



phase ultérieure de la construction. Coller les flancs sur chacun des deux demi-couples inférieurs de la section arrière, puis ajouter les lisses latérales en balsa 30/10. La largeur de ces derniers est évolutive et est donnée à titre indicatif sur les dessins des couples.

Vous achèverez cette partie du fuseau en collant le plancher de la partie avant, taillée dans une planche de balsa 30/10, puis en ajoutant l'arête inférieure en balsa 50/10 qui s'étend entre les couples C6 et C10.

Avant de retourner le fuselage, profitez de sa situation bien stable sur le chantier de construction pour installer

l'aile sur son assise. L'emplacement des alésages pour le passage des tourillons de centrage, est repérée puis percée au travers du couple C2. Au niveau du bord de fuite de l'aile, une planchette de contreplaqué 60/10 est collée entre les deux flancs. L'aile étant maintenue fermement sur son assise, on perce, au travers de cette dernière et de la planchette précitée, deux trous de 6 mm de diamètre qui permettront le passage des vis Nylon de fixation de la voilure.

Retournez ensuite votre fuseau pour coller les demi-couples supérieurs aux emplacements indiqués sur le plan. Ces demi-couples sont reliés par une lisse en balsa 6 x 6 sur la partie avant, et par cinq lisses en balsa 10 x 3 entre C7 et

C12. Le coffrage de la partie supérieure ne concerne que l'avant du fuselage. Il est réalisé en balsa 30/10. La partie arrière est simplement entoillée de façon à laisser apparaître les arêtes du dos.

Empennage

Afin de faire léger, j'ai préféré réaliser un empennage en structure, plutôt que de tailler ce dernier dans une planche massive. Les différentes pièces des surfaces fixes ou mobiles de l'empennage, sont découpées dans une planche de balsa 60/10. Aucune remarque particulière n'est à signaler concernant la construction de cette partie de l'avion, si ce n'est de soigner vos ajustages et vos collages, afin de réaliser des pièces d'une solidité et d'une rigidité sans faille.

Réalisation des pièces en fibre

Le capot moteur et les carénages de roues sont réalisés selon la technique bien connue du moule perdu. Un bloc de Styropor bleu est poncé selon la forme appropriée puis recouvert de deux couches de tissu de verre 160 g/m². Une couche de surface de tissu de verre 50 g/m² recouvre l'ensemble. La suite, vous la connaissez : masticage au syntofer puis ponçage puis remastiquage puis reponçage, jusqu'à l'obtention d'un état de surface parfaitement lisse.

Entoilage et finition

Le Spacewalker a été entièrement entoilé à l'Oracover jaune. Commence alors un fastidieux travail de pose des caches avant la mise en peinture des parties rouges. Ces dernières sont réalisées à la laque brillante appliquée au pinceau. Inutile de vous ruiner dans le choix du produit utilisé, la laque achetée en grandes surfaces convient parfaitement. Elle adhère très bien sur l'Oracover et assure un bon recouvrement. Les lettrages divers sont des autocollants, également achetés en grande surface.

Installation moteur

Le moteur utilisé pour l'essai est un bon vieil OS 61 ressorti d'un tiroir pour l'occasion. Inutile de vous dire que sa puissance est largement suffisante pour assurer la propulsion du Spacewalker. La taille du capot permet d'intégrer totalement le moteur, tout en assurant un refroidissement optimal de ce dernier. Il est monté culasse à l'envers, un pot spécial de type « Pitts » permettant une évacuation discrète des gaz brûlés vers le bas. La relative discrétion du moteur nous permet d'apporter une touche de réalisme en ajoutant une paire de faux cylindres de part et d'autre du capot. Ces derniers sont réalisés en balsa de diverses épaisseurs.

Le capot moteur et les carénages de roues sont réalisés par la méthode du moule perdu. On pourra noter la grande discrétion du moteur sous son capot.

