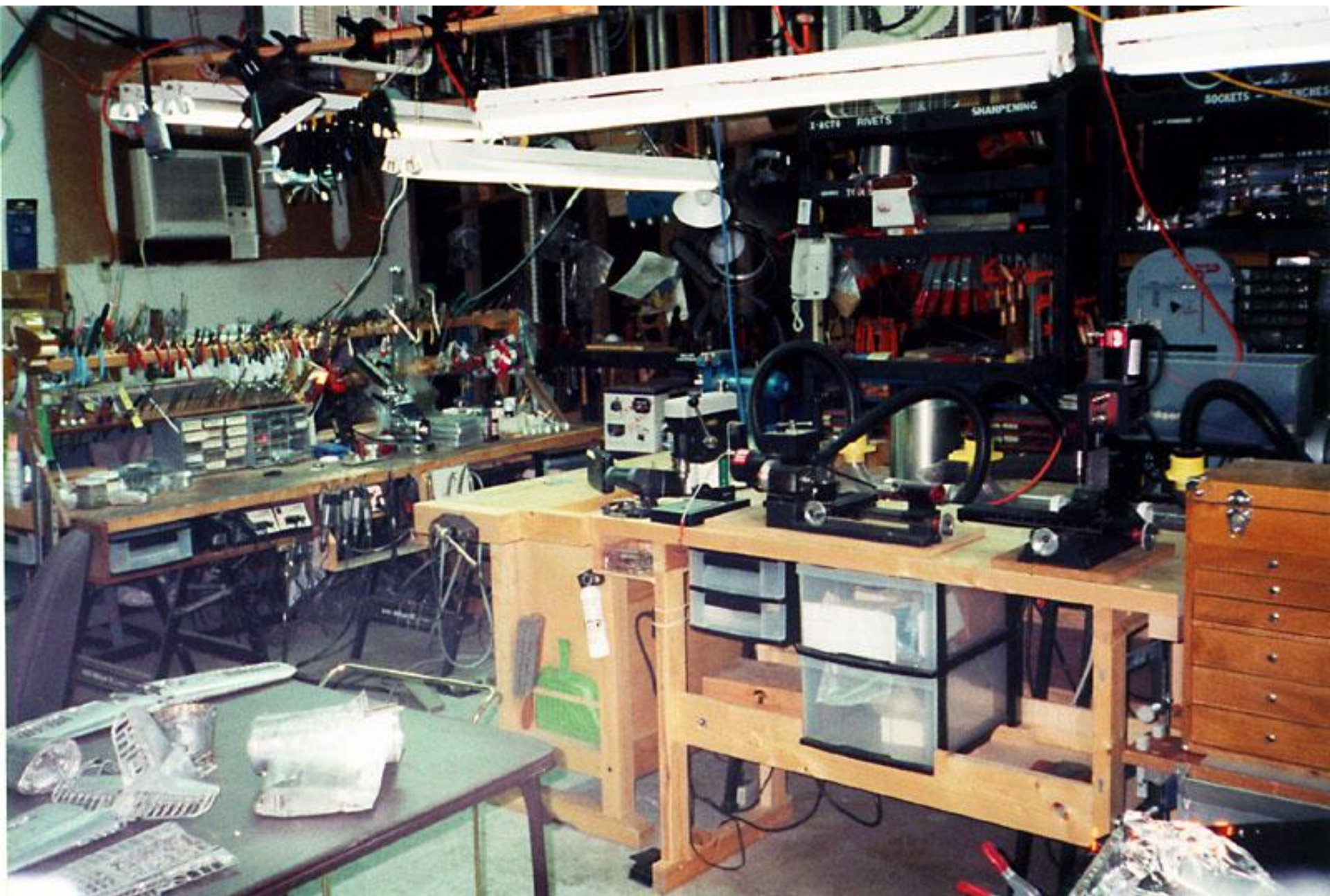


LE MAITRE DE LA MECANIQUE POUR  
LES AMOUREUX DE  
L'AERONAUTIQUE SOUS TOUTES SES  
FORMES





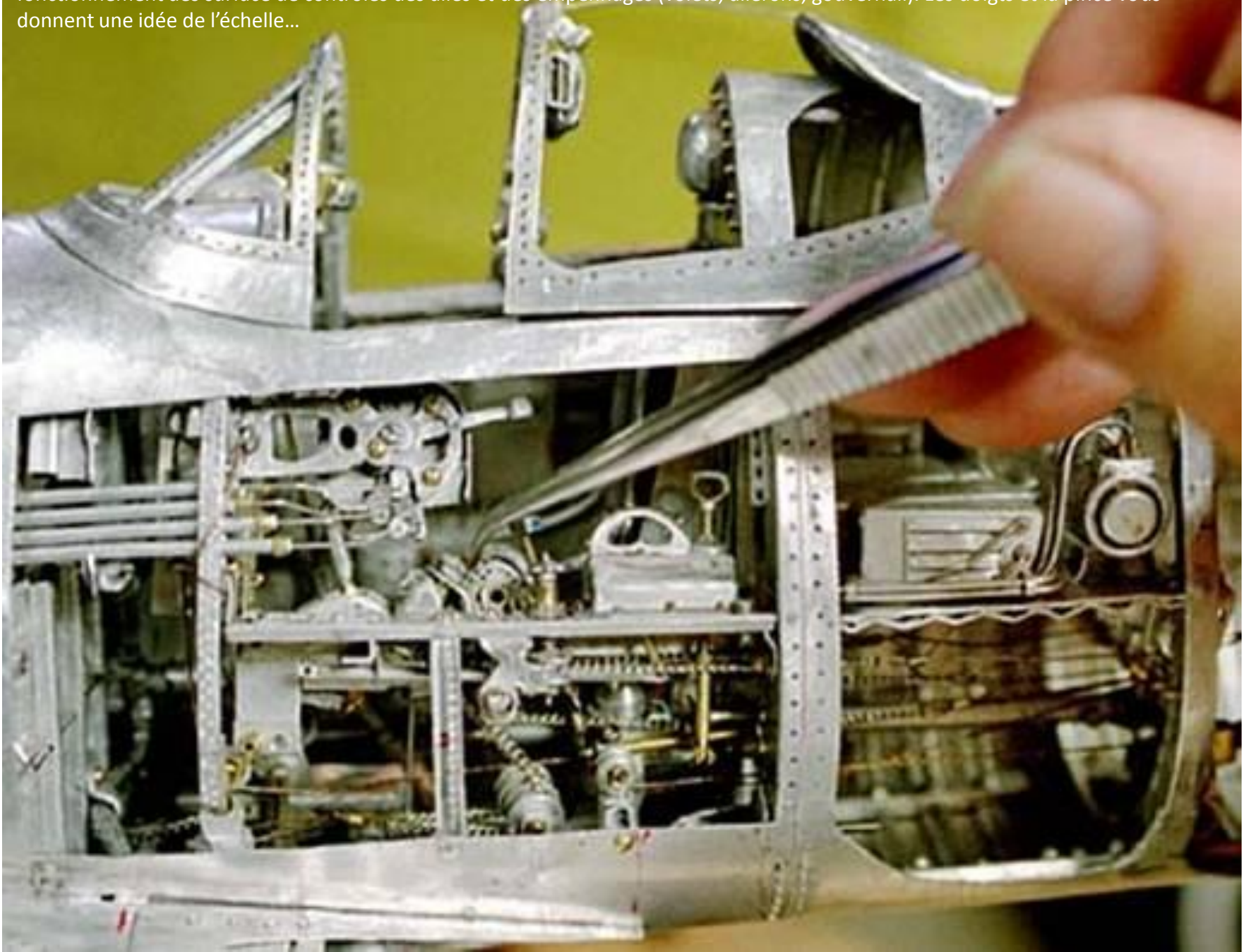
Chance-Vought F4U-1 «Corsair»

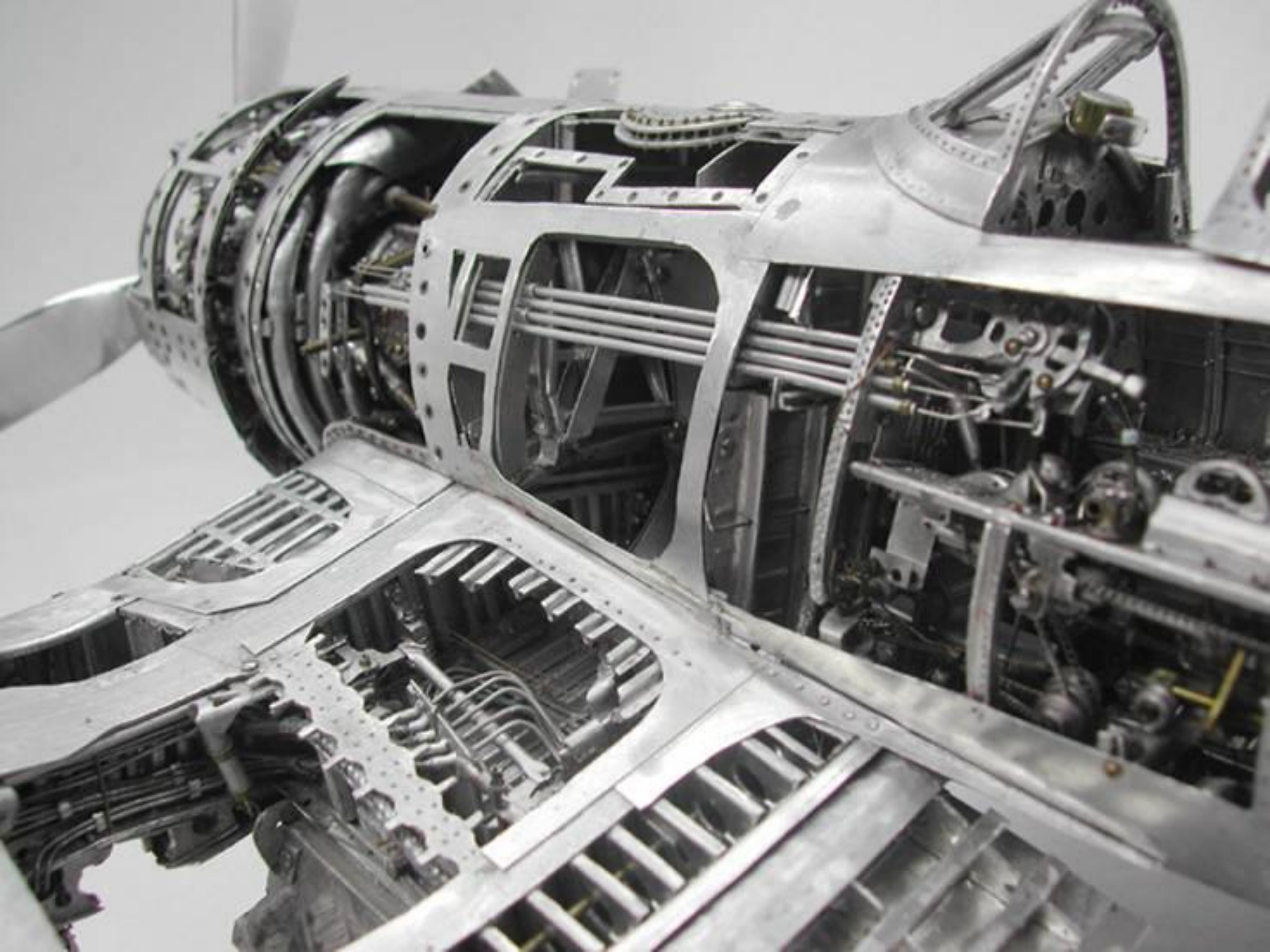


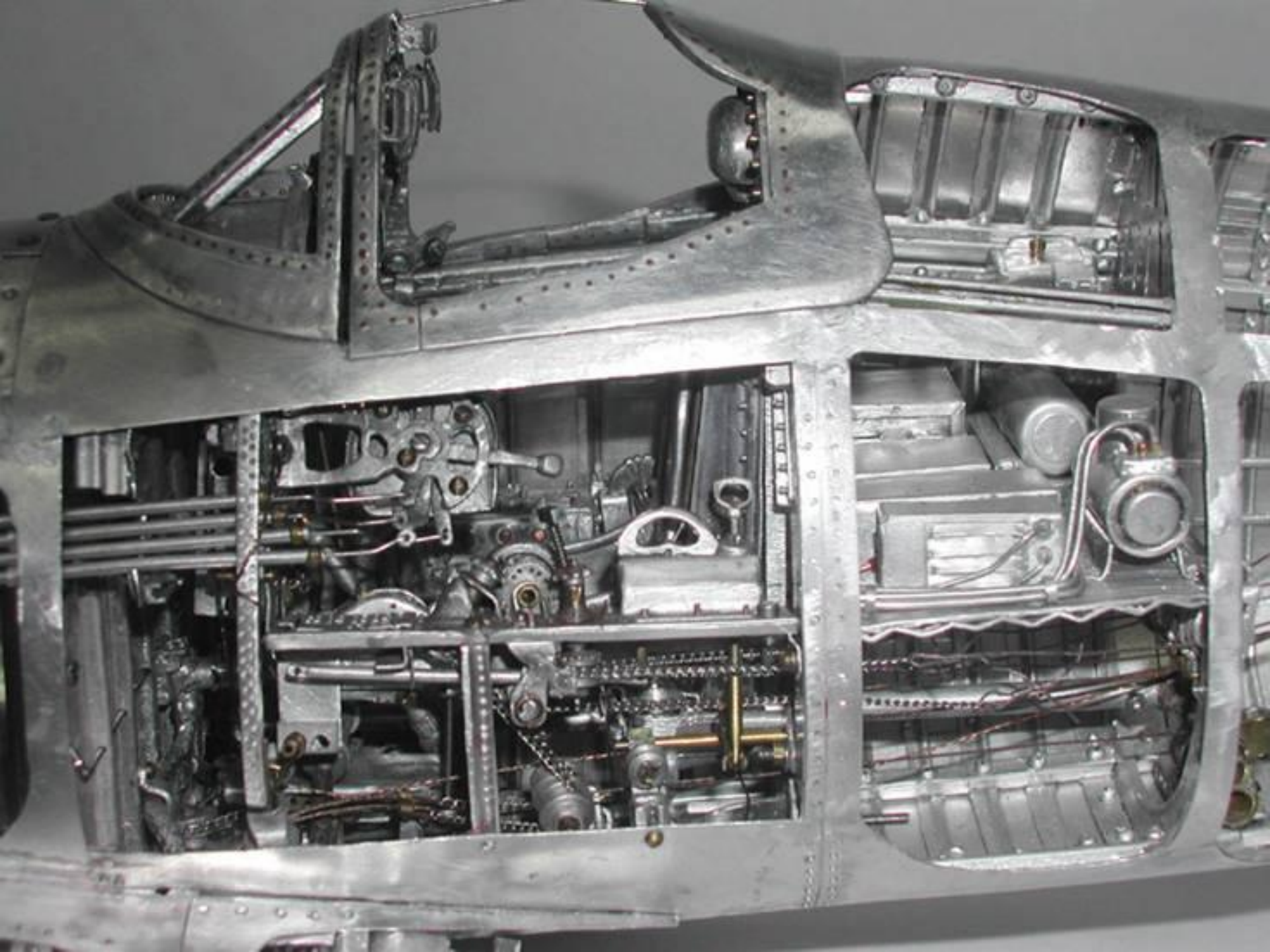


Câbles de commandes du sous le poste de pilotage du «Corsair».

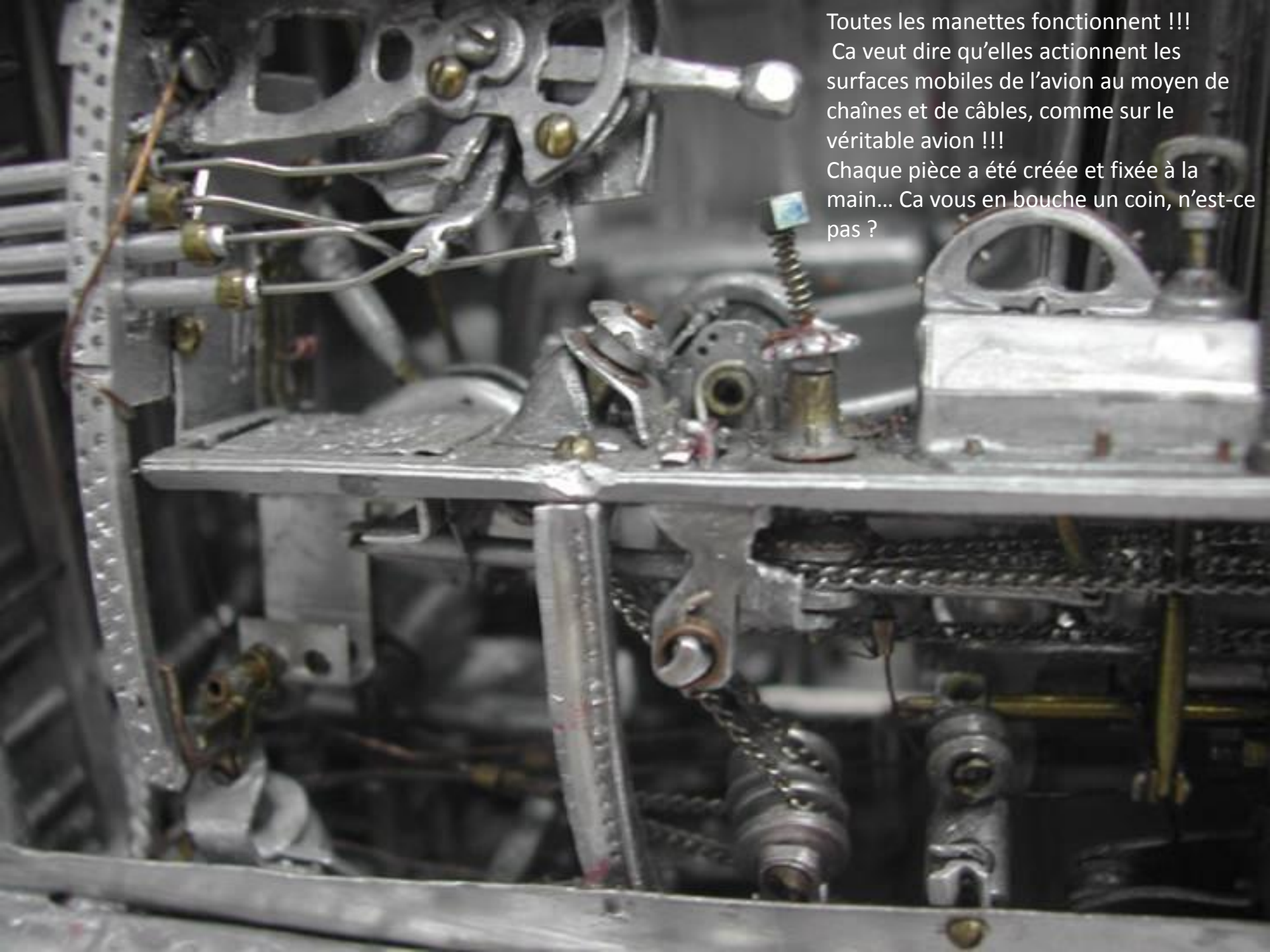
En utilisant une pince à épiler, on peut actionner les manettes de commande. Les câbles, tringleries et leviers permettent le fonctionnement des surface de contrôles des ailes et des empennages (volets, ailerons, gouvernail). Les doigts et la pince vous donnent une idée de l'échelle...



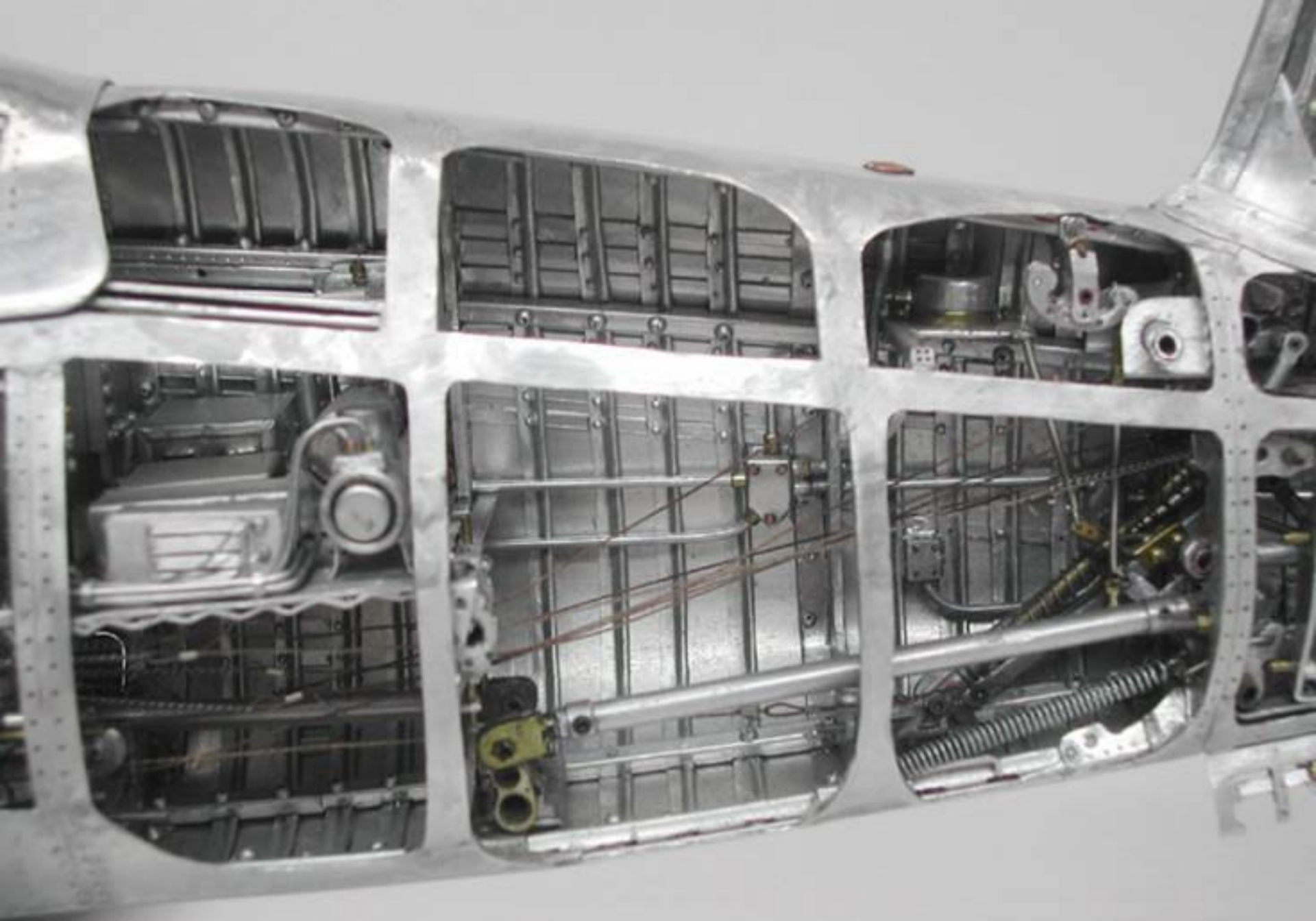






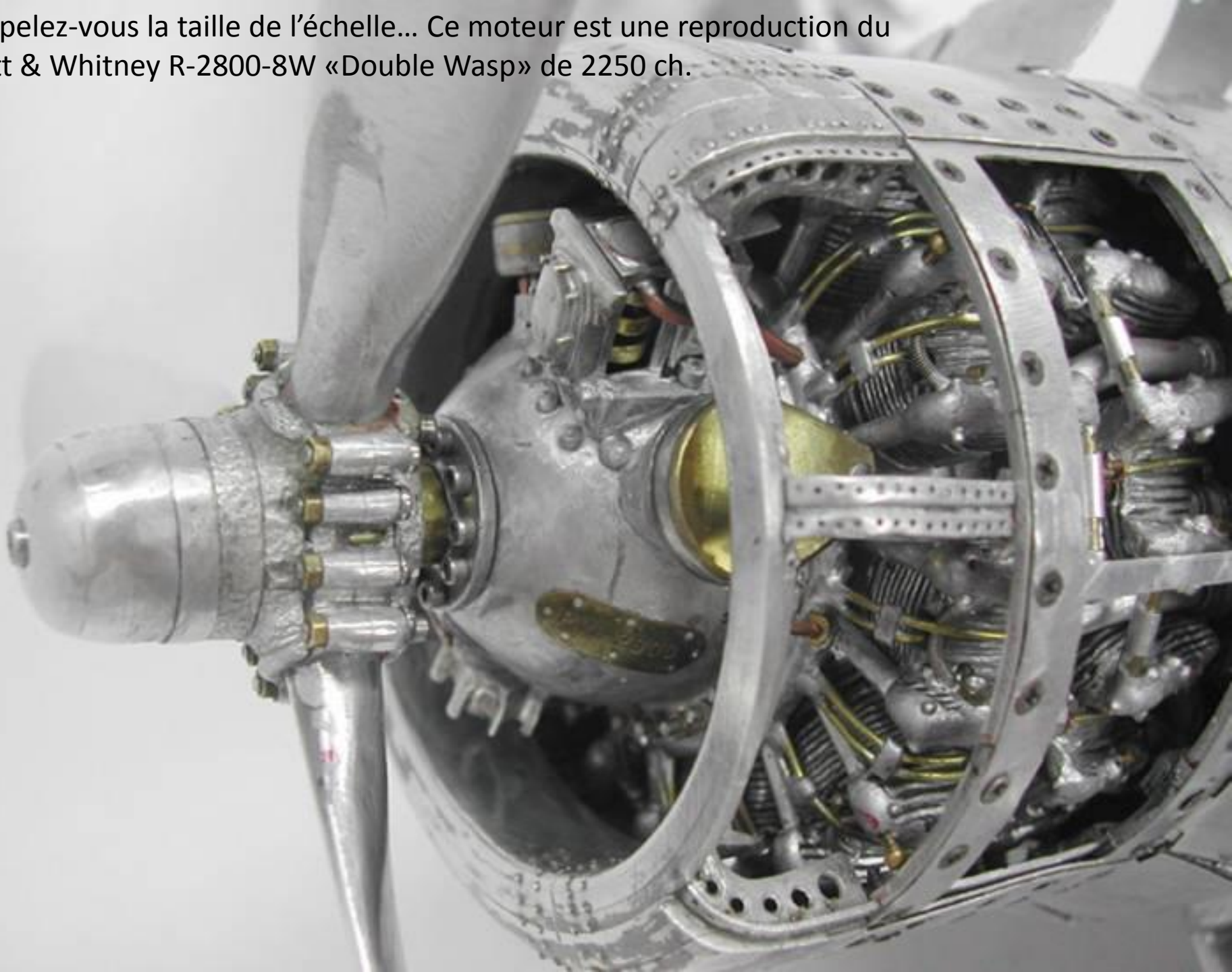


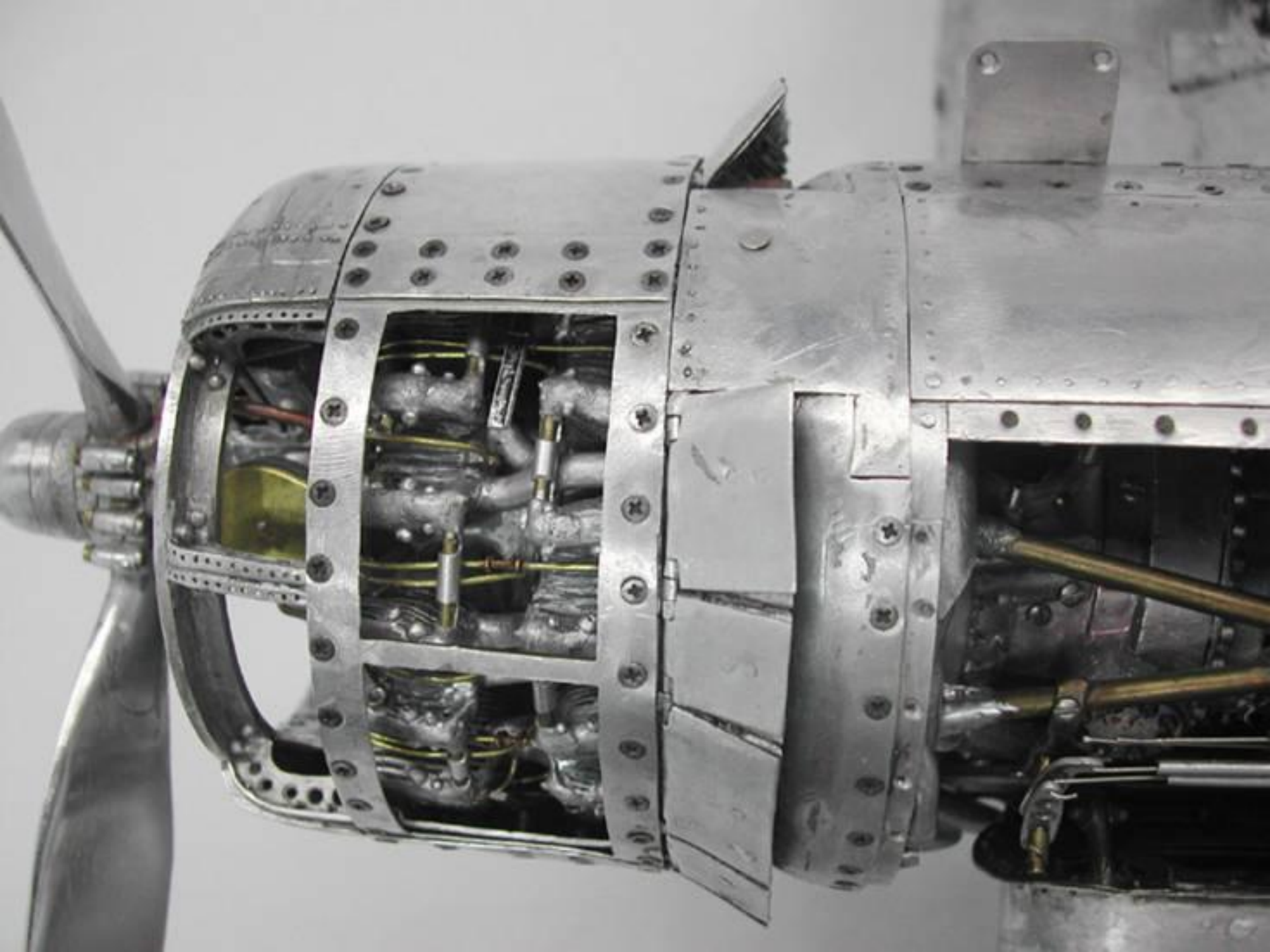
Toutes les manettes fonctionnent !!!  
Ca veut dire qu'elles actionnent les surfaces mobiles de l'avion au moyen de chaînes et de câbles, comme sur le véritable avion !!!  
Chaque pièce a été créée et fixée à la main... Ca vous en bouche un coin, n'est-ce pas ?



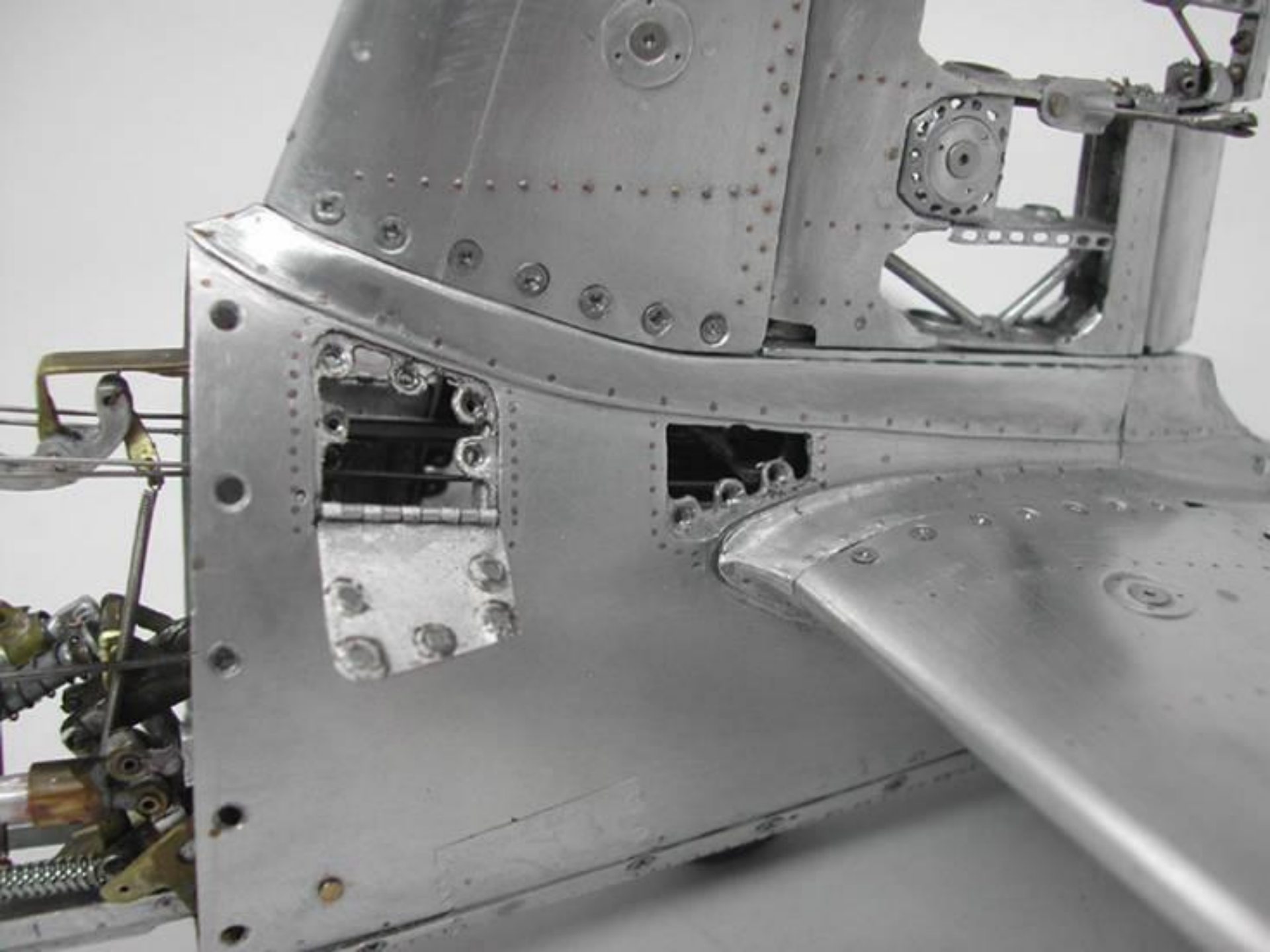


Rappelez-vous la taille de l'échelle... Ce moteur est une reproduction du Pratt & Whitney R-2800-8W «Double Wasp» de 2250 ch.





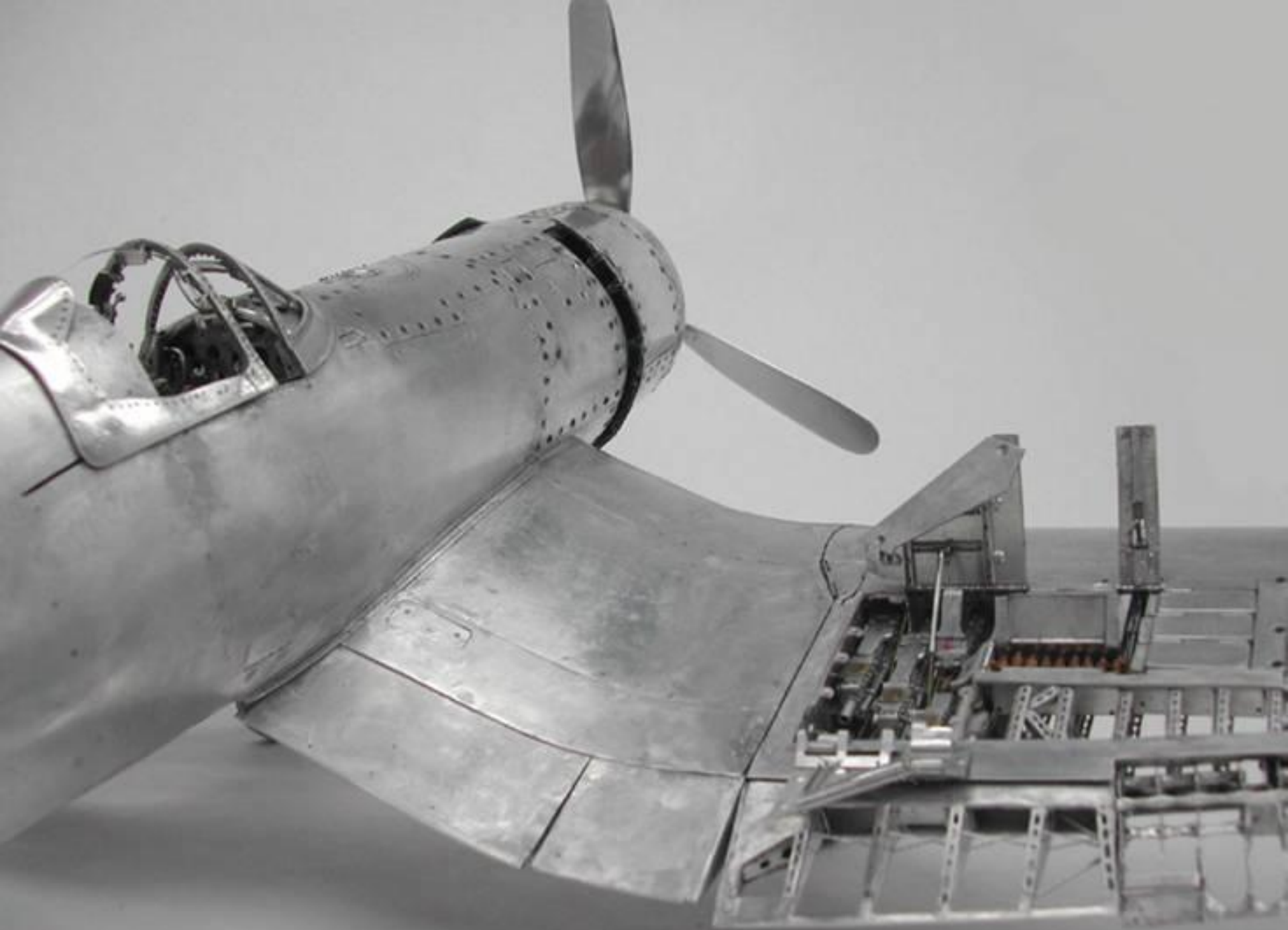




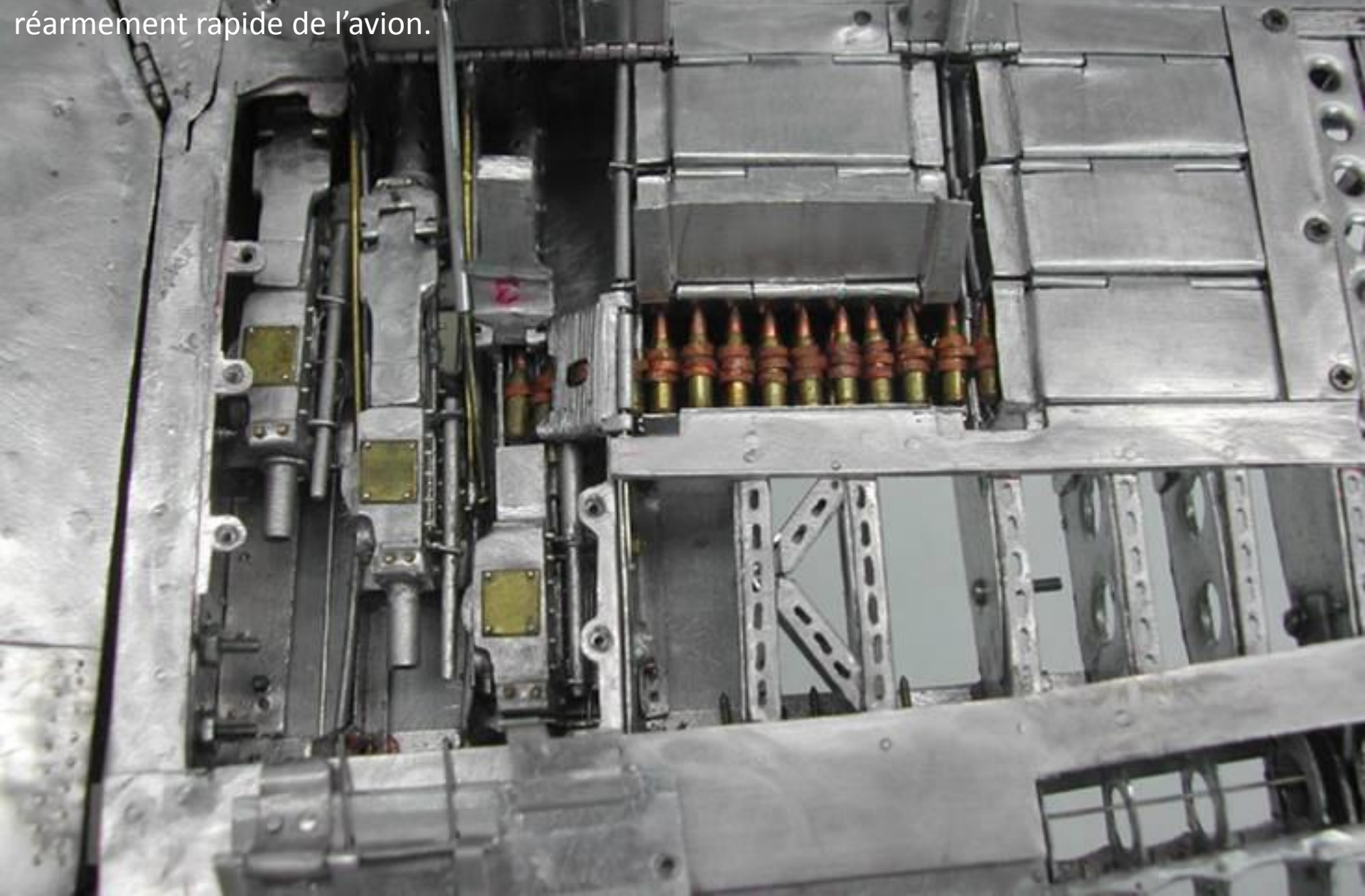


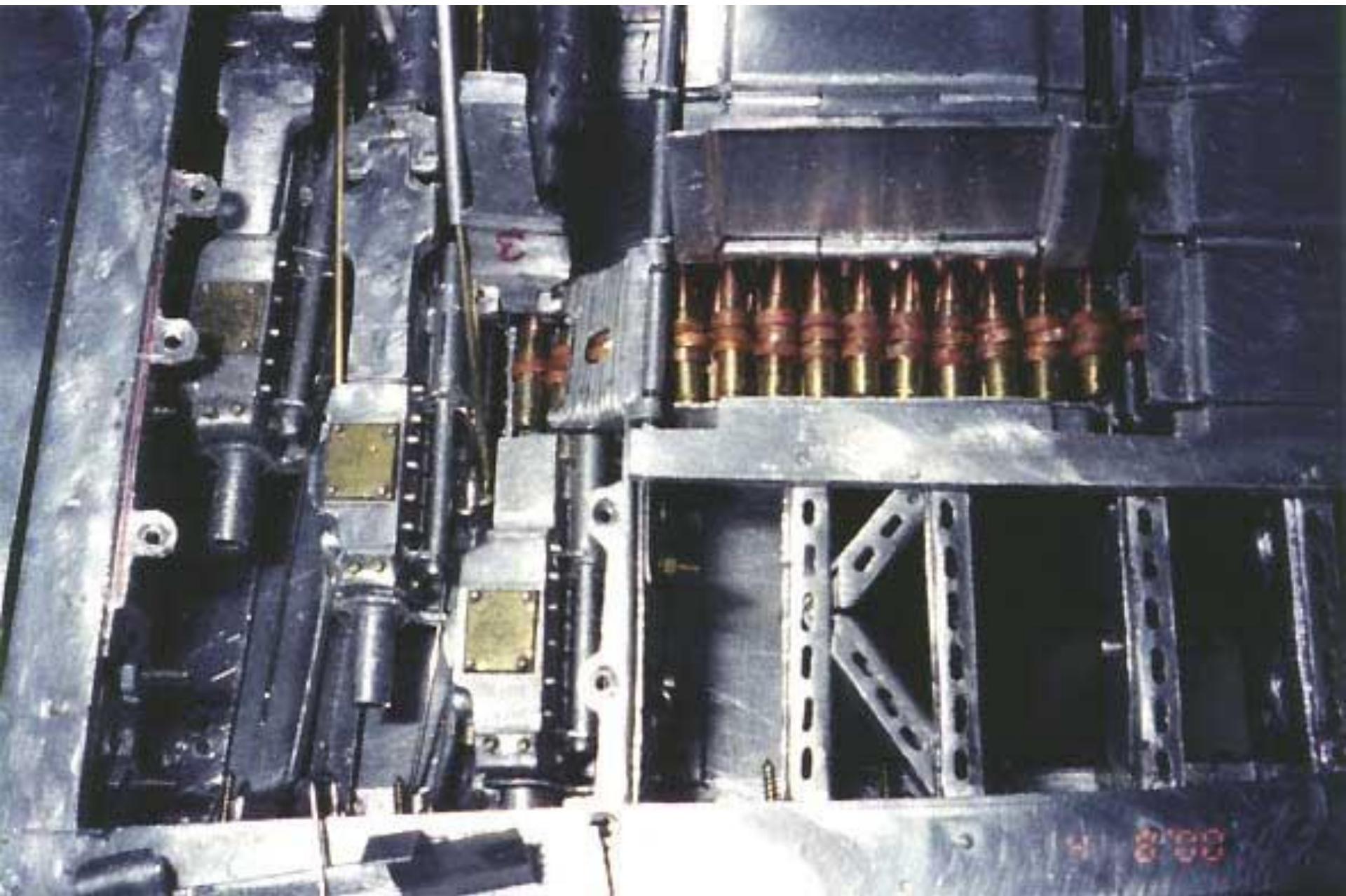
La roulette arrière et la crose d'appontage fonctionnent, elles aussi.



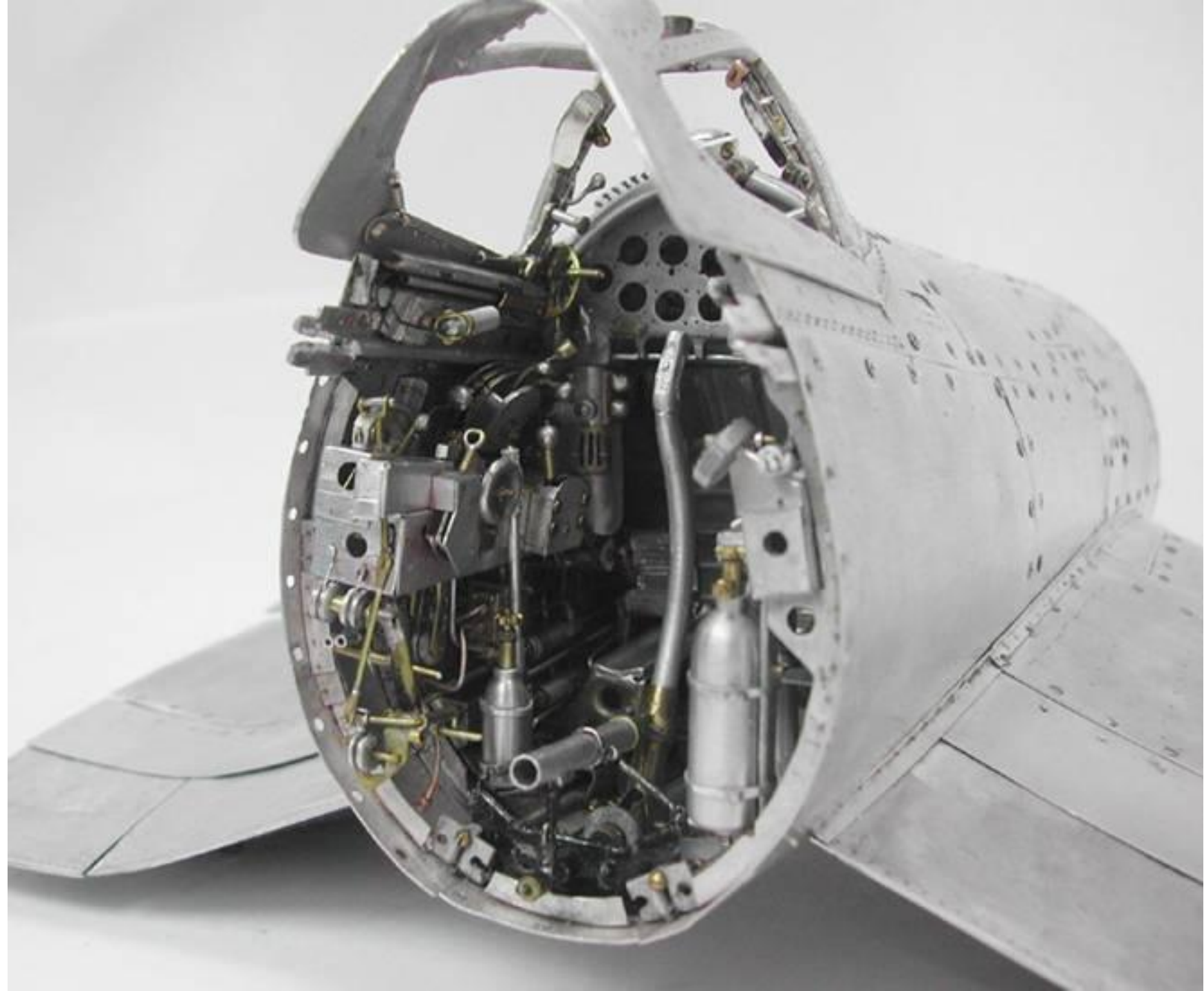


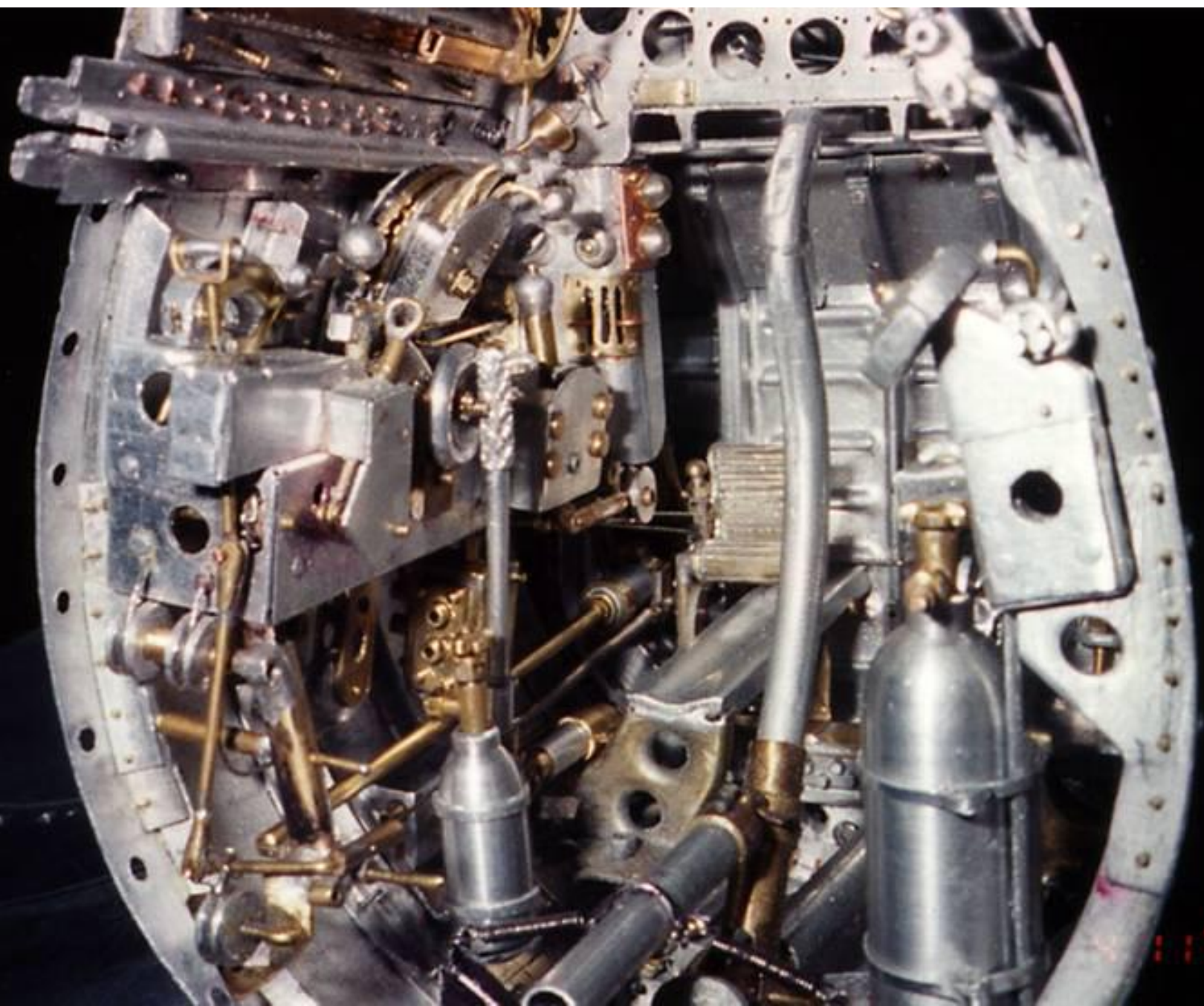
Détails des 3 mitrailleuses Browning et des munitions cal .50 du « Corsair ».  
Les boîtes à munitions étaient directement installées dans les ailes, une fois les bandes engagées dans la culasse, les armuriers refermaient les trappes. Cette méthode permettait un réarmement rapide de l'avion.











Mr. Young Park a généreusement fait don de son premier «écorché» du Corsair à la Fondation Joe Martin. Cette maquette est exposée au musée de la Fondation dans le Sherline building à Vista, Californie.

Une collection de photos détaillant la façon dont la maquette a été fabriquée ainsi que toutes les données techniques relatives au «Corsair», qui avaient été collectées par Mr. Park pour mener à bien cette entreprise ont également été confiées au musée. En 2005, Mr. Park a fait don d'un second «Corsair» au musée de la Fondation.



Appréciez l'étendue du talent de Mr. Park qui a sculpté la tête et la main du pilote dans un bloc d'aluminium. La figurine est articulée et elle est vêtue d'un uniforme. Elle peut être placée dans différentes positions et elle donne une bonne idée de la taille du modèle original.

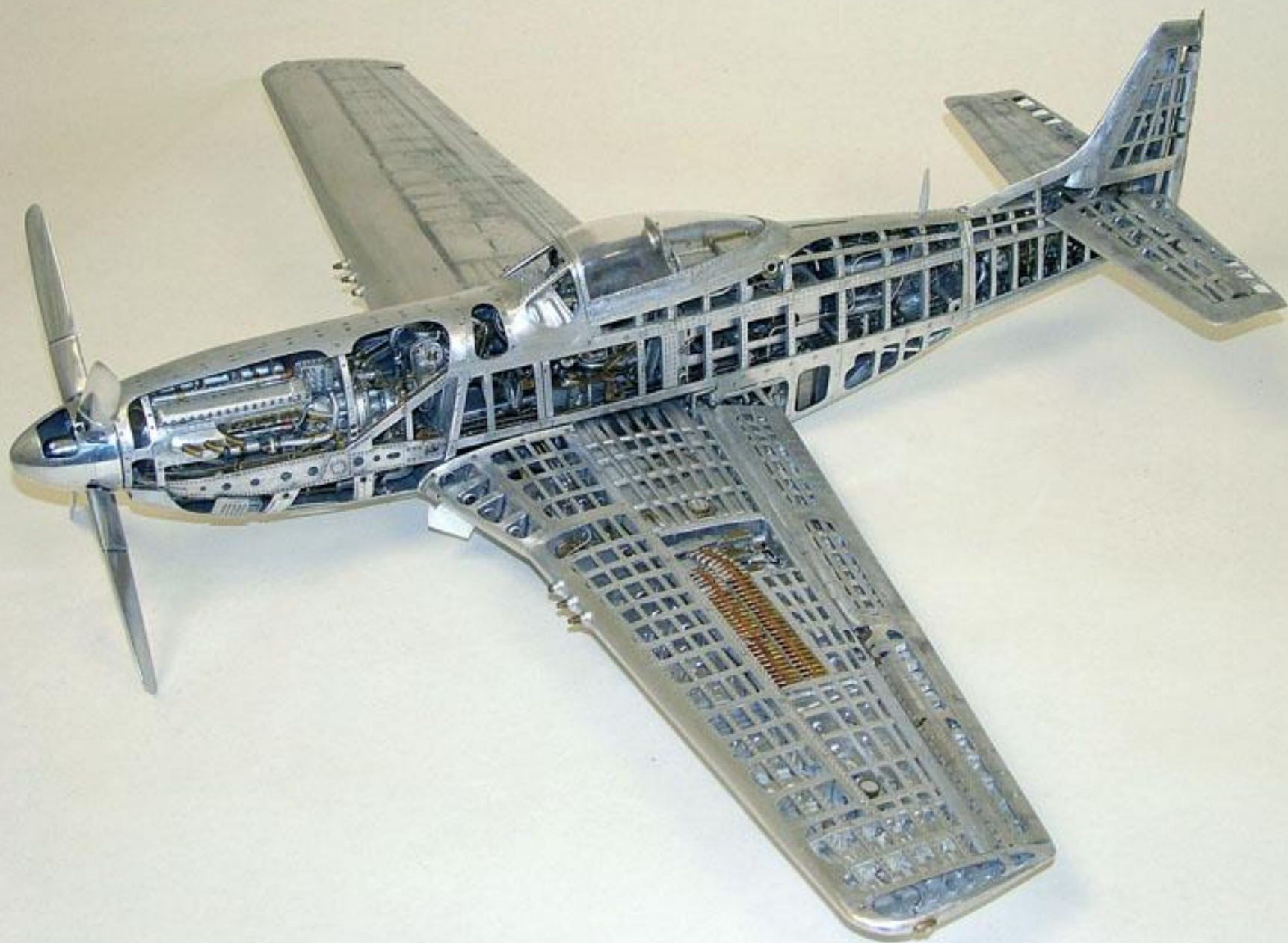




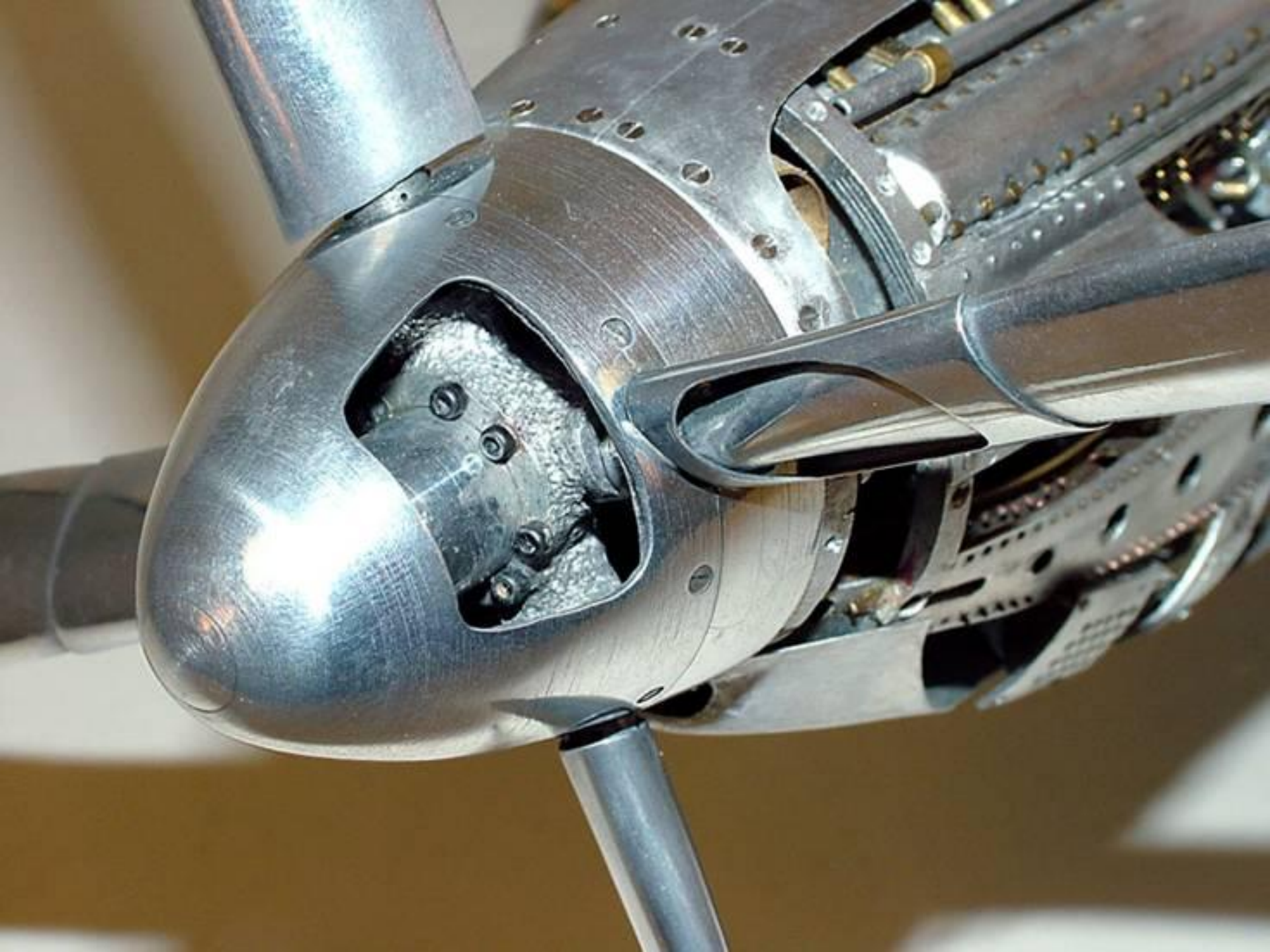
North American P-51D «Mustang»



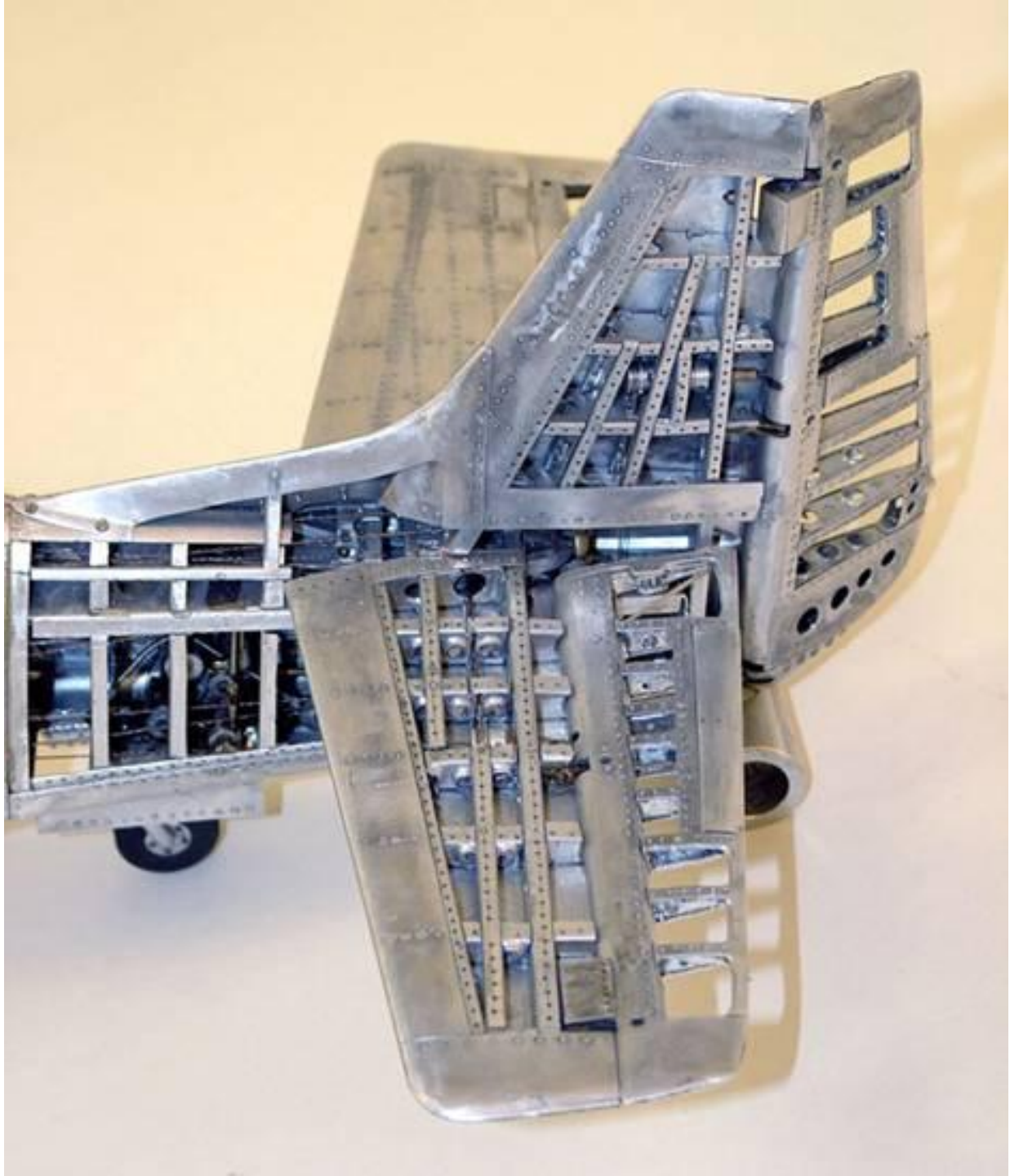




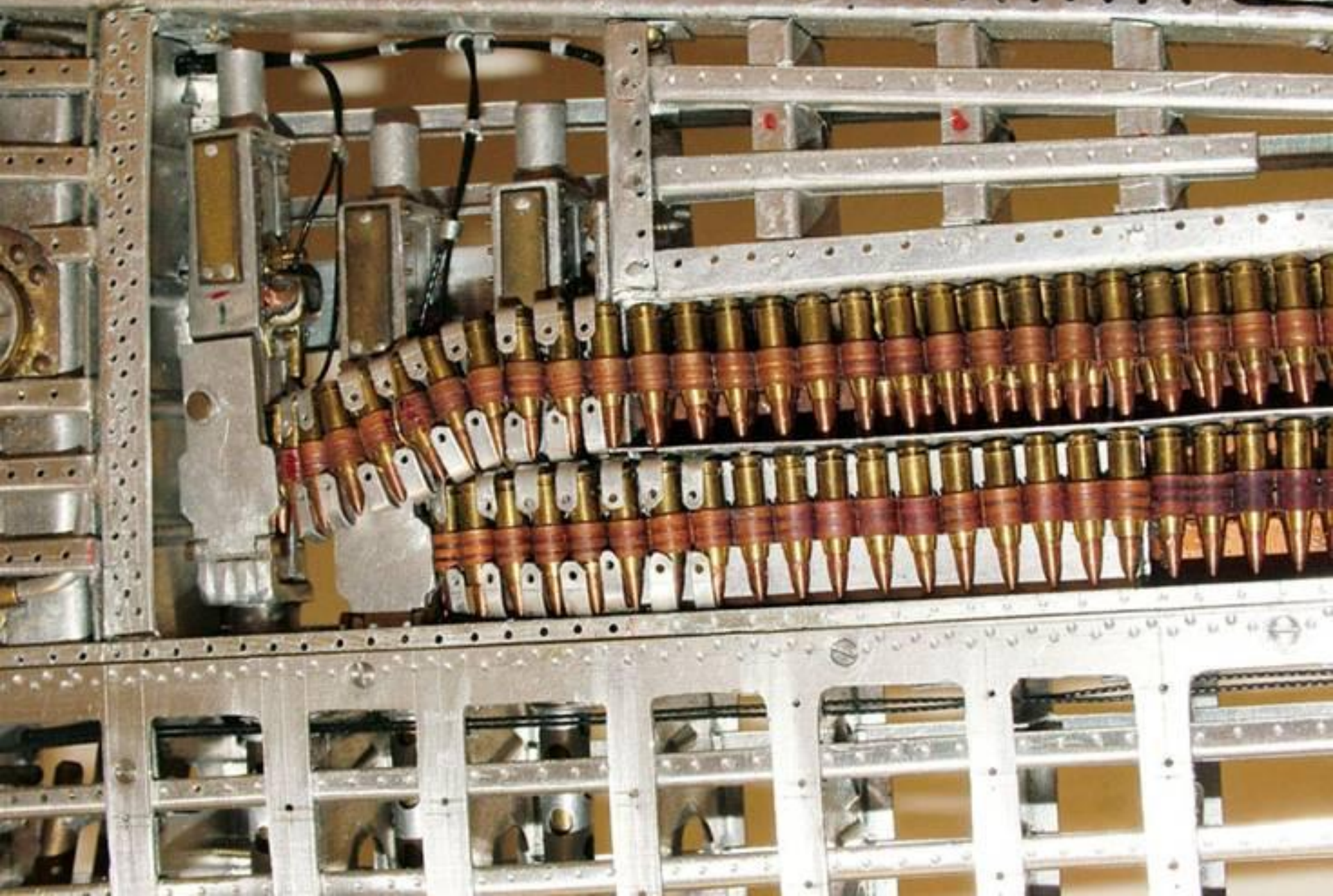






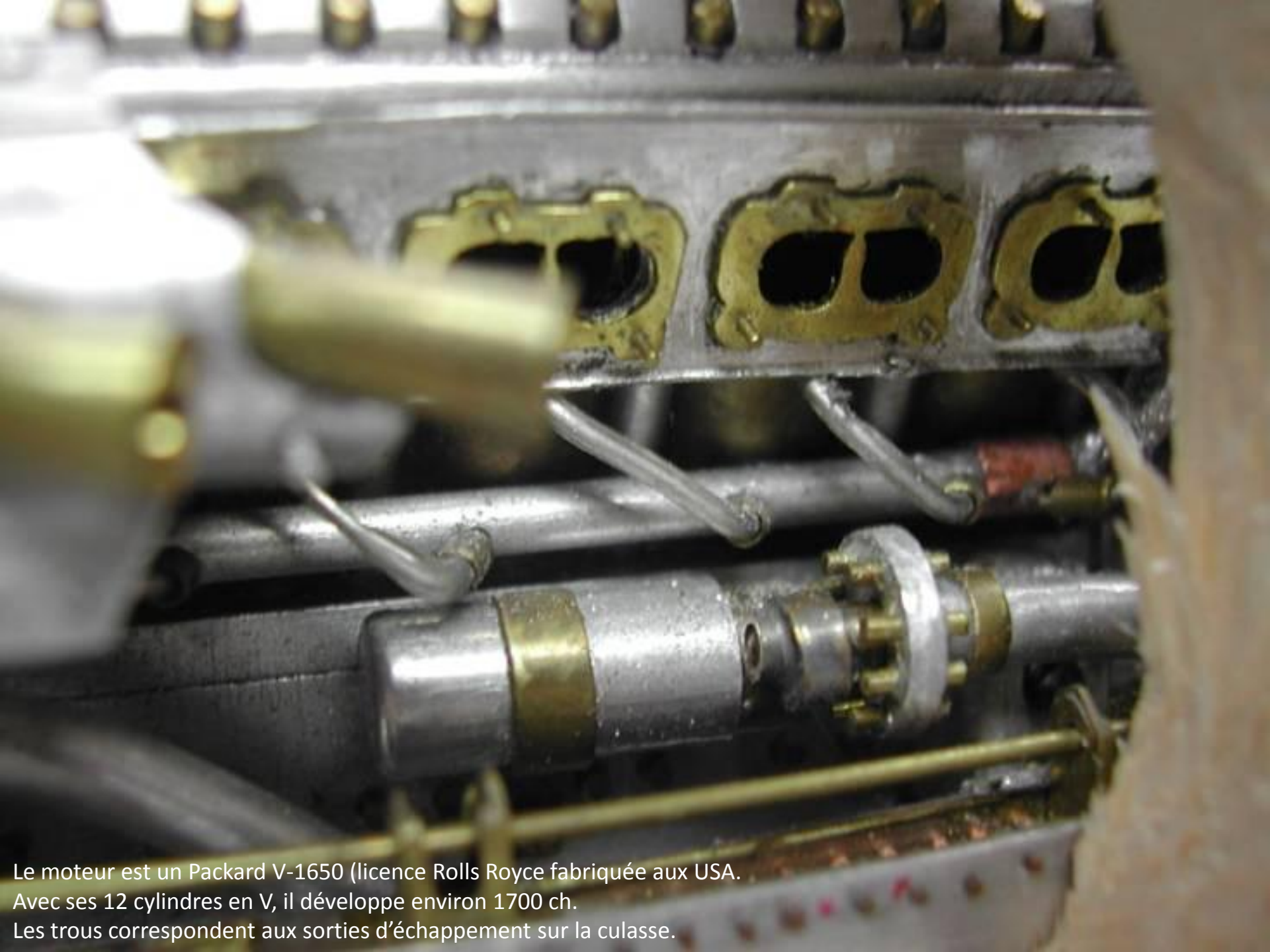


A l'intérieur de l'aile gauche vous pouvez voir les munitions de calibre .50 (12.7 mm) engagées dans chacune des trois mitrailleuses Browning. Les cartouches sont composées de douilles en laiton et de balles en cuivre.



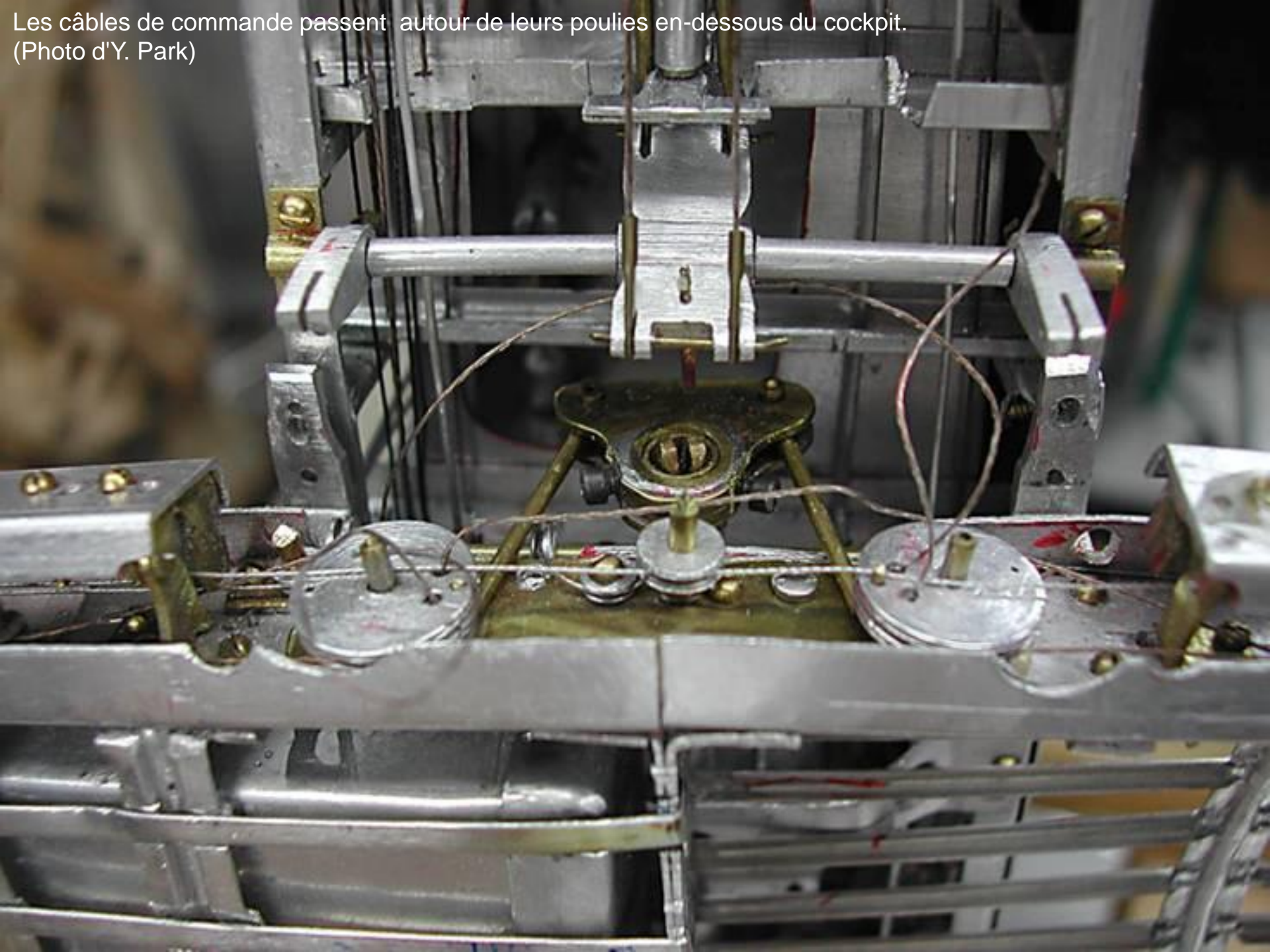


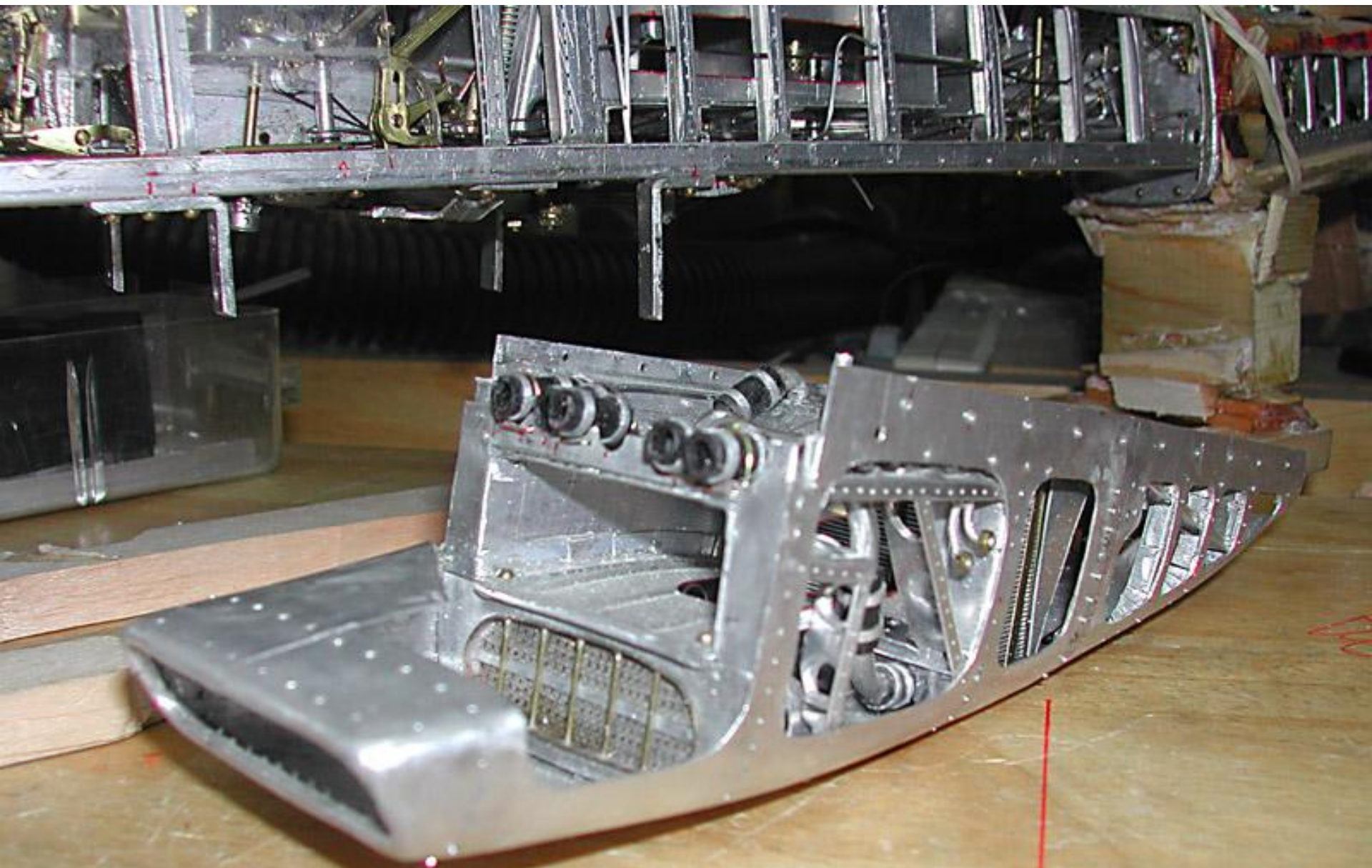




Le moteur est un Packard V-1650 (licence Rolls Royce fabriquée aux USA).  
Avec ses 12 cylindres en V, il développe environ 1700 ch.  
Les trous correspondent aux sorties d'échappement sur la culasse.

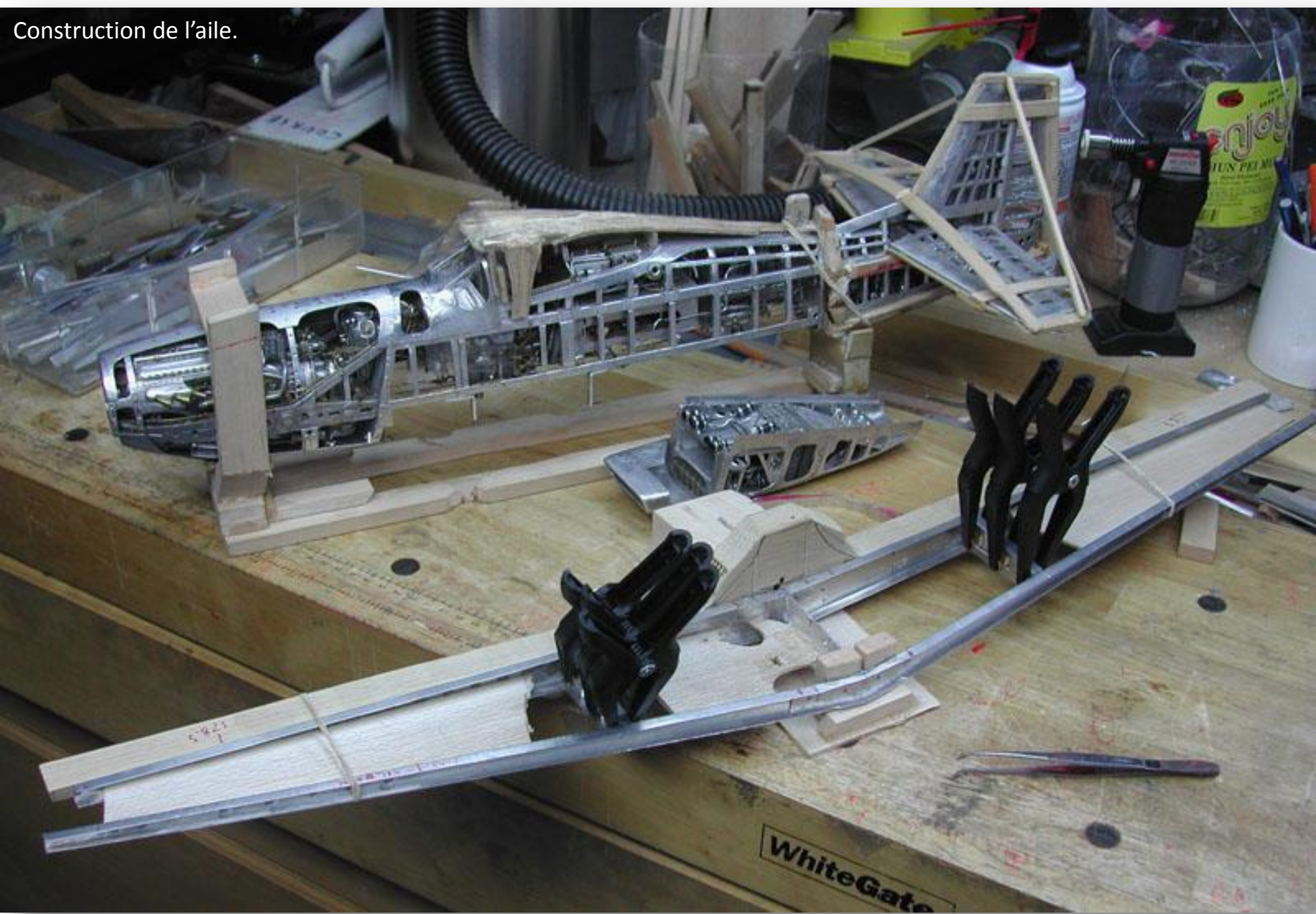
Les câbles de commande passent autour de leurs poulies en-dessous du cockpit.  
(Photo d'Y. Park)





La prise d'air du radiateur est prête à être installée sous le fuselage. Malheureusement, de nombreux détails deviendront invisibles après l'assemblage. (Photo d'Y. Park)

Construction de l'aile.





Chaque panneau est formé à la main sur une pièce de bois. Le métal est chauffé à une certaine température avant d'être martelé jusqu'à ce qu'il prenne la forme de son support. L'avion est constitué de nombreux panneaux en aluminium et les interstices entre chaque panneau sont minuscules.

(Photo d'Y. Park)

Ici nous voyons le panneau une fois assemblé. Ca semble facile maintenant... N'est-ce pas ?  
(Photo d'Y. Park)



A droite, le moule en bois destiné à créer la prise d'air ventrale et, à gauche, la pièce une fois réalisée. Comme c'est souvent le cas lors de la réalisation de modèles, les différentes pièces et moules nécessaires à la fabrication sont rarement exposés au public. Pourtant leur conception prend beaucoup de temps.  
(Photo d'Y. Park)

