

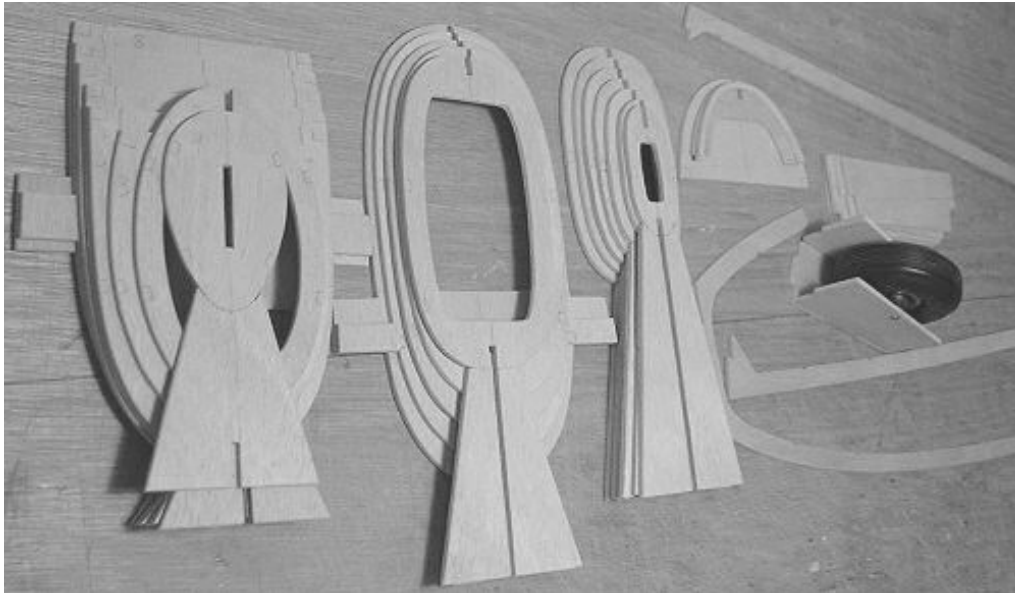
Musger MG19 b Steinadler

Article et plan encarté dans Modèle Magazine n° 655 et 656 AVRIL/MAI 2006
Extrait du site <http://www.retroplane.net/mg19maquette/page1.htm>

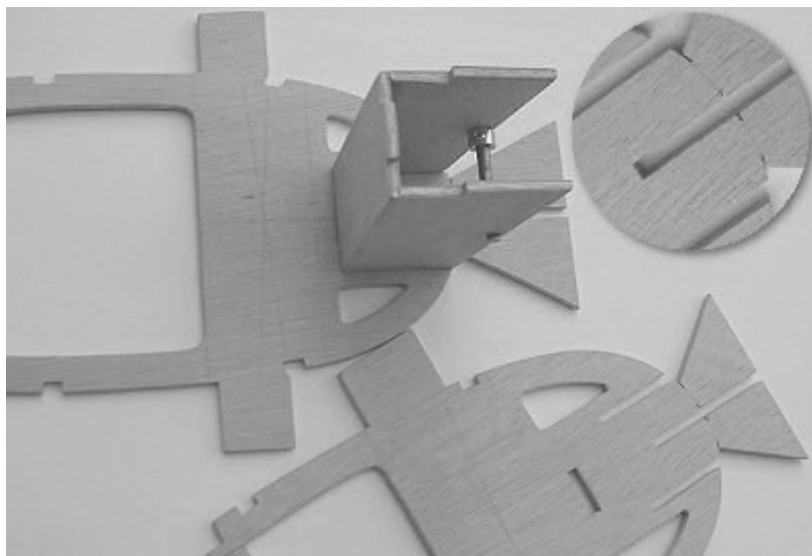
Caractéristiques maquette Musger MG19b

Echelle : 1/6
Envergure: 293 cm
Longueur: 134 cm
Surface alaire: 57 dm²
Masse: 2900 gr dont 40 gr de plomb
Charge alaire: 50 gr/dm²
Profil: clark Y
Dièdre: 5.4° par aile
Vé longitudinal: 2°
Centrage à 33% - 105mm du BA a l'emplanture

Tous les couples ont été sortis sur A4 à l'imprimante de bureau, comme d'habitude je les colle sur un carton fin, ils me servent de gabarits de traçage et gabarits pour prêter aux copains, on peut rêver...
Les couples sont ensuite découpés dans du CTP de 3mm léger (okoumé ou peuplier)

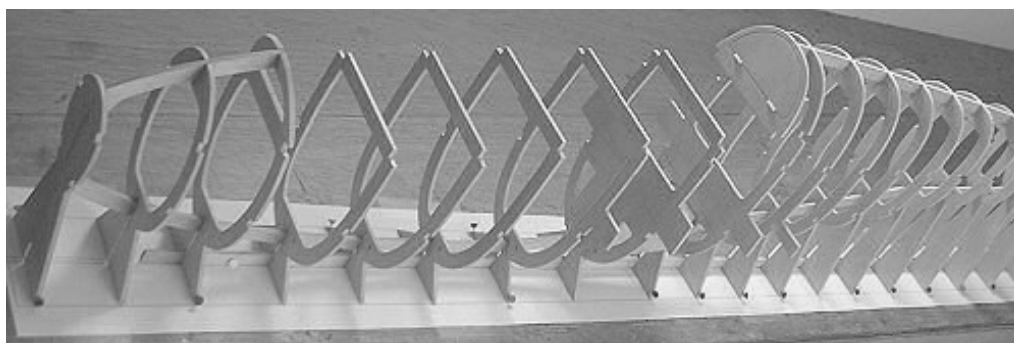


01 Janvier 2005



Plus les découpes sont faites avec précision plus le montage sera facile, chaque couple a un support qui reposera à plat sur le chantier, ces supports seront coupés après pose des longerons quand le fuselage se tiendra bien, on remarque une amorce de coupe sur ces pieds pour faciliter ensuite leur détachement. il est important de vérifier que chaque entaille correspond bien au longeron, encore une fois, il vaut mieux figoler les ajustages, c'est du temps de

gagné par la suite.



03 Janvier 2005

Une baguette de 3mm est fixée bien droite sur le plan de travail, les couples sont alignés sur cette baguette et sont collés sur la quille.

Coller ensuite tous les longerons en pin 5x3, d'abord ceux du cockpit (du couple 3 au 9) qui sont doublés par un longeron plus long allant du couple 1 au 11. Puis les longerons allant du couple 1 au 13 et enfin du 7 au 20.

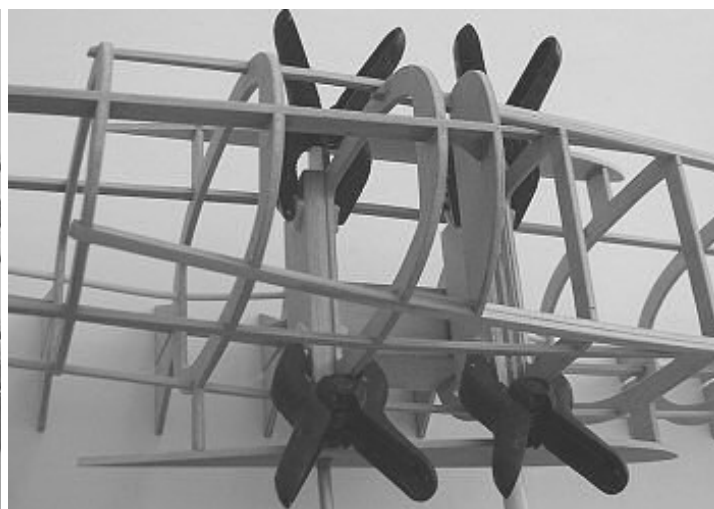
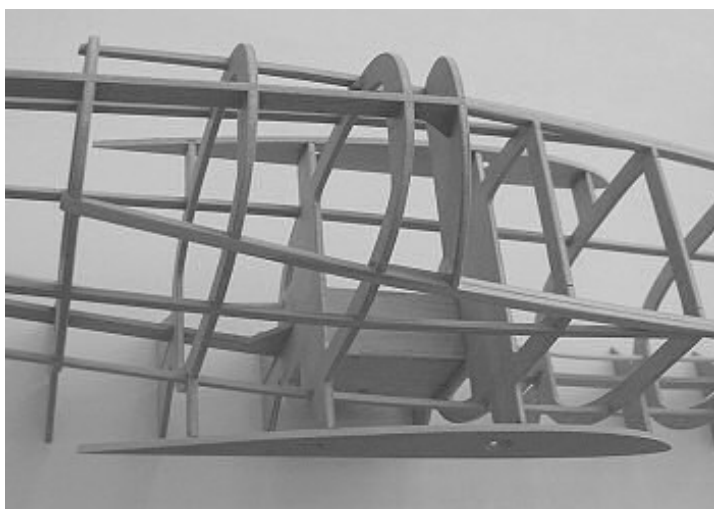


10 Janvier 2005

Le dièdre important ne permet pas d'utiliser une clé droite et des fourreaux inclinés dans les ailes, Le fuselage n'étant pas large, des clés coupées en 2 auraient été juste aussi, la dernière solution est donc d'avoir des clés inclinées de la largeur du fuselage mais décalées, c'est à dire, une de chaque côté des couples.

Les dimensions sont modifiables en fonction du matériel que l'on possède ou qui est disponible chez son marchand.

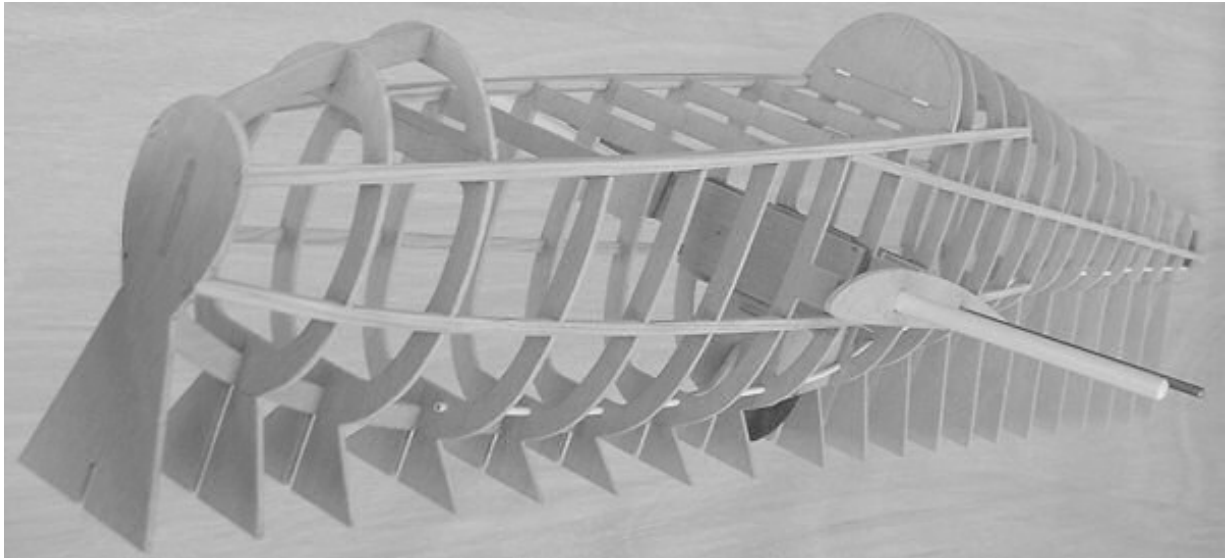
En ce qui me concerne, j'ai utilisé comme clé principale un jonc de 10mm en fibre (latte de voile, merci Olivier) le fourreau est en tube alu 12/10 intérieur, disponible chez Castorama, en arrière une corde à piano de 5mm et son fourreau laiton 6/5 intérieur. Ces boîtes à clés seront collées de part et d'autre des couples 8 et 9.



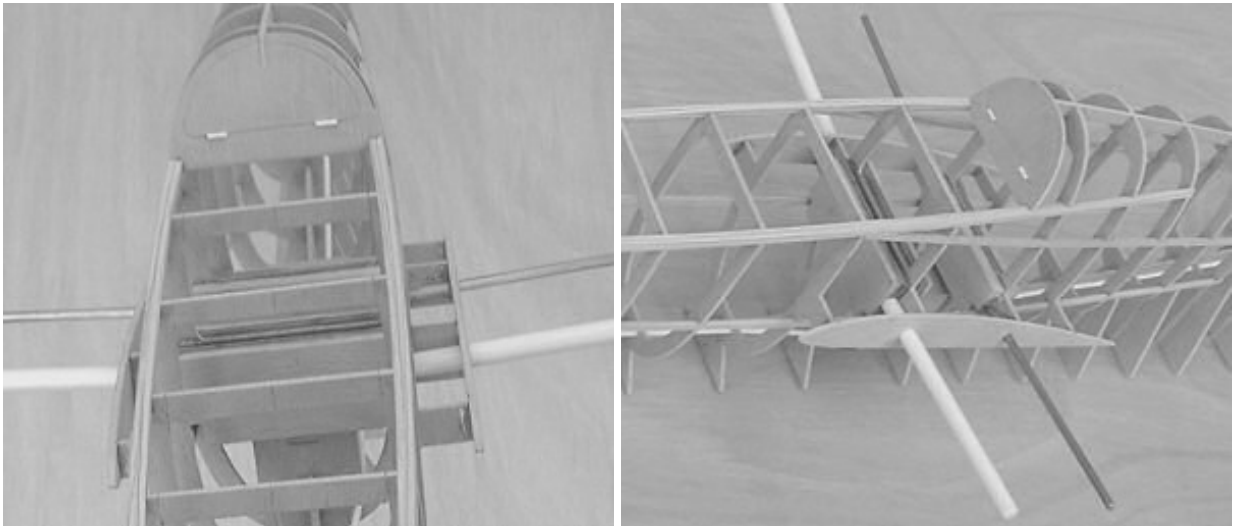
12 Janvier 2005

Les nervures d'emplanture sont percées avec précision suivant le plan, avant de les coller sur les assises des couples, vérifier que tout corresponde bien avec les clés d'aile. Coller une nervure sur un côté, pour coller l'autre nervure, vérifier l'alignement, pour ça, fermer un œil et dégauchir l'intrados des 2 nervures, l'œil est l'outil le plus précis.

Les boîtes à clé sont ensuite collées à l'époxy lente sur les couples 8 et 9, là encore vérifier à l'œil l'alignement de la clé fibre et celle en acier.



On remarque le tube pour le passage de l'antenne, certains se demanderont ce que sont les 2 petites pièces blanches sur le couple arrière, tout simplement des fausses charnières pour la fausse trappe de rangement de la trousse à pharmacie.



14 Janvier 2005

Le bord de fuite des gouvernes est en CTP de 1mm, cela permet de travailler ensuite sur une forme finie. L'arrête bien rigide ne se déformera pas sous la tension de l'entoilage.

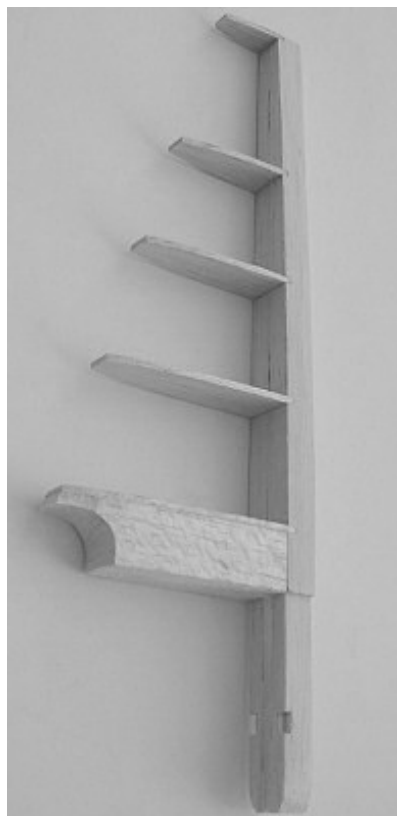


Les 3 morceaux sont tracés puis découpés plus large, seules les jonctions sont coupées et ajustées avec précision

Collage à la cyanolite en protégeant le plan de travail d'une feuille plastique

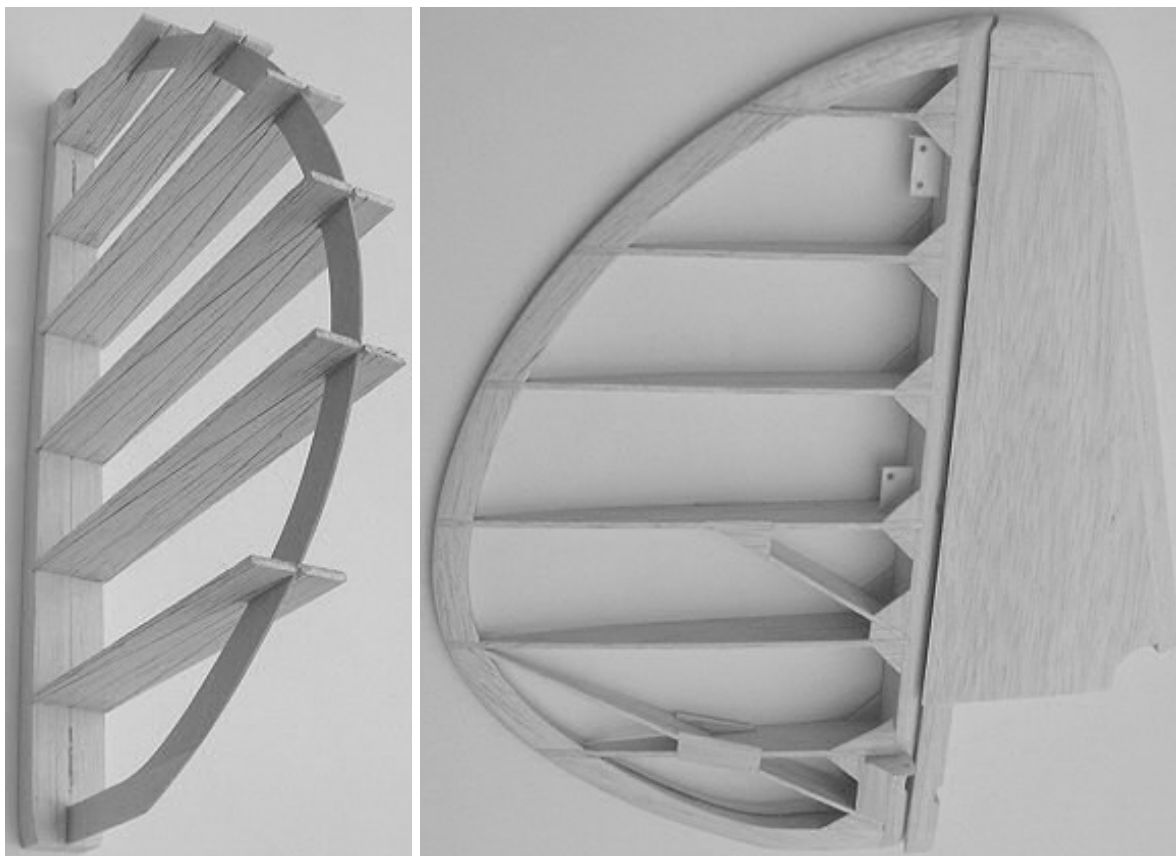
La forme est retracée avec le gabarit, après collage des 3 pièces, puis découpée et poncée

La partie fixe de dérive est composée de nervures en balsa 2mm, collées dans les entailles du montant en balsa de 10mm léger, le tout est coffré en balsa de 1.5mm, le bord d'attaque est tiré dans de la planche de balsa de 10mm, collé à la vinylique, puis dégrossit au rabot et finit à la cale à poncer



23 Janvier 2005

Le volet de dérive est construit en l'air, des rectangles de balsa de 2mm sont collés dans les entailles du montant en balsa de 10mm. L'ensemble est poncé, les goussets sont ensuite collés à la cyano, du balsa léger est ajusté et collé sur le bord de fuite en CTP puis poncé, l'ensemble sera ainsi indéformable sous la tension de l'entoilage.

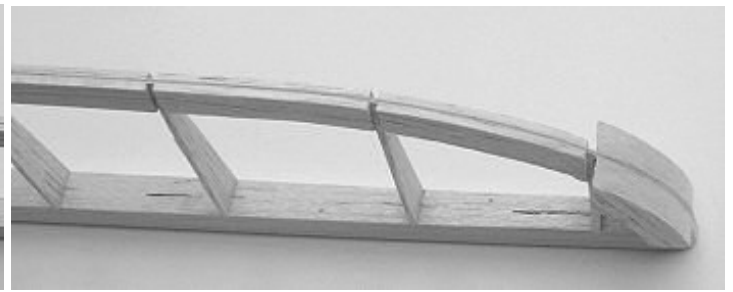
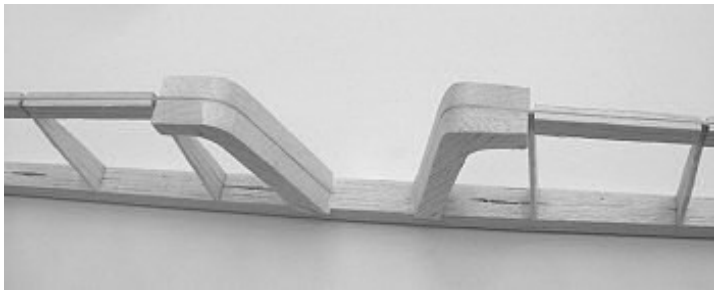


28 Janvier 2005

Le stab est construit sur le même principe, longeron entaillé, nervures collées en l'air et alignées d'aplomb à l'équerre (voir les détails sur la page du Harbinger) un bloc balsa est collé au centre pour donner une assise solide.



05 Février 2005



09 Février 2005

Le volet du stab est construit de la même façon que celui de dérive

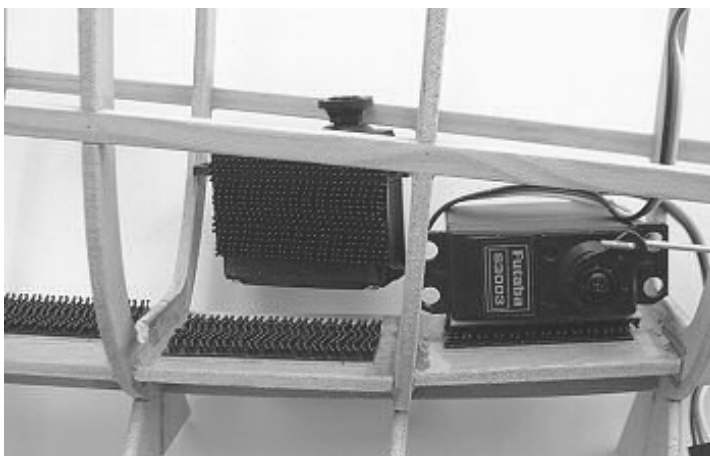


La commande du stab est intégrée dans le fuselage, une corde à piano de 2mm est pliée à l'équerre, une boule de chappe a rotule est soudée sur l'extrémité, le tout est collée à l'époxy dans le volet, un tissu de verre renforce cette partie centrale.

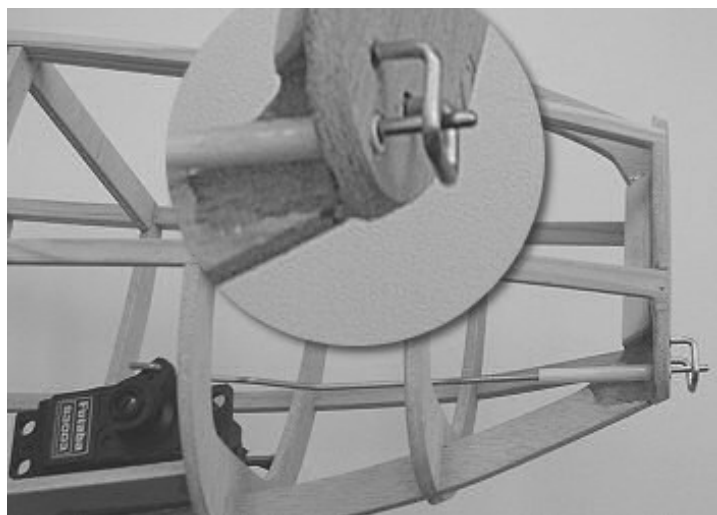


11 Février 2005

La fixation des 3 servos dans le fuselage est assurée par des bandes de Dual Lock de chez 3M. Ce produit que je ne connaissais pas m'a été envoyé par Philippe Diacre. Le système ressemble à du velcro, mais beaucoup plus solide puisque les picots sont en plastique dur. La bande est équipée d'une mousse adhésive, j'ai rajouté de la colle contact sur le servo et la platine en CTP. Les servos s'enclipsent et ne peuvent vraiment plus bouger, enfin j'espère ;o)



13 Février 2005



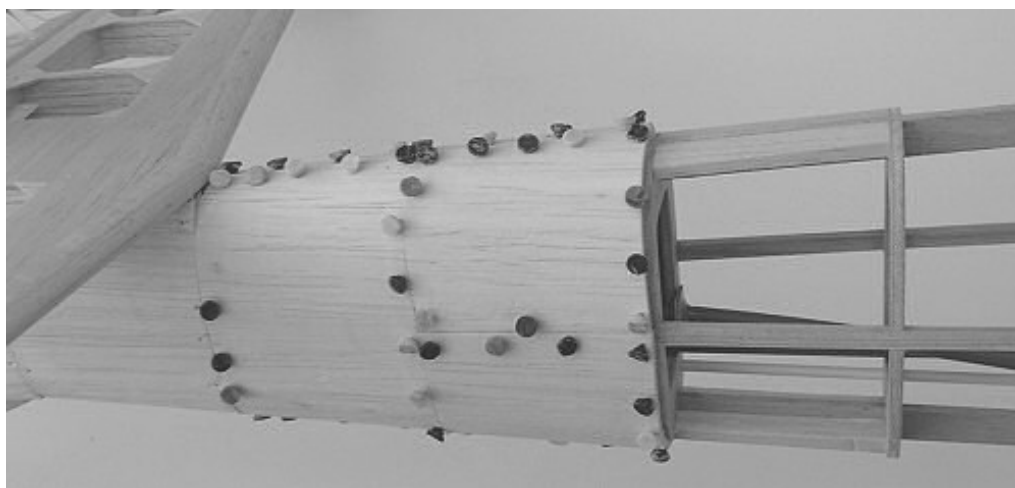
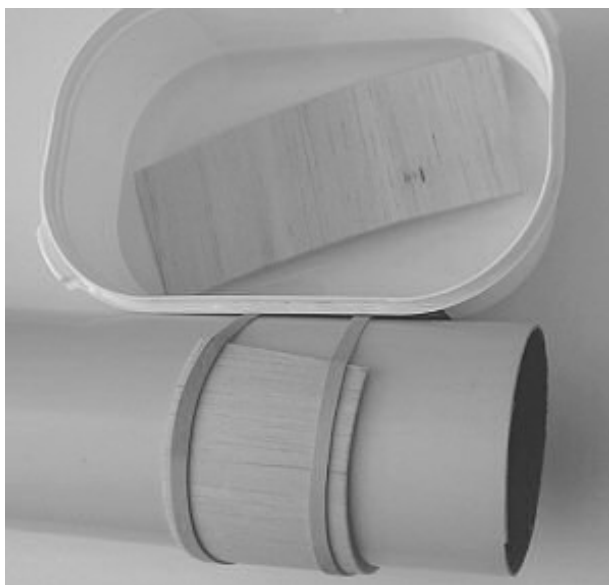
Le crochet de remorquage est en CAP de 1.5mm, le pliage est collé sous 2 baguettes d'angle, le système sera caché dans le nez en bloc de balsa, où il y aura simplement une encoche pour passer la boucle nylon du câble de remorquage.

Le stab est collé à l'époxy lente, sa commande est raccordée au servo. La dérive fixe est ensuite collée, son volet ne sera collé que plus tard après entoilage, la commande de dérive est ajustée et raccordée au servo.

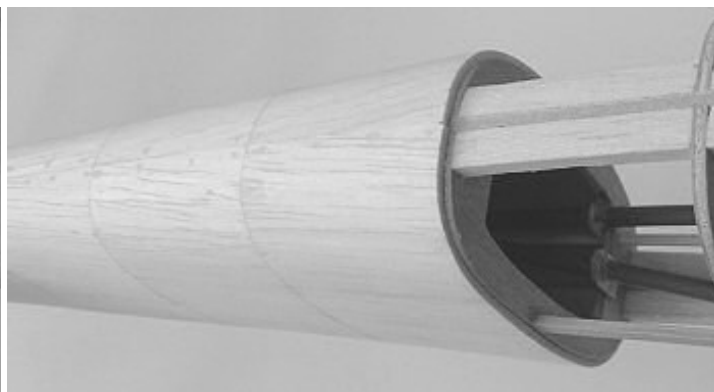


16 Février 2005

Le fuselage est entièrement coffré en balsa de 3mm. Le coffrage s'effectue par panneau entre chaque couple, le balsa doit être léger et souple afin de plier facilement, faire un préajustage du panneau puis le tremper dans l'eau, le laisser sécher sur un tube, collage à la vinylique. L'aspect final en "côte de cheval" sera bien plus réaliste qu'un coffrage par lattes.

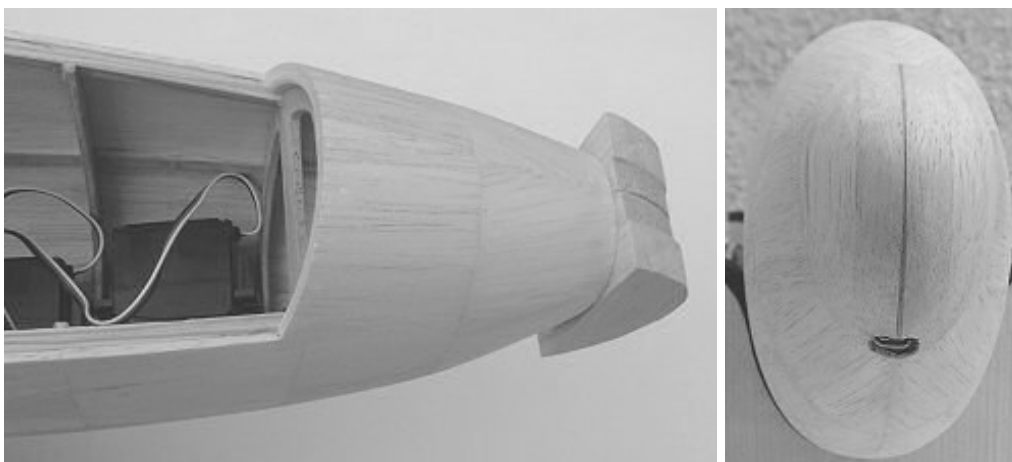


Les punaises doivent être de bonne qualité avec une pointe extra fine, celles ci ont plus de 25 ans! je les pique dans une bougie, ce qui permet de les enfoncer facilement dans le CTP.

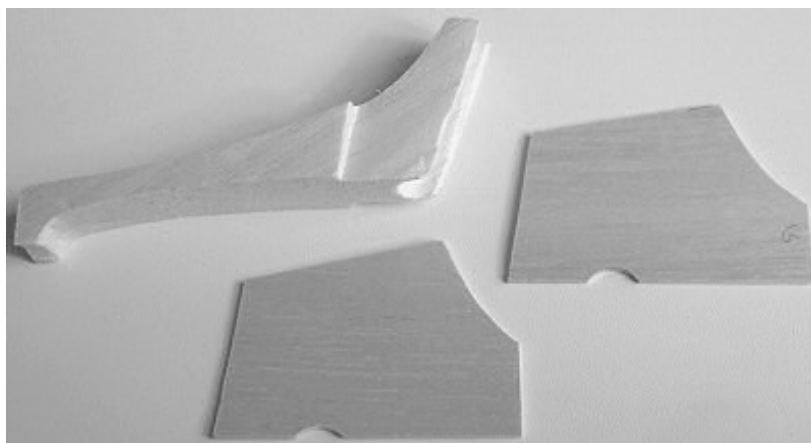


19 Février 2005

Le fuselage est entièrement coffré, un ponçage fin est nécessaire sans trop insister sur les raccords de panneaux, pour ne pas effacer l'effet "côtes de cheval". Les trous d'épingles et autres petites fentes sont mastiqués avec un enduit de finition, à l'eau, tendre. Le nez est composé d'une âme centrale en CTP de 1mm, à la forme finie selon le plan, sur laquelle sont collés 4 épaisseurs de balsa. Un dégagement est creusé dans le nez pour le crochet de remorquage. Le nez est ensuite collé sur le fuselage. Dégrossir la forme au cutter, puis ponçage final.



Le gros œuvre du fuselage est terminé



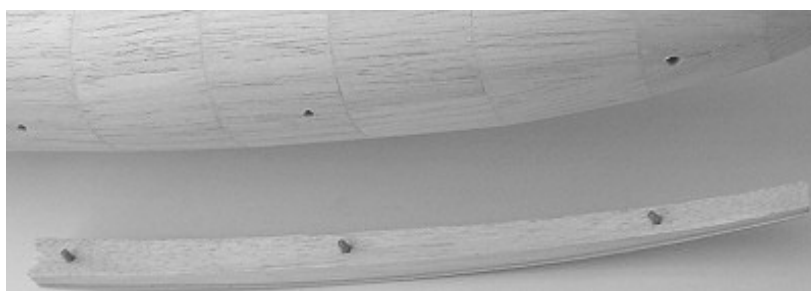
Carénage du pied de dérive: dégrossir selon le plan la pièce centrale en balsa de 15 mm et l'ajuster, l'épaulement est ensuite fait dans l'alignement de la dérive afin que les 2 flancs de balsa de 1.5mm suivent au mieux sa forme. Après

collage des 2 flancs à la vinylique (colle tendre pouvant être poncée sans laisser de marque) l'ensemble est dégrossi au cylindre ponceur montée sur une mini perceuse, puis fini au papier de verre fin. Ce carénage ne sera collé qu'après entoilage.



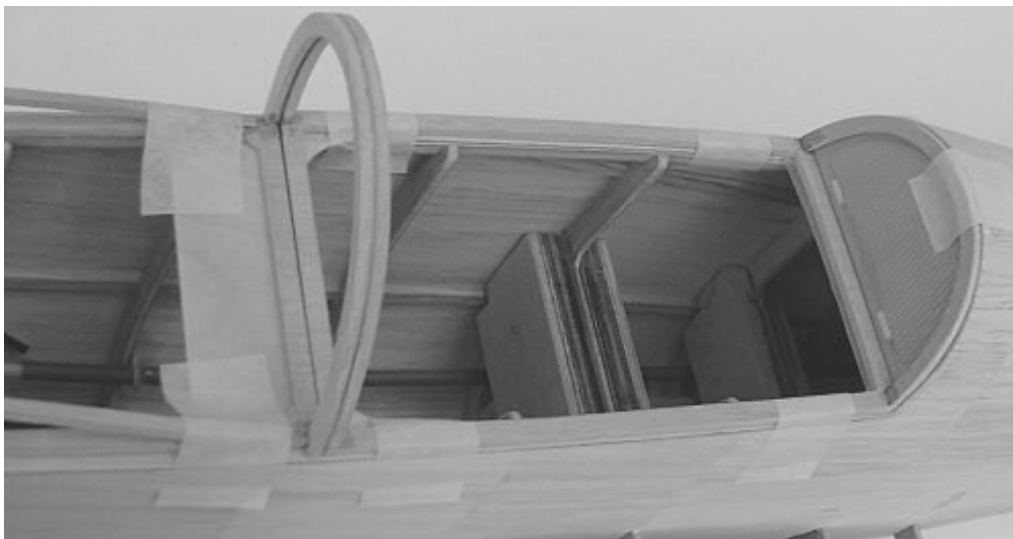
[Clic pour agrandir](#)

Le patin est découpé dans du balsa dur de 20mm en laissant une marge d'environ 1cm à l'extérieur, l'avant est a recouper à 12 mm de large, ajuster le patin au fuselage, creuser au tambour ponceur la surface d'appuie, pour épouser la forme du fuselage, recouper le côté externe du patin suivant le plan. Percer à 3 ou 4 mm (selon tourillons) le patin, repérer les trous sur le fuselage et le percer sur une profondeur 5 mm, c'est juste pour positionner le patin facilement lors du collage. Coller une semelle en CTP de 1.5mm, qui débord de 1mm du balsa. Les côtés seront recouvert de skaï fin. Cet ensemble ne sera collé qu'après entoilage du fuselage.

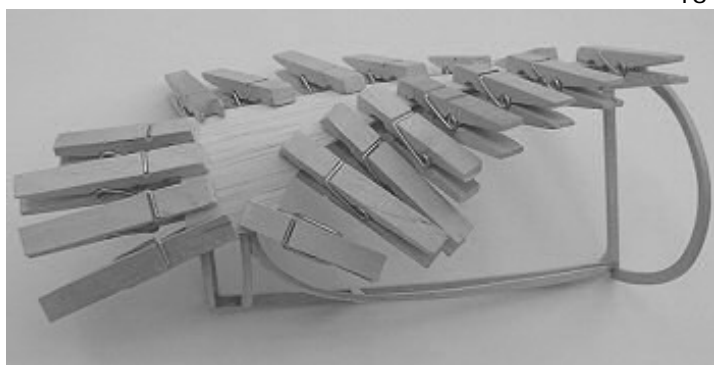


08 Mars 2005

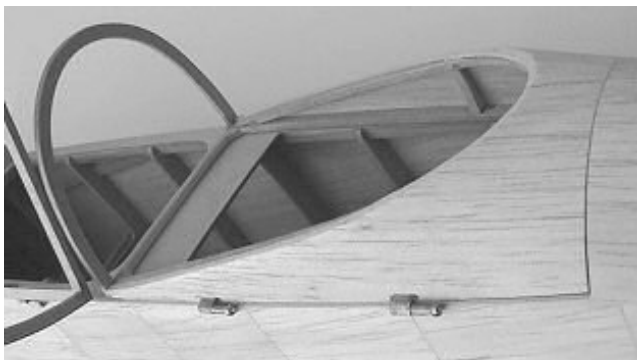
La verrière est en 2 parties, articulées sur le côté. L'assise du cadre en CTP de 3mm est tracé en positionnant une plaque de CTP sur le fuselage, la partie avant est en retrait de 3mm, puisqu'elle sera recouverte de 2 couches de balsa de 1.5mm. La partie arrière est en retrait de 0.5mm qui correspond à l'épaisseur du vitrage. Les arceaux sont ajustés et collés à la cyano en protégeant le fuselage d'un plastique.



13 Mars 2005



Le coffrage de la partie avant, est composé de 2 épaisseurs de balsa de 1.5mm, plus facile a cintrer sans déformer le cadre et la 2ème couche de balsa collé donnera un ensemble très rigide.

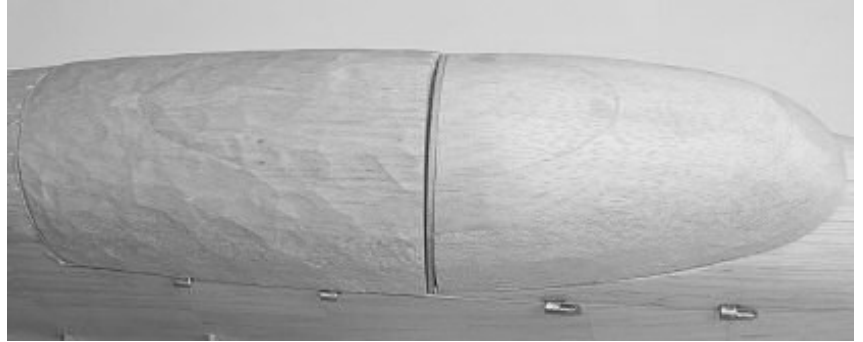
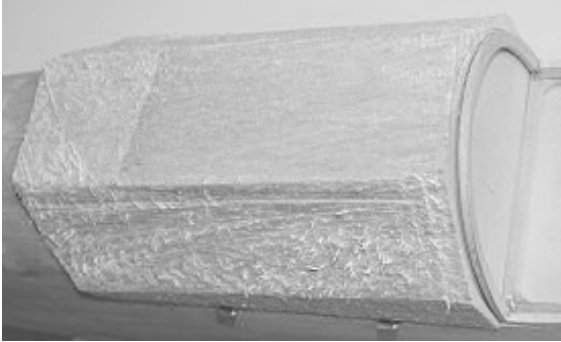


16 Mars 2005

L'articulation des 2 verrières se fait par des petites charnières en laiton "maison". Découper une bande de 7mm dans de la tôle de laiton, façonner à la pince l'extrémité autour d'une CAP de 2mm, couper à la longueur, souder à l'étain au raccord pour ne pas que ça s'ouvre, sur la moitié des charnières souder également à l'étain une vis de 2mm qui

servira d'axe. Des écrous permettent un démontage des verrières, ils sont meulés pour l'esthétique en éliminant les 6 pans.

Côté fuselage, faire les fentes en perçant des petits trous de 1mm, dans les longerons en pin, juste sous le CTP, les parties sans axes y sont collées à l'époxy. Repérer ensuite l'emplacement des charnières sur les cadres de verrière, percer les fentes juste au dessus du 1er pli du CTP, coller à l'époxy les demi-charnières avec l'axe, laisser sécher avec les cadres en place.



19 Mars 2005

Les masters de verrières sont faits de 4 planches balsa de 20mm collées à la vynilique. Dégrossir à la scie égoïne, puis au cutter et finir à la cale à poncer avec du gros grains.

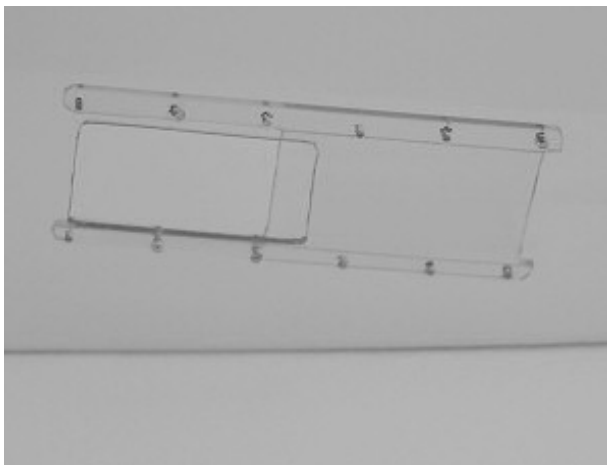
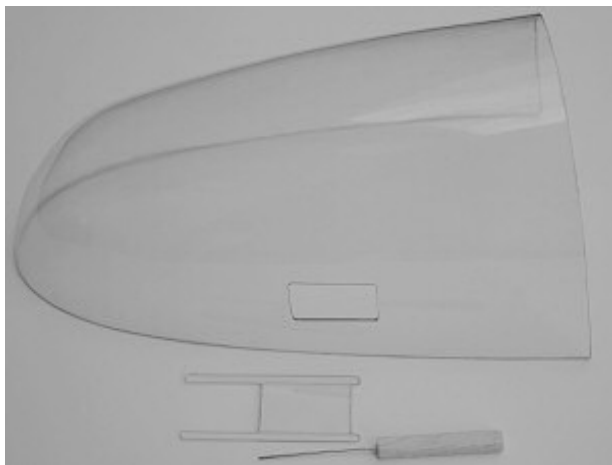


Les masters sont finement poncés, une planche de balsa de 10mm est collé sur les extrémités et dessous pour avoir une marge de découpe du PVC qui se replie en bout. J'ai passé 5 couches de vernis G4 additionné de talc, puis poncé, jusqu'à obtention d'un état de surface glacé. Si l'on souhaite remouler d'autres verrières avec ces masters, il est préférable de les recouvrir de tissus de verre+résine époxy, plutôt que le vernis G4. Le PVC de thermoformage est maintenue avec un cadre vissé, qui fait office de support dans le four. Voir page du Harbinger



25 Mars 2005

Les verrières sont positionnées sur leurs cadres en bois, tracer au feutre indélébile fin le pourtour, et découper en laissant 1mm de marge, avec une mini perceuse et un disque à tronçonner. L'ajustage se finit avec le tambour ponceur.



Les aérateurs sont découpés dans le PVC, un coup de cutter simule le joint rail/vitre, la découpe se fait au mini disque, fraise et cale à poncer pour finir. L'ensemble est fixé vitre ouverte pour éviter la buée dans le cockpit lorsque le soleil tape. La fixation de l'aérateur sur la verrière se fait par un rivetage à chaud, en traversant les 2 épaisseurs de PVC avec une aiguille chauffée au rouge, appuyer immédiatement entre les doigts, ça tient!

Les verrières sont fixées sur les cadres en CTP avec des petites pointes en laiton pour bateaux, faire un avant trou de 0.8mm et tremper la pointe dans la cyano. La protection en cuir est découpée dans de la peau de chamois peint en rouge. Les tiges télescopiques sont des gaines de commande en tubes plastiques peintes en noir. Les planchers en balsa de 3mm viennent recouvrir et cacher toute l'installation radio.



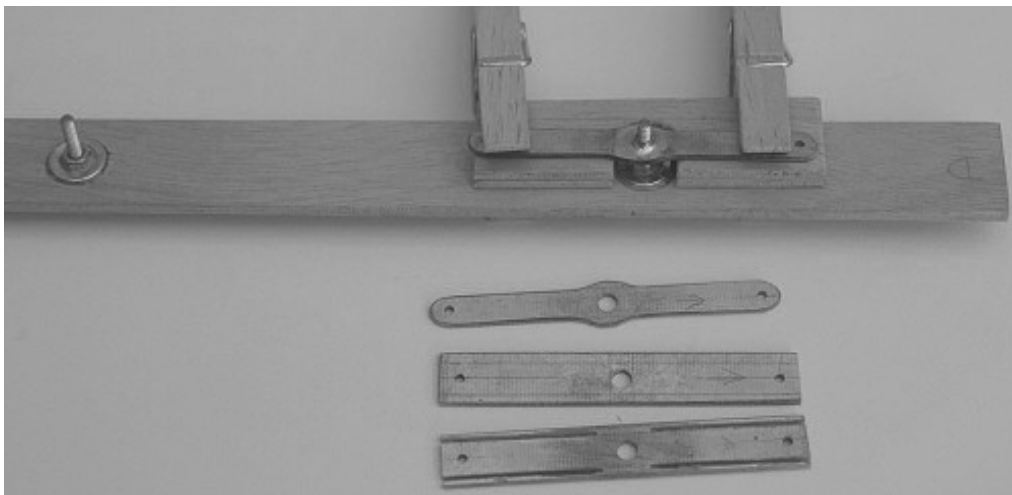
04 Avril 2005

Le verrouillage des verrières se fait par l'extérieur avec une petit CAP de 1mm plié en U qui rentre en force, une fois peint le système reste très discret, l'ouverture est rapide et fiable.

Les aérofreins - 26 Avril 2005



Une maquette en balsa des AF est réalisée, afin de déterminer le mécanisme et son bon fonctionnement et valider la cotation.



Le support principal et les palettes d'AF sont en CTP de 3mm ordinaire. 2 vis de 3x20mm servent d'axes. Les bras de palettes sont coupés dans de la plaque époxy cuivré double face (magasin d'électronique). La découpe se fait au petit disque à tronçonner et la finition au tambour ponceur. Un tube en laiton de 3mm intérieur sert de palier, il est soudé à l'étain dans le trou du bras, celui ci est maintenu avec une cale de 5mm pour que le tube soit soudé bien perpendiculairement. Les trous pour les palettes font 2mm, tout doit être percé avec une très grande précision, sinon les aérofreins fonctionneront mal.



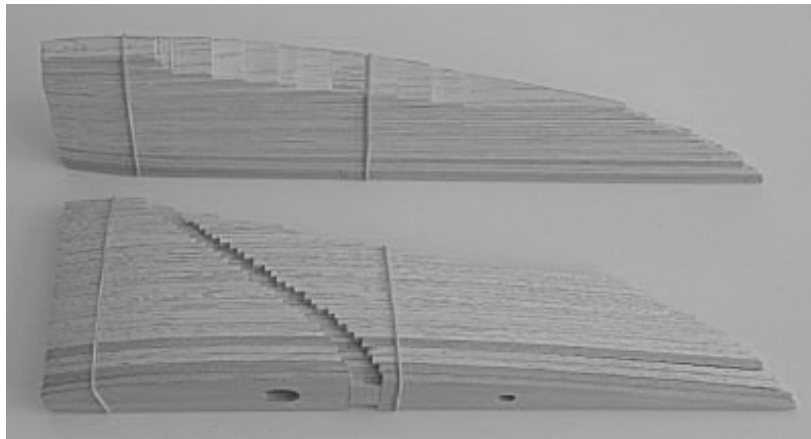
Les palettes sont découpées selon le plan, c'est à dire 5mm environ plus large que leur dimension finie. L'entraxe des perçages à 2mm doivent être rigoureusement identiques au support, ici 120mm. Les trous sont imbibés de cyanolit afin de solidifier le bois. Montage complet des AF et on se rend compte que les palettes dépassent de façon différentes du support, en effet un perçage de 1/4 de mm décalé, déporte la palette de plusieurs mm. Donc une fois montées, les palettes sont tracées par derrière en suivant le support principal.



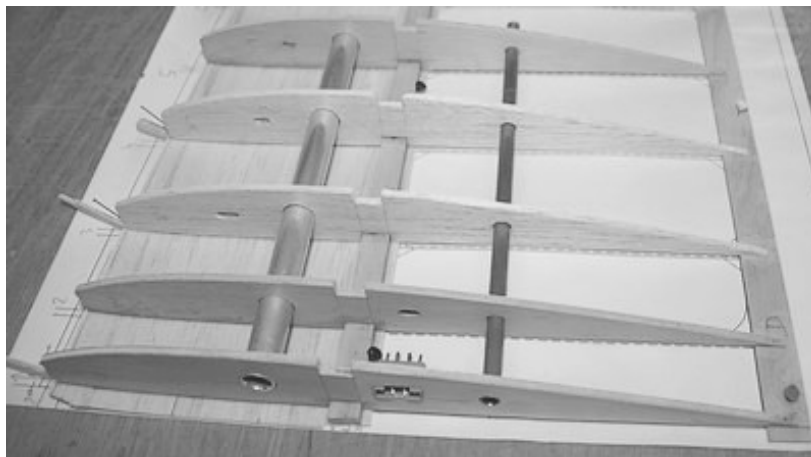
Les AF prêts à être montés dans les ailes. Tout est assemblé avec des écrous nylstop de 3mm pour les axes principaux et de 2 mm pour les palettes.



La tringle en CAP de 1.5mm est pliée en manivelle, l'excès de jeu de ce Z est compensé par un écrou de 2mm soudé sur la CAP



Le "kit nervures" est découpé avec des gabarits en carton fabriqués avec les tracés des nervures du plan. On se rend bien compte que la méthode du bloc est impossible dans ce cas de géométrie d'aile.



Préparation des coffrages et longerons en samba, ceux ci sont raboutés en sifflet puis affinés en largeur de 10 à 7mm au saumon, l'affinage en épaisseur ne se fait qu'à partir de la nervure 23 > 3mm d'épaisseur à la 31
Protection du plan par un plastique genre protège cahier. Avant de coller les nervures, s'assurer que les trous soient bien alignés en enfilant les fourreaux, percer avec précision l'emplacement de la prise 6 broches afin qu'elle rentre juste en force. La nervure 1 est inclinée avec le gabarit triangle du plan. Le bord de fuite est en CTP 1.5mm à l'intrados



26 Mai 2005

Après collage de la nervure 7, présenter l'aérofrein et coller la nervure 13 en bout. Coller ensuite la traverse en balsa de 3mm entre les nervures 7 et 13 puis continuer le collage des nervures 8 à 12 recoupées, les parties arrières reposent sur une cale de 1.5mm glissée sous le plastique du plan, pour rattraper le coffrage

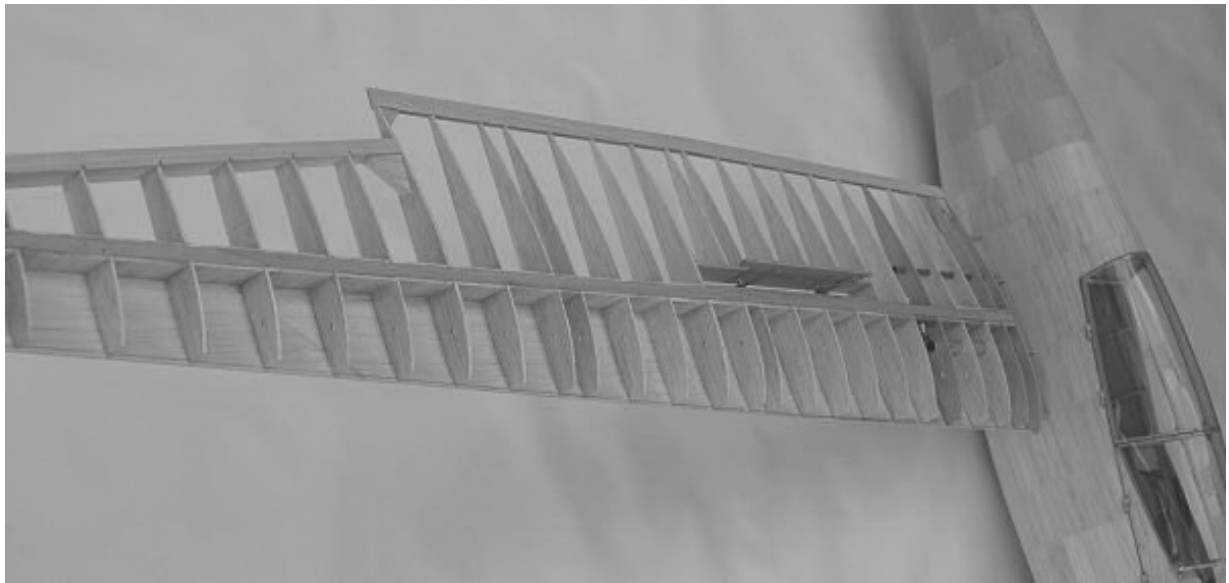


L'aérofrein est collé en place contre le longeron d'intrados et les nervures, le longeron d'extrados est ensuite collé.

01 Juin 2005



Des âmes en CTP à l'emplanture et en balsa (fibres verticales) sur le reste de l'aile sont collés de part et d'autre des longerons, l'aile peut ensuite être enlevée du chantier. Les trous des fourreaux étant faits avec précision, aucune mise en croix n'est nécessaire, l'aile s'emboîte sans retouche.

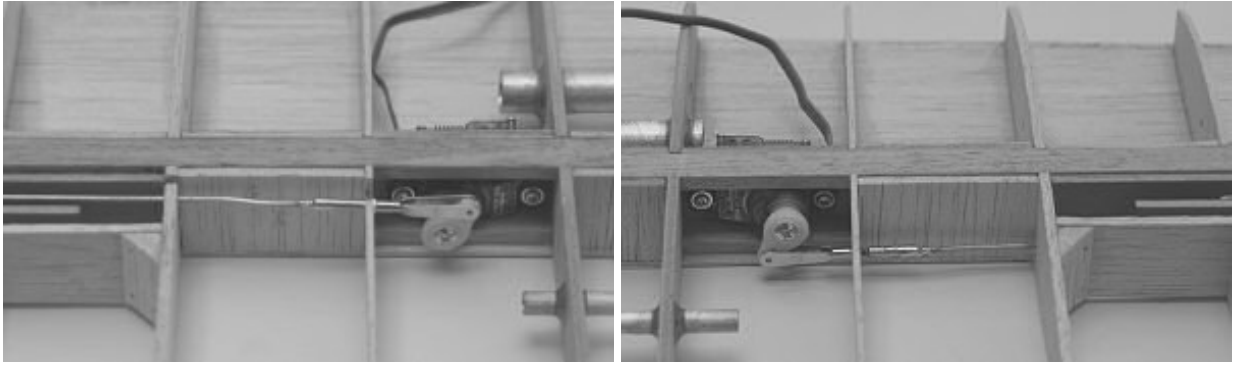


04 Juin 2005

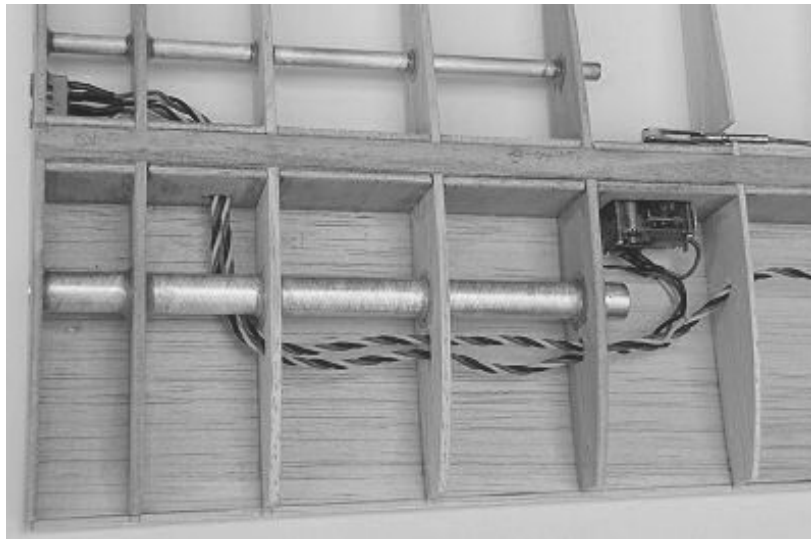


Les ailes sont montées sur le fuselage, effectuer une vérification de la mise en croix par triangulation, si tout a été percé correctement aucune retouche ne devrait être nécessaire. Collage des fourreaux de clés: l'aile est positionnée et maintenue contre le fuselage avec des pinces, encoller à l'époxxy sur 2 nervures (pas la 1ere, la colle en

s'infiltrant sur les clés pourrait tout bloquer) Retirer ensuite les ailes et coller les fourreaux à chaque nervure.

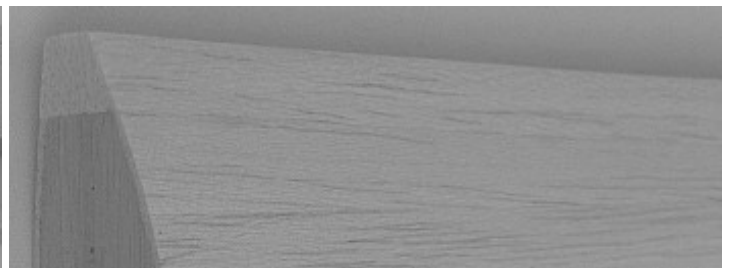
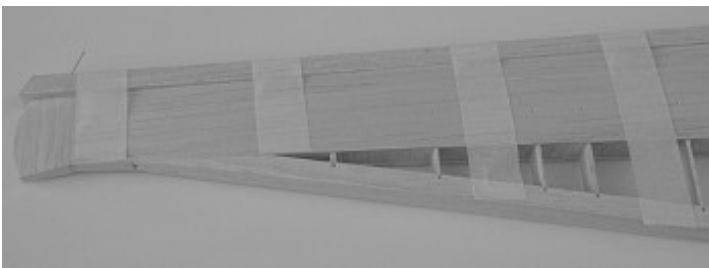


Les servos sont branchés sur un Y, donc pas de réglages indépendants, il faut donc faire attention de raccorder les aérofreins dissymétriquement, le gauche attaque en haut et le droit attaque en bas.

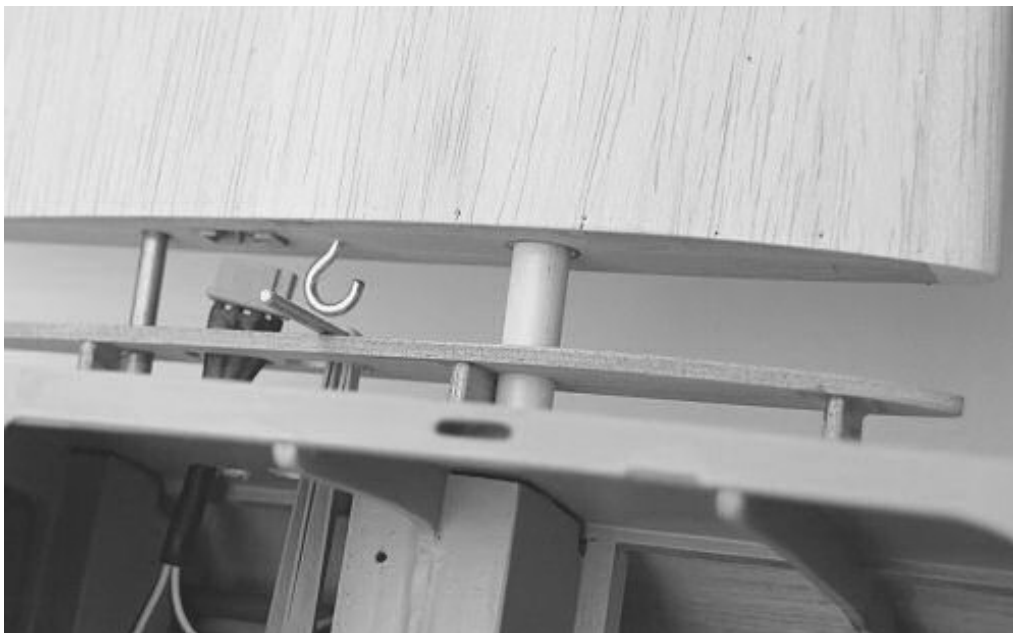


08 Juin 2005

Passer les câbles de servos d'ailerons et d'aérofreins, souder une prise Multiplex verte 6 broches qui est collée à la cyano dans la nervure d'emplature, par l'intérieur un congé d'époxy renforce la tenue de la prise qui sera sollicitée. Le branchement se fera automatiquement en enfilant les ailes.



Les bords d'attaque sont tirés dans de la planche balsa de 10mm. Collage à la vinylique, tenue par des bandes de scotch. Profilage au rabot à lame de rasoir, approcher le plus possible les coffrages, attention de ne pas les "mordre" laisser 1/2mm de bois. Dans un premier temps, poncer à la cale en la tenant en travers jusqu'a effleurement des coffrages. Ensuite profiler au rabot les angles pour obtenir le profil, finir à la cale à poncer et à la main avec du papier de verre fin.



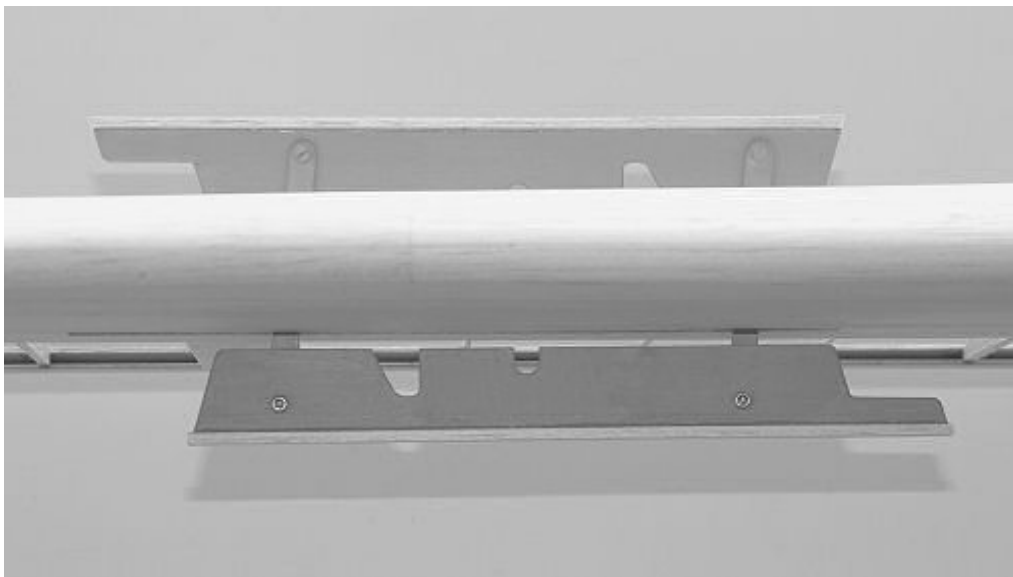
13 Juin 2005

Les ailes sont maintenues contre le fuselage par un élastique. Les prises côté fuselage ne sont pas collées, au cas où les ailes s'écartent un peu en vol...

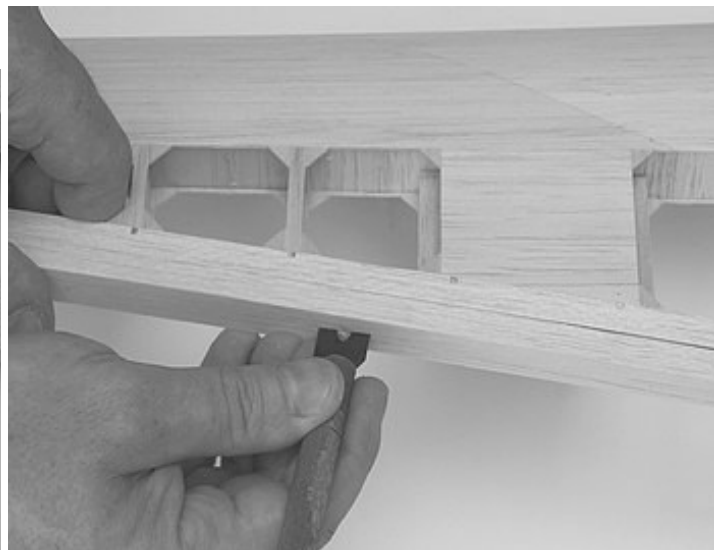


Le coffrage est ajusté et collé autour de l'aérofrein, la palette d'aérofrein se trouve environ 1mm sous le coffrage, ajuster un chapeau en balsa de 3mm (ou plus si besoin, il doit dépasser du coffrage d'aile) et le coller en mettant un filet d'époxy sur le chant de la palette, épingler et laisser sécher à l'envers pour que la colle ne coule pas dans le mécanisme. Le chapeau dépassant est ensuite poncé au même niveau que les coffrages





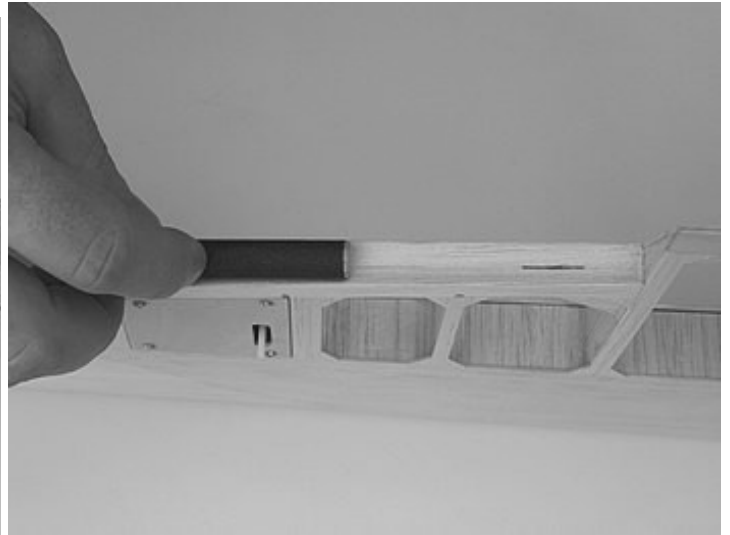
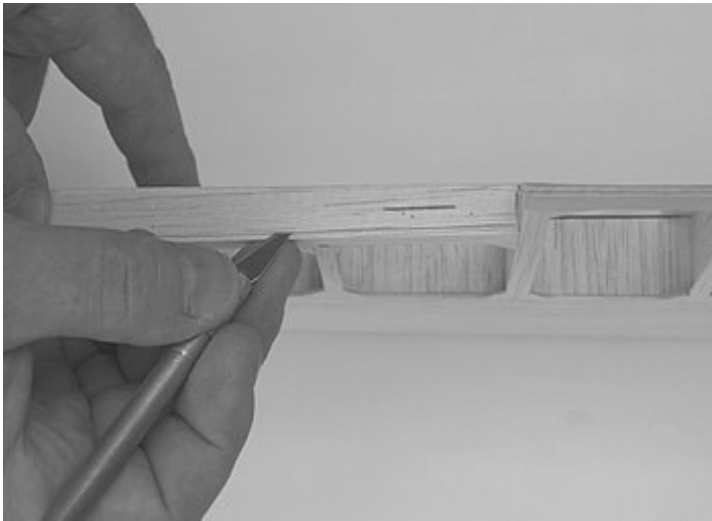
La construction des ailerons



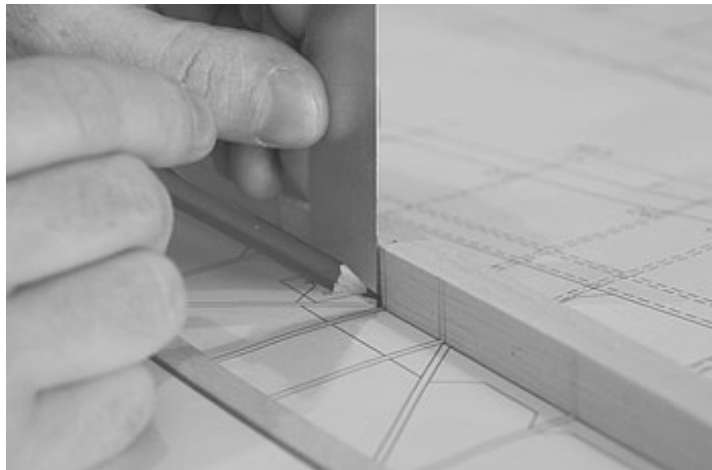
Une baguette balsa de 10mm est plaquée contre l'aile, tracer et la couper, puis l'épingler et finir de la poncer dans le prolongement de l'aile. Tracer une parallèle à 7mm de l'intrados, puis entailler les charnières



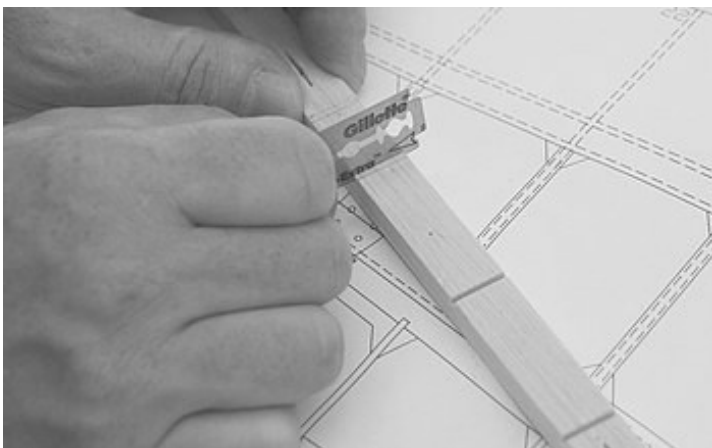
Le marquage des fentes est visible sur l'aile, enlever la baguette puis finir ces entailles. Monter la baguette avec les charnières et vérifier que tout s'aligne, redonner un coup de ponçage si nécessaire.



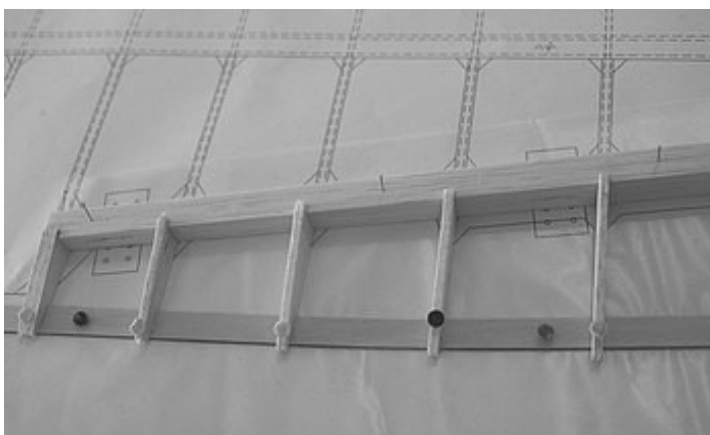
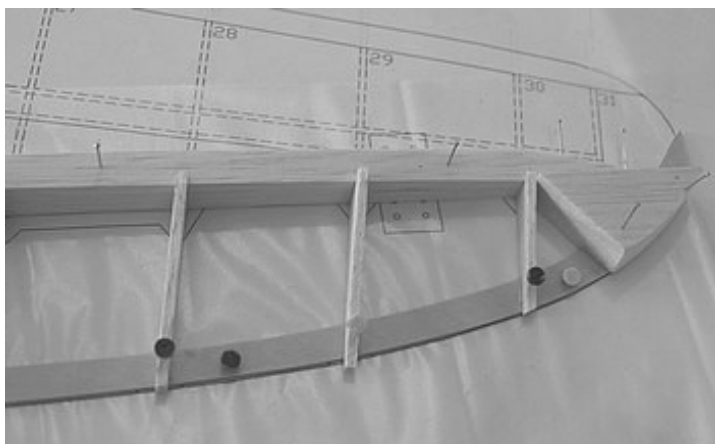
Entailler l'aile avec un x-acto lame pointue 11, en se guidant avec le doigt, laisser un bord de sécurité de 1mm, passer en plusieurs fois, une bande de balsa en V doit s'enlever. Finir le creux en demi rond avec une cale à poncer, faite d'un tourillon de hêtre de 12mm et papier de verre collé.



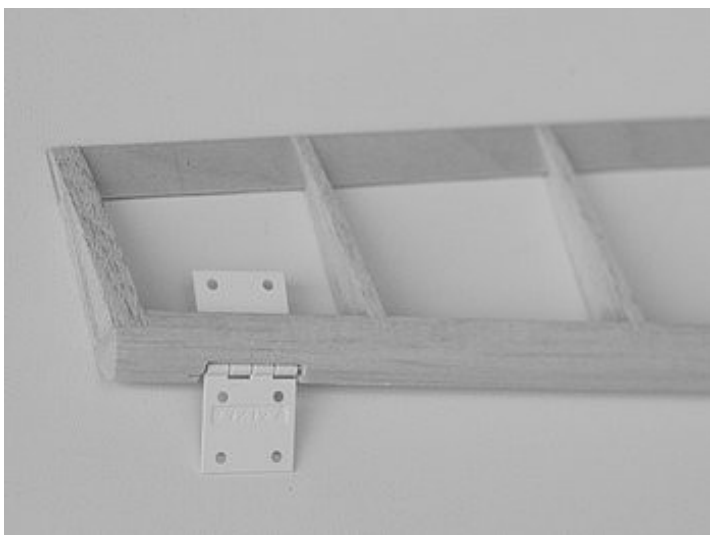
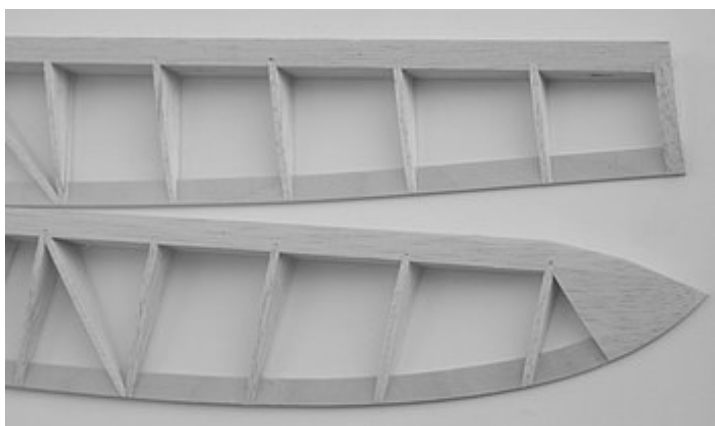
Epingler la baguette sur le plan et relever les tracés des nervures avec une petite équerre en tôle d'aluminium



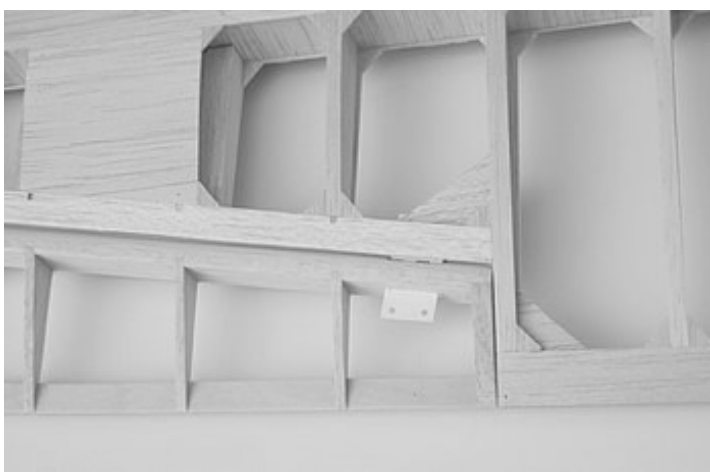
Un coup de lame de rasoir neuve sur les traits, puis finir l'entaille avec une lame de scie à métaux, tester chaque entaille avec une chute de balsa de 3mm



Le bord de fuite est en CTP de 1.5mm. Epingler au plan, en le protégeant, la baguette balsa (trait pointillé) et le bord de fuite, ajuster le bloc de saumon et l'entailler dessous de l'épaissir du CTP. Ajuster et coller les nervures en balsa 3mm en les laissant un peu plus grandes.



Les nervures sont ponçées en affleurant la baguette balsa et le bord de fuite, mais laisser un léger bombé de 1mm correspondant au profil. Entailler de part et d'autre des fentes de charnières, afin que l'axe soit encastré.



Là, on vérifie que l'aileron débatten bien en haut et en bas, s'il bride, raboter un peu plus le profil

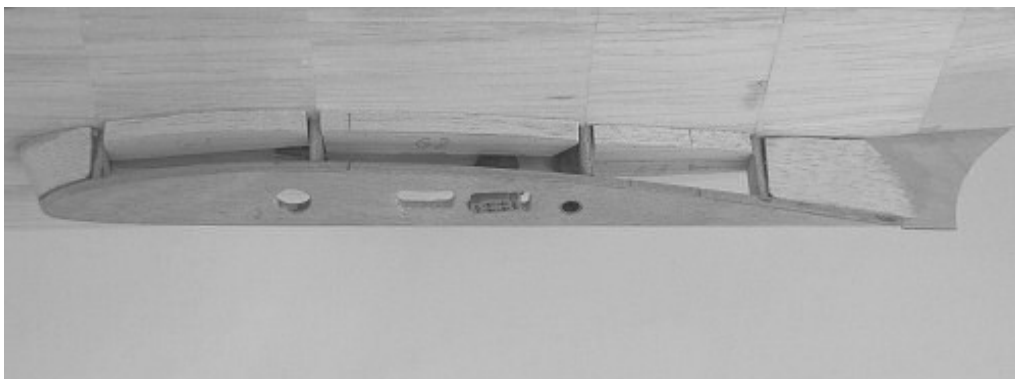


Tous les goussets sont ajustés et collés à la colle vinylique en les laissant dépasser d'un demi mm, après séchage, affleurer à la cale à poncer. Joli puzzle pour ces ailerons qui sont composés chacun de 114 pièces de bois!



Un micro servo pignon métal est collé au double face noir 3M sur la trappe en ctp de 1.5mm, par sécurité je mets un peu de colle néoprène sur le servo et la trappe que je laisse sécher, le double face est ainsi inarrachable. Les guignols sont coupés dans de la plaque époxy, la tringle est en CAP de 1.5mm avec d'un côté un Z et de l'autre une queue de chappe soudée et une chappe à rotule.

Karman, raccord aile/fuselage



Des morceaux de balsa de 5mm sont ajustés entre chaque prolongement de couples et tracés à la forme de la nervure,

ils sont ensuite collés sur les flancs du fuselage. Le bord de fuite du karman est en ctp de 1mm, du balsa est collé dessus et dessous pour combler.



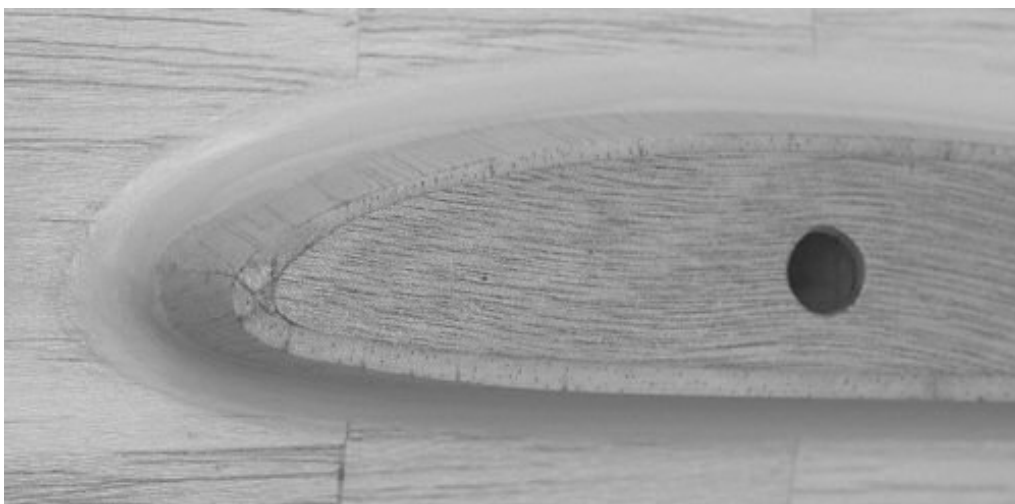
Coffrage en balsa tendre de 4 ou 5 mm



Ponçage du balsa à la cale en affleurant la nervure en CTP. L'aile est positionnée contre le fuselage, tracer son pourtour. Poncer avec une cale jusqu'au tracé.

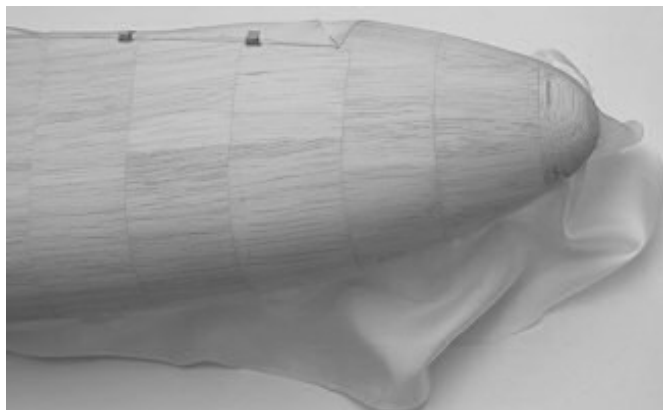
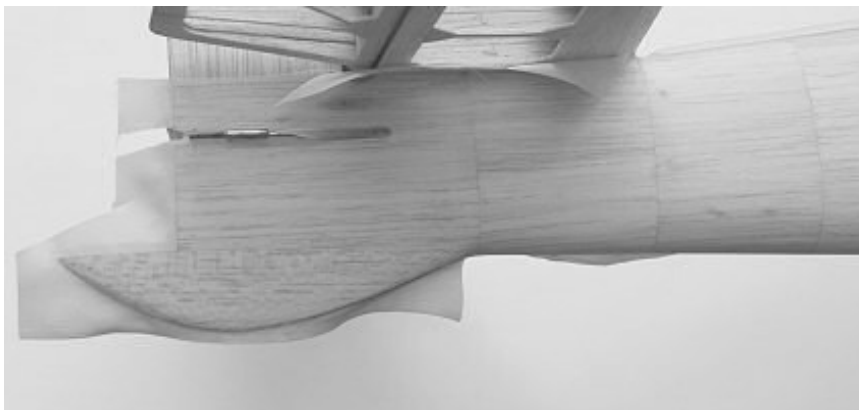


02 Juillet 2005



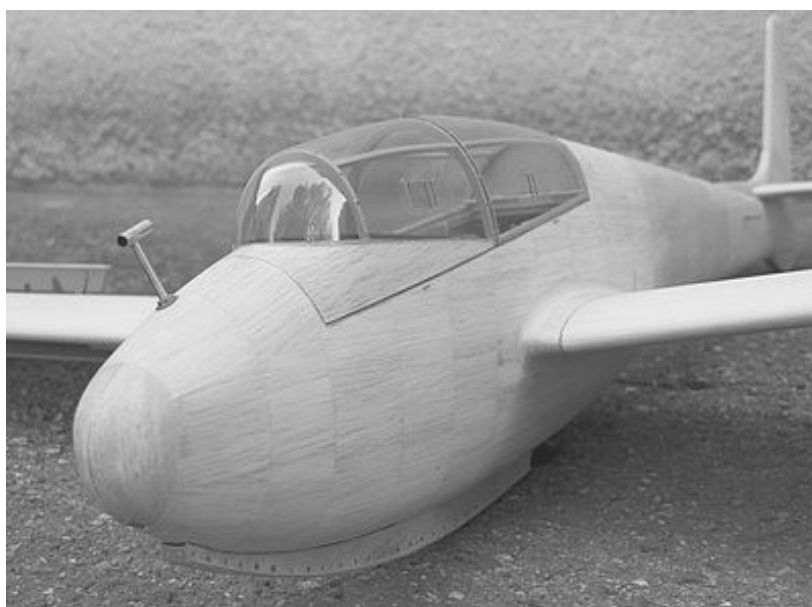
Un congé d'enduit de rebouchage est mis dans l'angle fuselage/karman, lissé avec le doigt, ne pas en mettre trop, l'enduit étant plus dur que le balsa le ponçage serait difficile à faire, après séchage compléter avec de l'enduit de

lissage tendre, également lissé au doigt, un petit coup de papier verre pour finir.



04 Juillet 2005

Le fuselage est recouvert de 3 couches d'enduit nitrocellulosique, qui va servir de base de collage pour le marouflage à la soie. La soie est posée bien à plat sur le fuselage, le karman est coupé dans le coupon, il est préférable d'être à deux pour tendre et coller la soie, en appliquant des plots d'enduit nitro, celui ci passe au travers du tissu, et le colle instantanément sur le fuselage. Progresser en tendant le tissu et en le collant du milieu vers les bords. Pour la finition, 3 autres couches d'enduit nitro + une dernière additionnée de talc et poncée finement au papier carrossier 600.





09 Juillet 2005

Les Ailes et empennage sont entoilés au Diacov, 2 couches d'enduit nitrocellulosique ont été passées, c'est indispensable pour que la peinture ne diffuse pas sous le scotch des zones laissées transparentes. Vidéo et explications ont été données sur la page du Harbinger

La Finition

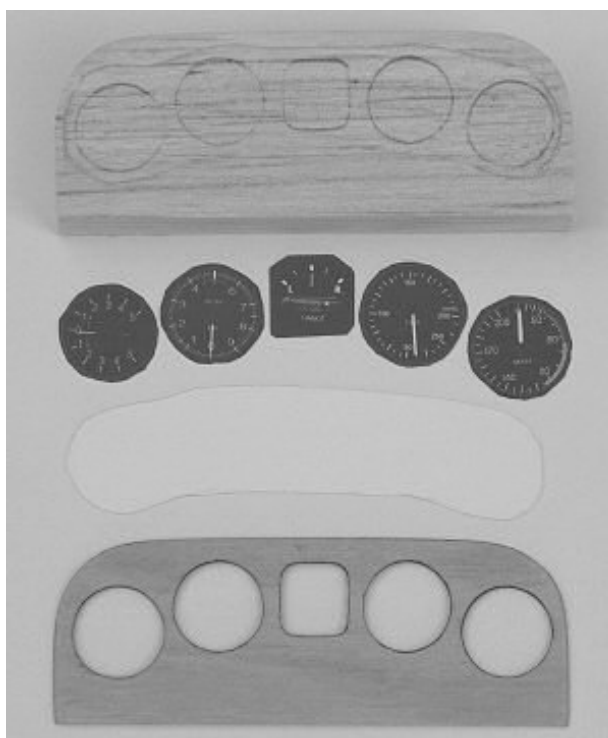
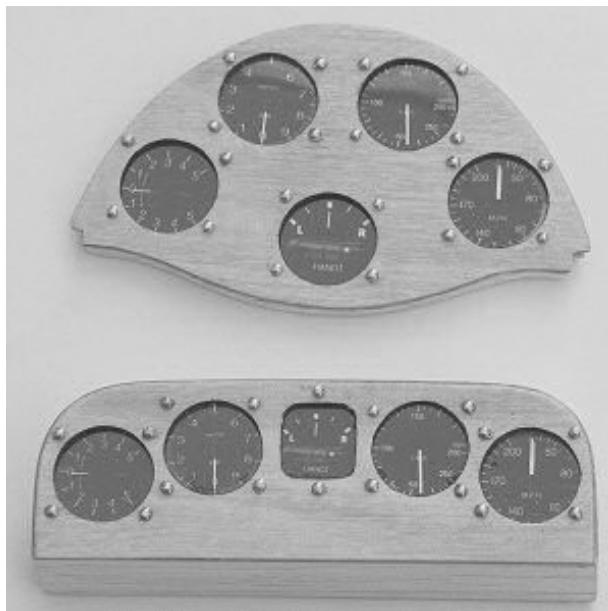


Tableau de bord: face avant en ctp 1mm, du rhodoïd fin, les instruments découpés dans un tirage photo brillant d'après fichier à télécharger sur le site.

Allez chez votre photographe avec l'image sur disquette et demandez un tirage 10x15 sur papier brillant. Le support en balsa de 15mm. Celui ci est creusé sur 1mm pour accueillir les instruments et le rhodoïd, le ctp viendra se coller sur les bords du bloc balsa. Le tableau avant est fait sur le même principe, mais le balsa ne fait que 3mm.



10 Juillet 2005



13 Juillet 2005

La peinture est une laque glycéro brillante mélangée sur mesure. Je me suis enfin équipé d'un compresseur à cuve de 50l et d'un petit pistolet avec godet de 25 cl sur le dessus. C'est donc ma première peinture au pistolet, et j'ai été surpris de la facilité d'exécution. je me demande comment j'ai pu me passer de ce genre de matériel.



17 Juillet 2005

Toutes les décorations sont faites à la peinture, pour les immatriculations je les ai imprimées sur du papier A4 autocollant plastifié, après découpe des lettres au X-Acto, l'extérieur sert de pochoir, peinture Humbrol faite au pinceau. Le logo devant est peint sur le même principe.

Le Vol

09 Août 2005, le Musger est enfin prêt à voler, il n'aura fallut que 40 gr de plomb pour obtenir le centrage, le planeur sort à 2900 gr, soit une charge alaire de 50 gr/dm². Quelques photos en passant par l'aérodrome de Nizas, puis direction Pic du Vissou, entrée maritime, donc un temps venteux, nuageux et pas des plus agréable, il fait quand même 30° mais 60% d'humidité dans l'air... Face au vent au bord de la falaise, le Musger ne demande qu'à s'arracher des mains, une impulsion et c'est parti, le planeur part droit, aucun trim à retoucher, test du piqué pour le centrage, le Musger remonte gentiment en relachant les manches. Le vent souffle fort, le planeur est chahuté, il me faut pousser en permanence pour ne pas être satellisé, le vol n'est donc pas très réaliste car trop rapide. Comme toujours ce genre de planeur est à réserver pour le vol en soirée et le petit temps. La sortie des AF induise dans un premier temps un léger couple cabreur, mais pas si on les sort progressivement et lentement, ensuite le planeur ralenti et chute normalement. L'arrondi devra se faire AF retré pour redonner un peu de vitesse au planeur.

Equipement radio:

Accus: 4x 1700 mah NiCad

Profondeur et Direction: 2 servos standards

Ailerons: 2 micros servos pignons métal

Aérofreins: 2 micros servos pignons métal

Crochet remorquage: 1 servo standard

Débattement gouvernes:

Profondeur: grands débattements: -30mm / +25mm - Petits débattements: -15mm / +12mm

Ailerons: grands débattements: -15mm / +8mm - Petits débattements: -10mm / +5mm

Direction: 45mm de chaque côté