



La construction du dessus du fuselage est très similaire à la construction du dessous. Cependant, il est fait appel au Dépron de 3 mm plus aisé à cintrer sur un faible rayon. Des raidisseurs verticaux aident à éviter l'effet côte de cheval.



Finir la construction autour de l'assise de verrière nécessite de coller d'abord l'aile en place avant d'ajouter les couples et le revêtement. Une petite baguette de balsa 6x3 évite là aussi l'effet côtes de cheval.



La poutre arrière qui porte les empennages est construite autour d'une âme verticale, sur une semelle Dépron 6mm.



Le cadre de verrière est évidé. Le gros œuvre est terminé. Cette photo est celle du prototype. Les ailerons full-span n'ont pas été retenus pour le numéro 2, car bien trop sensibles.



mèche de carbone destinée à empêcher le conduit de se déformer sous l'effet de succion de la turbine. Naturellement, on n'utilise que le strict minimum de résine lors de l'opération pour économiser de précieux grammes.

Après complète polymérisation, le tube est démoulé en procédant comme suit : D'une main, on saisit l'extrémité du tuyau PVC qu'on aura laissée nue ; de l'autre, on empoigne la pièce en fibre en assurant sa prise avec une feuille de papier de verre, puis on tourne alternativement dans un sens et dans l'autre. Le démoulant joue son rôle (si l'on a bien travaillé) et on récupère un beau conduit bien lisse. Le fuselage est séparé en deux parties, supérieure et inférieure ; cette dernière étant assemblée en premier, quille en l'air, à plat sur le chantier. Les demi-couples évidés en Dé-

pron 6mm sont tout d'abord collés sur la base d'assemblage en vérifiant leur bon équerage avant mise en place de la veine d'entrée d'air. Puis on prépare l'assise du capot de turbine avant de poser le revêtement. Les panneaux de Dépron 6mm préalablement cintrés (selon une méthode identique à celle utilisée pour le Dépron 3mm) sont collés entre les couples, sur toute la longueur de la structure qui est ensuite maintenue sur le chantier, le temps de construire le capot de turbine. L'ensemble est ensuite retourné pour assembler le dos du fuselage. Là encore les demi-couples sont collés avant la pose du revêtement pour lequel, le rayon des courbes étant plus faible, le Dépron de 3mm a été préféré. Contrairement à des traditions bien ancrées, on procède à rebrousse-poil en commençant par l'arrière, entre C8 et C5. Les panneaux sont collés entre les couples ajourés au préalable, tout comme la base d'assemblage elle-même.

La mise en place ultérieure du contrôleur et celle de la commande de profondeur en seront grandement facilitées. Le support des empennages, est construit directement derrière C8. Les petits couples C9 et C10 et la gaine de profondeur sont collés de chaque côté d'une âme verticale en Dépron de 3mm et sur une pièce triangulaire en Dépron de 6mm qui en plus d'assurer le parfait alignement avec la partie avant, est également le dessous de l'extrême arrière du fuselage. Avant d'en terminer avec l'assemblage du dessus du fuselage, il faut d'abord mettre l'aile en place. Pour cette étape cruciale nécessitant moult vérifications et ajustements, il vaut mieux utiliser de l'araldite quinze minutes qui laisse un temps de travail suffisant. Lorsqu'on est sûr que tout est bien symétrique, on procède au collage définitif. Après séchage, on profite du libre accès dont on dispose encore ►►



Une veine d'air soignée permet à la turbine de bien « respirer ». Ce Saab J29 accélère assez franchement pour un jet.