

A titre expérimental, la décoration a été réalisée avec du papier "domestique" qui a l'avantage d'être beaucoup plus coloré que le japon, mais qui ne se tend pas très bien dans les parties qui recouvrent du japon blanc. J'ai d'abord réalisé la configuration initiale correspondant au croquis de Bill avec la petite cloison marginale presque invisible sur les photos mais bien illustrée par le dessin. Pour les lettres de dérive, j'ai utilisé les polices de caractères de mon logiciel, mais elles sont trop grandes, elles ne devraient pas dépasser la gouverne. En les imprimant à 90 ou 80%, elles sont trop minces ! Pour avoir un tracé plus exact, on peut utiliser Paint qui permet de comprimer les lettres indépendamment dans chaque sens (les lettres du nom sont inhabituellement étroites) et se rapprocher ainsi, par tâtonnement, du tracé correct, mais on perd alors en netteté. Finalement, je les ai dessinées, c'est un peu pénible mais pas trop long, les défauts ne se voient pas dans la petite taille. Ce sont ces lettres qui sont données dans le plan.

Pour la configuration du record international, les lettres d'ailes et de fuselage sont en papier. J'ai hésité à pré-imprimer à l'ordinateur, craignant des difficultés de tension, ce qui arrive quand les impressions sont grandes par rapport à la surface de papier. Je n'ai pas eu le courage (à ma grande honte !) de refaire une dérive avec des marques plus exactes. A droite cette vue de la dérive à l'échelle cacahuète devrait permettre d'obtenir un bon tracé, les lettres cachées sont PV, PU, PT, mentions obligatoires qui ne sont presque jamais complétées !



Autre erreur que je n'avais pas vue avant de découvrir le dessin : il y a une sortie d'air à gauche du capot qui est légèrement renflé. Difficile à corriger, c'est resté plat ! A droite il y a les échappements, probablement inclinés vers le bas, mais aucune photo ne les montre.



Intrados de l'aile avec les grands "compas" paliers assurant recul et rotation.

Avec son grand (et efficace) empennage, le modèle vole avec un centrage assez reculé (40 %) et doit pouvoir supporter des moteurs assez longs, pas encore essayés pour le moment. 2° de piqueur et idem à droite donnent un tour à droite sans difficulté. La grande surface latérale du fuselage fait que l'absence de dièdre ne pose aucun problème.

#### Les records du E1

- 100 km Massotte 15/11/36
- 100, 500, 1000 km Duverne 7/06/37
- Distance en ligne droite 1228 km Lemée 30/11/37