

Claude Tisserand

Martin MARLIN



Le Martin "Marlin", hydravion de lutte anti-sous-marine et de "rescue" conçu juste après la guerre, constitue l'ultime étape de l'évolution des hydravions... on n'a guère fait mieux depuis, sauf peut-être le Bériev A40 Soviétique à réaction. De même ses moteurs (Wright R3350 "turbo compound" de 3700 CV, 28 cylindres en quadruple étoile !) sont les plus puissants des moteurs à pistons ayant jamais existés... et qui n'existeront jamais plus. Bref, c'est le "top du top" en matière d'hydravion !

Et de surcroît, cet appareil Américain vous est présenté ici avec une décoration bien Française !.. c'est qu'il a été en service de 1959 à 1964 dans l'Aéronavale française (10 appareils, constituant l'escadre 27 F, basée à Dakar et en Bretagne). Il a donc bien mérité de la Patrie, ne recueillant que des éloges de la part des pilotes français.

Définition de la maquette

La maquette est au 1/20^{ème} ; elle est aussi fidèle que possible, avec cependant quelques aménagements destinés à faciliter son pilotage (surfaces d'ailes et d'empennage légè-

rement augmentées). Elle présente la particularité d'être réalisée en "Dépron" et "Styrodur" (qui est la même matière, dite polystyrène extrudé), avec très peu de pièces en balsa, le tout entièrement recouvert de tissu de verre léger (50 g/m²) imprégné d'époxy.



Le résultat est une maquette soignée, très dure de surface donc masticable et ponçable, le tout pour un poids très raisonnable (2,6 kg). Mais tout ceci ne se fait pas tout seul...il faut bien reconnaître que c'est un appareil compliqué, relativement difficile à faire, mais restant cependant très abordable pour un modéliste confirmé. Et puis, quand on a le temps, pourquoi ne pas se faire plaisir en construisant un engin qui sort de l'ordinaire !

Démontable en trois parties (fuselage avec tronçon central de voilure et empennage en T, et les deux ailes externes), il est dimensionné pour rentrer à l'arrière d'une voiture moyenne.

Enfin, les ballonnets stabilisateurs sont amovibles, non tant pour le transport que pour le vol en configuration terrestre qui impose de les enlever pour ne pas les accrocher à

l'atterrissage (sur l'herbe tendre bien sûr !).

Au plan hydrodynamique, outre son redan de dernière génération, il comporte à la queue un dispositif original dit "hydroflaps", sorte de panneaux genre aérofreins mais qui se déploient dans l'eau, d'un côté ou de l'autre, remplaçant ainsi le gouvernail marin (on verra plus loin que ce dispositif n'a pas, en maquette, l'efficacité qu'on lui prête en "grandeur"), mais qui nécessite une voie supplémentaire.

Au plan aérodynamique, on notera l'existence de volets à fente, type "Fowler", avec basculement et recul, comme sur les avions modernes (encore une voie supplémentaire, soit 6 voies en tout).

Pour tout ceci bien entendu, on veillera à une étanchéité aussi poussée que possible, avec tous les servos à l'intérieur, des sorties de com-