

Coup de cœur pour l'Èmouchet

En juin 2000, ayant entendu parler du musée régional de l'Air du GPPA d'Angers et de passage dans cette ville, je ne pouvais le faire sans m'y arrêter jeter un œil...

En fait, il n'est pas à Angers même mais à quelques kilomètres en direction de Paris, à Marcé. Arrivé sur place, la nouvelle construction en impose, mais elle est malheureusement fermée, impossible d'entrer, les bénévoles de l'association ne venant qu'en fin de semaine. Très déçu, car à travers les vitres on aperçoit largement de quoi rassasier un maquettiste, j'interroge une personne dans l'aérogare sur les possibilités d'accès. "Allez voir de l'autre côté de la piste, il y a les hangars à planeurs, vous trouverez sûrement quelqu'un".

L'émouchet devant les bâtiments de la base aérienne de Rochefort, site du championnat de France maquettes 2003... et quel site !



Et me voilà parti pour les hangars, où je trouve effectivement un véliplane de passage qui me fait visiter l'intérieur, où se trouvent une bonne partie des planeurs en état de vol du GPPA, la

journée n'était pas perdue. Et bien sûr le superbe Emouchet restauré récemment avec un livrée jaune et bleue de toute beauté. J'avoue qu'en venant ici j'avais une petite idée derrière la tête, et j'avais à

tout hasard photocopié un triptyque de ce planeur dans le livre de Christian Ravel sur le SA 103 (que je vous conseille d'acquérir car il est très complet et bien documenté).

Je voulais faire une maquette au 1/3 de ce planeur et je venais de trouver le planeur sujet ! J'ai pu passer deux jours autour du F-CROF n°94, pour en relever



RC
PILOT
SEP 06
080

L'échelle 1/3, cela donne des fuselages franchement volumineux et des cordes d'ailes confortables sur ces planeurs rétros !

toutes les côtes... sans avoir vu un membre du GPPA... De retour à la maison en Charente Maritime, j'ai attaqué les plans du SA 103.

C'est bien plus tard, en novembre 2001 lors du congrès historique de la FFVV, que j'ai pu visiter, guidé par Christian Ravel, ce formidable musée, sa documentation énorme, ses réserves pleines à ras bord de toutes sortes d'engins oubliés qui seront un jour restaurés. Merci Christian pour ton accueil, et pour le temps que tu réserves sans compter aux modélistes de passage !

Quel plaisir cela doit être de faire un premier vol dans cet environnement sauvage de la Pointe Espagnole !



Si vous ne connaissez pas ce musée, je vous le recommande tout particulièrement, ça vaut le détour, de même si vous cherchez des documents sur un avion ou planeur particulier, vous le trouverez là parmi les archives et les 50 000 clichés en stock.

Présentation du sujet

Extrait du livre cité plus haut, voici l'histoire du SA 103 N°94, qui à l'origine était immatriculé F- CBJB...

Construit par Roche Aviation à la Courneuve en 1946 et réceptionné le 30 mai 1949 par Raphaël Lombaert.

Restauré par le G.P.P.A., il est exposé au Musée, et vole lors de rassemblements de planeurs anciens.

Pour les maquettistes ne pouvant se déplacer, je possède un pack photos très détaillé de ce modèle.

Conception

Le plan m'a demandé 2 mois de dessin. Il est basé sur le relevé de côtes du N° 94 restauré par le G.P.P.A. Les différents triptyques que

vous trouverez sont des dessins plus ou moins exacts.

L'ensemble du modèle sera en structure traditionnelle et les cadres sont reproduits à l'échelle 1/3 ainsi que les nervures d'aile.

C'est un authentique bois et toile, d'un montage simple, sans arrondis et sans piège d'assemblage, qui satisfera les inconditionnels de la construction classique. J'ai retenu le principe du réel pour les fixations d'aile et d'empennage. Il n'y a pas de clef d'aile, les haubans sont fonctionnels en tube acier fin.

Malgré son échelle, qui peut paraître énorme à certains, c'est un modèle raisonnable : le chantier que j'ai utilisé pour les différents montages est une simple porte prépeinte posée sur deux tréteaux. Pour le transport, il rentre dans un break, ailes et fuselage avec le volet de direction à poste.





Remorquage derrière un Piper Pawnee cet été à Teillé, lors du championnat de France maquettes planeurs qui fut une belle réussite !



Comme à son habitude, Pierre s'est attaché à reproduire au mieux la structure du planeur réel, d'où ces nervures croissillonnées du plus bel effet ! Le fuselage est quant à lui intégralement coffré de ctp.



Construction du fuselage

L'avant est constitué d'une poutre caisson rigide, construite comme un longeron d'aile, qui supporte les 11 premiers couples, et le patin d'atterrissage. Une simple baguette la prolonge vers l'arrière avec les 6 derniers couples. Les cadres sont découpés dans du contre-plaqué de 3 mm.

Les principaux, qui supporteront les ferrures d'attache des ailes, ont été stratifiés d'un côté à la résine époxy et tissu de verre de 220 g.

Ce montage s'est avéré très solide par la suite, voir la partie vol n°1. Les lisses de plus de 2 m sont découpées à la scie à ruban dans une planche de sapin, choisie bien droite sans défaut.

Le montage de l'ensemble est assez facile, l'épine dorsale du fuselage est calée sur le chantier bien rectiligne pour éviter tout vrillage. Les cadres y sont collés à la P.U., et alignés à l'aide de plusieurs cordeaux. Les lisses, préceintrées à chaud sur la partie arrondie avant, sont collées à leur tour.

On obtient une ossature relativement rigide. A ce stade (voir photo), il faut prévoir le passage des commandes, au choix câbles ou tiges carbone car, une fois le coffrage posé, l'accès est plus difficile. Je coffre ensuite les deux flanc du fuselage, qui sont d'un seul tenant, découpés dans une plaque de contre-plaqué okoumé de 3 mm que l'on trouve chez les fournisseurs en gros de bois pour le bâtiment, c'est un contre-plaqué souple qui sert à

réaliser des coffrages pour les ouvrages en béton armé.

Avant le collage à la PU, j'affine au rabot électrique la partie arrière, à partir du couple 7, pour ne conserver qu'une épaisseur de 1,5 mm. Le coffrage est maintenu en place à l'aide de bracelets en caoutchouc découpés dans une vieille chambre à air de voiture.

Les dessus et dessous de l'avant sont en contre-plaqué 3 mm, et tout le reste en balsa de 20/10. J'ai marouflé le fuselage au Diacov avant peinture, vous pouvez également le faire à la soie ou avec un tissu de verre et résine.

Les petits accessoires sont rajoutés : poignées de manutention à l'avant et l'arrière, tube de Pitot en tôle d'acier fine mise en forme. Le nez en résine époxy, fixé par

quatre vis, a été moulé sur une forme en Styrodur, évidée après polymérisation. Il cache le crochet de largage qui est fonctionnel.

Le patin est constitué de deux couches de contre-plaqué de 12/10 avec entre les deux une lame de dural, le tout collé à la PU sous presse. Les ferrures d'attache sont en laiton. Les amortisseurs en caoutchouc ont été récupérés, justement, sur de vieux amortisseurs de 4L.

Le B.O. est indispensable sur le S.A 103 pour décoller. Deux roues solides sont montées sur une corde piano 40/10 fixée sur une cornière acier à l'aide d'arrêts de roues du commerce. Il est maintenu sur le patin, le temps du roulage, par un téton en acier. Le patin a été percé au centre de gravité du planeur.

