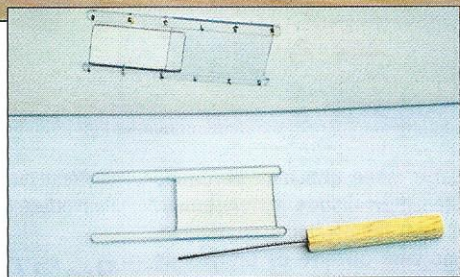


Des vérins télescopiques en tube plastique maintiennent les verrières ouvertes comme sur le grandeur. Les aérateurs des verrières sont rivetés à chaud avec une aiguille, en position ouverte.



Gros plan sur le double poste de pilotage qu'il est naturellement indispensable d'équiper (verrières ouvrantes, tableaux de bord, pilotes...) pour donner définitivement vie à cette maquette. Ci-contre, c'est cette fois le museau du grandeur... sur un coup d'œil trop rapide, on pourrait presque se méprendre tant la maquette est fidèle.



s'agissait d'un Clark Y, j'entendais toujours le commentaire suivant : «ah bon, j'aurais pas cru...».

Comme pour les couples, vous pouvez faire des photocopies du plan ou tracer les nervures sur du carton à l'aide d'une épingle. Puis découpez toutes les nervures en respectant les diverses épaisseurs et matériaux mentionnés sur le plan. Préparez également les coffrages en balsa de 1,5 mm (avec une marge de 2 mm sur l'avant) et les longerons en sambal. Ces derniers sont raboutés en sifflet puis affinés en largeur de 10 à 7 mm au saumon (l'affinage en épaisseur ne se fait qu'à partir de la nervure 23 pour atteindre 3 mm à la 31), ceci se fait avec un petit rabot à lame de rasoir.

Une fois le plan protégé par une feuille de plastique, le coffrage d'intrados et le bord de fuite en CTP 1,5 mm y sont épinglés, puis le longeron collé sur le coffrage. Avant de coller les nervures, s'assurer que les trous sont bien alignés en enfilant les fourreaux. Percez également avec précision l'emplacement de la prise 6-broches afin qu'elle rentre juste en force. La nervure 1 est inclinée à l'aide du gabarit en triangle du plan. Collez les nervures jusqu'à la 7, présentez l'aérofrein, et collez la nervure 13 en bout. Collez ensuite la traverse en balsa de 3 mm, entre les nervures 7 et 13, puis continuez le collage des nervures 8 à 12 recoupées. Les parties arrière reposent sur une cale de

1,5 mm glissée sous le plastique du plan, pour se décaler de l'épaisseur du coffrage. L'aérofrein est collé en place contre le longeron d'intrados et les nervures. Collez le reste des nervures, le longeron d'extrados, et enfin les âmes de part et d'autre des longerons, ainsi que le bord de fuite d'extrados cette fois-ci en balsa.

A ce stade, la première aile peut être démontée du chantier pour construire la seconde. Enfilez ensuite les fourreaux dans les nervures et les ailes sur le fuselage, vérifiez la bonne triangulation du planeur ainsi que le parallélisme avec le stab, et rectifiez si besoin les trous des nervures pour un bon alignement. Maintenez avec des pinces en plastique les ailes contre les nervures d'emplanture du fuselage, et pointez à l'époxy les fourreaux et les nervures d'ailes. Retirez ces ailes pour finir les collages à l'époxy, en plaçant les ailes verticalement pour que l'époxy s'infiltre bien dans l'épaisseur des nervures.

Passez alors les câbles des servos d'ailerons et d'AF, et soudez une prise Multiplex 6-broches qui sera collée à la cyano dans la nervure d'emplanture (par l'intérieur, un congé d'époxy renforce la tenue de la prise). Côté fuselage, cette prise reste libre, par sécurité, au cas où les ailes s'écarteraient un peu en vol. Le servo d'AF loge entre les longerons, où il est vissé sur une platine en CTP. La tringle en CAP de 1 mm reliant l'AF au servo pourra être pliée avec un Z au milieu, pour forcer légèrement le verrouillage dudit AF. Les deux côtés doivent être parfaitement réglés, l'attaque se faisant sur le dessus du servo d'un côté et sur le dessous de l'autre, puisque ces servos sont reliés en parallèle au récepteur via un cordon en Y. Il serait bien sûr plus simple, pour les réglages, de les brancher sur deux voies différentes, à condition de disposer d'un émetteur capable de le gérer.

Vérifiez une dernière fois que rien ne manque, et coffrez l'extrados en balsa de 1,5 mm. Avec une grande cale à poncer, affleurez les coffrages contre l'avant des nervures. Collez les bords d'attaque tirés d'une planche balsa de 10 mm en les maintenant avec du scotch. Profilez ensuite au rabot à lame de rasoir, approchez le plus possible les coffrages (attention de ne pas les «mordre» - laissez un demi-millimètre de bois), et finissez en ponçant à la cale jusqu'à effleurement des coffrages. Enfin, profilez les angles au rabot pour obtenir le profil, et finissez à la cale à poncer avec du papier de verre fin.

Un coffrage est ajusté et collé autour de l'aérofrein. La palette d'AF se trouve environ 1 mm sous

le coffrage. Ajustez un chapeau en balsa de 3 mm (ou plus si besoin - il doit dépasser du coffrage d'aile) et collez-le en mettant un filet d'époxy sur le chant de la palette. Epinglez et laissez sécher à l'envers pour que la colle ne coule pas dans le mécanisme. Le chapeau dépassant est ensuite poncé au même niveau que les coffrages. Reste à poser tous les chapeaux de nervures et les centaines de goussets, facultatifs mais si jolis en transparence !

Les ailerons et leur articulation sont faits sur le même principe que le stab.

## Derniers habillages de finition

### • Les karmans

Le bord de fuite du karman est en CTP de 1 mm. Du balsa est collé dessus et dessous pour combler, et poncé jusqu'à la nervure. Des morceaux de balsa de 5 mm à la forme de la nervure d'emplanture sont collés sur le fuselage pour recevoir les coffrages. Coffrez en balsa tendre de 4 mm ce qui devrait dépasser l'épaisseur du profil de l'aile. L'aile positionnée contre le fuselage, tracez son pourtour sur le chant des coffrages de karmans, puis poncez jusqu'au tracé. Un congé d'enduit tendre à l'eau est enfin appliqué avec le doigt pour profiler l'angle.

### • La cabine et son aménagement

N'ayant hélas pas pu avoir les photos d'intérieur de ce Musger, je me suis inspiré de l'aménagement d'un MG 19a. Je ne décrirai pas ici les méthodes «full scratch» qui ont déjà été abordées pour mes autres constructions (voir par exemple l'article du Harbinger dans Modèle Mag n°646). Les pilotes sont comme d'habitude faits à partir de pâte à papier, et les habits viennent de la récup (voir cette fois la recette proposée avec l'article du Bergfalke dans Modèle Mag n°621). Je trouve plus agréable, plus satisfaisant, de tout faire par soi-même plutôt que de coller des accessoires du commerce et des «playboys» au visage coincé.

### • Entoilage et finitions

Si vous optez pour une décoration mixte peinture et zones transparentes, le Diacov est le matériau le plus approprié (ce tissu thermorétractable est d'ailleurs utilisé en aviation grandeur, dans des grammages bien sûr plus importants). Si vous préférez une déco entièrement peinte, du Solartex sera plus simple à poser. En effet, le Diacov est un peu embêtant à couper : il faut