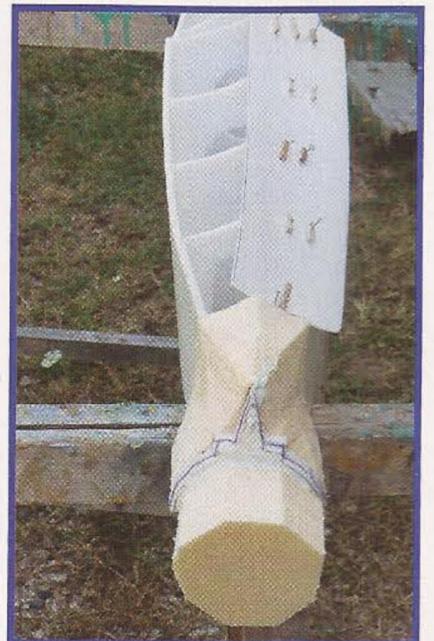


Mise en place des couples et de la quille.



Mise en place des flancs en Dépron.



Deux photos de la pose du fond.



Dérive et commandes sont mises en place avant la pose du dos.



Collage du dos, maintenu par des élastiques.



Le tronçon central de l'aile est en place...

ment nos épouses !), ce plan horrible où tout est empilé et où tout se mélange allègrement...c'est qu'il fallait faire tenir cet engin de 1,86 m d'envergure et 1,30 m de long dans le forma standard "encarté"...Le modéliste décidé aura intérêt à faire une copie du verso (ou à acheter un second exemplaire de la revue, ce qui fera plaisir à l'éditeur !) et à la coller dans le prolongement exact du recto, pour avoir son avion complet. Le reste, avec un peu d'attention et beaucoup de papier calque, apparaîtra peu à peu; et puis finalement, ce qui compte, ce sont les couples et les nervures, non ?

Le fuselage

Il est monté sur le dos, les couples étant à cet effet coupés en 2 au niveau du plan de référence. Tous les couples sont en Dépron de 6, ce qui leur assure une résistance bien suffisante mais pose des problèmes pour la tenue ultérieure des épingles, il faut le reconnaître. La quille en balsa de 4 assure un bon posi-

tionnement des couples. Les flancs sont également en Dépron de 6 car ils sont très peu courbés. Après collage des flancs et avant "démoulage", on collera les fonds en Dépron de 3 avec les précautions nécessaires (voir photos). On pourra alors démouler et pour renforcer le tout, stratifier avec une couche de 50 g/m2 (on sait comme le Dépron nu est fragile !). Pour cela, ne pas chercher à plier le tissu dans les angles vifs du bas de coque, et arrondir légèrement l'angle de quille. Un léger recouvrement des deux couches dans le fond permet d'avoir sur la quille un tissu doublé pour les atterrissages... volontaires ou non ! La coque ainsi renforcée peut recevoir tout son équipement et les hydroflaps.

Le tronçon central

Il est réalisé sur la base d'un longeron en V constitué de baguettes 6x6 balsa dur, assemblées en biseau

au centre et collées de part et d'autre d'une âme en Dépron de 6. Prévoir en bout les encastremets de clés d'ailes. Puis stratifier les deux flancs avec une couche de tissu, doublée au centre et aux deux encastremets.

Le revêtement en Dépron sera fait en deux pièces assemblées au milieu sur la nervure centrale en Dépron de 6 (voir photos) ; prévoir des gabarits en papier pour éviter de gâcher des m2 de Dépron ! Ne pas oublier de passer les fils, très nombreux ! On pourra alors réaliser les fuseaux moteurs, sculptés dans du Styrodur de 50 mm d'épaisseur et soigneusement évités. Enfin, coller en place ce tronçon central sur le fuselage.

La dérive

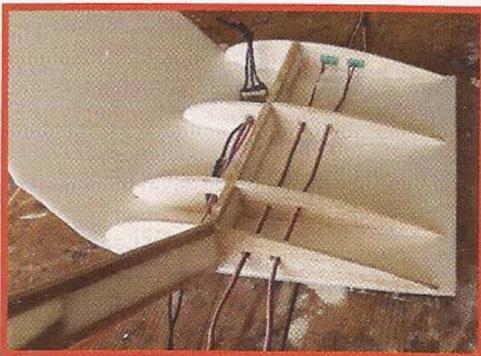
Mettre en place le longeron et faux longeron, sans oublier le té en contre-plaqué de fixation d'empennage et la tringle de commande de profondeur, puis coller dessus le revêtement en Dépron.

L'empennage

Comme il est en V, le volet de profondeur est en 2 parties, chacune reliée à la tringle de commande par un guignol en contre-plaqué de 1. A noter que c'est là qu'on placera la chape à vis de réglage (fenêtre d'accès sur le dessus)

Finitions

On pourra alors, si tous les équipements sont en place dans le fuselage et qu'on en a vérifié le fonctionnement, fermer celui-ci en collant les "dos" de couples (dits C sup. sur le plan) et le dos en Dépron qui s'arrondit sans problème, à l'exception du passage du tronçon central d'ailes qui nécessite un peu d'ajustage. On pourra ensuite procéder à la finition en mettant en place tous les appendices sculptés en Styrodur, dans le nez comme dans la queue. Acheter par une stratification générale de façon à ne laisser aucune surface nue de Dépron.



Deux vues du tronçon central de l'aile en cours d'assemblage.



Panneau externe de l'aile droite avant fermeture.