

# AU RISQUE DE VO



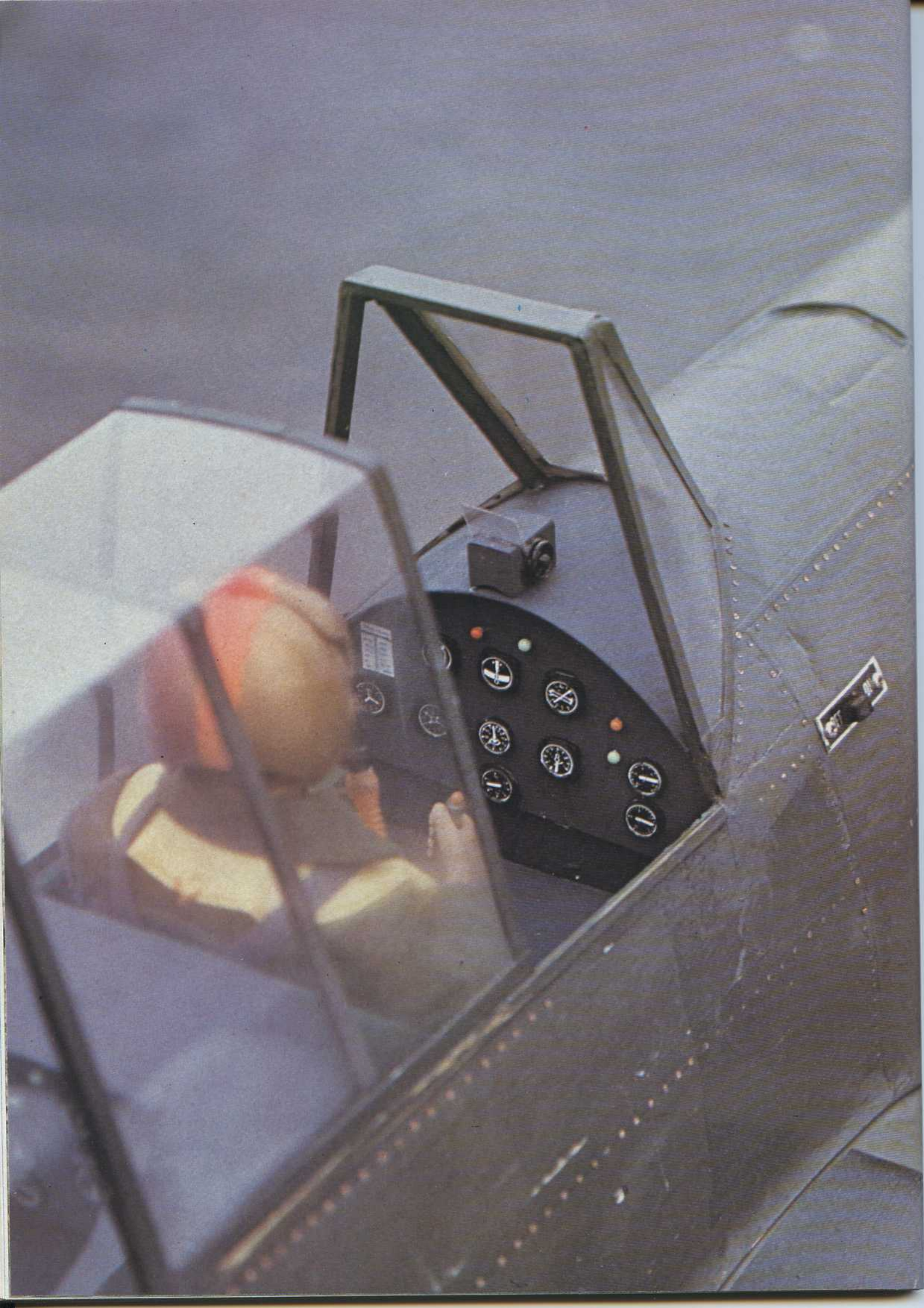
# UN PLAIRE SIPA 12 A

## "L'édrier du Djebel"

par F. Lallemand  
photos Ph. Loeillot

Elégant et racé, le SIPA 12 A, était un avion école de notre Armée de l'Air dans les années 50. C'est encore un sujet peu connu, parfaitement réalisable en semi-maquette radiocommandée. Ce que nous nous sommes empressés de faire.





## Historique

La vérité nous oblige à rappeler que cet avion était à l'origine, un appareil allemand conçu par Arado, et construit pendant la seconde guerre mondiale par la Société Industrielle pour l'Aéronautique (S.I.P.A.) à Asnières.

À la libération, la production fut cependant poursuivie sous contrôle français, et la machine tout simplement rebaptisée. Il donna bien entendu lieu à plusieurs variantes, dont une des plus récentes, le 12-A, qui nous intéresse aujourd'hui. Rien n'aurait pu faire penser, que son pacifique destin d'avion d'entraînement allait changer radicalement au courant de 1956.

En effet, à cette époque, il fut décidé d'armer des avions légers, notamment les S.I.P.A., et de les utiliser comme appui feu en Afrique du Nord.

Tâche à laquelle il va être employé durant de longs mois, et au cours desquels, on s'apercevra qu'il n'était pas très bien adapté à ce genre de travail. Le train se révélera un peu trop fragile. Le groupe propulseur supportera mal les mauvais traitements imposés en opérations de guerre, et les changements de régime continuels, nécessaires aux évolutions serrées en strafing au fond des ravins et thalwegs.

Bref, tout au long de son utilisation, de nombreux pilotes devront crapahuter aux côtés des biffins avant de regagner leur base. Il ne sera cependant à déplorer que quelques morts, et c'est tout à l'honneur de l'avion, de son exceptionnelle maniabilité et de sa faible vitesse d'atterrissage.

Il sera ensuite renforcé par l'arrivée des T.6 et par la suite entièrement remplacé par ceux-ci.

Algérie 1958...

Vingt ans déjà...

Jamais le sablier du temps ne s'est écoulé aussi vite...

## Vraiment tout pour plaire

Biplace en tandem, monomoteur en ligne, aile basse cantilever, surface portante confortable, bras de levier avant très long, volets à la cinématique primaire, immense verrière aux surfaces développables, structure simple, apte à la voltige, comme de surcroît nous avons tendance à être un tantinet cocardier, la seule présence de nos emblèmes tricolores suffit à nous faire frétiller d'aise.

Bien que disposé très avant du centre de gravité, le train sera la seule ombre à ce tableau alléchant. Il est en effet de grande taille, rentrant à plat dans l'aile après pivotement à quatre-vingt-dix degrés (type P-40 et Corsair). Les mécaniciens de talent toruerveront dans le N° 299 de M.M. un croquis de la cinématique très particulière de ce genre d'atterrisseur.

### Caractéristiques

Envergure : 11 m

Longueur : 9,32 m

Surface : 18,30 m<sup>2</sup>

Vitesse de Croisière : 305 km/h

Distance de décollage : 450 m

Distance d'atterrissage : 600 m

Autonomie : 3 h

Moteur : Snecma 12 cylindres de 600 CV

## Documentation

C'est le Fanatique de l'Aviation qui nous servira de référence, dont les numéros 91, 92 et 93, traitent d'une manière très complète, toute l'histoire du SIPA et ses évolutions.

Notre précédent article sur le M.S. 1500 Epervier ayant suffi à épuiser le numéro correspondant d'Aviation Magazine, nous ne saurions trop conseiller à nos lecteurs intéressés de se procurer les dits numéros rapidement.

Le sujet peut parfaitement se traiter en maquette exacte pour ceux qui pourraient résoudre la fabrication du train rentrant. A cet effet, une visite s'impose à la Ferté Alais, ou un exemplaire existe en état de vol et où il sera indispensable de faire de nombreuses photos de détails et des gros plans sur toutes les particularités de la machine, notamment en ce qui concerne les aménagements intérieurs et les tableaux de bord. Que les visiteurs ne s'étonnent cependant pas, et ne hurlent pas d'horreur en le voyant apparaître sous la livrée d'un ME.109 : il sert au tournage de films, pour de sordides questions financières.

## Maquette ou semi-maquette

Au fur et à mesure des rencontres qui commencent à s'organiser un peu partout, on arrive lentement à discerner les critères différenciant la semi-maquette de la maquette exacte.

Nous ne nous attarderons pas sur cette dernière, pour laquelle aucune concession n'est tolérée.

En semi-maquette, par contre :

1° Les formes générales doivent être suffisamment justes pour ne pas choquer l'œil des juges situés entre trois et dix mètres du sujet. On ne travaille plus avec un pied à coulisse. Par contre, à cette distance, on se rend parfaitement compte d'un bras de levier avant trop long, d'un stabilo faisant 25 % au lieu de 15, ou encore d'un saumon carré alors qu'il est arrondi sur l'original.

2° La décoration et les teintes doivent être aussi exactes que possible, en particulier la taille et la forme des immatriculations ;

3° Les détails dont seuls ceux visibles en vol seront pris en considération.

Comme on peut le constater, cette catégorie est une formule de vulgarisation, parfaitement accessible à tous, et pour laquelle n'importe quelle boîte du commerce peut parfaitement convenir. Que tous ceux qui sont possesseurs d'un modèle ressemblant

à quelque chose prennent la peine de participer au moins une fois à une rencontre de semi-maquettes. Ils seront sans nul doute convaincus de l'intérêt de la formule et de son accessibilité pour des modélistes moyens.

## La conception

Le premier plaisir d'un modéliste confirmé, commence à n'en pas douter, par le dessin et la conception d'un modèle que l'on ne voit pas tous les jours.

Les premières épures ne demandent cependant, aucune imagination. Au contraire. Il faut se borner à reproduire les contours de l'avion de la manière la plus exacte possible, à partir du plan de référence.

Les différents moyens d'agrandissement ont d'ailleurs été traités d'une manière parfaitement approfondie dans le n° 295 de Modèle Magazine, par notre confrère et néanmoins ami, Roland Le Guennou.

L'échelle retenue a été le 1/5,5, ce qui donne une envergure de 2 m à partir de laquelle on se retrouve avec les impératifs suivants :

— rester dans les normes de poids ;

— pouvoir démonter les ailes et le stabilisateur, pour le transport ;

— rester dans des limites de temps raisonnable, en utilisant au maximum les accessoires et gadgets du commerce ;

— mise en œuvre la plus simple possible. Nous allons voir comment chacun de ces paramètres a imposé une série de compromis, et les méthodes employées pour tâcher de les résoudre au mieux.

Page de gauche, l'aménagement du cockpit a été soigné suffisamment pour plaire aux juges à la distance réglementaire. La présence du pilote arrange également l'esthétique. Admirez les milliers de petits rivets plantés un à un dans le balsa à la cadence de 250 à l'heure !

Ci-dessous, le pilote vous regarde, confortablement installé au manche.



