



EN VOL

Rien de particulier à dire, de toute façon, à l'intérieur, vous n'avez pas le droit à l'erreur, donc vous devrez être un pilote bien dégrossi. Le vol est celui d'un trainer ; avancez le centrage pour les premiers vols et reculez-le selon vos habitudes plus tard. Si vous avez une piste en dur, vous pouvez voler dehors sans problème, si le vent est faible, et même faire vos premiers vols sans les murs, ce qui est plus rassurant.

LE FUSELAGE

Le plus compliqué sera de construire le fuselage en l'air, bien en ligne, pas en forme de «banane». Préformez les deux lisses principales (deux fois 3x3) en les collant ensemble sous contrainte pour leur donner la forme du fuselage. Commencez par la partie centrale du fuselage, avec les supports d'ailes auxquels vous collerez les deux lisses préformées ; il va de soi que l'équerrage doit être parfait. Puis, vous ajouterez les autres couples en vous servant de cette partie centrale comme référence et en posant les baguettes en opposition. N'hésitez pas à mouiller les baguettes, ce qui permet de les plier plus facilement, de les mettre en contraintes, de les laisser sécher, ensuite de les coller. Petit conseil : ne collez pas toutes les baguettes inférieures arrière avant d'avoir positionné la dérive et le stabilisateur et passé les commandes. Deux possibilités pour le stabilisateur et la dérive. Soit simplement plat en Depron de 3 mm avec un renfort sur champ en plat de carbone ou balsa de 2 mm côté charnière pour le stab. Soit en Depron replié sans renfort. La méthode est décrite sur le plan, rien de compliqué. Cette technique peut être

même utilisée pour réaliser des ailes complètes, mais c'est une autre histoire...

En ce qui nous concerne, nous avons panaché les deux techniques : stabilisateur plat et dérive repliée, ce qui permet de passer les fils de l'éclairage, jusqu'en haut, sans difficulté. Ensuite, vous n'avez plus qu'à les coller en place en apportant un soin tout particulier au bon équerrage du stab et de la dérive entre eux.

Voilà, vous êtes prêt à coffrer. Commencez par la partie centrale (du couple numéro 4 au numéro 6). Puis, procédez par plaques, les plus grandes possibles sans faire de plis, en partant du haut. Finissez toujours sur une baguette ou sur un couple, il ne faut pas de chevauchement et un ajustement le plus fin possible, car sinon, il faudra reboucher (poids supplémentaire). Pour les collages, j'utilise ici aussi de la Néoprène spéciale polystyrène en appliquant la méthode du simple encollage et maintien sous pression. Vous observerez une série de panneaux, mais, ne vous inquiétez pas, le vrai n'était qu'une multitude de plaques assemblées. De plus, le Depron n'est plus lisse une fois poncé, donc la peinture paraît un peu plus mate à ces endroits-là. Moins on ponce,

mieux c'est. Par contre, restez symétrique d'un côté à l'autre du fuselage avec la dimension des plaques, ce qui permettra d'en utiliser les bords comme lignes de structure lors de la finition. Reste maintenant à mettre en place les blocs de polystyrène extrudés pour les karman, la cabine (avec le pare-brise) et l'arrière. Les mettre en forme en se servant d'un petit morceau de bande adhésive (pas trop adhésive...) pour protéger le Depron de la cale à poncer. Je vous conseille d'approcher au maximum la forme au cutter (avec une lame neuve) et de poncer avec du grain de 150 max (attention certaines qualités de polystyrène ne se poncent que dans un sens).

LA DÉCORATION

Avant la peinture, une séance de rebouchage peut être nécessaire ; j'utilise de l'enduit plâtre fin car cela se ponce facilement. Je n'en mets que là où il faut, jointures d'ailes, entre les plaques de Depron non jointives... Surtout ne «tartinez» pas ! d'abord c'est lourd, et le revêtement en 1,5 mm est fragile ; il se perce facilement avec un bord de papier abrasif qui traîne. Il vaut mieux soigner les raccords. Après une décoration guerrière sur le premier, ►►