

LE MODELE DU MOIS

P-51 MUSTANG



Caractéristiques

Envergure	1,30 m
Surface alaire	27,5 dm ²
Poids	1,7 à 2 kg
Charge alaire	62 à 73 g/dm ²
Profil	Eppler 169



Présentation

Le P-51 D est la version la plus prolifique de tous les "Mustang". C'est, à mon avis, également la plus belle. Construit dans cette version à plus de 13 600 unités, son rayon d'action avec des réservoirs supplémentaires, était de 2 650 km, ce qui lui permettrait d'escorter les bombardiers au-dessus de l'Allemagne.

Son moteur Packard Merlin de 1 590 CV lui donnait une vitesse maximale de 703 km/h à 7 500 m. Sa vitesse ascensionnelle était de 1 060 mètres par minute soit 17,6 m/s.

Le modèle qui vous est proposé, est à l'échelle 1/9,3. Les proportions sont exactes à l'exception de la corde marginale, qui a été augmentée, ainsi que l'envergure du stab.

Néanmoins, l'allure générale, à en croire les commentaires, est bonne.

La construction s'apparente beaucoup à une "caisse" de début, mais pour un résultat beaucoup plus flatteur.

J'ai utilisé un OS 25 FSR essoufflé, entraînant une hélice Super 9 x 5.

Construction

Le fuselage se monte classiquement "ventre en l'air".

— Après avoir découpé les 3 couples principaux, C1, C2 et C3, préparer deux flancs en balsa 3 mm, qualité moyenne.

— Coller à la néoprène en bombe ou en tube, deux doublages c.t.p. 0,6 ou 0,8 mm s'arrêtant en biais après le couple C 3.

— Coller une baguette 8 x 8 légère à la base du fuselage et une carrée 5 x 5 en haut.

— Tracer sur les deux flancs (1 droit, 1 gauche) l'emplacement des trois couples principaux, et les coller à l'araldite lente (au moins pour le couple moteur) ; ne pas oublier une baguette triangulaire 5 x 5 en renfort derrière celui-ci.

Lorsque tout est bien sec, biseauter l'arrière des baguettes et pincer le fuselage.

— Positionner et coller le demi-couple C 4 qui sert de support à la roulette de queue "maquette".

— Vous pouvez maintenant coffrer tout l'arrière du fuselage de C 3 à l'étambot en balsa 2 mm, fil en long.

— Retourner l'ensemble et positionner vos tringleries.

— Monter alors votre bâti moteur, car cela sera plus difficile après.

— Coller le plastron avant à l'araldite lente.

— Découper et coller les deux faux couples balsa 3 mm qui délimitent le cockpit, coffrer avec 2 épaisseurs de balsa 15/10, moulées et contrecollées à la néoprène, ou en baguettes 10 x 3.

— Préparer le stab et la dérive en balsa 5 mm moyen ; les assembler et les coller sur le fuselage.

Attention, le stab a une incidence positive de 1° (b.a. vers le haut).

— Préparer des blocs de Roofmat aux cotes approximatives et les coller à la colle blanche ou à la néoprène spéciale polystyrène, sur le dessus du fuselage et dessous à l'emplacement du radiateur. Mettre l'ensemble en forme à l'aide de papier de verre.

— La partie inférieure avant entre C 1 et le plastron est, elle en bloc balsa creux ou en 100/10 contrecollé. L'ensemble sera marouflé au papier kraft collé à la colle blanche diluée.

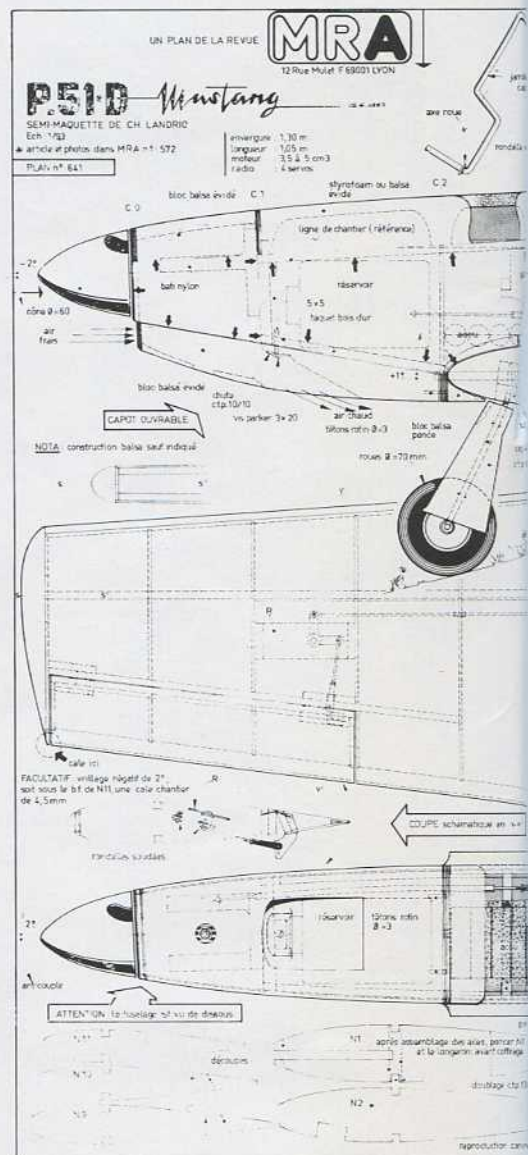
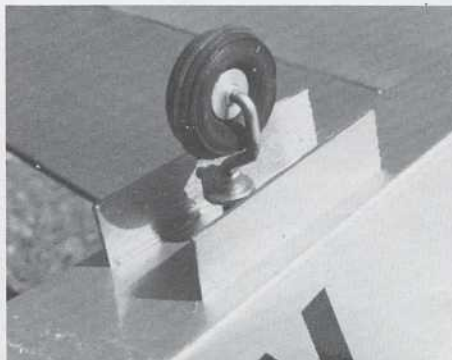
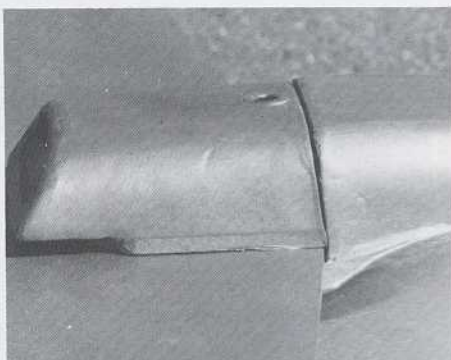
L'aile est de construction classique, en structure entièrement coffrée en balsa 15/10.

Pour des raisons de facilité de construction "l'apex" au niveau de l'emplanture





Détails de la fausse prise d'air ventrale, de la roulette de queue, du train d'atterrissage principal.



a été supprimé et la corde de la nervure marginale légèrement agrandie. Eventuellement, on peut vriller négativement l'aile (4 mm) afin de rendre les décrochages plus "gentils".

— Soignez particulièrement le collage des supports de train, surtout si vous atterrissez comme moi...

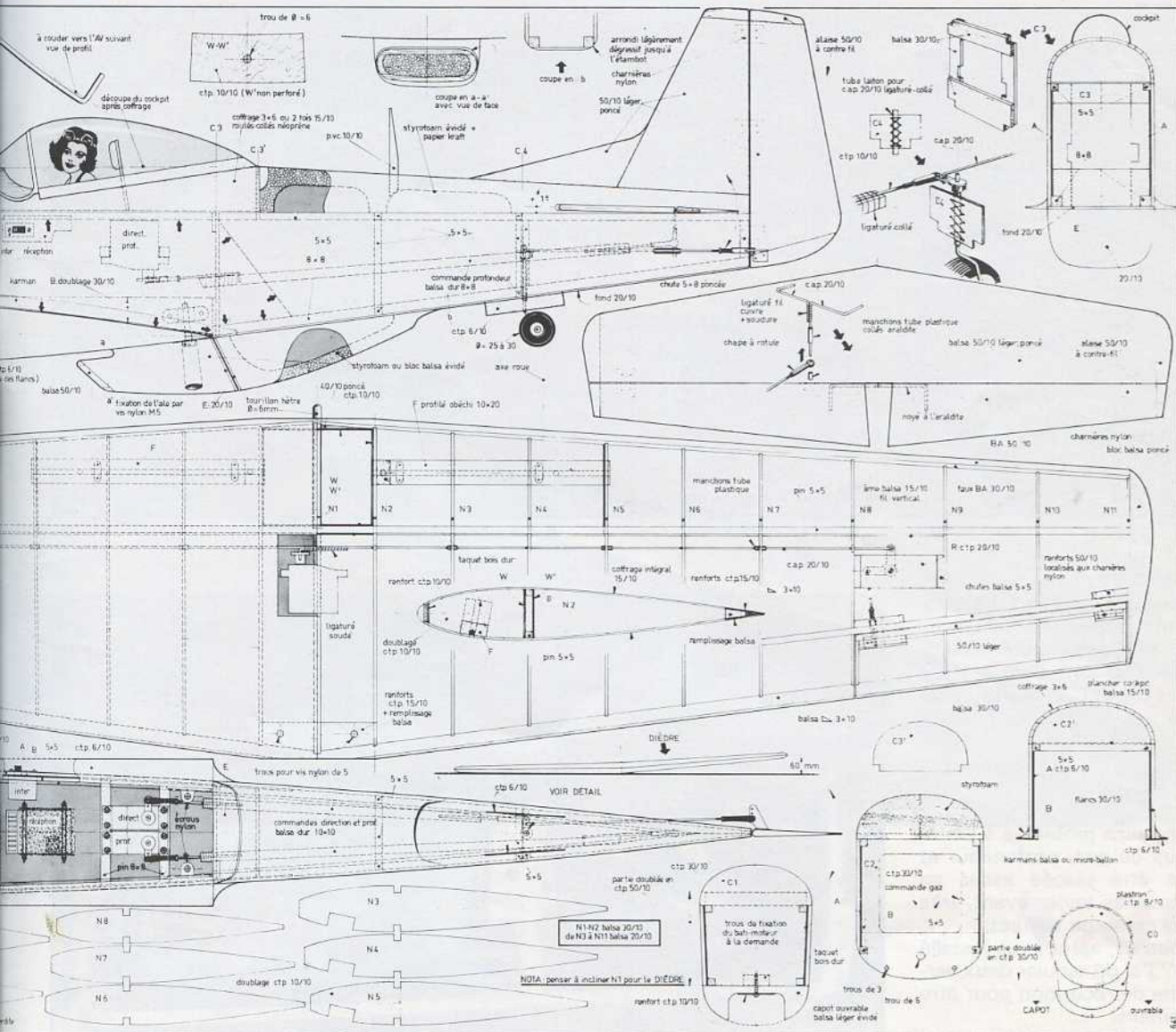
Finition, décoration

Il sera possible de se procurer la verrière moulée, indications sur le plan. L'ensemble du fuselage et des ailes est marouflé au papier kraft, collé à la colle blanche diluée, puis, enduit au vernis nitrocellulosique. Attention de bien protéger les parties en styro de l'action de celui-ci. Pour la décoration le choix ne manque pas.

Motorisation

Un bon 3,5 à 5 cm³, même à flux en boucle suffit amplement. Sa fixation se fait par vis Parker, diamètre 2,5 à 3 mm.

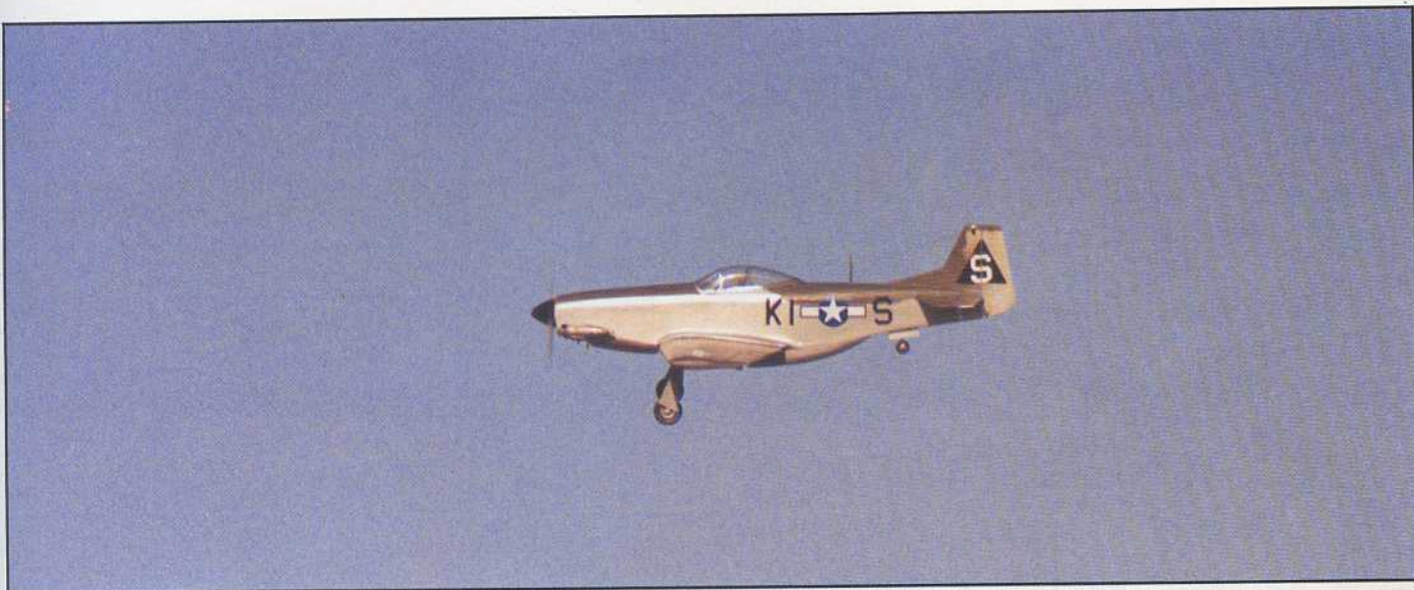
MUSTANG P-51



Le plan du Mustang, reproduit ci-contre en réduction, est disponible à la revue contre une lettre de commande et règlement de 73 francs, autocollant MIRA et frais d'envoi compris ; envoi en tarif lettre, ajouter 6,50 F.



LE MODELE DU MOIS



J'étais un peu sceptique sur une telle fixation, mais je suis depuis convaincu, du moins pour des petites cylindrées. Un réservoir de 150 cm³ tient à l'aise entre les couples C 1 et C 2, et suffit pour 15 à 20 mn de vol.

Installation radio

Toute radio tient sans problème à l'intérieur. Les servos de gaz, profondeur et dérive peuvent être placés assez en arrière, car le bras de levier avant, très long, facilite un centrage correct. C'est le seul avion où, après avoir installé "tout à l'avant" j'ai dû reculer deux servos et la batterie de réception pour être centré correctement.

Vol

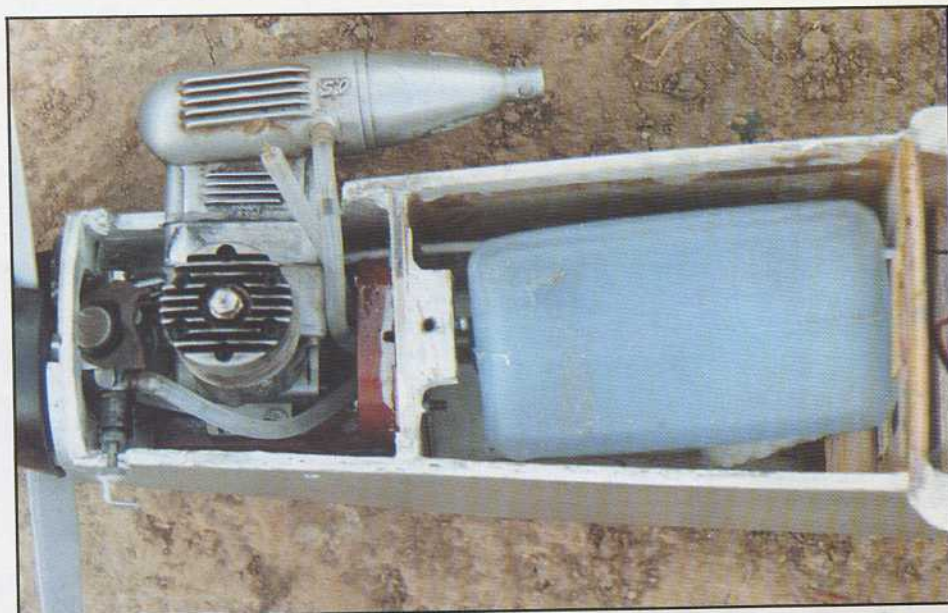
Le roulage et le décollage, grâce à la voie très large du train, ne posent pas de gros problèmes à un pilote moyen ayant déjà décollé un bi-roues, car il n'est pas nécessaire de beaucoup contrer à la direction. La prise d'altitude avec un 25 FSR, est franche et sans problèmes.

Le vol est tendu et s'apparente à celui d'un petit "multi". Le vol dos tient sans effort, manche "juste poussé". La vrille et la voltige de base passent correctement. Il est même possible de faire de superbes déclenchés uniquement à la profondeur, si celle-ci a un grand débattement.

L'atterrissage se fait sans difficultés majeures, le modèle restant bien contrôlable aux ailerons. N'arrondir qu'à partir d'un mètre du sol et maintenir la profondeur cabrée pour éviter de passer sur le nez pendant les premiers mètres du roulage.

Voilà, bons vols avec ce petit Mustang qui n'est quand même pas un Poney.

C.L.



Les installations moteur et radio sont classiques ; comme il est usuel, isoler le réservoir des vibrations par de la mousse, et soigner les tringleries.

