



RÉALISATION ET TEXTE : PHILIPPE JAMET

Le Lockheed

Présenté lors du Salon de la porte de Versailles en 2003, le Viking de Philippe Jamet a rencontré un joli succès auprès des visiteurs et surtout auprès des modélistes qui découvraient pour l'occasion ce qu'il était possible de réaliser avec des turbines électriques de faible puissance. Sous l'amicale pression de notre collaborateur Roger Kaci, Philippe nous a fait la gentillesse d'accepter de dessiner les plans que nous avons le plaisir de vous présenter aujourd'hui.

Dès son apparition sur le marché, je me suis procuré deux exemplaires de la turbine GWS EDF 50, sans savoir au juste ce que j'allais bien pouvoir en faire. Les caractéristiques de l'engin - 70 grammes de poussée sous 7,2 volts, pour une consommation de 3 ampères -, et mon inexpérience me laissaient perplexe...

Ce n'est qu'après avoir vu évoluer un proto biturbine à Savigny-sur-Orge durant l'hiver 2002 que j'ai été convaincu. Je devais me lancer dans la grande aventure des « lampes à souder ». « Mon » jet serait donc biturbine et semi-maquette (très simplifiée). Le Fairchild A10 m'apparut d'emblée comme étant la machine évidente. Un peu trop pour l'original que je suis, qui ne douta pas que d'autres y auraient pensé avant lui. Il fallait trouver autre chose : le Lockheed S 3 B Viking avec son look sympathique, son aile haute aux dimensions généreuses et ses réacteurs en nacelles façon liner, serait mon premier avion à turbines. Il ne m'a pas déçu, et j'ai donc pu le présenter en vol au public du Salon de la porte de Versailles, en avril 2003. Roger Kaci m'ayant ouvert les colonnes du MRA, je vous propose donc de faire votre entrée dans le cercle très fermé des pilotes de jets en construisant votre Viking.

Avant d'aborder le chapitre construction, voici quelques mots sur l'avion grandeur.

Conçu à l'origine comme avion de lutte anti-sous-marine embarqué sur les nouveaux porte-avions géants de l'US Navy (classe Nimitz), le Viking est en fait le remplaçant des vieux bimoteurs à pistons Grumman S2 Tracker. Le premier prototype effectua son premier vol le 21 janvier 1972, et après un développement sans histoire, l'entrée en service des premiers des 187 exemplaires de série eut lieu en 1979 au sein de l'US Navy. Par rapport à son devancier, le S 3 représentait un progrès énorme, tant au niveau du système d'armes à base de calculateurs, écrans et radar ultra-modernes, qu'à celui des performances en autonomie, vitesse et plafond opérationnel. Cet avion à la fois imposant et agile a connu, depuis ses débuts, nombre d'améliorations et remises à niveau. Ainsi, le S 3 A original, équipé de bouées acoustiques et armé de torpilles et grenades anti-sous-marine, se vit plus tard confier le rôle de ravitailleur en vol, avant de devenir S 3 B, consécutivement à la refonte de ses systèmes de bord. Bien qu'il ait aujourd'hui perdu son rôle de chasseur de sous-marins, le Viking est devenu la bonne à tout faire de l'US Navy : ravitailleur, avion d'attaque, de surveillance ou de liaison ; bombardier ou marqueur de cibles, voire même « Air Force One » d'un jour, déposant le président des États-Unis à bord de l'USS Abraham-Lincoln. A ce jour, diverses transfor-

mations sont encore programmées pour ce vétéran, dont l'heure de la retraite ne semble pas devoir encore sonner.

Construction

Après ce bref rappel historique, il est temps de passer à l'atelier où, par la magie de vos petites mains habiles, le Depron va se transformer en avion. Le matériel à réunir est des plus simples : un chantier, du Depron 3 et 6 mm, du ctp 4, 8, 10 et 20/10, de la c. à p. 0,8, 1,5 et 2 mm, divers tubes et gaines, de la cyano (spéciale Depron et ordinaire) et les accélérateurs adaptés. De l'Araldite 90 secondes, plus les quelques babioles habituelles (cutters, papier de verre, etc.) que l'on se doit de posséder.

Conseils de collage

Pour des raisons pratiques, il est préférable de débiter