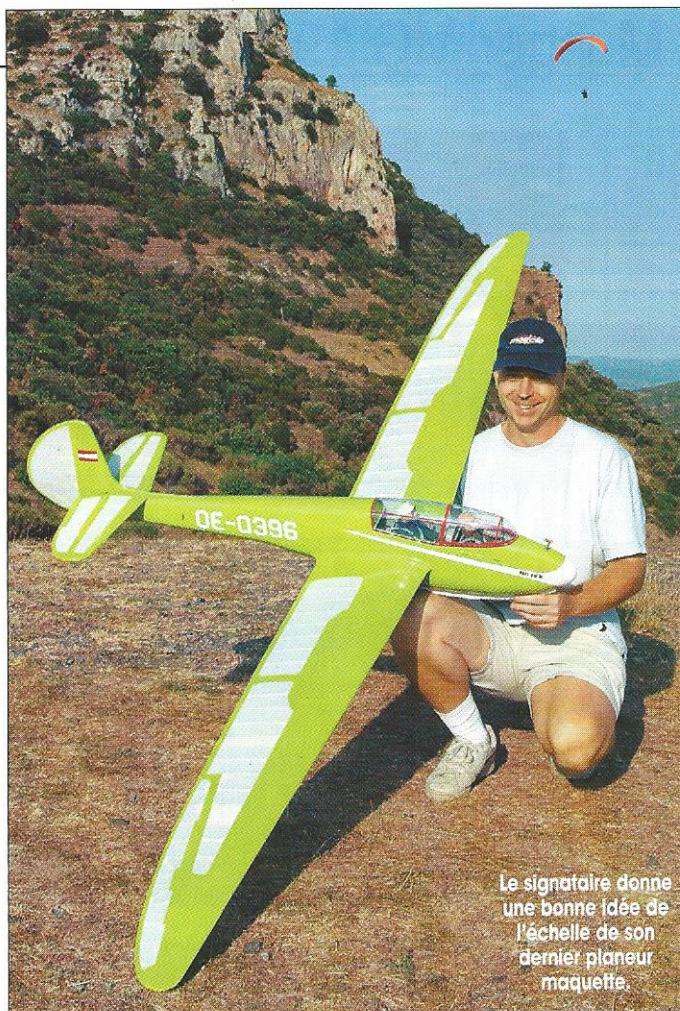


suivi du MG 4 en 1931, et ce n'est qu'à partir de 1951 que les MG 19 apparaîtront. La version à ailes de mouette est la plus courante, c'est le MG 19a, mais aucune décoration ne m'ayant inspiré (toutes allant du blanc au crème pour les plus excentriques), j'opterai pour la version MG 19b à simple dièdre. Mais quel dièdre ! Quant au MG 19c, il possède des ailes trapézoïdales à saumons droits : c'est moins joli que la forme elliptique de la version b.

Le OE-0396 vert grenouille m'ayant servi de modèle est basé à la belle saison à Hohenems en Autriche, et le reste de l'année il est stocké dans un atelier sous le gymnase d'un lycée à Gisingen près de Fürstentum au Liechtenstein. Le site internet de l'aéroclub d'Hohenems est hélas inaccessible depuis plusieurs mois. Heureusement, j'ai pu y récupérer quelques photos auparavant. Et le seul contact que j'avais ne répond plus : difficile, dans ces conditions, d'obtenir plus de documents. Pour ceux qui auraient l'occasion d'aller en Autriche, chaque année, la troisième semaine d'août, les rares Musger en état de vol se donnent rendez-vous sur l'aérodrome de Micheldorf.



Le signataire donne une bonne idée de l'échelle de son dernier planeur maquette.

## Pour modélistes patients et minutieux

Inutile de préciser que ce planeur s'adresse à des modélistes patients et minutieux, ayant au minimum l'expérience de la construction de quelques modèles. Pour ce plan, encarté dans deux numéros de votre chère revue (pour une meilleure clarté et compréhension), j'ai choisi l'échelle 1/6, ce qui donne une envergure de près de 3 mètres (le vrai ayant une envergure de 17,60 mètres). Pour des raisons de place, je n'ai dessiné que des demi-couples que vous devrez donc tracer en entier :

- soit en photocopiant le plan pour découper la seconde moitié ainsi obtenue.
- soit en plaçant sous le plan un carton fin (genre emballage de biscuits ou autre) que vous allez piquer avec une épingle en suivant les contours de ces demi-couples pour relier ensuite au crayon ces trous d'épingle avec une règle souple serpent et obtenir des gabarits de découpe.

La même chose sera faite pour les nervures. Ce plan vous offre par contre le privilège d'avoir les deux ailes dessinées, ainsi que le fuselage également en entier, le tout avec un maximum de détails pour mener à bien cette construction.

On commence par le stabilisateur. Préparez les entailles sur les

longerons d'articulation (balsa dur de 10 mm pour la partie mobile, et balsa plus léger pour la partie fixe du stab) en relevant leurs emplacements sur le plan. Un coup de lame de rasoir sur chaque trait et l'on évite avec une lame de scie à métaux sur une profondeur de 2 mm, après avoir vérifié sur une chute de balsa de 2 mm que l'entaille est juste. Le montant est épinglé sur le plan de travail et les nervures S1 à S6 sont collées en l'air. Tracez un axe sur ces nervures pour les aligner d'aplomb avec une équerre. Un bloc balsa est collé au centre, entre les deux nervures S1, pour donner une assise solide au stab. Le longeron doit déborder de 1,5 mm pour affleurer avec les chapeaux de nervures, mais il faudra auparavant coller les coffrages à l'avant et le bord d'attaque tiré d'une planche de 10 mm et mis en forme après collage.

Pour les gouvernes, le bord de fuite est en CTP de 1 mm : cela permet de travailler sur une forme finie bien rigide, qui ne se déformera pas sous la tension de l'entoilage. Ces bords de fuite sont collés dans le longeron en balsa dur de 10 mm. Les nervures sont de simples rectangles de balsa enfilés dans les entailles du longeron, leur mise en forme (section triangulaire) se faisant après collage. Du balsa léger de 2 mm est collé entre chaque nervure sur le bord de fuite en CTP puis poncé dans l'alignement du profil : voilà qui donnera de la surface de collage à l'entoilage.

Entaillez les charnières et emboîtez le tout, puis un petit coup de cale à poncer pour surfacer l'ensemble et l'on passe au profilage de l'articulation en « gueule de loup », creux pour la partie fixe, bombé pour la mobile. L'axe des charnières sera enfoncé de quelques millimètres en élargissant les entailles, afin de décaler l'articulation, ce qui permet de minimiser la fente de l'articulation. Collez les charnières sur la gouverne puis, après séchage, collez l'ensemble sur la partie fixe.

La dérive se construit sur le même principe, mais son volet ne sera collé qu'à la fin, après peinture.

## Fuselage : une belle pièce de structure bois

Comme à mon habitude, la structure du fuselage est basée sur des couples en CTP ordinaire de 3 mm (du 3 plis en okoumé ou peuplier qui s'achète chez les fournisseurs de panneaux vendant aussi aux particuliers - cherchez dans les pages jaunes à « panneaux de bois »). Surtout n'utilisez pas du 3 mm multiplis aviation qui serait trop lourd et coûteux. L'usage de CTP facilite la manutention ainsi que la pose des longerons et coffrages sans risque de casse. Si toutefois vous préférez mettre des couples en balsa, ne le

# BRIEFING

## Musger MG 19b Steinadler

### CARACTÉRISTIQUES

|                 |               |
|-----------------|---------------|
| ENCHELLE        | 1/6           |
| ENVERGURE       | 2930 mm       |
| LONGUEUR        | 1340 mm       |
| CORDES          | 268/210/95 mm |
| PROFIL          | Clark Y       |
| DIEDRE          | 5,4°          |
| VE LONGITUDINAL | 2°            |
| SURFACE         | 56 dm²        |
| MASSE           | 2900 g        |
| CH. ALAIRE      | 51,8 g/dm²    |

### EQUIPEMENTS

|       |                         |
|-------|-------------------------|
| SERVO | 4 micros + 3 standard   |
| ACCU  | Ni-Cd 4,8 V & 1700 mA/h |

### REGLAGES

|          |                |
|----------|----------------|
| CENTRAGE | à 105 mm du BA |
|----------|----------------|

### DEBATTEMENTS\*

|            |  |
|------------|--|
| AILERONS   | +5/-10 mm (petits)<br>+8/-15 mm (grands)   |
| PROFONDEUR | +12/-15 mm (petits)<br>+25/-30 mm (grands) |
| DIRECTION  | 2 x 45 mm                                  |

(\* : «+» vers le bas et «-» vers le haut)

faites qu'à partir de C12, en deux épaisseurs de 1,5 mm à fibres croisées (sinon, en cours de montage, ces couples risquent de casser étant donné le peu de matière qu'il reste). Plus les découpes seront précises et plus le montage sera facile. Chaque couple a un support qui reposera à plat sur le chantier : ces supports seront coupés après pose des longerons, quand le fuselage se tiendra bien (effectuez donc une amorce de coupe au cutter sur ces pieds de couples pour faciliter ensuite leur détachement). Il est important de vérifier que chaque entaille corresponde bien à son longeron, en sachant qu'il vaut mieux figoler les ajustages car c'est du temps gagné par la suite.

Une baguette de 3 mm servant de guide est fixée sur le plan de travail, pour aligner les pieds des couples. Collez les couples 1 à 7 sur la quille avant, et alignez l'ensemble sur la baguette-guide. Même chose pour la partie arrière avec les couples 10 à 20. Préparez l'ensemble du capot de roue avec les couples 8 et 9, ce bloc réunissant les ensembles couples/quilles avant et arrière.

Collez ensuite tous les longerons en pin ou samba 5 x 3, d'abord ceux du cockpit (du couple 3 au 9) qui sont doublés par un longeron plus long allant du couple 1 au 11, puis les longerons allant du couple 1 au 13, et enfin du 7 au 20. Le fuselage peut maintenant être retiré du chantier.