

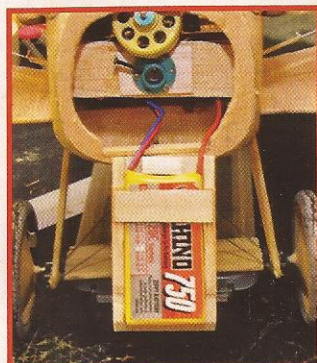
Le centre de l'aile contient le réservoir supérieur. Quelques plaques de papier donnent le relief ainsi que les bouchons en balsa et papier épais. La partie arrière est habillée avec une pièce en peau comme l'appuie-tête du pilote.

tout sur un chantier pour le séchage. Le maintien en place est indispensable par des épingles, des cales et des élastiques. Pour éviter de coller au chantier, il est nécessaire de poser les pièces sur des cales en bois.

24 h encore et la tension est bonne. Il ne reste qu'à la parfaire et à imperméabiliser le tout avec de l'enduit nitrocellulosique dilué à 50 % (acétone ou diluant cellulosique). On immobilise à chaque fois sur le chantier comme précédemment.

C'est à cette étape que la décoration intervient. Entre les 2 couches d'enduit, on en profite pour déposer la décoration finale. Les cocardes et l'immatriculation sont découpées dans du papier.

La méthode est simple. Les éléments sont imprimés sur du papier blanc, découpés et scotchés sur le papier d'entoilage. Une découpe sur les bords suffira à maintenir et à détacher les pièces. Elles sont ensuite appliquées une à une sur la structure avec de l'enduit dilué. Une fois secs, les éléments se fondent dans la masse. La cigogne est peinte par transparence sur un morceau d'entoilage, avant d'être collée à son tour. Tous les éléments de décor simulant les vis, les ouïes d'aération, les sangles, les ferrures d'ailes et autres lettrages miniatures, sont faites en décalcomanies. La méthode est simple et demande un peu de travail. Avec un logiciel de dessin vectoriel, toutes les décorations sont faites avec précision avant d'être imprimées sur de la feuille à décalcomanie (de l'ordre de 1,5 \$ la feuille A4 ici : [www.decalpaper.com](http://www.decalpaper.com)).



Le logement de l'accu, placé sous le moteur le plus en avant possible pour des raisons de centrage évidentes !



L'échappement : incontournable ! L'avant est réalisé avec des pièces de balsa mises en forme alors que la partie arrière est en tube plastique ABS (matériaux pour les réseaux ferrés et les maquettes statiques). Un coup de pistolet à air chaud pour déformer et aplatir l'arrière qui sera ensuite percé de nombreux trous. Un mélange de peinture cuivre, noir et métal donne la couleur caractéristique d'un échappement usagé.

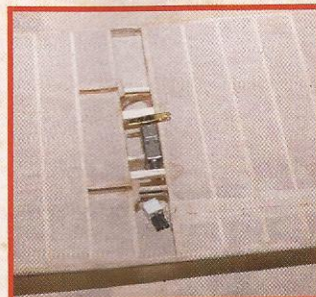


Ensuite, on découpe et on pose une par une les lignes de vis, les aérations du capot, les vis 1/4 de tour, les ferrures sur l'aile...

On finit par une touche d'enduit dilué sans insister sur l'encre des transferts. Pour cette dernière couche, quelques gouttes de peinture

noire (Humbrol) sont rajoutées et la dépose de l'enduit dilué se fait dans le sens du flux d'air. Cela occasionne un vieillissement reproduisant celui du réel.

Les essais et les multiples réparations qui ont émaillé les vols depuis sa construction ont nécessité la



Les servos miniatures (Graupner) sont intégrés à la structure. Le câblage est réalisé en cuivre émaillé de 1/10, directement collé sur l'entoilage et masqué par une bande de papier (comme quoi cette matière est très polyvalente). On remarque également les petits tubes qui servent à la fixation des mâts extérieurs.

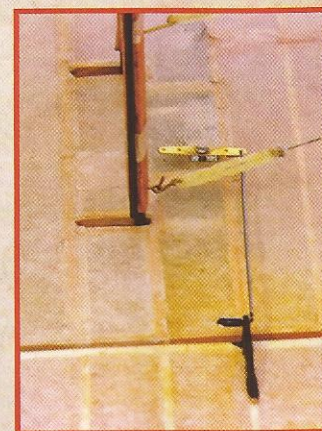
pose de rustines et de pièces de réparation (très facile avec du papier). Du coup, les différences de teintes lui donnent encore plus de réalisme. Comme quoi, toute chose a du bon.

## Equipe- ment électronique

La radio est très simple. Un récepteur avec 5 voies pour les servos d'ailerons indépendants permettant de programmer un fort différentiel (voir réglages et vol).

Il vous faut 2 servos de 6 g pour la profondeur et la dérive et pour les ailerons, des petits servos de 2 g, comme il en existe actuellement, conviendront parfaitement. A l'époque les seuls servos fins étaient des Protech ou Graupner de 2 g (Leur défaut : un palonnier instable. A découvrir sur <http://hangarlm.free.fr/hlm29.html>).

Leur installation ayant été faite après entoilage, ce sont des fils de cuivre émaillés de 1/10 qui servent à l'alimentation et qui ont été cachés sous une bande d'entoilage. La liaison avec le fuselage se fait par des micro-prises JST, cachées dans l'habillage de tubulure d'essence qui orne le capot sous l'aile supérieure. Le moteur est un petit brushless de 100 W, 28 à 30 mm de diamètre et KV inférieur à 1000 pour tourner une grande hélice de 10 x 4.7. Cela laisse un peu de réserve et une batterie 2S 750 mAh suffit et assure le centrage. Le contrôleur est un 10-12 A léger. ➡



Une fois entoillée et décorée, la commande d'aileron est particulièrement discrète bien que pas rigoureusement maquette.

