



POSE D'UN MASQUE AVANT A 110

D.Frossard & philippe.loutrel@laposte.net – Nov. 2000



DEPOSE DE L'ANCIEN MASQUE

On commence par le délamination des tissus d'attache sur le FOND DE COFFRE, pièce maîtresse porteuse supportant la barre antiroulis (voir Mille Miles de Novembre 2000).

On décolle l'ancien stratifié au burin large de carrossier (ou au ciseau à bois) puis on l'arrache de préférence à une découpe à la disqueuse : ceci améliorera la qualité de la stratification ultérieure.

Au niveau de l'axe des roues, par exemple, on incise le masque jusqu'à la paroi verticale du coffre. La découpe s'effectue au disque diamanté, à faible vitesse (variateur) pour éviter l'échauffement. On arrache les tissus collés de part et d'autre de la paroi du coffre. Si l'arrachement est impossible, on les ponce.

L'ancien masque est mis de côté comme référence pour les divers percements : phares, clignotants, lettres ALPINE ...

POSE DU NOUVEAU MASQUE

Le nouveau masque a été préalablement équipé des deux tuyaux d'écoulement d'eau, de la buse d'entrée d'air et de la vis du système de maintien de capot ouvert (voir note REP 2 Construction d'un masque avant A 110). Il est aussi possible de remplacer ce système par un câble gainé.

Le nouveau masque va être ajusté avec précision sur la carrosserie grâce au capot qui servira de guide de référence. On perce les quatre trous D=5mm de fixation des charnières de capot sur le masque et on monte le capot sur le masque. L'ensemble est supporté par deux chandelles sous les supports de pare-chocs, puis positionné pour obtenir un espacement régulier avec le tour du coffre d'environ 3 mm. Si nécessaire, « tirer » les trous de fixation sur le masque à la lime queue de rat.

On incise alors le masque au niveau de l'axe des roues pour laisser un espace de 5 à 10 mm avec la partie restante de l'aile. Les deux lèvres côté masque et côté aile sont limées en biseau à la lime électrique.

Pendant toute la stratification, le masque doit être maintenu rigidement dans cette position. Ceci est réalisé au moyen de plaques rivetées (popées). On découpe ces plaques dans de la tôle d'aluminium de 1 mm d'épaisseur (la plaque de police avant qui a du souffrir, par exemple). On perce deux bandes (5x10 cm) de part et d'autre de la coupure, parallèlement à l'arrête de l'aile.

La stratification peut alors commencer, sans oublier les deux équerres d'entrée d'air pour les freins. On utilise deux plis de mat 450 g (de qualité « poudre », de préférence à « émulsion », car il s'imprègne plus facilement de résine) et un pli de roving 280g (voir note Réparation du Polyester). Lorsque la résine a durci, toutes les plaques et les rivets pop sont déposés : **aucun élément métallique ne doit rester dans le polyester.**

La zone de raccordement sur la partie supérieure des ailes est enduite de résine chargée (silice micronisée) et pour la finition, de Sintofer. Pour parfaire l'alignement des bordures d'aile, on utilise la lime électrique, de la résine chargée, de la fibrette, et du Sintofer en finition.

PERCEMENTS

Il est indispensable de percer **tous** les trous avant la mise en peinture. A l'aide du patron réalisé par une couche de mat sur l'ancien masque, on perce les trous de fixation des lettres ALPINE, et du losange Renault. Les supports de phares EQUIPES DE LEUR COLLERETTE sont utilisés comme guide de perçement (sinon ils seront fixé trop bas). Les découpes pour les clignotants sont effectuées à la mini disqueuse (Dremmel). Les trous de fixation des baguettes d'entrée d'air et de la baguette centrale sont percés.

Des trous de D = 8mm sont percés pour le pare-chocs ainsi que deux trous de D = 6mm pour les boulons de cosses de masse au niveau du pare-chocs.

Pour les écope en plexi des phares, on implante des écrous noyés de type Tubtara (marque Oталu) de préférence, ou Riveclé, en utilisant les anciens plexis comme patrons s'ils existent encore !

Sous l'aile gauche, on découpe un orifice rectangulaire pour le passage des trompes de klaxon et on perce les trous de fixation des trompes et du compresseur.

Pour le passage des fils électriques vers les phares, on perce des trous de D = 20mm environ, équipés d'un morceau de tuyau en plastique, type tuyau d'arrosage.

Contributions :Serge Escallon,..