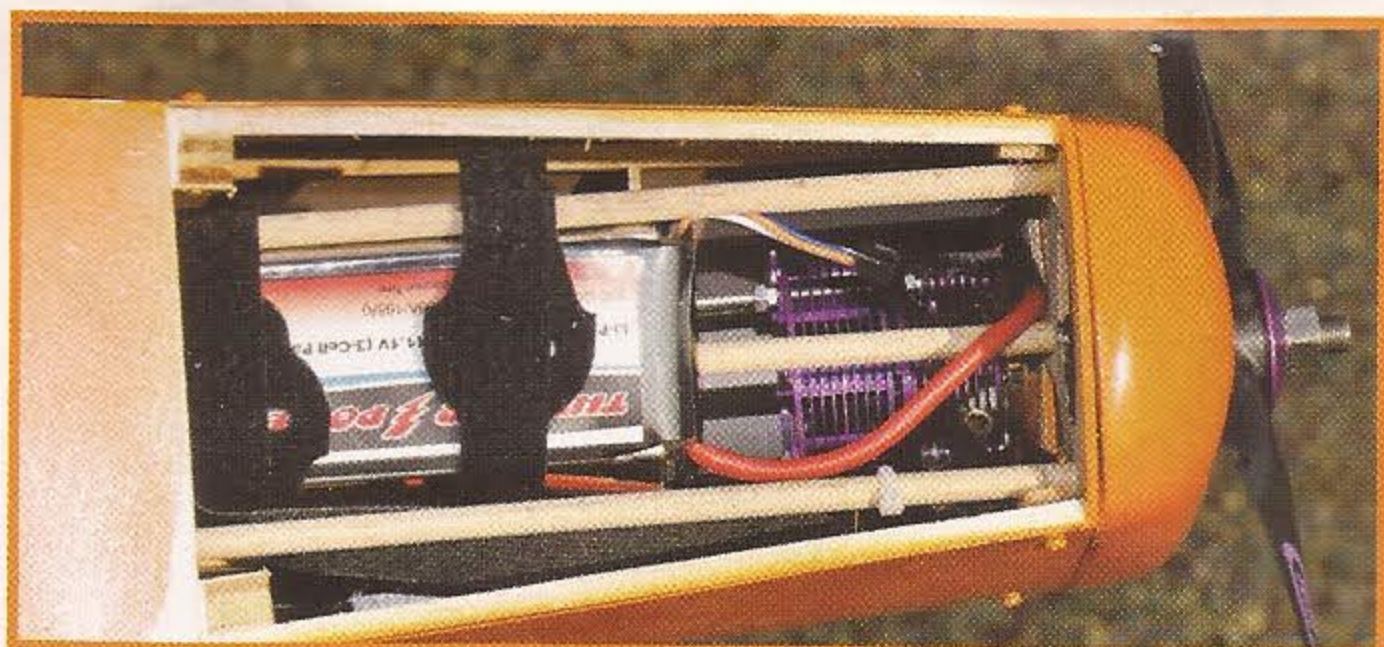


► débutant ait la place chez lui pour aborder ce long chantier qu'est la construction d'un modèle réduit. On peut dans ce cas mener en parallèle sa formation de pilote sur le terrain et son apprentissage à la construction chez soi. Je sais très bien qu'il existe une grande quantité de kits Ready to fly pour avion de transition mais savoir construire permet aussi de mieux réparer son

vures sont pourvues de talons permettant un calage précis par rapport au chantier. L'aile comporte peu de contreplaqué, ce matériau est uniquement utilisé pour les renforts de nervures supportant le train d'atterrissage. Suivant mes habitudes de conception, il n'y a pas de clé d'aile. Si cela peut vous rassurer, ce modèle n'est pas le premier dessiné par mes soins et je n'ai jamais eu de rupture d'aile en vol. Revenons sur l'aile, une fois les deux tronçons terminés (ailerons y compris), on peut passer à l'assemblage final. Les deux demi-ailerons sont tout d'abord réunies



**Le compartiment moteur/accus est accessible par une trappe sous le nez de l'avion. La place est suffisante pour un gros accu...**

vures A4. C'est cette planche et son homologue à l'intrados qui donneront toute la résistance en flexion, faites-moi confiance, c'est solide.

balsa de 1,5 par 3 mm afin de rattraper l'épaisseur apportée par les zones coffrées. La partie ventrale arrière est constituée d'un treillis de baguettes balsa 5x5 chargées de relier les deux longerons inférieurs. La partie ventrale avant est coffrée partiellement, entre le couple F5 et le début de la trappe d'accès au logement des accus de propulsion (F22). L'angle sur le flanc du fuselage est obtenu en collant sur le flanc et par l'extérieur une baguette de balsa 5x5.

modèle le cas échéant. Et puis, comme je le dis souvent : construire reste avant tout un plaisir, plaisir faisant partie intégrante de notre loisir.

Enfin, le SR7 présente une bonne bouille et il vous permettra d'avoir un avion différent des autres. Son train classique permettra de progresser dans les phases de décollage et d'atterrissage pour faciliter la transition vers un avion de type voltige ou warbird.

Vous l'avez compris, ce modèle pourra donc très bien convenir comme deuxième avion. Il est relativement simple à assembler et si vous éprouvez des doutes, vous pourrez toujours vous appuyer sur la notice de montage par l'image (voir encart). Côté motorisation, il pourra sans problème s'accommoder du 40 ou 46 2 temps souvent conseillé sur les avions de début.

## Assemblage

La construction du SR7 commence par son aile en structure classique nervures et longeron. Cette aile est constituée de deux parties assemblées séparément. Toutes les ner-

en collant l'une contre l'autre les nervures d'implanture.

Cette opération nécessite des surfaces propres au niveau de ces nervures, les coffrages précédemment collés ne doivent pas déborder, poncer si nécessaire. Les deux panneaux seront maintenus l'un contre l'autre via des bandes de scotch collées sur les coffrages. Ce collage sera réalisé à l'aide d'une colle à bois à prise rapide (15 min). Le temps de prise permet d'ajuster le collage. Il est inutile d'utiliser une colle époxy, la colle à bois reste encore la solution la mieux adaptée à ce collage.

Après avoir laissé sécher une nuit, on peut poser le coffrage situé au milieu de l'aile. Cette planche de coffrage s'étale entre les deux ner-

Tous les détails de cette étape sont bien sûr détaillés dans la notice.

Côté fuselage, la base est constituée de deux flancs réalisés en treillis de baguettes en balsa et pin. Ces flancs sont reliés via plusieurs couples en balsa et contreplaqué. Les zones coffrées sont très faibles sur le SR7, elles se cantonnent aux parties situées devant et derrière l'habitacle.

La partie dorsale arrière est constituée des couples F12 à F15, ces couples supportent des baguettes de balsa 8x3 mm. Ces baguettes reçoivent ensuite des "chapeaux" en

**Pilote en place arrière (centrage voltige oblige), tableaux de bord... Peu de choses et une maquette prend vie...**

