



Hawker Typhoon



déborder de la moitié de leur épaisseur pour permettre le raccordement avec les panneaux intérieurs. Lorsque tout est conforme, on encolle et rabat le panneau d'extrados. La partie centrale est terminée. On peut passer aux panneaux intérieurs de voilure pour lesquels le procédé est similaire. La découpe du revêtement doit être très soignée, surtout à l'intrados où l'on pratique d'ores et déjà les ouvertures du train en retirant les trappes que l'on conserve précieusement. On construit ensuite directement chaque morceau d'aile au bout de la partie centrale, de part et d'autre de celle-ci, en s'appuyant sur un morceau de roofmat 20 mm pour ne pas être gêné par le léger dièdre inverse. Le nouveau panneau du revêtement est tout simplement collé sur la demi-épaisseur dépassant de la nervure N1, et sur le bâti de train, en commençant par l'intrados. On positionne la gaine de commande d'aileron puis on encolle et on rabat l'extrados. La nervure N2 doit dépasser de la moitié de son épaisseur. Le résultat doit être très rigide et sans défaut (de vrillage, en particulier). L'assemblage de l'aile se poursuit, sans changer de méthode, par la construction des panneaux d'extrémité,

qui ne présente pas de difficulté particulière. Là aussi on s'appuie sur la demi-épaisseur dépassant de N2 pour fixer l'intrados, puis on colle le longeron en Depron 6 mm, N3 et les chants d'ailerons avant de plier, d'encoller et de rabattre l'extrados, non sans avoir préparé la sortie de la gaine de commande d'aileron et d'y avoir collé cette dernière. Les saumons viennent de construction, par simple contrecollage des bords de rive de l'intrados et de l'extrados. Il ne reste alors que peu de travail à faire pour finir l'aile : découpe des ailerons, ponçage de leurs chants et articulation à l'aide de rectangles de papier calque polyester indéchirable en guise de

charnières, collage des guignols (découpés dans une carte téléphonique), puis des trappes qu'on avait mises de côté sur les jambes de train (à faire sur le train rentré pour faciliter l'ajustage). En fait, la seule difficulté restant à ce stade est l'articulation des petites trappes centrales au moyen de corde à piano 8/10 tournant dans des gaines plastiques, et de leur mécanisme de rappel. Bien entendu, sur un modèle de cette taille où la notion de poids est primordiale, il n'est pas question qu'elles soient commandées par un servo, donc c'est la roue en fin de course de rétraction qui s'en charge en appuyant sur une pédale. Celle-ci est un assemblage de deux manivelles en corde à piano 8/10, de gaine plastique adaptée et de Depron 6 mm. Là encore, il vous faudra faire preuve de beaucoup de patience pour trouver les bons bras de levier, adaptés à votre construction. Vous pourrez considérer en avoir fini avec la construction de la voilure lorsque le servo de gauchissement sera



Le système de fermeture des contre-trappes.



3



4

3 - Le bâti de train et le longeron ajouré

4 - La roulette de queue et la commande de direction.