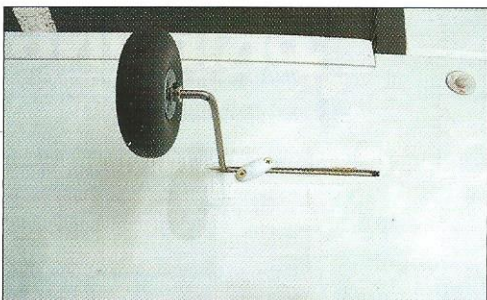
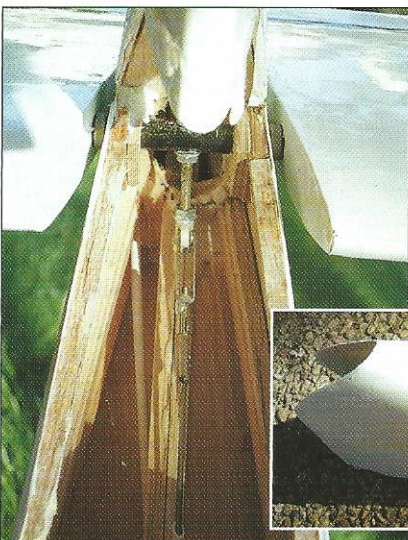




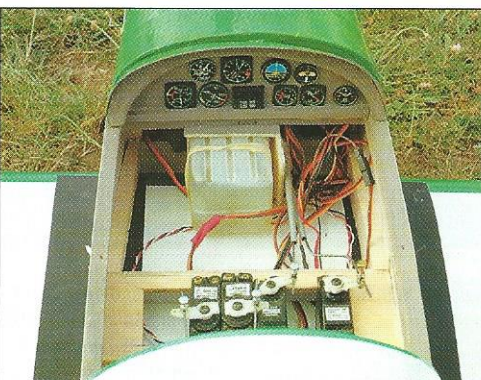
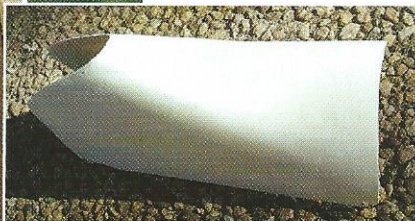
Chaque aileron est actionné en attaque directe par un servo de format standard. Simple !



La mise en place de chaque jambe du train principal, sous les ailes, est des plus classiques.



Gros plan sur le montage particulier du stabilisateur pendulaire dont la commande est intégrée dans le fuselage. Le pied de dérive est ensuite caréné par une petite pièce (détail ci-contre) réalisée par la méthode du moule perdu.



On nage dans le bonheur pour installer la réception à bord de ce généreux fuselage, malgré la présence du réservoir qui, volumineux, empiète sur le compartiment radio de la cabine.



La mise en place d'un tableau de bord est le minimum pour respecter l'esprit du grandeur, mais un aménagement complet du cockpit serait idéal (la place ne manque pas pour installer sièges et pilote).

dicularité par rapport au chantier. Utilisez de la cyano et de l'accélérateur pour avancer rapidement. Coller ensuite les baguettes latérales des flancs, en balsa 8 x 8, en les maintenant en place avec des poids pendant le séchage de la colle. Les flancs sont constitués de deux épaisseurs de balsa 20/10 sur la partie avant, jusqu'au couple C4, puis d'une seule épaisseur de 20/10 entre C4 et l'étambot. Ces deux flancs (un droit et un gauche... faut-il le rappeler) et leurs renforts intérieurs sont découpés avant d'être contrecollés. Coller ensuite le premier flanc sur le champ des couples en commençant par la partie avant, de C1 à C4. Après durcissement de la colle, coller la partie arrière des flancs sur les lisses en balsa 8 x 8, le tout maintenu en place avec des pinces à linge pendant le séchage.

Vous pouvez alors retirer votre moitié de fuselage du chantier, et procéder de même avec l'autre demi-coquille en retournant le plan préalablement huilé pour le rendre transparent. Lorsque les deux demi-coquilles sont prêtes, les assembler en les maintenant avec des bracelets élastiques. Avant de coller, vérifiez bien la symétrie longitudinale du fuselage afin de ne pas introduire de vrillage. L'accès à l'intérieur du fuselage étant à ce stade optimal, c'est le moment idéal pour installer les gaines de commandes des gouvernes de l'empennage. Coller également les paliers d'articulation du stabilisateur, constitués de deux pièces en contreplaqué 30/10 collées à l'intérieur des flancs et insérées dans une encoche prévue à cet effet sur le couple C8. Cela fait, vous pourrez coller les lisses supérieures du fuselage en balsa 5 x 5, puis coffrer toute la partie supérieure du couple C1 jusqu'à C2 puis de C4 jusqu'à l'étambot.

Coller enfin les flancs de support du train avant en contreplaqué 30/10, en les insérant dans les fentes prévues sur les couples C1 et C2. Le train avant est un accessoire du commerce vissé sur son support en contreplaqué 60/10. Il est manoeuvré par le servo de direction. Vérifiez, de ce point de vue, le sens de débatement du train avant et du volet de dérive car on se fait parfois piéger en obtenant des mouvements contraires. La construction du fuselage s'achève par le collage du plancher avant, taillé dans une planche de balsa 20/10.

## Le stabilisateur est de type monobloc

On commence l'empennage par la dérive qui est construite "en l'air", directement sur le fuselage. La pre-



mière étape consiste à glisser l'âme de dérive en balsa 20/10 dans la fente prévue au bord de fuite. Ce dernier est ensuite glissé et collé entre les deux flancs, cependant que la partie avant de l'âme est insérée dans la fente ménagée dans le couple C8. Après vérification des bonnes inclinaisons par comparaison avec le plan, l'ensemble est collé en place. On ajoute ensuite les nervures, le bord d'attaque, et on achève le tout en coffrant les deux faces en balsa 15/10. L'espace laissé libre entre la dérive et le coffrage supérieur du fuselage sera comblé par un carénage en fibre de verre plus résine époxy obtenu selon la méthode du moule perdu (bloc d'expansé bleu poncé à la forme appropriée puis recouvert de deux couches de tissu de verre 160 g/m2 plus une couche de 50 g/m2).

Le volet de dérive est assemblé de manière très simple en deux demi-pièces séparées par un plan vertical. Fixer le bord d'attaque en balsa 80/10 sur le plan protégé d'une feuille de plastique transparent, puis ajouter le bord de fuite en balsa 20/10 et les extrémités supérieure et inférieure. Les nervures, taillées grossièrement dans une planche de balsa 30/10, sont collées à leurs emplacements. L'autre moitié est assemblée par le même procédé sur la face opposée du plan. Après contre-collage de ces deux pièces, poncer la gouverne ainsi formée pour lui donner la forme détaillée sur la coupe B-B du plan. Il