

NOTICE DE MONTAGE



STAMPE SV4C

La « liasse » de ce modèle est constituée de :

*12 planches (y compris les couvertures) à imprimer sur papier 80g ou 160g comme indiqué sur chacune des planches.

*Une nomenclature détaillée de 7 pages

*Une notice de montage de 6 pages

Le montage de ce modèle étant réservé à des modélistes ayant une certaine expérience en la matière, je ne détaillerai pas, par le menu, son assemblage, mais me contenterai de signaler les points qui le méritent.

A noter que sur mon blog vous trouverez divers documents : anecdotes, photos et croquis qui sont un complément à cette notice et pourraient s'avérer vous être d'un grand secours lors du montage de la maquette.

STABILISATEUR

Assembler la structure du plan fixe et du volet mobile. La réalisation du longeron du plan fixe S16 demande un peu de soin pour lui donner la bonne forme (pliures). De même, le bord d'attaque du volet mobile S14 et S15 devra être arrondi par ponçage et effilé aux extrémités. Ajuster les structures aux revêtements S17 et S18 et coller ces derniers en place. Ouvrir les encoches des charnières dans S18.

Le champ des charnières S19 est peint couleur alu et celles-ci sont positionnées sur le longeron du plan fixe. La partie mobile sera rapportée une fois la partie fixe de la dérive positionnée sur l'arrière du fuselage. Elle sera orientée de façon à être en adéquation avec la position des manches (manches et profondeur à piqué dans mon cas).

DERIVE

Monter la structure de la dérive et de son volet mobile. Ajuster la structure de ce dernier aux revêtements D15 et D16 et coller ces derniers en place après avoir profilé le bord d'attaque D6 du volet comme indiqué planche 4. Le montage de la partie fixe ne pose pas de problème particulier.

L'articulation volet dérive sera réalisée, in fine, à l'aide de deux fils de cuivre diam 0.6mm collés à la cyano. La aussi, position comme vous le souhaitez, mais en rapport avec celle éventuellement prédéterminée pour des palonniers.

FUSELAGE

A mon habitude, il est constitué d'une structure rigide que l'on habillera par la suite de son revêtement. De la précision de la réalisation de cette structure dépend toute la suite du montage. Avoir toujours à l'esprit que 1/10 en plus ou en moins sur chacune des pièces s'additionnent et peuvent aboutir à des écarts importants surtout s'ils sont du même signe. Problème des chaines de cote bien connu des dessinateurs industriels. Il vaut mieux poncer un peu trop que pas assez. Le rattrapage est plus aisé.

Coller les habillages des flancs F17 sur les flancs F14 après les avoir évidés. Puis le flanc droit F14d (ou gauche au choix) sur le plancher F12 en se référant à la position du couple F5b sur ces deux éléments. Penser à donner une légère courbure au plancher et à poncer en biseau l'emplacement du couple F5b.

Le fuselage ne sera refermé qu'une fois l'aménagement de celui-ci entièrement terminé.

L'intérieur des postes de pilotage deviendra quasiment inaccessible mais demeurera malgré tout bien visible. C'est la partie qui m'amuse le plus à réaliser. Une bonne documentation est indispensable. Dans ce but, j'ai réuni un certain nombre de photos et croquis sur mon blog à l'intention de ceux qui ne disposeraient pas du modèle grandeur sous la main. Cela a été mon cas, rassurez vous. Pas de limite pour les courageux dans cet aménagement, Vous pouvez pousser « le vice » jusqu'à déposer une mini carte Michelin dans le vide poche, comme je l'ai fait. Cela ne se remarque pas à première vue, mais lorsque vous en faite remarquer la présence, vous passez pour un doux dingue. Effet garanti !

Tous les aménagements ne sont pas repris sur les planches, seuls les principaux le sont. La réalisation des tableaux de bord demande un soin particulier. J'ouvre à l'emporte pièce les cadrans des pièces F33a et F37a puis je les colle respectivement sur F33b et F37b. Une goutte de vernis (crystal clear en ce qui me concerne) est déposée dans chaque cadran pour simuler le verre.

Une fois l'équipement jugé satisfaisant, le montage de la structure du fuselage sera terminé et devra ressembler au dessin de la planche 9.

On posera les lisses F27 sur les flancs en les positionnant à 7mm en dessous du bord de l'habitacle. Mise en forme par ponçage.

L'étape suivante est particulièrement délicate et demande beaucoup de soin. Elle consiste à poser le revêtement F29 sur la structure. Le pli au niveau des lisses sera préalablement marqué à l'intérieur, puis le revêtement ajusté. De part leur galbe, les flancs ne sont pas développables d'une seule pièce. Vous serez peut être amenés à effectuer une légère entaille verticale au niveau des lettres (cela ne se remarque pas sur le noir des lettres) pour l'aider à épouser les flancs. L'ajustement devra se faire de façon que les bords du revêtement soient à raz de la partie horizontale de la structure (accès aux postes de pilotage). Vous pourrez alors poser les revêtements supérieurs joints F40, F41 et F46. Ne pas oublier de doubler F41 et F46 avec F75 et F76 sans oublier les lisses F48 qui viennent se coller sur ces derniers.

On pourra alors mettre en place le plan fixe du stabilisateur en intercalant une petite cale pour lui donner une incidence positive de 4°. Cette petite cale est à positionner au droit de l'emplacement des ferrures F86 qui viendront la dissimuler. Leurs emplacements sont matérialisés sur F29.

La partie fixe de la dérive viendra coiffer le stabilisateur en encastrant l'étambot D6 entre les flancs du fuselage. Attention à l'équerrage de l'ensemble ! Vous terminerez cette partie en posant les carénages F66.

Vous pouvez alors mettre en place la structure du nez en vous référant à la planche 11 et passer à la réalisation du plastron.

La réalisation de celui-ci demande un soin tout particulier compte tenu de la décoration choisie au niveau du raccordement des bandes. La partie la plus délicate se situe au niveau du chevauchement de F1e sur F1g. Pour ma part, après de multiples essais j'ai préféré réaliser les parties noires de ces pièces une fois le plastron en place en utilisant du pastel de divers gris pour reproduire au mieux le reflet et en figeant le tout avec un fixatif (aérosol en magasins de loisirs créatifs). Pour ce, sur les planches, figurent, en option, les pièces F1e et F1g sans les bandes noires.

Détourer au maximum les pièces pour éliminer le bord noir. Rouler et coller l'habillage supérieur F1g et y glisser la rondelle F1b. Coller l'ensemble sur F1a. Mettre en place les renforts F1c et F1d et garnir la partie sous F1d de chutes de carton 1mm. Profiler avec soin l'ensemble.

Procéder à la pose des revêtements F1e puis F1f. Araser en arrière du couple F1a. Terminer en posant l'habillage de la prise d'air F1h qui sera arasé sur F1e.

Le capotage moteur est constitué des pièces F60 à F63. Sa mise en place est particulièrement délicate du fait des éléments de la flèche latérale noire du fuselage qui les chevauche. Pour en faciliter le positionnement, les capotages ont été dessinés en préservant une légère marge sur leur pourtour. Malgré tout, la facilité de leur montage dépendra de la précision apportée à la découpe des couples F2 et F3 et de leurs renforts horizontaux. Compte tenu de leurs dimensions, une surépaisseur ne seraient ce que de 1/10 sur leur pourtour donne plus d'un mm sur leur développé... que l'on retrouvera, bien sûr, au moment de mettre en place les capotages !

Pour les capotages latéraux F60, il faut tout d'abord les coller à mi épaisseur de F4 et contre F2 tout en veillant à la continuité de la flèche. Retoucher les capots en conséquence. Bien entendu ceux-ci auront été mis en forme préalablement. L'articulation supérieure peut être représentée par un fil à coudre rigidifié à la colle blanche qui vous permettra de masquer un éventuel décalage !

Le capot inférieur est mis en forme puis positionné en veillant à la continuité des pointes des flèches. Une contre plaque F62 aura préalablement masqué les orifices d'échappement. Les fermetures F64 seront réalisées à l'emporte pièces et positionnées comme indiqué sur le plan. Le carénage de la prise d'air du carburateur F63 sera mise en forme et positionnée sur le capot.

A ce stade, je vous conseille de mettre en place au moins le pare brise avant, son positionnement étant des plus acrobatiques une fois l'aile supérieure et ses haubans en place.

AILES

On commence par la partie centrale de l'aile supérieure qui renferme le réservoir de carburant. L'habillage de celle-ci se fait sur une structure composée des pièces A10 à A12.

Pour arrondir au mieux les cotés du revêtement supérieur A15, les collages bord à bord sont renforcés à l'intérieur par de fines bandes de papier de soie pour les sécuriser. Une fois sec, on peut travailler le pli par l'intérieur avec un outil à bout arrondi, genre dos de petite cuillère.

Les quatre demi ailes sont identiques, mis à part le décrochement du bord de fuite de l'aile supérieure à la verticale du fuselage. Le profil (un clark Y) est à l'échelle d'où une certaine finesse de celles-ci.

Les structures sont collées sur ALd1, ALg1, AId1 et A Ig1. Ceci donnera une certaine rigidité aux structures et rendra ces dernières plus facilement manipulable. Les nervures d'emplanture présentent une certaines inclinaison : 2°30 pour les ailes supérieures et 3°30 pour les inférieures. Utiliser les gabarits prévus à cet effet et qui figurent sur la planche 2. Biseauter les pièces A7 de l'aile supérieur. Prendre soin de bien rouler les revêtements et d'ajuster les Structures à ceux-ci avant collage.

Les ailerons sont tous identiques. Leur structure est composée des pièces A8 et A9 qu'il faudra mettre en forme par ponçage suivant profil de la planche 5 avant pose du recouvrement

MISE EN CROIX

Inutile de préciser que la confection d'un bâti de montage est indispensable. Ce bâti reprendra les différents angles caractéristiques :

Dièdre aile supérieure 3°30

Dièdre aile inférieure 2°30

Flèche supérieure 9°

Flèche aile inférieure 9° (9°154 pour être précis !)

Pour ma part je l'ai confectionné avec les moyens du bord (carton plume, chutes de balsa etc.)

Le fuselage sera positionné à plat de façon que l'intrados de l'aile inférieure porte sur le bâti. Celle-ci trouvera ainsi naturellement son incidence de 4°.

Reste à confectionner des supports pour positionner l'aile supérieure et lui donner son angle de 4°30.

L'emplacement des mats sera percé à l'intrados des différents éléments. Les demi-ailes supérieures seront brochées de part et d'autre du tronçon central. Ne pas les coller jointives comme dans la réalité). Laisser un jour de quelques dixièmes. Il est indispensable de se constituer des supports pour respecter le dièdre de 2°30 et la flèche de 9°. Vous pouvez vous inspirer du mien en photo page 12.

Les ailes inférieures seront brochées (après perçage des emplacements des mats) sur le fuselage en respectant le dièdre de 3°30 et la flèche de 9° (9° 15' pour être précis). En ce qui concerne les broches limiter leur partie externe au minimum nécessaire. Elles ne servent pas à fixer les demi-ailes mais seulement à les positionner. Ce sont les haubans qui rigidifieront l'ensemble (comme le vrai).

N'oubliez pas que l'œil est un instrument redoutable pour apprécier le bon équerrage d'un modèle.

Une fois le fuselage et les ailes positionnées de façon satisfaisante, vous pouvez procéder aux collages des différents mats. Observez bien la position de ceux de la cabane en vous référant au plan 3 vues.

Une fois les mats en place votre modèle aura acquis une certaine rigidité. Ne le « démoulez » pas encore. C'est le moment de mettre en place un maximum de haubans parmi ceux accessibles. Vous terminerez la pose de ceux qui le sont moins en extrayant le modèle de son bâti.

Le haubanage est réalisé en corde à piano de 3/10. La corde à piano sera mise à longueur sur le modèle. Le collage se fait à la cyano gel suivie d'une pulvérisation d'accélérateur cyano une fois la bonne position obtenue.

C'est une partie très délicate à réaliser. Prendre son temps et réfléchir avant chaque opération. Contrôler souvent le bon équerrage de l'ensemble. Tenez votre modèle à bout de bras et observez-le. L'œil est un excellent moyen de contrôle.

Les ailerons seront collés à leur emplacement. Pour les puristes, il faut savoir que lorsque les ailerons de l'aile basse sont au neutre, ceux de l'aile haute sont légèrement à piqué.

Le haubanage du stabilisateur (S7 et S8) est réalisé en cap 5/10. Celui-ci est positionné sur les repères correspondants du plan fixe et ajusté en longueur sur la dérive pour S7 et sur les ferrures T9 g et d du carénage de dérive pour S8.

TRAIN D'ATTERRISSAGE

Il est réalisé en fil de cuivre diamètre 5/10 et 10/10 soudé à l'étain (plus facile que de souder de la corde à piano). Le cuivre est largement suffisamment rigide pour supporter la quarantaine de grammes de l'appareil terminé.

Le train sera revêtu d'une couche d'apprêt carrosserie blanc (ou autre couleur à votre convenance), puis les tirants peints en noir mat.

Comme à mon habitude, les roues sont constituées d'un empilage de rondelles enfilées sur un boulon de faible diamètre et serrées entre deux écrous. Le tout est fixé dans le mandrin d'une mini perceuse et la forme du pneu est obtenue par ponçage (j'utilise des poncettes cartonnées de manucure). Les roues recevront une fine couche de colle blanche avant d'être à nouveau poncées finement. Elles seront peintes en gris foncé mat. Un méplat pourra être réalisé à la base des pneus pour simuler l'écrasement de ceux-ci.

La roulette de queue sera réalisée comme indiqué sur la planche 7. Vous n'êtes pas obligé d'en laisser la roulette dans l'axe, celle-ci étant montée folle et puis cela contribue à donner un peu de vie au modèle ! Le champ de la roulette est à passer au gris très foncé (pas de noir svp). Le soufflet est simulé par un enroulage de papier très fin détrempe à la colle blanche puis travaillé avec la pointe du cutter pour lui donner un aspect « avachi ». Il sera passé à la gouache marron une fois la colle sèche.

L'ensemble sera coiffé de T8 qui recevra les ferrures d'attache T9 de fixation des mats inférieurs du stabilisateur. Cet ensemble rejoindra le bas de l'étambot D6 est sera enveloppé de son cache T8 sur lequel seront rapportées les ferrures T9 de fixation des haubans inférieurs du stabilisateur.

Il vous restera à rajouter tous ces petits détails qui donneront du caractère à votre maquette.

Sur mon blog, j'ai réalisé un petit dossier reprenant photos et croquis que m'a adressé R. JOUHAUD et qui répondaient aux (nombreuses) questions que j'ai pu lui poser. Elles sont le complément indispensable à cette notice succincte.

De plus, figurent une série de photos prises pendant le montage du modèle.

Remerciements tout particuliers à R. JOUHAUD à l'aide, au combien, précieuse, et à A.DURY qui a assumé la mise en couleur de cette maquette.

Bons vols.
