

►► claires, d'autres plus brillantes. Cet effet est reproduit en teignant certains panneaux à la peinture Humbrol aluminium n°56 et métalcote n°27002, délimités à l'aide de scotch et de pochoirs, en s'inspirant de photos. J'ai représenté un SAAB J29 autrichien, en service sur la base de Zeltweg dans les années soixante. Les saumons d'ailes, de dérive et de stabilisateur sont peints en jaune, pour améliorer la visibilité. Les cocardes et marquages sont imprimés sur une feuille de décal vierge pour maquettes plastique. Un peu de colle blanche améliore leur adhérence. Le travail de décoration s'achève par la réalisation de la verrière et de son cadre. La canopée, obtenue par moulage d'une feuille d'acétate ou de polycarbonate sur une forme en bois, est collée sur un cadre en Dépron de 3mm auquel on donnera un peu de vie en représentant l'appui-tête du siège éjectable et en collant un buste de pilote. Sur l'avion, elle est maintenue au moyen d'un téton de centrage à l'avant, et d'un élastique à l'arrière.



Le servo d'aileron est situé derrière l'accu de propulsion et juste devant le crochet de l'élastique de maintien de la verrière.



La structure de l'aile est réduite à sa plus simple expression. Facile à construire, elle est cependant très rigide.

LE GRANDEUR

En septembre 1948, après quelques brefs tâtonnements, SAAB fait voler le prototype d'un avion à ailes en flèche (premier du genre construit en Europe), à l'allure rondouillarde due au fort diamètre de son réacteur De Havilland « Ghost » à flux centrifuge et dont les performances vont vite s'avérer supérieures aux spécifications de la fiche-programme. Surnommé « Tunnan » (tonneau), le premier J29 de série vole en 1950 et entre en service en escadrille l'année suivante. 661 exemplaires déclinés en plusieurs versions seront construits, tous pour la Flygvapnet (armée de l'air suédoise). Ils laisseront le souvenir d'un avion rapide (il détient un record du monde de vitesse), maniable et sans vice en dépit de son aspect pataud.

La neutralité de la Suède compliqua l'exportation du Tunnan, en dépit de toutes ses qualités... En fait, seule l'Autriche -également neutre- en acquit une trentaine en seconde main en 1961.



CENTRAGE ET RÉGLAGES

Tout équipé, le Tunnan accuse 790 grammes. « Un peu » plus lourd que prévu... La faute à la finition, à un accu plus gros et au lest qu'il a fallu ajouter dans le nez. (il faut construire léger à l'arrière...). La charge alaire de 60 g/dm² laisse présager un vol rapide. Les réglages retenus après essais en vol sont les suivants : Centrage à 110 mm du bord d'attaque à l'emplanture. Débattements : +12/-10 mm et 30% d'exponentiel pour les ailerons ; +/- 10 mm à la profondeur.

CONCLUSION

Ce Saab J29 Tunnan, grâce à sa petite taille et au prix réduit de ses équipements, permet d'avoir en sa possession un véritable jet doté de bonnes performances, sans se ruiner. Sa construction peut sembler un peu longue aux modélistes pressés, mais l'originalité est à ce prix. Le plaisir est à mon avis sans commune mesure avec celui procuré par un RTF surgi de sa boîte... Mais ce n'est que mon avis ! ■

