



Les talons de nervures indiquent clairement que l'aile doit être construite "tête en bas"

m'a amené à prendre l'option de deux ailes démontables. Ces ailes sont en structure classique : nervures, longerons et coffrages. Chaque nervure est dotée de son talon de nervure. Les ailes comportent des fourreaux en tube d'aluminium collé à l'époxy sur les nervures A1, A2 et A3, les clés d'aile sont découpées dans du tube carbone de 4 mm de diamètre (accessoire cerf volant). Pour la fixation, un bloc de bois dur est collé sur la nervure A1. Un crochet est ensuite vissé sur ce bloc, par l'extérieur. Des élastiques tendus entre les crochets des deux ailes maintiennent plaquées ces dernières contre le fuselage. Les ailerons sont découpés après coffrage, l'articulation fait ap- ➤

Les empennages, dérive et profondeur, sont découpés dans une planche de balsa de 5 mm. Après entoilage, ces derniers sont collés sur le fuselage. On peut alors poser les baguettes reliant les couples F5b à F8 puis le coffrage. Notez que les couples F5b et F6b appartiennent à la partie du cockpit qui est démontable. La notice donne les précautions à prendre lors de la pose du plancher de la cabine et de ces deux couples afin que cet ensemble reste démontable après coffrage de la partie supérieure arrière (voir notice pour les détails et les choix des épaisseurs). L'assemblage du fuselage se termine avec la pose du coffrage ventral arrière, on aura au préalable passé les deux gaines nécessaires pour les commandes de profondeur et de dérive.

L'assemblage des ailes

Comme indiqué en introduction, la position des ailes sur le fuselage

Vu sa géométrie, nul doute qu'avec un vent soutenu le Yak se montrera voltigeur... mais nous n'avons pas pu le tester dans ces conditions avant cette présentation.

