

NORD 1300

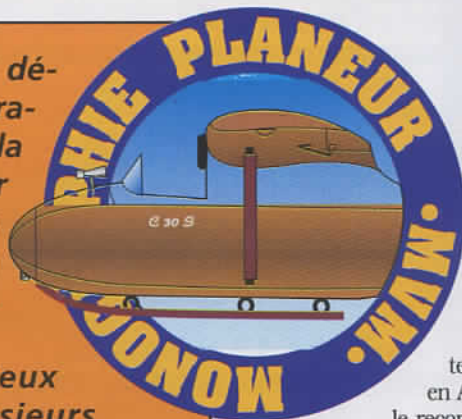
Planeur d'entraînement des années 50

THIERRY BORDIER. Documents G.P.P.A.

L'histoire du Grunau Baby débute en 1931 par la collaboration de deux sommités de la Rhön : Edmund Schneider qui fabriquait des planeurs dans la ville de Grunau en Allemagne et de l'ingénieur Wolf Hirth.

De l'association de ces deux personnes naquirent plusieurs Baby.

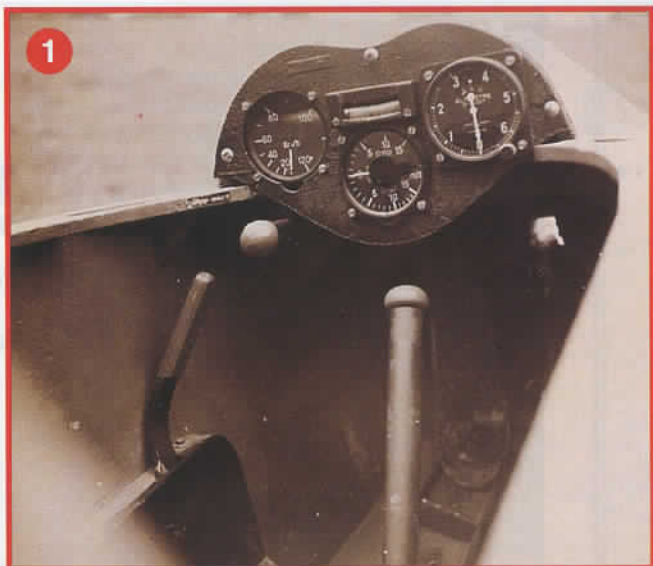
Le Grunau Baby I construit à 80 exemplaires, se caractérisait par un fuselage de section hexagonale entièrement en bois.



Fort du succès rencontré par le Baby I, Schneider entrepris dès 1933 la production d'une nouvelle version désignée Baby IIa, qui se différenciait du Baby I par une augmentation de 60 cm de l'envergure et l'utilisation de mâts métalliques. Le Baby II fit son apparition en 1936, il possédait une envergure, longueur et masse à vide augmentées et l'apparition d'aérofreins de type Schempp Hirth. Il fut construit à 1500 exemplaires et son comportement en vol fut particulièrement bon puisque en Août 1933, piloté par Kurt Schmidt il obtenait le record du Monde de durée en 36 h 36 mn. Piloté par Hanna Reiter il obtenait un record d'altitude (2200 m) au dessus de Rio de Janeiro en février 1934. Le IIb fut construit à 3000 exemplaires entre 1936 et 1945, ce chiffre correspond à la plus grande production mondiale réalisée pour un seul type de planeur ! Après la guerre, il fut construit en France sous l'appellation de Nord 1300. Seul le plancher de l'habitacle légèrement modifié le différencie du Baby IIb. Le marché 437/45 prévoyait la construction de 400 Nord 1300. En réalité, 267 seulement furent construits. Actuellement, 3 machines de ce type sont en état de vol en France.



Ce cliché d'excellente qualité du Nord 1300 N°1 permet de bien distinguer le travail du contre-plaqué sur les flancs du fuselage. L'habitacle à capotage torpédo comporte des hublaux latéraux ronds qui servent à l'éclairage de la planche de bord.



1) Voici la planche de bord telle qu'on la trouvait sur un Nord 1300 en 1950. 2) Certains Nord 1300 ont eu un poste de pilotage fermé. 3) Planche de bord d'un Nord 1300 restauré. Il y a quelques différences par rapport à la planche d'origine. Directement fixé sur le pontage amovible du poste de pilotage, un compas Bianchetti type 10 complétait cette instrumentation. 4) Les aérofreins sortent à l'intrados et l'extrados. 5 & 6) Magnifique restauration du "Novembre Roméo" photographié à Pt St Vincent en 1991. L'un des seuls Nord 1300 encore en état de vol en France.



Superstructure

Pare brise...

Commande de largage

Caisson de planche de bord

Ferrures d'attache inférieure de vergue de l'aile

Détail: A - Ferrures d'attache des ailes

Axes de fixation du plan fixe

Ferrures d'attache inférieure de vergue de plan fixe

Cadre: 9

Longeron

Colliers pour passage du tube de levage

Détail: E

Schéma 1

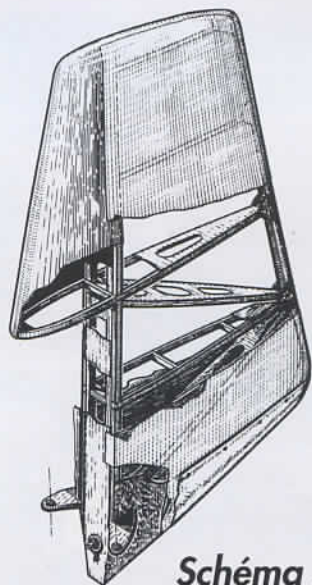


Schéma 2

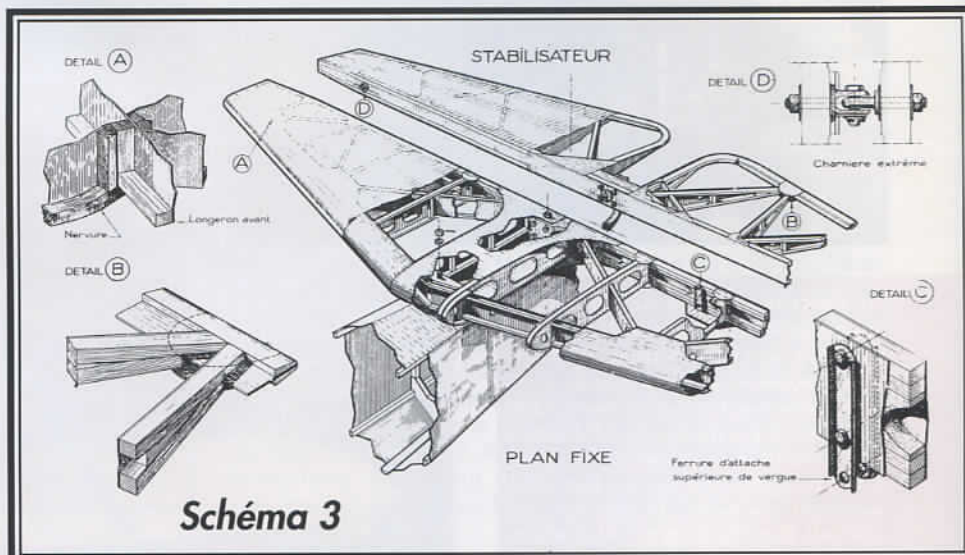
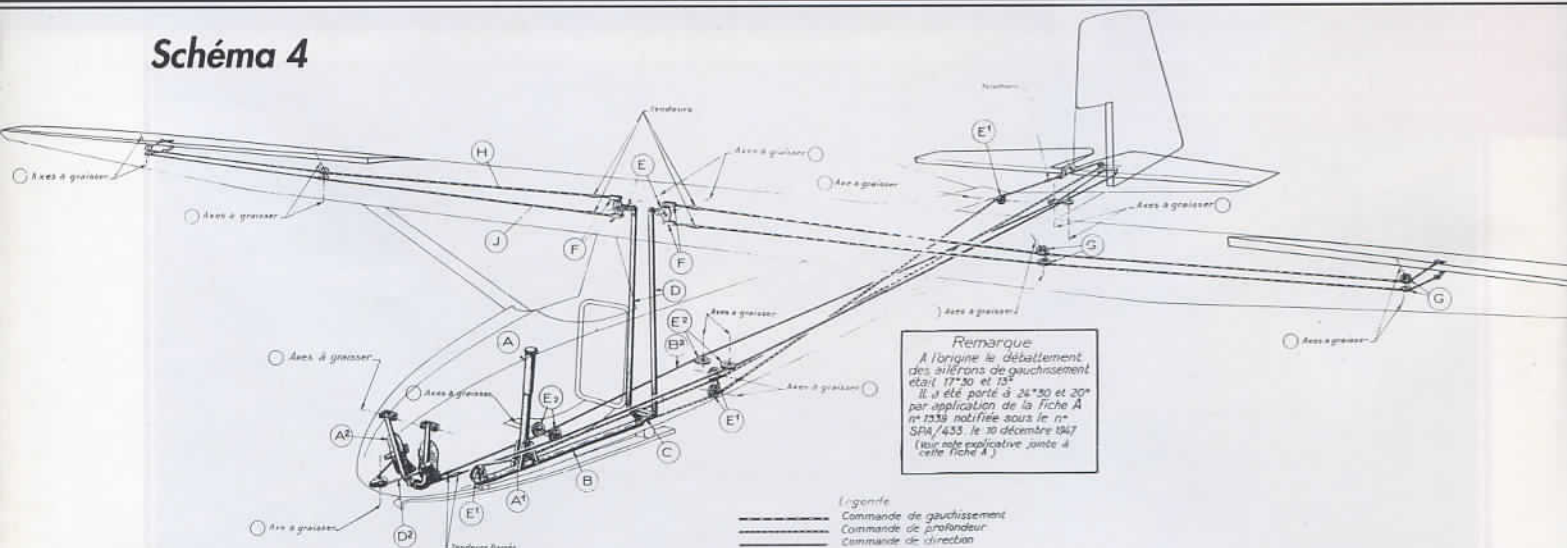


Schéma 3

Schéma 4



Remarque
À l'origine le débattement des ailerons de gauchissement était 17°30' et 15°
Il a été porté à 24°30' et 20° par application de la fiche A n° 1338 notifiée sous le n° SPH/433 le 30 décembre 1947 (voir note explicative jointe à cette fiche A.)

Légende

Commande de gauchissement
Commande de profondeur
Commande de direction

Extraits de la notice technique du Nord 1300

Schéma 1 : Ce dessin détaille la structure du planeur et son recouvrement en contre-plaqué de 10, 12 et 15/10^{ème} d'épaisseur. La structure de base est entièrement renforcée par des goussets. Une méthode facilement transposable en maquette.

Schéma 2 : Le gouvernail de direction est recouvert de contre-plaqué uniquement au niveau du bord d'attaque. Les guignols de direction sont directement fixés sur le longeron principal.

Schéma 3 : L'empennage horizontal est fixé par deux ferrures sur le fuselage, la triangulation étant assurée par les mâts appelés vergue. Notez le détail concernant la structure du bord de fuite du gouvernail de profondeur.

Schéma 4 : Cette vue présente le cheminement des diverses commandes de vol.

Schéma 5 : La commande de largage située dans le poste de pilotage lorsqu'elle est actionnée, manœuvre à la fois le crochet de remorquage et de lancement au treuil.

Schéma 6 : Coupe longitudinale du fuselage. Notez le calage de la voilure.

Schéma 7 : L'ensemble de la structure de l'aile est partiellement recouvert de contre-plaqué. Ce dessin va permettre aux maquetistes de reproduire avec exactitude les ferrures de fixation de la voilure.

Schéma 5

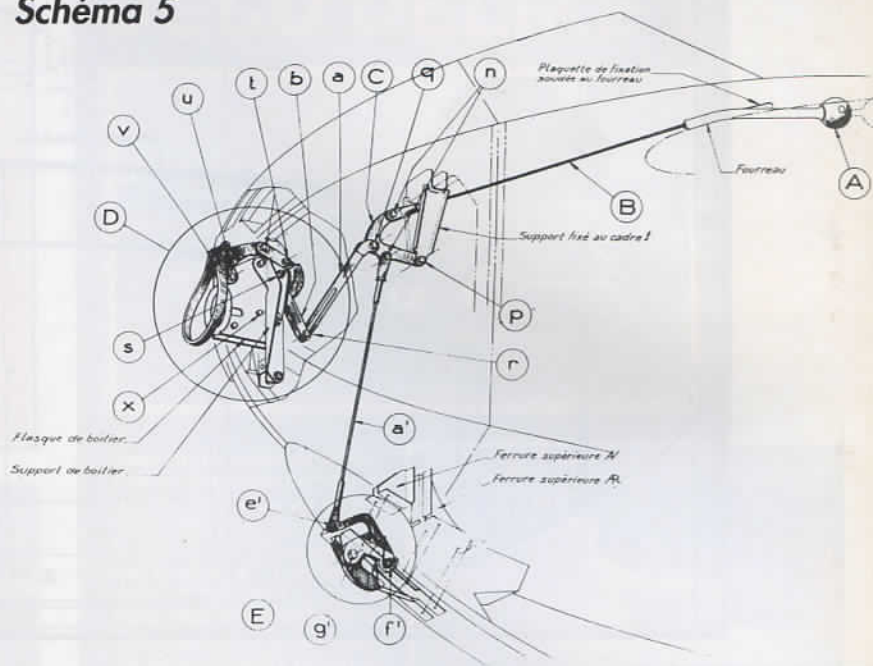


Schéma 6

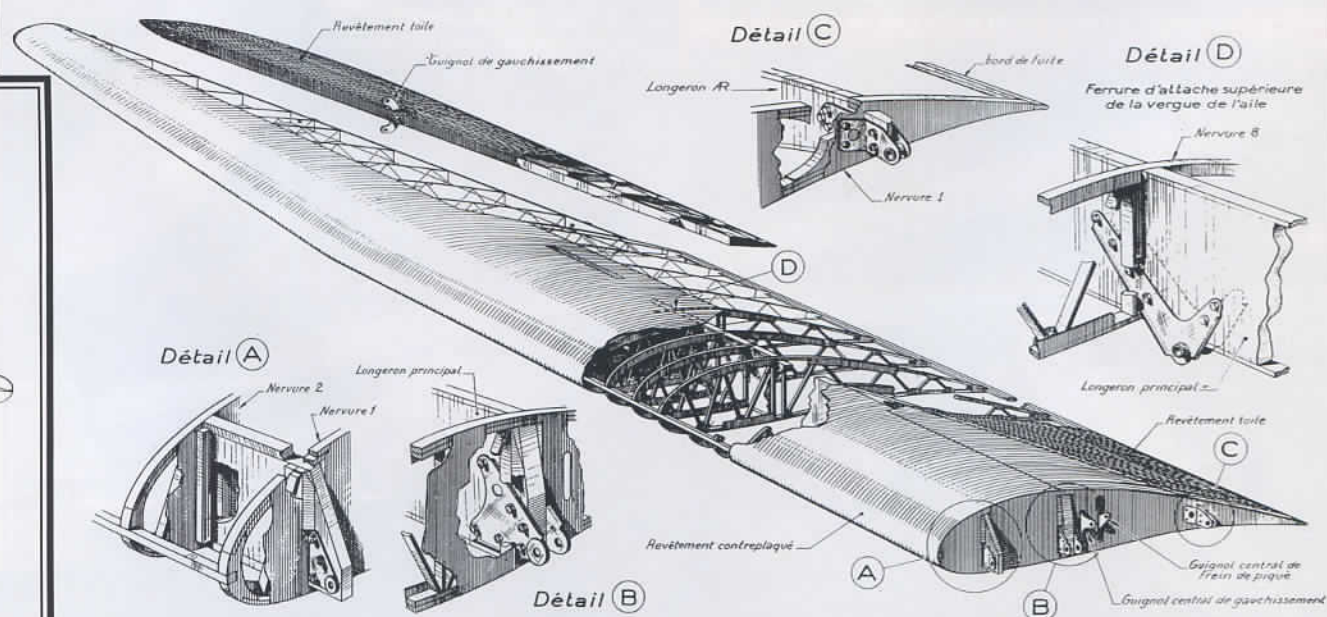
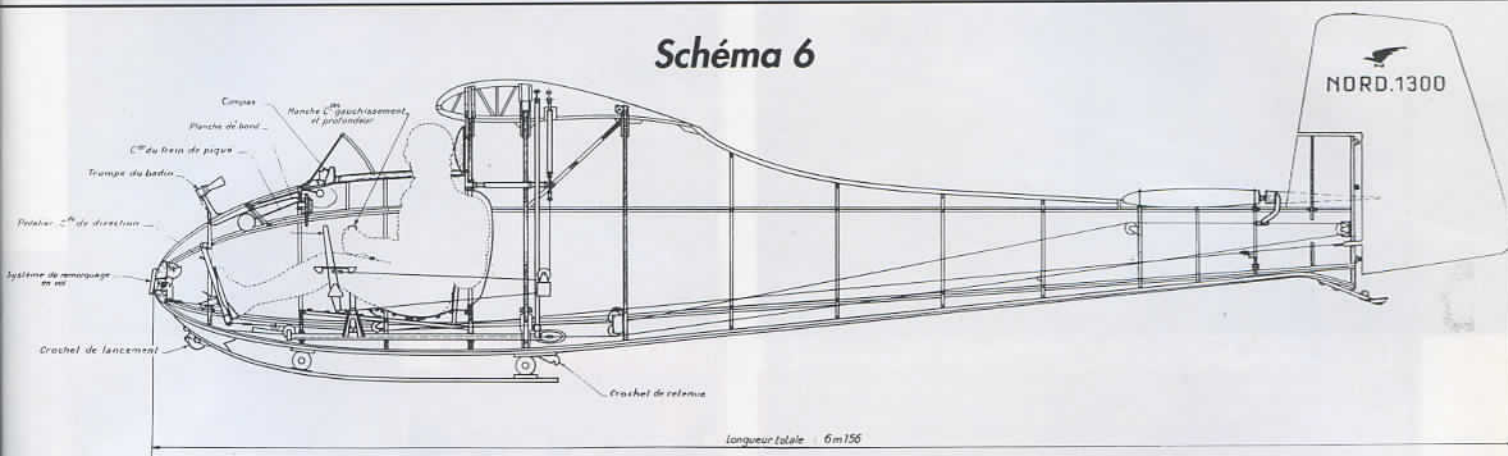
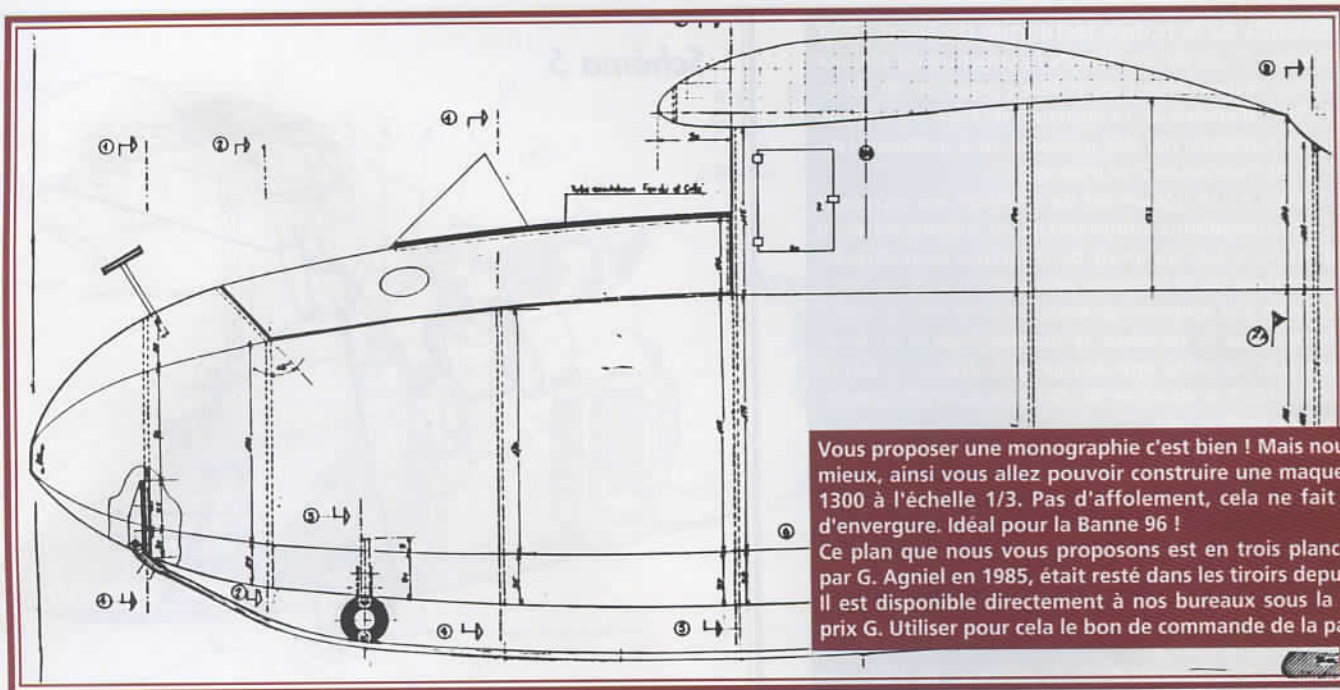


Schéma 7



Vous proposer une monographie c'est bien ! Mais nous avons mieux, ainsi vous allez pouvoir construire une maquette de N 1300 à l'échelle 1/3. Pas d'affolement, cela ne fait que 4,52 d'envergure. Idéal pour la Banne 96 !
Ce plan que nous vous proposons est en trois planches, dessiné par G. Agniel en 1985, était resté dans les tiroirs depuis... Il est disponible directement à nos bureaux sous la réf. X 16 prix G. Utiliser pour cela le bon de commande de la page 58.



1 & 2) Nord 1300 Suisse, nous ne savons pas si il est toujours en état de vol... 3, 4 & 5) Le planeur Nord 1300 "Golf Novembre", superbement restauré est un habitué des rencontres de planeurs anciens. Notez la sortie de commande d'aileron à l'extrados. Sur cette livrée blanche, les petits hublots d'éclairage du tableau de bord sont très visibles. Le poste de pilotage de type torpédo avait un avantage : si l'on ne virait pas la bille au centre, le pilote le savait immédiatement. Du pied bon sang !



Caractéristiques techniques

Nom : Nord 1300
 Envergure : 13,56 m
 Longueur : 6,156 m
 Hauteur : 1,56 m
 Poids total admissible : 265 kg
 Surface d'aile : 14 m²
 Longueur d'ailerons : 3,50 m
 Corde d'ailerons : 0,34 m
 Surface d'un aileron : 1,087 m²
 Nombre de volets : 2 + 2
 Longueur des volets : 0,720 m
 Surface d'un volet : 0,073 m²
 Envergure de l'empennage horizontal : 2,79 m
 Surface totale de l'empennage horizontal : 2,26 m²
 Hauteur de l'empennage vertical : 1,185 m
 Surface totale de l'empennage vertical : 0,93 m²

DECO DELIRE !



Voici un exemple de ce que l'on ne risque pas de trouver comme décoration sur les planeurs modernes. En fait pour le plus grand plaisir des maquettistes, quelquefois et après un passage à très haute (mais alors vraiment très haute) altitude, les propriétaires de vieux planeurs pètent les plombs. Et cela donne des décorations d'enfer...

Notez que le planeur "Golf Novembre" est présenté en page de gauche dans un décor beaucoup plus sobre. Désolé, ce sont les seules photos que nous possédons de ces machines exceptionnelles !



6) Le "Roméo Uniforme", Nord 1300 N° 197 a été repeint dans une livrée habituelle de l'époque. 7) La partie avant du fuselage, et la trompe du badin, classique sur les planeurs anciens. 8) Les vieilles toiles attirent toujours beaucoup de monde lorsqu'elles se rassemblent... 9) Un petit diabolos est très utile pour sortir le planeur d'un hangar, surtout lorsque le sol en matériaux abrasifs !

8

7

9

