

# DAKOTA



Ne vous y trompez pas : ceci est une maquette.

## une maquette surdétailée de Guy Conques, sur un plan MRA

Cette maquette a été réalisée en partant du plan MRA du Dakota — désignation civile américaine DC 3 B, ou militaire C 47 B dit « Skytrain », dénommé en Angleterre Dakota Mk IV, appareil mixte transport de troupes et fret caractérisé par un plancher renforcé et de larges portes de chargement, version remorqueur de planeur.

Pour correspondre au modèle différent qu'il a choisi de représenter, l'auteur dit simplement qu'il a dû « reprendre le dessin de la poupe en supprimant la crosse de remorquage et en terminant le galbe du fuselage sous le stabilisateur ». De même, « l'arête de dérive a été légèrement agrandie pour être conforme au modèle Air France représenté ». Il est clair cependant que les différences essentielles se situent dans le type de construction choisi. Nous ne la recommandons pas aux débutants, car comme dit l'auteur, « très honnêtement ils ne pourraient affronter et résoudre tous les problèmes créés par la réalisation de ce piège à chagrins qui représente quand même, dans sa version croisillonnée, avec train rentrant et cabine passager équipée de vingt et un fauteuils, près de 2000 heures d'enfantement ».

Il faut néanmoins remarquer que tout a été entrepris à partir du plan MRA n° 757 (ex

Baby-Train), œuvre de Guy Fava, que les amateurs peuvent utiliser pour construire une version moins ambitieuse... qui volera

très bien aussi. Ce ne sont pas les exemples qui manquent !



## Histoire

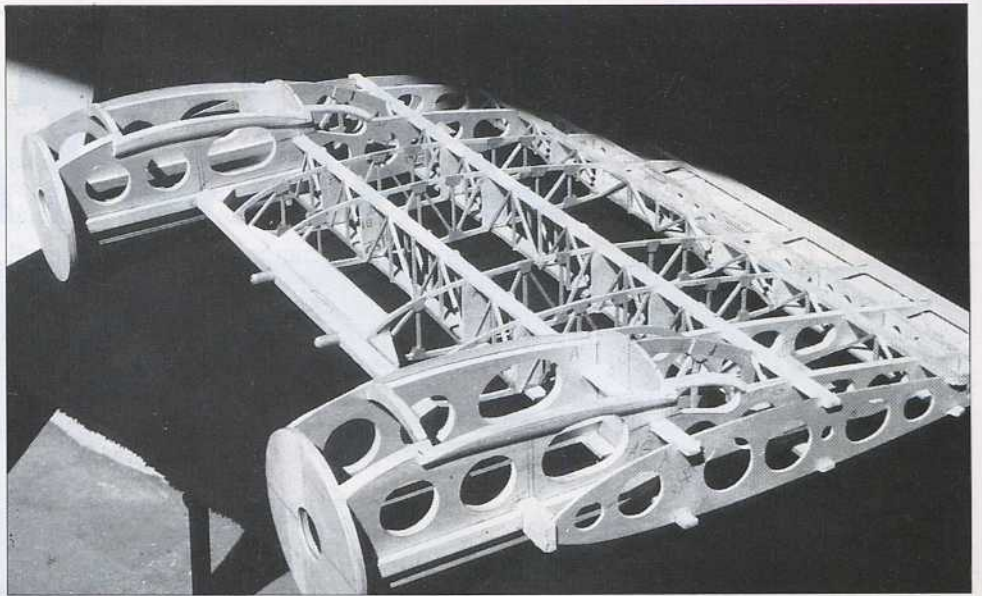
A la fin de la Deuxième guerre mondiale, le général Eisenhower, chef des armées, déclara au cours d'une conférence de presse : « *Nous avons gagné cette guerre grâce à quatre armes que nous envoyait l'ennemi : la bombe atomique, le bazooka, la jeep et le Dakota* ». Notons que dans d'autres circonstances d'autres conférenciers ont employé la même formule avec d'autres ingrédients, notamment le camion GMC ; mais là n'est pas notre propos pour l'instant, retenons simplement que cette boutade historique prouve l'importance prise par cette merveilleuse machine à voler sur tous les théâtres d'opérations, sous toutes les latitudes, par tous les temps, sur des terrains de fortune, parfois arrachés à la brousse ou à la jungle en deux heures de bulldozer !

Il transporte absolument tout et ceux qui le pilotèrent (j'en ai rencontré) lui gardent une reconnaissance affectueuse et émue.

Au début de la guerre, le Dakota avait déjà acquis sa réputation. En prévision du débarquement du 6 juin 1944, on en regroupa un peu plus de mille venus de tous les points du globe, afin de transporter des parachutistes, éventuellement en remorquant des planeurs eux aussi chargés de troupes. Huit cent vingt furent utilisés au cours de la nuit du 5 au 6. Certains effectuèrent jusqu'à six rotations dans la journée, d'autres, hélas, furent détruits dès leur première mission. Le DC 3 (Douglas Commercial n° 3) était un avion civil de transport, inspiré d'un modèle précédent DC 2. On avait augmenté l'envergure de celui-ci de 3 mètres (28,960 m) et ajouté 80 cm à la largeur du fuselage au maître-couple, de façon à permettre l'installation d'une troisième rangée de sept fauteuils. Pour de courts trajets, une quatrième rangée dans l'allée centrale (strapontins repliables) portait le nombre de passagers à 28. L'appareil avait alors pris sa silhouette et ses caractéristiques définitives, correspondant parfaitement aux besoins du moment.

Ce fut, et ce sera toujours, un avion exceptionnel. On peut le considérer comme une réussite parfaite du génie humain, pour son époque. Outre son bon équilibre et sa rusticité proverbiale, il était conçu pour pouvoir modifier facilement et rapidement son aménagement intérieur ; ces qualités firent de lui l'un des avions les plus construits de toute la Deuxième guerre mondiale. Les experts prévoient que, par le jeu des récupérations de pièces sur les appareils réformés, de nombreux modèles voleront encore en régime commercial bien au-delà de l'an 2000, soit après 65 ans d'existence, ce qui promet d'être en la matière le record absolu.

Le Dakota fut construit à 28600 exemplaires et produit sous licence dans de nombreux pays. Des variantes multiples de détails, dues à la sous-traitance des accessoires et aux nombreux services différents demandés à l'avion, obligent le modéliste à fixer son choix sur un modèle précis. Le modèle MRA est celui qui a remorqué des planeurs le jour « J » — et l'auteur a dessiné à la même échelle l'un des planeurs en question, le Waco, pour ceux que cela intéresse. Il serait étonnant que le prochain cinquantenaire de l'événement ne suscite pas quelques vocations...

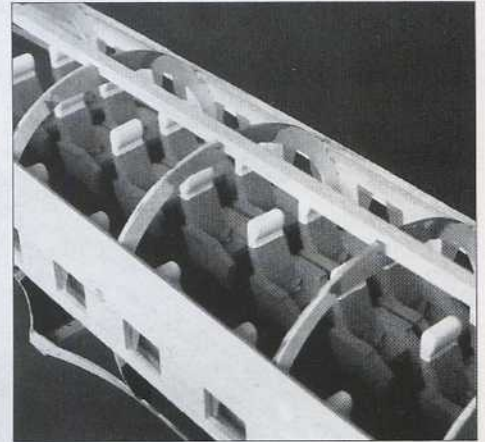


Structure de la partie centrale de l'aile.

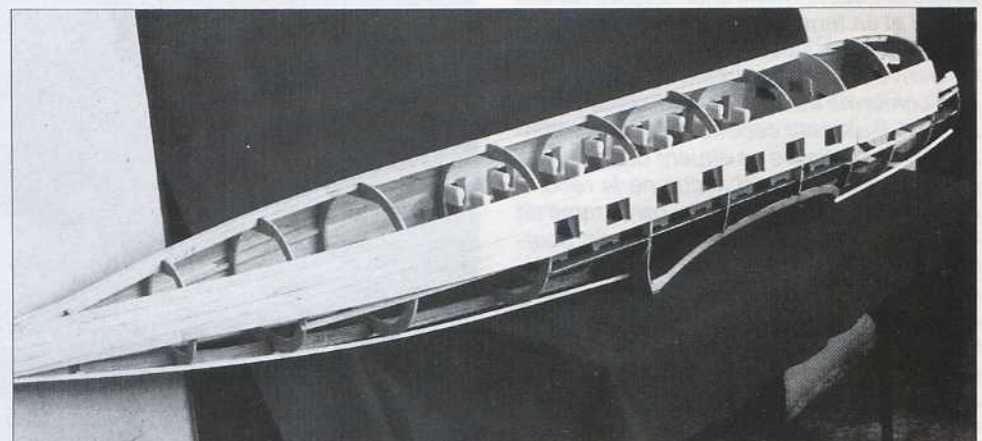
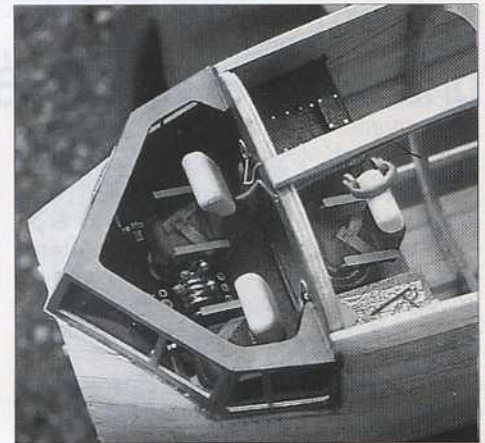


L'aile complète, au séchage. Les bords de fuite sont « sous presse » à l'aide de pinces à linge.

Le cockpit. Tout y est : les extincteurs, les casques, la carte du navigateur, et le crayon dessus! ▶



Les sièges passagers. Un jeu de patience...



Le fuselage. On voit les sept rangées de sièges, à l'arrière desquels reste encore un bon volume de soute.

# Quand nos lecteurs construisent



Le Dakota US NAVY de 1,60 m a été construit par un lecteur espagnol, Francisco Armengol, du Real Aeroclub de Barcelona-Sabadell, d'après le plan MRA 486. Deux moteurs OS 10 de 1,7 cc montés verticalement, parce que c'est plus pratique et que cela ne se voit pas en vol, ailes et fuselage en polystyrène coffré balsa, poids en ordre de vol: 2,3 kg. L'appareil vole parfaitement et lentement, à mi-gaz,



et prend les virages à 45° aux ailerons. L'atterrissage est lent et doux. Nous rendons son salut au constructeur, en même temps qu'à tous nos autres lecteurs espagnols.

Légèrement plus grand, le modèle US AIR FORCE de J.-L. Chevanne, du Groupe Aérien de Chelles, en Seine-et-Marne, est construit en Depron 3 mm sur couples et nervures Depron 6 mm, longerons en bois

dur. Nervures de cellules bâties moteurs en contre-plaqué. Deux moteurs Magnum 25 GP (c'est beaucoup, mais l'appareil pèse 3,5 kg). Radio 6 voies: les quatre habituelles, plus les volets et un train rentrant de construction personnelle, déclenchant des phares d'atterrissage et des feux clignotants. Ce modèle est également très réaliste et paisible à mi-gaz, très stable.

## Structure

Je ne vais pas vous pomper l'oxygène avec ce sujet. La construction, très classique, est semblable en tous points à celle du Spitfire II A déjà paru dans les colonnes du MRA (n° 629). Les nombreux fidèles lecteurs s'y retrouveront facilement. J'attirerai simplement l'attention des mordus qui, cutter en bandoulière, piaffent déjà d'impatience, sur des points précis, comme les nacelles moteurs.

Elles sont en structure classique: baguettes balsa mi-dur 10 x 3, montées sur portions de couples en balsa 3 mm ajourées, collées d'équerre de part et d'autre des deux joues d'ossature des nacelles. Ces joues sont constituées d'une âme balsa de 4 mm et de deux placages latéraux d'un contre-plaqué de 1 mm.

Tout ce travail n'est pas issu d'un cerveau maso qui se shoote à la sciure de balsa, mais est destiné à éviter l'utilisation de blocs balsa, et tend toujours à alléger la bête en lui conférant tout de même une grande solidité.

Pour tout le reste, monocoques, semi-coquilles, coffrage baguettes chanfreinées et jointives, etc. R.A.S.

Alors, passons à autre chose...



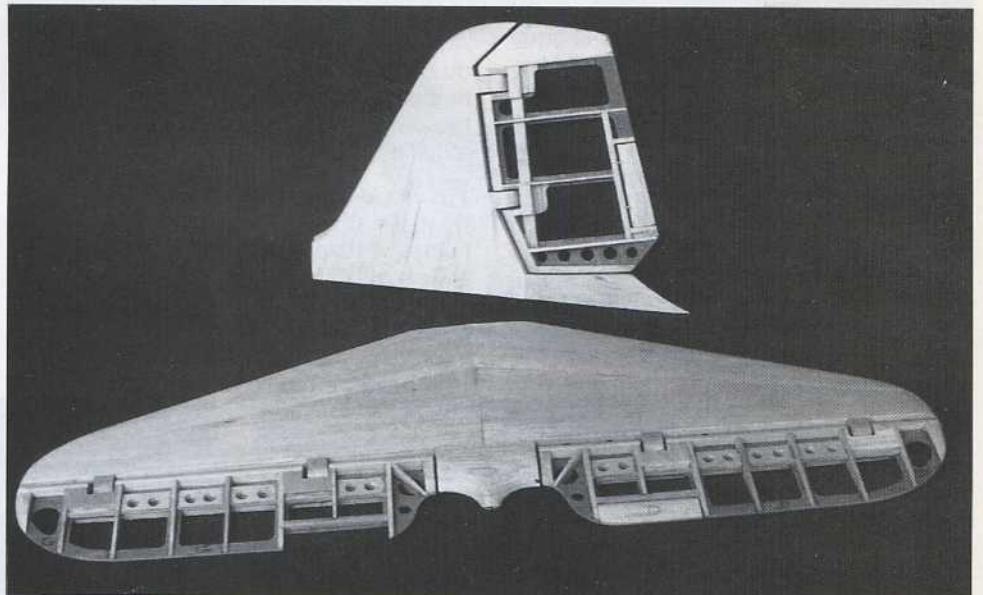
Le train sorti, conforme à l'original.

## Train rentrant

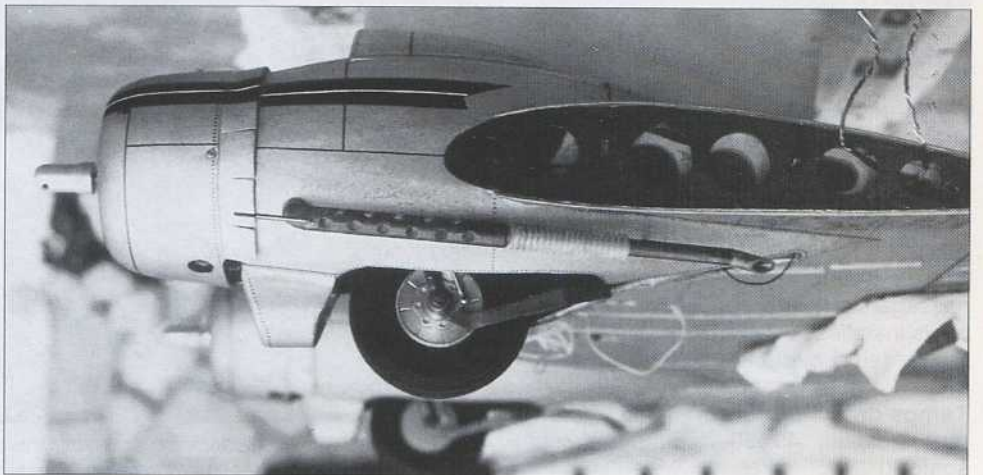
Le plan d'origine propose un train fixe. J'ai passé une petite semaine à cogiter les trois positions d'un train rentrant, à la planche, sur calque (train sorti, mi-sorti, rentré); puis je suis passé à un modèle en carton, pour

dégrossir les débats.

Pour l'aspect extérieur — esthétique oblige — des photos, cassettes vidéo, gros plans, doc du réel, me permirent de donner aux jambes de train l'aspect et les proportions les plus proches du « vrai ». Mon ami Jean Darne, déjà en position de combat, a pris



Dérive avant montage — Structure ajourée coffrée en balsa 15/10, sauf le volet mobile uniquement entoilé.



Le train rentré.

