

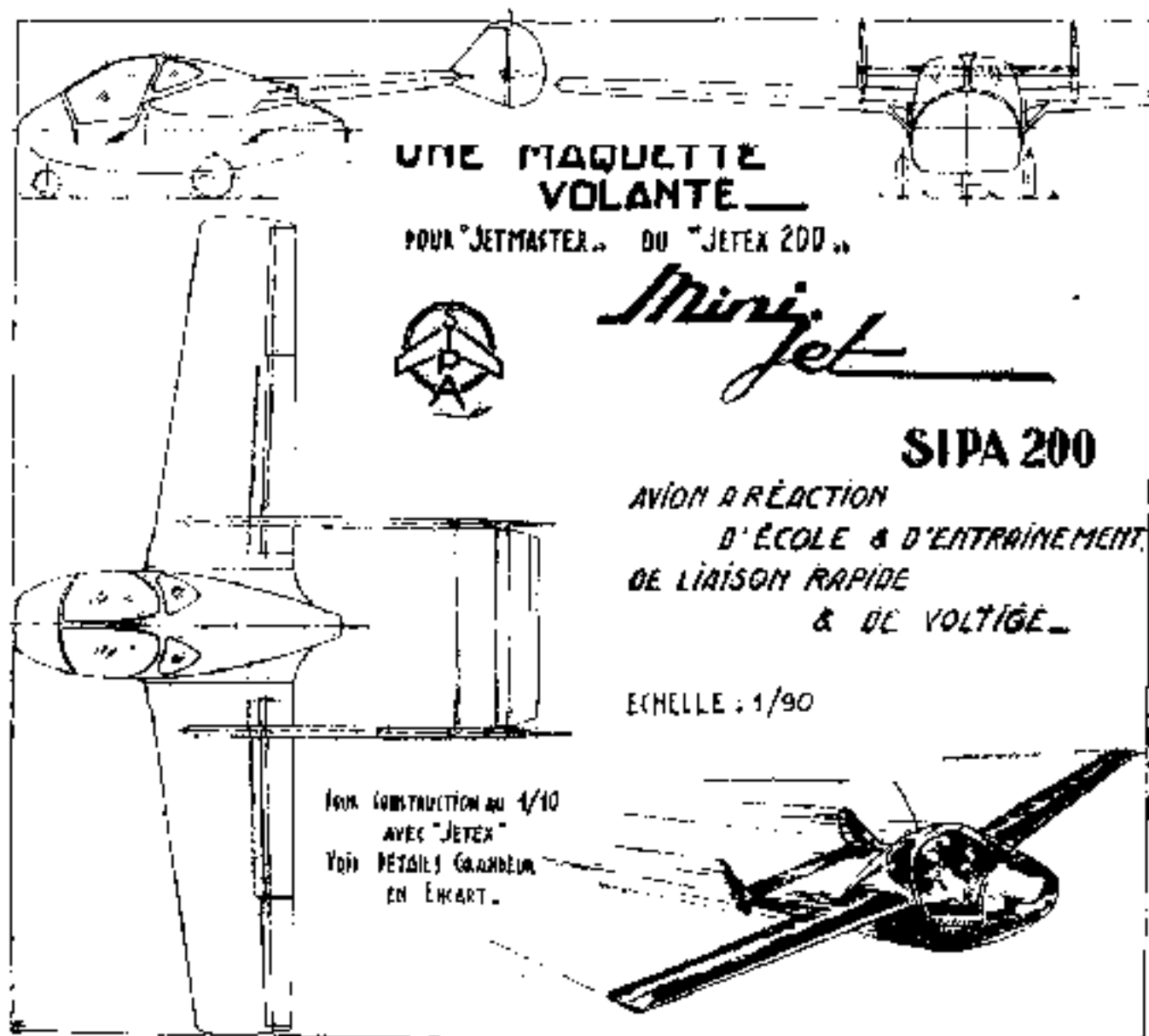
représenté dans une position reculée d'environ 4 cm, car cela permet d'utiliser la partie avant de « l'Augmenter Tube », c'est-à-dire la partie évasée qui est amovible du tube, mais il faut ajouter quelques grammes (5 environ) dans le nez de l'appareil.

#### Construction :

**Fuselage (cabine) :** Le fuselage se compose de cinq couples en 30/10 assemblés à l'aide du 4 longerons de  $4 \times 4$ . Il y a un longeron inférieur, deux latéraux et un longeron supérieur qui ne va que des couples C2 à C5 et est remplacé entre les couples C1 et C2 par un  $5 \times 3$  à plat (partie vitrée de la cabine). Entre les couples C3 et C4 une plaque de balsa de 30/10 traverse tout le fuselage. Elle sert à la fois de support au bâti-moteur et à réunir les ailes, car elle se prolonge entre les longerons d'aile qui viennent aboutir jusqu'aux 2 poutres de liaison des empannages ; il s'agit donc d'une plaque d'une longueur totale de 32 cm d'un seul morceau et d'une largeur de 4 cm (on peut l'alléger par des trous). A la partie centrale on peut coller dans l'axe longitudinal et entre C3 et C4, un morceau de balsa de 40 ou 50/10 qui sert de renfort pour les vis du bâti-moteur ; de toute façon il est indispensable de coller entre le bâti du Jetex et la plaque de balsa de 30/10 une mince bande de contre-plaqué de 5 ou 10/10 pour éviter que les vis ne fassent dans le balsa.

Le bord d'attaque et le bord de fuite de l'aile peuvent être allongés à l'intérieur du fuselage comme les longerons, pour que la partie centrale de l'aile soit plus solide. Le bord de fuite sera collé directement sur les longerons latéraux de la cabine, mais il faudra intercaler une petite cale entre ces longerons et le bord d'attaque.

La partie avant du fuselage est un bloc de balsa creusé et collé contre le couple C1. A part les parties vitrées qui seront recouvertes de rhodoïd, le revêtement du fuselage à partir de C1, c'est-à-dire après le bloc avant est en lattes de balsa de 15/10 qui seront poncées pour les amener à 10/10 d'épaisseur, une fois le fuselage terminé. Bien entendu entre les couples C3 et C5, le fuselage sera coupé pour former une trappe permettant d'accéder au moteur ; si vous avez les doigts fins une trappe d'un seul côté suffira, dans le cas contraire vous pratiquerez une trappe de chaque côté. Ce panneau amovible sera donc simplement une découpe du fuselage après finition entre par exemple, du côté gauche, le longeron inférieur et le longeron latéral ; une bande de pognée de soie collée sensiblement à l'aplomb du longeron latéral servira de charnière. Nous vous conseillons d'exécuter l'arrière de la nacelle dans un bloc de balsa creusé qui sera collé sur le couple 5 sur lequel s'arrêteront les lattes du revêtement. Si vous utilisez l'embout de l'Augmenter Tube, comme figuré sur le plan, il suffira pour le fixer de pratiquer latéralement deux petites encoches dans C5 dans lequel se coinceront les deux côtés des saillies de l'embout ; la fixation est suffisante. C5 a intérêt à être en CTP de 15/10 car ce couple est petit et le balsa n'est pas



assez résistant pour supporter les encoches latérales plus haut indiquées et les longerons.

**Partie centrale de l'aile :** Chaque côté de la partie centrale de l'aile est constitué de 3 nervures en balsa 30/10. L'une près du fuselage, les deux autres de part et d'autre de chacune des poutres de la structure et la même que celle de l'aile sous le bord d'attaque en  $4 \times 4$  ; un longeron principal en  $6 \times 3$  sur champ, le longeron arrière en  $3 \times 3$  et le bord de fuite en 10/3 aminci. Deux petits bouts de tube d'aluminium de 3 sont collés et ligaturés à l'extrémité de chaque longeron pour recevoir les parties extérieures de l'aile.

Le raccord de l'aile avec le fuselage est évidemment en papier. Les « signaux » pourront reproduire exactement les entrées d'air, une petite lame de balsa 10/10 à l'intérieur suffira à guider l'air vers l'entonnoir de l'Augmenter Tube.

**Poutres de liaison :** Les poutres de liaison de l'aile avec l'empennage peuvent être faites de différentes façons, soit pour chaque poutre avec un longeron supérieur et un longeron inférieur dans du balsa de  $5 \times 8$  et 2 flans en 15/10 (qui seront poncés à la forme voulue) ; soit comme indiqué sur le plan en prenant deux planches de balsa de 50/10 creusées, contre-collées et poncées on obtient ainsi une poutre creuse, légère et très résistante. Dans la vue de profil la poutre est découpée pour épouser rigoureusement l'échappure du longeron avant, la plaquette de renfort et du longeron arrière ; il est collé sur les deux nervures de 30/10 et percé pour le passage des tubes d'aluminium de 3.

**Les dérives et sous-dérives :** Sont collées directement sur les poutres.

**Partie extérieure de l'aile :** Cette pièce ne comporte aucune difficulté, elle est composée du bord d'attaque en  $4 \times 4$ , du longeron avant  $6 \times 3$ , du longeron arrière en  $3 \times 3$  et du bord de fuite en 10/3. Les deux nervures qui reçoivent les rotins de 3 qui servent à la liaison avec la partie centrale sont en 30/10, les 3 autres nervures en 15/10 et le bord marginal en balsa plein. Des crochets en ca.p. 5/10 sont indiqués pour recevoir les élastiques de liaison.

**Le stabilisateur** est très simple il comporte des nervures symétriques (5 en 15/10 et deux d'extrémité en 30/10) un bord d'attaque en  $3 \times 3$ , un longeron en  $3 \times 3$ , un longeron en  $3 \times 5$  sur champ et un bord de fuite en  $5 \times 3$ . Le recouvrement des surfaces est en japon mince ; enduit deux couches. Cet appareil tout en balsa peut être encore allégé en le recouvrant monocoque de la cabine entre les couples C2 et C5 qui peut être remplacé par des lattes de  $2 \times 2$  ; le tout recouvert de japon, sauf toutefois la trappe, dont le revêtement sera en 15/10 ; on peut aussi faire la trappe en un seul morceau qui couvrira complètement la moitié du fuselage entre les couples C3 et C5.

Le « Mini Jet » publié par M.R.A., peut être indistinctement équipé du « Jetmaster » ou du « Jetex 200 », ce dernier ayant l'avantage que l'on sait, de pouvoir recevoir 1 ou 2 charges, ce qui double la durée du temps moteur tout en conservant la même puissance.