

Savoir-faire et astuces

Dewoitine D 510

Pierre Muller, on s'en souvient, avait présenté à Luxeuil (au championnat de France maquette 1992) un superbe Klemm 25 de 3,20 m d'envergure. Pour le championnat d'Ancenis (voir reportage dans *Modèle Mag* n° 505), l'an passé, c'est avec un non moins superbe D 510 qu'il avait fait le déplacement. C'est bien sûr dans la catégorie "Grand Modèle" qu'il participait puisque l'avion ne fait pas moins de 2,60 m (échelle 1/4,6) pour un poids de 7,2 kg allègrement emmené par son moteur 4-temps de 20 cm³.



pour un...

Cet avion, c'est par goût qu'il a choisi de le reproduire, mais Pierre m'a avoué que le choix n'était pas excellent. Non pas que le modèle soit dénué de qualités, loin s'en faut, mais simplement parce que la documentation et les photos manquent cruellement sur le D 510 réel (des éléments bien sûr indispensables lorsque l'on compte faire de la compétition). Il est donc parti d'un plan MRA agrandi et modifié pour pouvoir démonter l'aile (en 3 pièces) et l'empennage afin de faciliter le transport. Son expérience de la construction et son "métier" de la finition ont fait le reste !

Une mine d'enseignements !

Bien que je vous renvoie aux photos pour admirer le travail effectué sur cette maquette admirablement réussie et sortant du sentier battu des D 520 plus répandus, voici quelques remarques et astuces qui témoignent du savoir-faire des maquettistes, et de

Pierre Muller en l'occurrence.

— Les principales ligues de rivets figurent sur le modèle. La technique utilisée est celle de la seringue (de diamètre 0,5 mm dont l'embout est meulé droit) qui permet de déposer une goutte de colle blanche par rivet représenté.

— Les aérateurs du capot sont en tôle offset d'aluminium repoussée sur une matrice. Le même matériau est utilisé pour fabriquer les surépaisseurs sur la cellule (panneaux d'accès). Lorsque les panneaux de structure sont plus grands, c'est le Solartex qui est employé. Pour la tôle offset, Pierre recommande d'effectuer le collage côté lisse ; ainsi, le côté imprimé constitue un excellent support d'accrochage pour la peinture de finition du modèle.

— Les différentes gondoles de mitrailleuses et autre feux sont en ABS moulé. En revanche le plastron (nez de l'avion), les carénages de roue et les karmans sont moulés en époxy selon la méthode du moule perdu. Les faux échappements, également en époxy, sont moulés sur un tube alu ciré au préalable.

— Les roues sont réalisées suivant la technique expliquée par Alain Vassel et Guy Ta-



Moins connu que le D 520, ce D 510 est pourtant un fort beau sujet qui causa toutefois quelques difficultés à son constructeur, Pierre Muller, que l'on voit ci-contre, pour obtenir la documentation. C'est également un avion qui offre toute les garanties d'un vol sain grâce à la généreuse surface de son aile. Ci-dessus, vous apprécierez sur ce gros plan la "gueule" caractéristique du Dewoitine, qui cache son 120 4T, mais aussi la qualité de finition de l'appareil.

Fiche technique

Echelle : 1/4,6
Envergure : 2600 mm
Longueur : 1720 mm
Surface : 76 dm²
Profils : NACA 23015/23012

Masse : 7200 g
Charge alaire : 94,7 g/dm²
Moteur : Enya 120 R
Hélice : 15 x 8
Radio : 5 servos
Construction : tout bois
Entoilage : Solartex
Particularités :

- train et béquille amortis
- tab de direction fonctionnel
- réchauffage de la bougie en dessous de mi-gaz

chet. Le pneumatique est en "plastazote", un plastique alvéolaire utilisé par les podologues. Tourné, le pneu est ensuite peint avec du caoutchouc liquide auto-vulcanisant (latex) de couleur noire. L'ensemble, compte tenu de la taille des roues, est à la fois extrêmement léger et suffisamment résistant.

— Les tubes des canons sont en alu percé avec un tube laiton de diamètre bien inférieur collé à l'intérieur.

— Les motifs comme le 5 ou la faucheuse sont agrandis à l'aide d'une photocopieuse d'après la documentation recueillie. Le pourtour du motif, obtenu à l'échelle du modèle, est ensuite découpé pour servir de masque. L'avion reçoit, à l'emplacement du motif, une couche de fond de la couleur du dit motif, en l'occurrence du blanc, puis le masque est placé avant la peinture générale (verte) du D 510. Après séchage, le masque est enlevé et les dernières retouches (articu-

lation des membres du squelette) sont faites à la main.

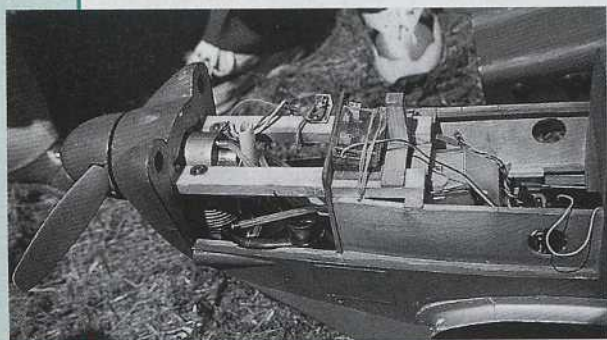
— Les numéros d'identification de l'avion sont réalisés à l'aide de Letraset.

— La finition s'achève par l'érosion des rivets et autres tôles de revêtement, reproduite en peinture alu Humbrol pour maquette plastique qui offre l'avantage de s'enlever aisément si le résultat recherché n'est pas obtenu au premier essai.

— Le modèle bénéficie en outre d'un train et d'une béquille amortis. Quant au tab de direction, fonctionnel s'il vous plaît, il s'inspire du réel.

— Au chapitre des rares problèmes rencontrés par le constructeur, il y a celui du refroidissement moteur (un 20 cm³ 4-temps). Il lui a fallu canaliser l'air pour améliorer ce point. Et si la motorisation est un peu juste par vent fort, ce D 510 reste un bel exemple de sujet au vol très sain.

PATRICK LANQUETIN



A gauche, l'une des difficultés de la maquette est de cacher entièrement les équipements, et notamment le moteur avec son échappement. Ci-dessous, appréciez le tab fonctionnel du volet de dérive et la finition des surfaces avec leurs innombrables rivets.

A droite, les lignes de rivets, le vieillissement, les panneaux, les haubans, les articulations encastrées... tout y est comme sur le vrai. Ah, ces maquettes nous feront toujours rêver !

