

MS 880 RALLYE

Un peu d'histoire...

Le RALLYE est un monument de l'aviation légère. Cet avion révolutionnaire a été conçu en 1958 chez Morane-Saulnier pour le concours lancé par le Service de la Formation Aéronautique et des Sports Aériens, l'aviation légère française ayant grandement besoin d'un avion école moderne. C'est le Legrand-Simon LS 60 qui eu la préférence du jury de l'époque, mais ne fût jamais construit en série, contrairement au RALLYE dont on connaît aujourd'hui le succès. Le prototype, biplace de 90 CV vola pour la première fois en juin 1959. Sa structure métallique permettant une production en série, ses qualités de vol, sa solidité et sa fiabilité lui permirent de donner naissance à une descendance nombreuse, du célèbre RALLYE « Club » de 100 CV jusqu'au RALLYE « Gaucho » de 235 CV. Plus de 3500 appareils ont été construits à ce jour, sans compter les modèles toujours fabriqués sous licence à l'étranger...

La Cacahuète...

J'ai construit mon modèle il y a quelques années. Les premiers essais en vol furent catastrophiques, aussi le RALLYE, construit trop lourd, alla rapidement rejoindre la vitrine des modèles statiques. L'année dernière, Eric COUVREUX dit « PIERRAFEU », (sympathique modéliste prolifique toulonnais) de passage à la maison, découvre mon modèle du RALLYE, et désire vivement en construire un, malgré mes doutes sur les qualités de vol d'un tel modèle. Je lui transmet donc l'esquisse du plan, en lui recommandant de construire très léger, et pourquoi pas d'utiliser un profil creux plutôt que le profil plat prévu à l'origine. C'est lors du récent concours d'Eclosé-Badinières qu'Eric a inauguré son modèle, et plutôt bien puisqu'à la fin du week-end, celui-ci volait remarquablement ; moralité : quand on veut, on peut ! Il ne me restait plus qu'à mettre à jour le plan du RALLYE et à vous le proposer, puisqu'Eric venait de prouver qu'un RALLYE, ça vole forcément bien !



Les modèles de Thierry et d'Eric

Construction...

La construction en structure balsa est classique et ne présente pas de difficultés particulières. **Fuselage** : le fuselage est construit en demi-coques : Epingler sur le plan les baguettes supérieures et inférieures en 1,5 x 1,5 et la courbe avant inférieure en 15/10°. Coller en place les demi-couples C1 à C10 (sauf C4 qui sera collé plus tard) en soignant la perpendicularité par rapport au chantier de construction. Après séchage, coller la baguette latérale 1,5 x 1,5, le flanc F1, puis les lisses en 1 x 1. Bien laisser sécher, puis « démouler » délicatement. Coller les demi-couples C1 à C10 en soignant l'alignement. Coller la baguette latérale 1,5 x 1,5, le flanc F1, puis les lisses en 1 x 1. Coller maintenant le couple C4, puis coffrer le capot moteur et la casquette de tableau de bord en balsa 4/10°. Ajuster, creuser et coller en place les blocs de nez en balsa tendre. Mettre en place les supports de broche arrière, et les renforts entre les ailes : 1,5 x 1,5 sur C5 et C6, au niveau du bord d'attaque et de fuite de l'aile, et en 5 x 1,5 au niveau du longeron d'aile, entre les flancs F1. Le support de stabilo et le cône arrière seront sculptés dans du balsa tendre. L'arceau C5' n'est pas indispensable, mais améliorera l'aspect « maquette ». Il est en bambou poncé à un diamètre 1mm, puis formé à chaud contre le corps d'un petit fer à souder. Eviter le contact direct avec la panne du fer qui, trop chaud, noircit le bambou. Terminer le fuselage en façonnant le nez amovible dans du balsa dur, ajuster C1' en 2 x 15/10° collé à contre-fil.

Voilure et empennage : la construction de la voilure et de l'empennage est très classique et ne présente pas de difficulté particulière. On notera le stabilo à profil bi-convexe, qu'on collera légèrement sur le fuselage lors de l'assemblage final après entoilage, afin de permettre le réglage du vé longitudinal lors des essais. Sur les ailes, les nervures N2 présentent une réservation et sont collées en sandwich entre deux nervures N1. Après entoilage, ce