 15/10e collé à fils croisés. Le fuselage est construit à l'envers, mais il vaut mieux installer la tringle de commande avant de fermer le fuselage par le dessous. Le nez et le couple doivent être très fortement renforcés (ne pas craindre d'augmenter le poids), par contre l'arrière du fuselage et les empennages doivent être légers pour ne pas avoir d'ennuis de centrage.

EMPENNAGES.

Ils sont découpés dans du 40/10 balsa, assemblés avec un peuplier 4x4 au bord d'attaque en renfort, entoilés soie... et glissés dans des fentes taillées dans le fuselage. Il est très important de placer ces surfaces bien dans l'axe du fuselage.



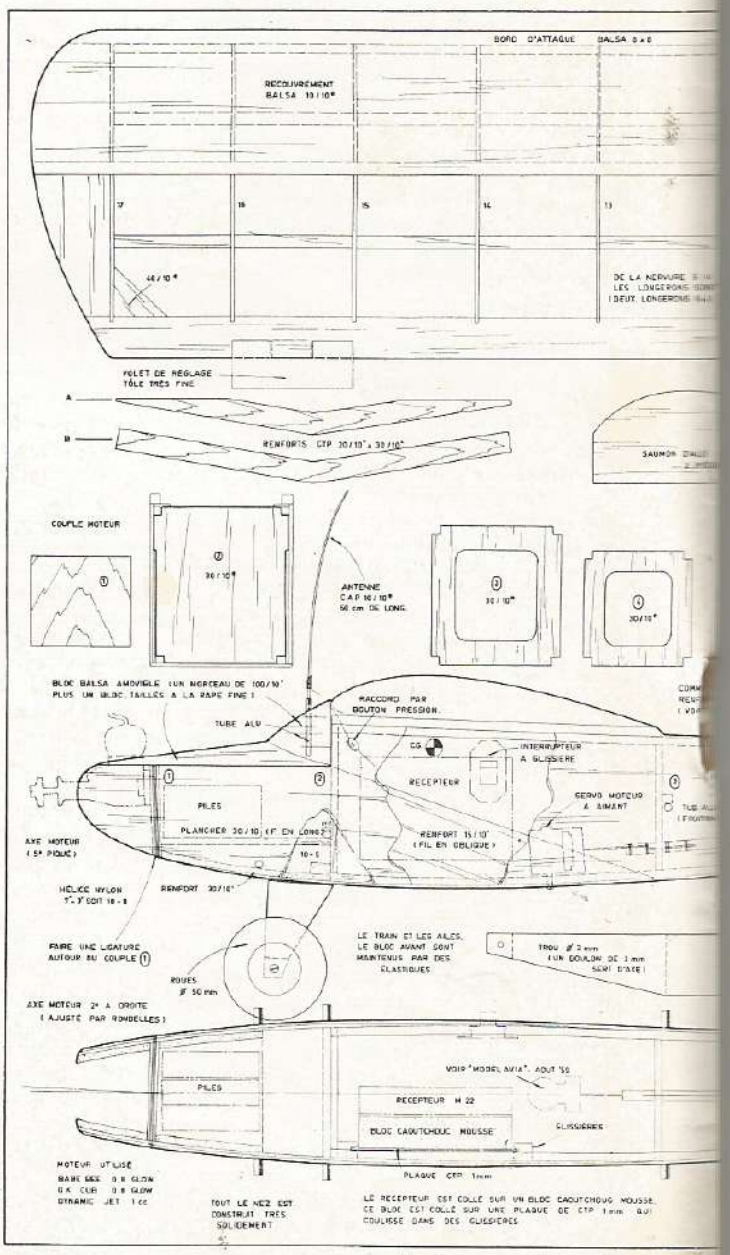
AILES.

Les ailes sont faites d'une seule pièce avec des baguettes d'un mètre, puis sciées au milieu pour donner le dièdre. Les longerons sont doublés dans la partie centrale par un second 7x3. Les renforts pour le dièdre sont découpés dans du beau C.P.L. 20 à 30/10e. et glissés dans des fentes taillées dans les nervures.

En rattachant les deux ailes il est très important de caler les deux moitiés à la même incidence, ce qui s'obtient avec des cales d'épaisseurs égales sous chaque aile, placées bien parallèlement aux nervures; cette technique sera employée après l'entoilage après chaque couche d'enduit ou de peinture pour éviter tout vrillage catastrophique. Les ailes sont entoilées soie, enduites et anti-méthanolisées.

FINITION.

Tailler le bloc avant dans du balsa tendre évidé, mettre en place le moteur sur le couple 1 qui doit être très forte-



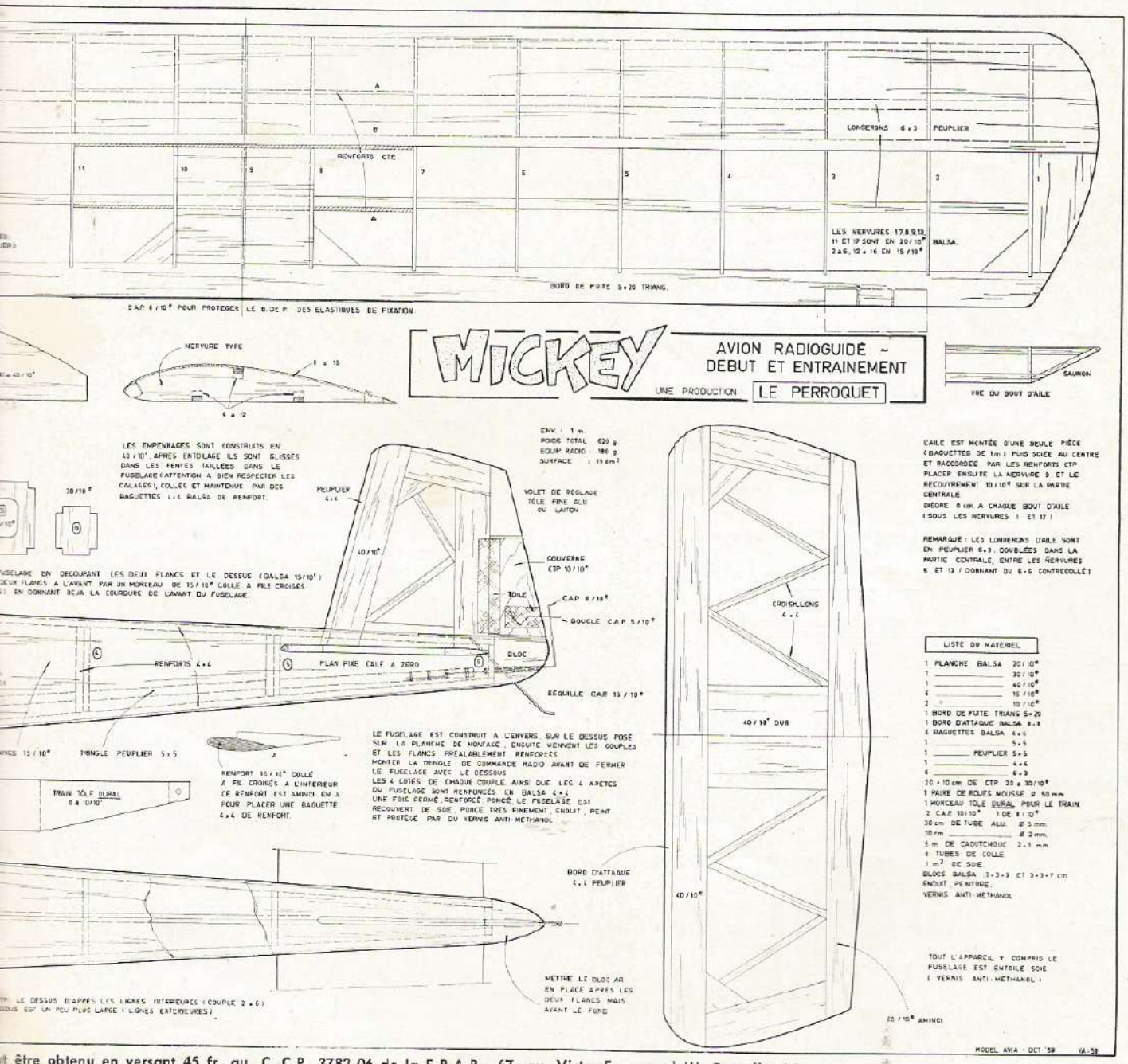
Le plan « grandeur » de cet appareil
En France 45

ment renforcé. Le train est découpé dans de la tôle de dural 8/10° et maintenue sous le fuselage par des élastiques. Tout l'avion doit être soigneusement protégé par du vernis anti-méthanol si un moteur à glow-plug est utilisé.

INSTALLATION RADIO.

Sur un tel avion la partie installation radio est très importante car des frottements faibles peuvent gêner considérablement le débattement des gouvernes, et si le volet reste bloqué, les conséquences sont graves.
Les piles se logent naturellement dans le nez; le récepteur, collé sur un bloc de caoutchouc mousse, vient se loger dans des glissières collées sur le flanc du fuselage. Un interrupteur double à glissière coupe le courant.
La partie délicate est l'échappement et la tringlerie de commande. L'échappement est placé face à l'avant, avec un long élastique dans le fuselage. La tringle de commande est en peuplier 5x5 avec ligaturée à chaque bout une corde à piano 8/10°, l'une portant une glissière venant dans la manivelle de l'échappement, l'autre une autre glissière venant commander le volet. Ce volet doit tourner très librement et l'ensemble doit fonctionner très régulièrement, sans aucun point dur, dans une large gamme de remontage de l'élastique. Ceci est très important et le travail passé ici se retrouvera lors des essais en vrai.
On remarquera un micro interrupteur de test qui permet d'essayer le total, sans la radio : c'est très commode pour la mise au point et plus tard pour les essais, pour savoir si c'est la radio ou l'échappement qui est en panne.
Au total, le Mickey tout équipé ne doit pas peser plus de 650 gr., qu'un moteur 0,8 cc. nerveux tire allègrement.
Nous parlerons dans un autre article de la partie réglages, essais en vol et pilotage en radio-commande.

LE PERROQUET.



t être obtenu en versant 45 fr. au C.C.P. 3782.06 de la F.P.A.B., 67, av. Victor-Emmanuel III, Bruxelles 18.
à verser au C.C.P. Marseille 2983-46 de Jean Mouttet, 17, rue Goudard, Marseille 5.