

# SG 38 Krick

PHILIPPE BRIQUET - PHOTOS L. MICHELET



*Lorsque nous habitons à Martigues, tous les samedis matins j'accompagnais mon épouse au marché ; pendant qu'elle faisait les courses de la semaine, je m'éclipsais pour aller "au magasin" (de modèles réduits, pas de chaussures !) situé comme par hasard de l'autre côté de la place. C'était le rendez-vous de tous les modélistes du coin. Les épouses faisaient leurs achats et nous, nous taillions des bavettes et rêvions de modèles impossibles.*

*Dans ce magasin, sur la plus haute étagère, tous les samedis je regardais cette boîte de SG 38. Je la couvais du regard et l'ai faite descendre maintes fois pour voir et jauger le travail à faire. Devant un tel fagot de bois, je reculais à chaque fois, mon courage n'était pas à la hauteur.*

*Mon épouse pourra vous dire que ce n'était pas le travail qui me faisait reculer mais le prix ! Noël 89, qu'est-ce qui déborde de mes souliers ? Ma boîte de SG 38, toute enveloppée de papier et enrubanée. La maquette de mes rêves !*





Il en fallait une sacrée dose, de courage, pour apprendre à piloter sur de tels engins... Mais il n'y avait pas le choix !



*Pour les  
amoureux du rétro...  
et de la structure*





**M**on premier soin fut de tout sortir de la boîte pour examiner dans le détail le bois, les accessoires, etc. Erreur funeste, jamais je n'ai pu tout remettre en place dans la dite boîte. Il faut savoir qu'elle mesure 85x12x18 cm et que de là doit sortir un planeur de 2,60 m et 1 m<sup>2</sup> de surface ! A ce stade, le carton ne sert plus à rien mais je l'ai toujours.

### L'inventaire

Quand on ouvre une boîte de chez Krick, on craque (je sais elle est facile !). Tout est dedans, sauf le recouvrement, le pilote et la radio. Mais où c'est fort, c'est que Krick a prévu du "rab" partout, sur le bois, les haubans, les profils cuivre. On peut rater une pièce comme un hauban, il y a de quoi en faire une autre.

Dans le livret de montage, quatre pages sont réservées à l'inventaire. Pas de chance, tout est écrit dans la belle langue de Goethe, qui a autant de signification que le patois javanais pour moi. Il y a quand même 301 pièces en double ou triple exemplaires voire pour certaines en 20 ! Oui, il y a des morceaux à ajuster, mais pour le moment ce n'est qu'un fagot de bois et il est plus que copieux, attention à la digestion !

### La construction

Il suffit de suivre les numéros du plan ! Comme d'habitude, je commence par le stab et la dérive. Ce ne sont que des baguettes et quelques blocs de balsa pour arrondir les angles. Une bonne séance de ponçage donne de l'allure au bidule et procure une idée de la taille du modèle.

Ensuite vient le fuselage ; apparemment c'est du vide. J'ai mis pas mal de temps à le construire autour de ce vide ! La partie avant qui va recevoir la radio est constituée de deux poutres qui supportent la caisse inférieure. La caisse inférieure faite, il faut penser à poser les fils d'alimentation des servos tout de suite, en même temps que l'assemblage des deux poutres. On continue avec le patin, les barres de laiton, les platines servo et on met tout cela de côté ! La suite logique est la partie arrière avec les baguettes balsa ou pin, les renforts contre-plaqué et encore les barres de laiton. On assemble avec la partie avant et "mazette !"... Quelle allure ! Quelques mois plus tard, un déménagement plus loin, quelques modèles moins sophistiqués et proprement crashés (pardon Mr le Ministre, j'ai voulu dire pulvérisés !) et je me remets à la construction.

### Les ailes

Avec la partie centrale, rien de bien compliqué. C'est rapide à monter, aussi facile qu'un vol libre ; des nervures et des longerons c'est tout ! Mais quel travail, que de copeaux, que de poussière ! J'ai brûlé une quantité d'énergie énorme à poncer les saumons et les bords d'attaque, et ai dû sortir jusqu'au dernier gramme de patience pour tailler et poser les goussets. La partie centrale respecte scrupuleusement le plan, notamment le dièdre et a été montée à blanc avant collage définitif. Il reste toutes les ferrures de haubans avec leur multitude de bouts de contre-plaqué et les ailerons à monter. Ouf, voilà un bon morceau de fait !

Heureux et pas peu fier je m'empresse de montrer le "chef d'œuvre" à ma généreuse épouse et l'emmène le week end suivant à l'expo de notre club. A ce stade, le look (pardon l'apparence) donne une idée impressionnante du volume occupé, mais surtout par le nombre de bouts de bois. A cette époque, un certain Roger de Colombes me donne des photos d'un SG 38 réel remis en état de vol et, horreur, il n'a aucun dièdre ! C'est parti pour une séance de bi-



En haut à gauche : le modèle possède une "poignée" bien pratique pour le transport ! Ci-dessus : le pilote, très réaliste, est assis sur un siège rudimentaire en contre-plaqué fin.



La structure semblable à celle du vrai apparaît bien sous l'entoilage à la soie. Notez les parties en bois teintées "châtaignier".

douilles et de jurons que je n'oserai pas reproduire dans ces colonnes, des enfants "empruntent" MVM à leur père pour le lire !

### Ce n'est pas fini !

M'étant voté à l'unanimité un bon point pour travail bien fait et fort avancé, je décidais de passer à ce que l'on appelle les finitions. Dans ma petite tête, deux coups de ponçage, trois coups de pinceaux et on envoie le planeur en l'air. Erreur monumentale je n'avais fait que la moitié du boulot !

D'abord tout le bois sauf la caisse inférieure sera teinté au vernis châtaignier avec ponçage entre chaque couche (trois suffiront !). La caisse a été peinte en jaune ocre, couleur fréquemment utilisée à l'époque. Le plus gros est le recouvrement, 1 m<sup>2</sup> au recto plus un au verso et encore des morceaux pour les empennages ! Un essai a été fait avec de l'Oracover antique, mais cela ne me convenait pas, ce n'est pas un ULM !

Donc direction le marché St Pierre et achat de quatre mètres de pongé de soie ! Vu la surface, le pinceau pour aquarelle servira pour la décoration ! Pour passer l'enduit 50 mm de large sont un minimum ! On commence par tout enduire de deux couches avec, comme d'habitude, un ponçage à chaque fois. Je découpe les demi-panneaux (un peu plus grand que l'aile car trois fois coupés, trois fois trop courts !) et je les colle sur le pourtour à la cellulose. Une fois la colle sèche, un bon coup de vaporisateur et on attend que cela sèche ! Il ne reste qu'à enduire les ailes avec le nombre de couches qui va bien. Et je m'aperçois que la teinte châtaignier est inexistante, disparue sous l'enduit ! Je prends le pinceau à gauche et repasse deux couches de vernis sur les ailes et empennages. Deux heures par couche et par demi-aile ! Patience... Patience ! Et ce fut la deuxième expo du planeur, toujours en cours de finition.

A ce stade on ne pose pas une immatriculation faite d'autocollants. On la peint ! Le temps ne compte plus. Toujours dans la bricole, on met en place toutes les ferrures de haubans et les poulies de renvoi. Sur un coin du chantier, on fini le siège et le palonnier et on ajuste sur les parties du fuselage. Elles sont vissées pour avoir un accès aisé !



