

L'OS 70 Surpass est monté tête en bas à 45° sur un bâti A2Pro bien adapté. C'est la position qui semble la plus logique, privilégiant à la fois l'esthétique du capot et dégageant l'échappement du bord d'attaque de l'aile... Eh oui, sur un thermique il faut y penser !

► s2 du stabilisateur. Il sera probablement nécessaire d'entailler la pièce co6 et peut être le dessus du couple c18 pour insérer le stabilisateur, mais cela n'est pas problématique. Prenez bien soin de respecter le calage du stabilisateur sur la pièce ss1. Si ce calage est bien réalisé, la mise en croix du stabilisateur par rapport à la dérive devrait se faire naturellement. Vous pouvez maintenant terminer le coffrage du fuselage et de la dérive. Le volet de dérive est construit de la même manière que les volets du stabilisateur. Le dessus de la dérive et de son volet seront surmontés d'un bloc balsa qui sera mis en forme par ponçage.

A l'avant du fuselage, il faut terminer la structure qui permettra d'installer le moteur. Coller les pièces m3 et m4 à l'époxy sur les pièces m2. Après séchage, collez le couple m1 de la même manière. Cette structure sera coffrée en balsa 1,5 mm afin d'éviter les infiltrations de gaz d'échappements à l'intérieur du fuselage.

Avant l'étape ponçage du fuselage, il ne reste plus qu'à réaliser l'emplacement du cockpit. Collez le couple c11 qui supportera la verrière et la pièce v1 sur laquelle les montants du pare brise du cockpit viendront prendre appui. Installez le plancher derrière le couple c13. Trois cm à l'avant du couple c11, on va découper le coffrage sur une longueur de 11 cm (5,5 cm de chaque côté de l'axe du fuselage), puis découper en diagonale jusqu'à la base du plancher du fuselage. Coffrez enfin les zones découpées.

Le moteur et son capot

Le moteur peut maintenant être installé sur la cellule. Les trous présentés sur le couple m1 sont pré-



Les entrées d'air sont symboliques, mais le moteur ne semble pas trop en souffrir... Ok, par 5°C sous abri !

vus pour un bâti A2Pro rouge adapté à l'OS 70 Surpass. Le réservoir sera positionné derrière le couple m1. J'ai installé un modèle 300 cc de marque Du-Bro qui est coincé dans le logement à l'aide de mousse et d'un morceau de contre-plaqué coincé par le couple c7.

Il reste maintenant à finir le capot moteur. Après assemblage des deux demi coquilles, vous pouvez le coffrer avec des planchettes en balsa 2 mm d'une largeur permettant de recouvrir l'espace entre 3 baguettes. Le capot sera découpé afin de laisser dépasser le cache culbuteurs de l'OS et sortir l'échappement. La motorisation reste encore assez discrète. Devant le couple c1, des blocs balsa 3 mm poncés en congé viennent finir le capot. Le couple c1 est ensuite découpé afin de représenter, assez grossièrement je l'admetts, les ailettes de refroidissement qui étaient présentes derrière le cône du Raiden. Le capot est ensuite poncé et entoilé comme le reste du fuselage. Les pipes d'échappements sont réalisées dans un bloc de balsa 5 mm. Un radiateur en balsa 1,5 mm est également réalisé au dessous du capot. L'intérieur du capot est ensuite peint en noir et recouvert de vernis poly-

uréthane. Le même traitement est appliqué au couple c6 du fuselage et à la structure supportant le moteur.

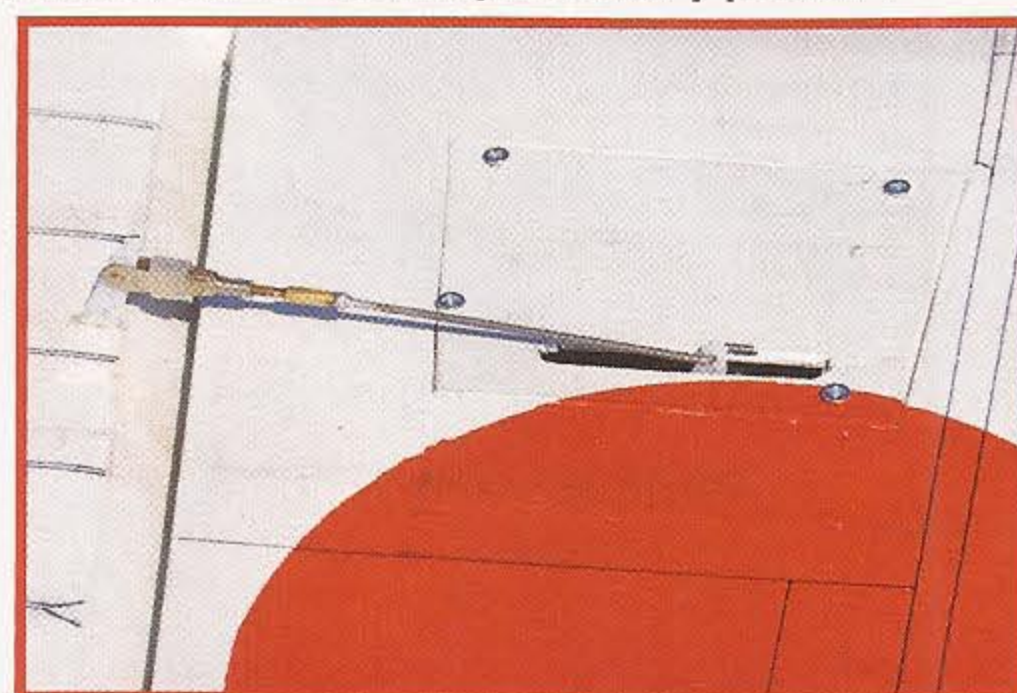
Le capot est fixé au fuselage par les crochets rc1 et deux vis nylon 3 mm à l'intérieur du fuselage sur sa partie basse. Ces vis traversent les couples c6 et c7 et venant se loger dans un écrou à griffes installé sur c5. Cette solution permet de ne pas avoir de fixation visible de l'extérieur.

Japonisation

Pour la décoration de mon Raiden, mon choix s'est vite porté sur la livrée de 1945 de l'appareil numéro 20 du Kôkûtai 352. Dans cette escadrille, quelques appareils reçurent les éclairs jaunes symbolisant le "Coup de tonnerre" (Raiden en japonais). Ce sont les seules touches de personnalisation connues sur cet appareil où la livrée vert et gris clair était le standard opérationnel. Seules exceptions à cette règle, les prototypes : Ceux du J2M1 étaient alu, les versions suivantes étaient pour le part intégralement orange. Enfin, il existe deux livrées avec une identification alliées de cet appareil. Une anglaise sur la base de la livrée verte et grise du modèle japonais et une autre américaine sur une base alu.

Comme déjà indiqué plus haut, la structure du Raiden est entièrement entoilée à l'oracover blanc. Après ponçage fin de ce dernier pour supprimer l'aspect brillant, un apprêt spécial matières plastiques (prévu pour les réparations automobiles) est appliqué.

La décoration de l'appareil est intégralement réalisée à l'aide de peinture pour maquettes plastiques afin de pouvoir trouver les teintes les plus approchantes au modèle grandeur.



Commande d'aileron : notez le morceau de durit sécurisant la chape, une bonne habitude à prendre !

L'application est faite à l'aide d'un petit rouleau. Pour le vieillissement, j'utilise un petit morceau de mousse qui est tamponné aux endroits appropriés.

Teintes utilisées :

Couleur	Composition
Vert	50% Revell 69 + 50% Revell 39
Gris	75% Revell 5 + 25 % Revell 76
Rouge	Humbrol 60
Jaune	Revell 15

Concernant les cocardes japonaises, le liseré blanc n'a pas été peint, il s'agit de la teinte de l'entoilage. Avant de "colorer" le fuselage, cette zone a été recouverte d'un film autocollant afin de la préserver de la peinture (le gabarit est fourni sur le plan). L'intérieur est peint en rouge, l'extérieur en vert. Le film sera retiré une fois la peinture appliquée. Sur le dessous, le même principe a été utilisé mais cette fois-ci après avoir couvert l'ensemble de la surface en gris clair.

Pour les lignes de structures, j'ai troqué mon vieux normographe et ma peinture noire pour des stylos spéciaux CD que l'on trouve maintenant avec des pointes de 0,5 mm, 0,7 mm ou avec des têtes type feutres. Après avoir fait des tests, il s'est avéré que ces marqueurs sont généralement compatibles avec le vernis polyuréthane que j'utilise. Seuls les coloris métalliques ne fonctionnent pas et se diluent. Avec cette technique, la fastidieuse réalisation des lignes de structure est devenu un véritable régal. Faute de temps, je n'ai pas dessiné les rivets sur la cellule, mais avec beaucoup de patience, c'est tout à fait réalisable ainsi. Les liserés rouges sous les éclairs jaunes sont également réalisés au marqueur pour CD en recouvrant l'excès de peinture

