

lages secs, procéder aux différentes découpes, pour l'aile je vous conseille de prendre votre temps en vous guidant sur l'assise de cette dernière. Pour le stabilisateur, découper le logement dans le fuselage une fois le stabilisateur fini, ce dernier servira de référence (passe ou passe pas dans son logement). Le coffrage sera également découpé pour dégager l'accès au poste de pilotage. Le croupion du fuselage sera mis en forme dans un bloc de balsa collé auparavant sur l'arrière du fuselage. Poser le raccord entre le fuselage et la partie mobile de la dérive (réalisation en balsa de 1,5 mm). Terminer le fuselage par la pose de l'assise de l'aile en balsa 1,5 mm, ces assises viennent chapeauter les flancs internes ainsi que le coffrage extérieur.

## Capot

Les formes relativement simples du capot m'ont incité à le réaliser en bois. Découper les couples n°1' qui seront fixés à l'aide de quelques morceaux de scotch double face sur la face avant du couple moteur. Découper ensuite les couples n°2' qui seront réunis puis positionnés



Le capot moteur est réalisé en balsa, il intègre entièrement un pot Tatone dont les sorties d'échappement sont affleurantes.

sur le fuselage par l'intermédiaire de baguettes en balsa 5 x 5, le montage se fait en l'air et je vous conseille de procéder par symétrie dans le collage de ces baguettes. Une longue règle placée contre le fuselage permettra d'aligner et de centrer les couples n°2' par rapport à l'axe du fuselage. Une fois cet ensemble bien sec, procéder au coffrage du capot à l'aide de languettes en balsa de 3 mm. Pour la partie avant du capot, assembler un anneau réalisé par empilage de planchettes de balsa (voir le plan pour la fabrication de cet anneau), cet anneau sera ensuite collé sur le capot puis mis en forme. Une fois le capot poncé et ajusté sur le fuselage, on peut le séparer en utilisant une lame de cutter afin d'éliminer l'action du scotch double face. Vous pourrez par la suite découper le capot suivant la version du Corsair que vous avez choisie et finir par l'installation des volets de refroidissement du moteur.



Sympa les marquages non ? Notez la technique simple mise en œuvre pour faire ressortir les lignes de tôle avec un peu de peinture

tement sur une forme en balsa et ceci explique l'allure de cette bulle "prototype". Les bulles réalisées par la suite le seront à partir d'une forme en plâtre bien plus lisse et l'aspect des verrières ainsi obtenues sera de meilleure qualité.

## Assemblage du stabilisateur

Comme d'habitude, je procède par deux demi coquilles symétriques pour la réalisation de la partie fixe du stabilisateur. Les extrémités sont mises en forme dans des blocs de balsa tendre collés sur le stabilisateur. Les gouvernes se composent d'une âme centrale en balsa de 3 mm habillée dans sa partie avant par des baguettes en

balsa afin de former le bord d'attaque de la gouverne. Les deux gouvernes sont reliées par un morceau de contre-plaqué "qualité aviation" de section 6 x 9 mm (les 6 millimètres d'épaisseur peuvent être obtenus par empilage de contre-plaqué de moindre épaisseur : 2 x 3 mm). Ce raccord est percé en son centre pour recevoir une vis de 3 mm, bloquée par un écrou, cette vis se situe donc à l'intérieur de fuselage et elle va permettre de réaliser une commande de profondeur invisible (voir plan). Pour le montage du stabilisateur sur le fuselage procédez comme suit : placez le raccord en contre-plaqué équipé de sa partie commande (vis, écrou, pièce plastique pour l'accrochage d'une chape), enflez puis collez le stabilisateur dans son logement et en dernier lieu, montez et fixez les gouvernes sur charnière.

## Assemblage de la dérive

Pour la partie fixe, coller le bord d'attaque ainsi que les nervures puis coffrer le tout en balsa de 1,5 mm, ce coffrage vient mourir sur le fuselage. Pour la gouverne, on reprend le même principe que les gouvernes de profondeur : une âme en balsa de 1,5 accompagnée d'un habillage. Différents blocs de balsa mis en forme seront utilisés pour la partie haute de la dérive.

## Assemblage de l'aile

L'aile se décompose en trois parties : une centrale et deux tronçons d'extrémités. Voyons la partie centrale, commencez par découper les deux clés d'aile en contre-plaqué de 1 mm, soignez les découpes, c'est très important. Ces deux clés d'ailes vont prendre en sandwich des bouts de longerons en balsa 10 x 5. On obtient donc un caisson solide et indéformable. On poursuit par la découpe des nervures et des renforts de nervures pour la fixation du train. Les nervures sont ensuite enfilées dans le caisson. On fait passer la nervure dans les trous puis on tourne la nervure pour la placer verticalement. Si vous avez soigné vos découpes, les nervures se montent avec un léger serrage. Coller ensuite les nervures, puis coller le faux bord d'attaque en balsa de 3 mm. Coller la pièce n° 12 dans la partie centrale, placer les tétons ainsi que les blocs de renfort pour le passage de la vis de fixation. II

## Bulle

Elle vous posera moins de souci que vous pouvez l'obtenir directement auprès de la rédaction de MVM. La bulle qui équipe mon modèle a été thermoformée direc-



reste alors

à passer au coffrage de la partie centrale. On commence par l'arrière de l'aile au niveau du bord de fuite puis la partie avant entre le faux bord d'attaque et le milieu du longeron. La partie centrale cachée sous le fuselage est coffrée indépendamment des parties inclinées de part et d'autre du fuselage. Avant de terminer ce coffrage, on assemblera les deux tronçons extrêmes de la voilure, c'est une structure tout à fait classique qui présente un léger vrillage négatif. Une fois ces tronçons finis, on peut procéder à l'assemblage de l'aile, je vous conseille de réaliser un chantier pour éviter tout vrillage. Pour terminer le coffrage d'extrados de la partie centrale de l'aile, nous allons conserver cette dernière sur son chantier. Le coffrage situé entre le longeron et le coffrage placé au niveau du