



disposé sur sa platine et raccordé aux ailerons par l'intermédiaire d'une corde à piano 5/10 aux extrémités pliées en baïonnette.

### Les empennages

Avant de passer au fuselage, il est utile de préparer les empennages. Découpés dans une planche de Depron 6 mm et profilés par ponçage, ils ne comportent pratiquement aucun renfort. Comme les ailerons, leurs gouvernes sont articulées au moyen de charnières en papier calque polyester indéchirable, les demi-volets de la profondeur sont solidarisés par un U en corde à piano 1,5 mm et renforcés à leur emplanture par des goussets en contreplaqué 4/10. Comme vous pouvez le constater, il n'y a rien de bien complexe à signaler en ce qui concerne cette partie de la construction, fort simple, et qui sera rondement menée.

### Le fuselage

Il en ira tout autrement, vous vous en doutez, pour le fuselage. Réalisé en Depron 3 mm roulé sur couples du même métal, il est assemblé en deux moitiés, supérieure et inférieure. On dispose la base d'assemblage B1 (Depron 3 mm) sur un chantier bien plat, puis on y colle les demi-couples de la moitié supérieure (C2 à C8) conformément aux indications du plan. On assure leur parfaite perpendicularité en les adossant à des équerres en Depron qui seront retirées plus tard. On procède ensuite à la pose du revêtement du dos de fuselage, de l'avant vers l'arrière. Entre C2 et C4, il s'agit de lisses en Depron de 3 mm, car les surfaces ne sont pas développables, selon une technique identique à celle de la construction monocoque en balsa. Alors que de C4 à C8, il s'agit de panneaux de Depron cintrés au préalable (par roulage sur une tringle en bois) et collés entre les différents cou-

ples. C'est assez délicat, car les collages ne s'effectuent que sur la moitié de l'épaisseur de chaque couple, imposant un important travail d'ajustage. Lorsqu'on en arrive à l'intervalle entre C7 et C8, on pose les morceaux de Depron qui supportent le stabilisateur avant d'y coller ce dernier qui doit être bien parallèle au plan du chantier et respecter l'angle d'incidence (0°), on glisse la dérive dans son encoche en vérifiant qu'elle est perpendiculaire au stab puis on ajoute le petit bout de Depron 3 mm cintré pour faire un joli raccord entre empennage vertical et horizontal. On retourne alors le demi-fuselage, on colle les demi-couples inférieurs et la roulette, puis on recommence les mêmes opérations de revêtement que pour le dessus. En n'oubliant pas d'ajouter couples et base d'assemblage au fur et à mesure de la progression (ce qui a pour effet de supprimer les équerres d'assemblage), de coller les gaines de commandes de direction, de roulette et de profondeur. On découpe ensuite l'assise d'aile après en avoir tracé le contour à l'aide de gabarits collés sur le plan de travail, entre lesquels on cale soigneusement le fuselage afin de bien respecter tous les calages et équerrages. Dans l'ouverture ainsi pratiquée, on colle la platine en contreplaqué 15/10 sup-

portant les écrous à griffes de fixation de l'aile et ses petits renforts latéraux, les assises d'aile en contreplaqué 4/10 et les blocs de Roofmat des raccords karmans qui seront mis en forme par ponçage. C'est à ce stade qu'on fait la mise en croix, non seulement pour que les karmans joignent bien, mais aussi pour ajuster le petit couple en contreplaqué 15/10 et le téton de centrage de l'aile et enfin, pour réaliser le raccord inférieur de l'aile au fuselage.

Le travail est maintenant bien avancé, mais il reste encore à réaliser le plastron derrière C1 et C1 bis, à le coller à l'avant du fuselage en soignant les raccords, et le capotage inférieur du Napier Sabre, caractéristique du Typhoon. On simule le gros radiateur de l'entrée d'air avec la gaze d'une compresse. Le capot démontable est constitué de lisses collées sur trois couples et une base en Depron de 3 mm (les formes ne sont pas développables). Ouf ! Ça y est ! Le gros-œuvre est terminé, on peut donc s'attaquer à la finition.

L'avion est d'abord démonté et mastiqué au Polyfilla Rebouch'liiss, un enduit de rebouchage pour plafond, à base de microballons, principalement au niveau des joints entre les panneaux de revêtement et



Train rentré, le réalisme est parfait. A noter l'armement installé sous la voilure.

Détail d'un guignol d'aileron.

