



Notez au centre du capot le trou de passage de la vis de fixation du capot.

Le stabilisateur est constitué d'un treillis en balsa renforcé par une baguette de bois dur, le haubanage garantira la rigidité finale. La dérive est pourvue d'un vrai profil, c'est plus joli.

La partie fixe est constituée d'un bord d'attaque, la pièce D1, et de 4 nervures. Cette partie fixe est intégralement coffrée en balsa de 1,5 mm, elle se monte directement sur le fuselage.

Le volet de dérive est en structure (toutes les pièces sont présentes dans le short kit), ce volet n'est pas coffré. Voilà pour un rapide détail de l'assemblage de ce modèle, vous trouverez comme d'habitude le montage de A à Z de ce modèle sur la notice de montage.

Bulle

Comme indiqué en début d'article, cette bulle est complètement démontable. La structure de base est constituée des trois couples F19. Ces couples sont reliés par des baguettes balsa.

Sa réalisation nécessite une feuille de tôle offset roulée afin d'épouser au mieux le galbe donné par les couples F0 et F5. 8 vis assurent son maintien sur la structure.



Ces dernières représentent les arceaux situés sur la partie supérieure. La surface vitrée arrondie du dessus est obtenue en roulant une feuille de rhodoïd, cette dernière est collée sur les baguettes balsa. Les vitres latérales sont plates et donc très facilement réalisables. Enfin, le pare-brise et l'extrémité arrière de la bulle sont également démontables, on choisira une fine épaisseur afin de faciliter le cintrage. Je vous conseille de monter la bulle après entoilage du fuselage.

Le capot et les parties métalliques

Les limites du capot sont - celles du vrai, il est imposant et court du pare-brise jusqu'au plastron.

Ces vis viennent se loger dans des blocs de bois dur collés sur F0 et F5. De la même façon, les parties métalliques recouvrant les flancs sur le vrai SR7 sont ici reproduites à l'aide de tôle offset. Ces panneaux, après découpe et cintrage, sont fixés sur le fuselage après entoilage. La partie avant du capot, le plastron, est taillée dans un bloc de balsa. Après ponçage, cette forme reçoit une couche de fibre de verre appliquée à l'époxy.

Il reste alors à poncer puis apprêter pour obtenir un état de surface prêt à recevoir la peinture. Afin de rendre possible le montage du moteur, le plastron est démontable.

J'ai repris le principe de fixation déjà appliqué sur mon Bücker Jungman : le plastron est centré sur F0 par l'intermédiaire de deux piges en tube PVC. Une vis passe à travers le plastron (on devine son logement sur les photos), elle se visse dans le tourillon en hêtre central reliant F0 à F5.



Train d'atterrissage

Que du classique ici avec un train principal constitué de deux jambes en corde à piano de 4 mm. Ces jambes viennent se loger dans l'aile via des supports en bois dur rainurés. Les roues sont des Robart de 85 mm de diamètre. Un habillage de la jambe est assuré via quelques chutes de balsa et de bord de fuite. Le tout est entoilé à l'Oracover noir. Le support de roulette est fait "maison", la notice vous indique la marche à suivre ; cela dit, vous pouvez utiliser un ensemble roulette/support disponible dans le commerce. Cette roulette est couplée au volet de dérive.

