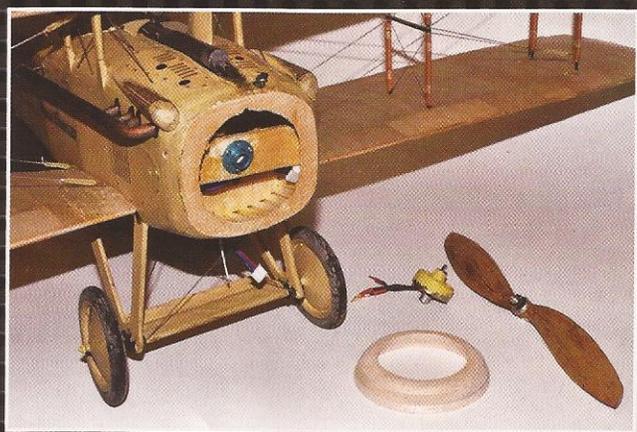


Centrage, réglages et mise en vol

Le centrage conforme au plan assure un vol impeccable. Difficile à obtenir car le nez est court, il convient de faire très attention au poids de ce qui est à l'arrière et de loger le maximum de choses à l'avant : le moteur mais également la batterie qui est placée juste en dessous. Elle reste accessible si nécessaire par la grille du radiateur et est câblée de telle manière que la mise en marche se fait par un interrupteur. Les prises de charge et d'équilibrage sont accessibles par une petite ouverture sous le capot,

entre les jambes de train. Les débattements aux bords extérieurs sont de ± 10 mm pour le stabilisateur et 25 mm de chaque côté pour la dérive. Les ailerons ont un débattement différentiel de planeur, 3 mm vers le bas et 10 vers le haut. L'avion a un lacet inverse important. Une fois incliné, le retour à l'horizontal se fait plus avec la dérive qu'avec les ailerons. Ceux-ci sont plus utilisés à contrer les inclinaisons excessives qu'à tourner. La dérive est hautement indispensable et c'est un avion qui se pilote. Il se mérite mais en vol c'est un plaisir. En salle, même si la mise au point a été faite dans un gymnase (bien petit !), une belle surface lui convien-



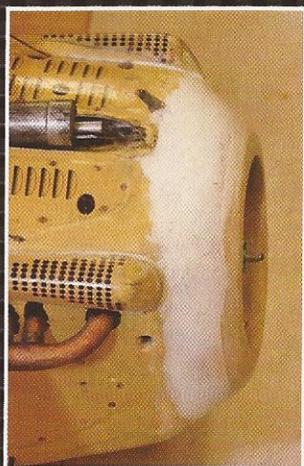
Chirurgie esthétique

La première mouture de l'appareil avait un nez qui ne convenait pas à sa pilote (il est vrai qu'il était un peu raté).

A l'occasion de la sortie du plan, il est reparti dans l'atelier où les chaudronniers se sont mis au travail. Dépose de la partie avant à la scie et remplacement par une nouvelle pièce en bois (CTP Balsa 3 x 100/10) tournée pour l'occasion.

On en profite pour refaire le faux radiateur (balsa 15/10 recouvert d'un morceau de collant résille... le côté féminin de l'appareil ;o). La partie basse est articulée avec cette charnière "textile" pour accéder à la batterie, montée dans un petit caisson.

Une fois recollé, un peu d'enduit ultra léger et un ponçage fin ont permis de retrouver les formes. Une couche de peinture (Humbrol 148 Matt) avant de dessiner les rainures du capot et de déposer à la seringue les rivets. Une dernière couche de peinture et un peu de vieillissement pour finir.



Une fois découpé, l'ancien capot est remplacé par une nouvelle pièce tournée, ensuite évidée et mise en forme. On en profite pour refaire le faux radiateur avec une plaque de balsa habillée avec une pièce de collant résille. Le logement de la batterie est également reconstruit. Un petit trou est fait dans le flanc pour pouvoir passer le tournevis permettant de fixer ou démonter le moteur.



Pour vérifier les aptitudes au vol, l'appareil a d'abord été testé sans décoration ni finition (même les mâts extérieurs ne sont pas en place).



dra mieux. Conçu pour le salon, la surface de vol était de l'ordre de 45 x 45 m. Le vol en extérieur est possible sans vent, avec une surface de décollage lisse.

délisme, voir vieillir un avion et appréhender d'année en année son pilotage. Bonne construction à ceux qui savent encore apprécier tous les plaisirs de l'aéromodélisme !

Pour finir

Conception longue et construction fine. Décoration complexe et mise au point difficile. Pilotage qui se mérite mais sa propriétaire et pilote en est pourtant très fière et mettre en vol et maîtriser cet appareil est un pur plaisir.

Ce n'est pas l'avion du dimanche qui vole par tous les temps ni celui que l'on sort à n'importe quel moment mais c'est bien cela aussi l'aéromo-



Fiche technique

SPAD VII

Echelle :	1:8,5
Envergure :	920 mm
Longueur :	675 mm
Poids :	376 g
	dont 49 g de batterie (13% de la masse)

Surface totale :	27,5 dm ²
pondérée biplan (80% de l'aile inférieure) :	25 dm ²
Charge alaire brute :	13,6 g/dm ²
Ch. alaire pondérée :	15 g/dm ²