

mra

**Bréguet 905 Fauvette tout bois
Galaxy 40 : multi pour .40
Cigogne : avion largueur
Essai : Zlin 50 de Robbe**

Le modèle réduit d'avion

Mensuel

France 15 f. 7,50 fs. 300 pts.

Septembre 1982

n° 514
M 2122-514-15 F



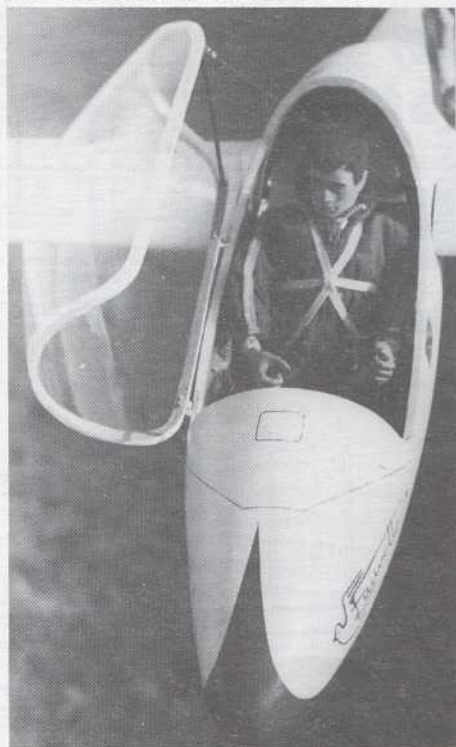


Une bien belle maquette qui trouvera sa place dans plus d'une panoplie de modéliste...

Maquette au 1/5^e du BRÉGUET 905 FAUVETTE

Mike Trew

La verrière s'ouvre comme sur le vrai.



Construction

Il faut construire les ailes et le stabilisateur avant que le fuselage soit coffré, afin de pouvoir faire l'assemblage correctement.

Aile

Les 56 nervures sont découpées dans du balsa 15/10 et usinées suivant la méthode du "bloc" (ou du "sandwich"), d'après les gabarits du plan, y compris les encoches (sauf celles des longerons d'aileron).

Les longerons en sapin peuvent être d'une pièce ou raccordés aux points indiqués sur le plan. Épingler sur le chantier, le longeron principal inférieur, coller les nervures en notant que R2 est doublé en c.t.p. 15/10, dans lequel les trous de passage de tubes laitons et des commandes doivent être faits ; R1 est positionnée à 2°, pour tenir compte du dièdre ; on place ensuite le longeron supérieur, puis le renfort de bord d'attaque et le bord de fuite inférieur 12,5 x 1,5 mm, ce squelette doit sécher toute la nuit.

L'enlever du chantier et poser le coffrage 15/10 inférieur, dont le raccord a été fait préalablement ; après séchage, on place les longerons d'aileron, le longeron de surface et les chapeaux de nervures inférieurs ; le fourreau de clef est ensuite posé

Caractéristiques

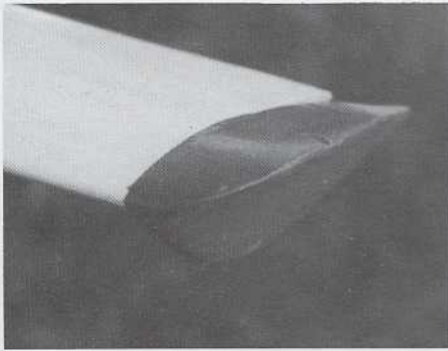
Envergure : 3 m
Poids : 2,05 kg
Surface : 46 dm²
Charge alaire : 44,56 g/dm²
Allongement : 20
Profil : Bréguet évolutif

avec les cales en sapin et le remplissage en balsa dur, le fourreau devant dépasser de R1 de 1,5 mm.

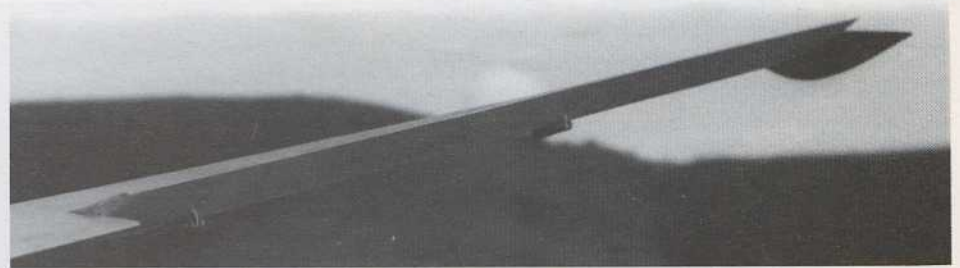
Le coffrage en balsa 15/10, fil vertical, entre le longeron d'aileron 3 x 3 pin et le longeron de surface 10 x 1,5 pin doit être posé.

Le support en c.t.p. 1,5 mm avec le renvoi d'aileron posé, est alors collé, et la c.a.p. 1,5 mm enfilée dans les nervures à l'aide d'un morceau de tube appointé et fixé au bout ; le guignol en formica est également installé.

Les aérofreins, fabriqués comme indiqué sur le plan, sont maquette, par leur aspect et leur fonctionnement ; il faut remarquer qu'ils se recouvrent en position fermée ; d'autre part, ils sont très efficaces et il est important qu'ils soient fabriqués avec précision :



Gros plan sur le saumon.



L'aileron droit en position "levé" (commande un virage à droite) permet de distinguer les charnières maquettes montées sur le prototype. Pour simplifier, on peut utiliser des charnières type "cheville" comme cela est noté sur le plan.

- 1) Vérifier que tous les tubes laitons soient percés de façon identique.
- 2) Les trous doivent être parfaitement au diamètre pour les axes en c.a.p. 1,5 mm, sans jeu.
- 3) L'aérofrein doit se mouvoir librement, sans point dur, sans se tordre, avant que le coffrage supérieur de l'aile ne soit posé, et il doit juste affleurer ce coffrage.
- 4) Soyez soigneux lorsque vous mettez l'époxy ou la cyanoacrylate.
- 5) Le mouvement latéral de l'aérofrein doit être pris en compte pour déterminer la longueur des c.a.p. de commandes qui doivent aboutir de chaque côté du disque du servo ou sur chaque sortie linéaire.
- 6) La partie horizontale doit plaquer parfaitement sur son siège, afin qu'il n'y ait pas de circulation d'air.

L'aérofrein complet, dans sa boîte en balsa et c.t.p. est ensuite ajusté dans l'aile, et la c.a.p. de commande est placée comme celle des ailerons.

L'aile est alors replacée sur son chantier, le longeron d'intrados portant sur toute sa longueur, le bord de fuite reposant sur des chutes de 6 mm, sur toute sa longueur, afin de donner le vrillage négatif nécessaire.

On pose alors tous les renforts c.t.p. et balsa, fil vertical, puis le coffrage supérieur et les chapeaux de nervures et on laisse sécher toute la nuit.

Après démontage du chantier, on place la nervure d'implanture en c.t.p., puis le bord d'attaque qui peut être tenu par du ruban adhésif. L'aile est alors calée correctement sur le dos et tous les morceaux manquants ajoutés, c'est-à-dire les butées en c.t.p. pour le tube laiton de 3, les blocs balsa supports des articulations et les bords marginaux mis en forme.

L'aile peut alors être poncée entièrement et préparée pour le recouvrement.

L'aileron n'est pas détaché tant que l'aile n'est pas revêtue, mais voici le mode opératoire :

On découpe l'aileron et on enlève les morceaux de nervures qui dépassent du coffrage vertical, qui est enduit, ainsi que le longeron de surface dont l'arrière a été biseauté ; le longeron supérieur de l'aileron est arrondi et son bord d'attaque est marouflé et enduit. Le point d'articulation est presque à l'intrados et il y a 3 bras support, en nylon, du commerce ; ces ailerons étant du type "Frise", il faut que le longeron de surface soit bien ajusté pour que l'aileron puisse pivoter complètement en position haute.

Une paire de crochets à rideaux est vissée dans la nervure d'implanture, pour recevoir les élastiques de maintien de l'aile.

La deuxième aile est construite de la même façon.

Empennages

La partie fixe comprend un longeron en bal-

sa dur de 5 mm, des nervures en 1,5 mm, usinées en bloc, un renfort de b.a. en sapin 2,5 x 3 et un coffrage en balsa 1,5 mm qui dépasse du longeron de 3 mm ; on termine en plaçant le bord d'attaque en balsa 3 mm

