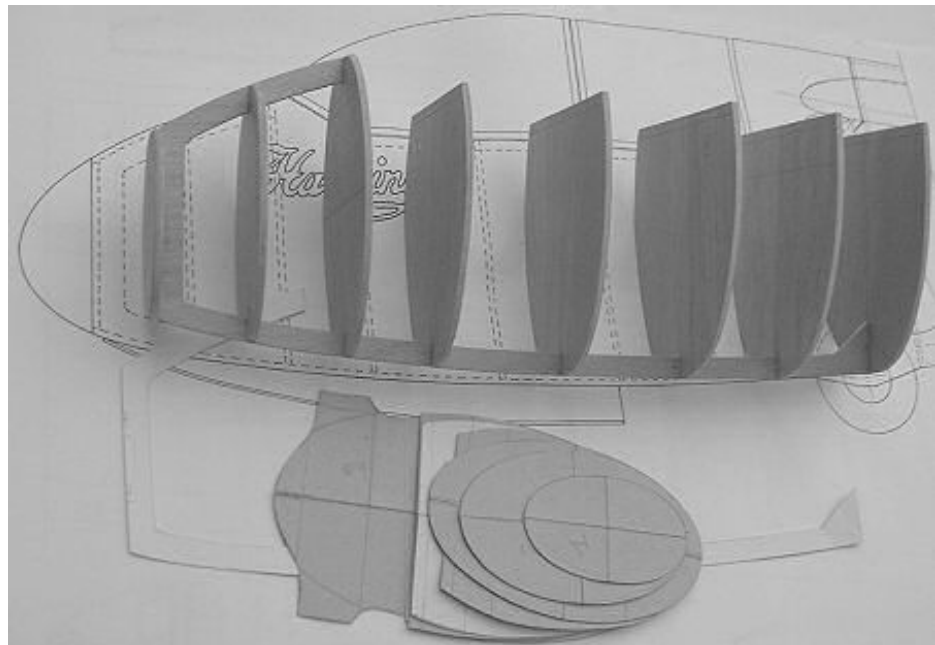


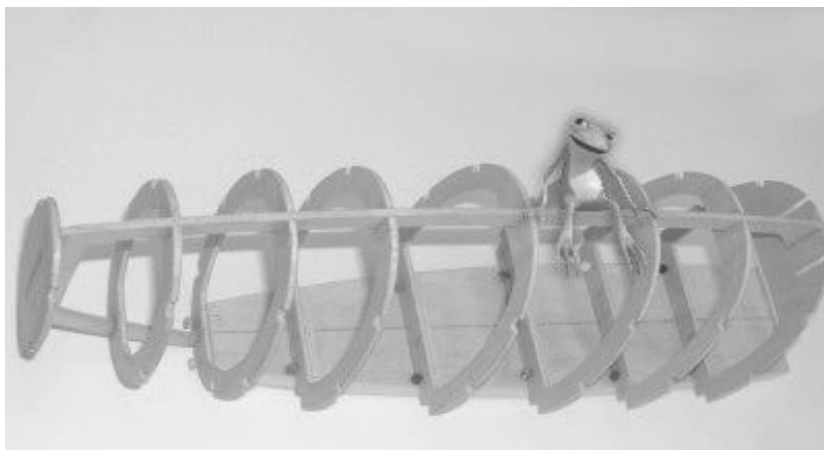
Un micro servo sera suffisant pour actionner les palettes.

03 Février 2004

Les couples sont tracés au pistolet sur du carton d'après relevés de cotes sur les plans, (je garde tous les gabarits, j'ai ainsi un kit complet en carton de chacun de mes planeurs, ça peut servir...) Les couples en CTP de 3mm sont ajustés serrés sur la quille, ce qui permet de faire un montage à blanc et de déceler d'éventuelles erreurs de forme. J'espère que les côtes de cheval entre chaque couple seront bien visibles, il me faudra pour cela, certainement coffrer avec des panneaux de balsa et non des lattes.



25 Février 2004

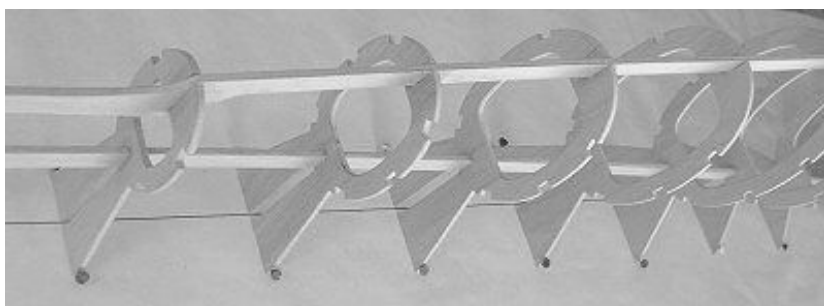


L'avant du fuselage est monté à l'envers, les couplets sont alignés et punaisés sur un petit chantier mobile en CTP de 15mm, la quille et les couplets sont pointés à la cyanolite. Les traverses des couplets de cabine ne seront coupées qu'après coffrage du fuselage.

Collage de la quille arrière. Notez la superbe courbure du fuselage en forme de dauphin.

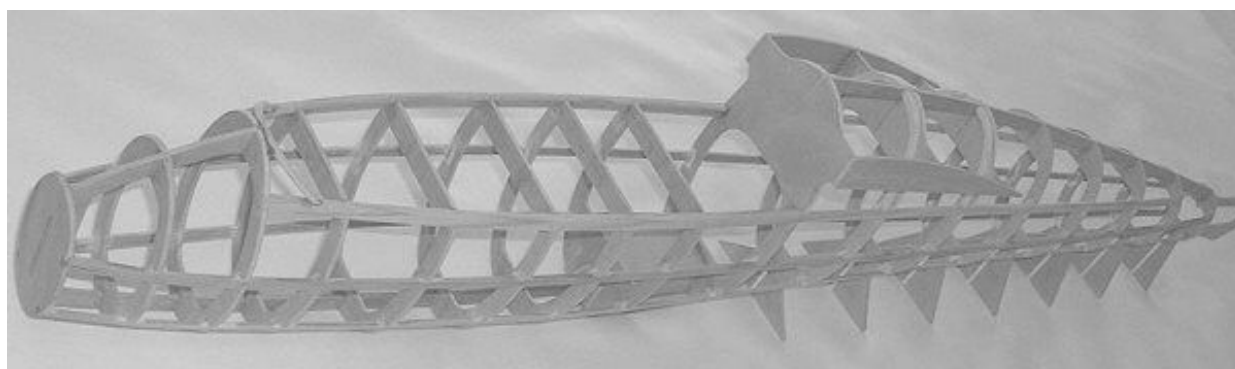


03 Mars 2004



09 Mars 2004

Les couplets de la partie arrière sont également en CTP de 3mm léger. L'ensemble se monte comme un meccano. Tout est aligné à l'équerre, par rapport à l'axe tracé, et punaisé sur le chantier, une goutte de cyano immobilise le tout.

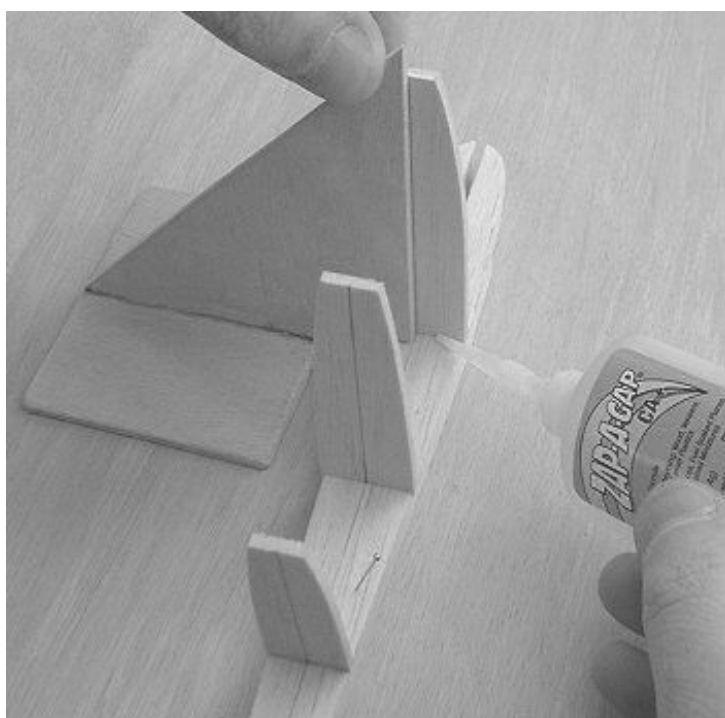


15 Mars 2004

Les longerons en pin 7x3 sont collés symétriquement. Au niveau du cockpit, ils sont doublés pour la solidité, puisque les traverses des couplets seront supprimées après coffrage. L'ensemble est maintenant suffisamment rigide pour être détaché du chantier.

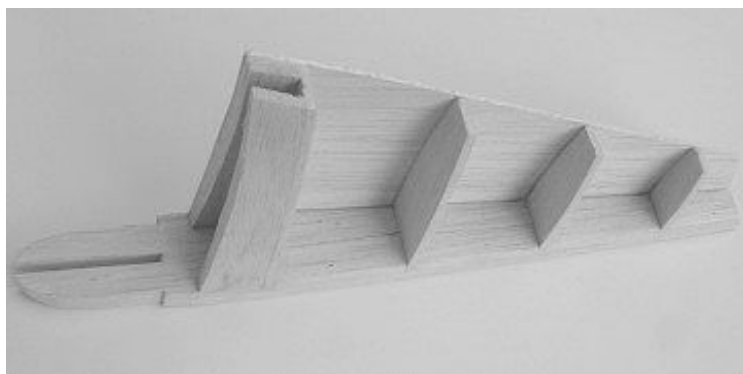


Crochet de remorquage: une corde à piano vient obstruer un U solidement collé, difficile de faire plus simple. Le dessous du nez en balsa sera évidé pour enfiler la boucle nylon du câble de remorquage.



05 Avril 2004

Montage des nervures de dérive avec une méthode très simple et rapide: avec l'équerre sur socle, tenir la nervure en suivant l'axe tracé, une goutte de cyano et c'est fini!



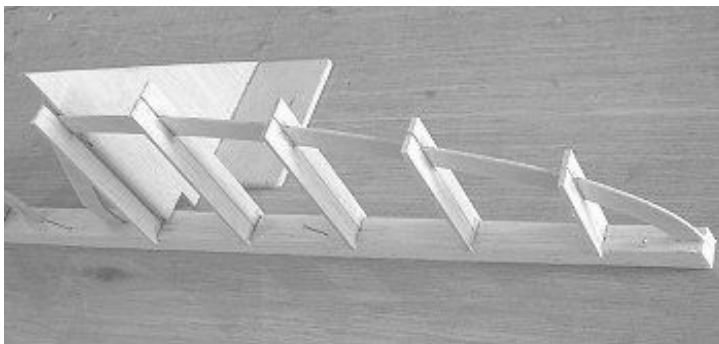
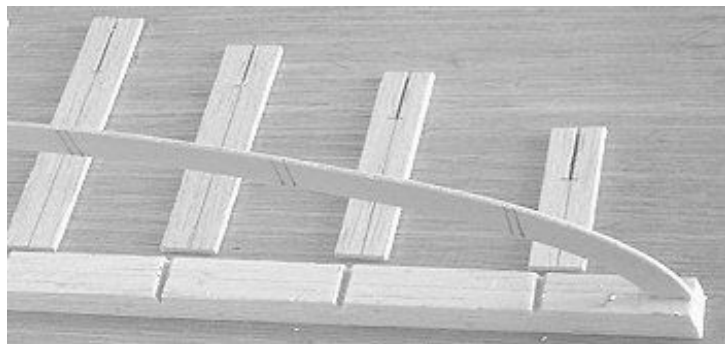
08 Avril 2004

La structure de balsa épais facilite l'assemblage et la mise en forme, il suffit de le choisir très léger.



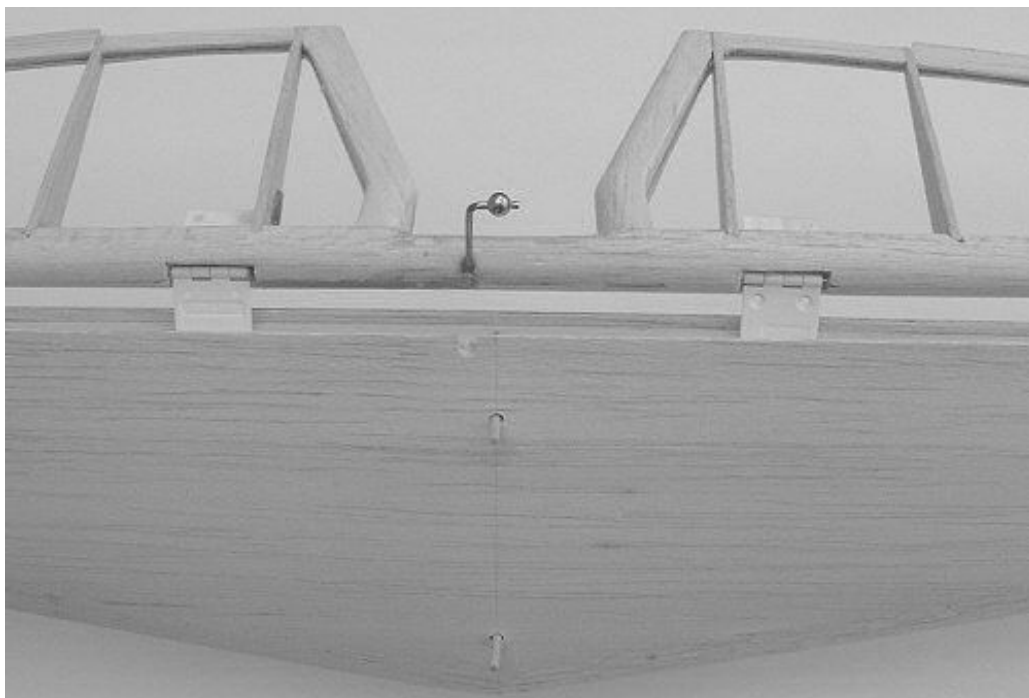
Les profils en balsa du commerce ont rarement la bonne dimension et coûtent très cher. Il est pourtant facile avec un peu d'habitude, de les tirer dans de la planche balsa de 10mm, et de les profiler avec un petit rabot à lame de rasoir et une cale à poncer.

Les secrets de la réussite sont: une tenue du rabot à 45°, une lame neuve qui n'attaque pas trop et un geste régulier sur toute la longueur. Il est préférable de s'entraîner sur des chutes, puis sur l'empennage avant d'attaquer les ailes...



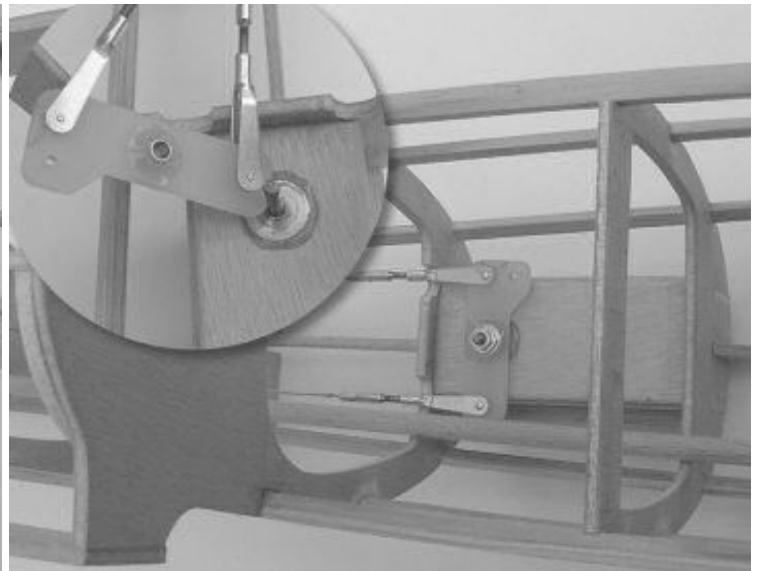
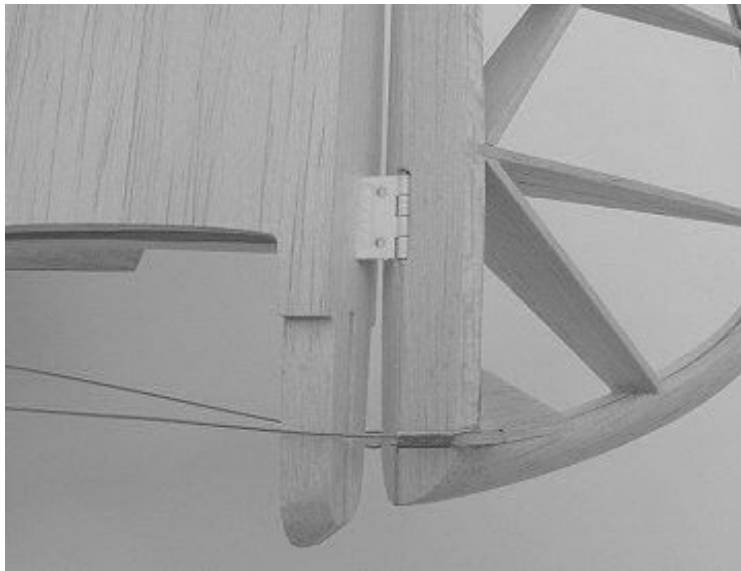
Les volets mobiles du stab et dérive sont construits avec un longeron en balsa de 10mm, et un bord de fuite en CTP de 1mm, ce qui permet de travailler sur une forme concrète, légère et très solide. Les rectangles de balsa sont alignés avec l'équerre à socle, après collage, il suffit de dégrossir la forme d'un coup de cutter et de finir avec une large cale à poncer.

Le stab est positionné avec 2 tourillons (cure dent) cela facilite la tâche au moment du collage. Les charnières sont encastrées, cela permet de décaler l'axe d'articulation pour réduire la fente. Une boule de chape à rotule est soudée sur une CAP de 2mm servant de guignol (collée à l'époxy sur toute la longueur du pliage)

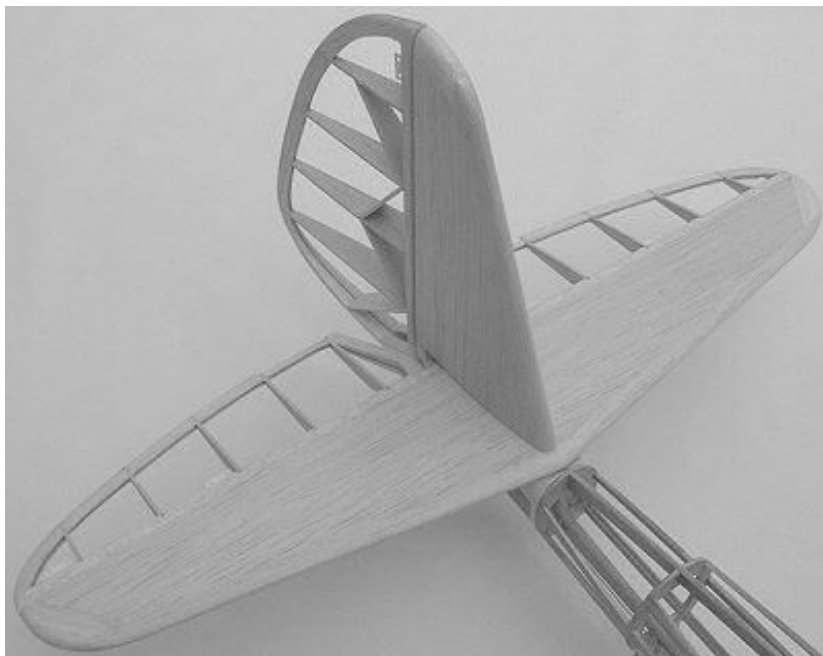




Commande du stab rigide par tourillon de hêtre de 6mm, prolongé par chape à rotule. La dérive est actionnée par câble aller-retour.



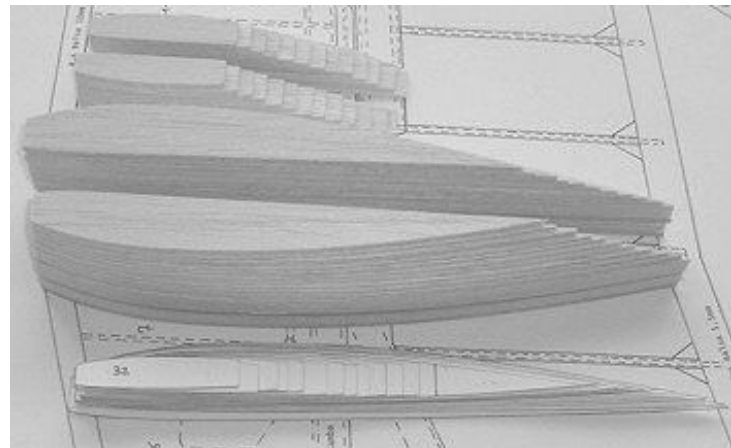
Les câbles aller-retour en acier gainé proviennent d'article de pêche de Décathlon, un tube laiton écrasé les sertis. L'axe de charnière de dérive est également encastré. Un palier en époxy reprend les efforts de tension des câbles, c'est préférable que de tirer directement sur le palonnier d'un servo.



20 Avril 2004

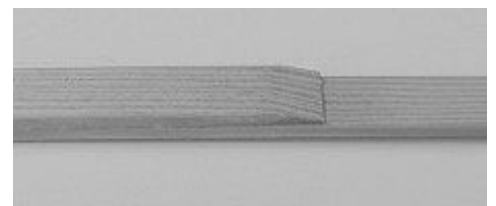
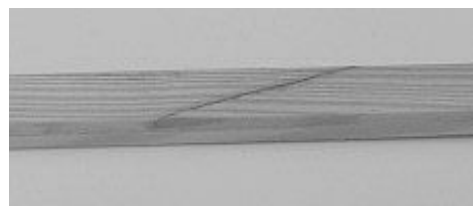
Empennage terminé, il ne sera collé qu'après l'avoir entoilé, mais avant de coffrer le fuselage, car la commande du stab n'est plus accessible après.

Les nervures sont tracées avec TracFoil, imprimées et collées sur du carton fin. Profil Clark Y tout simplement. Les nervures 1 et 4 sont coupées dans du CTP de 3mm. Les 2-3-10-17-19-20-32 sont en balsa de 3mm, toutes les autres sont en balsa de 2mm.



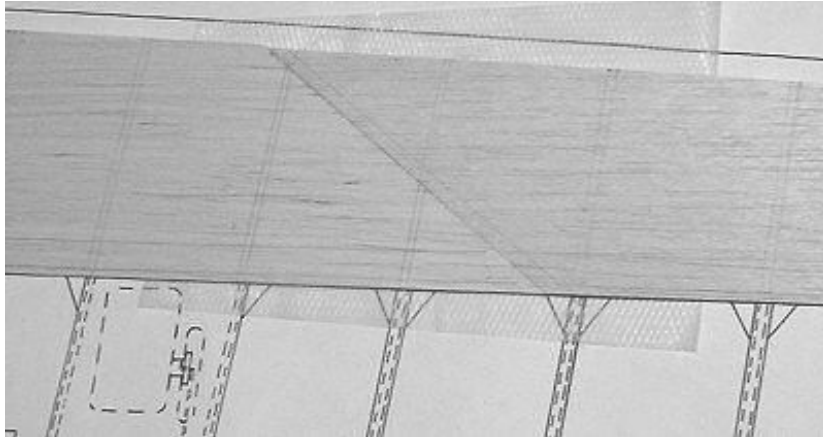
02 Mai 2004

Les 9 premières nervures identiques sont découpées et poncées en bloc, en se servant des nervures en CTP comme gabarit. Les autres sont coupées et poncées 2 par 2 en épinglant le gabarit en carton correspondant.



Longeron en pin 10x3 raccordé par coupe biaise sur 30mm. Cornière pour ajuster la coupe et aligner le longeron pendant le collage. Collage à la cyanolite, protéger la cornière d'un plastique.

Un second longeron en pin 10x2 est collé à la colle blanche, uniquement sur 1 mètre, donc les 9 dernières nervures n'auront un longeron que de 10x3, les efforts d'extrémité d'aile étant moindres.

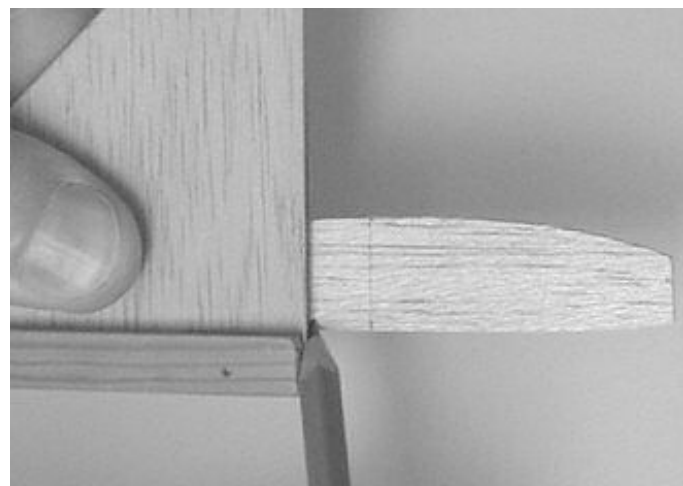


Le coffrage d'intrados est coupé selon le plan, en laissant 3 mm de marge en plus côté bord d'attaque, le raccord en biseau sur 10 cm se fait à la cyano, en protégeant avec un plastique le plan. Le prolongement des nervures est tracé sur le coffrage.

Le longeron est collé à la colle blanche, une règle assure le parfait alignement. Ces pinces en plastique, bon marché sont très pratiques.



08 Mai 2004



Le coffrage est punaisé provisoirement sur le plan, une règle est posée à l'emplacement du bord d'attaque, relever la position du longeron en plaquant la nervure contre la règle, et reporter le tracé d'équerre à l'extrados de la nervure. Avec une chute de longeron, tracer son épaisseur sur la nervure. Faire les encoches au cutter, et vérifier la bonne position de chaque nervure.



Relever à l'équerre sur le plan, l'axe vertical des fourreaux de clés d'ailes

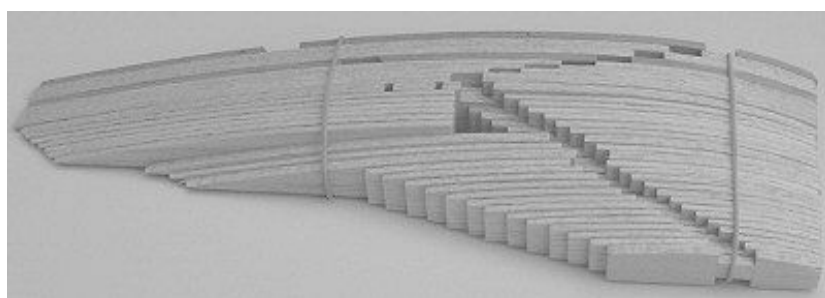


L'axe horizontal des trous est tracé en mesurant sur le plan, la précision doit être de 1/2mm. Les trous dans le balsa sont faits avec les fourreaux affutés (comme un emporte pièce) Pour le CTP, je préfère percer des petits trous et finir à la lime ronde.

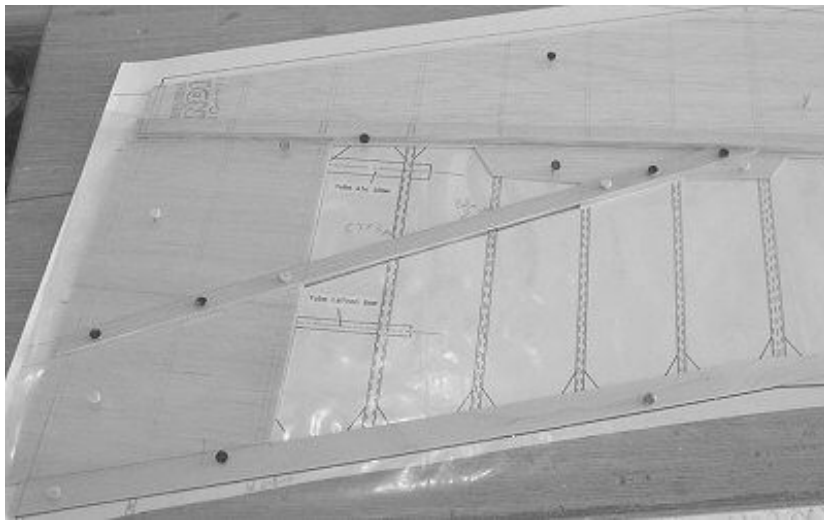


Réduction du diamètre du fourreau de clé, le tube faisant 10mm extérieur, percer un CTP à 9,5mm, et enfiler le tube en tournant. Le but étant de réduire le jeu, la clé d'aile faisant 8,5mm extérieur et le fourreau 9mm.

On comprend bien l'intérêt de tracer les entailles et les nervures une par une, la méthode du bloc est impossible lorsque les cordes d'ailes ont autant de différence.



25 Mai 2004



Les coffrages d'intrados sont ajustés, collés entre eux et épinglés sur le plan, le bord de fuite d'intrados est en CTP de 1,5mm.

La première nervure est collée suivant l'inclinaison de cette fausse équerre à 88° , ce qui correspond donc à un dièdre de 2° . Des cales en biseau relèvent le coffrage pour suivre le profil.



27 Mai 2004



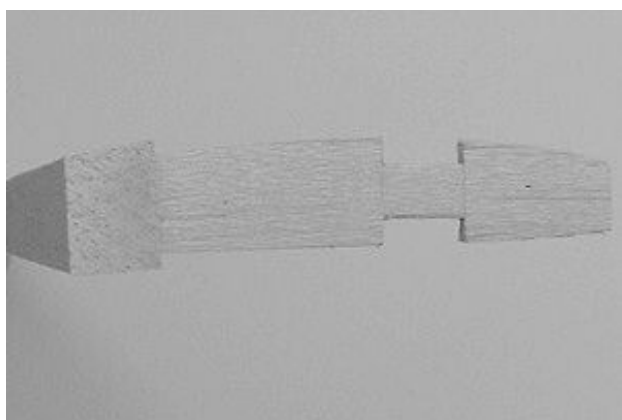
03 Juin 2004

Collage des nervures, vérifiez la perpendicularité de chacune et maintenir avec épingles ou punaises. En plus des cales en biseau pour relever le coffrage, on peut glisser une languette de carton pour bien plaquer le coffrage sous les nervures. Les fourreaux de clé sont simplement enfilés, leur collage se fera à la mise en croix, mais avant coffrage d'extrados.

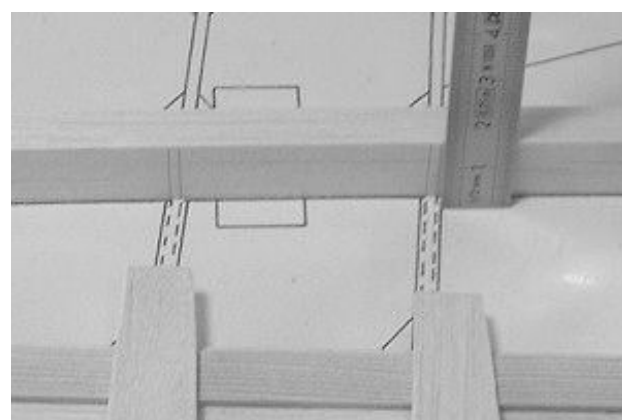
Après avoir collé la nervure 10, présenter l'aérofrein et coller la nervure 17 contre. Coller les côtés du puits d'AF en balsa de 3mm, placer une cale de 1,5mm sous celui d'arrière pour rattraper l'épaisseur du coffrage.
Couper les nervures 11 à 16 et les coller de part et d'autre du puits.



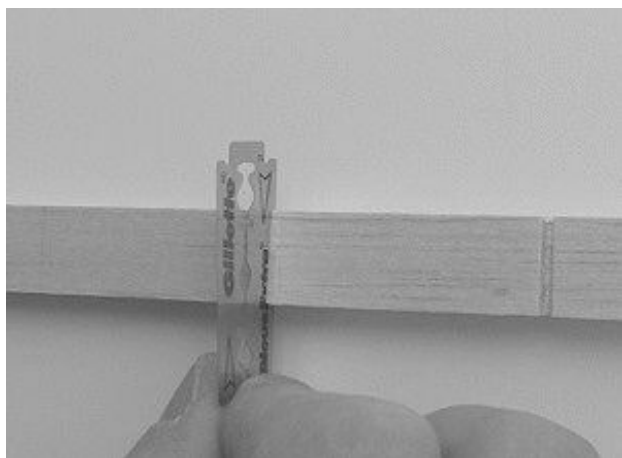
05 Juin 2004



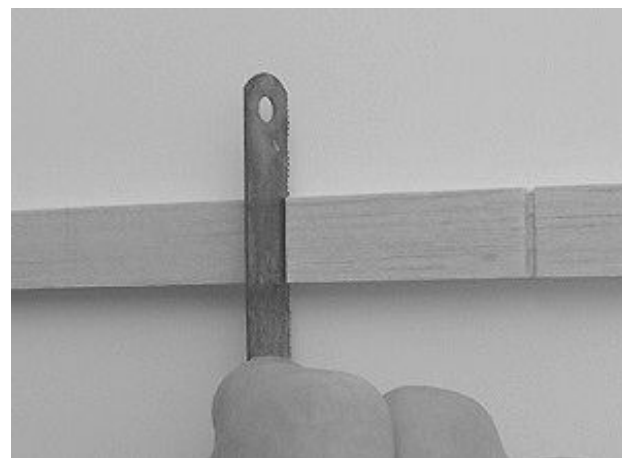
Relever avec précision la cote des bouts de nervure 20 et 32 et rajouter 3mm, ce qui correspond aux épaisseurs des chapeaux de nervures. Découpe de la baguette en biais pour suivre le profil dans une planche en balsa de 10mm.



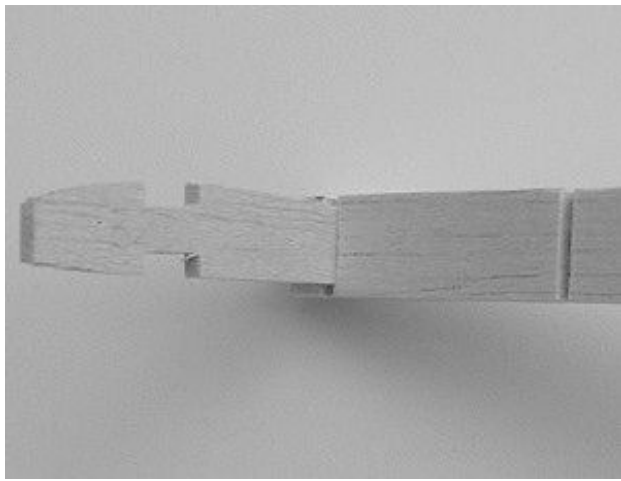
Epingler provisoirement cette baguette sur le plan, et relever l'emplacement des nervures



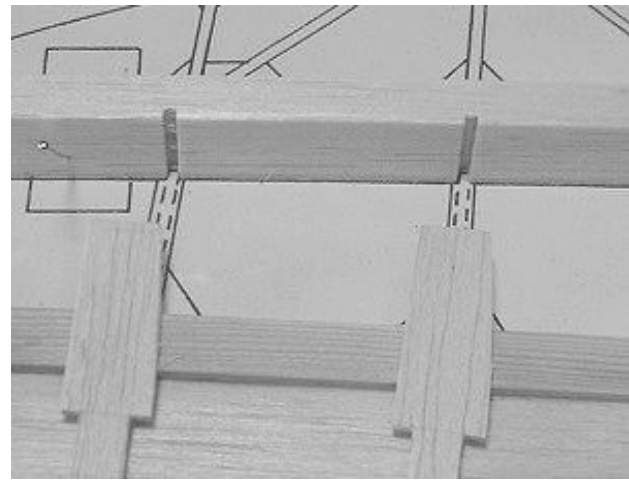
Poser la lame de rasoir sur les traits et enfoncez la, d'environ 2mm



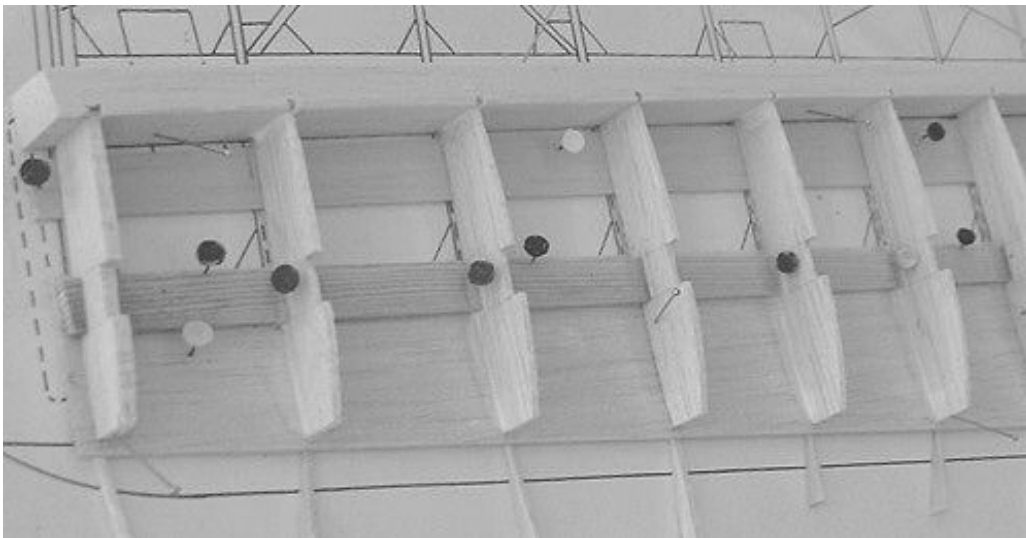
Evider l'intérieur de l'entaille à la lame de scie à métaux



Vérifier que chaque nervure rentre sans forcer.



Epingler soigneusement la baguette sur le plan.



06 Juin 2004

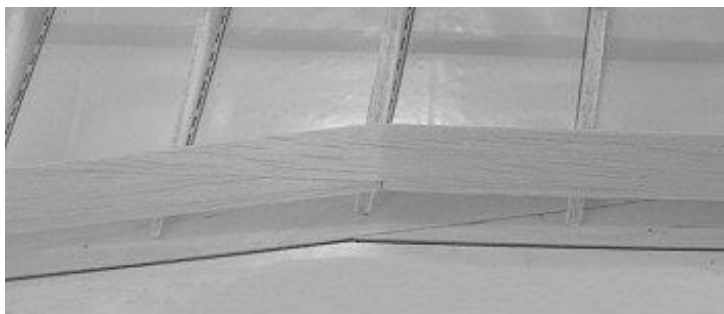
Les nervures 20 à 32 sont collées à la colle blanche, toujours en mettant une petite cale à l'avant pour relever le coffrage. Le bout des nervures reposent sur une cale en balsa de 1,5mm recouvert de scotch pour que la colle n'adhère pas dessus.



Bord de fuite extradados en balsa 1,5mm, biseauter sur 5mm de large à la cale à poncer, en laissant 1/2mm de balsa



On remarque le biseau qui vient s'ajuster sur le bord de fuite intrados en CTP de 1,5mm



Le joint de raccord est inversé par rapport à celui d'intrados, pour la solidité? plutôt pour se donner bonne conscience...



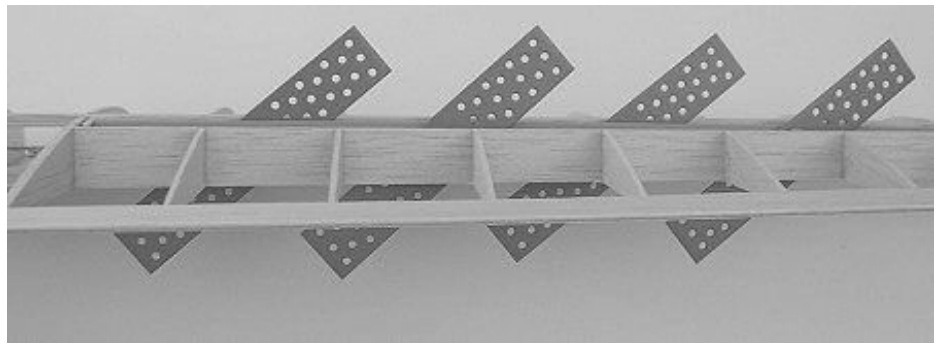
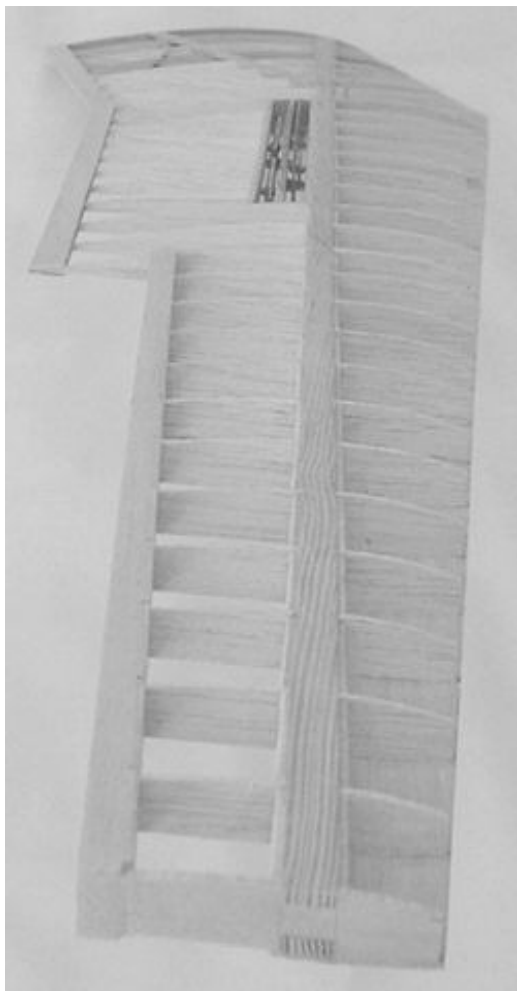
Bord de fuite collé à la vinylique, bien enduire le biseau pour le renforcer, une baguette de 3mm protégé par un scotch et punaisée permet un bon placage pendant le séchage.



07 Juin 2004

Ajustage et collage des âmes en balsa dur de 2mm, fibres verticales, de part et d'autre des longerons sur toute l'envergure, cela donne un caissonnage très rigide à la torsion. C'est long et pas très drôle à faire, mais indispensable pour avoir une aile solide.

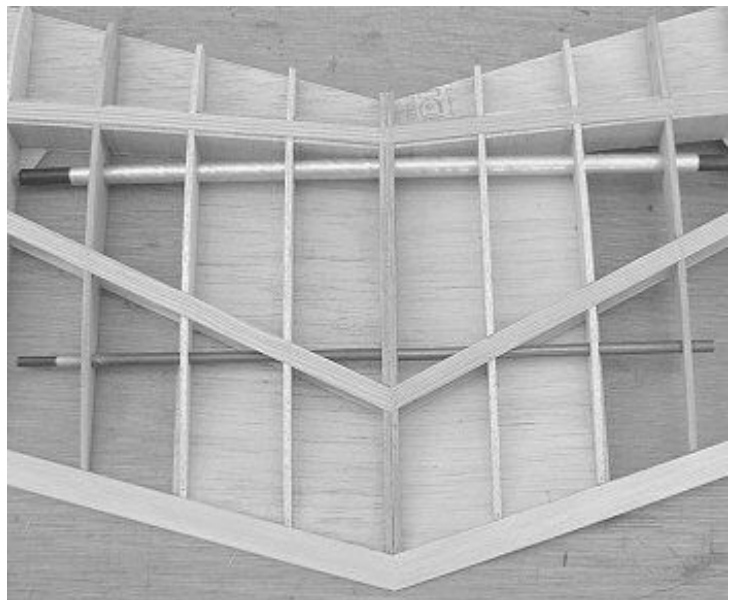
Après collage de toutes les âmes, l'aile peut être démoulée du chantier, l'aérofrein est simplement encastré dans son puits. Avant de coffrer l'extrados, il faudra installer les servos et faire la mise en croix, les finitions seront faites seulement après. Il faut maintenant construire la deuxième aile...



08 Juin 2004



Vérification de l'alignement des fourreaux de clé, les 2 ailes sont enfilées sur les clés, tout s'ajuste parfaitement.



18 Juin 2004



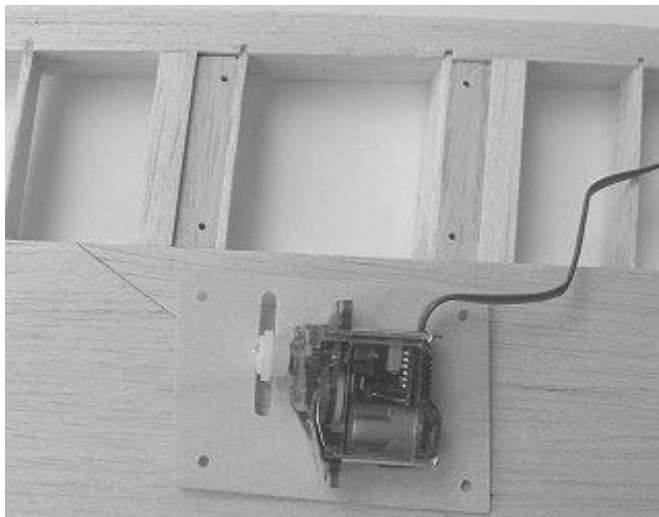
Percer avec précision les nervures d'emplantures du fuselage, l'ensemble est monté toujours sans colle. Vérifier les distances axe arrière du fuselage aux extrémités aile gauche et aile droite, tolérance +/- 3mm d'écart. La précision des perçages a permis une mise en croix pile au mm près. Tous les fourreaux sont alors collés à l'époxy.



Les servos étant disposés symétriquement, pour ouvrir les aérofreins, il faut tirer sur la commande, l'accroche sur le servo doit être faite sur le dessus d'un côté et sur le dessous de l'autre. Pour simplifier la pose, j'ai pris le risque de coller les servos sans faire de trappe d'accès... mettre dans ce cas des micros à pignons métal.

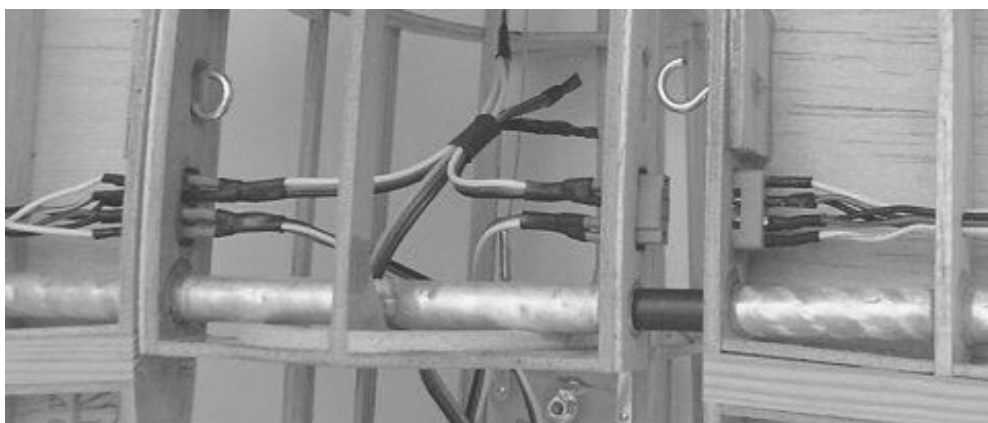
Dépolir le côté du servo au papier de verre et mettre de la colle contact, ainsi que sur le bois, de la mousse double face noire assure la fixation définitive.

Pour coller les servos: ils doivent être branchés sur le récepteur, manche d'aérofreins rentré, les aérofreins sont positionnés fermés et bloqués provisoirement par des baguettes, enfiler la tringle dans le palonier du servo, enlever la protection du double face et appliquer le servo sur son support, attention plus aucun réglage n'est possible, le collage est instantané.



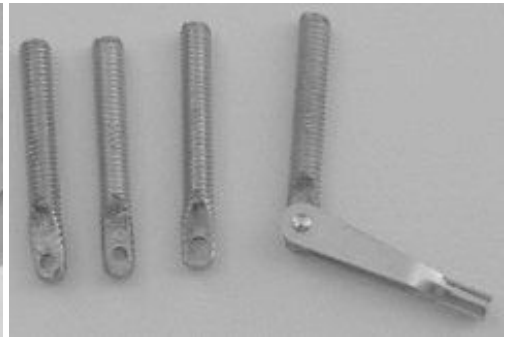
23 Juin 2004

Des baguettes de samba sont collées sur les nervures, les trappes de servo en CTP de 1,5mm seront vissées dessus. 2 baguettes de balsa sont collées en plus, pour recevoir l'entoilage. Les servos sont collés sur les trappes avec de la mousse double face.

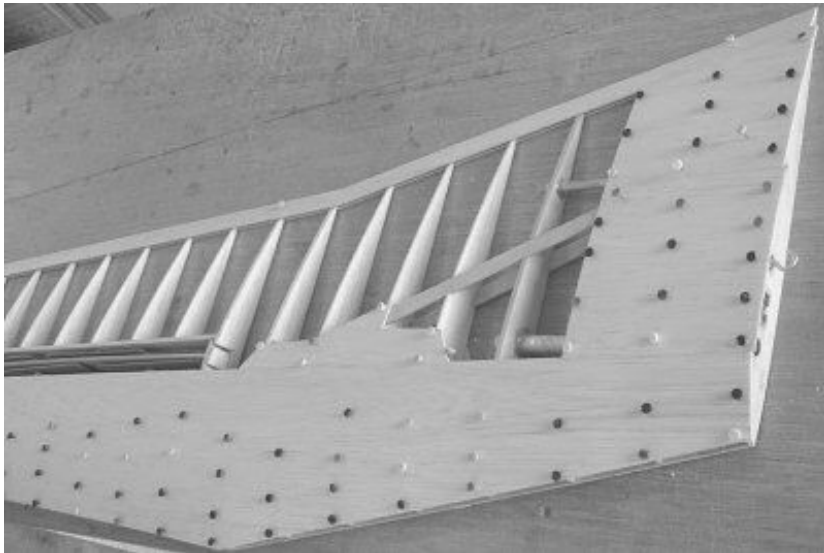


Câblage des servos d'aérofreins et d'ailerons, avant pose des coffrages d'extrados. Prises Multiplex 6 broches, ajustage serré et collage à la cyano + epoxy dans les nervures d'emplantures. Notez les pitons de maintien des ailes par élastiques.

26 Juin 2004



Les attaches des haubans sont faites dans des vis de 4mm, le bout est aplati au marteau, marquer avec une pointe acier l'axe de perçage, percer un trou de 1,5mm. Ces pièce existent toute faite, mais en laiton chromé et ça casse facilement. Ces attaches seront vissées et collées dans des blocs de bois dur.

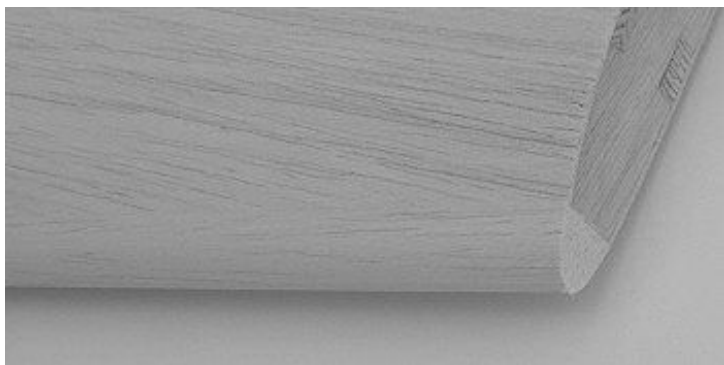


Coffrage de l'extrados: l'aile est punaisée sur le plan de travail, pour ne pas se vriller. Le collage est mixte: au niveau du longeron, colle néoprène, ça permet une tenue et position immédiate du coffrage, et sur les nervures colle vinylique et punaises pour le maintenir.

29 Juin 2004

Saumons en balsa de 20mm, après collage, dégrossir au cutter, et finir à la cale à poncer en suivant le profil.





Les bords d'attaques sont tirés dans de la planche balsa de 10mm.
Voir méthode du stab et vidéo - Page 1

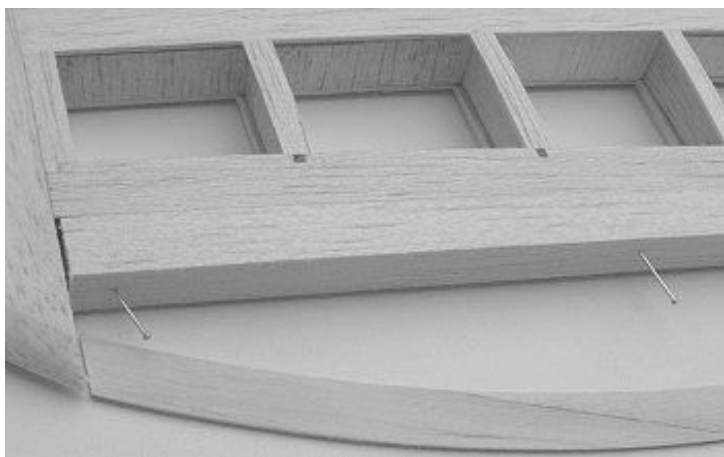


Coffrage des aérofreins, les entailles ont été faites avec un gabarit en carton. Les nervures sont chapeautées et les goussets ajustés et collés. Ponçage général au 400 de carrossier.

03 Juillet 2004

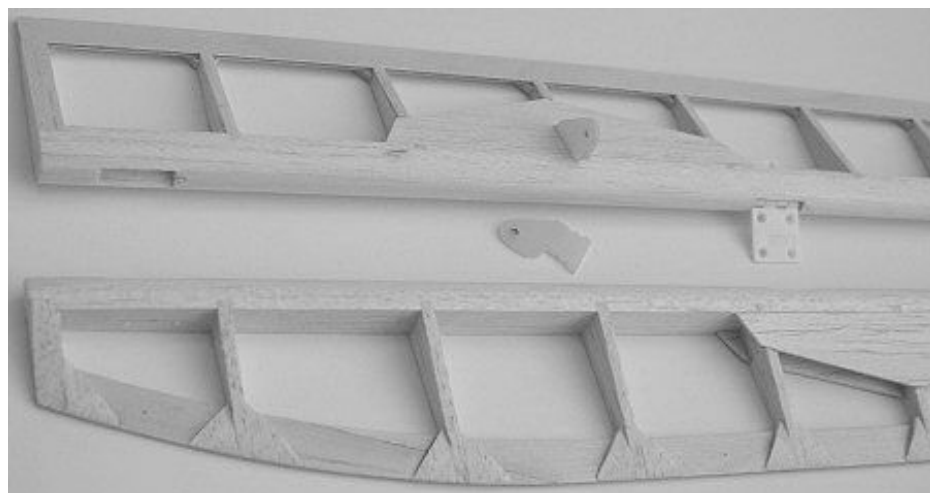
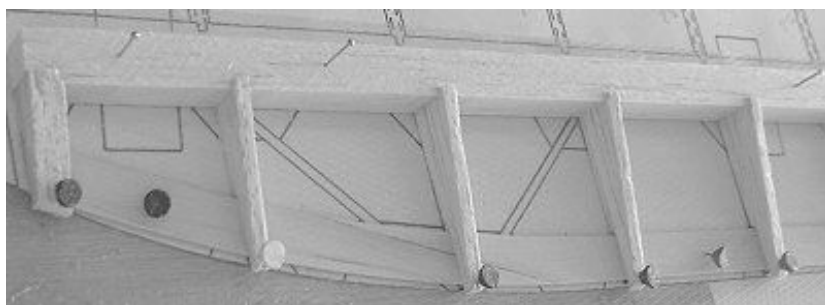


Après avoir fait les entailles des charnières, enlever un triangle de bois en se servant d'un X-Acto à lame pointue, incliner la lame et la guider parallèle au bord avec l'index. Finir la gorge avec une cale à poncer ronde (tourillon de hêtre de 12mm et papier de verre collé à la néoprène)



La baguette d'aileron en balsa de 10mm est coupée juste aux cotes, coupe biaise sur le dessus, elle est épinglée contre l'aile, puis ponçage dans de prolongement de l'aile. Le bord de fuite est en CTP de 1,5mm. Le bout cintré, rajouté, est ajusté et collé pour ne pas gaspiller de bois.

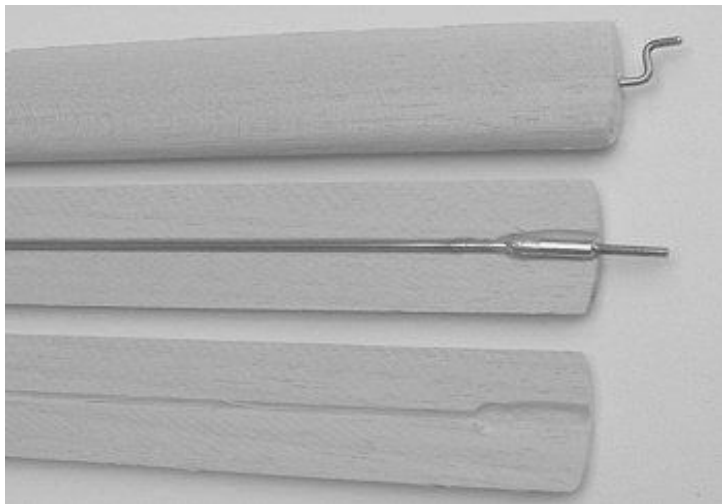
Les nervures (triangles de balsa approximatifs) sont encastrées dans la baguette de 10mm, et une encoche est réalisée au niveau du bord de fuite, en effet, les nervures ne seront pas chapeautées.



07 Juillet 2004

Ponçage des ailerons, arrondi au rabot de la baguette d'articulation. L'axe des charnières est légèrement encastré, lui faire un dégagement de part et d'autre. Des goussets sont également collés puis poncés. Les guignols sont découpés dans de la plaque époxy. Un bloc de balsa de renfort est collé sous le coffrage.





Haubans en CAP de 1,5mm, manivelle d'un côté et chape réglable de l'autre. La garniture en bois est un couvre joint samba. La gorge est faite de 2 coups de cutter incliné. Le bord de fuite sera profilé au rabot et cale à poncer après collage des 2 morceaux.

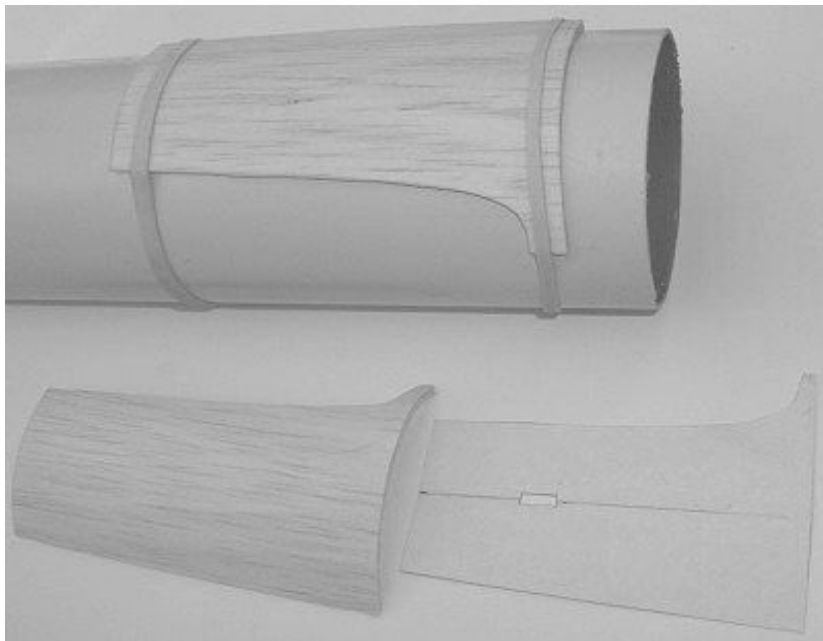
10 Juillet 2004



24 Juillet 2004

Les servos sont montés à plat, le plus bas possible, un plancher viendra les camoufler. A l'avant, un mini servo pour le crochet de remorquage, puis 2 servos standards pour la dérive et profondeur. Les servos sont vissés sur des equerres en alu, faites dans du profil plat plié. Le tube blanc sert à loger le fil d'antenne.

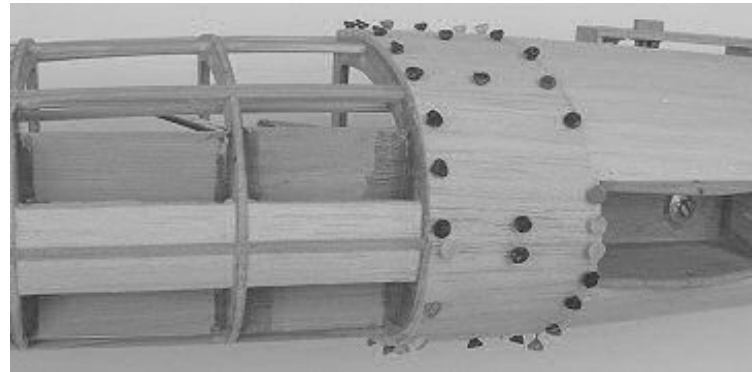
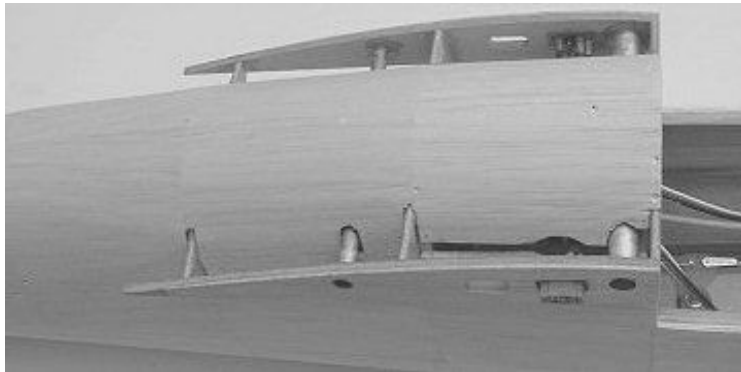
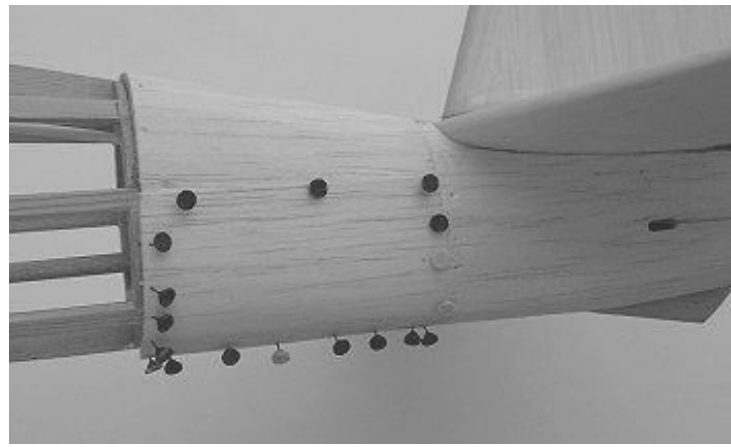
Stab et dérive sont collés sur le fuselage, toute la tringlerie est raccordée. Le coffrage du fuselage va pouvoir commencer.



L'objectif est de coffrer le fuselage par panneaux entre chaque couple afin de reproduire l'aspect "côtes de cheval" des planeurs anciens recouvert de contre plaqué fin qui creuse et ondule entre chaque couple. Un coffrage par baguettes sur toute la longueur donnerait un aspect trop lisse. Un carton servant de gabarit permet de ne pas gaspiller de bois. Le balsa utilisé est du 3mm léger, mouillé et séché sur un tube, il garde la forme et sera facile à ajuster et coller.

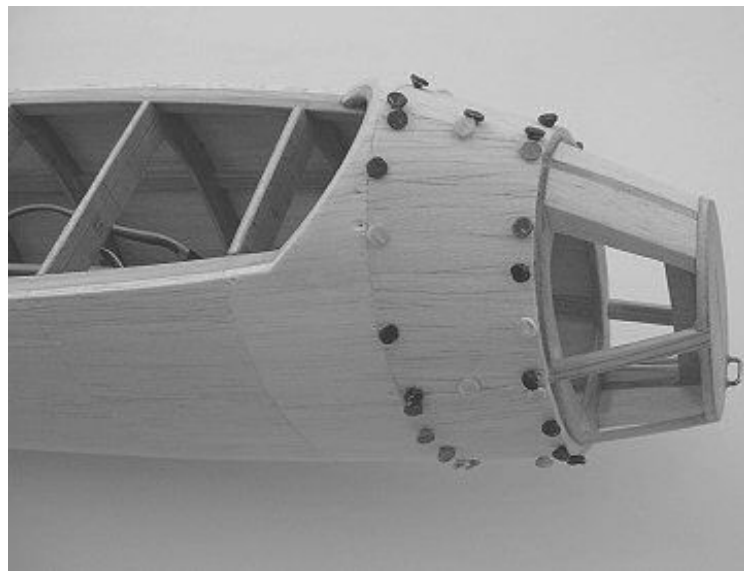
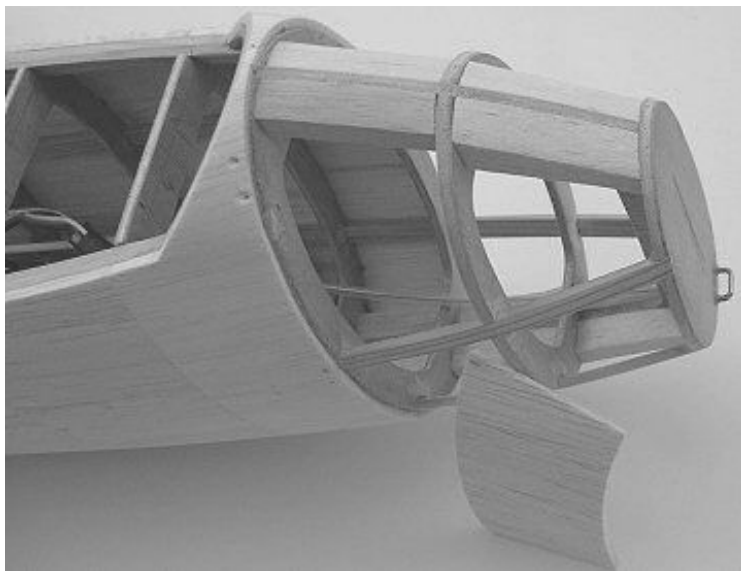
29 Juillet 2004

Les panneaux sont collés à la vinylique, épinglés ou scotchés pendant le séchage. Les coller symétriquement (un d'un côté, un de l'autre) afin de ne pas vriller le fuselage.

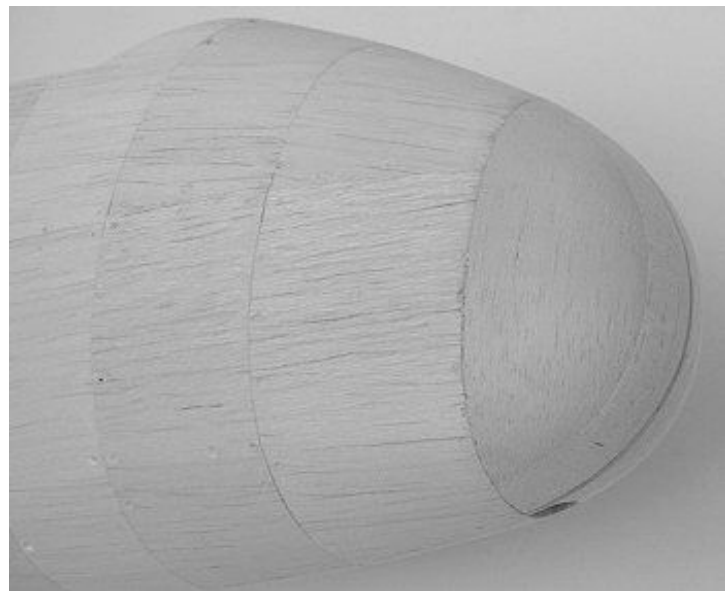
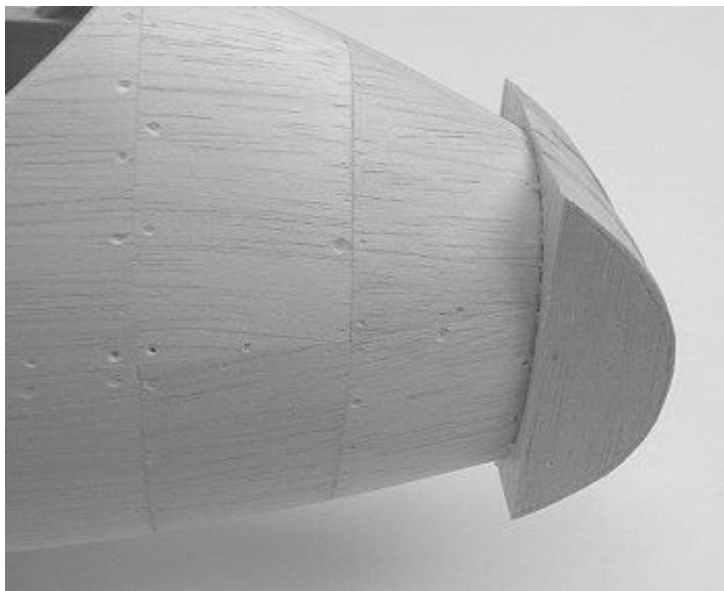


L'effet souhaité "côtes de cheval" est bien visible, surtout ne pas trop poncer les joints de panneaux, ce qui aplanirait la surface.

05 Août 2004



Le rayon de cintrage des panneaux étant faible sur l'avant, des morceaux de balsa sont collés de part et d'autre de la quille afin d'augmenter la surface de collage, il y en a un en samba qui est destiné à recevoir le tube de pitot.



Le nez est constitué d'une âme centrale en ctp de 1.5mm (forme sur le plan), sur laquelle sont collées 2 épaisseurs de balsa 10 mm et 2 autres de 20 mm. Dégrossissage au cutter (attention aux doigts!) et finition à la cale à poncer en respectant une forme harmonieuse en vue de dessus et dessous. Le dégagement, en dessous, du crochet de remorquage, a été fait avant collage du bloc.

Tant qu'on est dans les copeaux, même chose pour le master de verrière, 4 planches de 20mm collées ensemble. Tracé de la forme, dégrossissage dans l'ordre: à la scie, au cutter, à la cale à poncer et finition papier de verre fin. Tout se fait à l'oeil et au toucher.



Les Karmans - Raccords ailes/fuselage



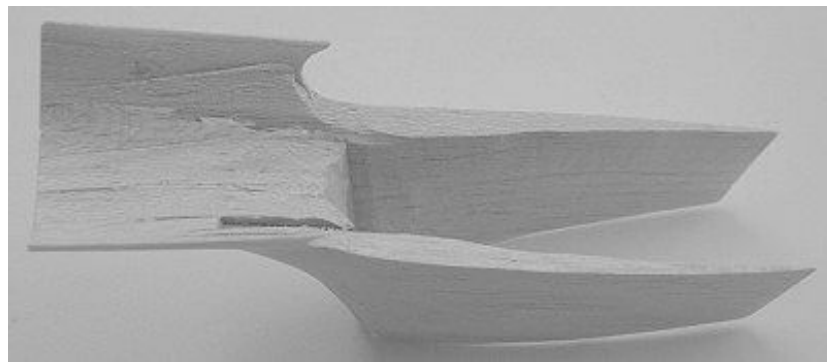
Les karmans sont constitués de lattes de balsa de 3mm qui suivent la forme des couples et se raccordent entre la nervure d'emplanture et le fuselage, ajuster au mieux ces lattes en évitant au maximum l'enduit qui finit toujours par craquer. Un petit bloc de balsa au bord de fuite évite l'écrasement en cas d'atterrissage brusque.



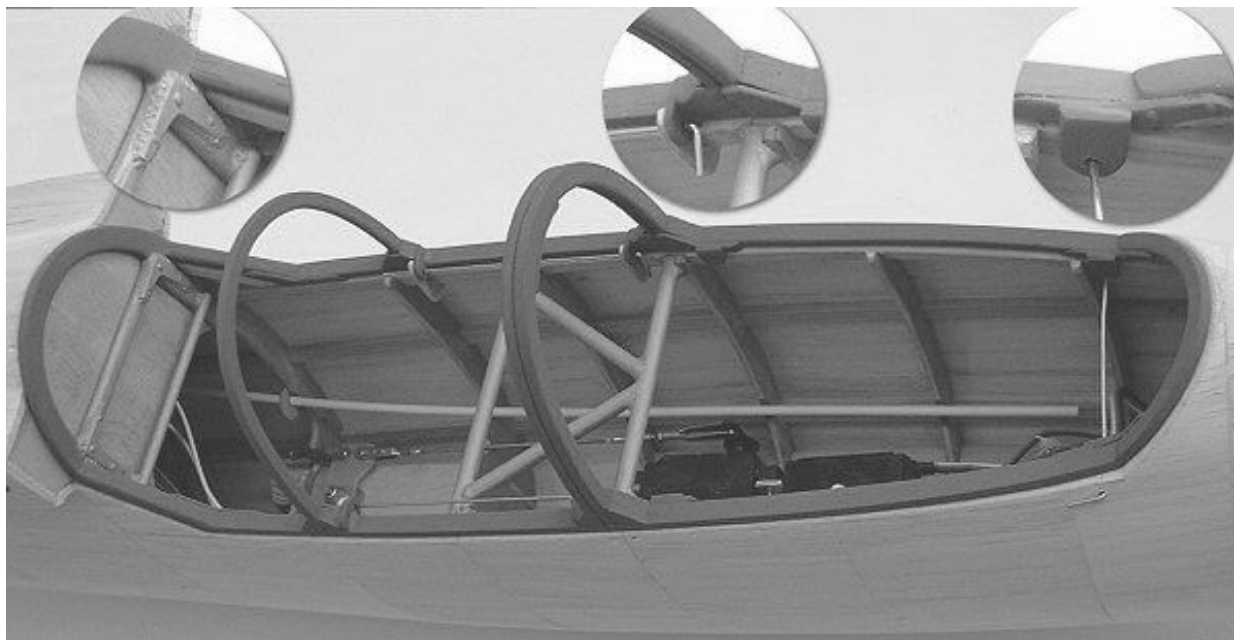
11 Août 2004

Carénage de pied de dérive: il est constitué pour les côtés de 2 plaques de balsa 10mm ajustées sur la dérive en ponçant en creux l'intérieur, ensuite les 2 parties avant, en balsa de 6 mm sont ajustées entre l'angle que forme le fuselage et la dérive, après 1 heure d'ajustage ces 4 pièces sont pointées ensemble à la cyano, reste des petits morceaux de balsa à coller dans les vides, puis dégrossissage au cylindre ponceur et finition au papier de verre, compter encore une bonne heure de ponçage.



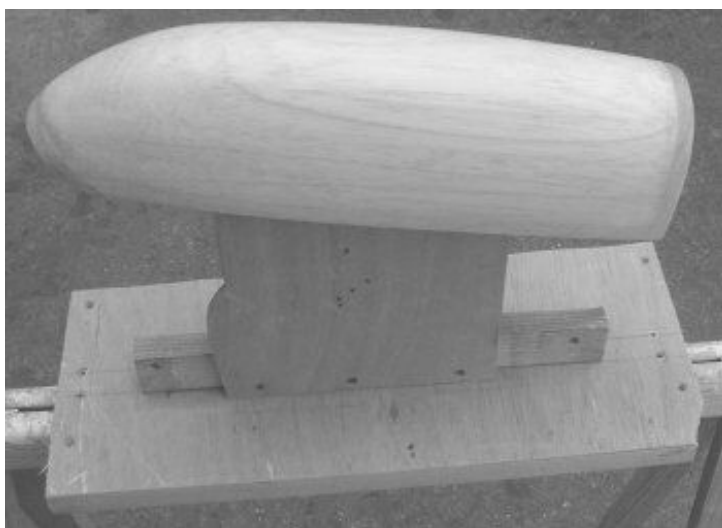


12 Août 2004

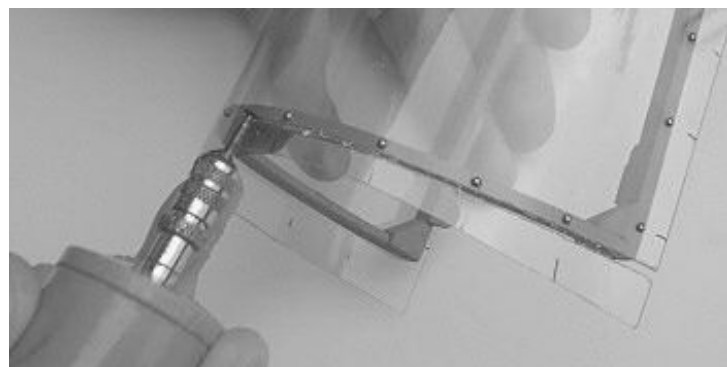
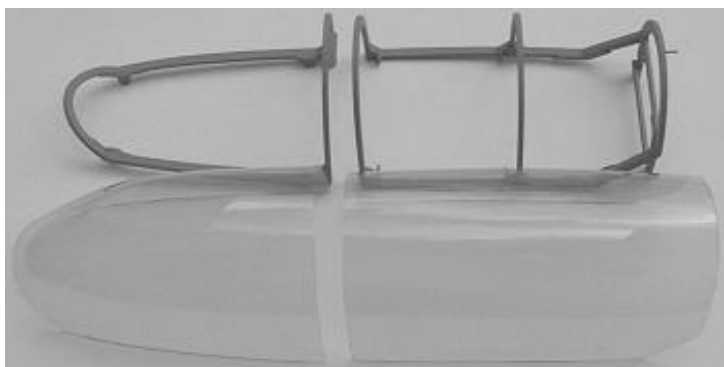
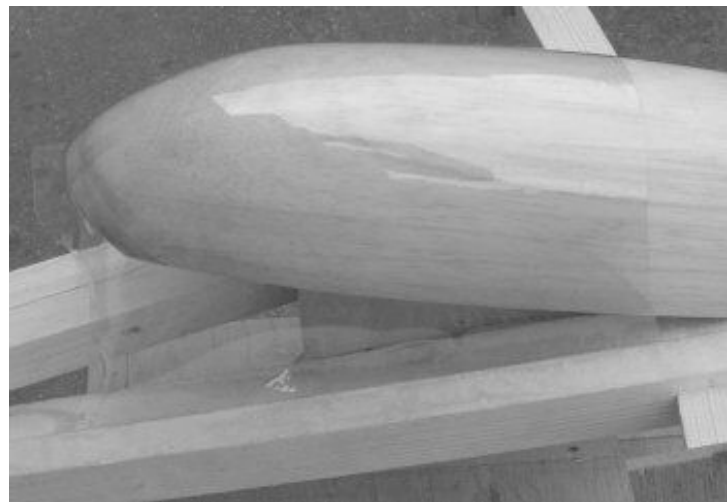


14 Août 2004

Le cadre de verrière est en CTP de 3mm assemblé à la cyano sur le fuselage protégé d'un plastique. La partie arrière est tenue sur le fuselage avec 2 tiges en CAp de 1mm sur les côtés. La partie avant est maintenue à l'extrémité, par une tige qui traverse le fuselage. Les fausses plaques de renfort sont en ctp de 1mm collé à l'époxy, la colle est ensuite creusée à la fraise pour simuler les soudures à l'arc.



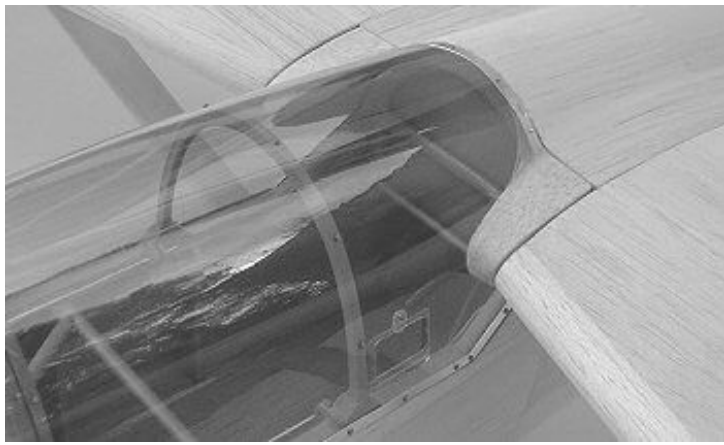
Moulage de la verrière: le master en balsa qui a été ajusté sur le fuselage est rallongé de 1 cm sur le pourtour, puis recouvert de tissu de verre et résine. Une autre couche d'époxy chargée de talc permet après ponçage d'avoir une surface glacée. Un cadre au dimension du four maintient le rodhoïd. Mettre à température maxi le four et dès que la matière ramollit (1mn à 1mn 30) on étire le rodhoïd sur le master.



La verrière est pointée sur le cadre. Les pointes en laiton sont recoupées à environ 5mm de long, elles sont mises une par une, commencer par le sommet des arceaux d'extrémités en descendant symétriquement. Percer un avant trou de 0.6mm, tremper la pointe dans la cyano, la poser dans le trou et pour l'enfoncer, se servir d'une pince multiprise sans forcer surtout. Le rodhoïd est ensuite coupé à la mini perceuse munie d'un petit disque de scie, bien maintenir la machine et couper sans forcer, si le disque dérape, la verrière est fichue. Finir d'un petit coup de cale à poncer.



20 Août 2004



2 blocs de balsa sont ajustés contre la verrière, ils sont ensuite recoupés à la forme du profil d'aile. Ces blocs sont collés à la néoprène sur la verrière. Un congé d'époxy vient finir la jonction supérieur, en protégeant la verrière par 3 épaisseurs de scotch coupé en arrondi.



Le carénage de stab est recouvert de tissu de verre +résine, cela permet de poncer l'intérieur pour un ajustage parfait en en laissant qu'une infime épaisseur de bois. Ce carénage sera pointé et collé après entoilage du fuselage. On remarque les dernières bricoles: poignée de manutention, béquille, et tab sur le volet.

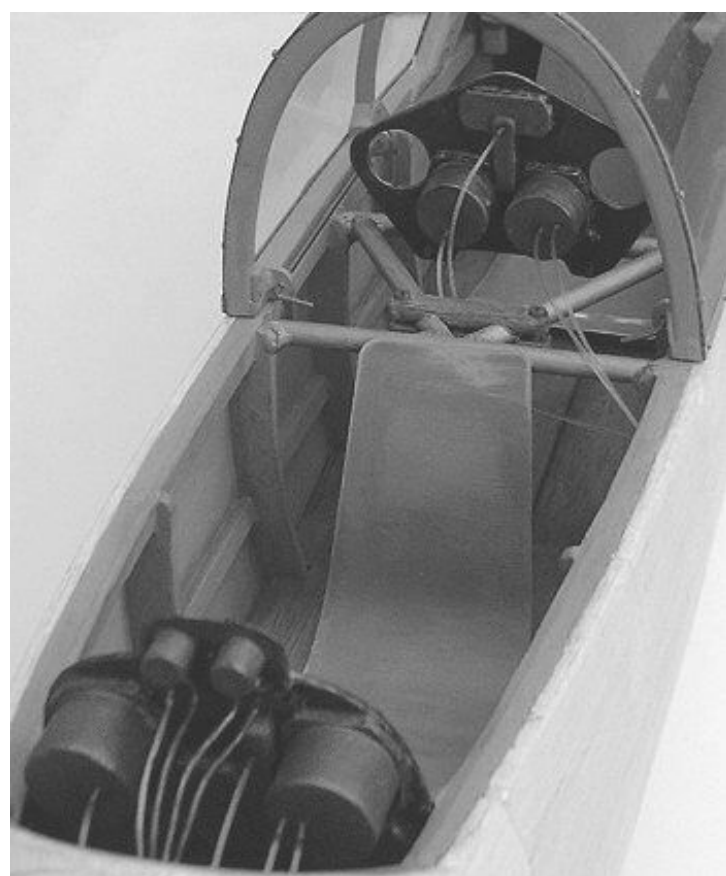
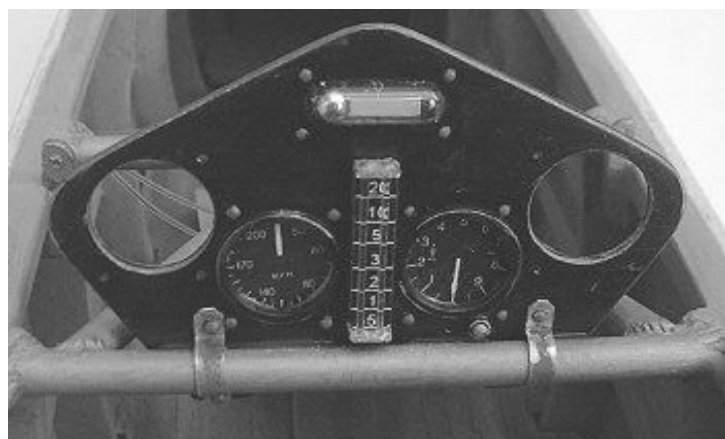


Le patin est tiré dans une planche de balsa 20mm. Ajustage au fuselage puis découpe de la forme suivant le plan. Il est protégé sur le dessous de 2 épaisseurs de CTP 1mm et d'une tôle d'alu, le tout débordant de 2mm sur les côtés. Les côtés sont recouverts de cuir collé à la néoprène en laissant des plis. Les tourillons facilitent le collage du patin après entoilage du fuselage.

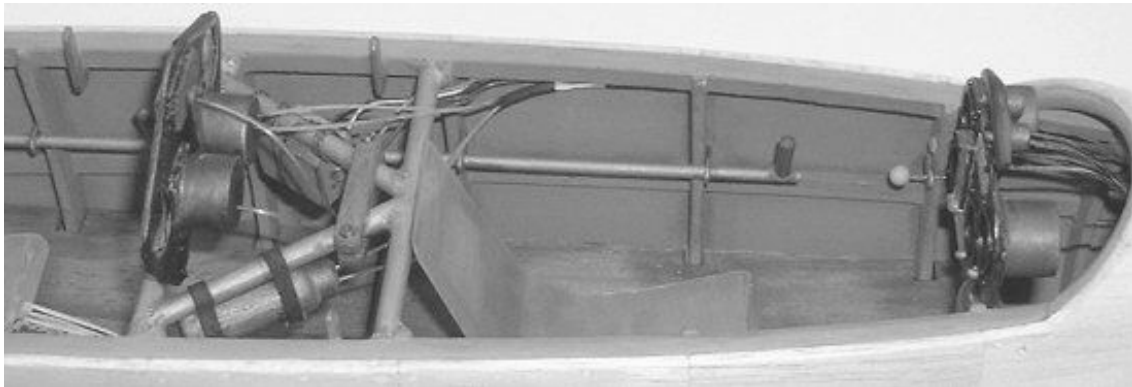


Tube Pitot en laiton de 2mm, soudé à l'étain

Les tableaux de bord sont réalisés en "full scratch", un terme miniaturiste qui signifie que tout est fait à partir d'éléments de récupération (bois, carton, plastique, alu, tubes, emballages médicaments...) C'est donc un aménagement cabine, qui revient à environ 3 euros, pilotes compris.



Après avoir fait une jolie peinture, il ne reste plus qu'à tout salir: traces d'usure sur les arrêtes, salissures dans les angles et quelques traces de rouille en se référant sur le grandeur.



28 Août 2004

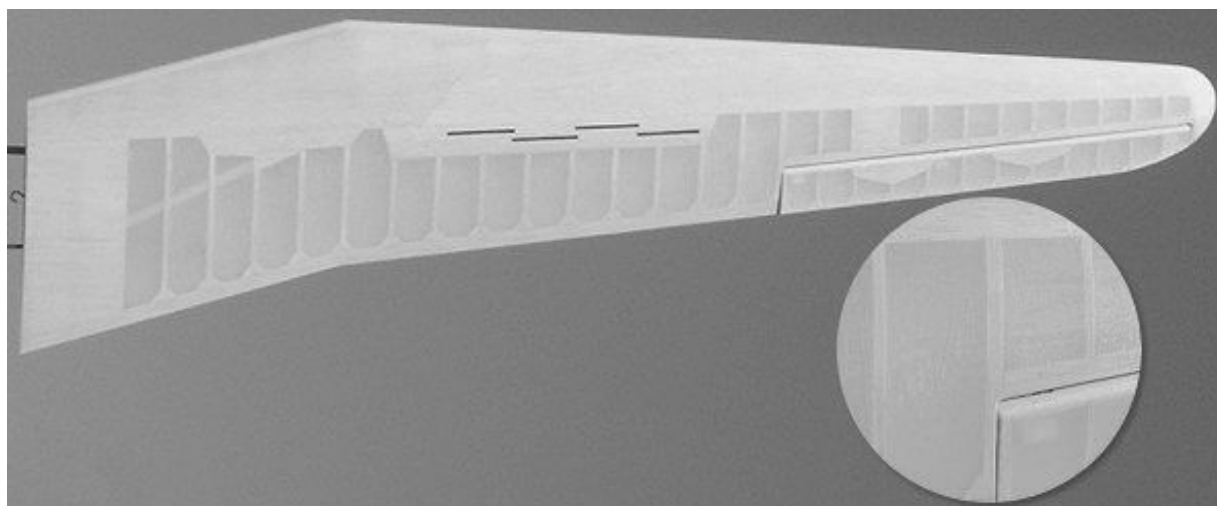
Les têtes et mains des pilotes sont modelées dans de la pâte à bois, méthode décrite [ici](#)
Les habits sont entièrement collés à la néoprène, aucune couture, le principe est de créer des tubes pour les jambes de pantalons et les manches, faire des ourlets aux extrémités. Le corps est un peu plus délicat à faire, coller d'abord le col autour du cou, la jonction se fait derrière et donc ne se voit pas. Le tout est ensuite rembourré de mousse.



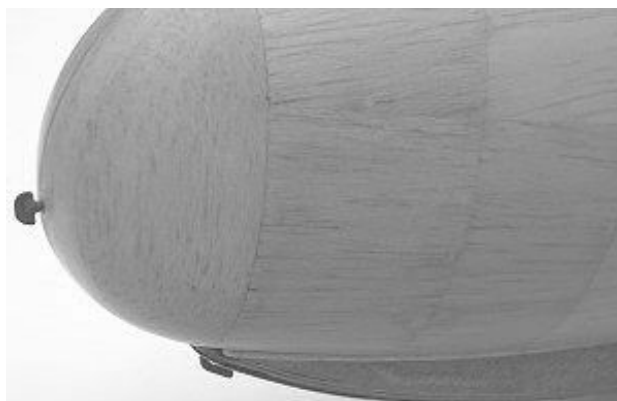


Cheveux, barbe et moustache sont pris dans de la fibre de filtrage de hotte, la teinte grise est faite à la mine de crayon, salir en même temps le tissu des ceintures. Les boucles de ceintures sont découpées dans un couvercle en plastique de glace. Les bob sont coupés dans des torchons de cuisine blanc épais, suivant les patrons, puis assemblés à la colle blanche. Les écussons sont tirés à l'imprimante, les initiés auront reconnu le logo de la FFVV et de l'aéro club de Revel.

Les ailes sont entoilées au Diacov. Le Diacov est un tissu thermorétractable semblable au Solartex, d'un aspect transparent comme le papier calque. Ce tissu d'entoilage fabriqué par la Société DIATEX est également utilisé dans l'aéronautique. La méthode d'entoilage a été décrite sur la page du Bergfalke



Le Diacov reçoit ensuite 3 couches d'enduit nitro, indispensable si l'on veut délimiter au scotch une zone peinte sur une transparente, sinon la peinture diffuse sous le scotch.



Le fuselage est marouflé à la soie (ce travail s'effectue plus facilement à 2 personnes). La soie s'achète au mètre linéaire sur 1 m de large (environ 4 à 5 euros) dans les magasins de fournitures pour artistes (grammage

moyen n°7) C'est un entoilage léger et renforçant bien les structures en bois, elle épouse facilement les formes arrondies du fuselage et du nez.

Préparer le fuselage avec 3 couches d'enduit nitro, la dernière est finement poncée. Le coupon est posée humide sur un côté du fuselage, le collage s'effectue en posant un gros point d'enduit au pinceau, l'enduit dilue au travers de la soie, les couches sur le bois et assure un collage rapide. Coller une extrémité, attendre 30s que ça sèche, puis tendre le coupon, "l'aide" pose un autre gros point d'enduit, 30 s plus tard on continue sur la largeur du coupon en progressant comme on le ferait avec du film thermo. La coupe des bords se fait à la lame de rasoir neuve, sur l'enduit sec sinon ça s'effiloche.

Après avoir collé tous les bords des coupons, la soie reçoit 3 couches d'enduit nitro + une dernière chargée de talc est poncée finement. Le talc sert de bouche pore et donne après ponçage un fini glacé, le poids est négligeable malgré le nombre élevé de couches.

*L'enduit nitro (appelé aussi vernis tendeur) en boîte en fer grise de chez Aviomodelli donne de bons résultats de tension, mais se trouve assez difficilement. L'enduit nitrocellulosique de chez Scientific France (bidon plastique ou en fer, étiquette rouge) est plus facile à se procurer, je trouve qu'il tend un peu moins bien, pour maroufler des surfaces pleines ce n'est pas gênant, mais pour une tension sur une structure ouverte, il est moins bon.

La peinture a tout simplement été faite au pinceau, puis un coup de petit rouleau mousse pour l'uniformiser, opération possible uniquement avec des peintures à séchage très lent, le grain du rouleau se refondant, le résultat est satisfaisant.

Les masquages des parties transparentes des ailes sont faits au scotch 3M Magic, facile à enlever et ne laissant pas de colle comme certains adhésifs bon marché sans marque (j'en ai déjà fait l'expérience...) J'ai eu du mal à trouver cet orange, c'est une laque glycéro brillante, (un peu trop à mon goût) mais correspondant au grandeur, son nom "tuile" trouvé par hasard à la Foir'Fouille (2 euros le 1/2L), ce genre de couleur est introuvable dans des magasins de déco plus classiques.

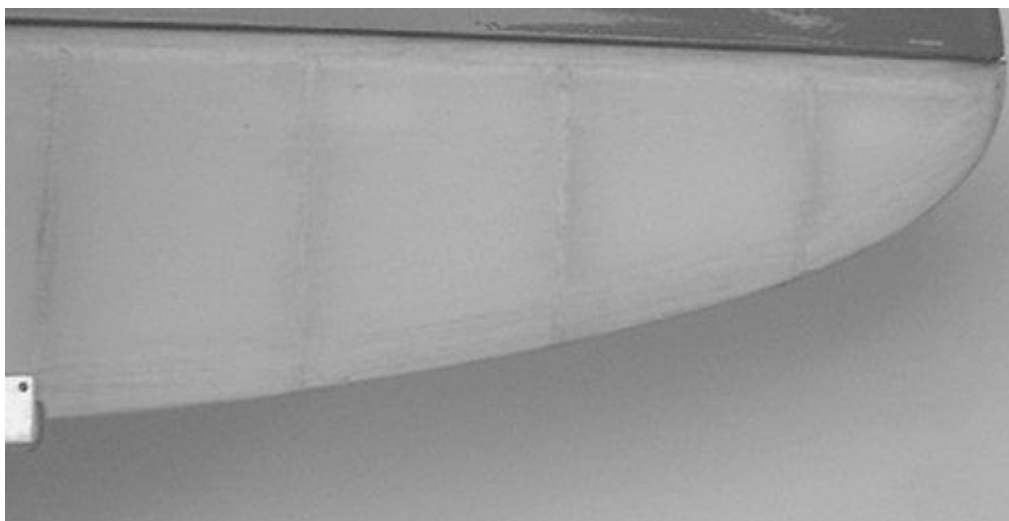


Le fichier .dxf servira pour changer d'échelle ou pour une découpe numérique dans du vinyl épingler un papier calque sur le logo imprimé à partir du fichier pdf
tracer finement le logo au crayon dur 4H
retourner à l'endroit le calque et le scotcher sur le fuselage
appuyer sur toute la surface avec le doigt
retirer le calque, le logo doit légèrement apparaître
peindre les contours en blanc avec un pinceau très fin et remplir avec un plus gros



22 Septembre 2004

Un mélange d'eau et de poudre à récurer Ajax est passé sur la peinture pour atténuer la brillance et l'aspect trop neuf. L'effet final est satisfaisant, le planeur reste brillant mais on sent qu'il a vécu. Pour finir la patine, de la peinture orange mat Humbrol est passé dans tous les angles, puis essuyé.



Le Diacov est également vieilli: frotter un crayon sec (4H) sur du papier de verre, la poudre est ensuite passée sur les parties bois, puis essuyée. La nuance est légère mais suffisante.

Envergure: 2,95m
Longueur: 1,29m
Echelle: 1/6.2
Surface alaire: 56 dm²
Masse: 2900 Gr
Plomb centrage: 200 Gr
Charge alaire: 51 Gr/dm²
Allongement: 14.5
Centrage 34% : 10 mm en avant du B.A à l'emplanture
Profil aile: Clark Y
Dièdre 2.5° à chaque aile
Profil stab: naca 009
Vé longitudinal 2°

Radiocommande 5 voies:
Accus: 4 x 1700 mah NiCad
-Direction: +/- 40mm
-Profondeur: Petits débattements +10mm / -15mm . Grands: +20mm / -25mm
-Ailerons: Petits débattements +5mm / -10mm . Grands: +10mm / -20mm
-Crochet de remorquage
-Aérofreins