

A gauche : le servo d'aileron est placé à plat au centre de l'aile. Ci-dessus : les commandes d'ailerons sont réalisées par câble de vélo couissant dans une gaine plastique. Les guignols d'ailerons sont issus du commerce

bord de fuite prend naissance sur la nervure n°6 du tronçon extérieur, il suit la courbure de l'aile pour venir mourir sur la nervure n°1 de la partie centrale. Les fibres du bois ne sont donc pas coupées dans cette zone entre le tronçon extrême et la partie centrale : solidité et légèreté sont donc au rendez vous. Pour le coffrage de l'intrados de la partie centrale on procédera de façon identique, mais cette fois-ci, on pourra également coffrer d'une seule pièce la partie centrale au niveau du bord de fuite. Voilà, le gros oeuvre est fini sur l'aile, il reste à coller le bord d'attaque en balsa de 5 mm puis poncer l'ensemble et finir par l'habillage de l'aile dans sa partie centrale d'intrados sous le fuselage (couple + baguette + coffrage). Les ailerons sont en structure. N'oubliez pas de mettre en place les éléments en bois durs assurant le logement du train en corde à piano.

Finition

Mon Corsair est entièrement recouvert d'Oracover blanc, ce revêtement reçoit ensuite une couche d'apprêt qui

va permettre l'accrochage de la peinture sur l'entoilage. Chacun ayant ses habitudes, je me contenterai de présenter les solutions retenues. Les bandes de reconnaissance jaune et noir sont découpées dans de l'Oracover, je remercie à ce sujet Jean Claude Milville pour m'avoir dépanné avec une belle chute d'un jaune correspondant parfaitement à la teinte utilisée sur le Corsair. L'ensemble du modèle a reçu une couche de peinture bleue marine (Tollens réf. 911) passée au rouleau. Le jaune et le rouge des cocardes

sont obtenus après découpe dans du Solar, le rond central en bleu est peint au pinceau (réf. 48 chez Humbrol). Le numéro de la flottille est découpé dans de l'Oracover blanc, les autres immatriculations ainsi que les ancres de marines sont tracées au pinceau.

Train d'atterrissage.

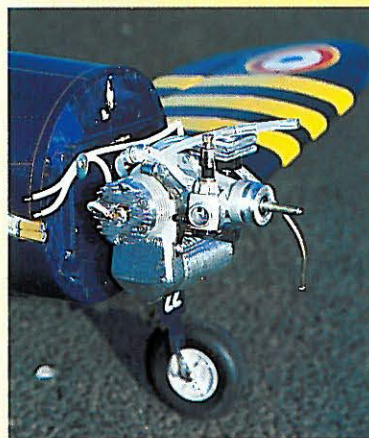
Le train principal est en corde à piano de 4 mm, les roues sont des Robart. Pour la roulette de queue, il y a plus de travail, l'axe de rotation, pivotant dans une gaine est porté par deux paliers situés verticalement dans la queue de l'appareil, viennent ensuite se fixer différentes biellettes découpées dans de la gaine dorée. Par simplicité et pour un gain de poids, cette roulette n'est pas conjuguée.



Le détail qui fait mal sur une si petite machine : l'auteur n'a pas hésité à reproduire le système de croise d'apontage et une roulette de queue particulièrement réaliste.

Installation moteur radio

L'installation du moteur est classique, c'est un OS 6,5 SF qui propulse le Corsair, j'ai monté un pot de marque Tatone afin de camoufler totalement la propulsion. La batterie prend place contre le réservoir. Pour l'installation des servos, vous pouvez vous inspirer des photos mais dans ce domaine, chacun à ses petites habitudes. Le principal étant de loger ces éléments suivant le centrage du modèle (tout dépend du "poids" relatif de la queue du Corsair).



Ci-dessus : L'installation du moteur et de la radio dans ce Corsair ne posent pas de problèmes particuliers compte tenu de la place disponible. Les commandes de direction et de profondeur sont constituées par des baguettes balsa avec kwink-link : classique !

Essais en vols

Nous sommes le 21 février, alors que la France est bloquée sous des tonnes de neige, le soleil fait son apparition dans le superbe ciel bleu du Nord de la France.

C'est un véritable miracle, je prends donc contact avec le rédac-chef très tôt le matin (il est à 250 km du terrain de vol) et nous nous retrouvons en début d'après midi pour la séance d'essais. L'appareil est vite monté, Thierry attaque les photos statiques et c'est avec un certain plaisir qu'il mitraille le Corsair. Bon c'est pas tout, mais dans mVm, il y a un V comme