

On ne présente plus le Corsair, si populaire parmi les passionnés, y compris et surtout parmi les modélistes.

Le plan de Brian Taylor, paradoxalement, n'avait pas encore été présenté et traduit dans MRA.

Nous avons donc groupé les réalisations de trois modélistes qui nous donnent ainsi un bon aperçu de ce que l'on peut réaliser.

Toutes ces maquettes sont différentes : leur poids, en ordre de vol, par exemple, va de 3,3 à 4,0 kg, mais un point, au moins, les rassemble : elles volent toutes superbement bien.

CORSAIR de Brian Taylor

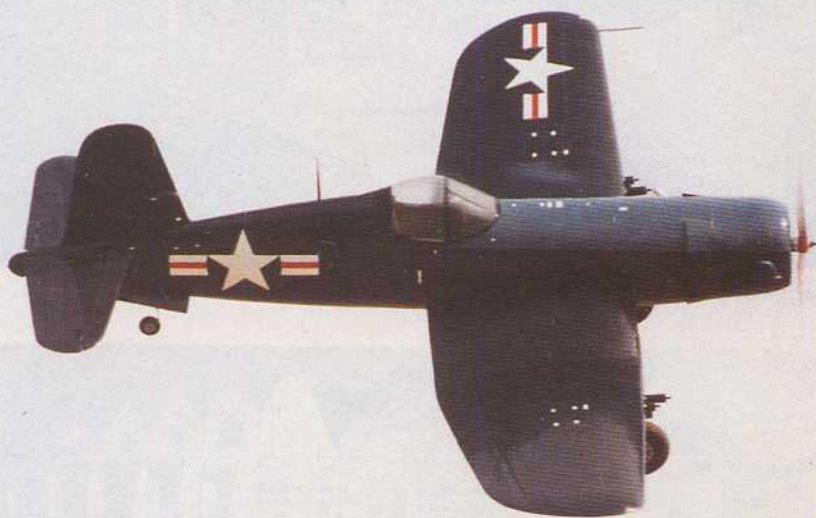


Frédéric Barbeau

Serge Teulière



IR F4 U Taylor

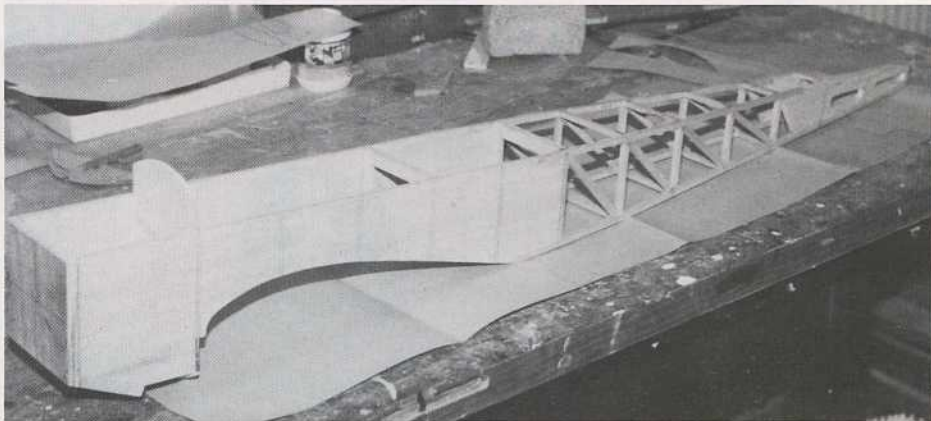


Gérald Chambrier

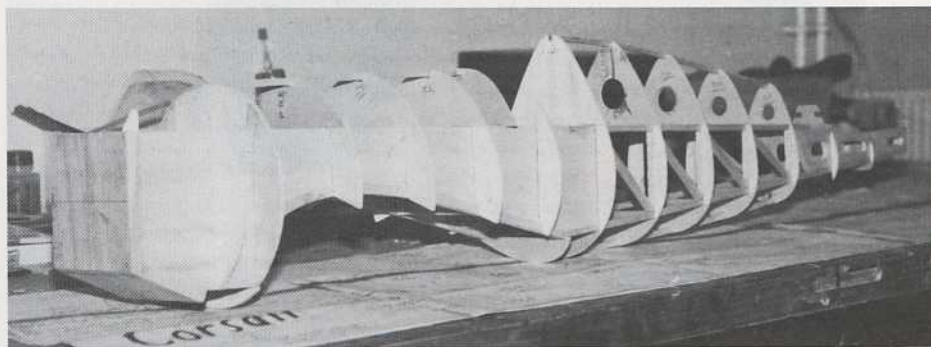
Caractéristiques

Echelle : 1/8
Envergure : 1,56 m
Surface : 44 dm²
Poids moyen : 3,7 kg
Charge alaire : 84 g/dm²
Moteur : 10 cm³ 2 t

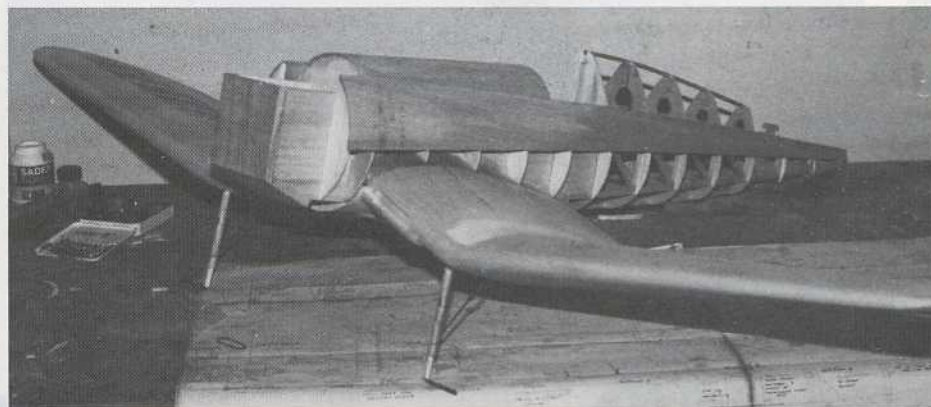




Le squelette de base du fuselage.



Les couples ont été ajoutés.



Départ du coffrage du fuselage, avec une grande bande.

Le F4 U-1 de Frédéric Barbeau

Depuis longtemps, les lignes de ce superbe chasseur m'avaient séduites, et après une évolution logique (avion de début, transition, multis) je décidais tout naturellement de construire ce Corsair.

N'étant pas un adepte du petit-gros (coût, encombrement...), et voulant réaliser mon avion de A à Z, mon choix se porta alors sur le plan de Brian Taylor.

Le plan est très détaillé, à tel point qu'au premier abord le nombre de pièces effraie un peu.

En le reprenant posément, on s'aperçoit que rien n'a été laissé au hasard et que la construction s'effectue sans gros problème.

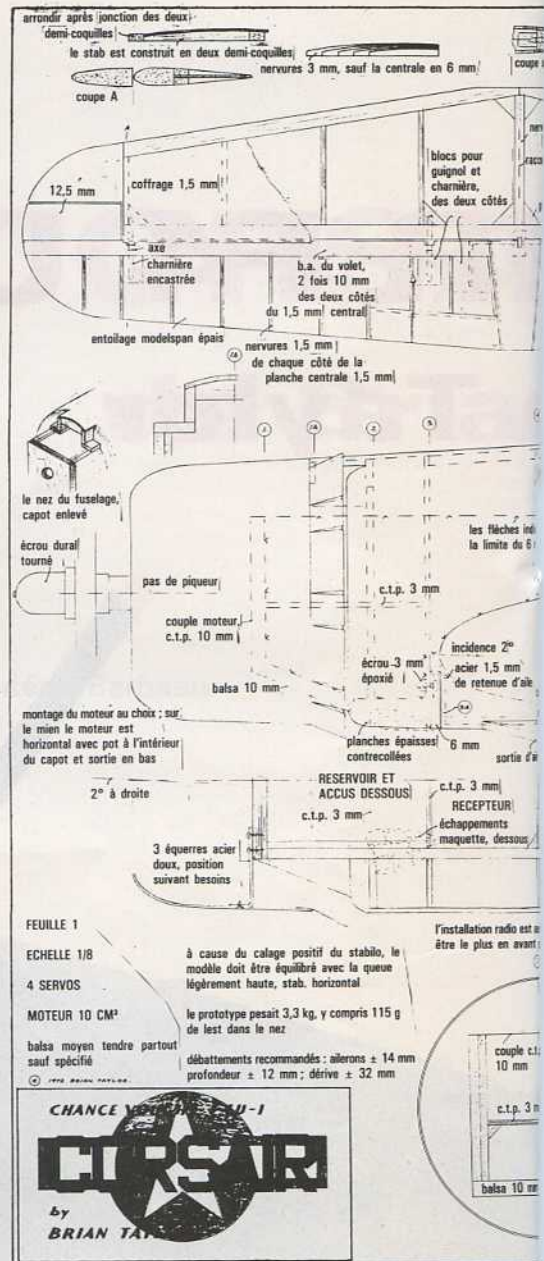
Elle ne présente pas de difficulté, si ce n'est les dièdres de l'aile qui doivent être

parfaits. La réalisation d'un tel modèle ne s'adressant pas à un débutant, je me limiterai à n'en rappeler que les points essentiels. Comme toute maquette, l'ennemi n° 1 est le poids, donc apporter une grande importance au choix du balsa, et veiller à la finition.

Le plan a été suivi à la lettre, si ce n'est le train d'atterrissage que j'ai avancé (environ 10 mm).

Le fuselage est de conception simple, il se compose d'une caisse, avec des couples sur lesquels sont collées des baguettes de balsa, qui donnent la forme finale.

L'aile est de conception relativement simple et je n'ai pas installé de train rentrant, ce qui facilite la construction. Bien veiller

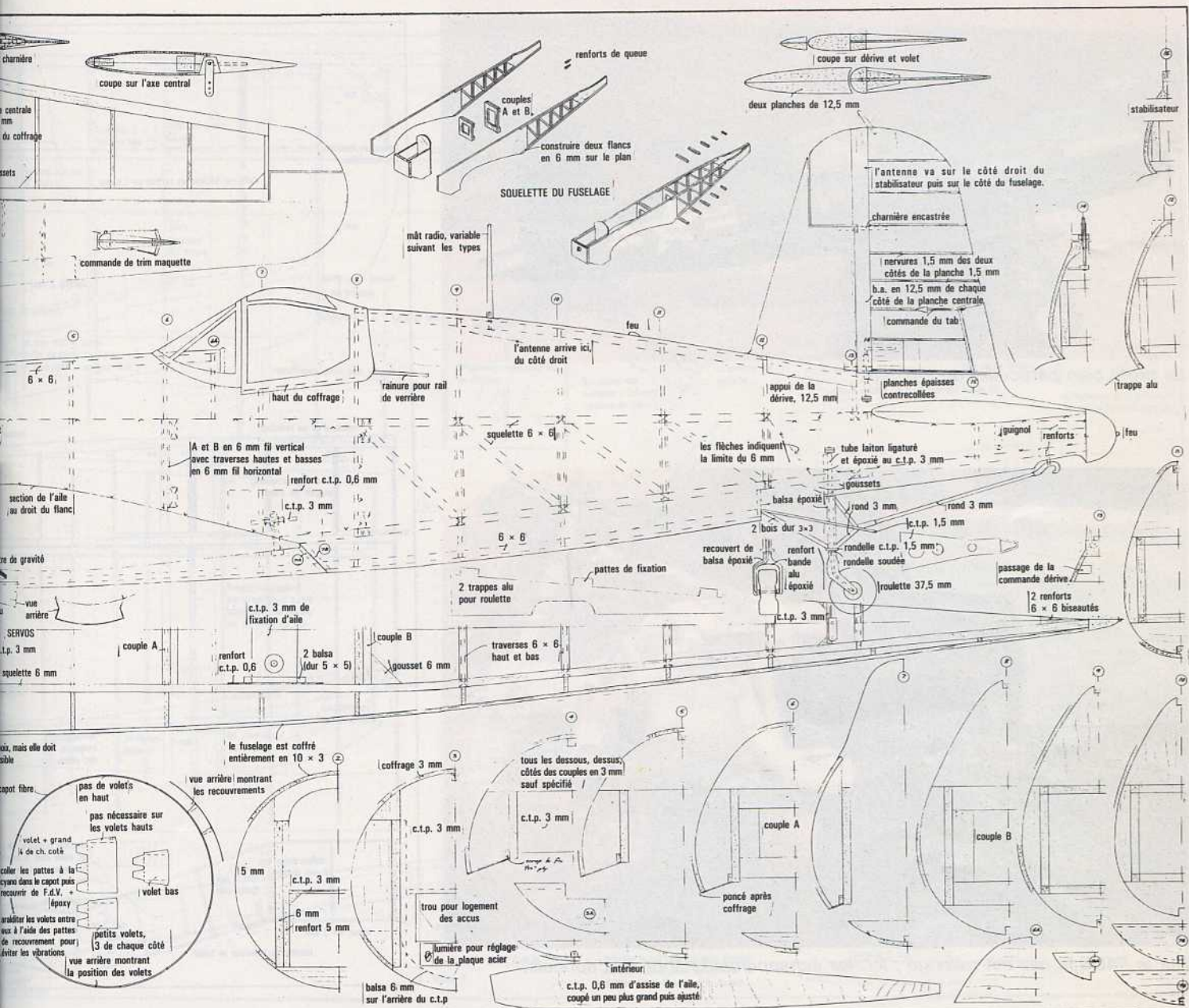


à respecter le dièdre des ailes, c'est le plus difficile à faire.

Malgré les clés, j'ai renforcé l'aile avec des bandes de tissu de verre (ce qui s'est révélé être très efficace lors d'atterrissages scabreux). Comme sur l'avion grandeur, l'extrémité de l'aile est entoilée, ce qui se révèle être du plus bel effet. Sur-tout, avancer le train pour ne pas risquer de passer sur le nez pendant le roulage (plier la c.a.p. plus qu'il n'est indiqué et l'avancer contre le bord d'attaque).

Les empennages sont construits en demi-coquilles, et ne posent aucun problème. Mais veiller à les construire le plus léger possible.

Le cockpit : Toute maquette qui se respecte possède un poste de pilotage à l'échelle. Tout est fait maison (joints toriques coupés en deux + carte à gratter pour les cadrans, têtes d'épingles, etc...).



Finition

Chaque modéliste a sa propre méthode. Pour ma part, l'ensemble du modèle a été poncé très fin (absence d'entoilage papier : gain de poids), ensuite l'avion a été entièrement recouvert d'un enduit carrossier, reponcé lui aussi (beaucoup de patience et de sérieux sont nécessaires si l'on veut réaliser un travail soigné).

Bien veiller pendant cette étape à ne pas trop alourdir, tout en réalisant une finition digne de ce nom, ce qui est essentiel pour une maquette.

Les cocardes sont peintes en blanc et poncées pour atténuer les contours.

La pose des différents détails (bouchons, antennes, trappes...) termineront cette finition et apporteront une seconde touche de réalisme.

Le vol

Fin mai (après 500 heures de travail), mon Corsair était prêt à voler. Après quelques essais de roulage, je pouvais anxieusement le manche des gaz pour le décollage. La puissance de l'OS 61 FSR se faisait aussitôt sentir à travers la 12 x 6 Graupner, et entraînait aisément les 4,3 kg (réservoir plein et avec un lest de 320 g dans le nez).

Au bout d'une quarantaine de mètres, le Corsair était en l'air.

Les débattements de dérive et ailerons sont parfaits, surtout respectez-les. Pour la profondeur, je l'ai réduit à ± 10 mm. La voltige, quant à elle, passe facilement avec un tonneau très réaliste lui aussi. L'atterrissage s'avère un peu délicat (absence de volets), et l'avion doit être amené rapidement. L'arrondi final doit être parfait, comme sur tout bi-roue.

Conclusion

Le décollage doit s'effectuer dans l'axe de la piste (l'avion s'embarquant facilement à droite ou à gauche), en maintenant le modèle à la profondeur pour ne pas basculer sur le nez. Le vol, lui, s'apparente à celui d'un multi rapide. L'atterrissage, la phase la plus délicate, doit être parfait.

Un avion que je conseille sans retenue aux amateurs de beaux chasseurs, sans pour ça être obligé de faire du petit-gros, car malgré ses 1,56 m et ses 4,3 kg, cet avion vole parfaitement (ce n'est pas ce que m'avaient dits certains moustachus, méfiez-vous des racontars !!).

Bravo Brian Taylor pour le plan de ce superbe avion, qui procure autant de plaisir lors de sa construction que pendant le pilotage.

F. B.

