

## Notice de Construction

### Big Lift

Réf. Cde 21 4090

**Big Lift**, le «cheval de trait de MULTIPLEX» se réjouit de sa grande popularité acquise au fil des ans notamment grâce à ses excellentes caractéristiques de vol, sa conception robuste et ses nombreuses possibilités d'utilisation.

Que ce soit pour l'entraînement, pour le remorquage de planeurs, pour le largage de parachutistes ou simplement pour passer une agréable journée de vol, le **Big Lift** est toujours le modèle adéquat.

Pour une utilisation Solo du **Big Lift**, les commandes de profondeur, de direction et gaz-moteur sont suffisantes. Pour le portage, le remorquage ou le largage, sous réserve de monter un moteur plus puissant, le montage d'ailerons et de volets s'est avéré très utile. Les ailerons permettent en effet un pilotage plus précis, et les volets permettent d'avoir une vitesse de décollage et d'atterrissage plus faible à charge élevée.

Les ailerons et les volets peuvent être montés séparément dans l'aile ou sous forme d'une seule gouverne qui servira d'ailerons et de volets en même temps. Cela dépend de l'utilisation que l'on veut en faire et des capacités du pilote.

Dans un prochain chapitre, la notice décrit le montage des ailerons et des volets séparément.

#### Construction du fuselage

Pour des raisons techniques, le plan du fuselage (feuille 1+2) est en deux parties. Avant la construction les feuilles 1 et 2 doivent donc être collées ensemble. Positionnez-vous par rapport au cadre des deux plans et veillez plus particulièrement à ce l'axe du fuselage des deux plans soit parfaitement aligné.

Fixez le plan sur un chantier suffisamment grand et recouvrez-le d'un film plastique transparent.

Fixez le couple inférieur du fuselage sur le plan en respectant le contour du fuselage (l'assembler avec deux baguettes de 8 x 8). Au niveau du logement du réservoir, sur la courbure intérieure, faites des traits de scie d'environ 4 mm de profondeur, espacés de 10 mm. Avant de cintrer, mettez de la colle dans ces fentes. Cette mesure facilite le cintrage.

Assemblez les couples 3 et 6 et fixez-les sur le plan. Ils forment le contour supérieur du fuselage et le bord de fuite de la verrière.

Fixez les couples 2 et 4. Collez toutes les traverses 7 ainsi que le couple arrière 5 du fuselage.

Collez les renforts triangulaires 9. (une baguette triangulaire est dans la boîte de construction, il faut donc couper la longueur nécessaire).

Faite maintenant une deuxième structure de fuselage. Coffrez les deux structures avec la planchette 10 (voir plan). Veillez à faire un flanc gauche et un flanc droit.

Coupez le coffrage qui dépasse. Collez les renforts 45 et 21.

Fixez le flanc droit sur le chantier (coffrage vers le bas). Collez les couples 11 et 12 perpendiculairement sur le flanc, exactement à l'endroit indiqué au plan. Collez maintenant le flanc gauche sur les couples 11 + 12 qui sont fixés sur le plan, bien parallèle au flanc droit. Marquez auparavant la position de ces couples sur le flanc gauche. Pour maintenir le tout ensemble un poids approprié peut être placé sur le dessus (d'éventuelles corrections sont encore possibles maintenant).

Chanfreinez selon le plan les bords intérieurs des deux flancs de fuselage, collez-les ensemble, et maintenez-les en position avec des pinces à linge le temps du séchage de la colle.

Ajustez puis collez le couple moteur 13 en maintenant les deux flancs avec un élastique.

Coupez et collez toutes les traverses 16 et 17 selon le plan. Poncez la partie frontale du couple 13 pour la rendre bien plane, et collez le couple moteur 15 dessus avec de la résine **MULTIPOXY** à prise rapide.

Collez le coffrage de renfort 18 sur la face intérieure du logement du réservoir.

Collez le bloc 19 à la position indiquée au plan.

Ajustez et collez maintenant le coffrage supérieur et inférieur du fuselage à l'aide des planchettes 20 - 22 (les fibres du bois perpendiculaire au fuselage). Sur le dessous du fuselage, avec le coffrage, collez en même temps le support du train d'atterrissage 23. Collez le tube 44 avec la colle UHU Plus de manière à ce qu'il ne dépasse pas du flanc extérieur du fuselage. Renforcez le support de train et le tube, par l'intérieur du fuselage, avec du tissu de verre et de la résine **MULTIPOXY**. Collez le bord d'attaque 24 du baldaquin et le bord de fuite 25 à l'endroit correspondant au-dessus de la baguette de bord de fuite 6 de la verrière, ainsi que le bloc de renfort 27. Poncez aux contours extérieurs du fuselage. Collez une nervure d'implanture 26 à gauche et à droite.

Assemblez le système de remorquage à l'aide des pièces 29 et 29a. La pièce 29a est un peu plus petite, collez le tube de guidage 30 dans le dégagement de l'arête arrière. Bouchez les ouvertures restantes avec des chutes de bois puis poncez le tout soigneusement.

Montez et collez le système de remorquage ainsi réalisé sur le baldaquin. Pour cette opération, consultez le croquis en perspective qui figure au plan.

Positionnez les nervures de renfort 28 et collez le coffrage 31. Poncez soigneusement l'ensemble du baldaquin. Percez les trous pour le passage des tubes 32 et collez ces tubes avec de la résine **MULTIPOXY** à prise rapide. Assemblez le capot avec les pièces 38 - 40a. Pour cela, repérez sur le coffrage 38 la position des pièces 39 et collez-les dessus. Montez et collez le bord d'attaque 40 ainsi que le bord de fuite 40a, puis ajustez le capot à l'ouverture sur le fuselage en le ponçant.

Ajustez le capot du logement du réservoir 35 à l'ouverture dans le fuselage. Les guides de ce capot sont montés sur le fuselage pour bien respecter le contour du fuselage. Pour cela, fixez les baguettes latérales 34 sur le flanc du fuselage, ajustez les traverses 33 et collez-les. Veillez à ce que l'ensemble de la structure dépasse d'environ 1mm de l'arête du fuselage pour éviter lors de l'étape suivante qui consiste au collage du bloc 35 du capot sur le fuselage, que le capot ne soit collé au fuselage.

Poncez soigneusement l'ensemble du fuselage ainsi réalisé et faites les découpes nécessaires au stabilisateur.

Les ouvertures des carreaux de la verrière sont marqués sur les flancs du fuselage encore coffrées à l'aide des gabarits qui sont au plan, puis découpées avec un cutter très affûté ou avec une petite scie.

**Attention:** Le capot moteur a été ajusté pour des moteurs de grande taille. Contrairement au plan, le nouveau capot dépasse d'environ 10 mm de la forme extérieure du fuselage. Cela forme en fait une plus grande ouverture et