

Le plan au 1/10 que nous avons pu examiner est celui du premier projet. Le moteur est un quatre cylindres opposés (probablement un AVA). A part cela, les différences avec le modèle définitif sont faibles : sièges décalés et ailerons plus courts. Sur le modèle à moteur Train, le siège passager est reculé au niveau de celui du pilote (pour rétablir le C.G. ? Le Train pesant environ 10 kg de plus que l'AVA) et les ailerons occupent tout le bord de fuite.

Ce plan donne une longueur totale de 4,95 m, alors que toutes les publications donnaient 4,30 m, qui est la longueur du fuselage.

On remarquera que, contrairement au plans diffusés jusqu'ici, le bord d'attaque du canard est droit (cela se voyait sur une très mauvaise photo prise en vol), et que les flancs de fuselage sont verticaux, l'illusion de l'inclinaison des flancs vers le haut venant du fait que l'arrière est plus large que l'avant.

Un plan de détail au 1/5 donne la disposition des commandes. Le manche à balai a une forme de T (sur le plan, il s'appelle Té différentiel). Pour le tangage, il commande le canard (- 4 à + 8°) et les gouvernes arrière en opposition. L'axe de rotation du canard est en dessous du profil, un peu à l'avant du longeron caisson. Est-ce pour avoir une meilleure sensation au manche, alors qu'il n'y a ni tab ni compensateur d'aucune sorte ? Cela a aussi l'avantage de conserver un longeron d'une pièce sur toute l'envergure.

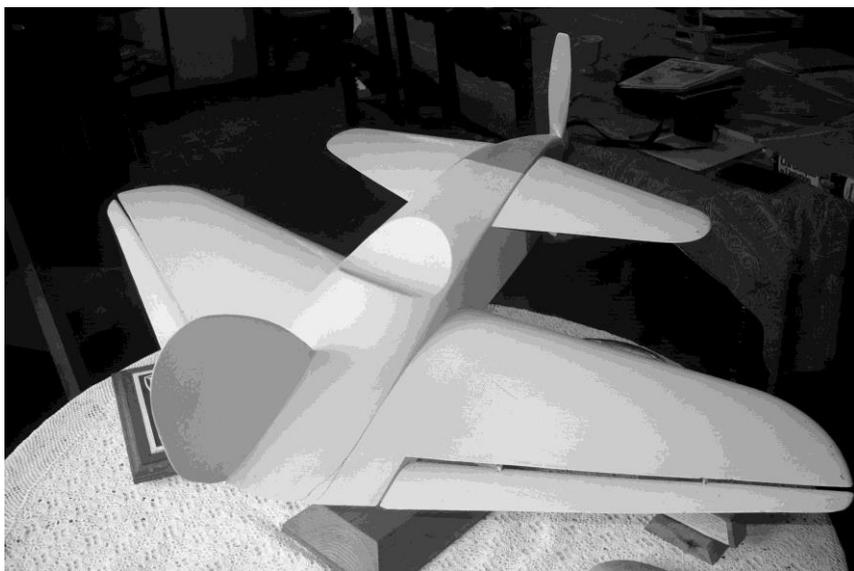
Par rotation (pas de déplacement latéral) ce manche conjugue les gouvernes utilisées comme ailerons et le gouvernail de dérive. Il n'y a donc pas de palonnier.

La roue principale avant comporte un amortisseur intérieur au fuselage, mais elle n'est pas directionnelle, pas plus que les roulettes arrière qui ne sont pas amorties. La maniabilité au sol devait être problématique. Il ne semble pas que les freins prévus aient été montés.

Sur les photos prises au sol, le pilote est toujours en place gauche, mais la photo en vol semble le montrer au milieu, car il ne devait pas être facile de commander le Té sans être dans l'axe. D'ailleurs, on ne sait pas si le NC-2 a réellement volé en biplace.

Profitions-en pour redresser deux affirmations erronées de la page 1257 du n° 53. Le bord d'attaque de l'aile et du canard comportent tous deux un étroit coffrage, et vous pouvez voir dans le titre le logo exact du constructeur (licence et non constr.)

La maquette de soufflerie :



Elle représente l'appareil dans sa configuration d'origine à nez pointu, mais sans cylindres apparents, pare-brise et train. Le canard est articulé avec son axe en position exacte. Les gouvernes arrière sont réglables. Elles sont placées comme des volets Junkers, mais moins bas, dans le prolongement de la partie plate de l'intrados dont la partie arrière se relève, disposition presque invisible sur le plan et sur les photos. .

L'ingénieur Léon Claude avait d'autres projets en tête, pour lesquels il prit de nombreux brevets. Nous en reparlerons peut-être une autre fois.

