

Messerschmitt Me 262 V1 JC

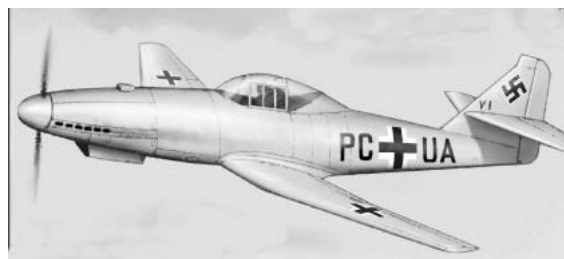
Ce curieux prototype m'a toujours passionné. Jadis la doc était rare et fort chère, mais maintenant l'Internet fournit une doc minimale, suffisante pour une Cacahuète.

Par contre les documentalistes des kits en plastique qui nous servent souvent de béquille pour les oiseaux rares font ici preuve de plus d'imagination que d'exactitude. Y a-t-il eu des touches de rouge dans la décoration? Je n'en ai trouvé aucune trace photographique du moins sur la toile.

On sait que, les turbines n'étant pas prêtes, le premier vol eut lieu le 04/04/41 sous la puissance d'un moteur à hélice de 750 ch et faillit se terminer mal par défaut de refroidissement. Ensuite tout se passa bien, la qualité aérodynamique de la cellule étant validée. Le premier vol avec turbines confirma la justesse de la solution choisie, puisque les turbines BMW 003 rendirent l'âme et le retour se fit sous la seule puissance de l'hélice. Il fallut attendre les turbines Jumo 004 plus puissantes pour que l'hélice se montre inutile.

Il y a un accord entre les historiens (?) sur un premier vol sans peinture, puis rapidement peinture en RLM Grau qui est un gris verdâtre (ou un vert grisâtre!) que les maquettistes ont bien du mal à fixer (et moi aussi car je soupçonne que mon gris est trop vert).

A part l'intérêt pour le modèle, le but était de trouver une méthode de finition satisfaisante. J'ai utilisé comme sous-couche du vernis à l'eau pour



parquet dilué à 50 % (voir page suivante).

Etant donné la forme du fuselage, un profil creux ne se raccorderait pas très bien avec le fond très plat. J'ai donc choisi un profil à intrados plat, assez mince, qui me semble ne pas jurer trop avec l'ensemble. Bien sûr, la portance est plus faible, on peut l'améliorer un peu en baissant les volets et les ailerons.

Le train est encastré dans un creux pratiqué à l'aide d'une plaque d'aluminium chauffée par un fer à souder. Les puits de roues sont découpés à travers toute l'épaisseur et fermés par une feuille de jupon. Attention à ce qu'ils ne débordent pas du bord du fuselage.

Le long nez permet de s'affranchir presque totalement de lest, ce qui limite le poids d'un modèle à fuselage important. Cela ne dispense pas de porter attention au poids de l'arrière. Le vol est très stable, un peu rapide. Il devrait très bien voler en extérieur. Le modèle tourne à gauche avec très peu de braquage différentiel des ailerons (2 à 3° de plus à gauche qu'à droite). Pratiquement pas de piqueur et peu d'axe à droite, mais l'absence de grande salle n'a pas permis des essais à pleine puissance. De même le vol avec les deux turbines (premier modèle) suspendues sous l'aile n'a pas encore été essayé.

