

Morane-Saulnier 1500 Epervier

J C

Cet avion de « coopération et appui feu léger » n'a été construit qu'à deux exemplaires en 1958/59. Après avoir volé avec un turbopropulseur de faible puissance qui lui donnait un nez encore plus fin, il reçut un Bastan de 650 puis 750 ch, supposé être définitif. Le modèle représente le n°1 dans cette configuration qui n'a connue que des variations de détails (antennes, carénage de train). Le programme ayant été abandonné, les MS 1500 servirent pendant de nombreuses années de banc d'essais pour turbopropulseur, avec des nez encore plus allongés, qui pourraient donner des modèles encore plus performants, sinon plus élégants !

A titre expérimental, mon modèle a été construit en mousse blanche qui devrait permettre de se passer de peinture sur la partie supérieure, mais il est difficile d'éviter les taches au montage et au collage. Cette mousse blanche plus dense permet de bien éviter l'avant assez étroit, mais du styro bleu habituel ferait certainement gagner un peu de poids, en demandant seulement un peu plus de peinture. Le gaufrage des parties mobiles est obtenu en roulant une grosse vis à aglo, tenue légèrement en biais de façon à ce que les filets soient bien orientés.

Contrairement à ce que j'ai fait, il vaudrait mieux coller un papier gris au niveau du bas de la bulle pour masquer un intérieur un peu trop visible et béant.

La bulle se moule sur une forme ayant les flancs verticaux à la largeur maxi de l'arrondi. Au montage, en appuyant le moulage à l'avant et à l'arrière sur le fuselage, le bas se courbe vers l'intérieur ou on le fixe à la colle néoprène. Il faut faire de patients essais pour s'assurer d'un positionnement correct, et réussir son collage au premier coup, mais ce n'est pas si difficile.

Les cocardes et lettres sont réalisées en décal pour imprimantes jet d'encre, les photos montrent de nombreux détails faciles à réaliser.

Cellule : 6,3 g. Nez, hélice : 2,2 g (l'hélice est une tripale pas nécessaire du tout)

Moteur 400 mm de 2 à 2,2 mm
Réglage classique des ailes basses, virage à gauche avec aileron gauche baissé de 5°, un peu de décalage d'axe d'hélice à droite, peu de piqueur. Le fort dièdre permettrait probablement de virer à droite de façon plus habituelle.

Malgré les apparences, la cellule est trop lourde, un gain de 0,5 g est tout à fait possible et permettrait un gain de lest au moins équivalent. Déjà honnêtes, les performances pourraient alors devenir remarquables.....

Documentation :

Le Fana n° 99

Les Avions Français
(Gaillard)

Le Renouveau de l'Aviation
Française (Ricco)

28

