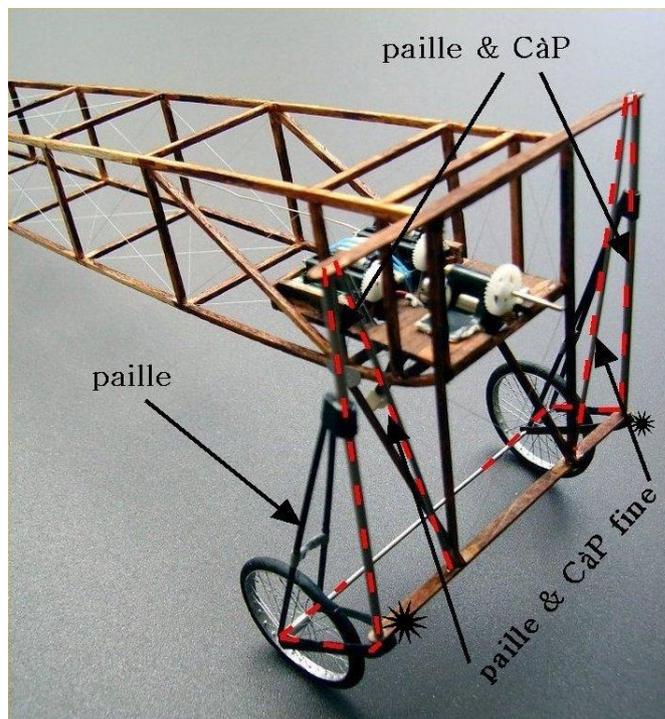




L'assemblage des mâts ne pose pas de gros problème puisque ce sont des tubes et qu'il suffit de les enfiler comme des perles sur un fil que l'on fixe à la structure puis on immobilise avec une goutte de cyano.

La béquille est en bambou galbé à chaud sur un fer-à-souder après l'avoir laissé tremper dans l'eau.

Le train d'atterrissage est en corde à piano de Ø 0,4mm.



La photo ci-contre donne les principales caractéristiques de la structure du train. Les étriers sont en papier enveloppant la CàP du train. Je ne l'ai pas fait, mais il serait peut-être judicieux de faire une petite boucle faisant ressort en bas de la jambe de train. (marqué d'une *) Les roues à rayons ont été réalisées selon une technique similaire à celle, très bien décrite dans la rubrique n° 11 de l'excellent site @éroland. (je vous le recommande J.C.)

(<http://hangarlm.free.fr/hlm11.html>)

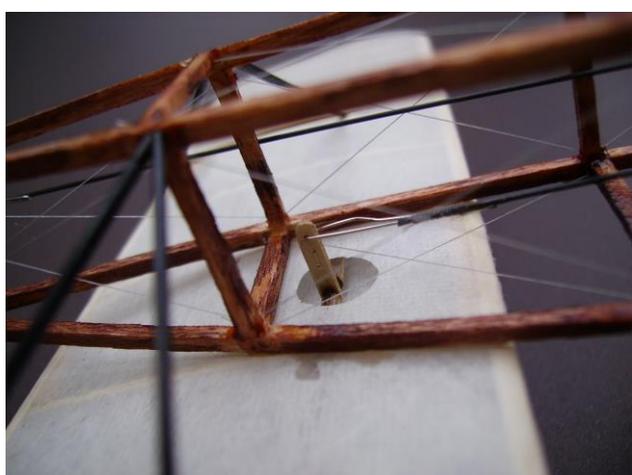
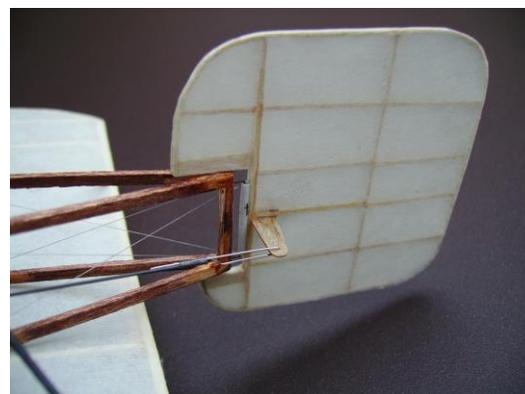
...ainsi que dans des articles parus dans le CERVIA.

Empennage

Le gouvernail de direction est articulé grâce à un étrier en CàP fine traversant un petit tube papier collé sur ce gouvernail. Les branches de l'étrier sont piquées et collées à la cyano à l'arrière du fuselage. Tous les guignols sont en CTP fin (ep : 0,4)

L'empennage horizontal

Peut être construit selon le plan avec des nervures « classiques ». Pour ma part, j'ai opté pour la technique schématisée ci-contre, qui me permet d'intégrer facilement dans l'aile le longeron tubulaire fait avec une paille. La gouverne de profondeur est conforme au vrai, et la partie



centrale du longeron tubulaire permet le pivotement du jonc carbone Ø 0,5mm auquel sont collées les deux parties mobiles de la profondeur. Un petit espace au centre du longeron permet la fixation du guignol sur le jonc carbone.

Les nervures sont obtenues en découpant dans du balsa ep : 0,5mm, des bandes de 10 mm de largeur et, en procédant comme sur l'image, on obtient un profil.

