

dur». Fixez les servos sur les traverses dans le fuselage en les positionnant correctement; la tringle de commande doit arriver de façon rectiligne directement sur le palonnier de commande du servo. Montez les chapes sur les embouts à souder, accrochez la tringle de commande au palonnier du servo et mettez l'aileron et le servo d'aileron en position neutre. Mettez les volets et le servo de commande des volets en position «rentré». Marquez la longueur de tringle nécessaire, coupez, rendez l'extrémité rugueuse et soudez.

F: Commande des gouvernes par servo monté directement dans l'aile (un servo par gouverne).

Avec certains émetteurs, il est, de ce fait, possible d'abaisser également les ailerons si les volets sont baissés. Faites les découpes dans les nervures correspondantes à la mise en place des servos, en l'occurrence à leur boîtier de fixation rapide. Avec du CTP de 1 mm réalisez un cadre de renfort autour des servos, collez-le sur les nervures et montez les servos. Ajustez la tringle M 2,5 ainsi que le guignol et vérifiez le bon fonctionnement. Montez éventuellement des guides de tringles entre les nervures.

Réalisez les perçages pour le passage des fils comme décrit sous § E, puis passez les fils. Il est recommandé, dans le cas de montage des servos dans l'aile, de monter des filtres -ferrites-. (Rallonge MULTIPLEX avec les ferrites, Réf. Cde 8 5138).

Les débattements des ailerons doivent être de 15° vers le bas et de 30° environ vers le haut. Pour les volets d'atterrissage, un débattement maximum d'environ 45° vers le bas s'est avéré suffisant.

Entoilage et vernissage

La finition de votre **Big Lift** peut se faire de plusieurs manières. Un entoilage complet avec du film thermorétractable **MULTIKOTE** ou **SUPER MULTIKOTE** s'est avéré parfait. Pour la décoration et les couleurs, vous pouvez prendre pour modèle la représentation qui figure sur la boîte de construction, vous aurez ainsi le **Big Lift** dans sa version originale, ou réaliser votre propre décoration; votre **Big Lift** sera ainsi personnalisé.

Un revêtement **Tissu MULTITEX** puis peinture est certes plus résistant et plus durable. Le surplus de travail est récompensé par une meilleure résistance encore.

Le travail des différents entoilages est décrit explicitement dans le catalogue général **MULTIPLEX** et après quelques essais, vous aussi vous pourrez entoilier correctement un avion de la taille du **Big Lift**.

Bien entendu, vous pouvez également utiliser les matériaux classiques pour l'entoilage tels que papier ou soie. Pour cela, vous devrez tout d'abord mettre de l'enduit sur toutes les pièces en bois en contact avec l'entoilage, et, après séchage poncer finement. Puis, après l'entoilage, mettez en peinture en suivant les recommandations d'application des fabricants de peinture.

Moteur

Le moteur est fixé sur un support approprié, et vissé sur le couple moteur en respectant les différents calages (anti-couple/piqueur). Il faudra positionner le moteur de telle sorte que l'arbre de sortie du moteur soit au milieu de l'ouverture du capot moteur.

Montage de la radiocommande

Le montage des différents éléments de réception est représenté sur le plan. Veillez à ce que l'antenne puisse

être posée sur toute sa longueur. Un petit conseil, issu de la pratique: Enfilez votre antenne dans une gaine, et, très important, mettez un noeud à l'extrémité de la gaine avec le fil d'antenne. Déposez simplement la gaine avec le fil d'antenne dans le fuselage, aucune fixation particulière n'est nécessaire.

Après le montage de la radiocommande on peut maintenant coller les deux raccords **43** avec **UHU Plus** ainsi que les carreaux **110** et **111** de la cabine avec **UHU Hart**, de manière suivante:

Dans la feuille jointe, découpez les carreaux de la cabine en vous servant des gabarits du plan. Collez tout d'abord la verrière frontale. Maintenez la partie supérieure de la verrière avec des épingles sur le bord d'attaque du baldaquin. Pour pouvoir former correctement la verrière, notamment dans les coins, chauffez légèrement avec énormément de précaution la verrière, avec un sèche cheveux. Fixez la verrière dans les coins avec des épingles, et de l'intérieur du fuselage, mettez de la colle **UHU Hart**.

Découpez également les carreaux latéraux en vous servant du gabarit et ajustez-les aux ouvertures pratiquées dans le fuselage de telle sorte qu'ils soient à ras du flanc du fuselage. Les coller également, de l'intérieur du fuselage, avec de la colle **UHU Hart**.

Vous pouvez maintenant fixer les différentes tringles de commandes, les gouvernes, le réservoir et les roues. Les roues utilisées doivent avoir un diamètre d'au moins 100 mm. Lors des essais, des roues de 125 mm de diamètre se sont avérées idéales.

Montage et essai en vol

Montez les ailes sur le baldaquin, et reliez-les solidement, par les crochets de fixation **89** avec de gros élastiques. Montez et vissez les clés **63** dans l'aile et dans le fourreau du fuselage.

Attention: Si les clés doivent restées par la suite à demeure sur les ailes, il faudra les protéger pour éviter de les plier. Plusieurs redressements peuvent conduire à une rupture.

Vérifiez maintenant le centrage de votre **Big Lift**, en vous servant des indications qui figurent au plan, les corrections peuvent être effectuées en déplaçant l'accu de réception ou en rajoutant du plomb.

Avant le premier décollage, vérifiez la bonne assise et la fixation correcte de l'aile, et le fonctionnement correct de chaque commande.

Vous trouverez la taille de l'hélice correspondante au **Big Lift** dans le paragraphe suivant sous la rubrique Recommandations pour le remorquage et le portage.

Vous roulez sur la piste, après 5 m environ votre **Big Lift** se soulèvera de l'arrière, et après 20 m environ, en «tirant» légèrement, il décollera tout en douceur. Faites quelques tours de piste pour vous habituer au comportement du **Big Lift**. Ne faites pas votre approche de trop haut. Votre **Big Lift** a, pour un avion, un vol plané excellent. Avant de toucher la piste, «arrondissez» légèrement.

Les vols suivants vous permettront de tester les caractéristiques de vol. Après le décollage, faites une montée à 45°. Si le moteur est bien réglé et bien calé, votre **Big Lift** gardera cet angle de montée. Vérifiez, à une altitude de sécurité suffisante, son comportement en vol lent. Réduisez progressivement les gaz en tirant doucement la profondeur. Si l'aile n'est pas vrillée, votre **Big Lift** continuera son vol lent, sans décrocher. Les gouvernes restent efficaces, même dans ces conditions de vol lent.