

Instructions de montage

**KV 20 Katana
Super Dimona TC-80**



**aero-
naut**

Avion de vol électrique RC

DV-20 Katana
N° de commande 1344/00

**TC 80 Super Dimona N° de
commande 1345/00**

Spécification:

Envergure

environ. 1470 mm

environ. 2140 mm

Longueur

environ. 1000 millimètres

environ. 1000 millimètres

Zone de l'aile

environ. 23,05 dm²

environ. 31,48 dm²

Zone de la queue

environ. 3,7 dm²

environ. 3,9 dm²

Superficie totale

environ. 26,75 dm²

environ. 35,38 dm²

Rapport d'aspect géométrique

9,37

14,55

Poids total incl. 10 cellules Sanyo 1400

environ. 1250g

environ. 1300g

Charge surfacique totale au poids total

environ. 46,7 g/dm²

environ. 36,74 g/dm²

Charge alaire (aile uniquement)

environ. 54,2 g/dm²

environ. 41,3 g/dm²

Fonctions RC :

Profondeur, aileron, gouvernail, vitesse du moteur

Pièces de rechange :

Fuselage en fibre de verre	N ° de commande.	1344/02	1345/02
capot moteur PRV		1344/03	1344/03
Paire de panneaux d'aile		1344/05	1345/05
Canopée		1345/04	1345/04
Set d'accessoires ABS (cockpit, enjoliveurs)		1344/04	1344/04

**„aeronaut“ Modellbau
Stuttgarterstr. 18-22
D-72766 Reutlingen**

**Tél. +49 (0) 7121 / 433 088-0
Fax +49 (0) 7121 / 433 088-8**

**Case postale 1145
D-72701 Reutlingen**

<http://www.aero-naut.com>

© par „aero-naut“ Modellbau

Système d'alimentation pour 8/10 cellules :

Speed 480 BB Race 7.2 V, Kyosho AP-29BB, LRP Super 400, Permax 400BB (réglage de la synchronisation requis) Plus adaptateur	7120/90
3.0:1 jeu d'engrenages	7121/79
Support moteur "M"	7120/94
Carter de boîte de vitesses	7120/98
Courses à balles	7821/41 et 7822.40
Hélice 8,5 x 6"	7228/28 ou 7229/28

Avertir: avec 10 éléments le courant maximum doit être limité à environ 13,5 à 14 A. Cela peut se faire soit au niveau du transmetteur (course servo) soit en utilisant un variateur avec limitation de courant variable.

Système d'alimentation pour 10 cellules :

une.) Race 400-6.0 V avec boîte de vitesses à hélice	2,64 - 3,0:1 8,5 x 6"	7121/06 ou 7121/07 7228/28 ou 7229/28
b.) Race 400-7,2 V avec boîte de vitesses à hélice	2.07:1 8,5 x 6"	7120/04 7228/28 ou 7229/28

Système d'alimentation pour 12 cellules :

une.) Race 400-7,2 V avec boîte de vitesses à hélice	2,33 - 2,64:1 8,5 x 6"	7120/05 ou 7120/06 7228/28 ou 7229/28
b.) Race 400-7,2 V avec boîte de vitesses à hélice	2,64 - 3,0:1 9,5 x 7"	7120/06 ou 7120/07 7228/45 ou 7229/45
c.) Course 410		7000/44
Plus adaptateur		7120/93
3.0:1 jeu d'engrenages		7121/79
Support moteur "M"		7120/94
Carter de boîte de vitesses		7120/98
Courses à balles		7821/41 et 7822/40
Hélice	9,5 x 6"	7228/42 ou 7229/42
ou	9,5 x 7"	7228/45 ou 7229/45

Il est indispensable d'utiliser un variateur doté d'un système BEC généreusement calibré : une capacité d'environ 1,0 A est suffisante. N'oubliez pas que la principale commande de virage du modèle est les ailerons (deux servos) avec support de profondeur, ce qui signifie que trois servos sont pratiquement en mouvement constant. Votre contrôleur doit également inclure un frein EMF commutable.

Le système d'alimentation de ce modèle est très sollicité et nous vous recommandons fortement de configurer le moteur comme décrit ci-dessous :

Si vous utilisez un moteur « 400 »: à l'aide du dispositif de réglage de la distribution du moteur, référence 7329/34, faire pivoter la plaque d'appui arrière de 20 - 30° dans le sens opposé au sens de rotation du moteur. En termes linéaires, cela signifie une distance de 5 à 7 mm, mesurée au niveau du boîtier du moteur.

Si vous utilisez un moteur « 480 »: desserrer les vis de la plaque d'appui arrière et la faire pivoter jusqu'à 8 mm. 8 mm est le maximum, car toute rotation supplémentaire pourrait amener la plaque à se séparer du moteur.

Si vous utilisez un moteur « 410 »: la plaque d'appui arrière de ces moteurs est retenue par deux ergots emboutis. Sciez et retirez ces ergots à l'aide d'une petite fraise rotative à haut régime, puis faites pivoter la plaque d'appui de 9 à 10 mm. Notez que la plaque d'appui est un ajustement relativement libre dans le boîtier du moteur, alors assurez-vous de la colle assembler ensuite les pièces à l'aide de Loctite 601 ou 603. Il est également possible de réaliser de nouvelles cosses en coupant les bords du bidon moteur à l'aide de la fraise rotative ; ils peuvent alors être repliés pour s'engager dans les évidements de la plaque d'appui.

Démonter la boîte de vitesses. Les premières versions utilisaient un manchon en laiton comme moyeu pour l'engrenage principal en plastique, mais au fil du temps, cela a été remplacé par une version en acier. Si votre boîte de vitesses est équipée du manchon en laiton antérieur, la première étape consiste à faire soigneusement glisser le pignon principal le long du manchon sans l'enlever complètement. Appliquez quelques gouttes de Loctite fluide n° 601 ou 603 sur le manchon en laiton, puis repoussez l'engrenage en place. Ce joint tiendra désormais en permanence. Vous voudrez peut-être coller les roulements à billes dans leurs évidements - mais veillez à ce que la colle ne pénètre pas dans les roulements eux-mêmes.

Lubrifier les engrenages avec un peu de graisse à haute viscosité, puis remonter la boîte de vitesses.

Le système doit maintenant être rodé comme suit : connecter le variateur de vitesse au motoréducteur et le variateur à un servo-testeur. Faites fonctionner le moteur sur une charge très légère (par exemple avec une hélice électrique 6 x 5") à un courant d'environ 3 - 4 A pendant environ 15 minutes, puis installez l'hélice avec laquelle vous avez l'intention de faire voler le modèle. Observez les étincelles au niveau du collecteur pendant le processus de rodage ; la gravité des étincelles devrait diminuer progressivement à mesure que les brosses s'installent.

Avertissement! Le moteur chauffe relativement rapidement lorsqu'il est sous charge.

Pour cette raison, le moteur doit toujours être testé avec le capot moteur retiré.

Avant d'installer définitivement le système d'alimentation, démontez à nouveau la boîte de vitesses et nettoyez les résidus éventuels avec du white spirit ou de l'essence. Huiler les roulements à billes avec de l'huile de bonne qualité et lubrifier les engrenages avec de la graisse à haute viscosité.

Adhésifs: comme la plupart des pièces en bois sont livrées dans le kit pratiquement prêtes à l'emploi, nous n'avons qu'à donner quelques conseils sur l'utilisation de la résine de stratification pour le collage des pièces sur le fuselage. La résine de stratification est un matériau à faible viscosité qui fait un bien meilleur adhésif que l'époxy en cinq minutes. Premièrement, il est plus facile d'appliquer juste la bonne quantité pour produire un joint vraiment solide, et deuxièmement, la fine résine pénètre dans les plus petites fissures et interstices, les remplit complètement et produit une liaison très fiable. Pour certains joints, une résine plus épaisse est nécessaire pour éviter qu'elle ne s'écoule du joint, et dans ce cas, vous pouvez épaissir la résine de stratification en la mélangeant à une charge thixotrope. Vous pouvez ensuite l'appliquer exactement où vous le souhaitez, et il restera en place. La résine de stratification et la charge thixotrope sont disponibles dans tous les bons magasins de modélisme.

Préparation: ces instructions de montage comprennent un dessin à échelle réduite de la feuille de contreplaqué prédécoupée fournie dans le kit. Commencez par écrire le numéro de pièce sur chaque composant à l'aide d'un crayon doux, en vous référant au dessin, puis découpez les pièces dans la feuille à l'aide d'un couteau en balsa. N'oubliez pas d'essayer toutes les pièces en bois et de les découper si nécessaire ; beaucoup d'entre eux sont fournis légèrement surdimensionnés pour permettre ce processus.

Si vous souhaitez construire le modèle dans un ordre différent de celui décrit dans ces instructions, c'est votre prérogative, mais réfléchissez bien à vos actions pour éviter de commettre des erreurs difficiles à corriger par la suite.

Référez-vous constamment aux instructions de construction et à la liste des pièces lors de la construction du modèle, et gardez le moteur et la boîte de vitesses, les servos, le récepteur et le pack de vol à portée de main à tout moment afin de pouvoir les monter au moment approprié. Tous les modèles de cette taille et de ce type nécessitent des servos de petite taille et un petit récepteur, et celui-ci ne fait pas exception.

Examinez soigneusement le fuselage en PRV (1) et poncez tous les bords rugueux pour lisser. Les surfaces internes sur lesquelles les pièces en bois découpées doivent être collées doivent être préalablement rugueuses soigneusement, toujours à l'aide de papier abrasif. Découpez les ouvertures pour recevoir l'atterrisseur principal et le train avant, mais attention : le joint de moulage du fuselage est légèrement décentré. Percez le trou dans le carénage du poussoir de gouvernail à l'extrémité arrière et limez-le dans un **fente coudée** comme montré.

Positionner les doubleurs (2) comme indiqué sur le plan et vérifier qu'ils s'alignent correctement vus de côté. Collez-les en place à l'aide de résine de stratification épaissie.

Garnir le cockpit moulé sous vide (7) pour qu'il s'emboîte exactement : il doit reposer d'équerre sur l'évidement du fuselage comme indiqué dans la section DD. Couper le demi-formulaire (5) pour qu'il s'adapte à l'intérieur de la moulure du cockpit ; il doit être placé parallèlement au tableau de bord intégré. Coller la pièce (5) sur le cockpit à l'aide de Stabilit-Express. Coller le doubleur arrière (6) à l'aide de colle cyano-acrylate (« cyano » ou « CA »). Le loquet de la canopée (9) doit être monté sur un morceau de la feuille de contreplaqué découpée à l'emporte-pièce. Collez le loquet et l'entretoise en contreplaqué dans le fuselage à l'aide de résine épaissie. Percez deux trous de Ø 3 mm dans la partie (3) aux points marqués, en tenant le foret légèrement incliné comme indiqué sur la vue de côté. Marquer la position des trous sur les doubleurs (2) déjà en place et percer des trous Ø 2,5 mm aux points marqués, toujours en biais. Couper les deux chevilles (4) à longueur, et poncez l'extrémité avant de chacun jusqu'à ce qu'ils soient légèrement effilés. Enfoncez-les dans la plaque (3) et collez-les avec un peu de cyano fin. Poncez l'extrémité des goujons en saillie à l'arrière pour qu'ils affleurent la pièce (3). Limez maintenant progressivement les trous Ø 2,5 mm des deux doubleurs (2), de manière à ce que les goujons de la partie (3) puissent s'y glisser facilement sans décrochement, comme indiqué sur la vue latérale du fuselage.

Poussez la pièce (3) en place sur le fuselage, puis placez le cockpit dans l'évidement du fuselage et enclenchez le loquet pour le bloquer. En passant par l'ouverture du nez du fuselage, repoussez la pièce (3) jusqu'à ce qu'elle repose contre le demi-formulaire (5). Taillez si nécessaire; lorsqu'il est bien en place, retirez le cockpit, appliquez de la colle à l'arrière de la pièce (3), remplacez le cockpit sur le fuselage et scotchez-le. Vérifiez qu'il est positionné avec précision. Partie presse (3) contre la pièce (5) à nouveau, puis laissez la colle durcir. Lorsque la colle a durci, dégagez le loquet et

décoller le cockpit, et la pièce (3) y sera fixée dans la bonne position.

La moulure de la verrière (8) peut maintenant être coupée pour s'adapter parfaitement au cockpit. Peignez la moulure du cockpit à l'aide de peintures émaillées conçues pour les kits plastiques Humbrol et Revell, puis collez la verrière sur la moulure du cockpit.

Le cockpit est situé précisément à l'avant par les deux chevilles. Si la moulure a tendance à s'écarter de la bride du fuselage à un moment quelconque, coupez des bandes étroites de ruban d'environ 3 mm de large et tirez les zones errantes vers le bas contre le fuselage avant de coller la verrière au cockpit.

Collez ensemble les composants en deux parties suivants à l'aide de résine de stratification : le support de menuiserie d'aile (10 + 11), la cloison moteur (34 + 35) et le support de jambe de nez (31 + 32), et serrez les pièces ensemble pendant que la colle durcit. Collez les doubleurs (14) et (15) sur la face inférieure du support de train (12) en utilisant également de l'époxy.

Coupez le tube en laiton (17) sur une longueur de 129 mm, marquez l'axe sur celui-ci et sciez une fente à cet endroit de 6 mm de profondeur à l'aide d'une scie à métaux. Vous devrez peut-être limer le haut de la fente légèrement plus large, pour permettre au tube de se plier au centre pour reprendre le dièdre défini par les pièces (10 + 11).

Collez le support de menuiserie de voilure (10 + 11), le support de train d'atterrissage (12) et les doubleurs (14 + 15), et le demi-formulaire (13), et poncer l'ensemble pour suivre la courbure interne du bas du fuselage. Vérifiez que les trains de roulement principaux peuvent être glissés comme indiqué dans la section EE et qu'ils reposent bien sur le support du train de roulement (12). Dégraisser le tube de jonction de voilure (17) avec du papier abrasif, enlever toute trace de graisse et le monter dans le fuselage. Vérifiez que les pièces (10 + 11) s'ajustent parfaitement sous le tube et le soutiennent correctement. Lorsque vous êtes sûr que tout s'adapte exactement comme indiqué, clouez les pièces ensemble et au fuselage à l'aide d'une fine couche de cyano. Laissez durcir la colle, puis appliquez un peu de résine fine pour combler les interstices, et enfin appliquez de la résine épaissie pour renforcer tous les joints.

Découpez une ouverture dans le bas du fuselage pour recevoir l'évent (19) et collez l'évent en place comme indiqué. L'étape suivante consiste à installer les câbles Bowden (22) dans le fuselage. Coupez un morceau circulaire de mousse de polystyrène (20) de 42 mm de diamètre et enfoncez une longueur de morceau de bois de 5 x 5 mm au milieu pour faire office de « poignée ». Marquez un point sur la bande de bois qui coïncide avec le bord arrière de l'évidement de la verrière lorsque la partie (20) est dans la bonne position, comme indiqué sur le plan, puis coupez progressivement la partie arrière (20) jusqu'à ce qu'elle puisse être glissée dans la bonne position. position en utilisant la bande de bois comme guide. Découpez des trous dans le disque en mousse pour les deux extrémités du câble Bowden (22) et pour le tube de guidage de l'antenne du récepteur (23). Marquez la ligne médiane supérieure sur la pièce (20) pour vous assurer qu'elle est toujours dans la même position.

Glissez les câbles Bowden dans la pièce (20) en les laissant surlongueur à l'arrière, puis les coller dans le disque mousse comme indiqué sur le plan. Coupez le demi-formulaire (21) pour l'adapter, mais ne l'installez pas à ce stade. La pièce (20) peut maintenant être installée dans le fuselage, en utilisant les câbles Bowden pour la positionner, et fixée avec quelques gouttes d'époxy. Le seul problème potentiel dans cette procédure est de faire passer le câble Bowden du gouvernail à travers le hauban à l'empennage. La solution consiste à glisser la tige de poussée du gouvernail (24) à travers le carénage depuis l'extrémité arrière, puis dans l'extérieur du câble Bowden. L'ensemble des tubes de guidage et de la pièce (20) peut maintenant être glissé dans le fuselage, et la tige de poussée guidera le manchon de câble Bowden à travers la fente. Enfilez le demi-formulaire (21) sur les câbles Bowden, positionnez-le dans le fuselage et fixez-le à l'aide d'une fine couche de cyano.

Collez la gaine de câble Bowden de safran dans l'ouverture avec du cyano fin, en prenant soin de bien la coller. Afin d'incliner correctement le manchon, nous vous recommandons de scotcher l'extrémité saillante de celui-ci vers le côté du fuselage pendant la prise de la colle, puis de le couper au ras du côté du fuselage à l'aide d'un ciseau pointu. Coupez un morceau de bois de rebut de la feuille découpée pour faire la pièce d'étanchéité pour le patin arrière. Cette pièce permet de localiser et de fixer l'extrémité du manchon récepteur (23). Collez-le comme indiqué sur le plan.

Acheminez le câble Bowden de l'élévateur vers le haut de l'ailette comme indiqué sur le plan, et soutenez-le de manière à ce qu'il s'étende approximativement le long de l'axe de l'ailette. Fabriquez des supports de contreplaqué de 3 mm comme indiqué et collez-les un seul côté de l'intérieur de l'aileron.

Montez les connecteurs de la tige de poussée (63) sur les bras de sortie des servos, collez les supports verticaux (29) sur la plaque des servos (28) et installez les servos. Percez des trous dans le guide de tige de poussée (30) aux points marqués et glissez-le sur les câbles Bowden. Placez la plaque de servo et les servos dans la bonne position dans le fuselage et fixez-les avec du cyano fin. Glissez les tiges de poussée en acier (24) dans les manchons extérieurs et à travers les connecteurs de tige de poussée montés sur les servos. Positionnez le guide de tige de poussée (30) de manière à ce que les tiges de poussée aient une route lisse et non pliée vers la queue. Vérifiez soigneusement, puis collez le guide en place.

Les panneaux d'aile sont retenus dans le fuselage par les deux pinces à ressort (61), qui s'engagent dans des fentes du tube en laiton (17), qui est déjà installé dans le fuselage. Les fentes sont indiquées sur la vue en plan du fuselage et la coupe EE. Coupez les fentes à l'aide d'une lame de scie à métaux et retirez soigneusement tous les bords rugueux. Passer un foret hélicoïdal Ø 6 mm dans le tube en laiton pour ébavurer les fentes à l'intérieur. Coupez la tige de jonction en PRV (25) en deux, retirez tous les bords rugueux et glissez-les dans le tube de jonction. Avec les tiges en place, sciez les encoches dans celles-ci qui fonctionnent

à travers les fentes sciées, comme indiqué dans la section KK. Percez deux trous de 1,5 mm de Ø dans le support de menuiserie de l'aile comme indiqué dans les sections EE et KK, et pliez les clips de retenue de l'aile à partir d'une tige d'acier de 1 mm de Ø comme indiqué dans la section KK.

Vous avez déjà laminé la partie intérieure du support de noseleg. Poncez cet assemblage jusqu'à ce qu'il soit conique comme indiqué dans la section CC ; la face supérieure doit avoir une largeur de 4 mm pour supporter le nez de tige en PRV Ø 4 mm (26). Epoxy les supports extérieurs (32) et (26) en place. Lorsque la résine a durci, arrondir le haut de la structure comme indiqué dans la section KK, et appliquer une toile de verre sur l'ensemble de l'assemblage. Coller le support (33) à l'extrémité arrière. Repérer soigneusement la position des trous dans les trains principaux à partir du plan et les percer Ø 2,2 mm. Arrondissez les bords et peignez les unités de train de roulement.

Installer les trains roulants et les fixer aux supports à l'aide des vis autotaraudeuses (59). Monter provisoirement les roues principales (66) sur les essieux, en omettant pour le moment les enjoliveurs de roues.

Coupez la surface inférieure du support de la jambe avant pour suivre la courbure du fond du fuselage et fixez-le en place avec une fine couche de cyano. Travaillez avec soin et assurez-vous qu'il est absolument central. Appliquez une fine résine de stratification sur le joint, suivie d'un filet d'époxyde épaissi.

Poncez le tube en laiton (48) et la fourche de roue (49) aux emplacements des joints de soudure et soudez les pièces ensemble en prenant soin d'obtenir un joint vraiment solide. Percez des trous de Ø 3 mm dans la culasse comme indiqué sur le plan, et soudez un écrou M3 à l'intérieur, comme indiqué dans la section BB. Montez provisoirement la roue afin de pouvoir déterminer la longueur correcte de la tige en PRV (hauteur du bas du fuselage - voir vue latérale). Scier le surplus de la pièce (26).

Vous avez déjà stratifié la cloison du moteur (34 + 35), et elle peut maintenant être ajustée pour s'adapter avec précision dans le fuselage. Pour favoriser une bonne circulation d'air, arrondissez la lèvre inférieure de l'ouverture du moteur comme indiqué sur la vue latérale. Percez des trous de 2,5 mm de Ø pour les vis de fixation de la boîte de vitesses, passez du cyano fin dans les trous et laissez-le durcir, puis passez à nouveau la perceuse. Installez la boîte de vitesses et collez les écrous en place avec Stabilit Express.

Fixez les doubleurs de vis de capot (27) à l'intérieur de la coque du fuselage à l'aide de cyano mince, et faites de même avec la cloison moteur - après l'avoir positionnée très soigneusement. Laissez le cyano durcir, puis appliquez une fine résine de stratification sur les joints, attendez qu'elle pénètre dans le joint et terminez par un filet de résine épaissie.

Le gouvernail est fourni avec le manchon pour le tube pivot en aluminium (46) déjà en place. Dans la feuille de PRV (39), découpez deux pattes de charnière comme indiqué dans la section JJ (trois pattes pour le Super Dimona); couper le klaxon de l'ascenseur en même temps. Découpez des fentes dans le bord d'attaque du gouvernail comme indiqué dans la section JJ et étendez-les pour laisser un espace pour les pattes de charnière. Insérez les ergots dans les fentes et faites glisser le tube en aluminium (46) à travers le manchon pivot et les ergots. Coupez l'excédent de tube en haut, en vous assurant que vous pouvez toujours le retirer. Marquez la position des pattes de charnière sur le montant arrière (45) et découpez des fentes centrales mortes pour les accepter. Notez que vous devrez raccourcir la tige de queue comme indiqué si votre modèle est le Katana.

Collez deux ou trois morceaux de balsa en feuille de 2 mm sur le bord d'attaque du gouvernail pour fournir un dégagement approprié, puis collez soigneusement le poteau de queue aux pattes de charnière.

Le poteau de queue est maintenant prêt à être installé dans l'aileron, mais d'abord le système de retenue de l'empennage doit être terminé. Marquez la position du trou de vis en utilisant l'empennage lui-même comme gabarit, après l'avoir positionné et aligné très soigneusement comme indiqué sur la vue en plan. Percez le trou et placez l'écrou à l'intérieur. Monter et serrer la vis de fixation de l'empennage, puis coller l'écrou en place avec de la résine épaissie. Soudez solidement le coupleur fileté (43) à la tige de poussée de l'élévateur (24), placez le contre-écrou et la chape sur le coupleur et glissez la tige de poussée dans l'extérieur du câble Bowden (22). Vous devrez déposer un évidement dans le poteau de queue pour vous assurer que la tringlerie de l'élévateur ne se coince à aucun moment ; vous devrez peut-être également limer légèrement le support de l'empennage pour fournir un dégagement. Monter le gouvernail et l'empennage dans l'aileron, en retrait comme indiqué dans la section II ; l'axe de pivotement de la charnière doit être aligné avec le bord de fuite de la mouleure de l'ailette. Appuyez les côtés de l'aileron contre le poteau arrière à l'aide de deux bandes de bois droites et solides situées exactement au-dessus du poteau arrière. Vérifiez que la transition aileron-gouvernail est nette et précise, et coupez l'empennage si nécessaire.

Avant de coller définitivement l'empennage dans l'aileron, glissez les tiges de menuiserie d'aile en PRV (25) dans leurs fourreaux et montez les clips de maintien, de façon à pouvoir aligner l'aileron avec précision tant que la colle est encore molle (vérifiez qu'elle est verticale en œil, en utilisant les tiges saillantes comme guide).

Rugueux jusqu'à l'intérieur des surfaces de joint de l'ailette avec du papier abrasif et appliquer de la résine épaissie sur les deux côtés. Installez le poteau de queue (avec le gouvernail attaché) dans l'aileron et collez le gouvernail en position supérieure et inférieure. Appuyez les côtés de l'aileron contre le poteau de queue à l'aide de deux morceaux de balsa d'environ 30 - 40 mm de large et 4 - 5 mm d'épaisseur, avec les pièces d'emballage reposant à plat sur les côtés du gouvernail. Vérifiez que l'aileron est exactement vertical en observant le long du fuselage depuis l'avant et la queue, puis laissez l'époxy durcir. Lorsque la résine a durci, retirez le tube pivot de la charnière (46), retirez le gouvernail et renforcez le joint du poteau de queue avec plus de colle si nécessaire. Passer quelques gouttes de cyano fin dans le trou Ø 3 mm pour le palonnier et laisser durcir. Exécutez à nouveau la perceuse dans le trou.

Découpez soigneusement les mouleures des guêtres, et poncez parfaitement les flasques de collage appartement. Alignez soigneusement les coquilles et appliquez un peu d'acétone sur les joints à l'aide d'un petit pinceau. Lorsque vous avez découpé l'ouverture pour la roue, appliquez Stabilit Express à l'intérieur des joints. Marquez soigneusement la position des trous d'axe de roue, et percez-les de 3 mm Ø. Vérifiez que le naissain peut être correctement positionné sur l'arbre, et alors seulement

ouvrir les trous à 6 mm Ø. Le montage de la roue est un travail délicat ; prenez votre temps et assurez-vous d'avoir une pince à épiler à portée de main.

Coupez le haut du guêtre de la roue avant (50) comme illustré, insérez la fourche de roue avec le tube en laiton soudé et faites-la glisser sur la tige de verre (26). Vérifiez que le guignol (50) est au bon angle vu de côté, puis dégrossissez la chape de roue, dégraissez-la et collez-la dans le guignol (50) à l'aide de Stabilit Express. Installez la roue avant, puis collez cet ensemble sur la pièce (26) à l'aide de résine de laminage en prenant soin de l'aligner exactement « droit devant ».

Retirez tous les bords rugueux du capot moteur et découpez l'ouverture du radiateur en bas. Avec le système moteur monté sur le fuselage, placez le capot sur le nez et installez le cône sur l'arbre de sortie de la boîte de vitesses. Vérifiez l'alignement du capot, notamment par l'avant, puis montez une à une les vis de fixation du capot, c'est-à-dire trou + vis, puis deuxième trou + vis etc. Cette méthode évite que le capot ne glisse hors de sa position.

Retirer le capot et joindre les coquilles des conduits d'air (37) en utilisant de l'acétone comme colle. Sciez soigneusement le haut du conduit et découpez une ouverture dans le bas de la même taille que l'ouverture du radiateur dans le capot. Appliquez Stabilit Express à l'intérieur du joint entre les coquilles de conduit.

Chanfreiner l'intérieur de l'ouverture du capot moteur pour recevoir la grille (38) et le conduit d'air (37). La meilleure façon de le faire est d'utiliser nos fraises abrasives Policap et une petite perceuse électrique à main.

Coupez soigneusement le haut du conduit d'air pour vous assurer que l'air de refroidissement circule librement vers et autour du moteur (voir la vue latérale du fuselage).

Poncez toutes les surfaces en bois - les panneaux d'aile et les winglets, l'empennage et la gouverne de profondeur et le gouvernail - lissez l'ensemble à l'aide d'un grand appartement bloc de ponçage (papier grain 320 à 450). Appliquez une couche de scellant à poncer bien dilué (environ 40% de diluants) à la brosse et frottez à nouveau sur une surface lisse une fois complètement sec, en utilisant du papier de grain 400 sur le bloc de ponçage.

Les panneaux d'aile sont fournis avec des tubes en aluminium intégrés, dans lesquels les tiges de jonction d'aile en PRV (25) sont collées. Nettoyer soigneusement les tubes et les tiges (25), et raccourcir les tiges de raccordement si nécessaire. Collez les tiges dans l'emplanture des ailes à l'aide de résine de stratification, puis faites glisser les ailes dans le fuselage et fixez-les avec les pinces à ressort en acier. Collez fermement les ailes sur le fuselage pendant que la colle prend. Laissez la résine suffisamment de temps pour durcir complètement, puis retirez les ailes du fuselage. Ouvrez les puits de servo dans les ailes en fonction des servos que vous avez l'intention d'utiliser. Montez les connecteurs des tiges de poussée (62) à l'intérieur des bras de sortie des servos comme indiqué, et établissez la position exacte des servos dans les puits en glissant les tiges de poussée (24) dans les manchons. Fixez les servos en place en utilisant du ruban adhésif double face ou une méthode similaire.

Les panneaux d'aile sont fournis préparés en usine pour recevoir les winglets. Épinglez les ailettes en contreplaqué, poncez-les au ras de l'aile sur la face inférieure et façonnez-les soigneusement comme indiqué.

Si vous souhaitez reproduire l'aspect des écailles des winglets Katana, collez du balsa de 5 mm d'épaisseur sur le dessus du contreplaqué, et du balsa de 2 mm d'épaisseur sur la face inférieure. Utilisez un petit rabot en balsa et un bloc de ponçage pour les façonner correctement.

Si vous avez l'intention de peindre le fuselage - et les deux modèles méritent un léger effort supplémentaire - commencez par frotter la moulure avec du papier humide et sec de grain 400, utilisé humide, car cela garantit une très bonne adhérence de la peinture. Les guêtres de roues doivent être peintes avec des émaux tels qu'utilisés pour les modèles en kit en plastique.

Lorsque les ailes ont été recouvertes, les cornes d'aileron (54) peuvent être installées. Pour assurer un bon joint collé, posez les cornes sur une surface dure, appuyez une lime pointue sur chacune d'elles tour à tour et roulez-la plusieurs fois pour imprimer le motif de la lime sur la surface. Fixez les gouvernes à l'aide de ruban adhésif pour charnières, puis collez les cornes dans les trous préparés. Alignez-les correctement en passant les poussoirs (24) dans le trou transversal des cornes.

Découpez soigneusement les autocollants et tracez des lignes de guidage sur le modèle pour vous aider à les positionner correctement. Humidifiez la zone à décorer avec une solution d'eau et de détergent liquide, faites glisser l'autocollant en place, puis appuyez légèrement. Vérifiez à nouveau la position, puis essuyez doucement l'eau à l'aide d'un morceau de papier essuie-tout.

L'étape finale consiste à programmer votre système de radiocommande pour que les courses de la gouverne soient exactement comme indiqué sur le plan. Vérifiez le dièdre longitudinal (différence d'incidence entre l'aile et l'empennage - identique pour les deux modèles), ainsi que la position du centre de gravité - voir le plan pour la bonne position.

Pour les premiers vols, nous vous recommandons d'attendre un temps calme et d'effectuer un décollage au sol depuis une surface lisse et dure. Ne surchargez pas le moteur en le faisant tourner à pleine vitesse plus longtemps que nécessaire, car la vitesse de vol à l'échelle ne nécessite pas les pleins gaz et le modèle est très attrayant lorsqu'il est piloté à l'échelle. Vérifiez la réponse des commandes et le différentiel des ailerons (vous pouvez coupler les ailerons au gouvernail - cela s'applique en particulier au Super Dimona), et essayez la vitesse minimale et les caractéristiques de décrochage à une altitude de sécurité. Quelques « runs secs » lors d'une approche d'atterrissage vous donneront confiance en ce qui concerne le véritable atterrissage.

Nous espérons que vous aurez beaucoup de plaisir à construire et à piloter votre nouveau modèle. Bon débarquement !
Modellbau « aéronaute »

Liste des pièces - "Katana" et "Super Dimona"

Numéro de pièce	La description	Non désactivé	Matériel	Dimensions en mm
1	Fuselage	1	PRV	Prêt à l'emploi
2	Doubleur	2	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
3	Plaque	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
4	Goujon		Hêtre	3 mm Ø, comme plan
5	Demi-ancien	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
6	Doubleur arrière	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
7	Poste de pilotage	1	Plastique	Prêt à l'emploi
8	Canopée	1	Plastique	Prêt à l'emploi
9	Verrou d'auvent	1	Laiton / acier	Prêt à l'emploi
dix	Support de menuisier d'aile	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
11	Support de menuisier d'aile	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
12	Support de train d'atterrissage	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
13	Demi-ancien	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
14	Doubleur	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
15	Doubleur	2	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
16	Train de roulement principal	1+1	Aluminium	Prêt à l'emploi (1 x L, 1 x R)
17	Tube en laiton	1	Laiton	7/6 mm Ø x 140 mm
18	Tissu de verre		Un verre	Comme plan
19	Grille d'aération	1	Plastique	Prêt à l'emploi
20	Guide de la tige de poussée	1	polystyrène	Comme plan
21	Demi-ancien	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
22	Tube intérieur du câble Bowden Gaine	2	Plastique	2/1 mmØ, comme plan 3 /
23	extérieure du câble Bowden Tige de	1	Plastique	2 mm Ø, comme plan 0.6
24	poussée en acier	3	Acier	mm Ø, comme plan 6 mm
25	Tige de verre		PRV	Ø, comme plan
26	Tige de verre		PRV	4 mm Ø, comme plan
27	Renforcement	4	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
28	Support servo	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
29	Panneau latéral du servomoteur Guide	2	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
30	de la tige de poussée	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
31	Support de nez	2	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
32	Support de nez, extérieur	2	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
33	Support de nez	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
34	Cloison moteur	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
35	Cloison moteur	1	PRV	3 mm, prédécoupé
36	Capot moteur	1	PRV	Prêt à l'emploi
37	Conduit d'air	1+1	Plastique	Prêt à l'emploi (1 x L, 1 x R)
38	Grille	1	Laiton	Comme plan
39	feuille de PRV		PRV	2 mm, comme plan
40	Gouvernail	1	balsa	Prêt à l'emploi
41	Écrou M4	1	Acier	Prêt à l'emploi
42	Vis M4x25	1	Plastique	Prêt à l'emploi
43	Coupleur fileté	1	Acier	Prêt à l'emploi
44	Chape	1	Acier	Prêt à l'emploi
45	Poste de queue	1	Contre-plaqué	3 mm, prédécoupé
46	Tube de pivot de gouvernail	1	Aluminium	2/1,5 mm Ø, comme sur plan
47	Panneau d'aile	1+1	balsa	Prêt à l'emploi (1 x L, 1 x R) 5/4
48	Tube	1	Laiton	mm Ø; partie de 49
49	chape de roue	1	Laiton	Prêt à l'emploi

Numéro de pièce	La description	Non désactivé	Matériel	Dimensions en mm
50	craché de roue avant	1+1	Plastique	Prêt à l'emploi (1 x L, 1 x R)
51	Vis M3x30	3	Acier plaqué	Prêt à l'emploi
52	Écrou M3	7	Laiton	Prêt à l'emploi
53	naissain de roue	2+2	Plastique	Prêt à l'emploi (2 x L, 2 x R)
54	Corne	3	Laiton plaqué	Prêt à l'emploi
55	Vis M2x18	3	Laiton	Prêt à l'emploi
56	Écrou M2	1	Laiton	Prêt à l'emploi
57	Vis M2.5x18	3	Acier	Prêt à l'emploi
58	Écrou M2.5	3	Laiton	Prêt à l'emploi
59	Vis autotaraudeuse, 2,2 Ø x 9,5 8 Vis		Acier plaqué	Prêt à l'emploi
60	autotaraudeuse, 2,2 Ø x 6,5 4 Clip à		Acier plaqué	Prêt à l'emploi
61	ressort		Acier	1 mm Ø, comme plan
62	Connecteur de tige de poussée	2	Acier plaqué	Prêt à l'emploi
63	Connecteur de tige de poussée	2	Acier plaqué	Prêt à l'emploi
64	Ascenseur	1	balsa	Prêt à l'emploi
65	Roue de ballon	1	Plastique	Ø 45 mm
66	Roue de ballon	2	Plastique	50 mm de diamètre
	Plan	1		
	Feuille de décalcomanies	1		

Comme plan : se référer au dessin ; prendre les dimensions du plan ou du modèle.

Pour compléter le modèle, vous aurez besoin des éléments supplémentaires suivants :

Ponal Express (colle blanche) Stabilit	N° de commande 7638/10
Express (résine polyester) Pattex	N° de commande 7646/01
cyano-acrylate (« cyano ») Pattex	N° de commande 7639/21
cyano-acrylate, épais Résine de stratification (faible viscosité)	N° de commande 7639/25
Charge thixotrope (pour épaissir la résine de stratification)	

Pièces de contreplaqué découpées de 3 mm

Dimona / Katana

[plan]

- 1 Section FF
- 2 Section HH
- 3 Gaine d'antenne du récepteur
- 4 Gouvernail
- 5 Ascenseur
- 6 Section DD
- 7 Section KK
- 8 Cintrage à partir d'une tige d'acier Ø 1 mm
- 9 Flight pack - 10 alvéoles, SANYO KR-1400 AE illustré
- dix Dos sable de la partie 31 à 2 + 2 mm
- 11 Appliquer du tissu de verre et de la résine sur le
- 12 dessus Section CC
- 13 tringlerie d'aileron
- 14 Disposition des alvéoles en pack de 10 alvéoles - pas à
- 15 l'échelle Section JJ
- 16 Soulagez ici
- 2 mm - voir notice de montage
- 17 Montage du ruban charnière
- 18 Toute la longueur
- 19 Bande de charnière (bandes courtes) Aile
- 20 gauche - vue du dessous Bien s'ouvrir pour
- 21 s'adapter au servo
- 22 Plaque de contreplaqué montée

- 23 Collez l'écrou M2.5 en place avec STABILIT Express
- 24 Section AA
- 25 Supports de câbles Bowden à partir de matériaux découpés à l'emporte-pièce, collés sur un côté de
- 26 l'aileron Super Dimona : trois
- 27 Manchon de pivot pour la pièce 46 installé en usine ; non représenté sur le dessin Débris
- 28 de contreplaqué 3 mm
- 29 Section EE
- 30 Agrandir la fente du train de roulement d'environ 1 mm sur tout le tour Fente de
- 31 scie de 6 mm de profondeur au centre de la pièce 17
- 32 Vis autotaraudeuse, 2,2 Ø x 9,5 mm, pièce 59
- 33 Appliquer du tissu de verre et de la résine sur le tube en laiton (17) et le support de menuisier (10 et 11)
- 34 Rondelles ; le nombre requis peut varier
- 35 Section GG
- 36 Centre de gravité (CG) : DV-20 Katana 65 - 73 mm
Super Dimona 70 - 75 mm
- 37 Coller les pièces entre elles comme décrit dans la notice de montage
- 38 Dièdre longitudinal réf. empennage : +1,5°
- 39 Trou pour câble de servo
- 40 Collez la chape de roue 49 sur la fourche de roue 50 avec écrou STABILIT Express
- 41 Solder M3 sur la chape de roue 49
- 42 Section BB
- 43 Compartiment Flight Pack - 8 à 10 cellules, 700 à 1400 mAh de capacité
- 44 Center of Gravity, CG
- 45 Vis autotaraudeuse, 2,2 Ø x 6,5 mm
- 46 Laisser un espace d'environ 3 mm sur les côtés du moteur pour que l'air de refroidissement s'échappe
- 47 Spinner, n° de commande 7253/36
- 48 Voie du flux d'air de refroidissement
- 49 Poncer le bord arrière de l'ouverture du radiateur - voir les instructions de montage
- 50 Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications dans l'intérêt du progrès