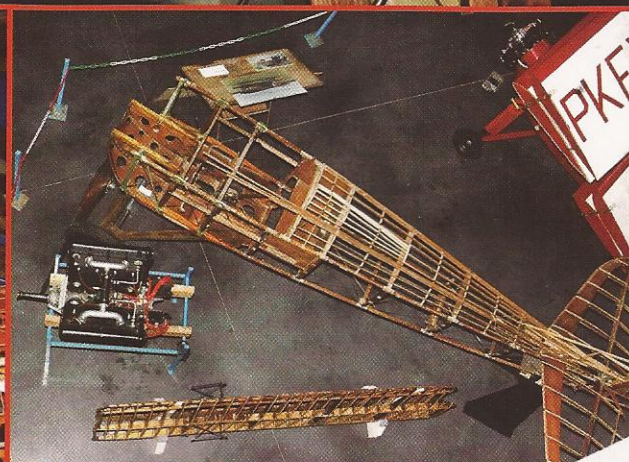




Au cours d'une visite au musée régional de l'air d'Angers-Macé, Christian Ravel du GPPA (un de ses piliers) nous a fait la surprise de découvrir un SPAD en cours de restauration dans les ateliers. Une occasion unique de faire quelques photos originales. Depuis cet instant, une pièce d'entoilage original de cet appareil a rejoint les reliques du Hangar !



Dans un discours environnant qui prône le durable, l'écoresponsable et l'humain, s'il existe au moins un endroit où cela est applicable rapidement, c'est bien dans les loisirs.

Le modèle réduit d'avion, c'est penser, concevoir, réaliser, assembler, équiper et faire voler. Chaque étape est un loisir à part entière. Vous pouvez ne pas toutes les apprécier et en confier à d'autres, c'est un choix, c'est aussi une question de moyens. Cependant elles sont toutes indispensables et toutes aussi valorisantes. J'entends déjà les réflexions. "C'est compliqué, je ne sais pas faire, je n'ai pas le temps", et que sais-je encore.

Nous consommons au quotidien. Ce que nous achetons, nous le choisissons mais dans les limites de ce qui nous est proposé. Dans le cadre de nos loisirs, profitons de la liberté qui nous est donnée de décider, de nous cultiver, de prendre le temps. Construire son modèle, c'est le choisir, s'investir, le connaître. C'est aussi apprendre et comprendre comment et pourquoi il est conçu ainsi. C'est aussi lui donner une âme.

Lors de son premier décollage, la satisfaction qui vous envahit n'est pas seulement celle de ne pas regretter les euros que l'on a lâchés, c'est celle d'une réussite, d'une

preuve supplémentaire que l'on existe et que l'on sait créer et aller au bout d'une envie, d'un rêve. Ces moments là, ne s'achètent pas, c'est à vous de les construire.

Histoire d'un avion et d'une construction

2006, le "Mondial de la maquette et du modèle réduit de la porte de Versailles" va ouvrir ses portes dans quelques heures et sur l'aire de vol on s'agite. Depuis trois années maintenant, un fil conducteur à thème est intégré aux présentations.

L'idée : commémorer un souvenir ou un évènement aéronautique grandeur par des présentations et des démonstrations sur le thème. Cette année, c'est Marcel Bloch/Dassault & Breguet qui sont à l'honneur. Je ne vous présente pas ces constructeurs qui sont devenus des acteurs incontournables dans le domaine aéronautique au sein de l'Hexagone et même au-delà.

L'idée est simple pour ce challenge/fil conducteur : les démonstrateurs qui veulent participer se doivent de construire et de mettre en vol un ou des appareils directement liés au sujet.

Vous connaissez sûrement notre passion au Hangar pour les avions

anciens, pour ne pas dire pionniers. Notre époque de prédilection est celle d'avant la guerre de 14-18.

En regardant de près cette période, quelques balbutiements de Breguet mais rien chez Bloch.

Mais comment a commencé Marcel ? Avant de faire des avions, ce jeune ingénieur a cherché et mis au point un élément indispensable à son bon fonctionnement, l'hélice.

En 1915, il met au point, avec Henry Potez, une hélice aux caractéristiques appréciées et qui la feront être sélectionnée pour l'armée : ce sera l'hélice "Eclair". Il faut tester celle-ci au combat qui fait rage en cette période et un des premiers appareils qui en sera équipé sera un SPAD VII.

En 1917 quand l'avion fétiche de Guynemer entre aux Invalides, le concepteur de cette hélice aura cette pensée : "Lorsque l'avion de Guynemer, "Le Vieux Charles" aux dix-neuf victoires, fut présenté aux Invalides comme témoin de gloire, je suis allé le voir et en arrivant, j'ai vu, naturellement, l'hélice. Or, c'était une hélice que j'avais étudiée et construite. J'en ai ressenti une grande satisfaction et peut-être un peu d'orgueil."

Ce commentaire de Marcel Bloch nous décidera dans notre choix, ce sera ce biplan de la 1ère guerre mondiale avec tout le charme de ces appareils. Sa construction sera

en bois comme nous l'apprécions, et voilà le défi lancé.

SPAD VII de salon

Voler en salle pour un avion, c'est réunir un certain nombre de caractéristiques qui doivent permettre à un appareil d'évoluer dans un espace restreint.

Quatre murs et un plafond sont des contraintes qui imposent, à la majorité des pilotes, des limites de vitesse de vol. Celle-ci est directement dépendante de la charge alaire qui, elle-même, est une subtile alchimie entre la taille du modèle et sa masse en vol.

Pour être visible en démonstration dans un salon, l'appareil doit être de taille raisonnable et c'est donc sur une envergure de 90 cm que nous avons démarré l'étude.

Certes, pour cette taille et pour avoir de la légèreté, quelques feuilles de Depron et un peu de peinture auraient fait l'affaire. Mais, comment dire... le chemin est tout aussi important et intéressant que l'endroit où l'on va. Le plaisir de voir naître sur l'écran de l'ordinateur la structure dentelée, celui de découper une à une les pièces et de constater que le réel s'assemble aussi bien que le virtuel ; Voir l'appareil sur ses roues sans qu'un cm²