

CONSTRUCTION D'UN SPITFIRE A L'ECHELLE 1/4

Episode 6: Février 2026

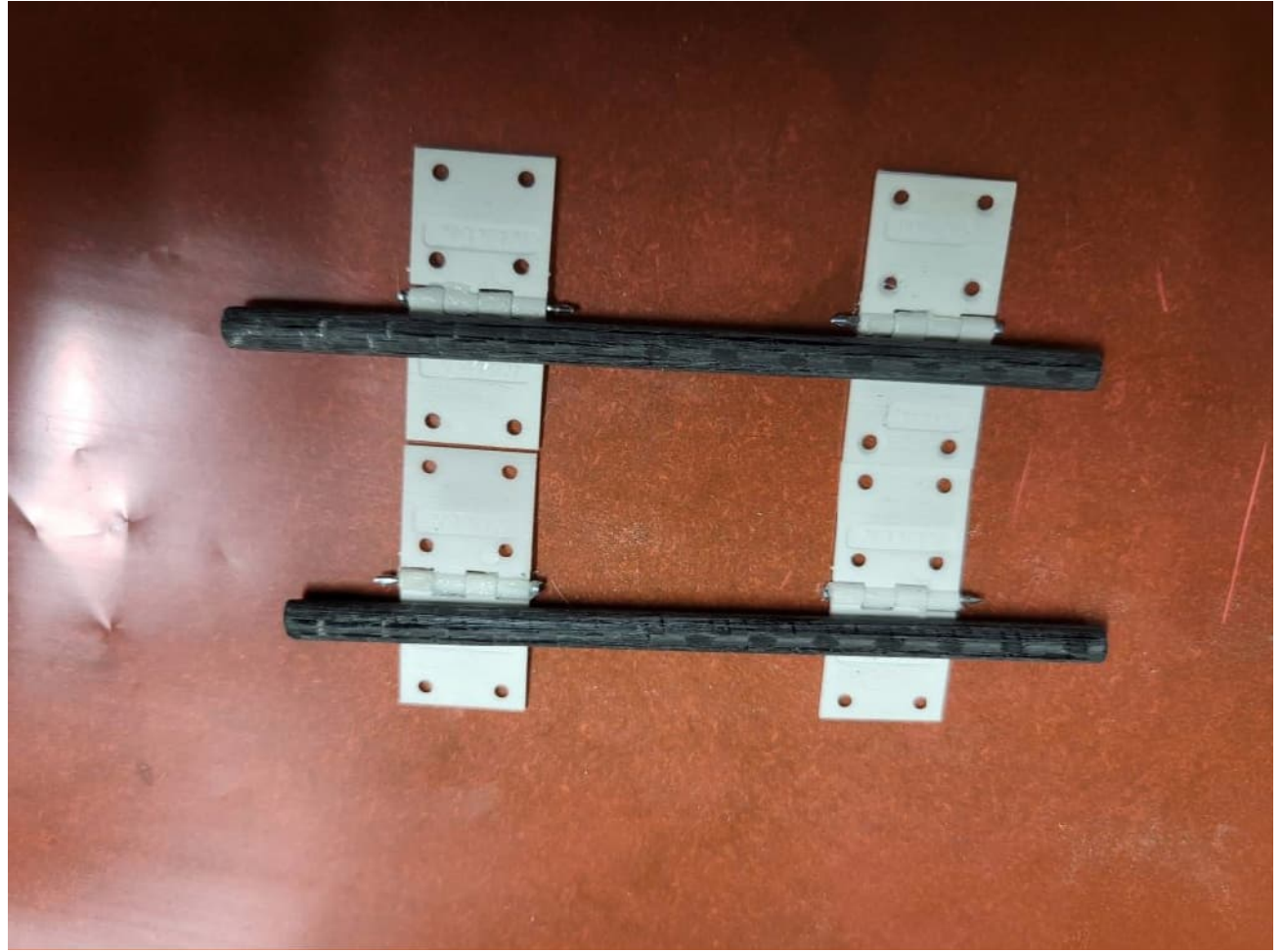


La surface de contact entre le capot inférieur et le fuselage a été « peaufinée » avec un moulage epoxy + micro ballon. La partie arrière reposant uniquement sur l'arrête vive du capot, j'ai créé une surface de contact plus large avec un moulage incluant du tissu de verre.

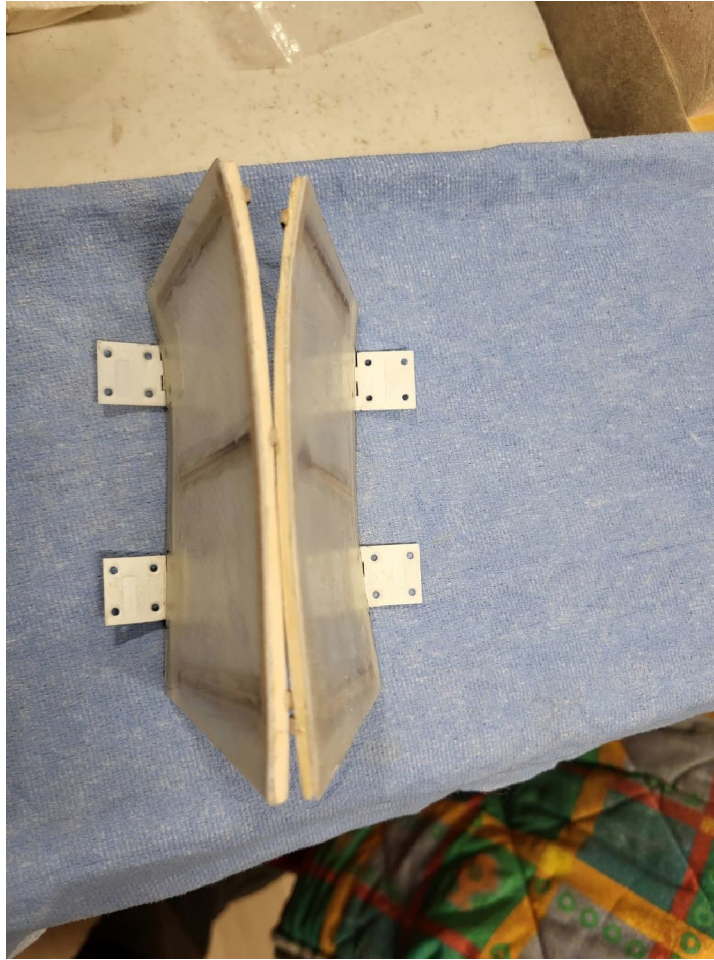


Même punition pour le capot supérieur.





Les volets d'atterrissage principaux sont sous l'aile mais il y a également des petits volets positionnés sous le fuselage. Ces volets ont des formes qui suivent les courbes du fuselage. Afin d'aligner les charnières, j'ai commencé par les coller sur le tube qui est la seule pièce droite de ces volets.



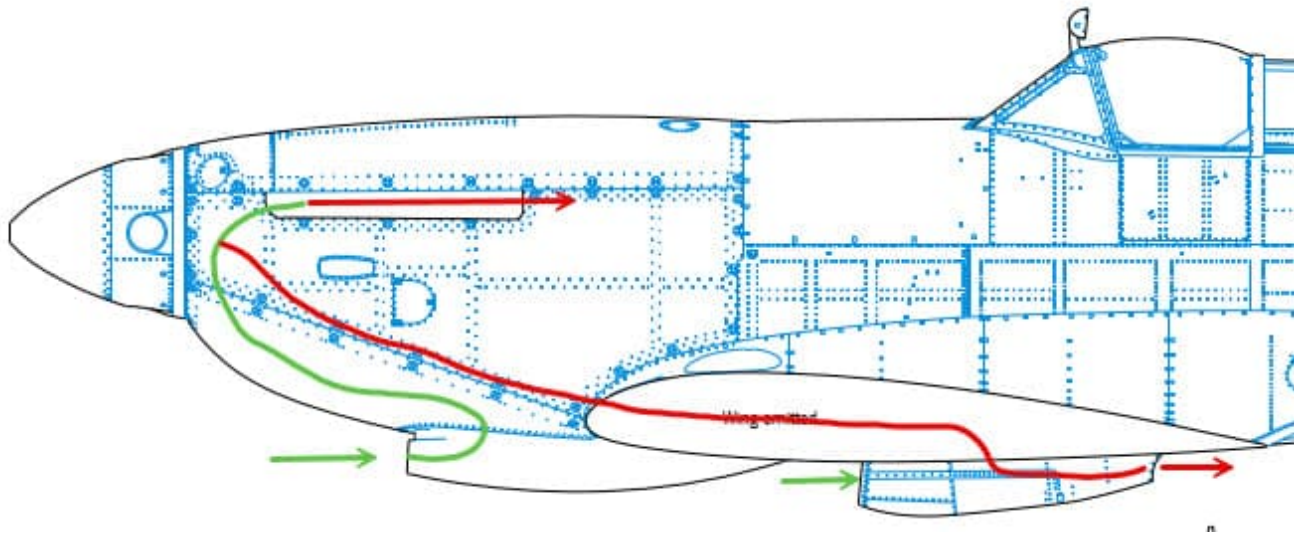
Cet axe est ensuite collé sur le panneau issu de la découpe du fuselage. Le tout est renforcé avec des pièces en CTP imitant la structure de l'avion réel.



Les volets ont reçu une couche de primaire sur la face interne avant de coller les charnières au fuselage.



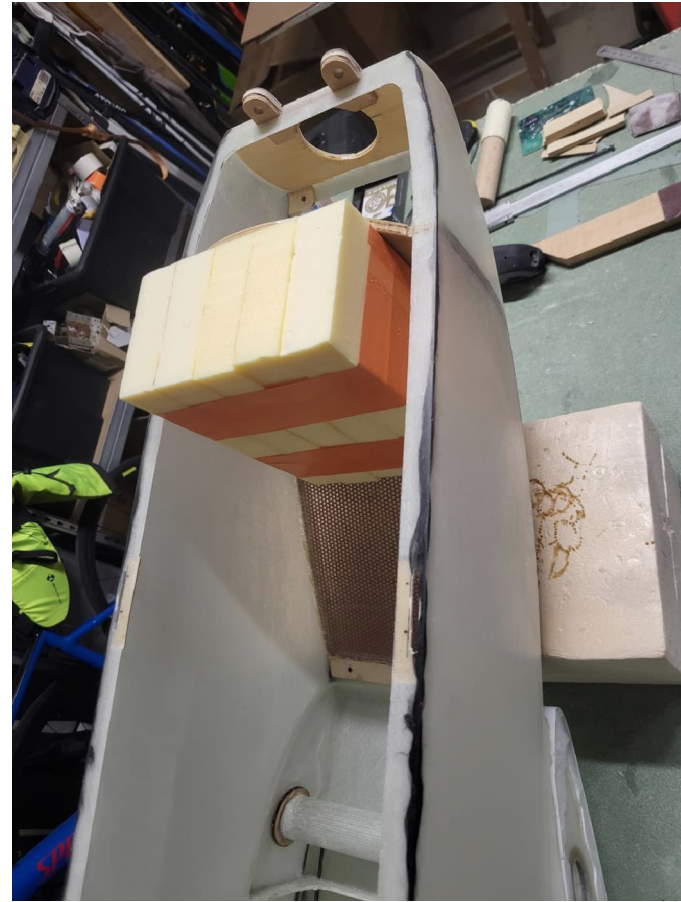
Chaque volet du fuselage est actionné par un mini servo installé dans le karmann. Une découpe a été faite dans le fuselage pour permettre l'évacuation de l'air chaud vers les radiateurs (factices) qui seront installés sous l'aile.



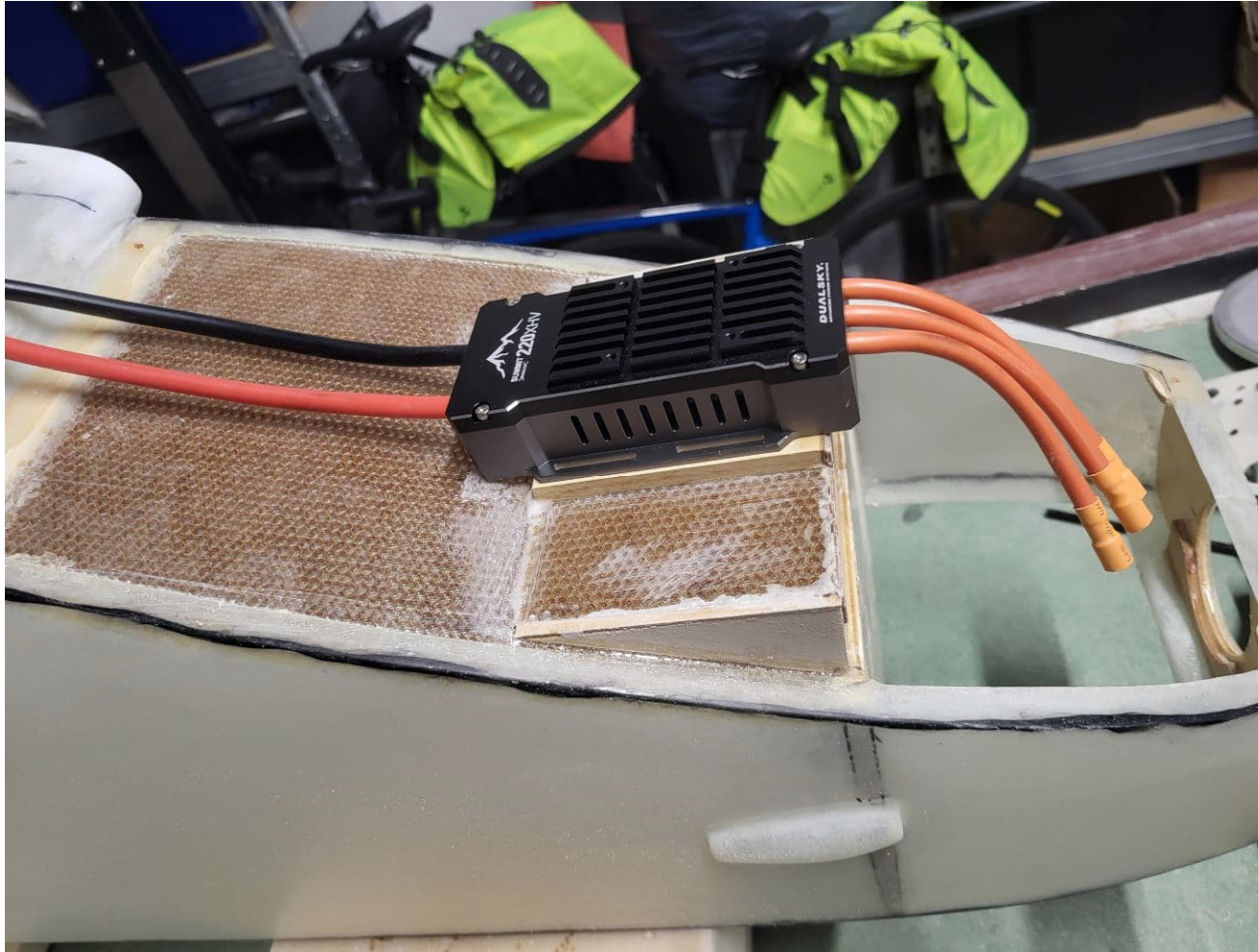
La prise d'air frais se trouvant en arrière du moteur et du contrôleur, le flux d'air doit prendre un virage à 180° au niveau du capot inférieur. Le flux d'air est dévié avec une pièce tubulaire moulée en fibre de verre en utilisant un moule constitué d'un tube pvc diamètre 80 mm.



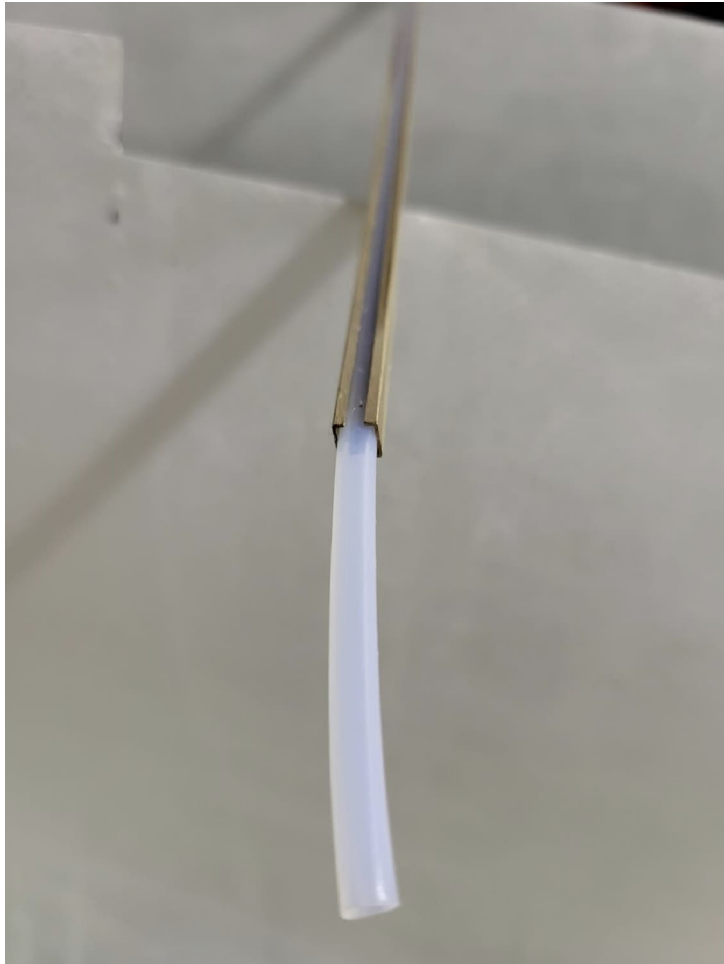
L'arrête supérieure de ce déflecteur en $\frac{1}{2}$ rond est renforcée avec un plat carbone de 3x1mm



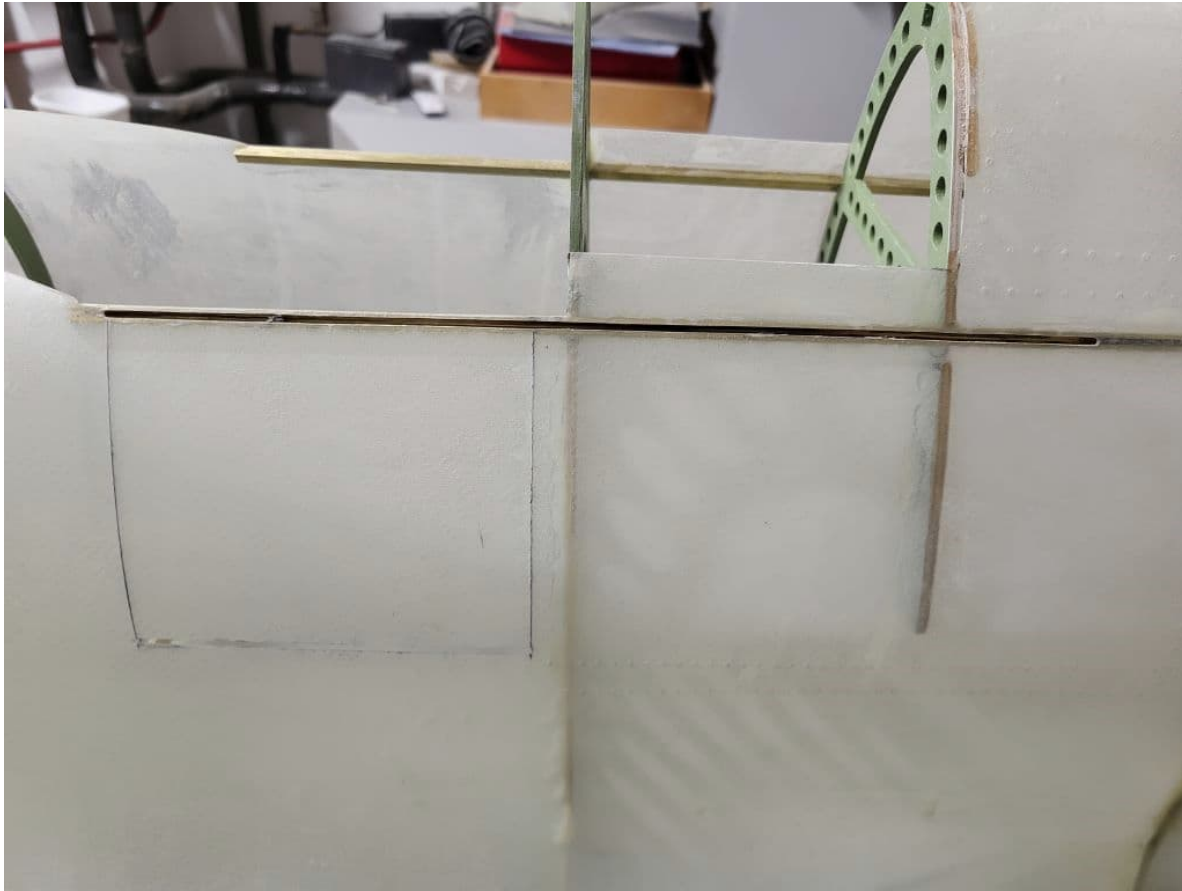
Afin de pouvoir recevoir des batteries de grandes dimensions (12S – 16000 mah) et d'avoir les batteries le plus en avant possible pour faciliter le centrage, un décrochement a été réalisé dans le plancher. L'agencement a été validé avec un pavé en mousse ayant les dimensions de la plus grosse batterie envisagée.



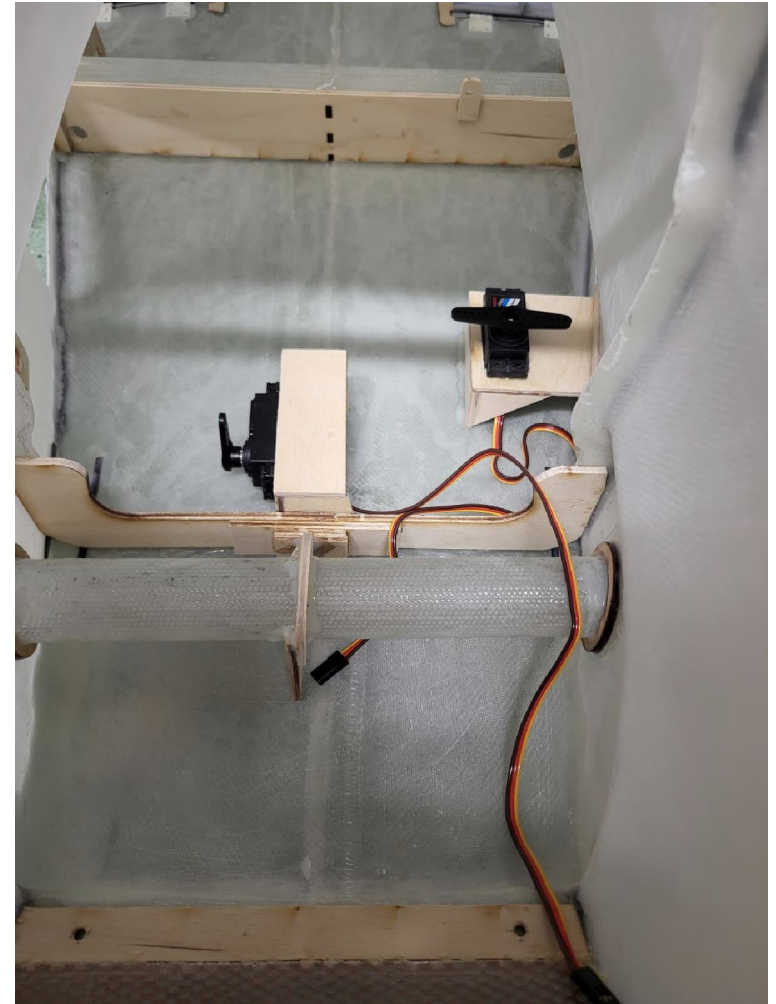
Le contrôleur est vissé sur deux baguettes en bois dur qui participent également au renforcement du support de batterie.



Le cockpit coulissera sur 2 rails pour permettre son ouverture. Ces rails en laiton sont collés au fuselage. Pour éviter toute intrusion de colle par la fente du rail, l'intérieur du rail est protégé avec un tube en PTFE utilisé sur les imprimantes 3D. Ce type de tube a très peu d'adhérence avec la colle epoxy.



Découpe de la rainure dans le fuselage en utilisant le rail laiton comme guide pour le disque Dremel.



Les servos de profondeur et de dérive sont installés le plus en avant possible pour faciliter le centrage.

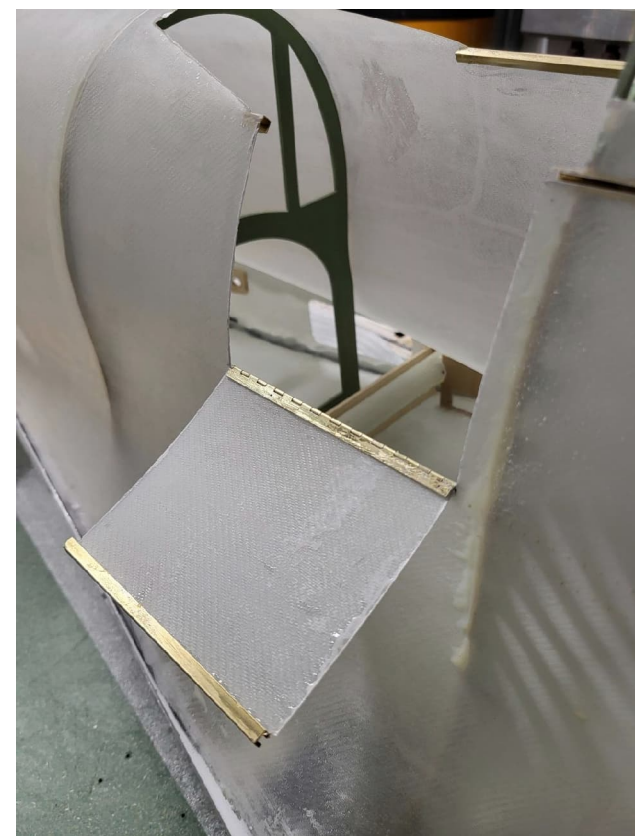


Les couples visibles à travers le cockpit ont été peints avant collage: 2 couches de bouche pore + 1 couche de primaire + 2 couches de peinture à maquette Tamiya.



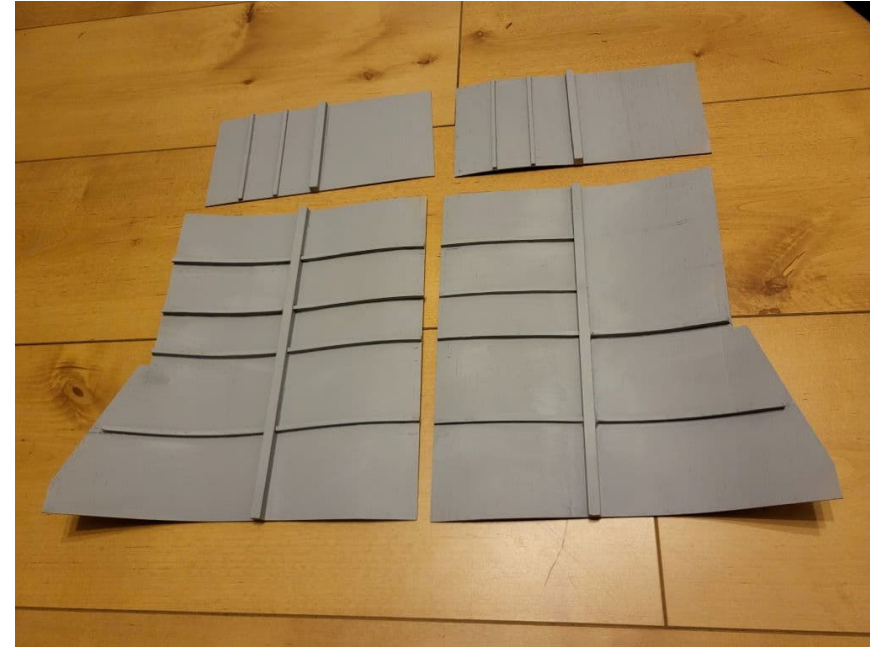
La charnière pour la porte d'accès au cockpit a été collée avant la découpe de la porte pour conserver un bon alignement des rails.





La porte a été découpée au cutter dans le fuselage en fibre pour enlever le minimum de matière. Quelques passes de cutter sont nécessaires pour couper la fibre...

Elle est ensuite habillée avec un doublage balsa et des lisses en contre plaqué fin pour reproduire la structure métallique du vrai.



Les panneaux d'habillage du cockpit ont été fait en balsa plume 15/10° avec des lisses en contre plaqué de 3 mm léger. Le profil de ces pièces très fines a été défini avec un outil à copier (une belle invention à l'époque où le scanner 3D et l'imprimante 3D n'existait que dans les BD d'Hergé).
Les panneaux ont ensuite reçu 2 couches d'enduit bouche pores et une couche d'apprêt en attendant la peinture.



Le lac aux requins

Fin du sixième épisode!