

# hooon



service. Mais il n'en fut rien et, jusqu'à la fin de la guerre, le Typhoon fut de toutes les opérations. De Dieppe à la bataille finale, en passant par le jour J. Cet avion, s'il était tout de même apprécié de ses pilotes, fut affublé d'un certain nombre de défauts jusqu'à la fin de sa carrière. On peut citer pêle-mêle : ressemblance en combat avec le FW 190 ayant entraîné des tirs fratricides, grande fragilité du moteur, maintenance complexe, performances décevantes à haute altitude qui firent de lui un avion d'attaque à basse altitude. Toutes choses qui ouvrirent la voie à deux chasseurs redoutables directement dérivés du Typhoon : le Tempest et le Sea Fury. Mais c'est une autre histoire...

J'aime les warbirds, surtout ceux dont les noms ne viennent pas immédiatement à l'esprit lorsqu'on évoque cette catégorie. Cette année 2004 marquant le soixantième anniversaire du débarquement en

Normandie, j'ai eu envie de vous proposer de construire une des machines qui ont glorieusement porté les bandes blanches et noires. Conformément à mes habitudes, le cahier des charges est très simple : construction Depron intégrale et machine à la portée du pilote moyen. Si vous avez construit et apprécié le Viking, le Typhoon est à votre portée et vous permettra d'acquiescer une plus grande maîtrise de la construction des petites machines en Depron. Alors au travail !

## Construction

### Bâti de train rentrant

Avant de s'attaquer à la construction de la cellule proprement dite, il vaut mieux préparer d'abord un de ses éléments clés : le bâti du train d'atterrissage. Celui-ci est constitué de pièces en contreplaqué multiplies de 15/10 assemblées à la cyano. A cause des

dièdres, la réalisation de ce sous-ensemble est un peu délicate et demande un maximum de soin car le bâti constitue également la structure primaire de l'aile. Il faut donc éviter tout vrillage. On commence par découper les pièces qu'on monte à blanc pour s'assurer que tout tombe juste, on ajoute les quelques éléments en Depron 6 mm (nervures à contrecolle), puis on procède au collage à la cyano en vérifiant souvent qu'aucun vrillage ne vient sournoisement saboter le travail. On visse ensuite la mécanique des trains - des GWS réf GW RG MM - à sa place et le servo sur sa platine (fermement et sans les Silentbloc qui ne feraient qu'induire un jeu supplémentaire). Ensuite, il faut plier les cordes à piano des jambes de train aux dimensions, les habiller avec un tube carbone de 4 mm (c'est plus joli), et les munir de leurs roues avant de les monter à leur emplacement. Tout ceci est relativement vite fait, mais ne vous réjouissez pas trop vite, il reste encore à confectionner les commandes en corde à piano 1,5 mm et à faire quelques réglages pendant que tout est encore accessible car il ne sera plus temps d'y penser quand le bel ouvrage sera enfermé dans l'aile.

Les commandes ont une forme complexe, car le levier du mécanisme de rétraction à tiroir, assez fragile, impose un fonctionnement qui doit être aussi linéaire que possible (facile avec un servo rotatif !), tout en contournant la roue lorsque celle-ci est rétractée dans son logement (ce qui ne favorise guère la

rigidité desdites commandes !). Je suis désolé, mais il faut être patient, essayer, recommencer, réessayer, etc. jusqu'à obtention du résultat parfait souhaité. Lorsque tout fonctionne sans point dur, on peut remiser l'œuvre dans un coin et s'attaquer à la construction de la cellule.

### Les ailes

Puisque le bâti de train d'atterrissage est prêt, pourquoi ne pas construire les ailes ? Le principe de leur structure est le même, en plus complexe, que celui utilisé pour la voilure du Viking - plan encarté MRA 771 de mars 2004 -, les techniques de pliage et de cintrage utilisées sont identiques. C'est un revêtement travaillant en Gediaplac plié sur des nervures, le bâti de train en contreplaqué et un longeron, qui encaissent les efforts en torsion et flexion. On commence par la découpe des pièces, nervures N1, N2, N3 et longeron des panneaux d'extrémité en Depron 6 mm, revêtement d'extrados et d'intrados des parties centrale, intérieure et d'extrémité en Climapor Gediaplac 3 mm, et enfin, chants d'ailerons en Depron 3 mm. Il faut commencer l'assemblage des ailes par la partie centrale. Tous les collages utilisent la cyano Depron associée à l'accélérateur approprié. Par rapport au plan, on repère l'emplacement du bâti de train qu'on colle sur le panneau d'intrados préalablement préparé au pliage (Scotch au bord d'attaque, marquage du pli, cintrage au «rouleau à pâtisserie» de l'extrados et biseautage du bord de fuite), les nervures N1 doivent



1 - Gros plan sur le radiateur caractéristique du Typhoon. A remarquer, le cône d'hélice fabriqué par l'auteur.

2 - Installation radio réalisée à l'avant de l'avion.

