

AILECTRA

AVION ELECTRIQUE de DEBUT de Jean-Marie BOUR

Mon intention n'est pas de convaincre les irréductibles, mais d'attirer l'attention des autres sur les avantages du vol électrique:

- confort d'utilisation = quelques secondes de charge avec 3 piles LR14 (voir schéma).

- propreté = pas de caoutchouc gras à remonter ou à remplacer.

- régularité = remarquable constance du régime moteur qui permet des vols de qualité et très réguliers. Stabilité du C.G. ce qui n'est pas toujours le cas en caoutchouc, en raison de la formation de noeuds "baladeurs" en cours de déroulement de l'écheveau. Mon Leningradec vient de dépasser les 80 vols dans un gymnase de dimensions modestes, sans incident notable.

- investissement. Il faut:

- 1 moteur Kenway 5 grammes et son hélice bois d'origine en prise directe (diamètre 76 m/m).

- 2 éléments rechargeables SANYO jaune 50 mAh (dans l'avion).

- 3 piles LR14, déjà cités, pour la charge (voir schéma).

- 2 cordons de charge avec pinces croco. à chaque bout.

- 1 inter, facultatif, mais souhaitable - voir CERVIA 11).

- 1 chronomètre, facultatif.

D'autre part, il faut savoir faire une soudure (ou la faire faire par un autre) et retenir que le temps de charge conditionne l'autonomie!

ATTENTION : Toujours brancher le + des piles sur le + de la batterie de l'avion. (l'inversion de polarité est fatale pour les batteries).

Et maintenant qu'est-ce que l' AILECTRA ?

C'est un petit piège qui permet de faire ses premières armes en électrique.

Construction très classique, la plus légère possible. Entoilage de l'aile en japon, le reste en condensateur. Gouvernes arrière réglables par charnières alu.

Seul problème: il faut prolonger l'axe moteur très court avec une CAP 10/10 ème jusqu'à l'hélice. Chacun sa méthode, tube alu fin, tube plastique ou tige bois dur percée et collée sur l'axe avec interposition de rondelle rhodo. pour ne pas bloquer l'axe moteur.

- côté hélice, la CAP tourne dans un carré laiton 2/10 ème collé au plastron.

- côté moteur : celui-ci doit être monté réglable en piqué et en anti-couple sous la platine A (accessibilité sous l'avion pour réglages).

Montage de l'interrupteur sur le coté du fuselage et, cerise sur le gâteau, si vous équipez l'inter d'une crosse qui coupe le courant à l'atterrissage, vous éviterez que l'avion continue à rouler et vienne stupidement se planter dans un mur ou un quelconque obstacle!

Positionnez la batterie 50 mAh en dernier dans l'avion. Cela permet d'affiner le centrage sans aucun lest.

Enfin, pensez à mettre du positif à l'aile intérieure au virage.

Jean-Marie BOUR

Moteur KR1 5 g. Hélice : 3 inches hardwood prop.

KENWAY MICRO FLIGHT PO 889 Hackettstown NJ 07840 USA.



FLEMALLE - De Havilland DH 82 Tiger Moth classé 1er en F4E de Derek KNIGHT (GB)