

LES BOURDES QUE VOUS N'AVEZ PAS (ENCORE) COMMISSES ... LES « DUM-DUMS » !

Certaines personnes l'attribuent à la loi de Murphy, mais je suis enclin à croire que le Dum-Dum commis par les constructeurs sont le résultat de hâte, d'inattention, de négligence et d'inexpérience, non d'inévitabilité ! L'inexpérience, curieusement, n'est pas aussi souvent un facteur dans les Dum-Dums que la hâte, l'inattention ou la négligence.

Mais, d'abord les choses. Juste au cas où vous ne sauriez pas ce qu'est un Dum-Dum, voici un indice. Le son est descriptif de l'acte commis. Maintenant, en le sachant, peut-être que vous reconnaîtrez quelque chose de la nuance délicate du sens du mot à partir de ce qui suit. Ceux-ci sont des stupidités commises dans le passé et même maintenant et étant perpétrés derrière les portes closes de bien des ateliers.

OH NON !

Le voici. Le Dum-Dum le plus fréquemment fait de tous. Celui-ci est, en effet, embarrassant. La plupart des constructeurs reconnaîtront avec ironie que, à un moment ou un autre, ils ont fabriqué deux longerons d'aile gauche, flancs de fuselage, volets, ailerons, trains d'atterrissement, nervures de racine, ailes, ferrures, etc., etc.



Bien sûr, vous et moi, étant des exceptions rares, ne réalisons jamais un Dum-Dum comme celui-là. Nous sommes toujours alertes et jamais pressés et faisons toujours un gauche et un droit... même en pliant de petites équerres simples. Néanmoins, juste pour le sport, pourquoi ne pas vérifier ces deux pièces (fabriquées juste la nuit dernière) en les plaçant côté à côté ? Les plis sont-ils dans des directions opposées ? Les âmes sur des côtés opposés ? Et les chanfreins ? Bien ! Vous avez en effet une pièce gauche et droite... si c'est ce dont vous avez besoin.

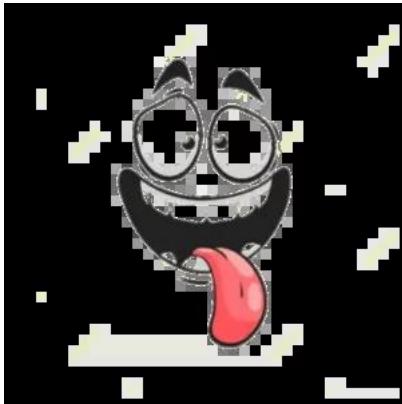
JE L'AURAI JURÉ...

D'une manière ou d'une autre, la plupart des projets ont tendance à s'étendre sur plusieurs années. Quelle est la qualité de votre mémoire ? Avez-vous déjà fabriqué ces ferrures sur lesquelles vous travaillez maintenant ? Drôle, n'est-ce pas ? Vous pensiez que oui mais comme vous ne pouviez pas les localiser vous avez supposé, naturellement, que peut-être vous ne les aviez vraiment pas faites. Je parie des dollars contre des beignets qu'après avoir fini de fabriquer ces pièces, vous en retrouverez d'autres fabriquées plus tôt dans le projet...

Il est utile de garder un carnet dans votre zone de travail pour consigner les petites ferrures et pièces que vous fabriquez ou commandez. Non seulement vous devriez faire cela, mais vous devriez aussi réserver une boîte ou quelques tiroirs de rangement quelque part où vous pouvez garder toutes vos bonnes pièces et éléments ensemble jusqu'à ce qu'ils soient installés sur l'avion.

QU'Y A-T-IL DANS UNE JOURNÉE ?

Les constructeurs d'avions en bois pourraient reconnaître un incident habituel dans ce qui suit : Le composant assemblé a été collé tôt ce matin-là. Il est maintenant milieu d'après-midi et les joints de colle semblent durs quand on les vérifie avec un ongle. Les températures ont été assez élevées et les lots de colle ont épaisse assez rapidement dans le récipient. Ce serait super de pouvoir chanfreiner ces bords et découper et finir le tout avant de quitter aujourd'hui...



Vous avez deviné, le rabotage lourd et les découpes qui ont suivi ont desserré un des joints de colle mal durcis. La leçon apprise de ce Dum-Dum est de ne jamais travailler une structure collée avant 24 heures. Ou, au moins pas avant qu'elle ait durci pendant la nuit à 70 degrés F (ou plus).

ÇA N'ARRIVE JAMAIS ?

Ce constructeur est plutôt malin. Remarquez comme il serre la douille Nico Press contre la cosse sur le câble de commande. Il sait même qu'il faut couper les pointes de la cosse pour obtenir un meilleur ajustement plus proche de la douille. Remarquez comme il insère soigneusement le câble dans l'outil Nico Press en gardant sa boucle bien serrée contre la cosse. Un, deux, trois beaux pressages avec l'outil. Ça a l'air bien. Maintenant il coupe l'extrémité de câble assez longue. Oh, oh ! Il a coupé le mauvais morceau. Ça n'arrive jamais ; en effet !

COMMENT ÇA SE PASSE DÉJÀ ?

Comme c'est pathétique. Voyant que la bande de roulement extérieure de ses pneus s'usait visiblement, le consciencieux Calvin soulève son avion maison et fait tourner les pneus en retirant les roues et en échangeant chaque roue sur l'axe du train d'atterrissage opposé. Après avoir abaissé les crics et reculé pour admirer son travail... oh surprise, il voit que les bandes usées sont toujours sur les bords extérieurs.

Zut, tout le monde sait que les pneus doivent être retirés de leurs roues et retournés pour déplacer la zone d'usure de l'autre côté. N'est-ce pas ?

JE LE FERAI PLUS TARD...

Au fur et à mesure que la pièce est assemblée, les boulons sont insérés et les écrous serrés au doigt. Certains écrous ne sont même pas mis à cause d'un appel au dîner ou une autre distraction importante.

Oh, eh bien, il s'en occupera à son retour. Je suis sûr qu'il a toute l'intention de revenir finir son serrage et son frettage. D'une manière ou d'une autre, cependant, ce détail peut être oublié jusqu'à une date future. Espérons qu'entre-temps, la pièce ne tombe pas pendant le vol d'essai et qu'il découvre son omission à temps.

Essayez de respecter cette règle : ne jamais installer des boulons et écrous dans des composants finis sans compléter le travail en les serrant au couple et/ou en les sécurisant. Oui, en effet, même si vous pensez que vous devrez retirer la pièce plus tard, toujours serrer et sécuriser avant de partir.

RETOURNEZ-MOI (et vous le regretterez)

Que pensez-vous de celle-ci. Le panneau d'instruments a été tracé sur une nouvelle feuille d'aluminium et sa forme externe découpée sur une scie à ruban. Après que les bords aient été rendus lisses avec une lime, les emplacements des trous des instruments furent repérés pour obtenir un effet agréablement équilibré. Ensuite, en utilisant un emporte-pièce circulaire dans une perceuse à colonne, avec le panneau d'instruments soigneusement fixé, chaque trou fut découpé. Après cela vinrent le marquage et le perçage des trous de vis pour chaque instrument et pour la fixation du panneau. Il est difficile d'obtenir que tous les trous de fixation s'alignent correctement, mais il s'en est plutôt bien sorti. Enfin, une seule chose de plus à faire : faire la petite découpe à la position de 7 heures pour le bouton de l'altimètre. Celle-ci, il la marqua, découpa et façonna

facilement avec une lime ronde.



Bon sang ! Comment cela a-t-il pu arriver à quelqu'un ? En marquant la découpe de l'altimètre, le constructeur avait par inadvertance retourné le panneau d'instruments et le marquage et la découpe furent réalisés du mauvais côté et donc dans la mauvaise position. C'est le pire genre de Dum-Dum, celui-ci se produisant pendant la toute dernière opération. Il existe de nombreuses variations de ce Dum-Dum "côté inversé" impliquant contreplaqué, plexiglas et feuilles de métal.

LA BEAUTÉ N'EST QUE SUPERFICIELLE

La peinture s'applique magnifiquement. Il note avec satisfaction que ces minuscules rayures et spirales laissées par le ponçage initial avec un papier de verre à grain moyen ont disparu sous la peinture fraîche. Oui, monsieur. Cela va s'avérer parfait...

Un gémissement et beaucoup de râles sortent du constructeur. La peinture avait pris, et les voilà à nouveau, dans les moindres détails, toutes les spirales, rayures et petits trous. Il avait entendu dire que la peinture ne cacherait pas les imperfections et avait plus ou moins accepté cette vérité. Pourtant, ces minuscules défauts ne semblaient pas si mauvais et il pensait que peut-être cette fois la peinture les couvrirait...

Ne nourrissez jamais une telle supposition trompeuse un seul instant. Dès que la peinture sèche, toutes ces minuscules imperfections, rayures, spirales, dépressions et trous dans la fibre de verre, et même le grain du bois, apparaîtront à l'œil nu avec une clarté frappante.

QUEL EST L'OBJECTIF ?

Un Dum-Dum peut s'introduire chez n'importe qui. Espérons que ceux qui envahissent votre atelier soient du genre bénin. Le genre simplement frustrant et chronophage, voire embarrassant, mais pas dangereux.

Un bon remède maison pour cette affliction est d'en parler périodiquement dans votre association de constructeurs amateurs. Peut-être que cela n'empêchera pas tous les futurs Dum-Dums, mais cela peut certainement aider à réduire leur fréquence. Une discussion avec un constructeur expérimenté sur les moyens et méthodes d'accomplir une tâche peut être très enrichissante.

Comme vous le savez tous, le véritable secret pour effectuer une bonne inspection est de savoir où regarder. Ainsi, quand vous avez une demi-douzaine de paires d'yeux expérimentés qui ont collectivement observé de nombreux composants et systèmes d'avions... la plupart d'entre eux regarderont forcément aux bons endroits, assurant une inspection très approfondie.

