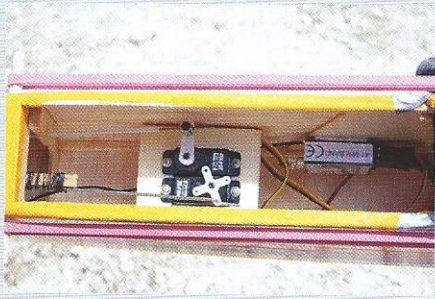


# PLAN MRA 839



Les servos de profondeur et de direction sont fixés sur une platine. La commande de profondeur rigide sort dans l'axe du fuselage, celle de la direction est réalisée avec une gaine souple



Le servo d'ailerons fixé au centre de l'aile actionne les barres de torsion



Le moteur peut être fixé contre le couple avant. Ça n'est pas forcément très élégant, mais le montage est simplifié, et la ventilation assurée...

## FUSELAGE

Les flancs peuvent être positionnés dos à dos pour tenir dans une seule planche de balsa. Pour reproduire les contours sur les planches de balsa, on pique une aiguille à travers le plan autour de chaque angle.

On réunit ensuite les points avec une règle et il n'y a plus qu'à découper prudemment au cutter. Après découpes, des baguettes sont collées tout autour le long des bords, sauf à l'avant et à l'arrière. Les doublages de la partie avant sont découpés fibres en travers pour plus de rigidité. Il faut laisser un espace libre de l'épaisseur du couple principal ainsi que celui du couple avant. Ainsi, les couples se trouvent calés par les doublages. Les deux flancs sont alors plaqués l'un contre l'autre afin de donner un coup de papier de verre sur la tranche pour qu'ils soient bien symétriques.

Les couples principal et arrière sont alors intégrés entre les flancs parallèles, puis l'arrière du fuselage est pincé bien dans l'axe tandis que le couple support moteur est glissé à l'avant. On procède alors au coffrage du dessous, fibres à 90°. Là encore, on peut glisser une bande de leds à l'arrière qui traversent le dessous et les flancs pour faire du vol de nuit.

Au niveau du train d'atterrissage, de la jambe arrière pour les flotteurs et de la béquille, c'est du contre-plaqué de 2 mm qui est collé à l'époxy. L'emplacement de l'aile n'est bien sûr pas fermé. A l'avant, devant le pare-brise,

on confectionne un capot amovible qui donnera accès à la batterie. Ensuite, tous les angles sont arrondis avec soin.

## LES EMPENNAGES

Le stabilisateur et la dérive sont simplement tirés d'une planche de balsa de 3 mm pas trop tendre. Pour les glisser à l'arrière du fuselage, il est nécessaire de découper dans le coffrage supérieur une fente de l'épaisseur de la dérive. Les gouvernes sont biseautées afin de permettre le débattement, l'articulation se fait avec l'entoilage ou avec du ruban adhésif type Blenderm.

Il est également possible d'utiliser des charnières en fibre mais attention, l'épaisseur des gouvernes est faible. Les autres contours sont poncés en arrondi.

## LE TRAIN D'ATTERRISSEGE

Il est amovible et tiré d'une CAP de 2 mm pliée à l'étau ou avec une plieuse. On peut y arriver avec une bonne pince mais les angles ne seront pas forcément bien marqués.

La forme en V sous le fuselage prend appui sur le renfort en CTP et empêche le basculement.

Les roues font au minimum 35 mm mais un diamètre plus important permet de décoller du sol plus facilement quand la piste n'est pas parfaitement lisse. A l'arrière du fuselage, une simple béquille en CTP suffit.



Quelques détails améliorent la finition : un cône d'hélice lorsque le moteur est intégré dans le fuselage, des vitrages simulant la cabine, une porte tracée au feutre indélébile...



Le patin triangulaire protège l'arrière du fuselage lors des atterrissages. La commande de profondeur attaque le guignol placé dans l'axe du fuselage

## FINITION

Après un ponçage fin de toutes les surfaces suivi d'un dépoussiérage soigné, l'entoilage est réalisé au film thermorétractable Oracover. Il est préférable de recouvrir chaque pièce séparément, notamment le stab et la dérive, sans mettre de film sur les zones de collage balsa sur balsa au niveau de l'empennage.

## EQUIPEMENT ELECTRONIQUE

Les servos de profondeur et de direction sont placés sous l'aile, sur une platine qui se positionne entre les flancs. La commande de profondeur est fabriquée avec une baguette rigide ou un tube carbone, prolongé à chaque extrémité par une CAP. Elle sort dans l'axe du fuselage et attaque le guignol placé au centre de la gouverne. Pour la direction, une gaine souple est plus facile à installer. Il faut la coller parfaitement à

Malgré le profil plat, l'avion peut voler sur le dos. Il faut quand même pousser fortement sur le manche dans cette position

