



La commande de direction est réalisée avec une gaine souple qui débouche par le dessus du fuselage

l'endroit où elle débouche du fuselage et rajouter une pièce en bois à l'intérieur du fuselage côté servo afin qu'elle ne puisse pas flamber.

Le servo d'ailerons est placé au centre de l'aile et reçoit deux tringles rigides si on utilise des barres de torsion. Dans le cas où deux servos sont placés dans l'aile, la commande peut être réalisée avec un jonc de carbone ou une CAP de 1,2 à 2 mm prolongée par des chapes. Le moteur peut être fixé de différentes façons. Le plus esthétique est de le placer par l'intérieur du fuselage en le vissant contre le couple. Attention à ce qu'aucun câble ne vienne frotter dessus s'il s'agit d'un moteur à cage tournante. D'autres se placeront plus facilement à l'air libre, vissés par l'arrière sur la cloison pare-feu. Il est indispensable d'utiliser des boulons métalliques pour la fixation, les vis à bois étant à bannir ici car elles pourraient se desserrer avec les vibrations. Le contrôleur se fixe au velcro sur l'un des flancs. La batterie passe à travers le couple principal, son emplacement définitif est déterminé par



Le train réalisé avec une CAP pliée en V est maintenu sur l'assise en CTP au fond du fuselage avec des pontets en nylon vissés. En cas d'utilisation de flotteurs, une deuxième barre est ajoutée en arrière

le centrage. De la mousse ou du velcro permettent de l'immobiliser. Pour le refroidissement de la chaîne de propulsion, on peut creuser deux triangles dans les flancs de chaque côté du moteur, l'évacuation se faisant au niveau de l'aile et à l'arrière du fuselage.

CONCLUSION

Comme on a pu le voir, le Biloute se prête donc à toutes les sauces, sans stress et sans autre prétention que celle de vous faire plaisir aussi souvent que possible.

Facile à construire comme à piloter, discret pour le stockage ou durant le transport, il vous suivra partout, toujours prêt à accumuler les heures de vol et pas seulement pour les débutants. Même un pilote confirmé se plaît à le faire voler. Et avec un peu de nostalgie, ceux qui ont un Cox 0,8 cc ou une autre petite cylindrée de 1,5 cc maximum pourront l'équiper en thermique, le réservoir prenant la place de la batterie. ■

DEBRIEFING

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Envergure : 101 cm

Longueur : 72 cm

Surface : 16 dm²

Masse : 460 g (avec batterie 750 mAh)

600 g avec batterie 3100 mAh

Hydravion : 570 g en 2 et 3 axes

Charge alaire : 28,7 à 37,5 g/dm²

Profil : NACA 4414 modifié

Moteur :

Typhoon Micro 6/20 - Hélice 8"x4" ou 7"x6"

Booster 4 - Hélice 8"x4"

TowerPro BM2410-08T - Hélice 9"x4"

Pro-Tronik 2210 - 1100 - Hélice 8"x4"

Contrôleur : 10 à 20 A

Batterie : Li-Po 3S 750 à 2000 mAh (et maxi 3100 mAh)

Radio : 3 à 5 voies

RÉGLAGES

Profondeur : 8 à 10 mm vers le haut et vers le bas

Direction : 25 à 35 mm de chaque côté

Ailerons : 8 à 10 mm de chaque côté ; c'est

mieux si on ajoute un peu de différentiel

MATÉRIAUX POUR LA CONSTRUCTION

3 planches balsa 2 mm (flancs, coffrage du fuselage, nervures)

1 planche balsa 3 mm (empennage, nervures centrales)

1 planche balsa 1,5 mm (coffrage de l'aile)

1 planche contre-plaqué 2 mm (couple, clé d'aile, béquille) ou contre-plaqué ordinaire 3 plis 3 mm

1 baguette balsa 8x8 (bord d'attaque)

2 baguettes balsa 5x5 (longerons d'aile)

4 baguettes balsa 4x4 (baguettes d'angle du fuselage)

1 baguette triangulaire 8x25 (bord de fuite)

1 corde à piano de 2 mm (train, bras de torsion)

1 corde à piano 1,5 mm et 1 baguette ronde en hêtre 5 mm (commandes)

ou 2 cordes à piano 0,8 mm et 1 gaine plastique diamètre 2 mm



La transformation en hydravion avec les flotteurs disponibles en kit chez GWS n'est pas difficile ; la masse augmente alors de 130 g. Déjaugages et amerrissage sont un régal, après quelques réglages pour bien positionner les flotteurs