

SG 38 Krick

PHILIPPE BRIQUET - PHOTOS L. MICHELET



Lorsque nous habitions à Martigues, tous les samedis matins j'accompagnais mon épouse au marché ; pendant qu'elle faisait les courses de la semaine, je m'éclipsais pour aller "au magasin" (de modèles réduits, pas de chaussures !) situé comme par hasard de l'autre côté de la place. C'était le rendez-vous de tous les modélistes du coin. Les épouses faisaient leurs achats et nous, nous taillions des bavettes et rêvions de modèles impossibles.

Dans ce magasin, sur la plus haute étagère, tous les samedis je regardais cette boîte de SG 38. Je la couvais du regard et l'ai faite descendre maintes fois pour voir et jauger le travail à faire. Devant un tel fagot de bois, je reculais à chaque fois, mon courage n'était pas à la hauteur.

Mon épouse pourra vous dire que ce n'était pas le travail qui me faisait reculer mais le prix ! Noël 89, qu'est-ce qui déborde de mes souliers ? Ma boîte de SG 38, toute enveloppée de papier et enrubanée. La maquette de mes rêves !



Il en fallait une sacrée dose, de courage, pour apprendre à piloter sur de tels engins... Mais il n'y avait pas le choix !



*Pour les
amoureux du rétro...
et de la structure*



Mon premier soin fut de tout sortir de la boîte pour examiner dans le détail le bois, les accessoires, etc. Erreur funeste, jamais je n'ai pu tout remettre en place dans la dite boîte. Il faut savoir qu'elle mesure 85x12x18 cm et que de là doit sortir un planeur de 2,60 m et 1 m² de surface ! A ce stade, le carton ne sert plus à rien mais je l'ai toujours.

L'inventaire

Quand on ouvre une boîte de chez Krick, on craque (je sais elle est facile !). Tout est dedans, sauf le recouvrement, le pilote et la radio. Mais où c'est fort, c'est que Krick a prévu du "rab" partout, sur le bois, les haubans, les profils cuivre. On peut rater une pièce comme un hauban, il y a de quoi en faire une autre.

Dans le livret de montage, quatre pages sont réservées à l'inventaire. Pas de chance, tout est écrit dans la belle langue de Goethe, qui a autant de signification que le patois javanais pour moi. Il y a quand même 301 pièces en double ou triple exemplaires voire pour certaines en 20 ! Oui, il y a des morceaux à ajuster, mais pour le moment ce n'est qu'un fagot de bois et il est plus que copieux, attention à la digestion !

La construction

Il suffit de suivre les numéros du plan ! Comme d'habitude, je commence par le stab et la dérive. Ce ne sont que des baguettes et quelques blocs de balsa pour arrondir les angles. Une bonne séance de ponçage donne de l'allure au bidule et procure une idée de la taille du modèle. Ensuite vient le fuselage ; apparemment c'est du vide. J'ai mis pas mal de temps à le construire autour de ce vide ! La partie avant qui va recevoir la radio est constituée de deux poutres qui supportent la caisse inférieure. La caisse inférieure faite, il faut penser à poser les fils d'alimentation des servos tout de suite, en même temps que l'assemblage des deux poutres. On continue avec le patin, les barres de laiton, les platines servo et on met tout cela de côté ! La suite logique est la partie arrière avec les baguettes balsa ou pin, les renforts contre-plaqué et encore les barres de laiton. On assemble avec la partie avant et "mazette !"... Quelle allure ! Quelques mois plus tard, un déménagement plus loin, quelques modèles moins sophistiqués et proprement crashés (pardon Mr le Ministre, j'ai voulu dire pulvérisés !) et je me remets à la construction.

Les ailes

Avec la partie centrale, rien de bien compliqué. C'est rapide à monter, aussi facile qu'un vol libre ; des nervures et des longerons c'est tout ! Mais quel travail, que de copeaux, que de poussière ! J'ai brûlé une quantité d'énergie énorme à poncer les saumons et les bords d'attaque, et ai dû sortir jusqu'au dernier gramme de patience pour tailler et poser les goussets. La partie centrale respecte scrupuleusement le plan, notamment le dièdre et a été montée à blanc avant collage définitif. Il reste toutes les ferrures de haubans avec leur multitude de bouts de contre-plaqué et les ailerons à monter. Ouf, voilà un bon morceau de fait ! Heureux et pas peu fier je m'empresse de montrer le "chef d'œuvre" à ma généreuse épouse et l'emmène le week end suivant à l'expo de notre club. A ce stade, le look (pardon l'apparence) donne une idée impressionnante du volume occupé, mais surtout par le nombre de bouts de bois. A cette époque, un certain Roger de Colombes me donne des photos d'un SG 38 réel remis en état de vol et, horreur, il n'a aucun dièdre ! C'est parti pour une séance de bi-



En haut à gauche : le modèle possède une "poignée" bien pratique pour le transport ! Ci-dessus : le pilote, très réaliste, est assis sur un siège rudimentaire en contre-plaqué fin.



La structure semblable à celle du vrai apparaît bien sous l'entoilage à la soie. Notez les parties en bois teintées "châtaignier".

douilles et de jurons que je n'oserai pas reproduire dans ces colonnes, des enfants "empruntent" MVM à leur père pour le lire !

Ce n'est pas fini !

M'étant voté à l'unanimité un bon point pour travail bien fait et fort avancé, je décidais de passer à ce que l'on appelle les finitions. Dans ma petite tête, deux coups de ponçette, trois coups de pinceaux et on envoie le planeur en l'air. Erreur monumentale je n'avais fait que la moitié du boulot !

D'abord tout le bois sauf la caisse inférieure sera teinté au vernis châtaignier avec ponçage entre chaque couche (trois suffiront !). La caisse a été peinte en jaune ocre, couleur fréquemment utilisée à l'époque. Le plus gros est le recouvrement, 1 m² au recto plus un au verso et encore des morceaux pour les empennages ! Un essai a été fait avec de l'Oracover antique, mais cela ne me convenait pas, ce n'est pas un ULM !

Donc direction le marché St Pierre et achat de quatre mètres de pongé de soie ! Vu la surface, le pinceau pour aquarelle servira pour la décoration ! Pour passer l'enduit 50 mm de large sont un minimum ! On commence par tout enduire de deux couches avec, comme d'habitude, un ponçage à chaque fois. Je découpe les demi-panneaux (un peu plus grand que l'aile car trois fois coupés, trois fois trop courts !) et je les colle sur le pourtour à la cellulose. Une fois la colle sèche, un bon coup de vaporisateur et on attend que cela sèche ! Il ne reste qu'à enduire les ailes avec le nombre de couches qui va bien. Et je m'aperçois que la teinte châtaignier est inexistante, disparue sous l'enduit ! Je prends le pinceau à gouache et repasse deux couches de vernis sur les ailes et empennages. Deux heures par couche et par demi-aile ! Patience... Patience ! Et ce fut la deuxième expo du planeur, toujours en cours de finition.

A ce stade on ne pose pas une immatriculation faite d'autocollants. On la peint ! Le temps ne compte plus. Toujours dans la bricole, on met en place toutes les ferrures de haubans et les poulies de renvoi. Sur un coin du chantier, on fini le siège et le palonnier et on ajuste sur les parties du fuselage. Elles sont vissées pour avoir un accès aisé !



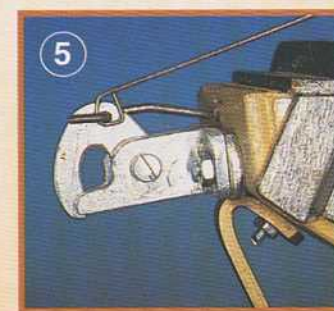
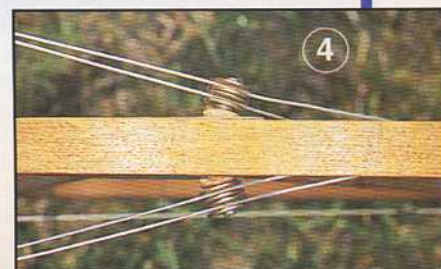
Le montage demande un certain temps, à cause des multiples haubans, absolument indispensables, cependant, à la rigidité du modèle, on s'en doute.

Installons la radio

Maintenant pour pouvoir voler, il faut installer la radio. Le plus facile est de commencer par les ailerons. Une chape, une corde à piano coude, une autre chape et on fini par les raccords électriques. Ensuite, ce sont les câbles aller et retour des gouvernes de direction et de profondeur avec ses deux demi-stabs, indépendants. Etant dans les ficelles j'assemble tout le modèle et continue avec les haubans. Sur le schéma, il manque celui qui part de l'avant du fuselage et qui rejoint l'attache arrière du longeron d'aile. Il y a une précaution à prendre avant de serrer les boucles, il faut contrôler l'équerrage et le parallélisme général, car en tirant plus ou moins sur un câble on vrille ou détord la partie arrière du fuselage qui supporte les empennages. Seul votre œil et votre pifomètre vous diront si c'est bon. Si c'est le cas, un bon coup de pince sur les tubes et un quart de tour à chaque extrémité du même tube assureront un sertissage efficace pour éviter le glissement du câble. Pour en finir avec les parties fonctionnelles il me faut installer un crochet de remorquage, l'Ile de France n'est pas encore réputée pour ses pentes. Je commence par gribouiller quelques croquis, puis réalise le premier crochet ; trop de jeu et pas beau, on jette. Le deuxième est celui installé sur le planeur et fonctionne à merveille. Maintenant, le problème est de faire rentrer dans le fuselage le lest, les accus, l'interrupteur et le récepteur et tout dans la partie avant ! Pour que le lest tienne le minimum de place, il a été moulé en trois parties, assemblé et ajusté à la forme du fuselage et percé pour le passage de la commande de réception.

Pour l'interrupteur, la seule place disponible était sous le siège, pas très facile à installer, mais il est bien caché et ne dénature pas l'allure du modèle. Voilà, tout est dedans, c'est comme une rame de métro un jour de grève, je ne peux plus rien ajouter là-dedans !

Sur une maquette comme celle-ci, il faut un pilote "P2" dit "Phi-Phi". Il a été trouvé en Angleterre, il est souple et pèse une trentaine de grammes. Je ne pouvais décemment lui coller les fesses à la cyano sur son siège "ad vitam eternam" ! On fait donc des points d'attache de harnais en alu (encore une demi-journée). Mon épouse coud du ruban extra-fort pour faire les bretelles. Les systèmes de tension servent habituellement aux bretelles de soutien-gorge de votre épouse et l'attache centrale est constituée d'un vieux pignon de servo, d'un clou soudé à l'étain et d'une attache de pin's. Pour finir "P2" aura les pieds tenus par des élastiques, la main droite idem sur le manche à balai et la gauche est reliée au crochet de remorquage par une corde à piano de 20/10. A



1) La radio est dissimulée dans la poutre, sous le siège du pilote. 2) les poulies de renvoi des commandes par câbles de la profondeur et de la direction. 3) Impossible de mettre de très gros servos ! 4) Autres poulies. 5) Le crochet de remorquage, de conception perso, est somme toute réaliste.



Caractéristiques techniques

Nom :	SG 38
Fabricant :	Krick
Echelle :	1/4
Envergure :	2,60 m
Longueur :	1,70 m
Profil :	creux
Surface alaire :	105 dm ²
Surface stab. :	19 dm ²
Masse :	3,5 kg
Radio :	4 voies, 5 servos
Option :	crochet de remorquage



La maquette vole à l'image du vrai : inutile d'en attendre des performances extraordinaires, mais sa lenteur est un plaisir.

chaque fois que le crochet bouge (P2) tire ou relâche la manette. Il reste à contrôler le centrage, évidemment c'est à côté. Voilà c'est fini, il pèse 3,5 kg, 1 m² de surface. Je ne me fais pas trop de soucis pour le vol, la charge alaire est loin d'être excessive !

Maintenant, je peux faire admirer à mon épouse le résultat de son cadeau au bout de... cinq ans.

Le vol

Le réel, il y en a encore un ou deux en état de vol, est un planeur école de 1938. Conçu robuste avec des haubans de tous les côtés, il était treuillé car les remorqueurs n'existaient encore pas ! Pour former les élèves, les anciens m'ont raconté : on place le planeur face au vent, il faut tenir l'inclinaison. Ensuite, on accroche au treuil et par giclée de 15, 20 mètres, on fait juste quitter le sol et les trois axes étaient découverts par l'apprenti pilote. Finalement, une grande giclée propulsait le SG 38 (ou l'Avia 15 A, puisque c'était son appellation française) à 200 ou 300 mètres d'altitude. Sitôt largué, la seule solution était un demi-tour pour passer vent arrière, attaquer dans la foulée l'étape de base et on se retrouvait en finale pour être posé aussitôt. Durée de vol : deux minutes environ, et c'était le brevet A.

Sachant cela, je n'attendais pas de grandes performances du modèle réduit ! Bien, les accus sont chargés de la veille, j'ai réussi à faire tout rentrer dans une petite voiture, sans démonter le stabilisateur, car remettre cela avec tous les retours de poulies... Bonjour la patience ! Après les civilités d'usage au terrain, on commence le montage. Une demi-heure plus tard, c'est fini, tout est contrôlé, vu, revu, même "P2" a son élastique pour tenir le chapeau ! Un petit vol avec l'Imago me détend, enfin je le crois, en le secouant dans tous les sens. On pose et cinq minutes plus tard je vais voir Jacques, l'homme qui tire nos planeurs avec un sourire gros comme ça. De son côté, il a fait un vol solo et tout est bon. Je lui demande d'essayer de me remorquer sur du velours, je ne sais absolument pas comment le SG va réagir. L'attelage est complet, nous sommes derrière, et je donne le top à Jacques. C'est peut être cinq ans de boulot, mais c'est fait pour voler, alors c'est trop tard ! De toutes façons, je n'ai rien vu du décollage ou presque, tout de suite il est monté à deux ou trois mètres au dessus du remorqueur. Un petit coup de trim aux ailerons pour corriger l'inclinaison et je n'ai pas noté de difficultés particulières pour suivre, sauf une

sensibilité désagréable aux mêmes ailerons. Pour un premier vol, on ne largue pas très loin et à cent mètres d'altitude environ. Le SG 38 est lent très lent, j'ai eu un mal de chien à remonter la piste, face au vent et le taux de chute est impressionnant. Cela vole comme le réel. On pose sans problème aucun, je contrôle les débâtements et plus particulièrement les ailerons. Le différentiel était à l'envers, je n'ose plus parler de lacets inverses, je vais me cacher !

Jacques est toujours en bout de piste, j'attelle de nouveau et c'est reparti. Même décollage et maintenant c'est un jeu d'enfant de suivre le remorqueur. Jacques me confirme la trainée énorme des haubans, il est plein gaz et le taux de montée est relativement faible. Heureusement que "P2" n'a pas les oreilles décollées ! Allez, largage et on s'applique à piloter de façon réaliste.

Les commandes sont homogènes, la vitesse de chute est toujours la même, j'ai dû oublier la finesse dans la boîte ! L'atterrissage est d'une facilité incroyable, on soutient à la profondeur et c'est une feuille qui se pose à la vitesse d'un planeur. Quatre vols aujourd'hui, c'est suffisant. Maintenant le "gugusse" derrière l'émetteur a des progrès à faire pour faire de belles choses, cela viendra avec le temps. En contrepartie, sur le terrain, les questions affluent et les appareils photos cliquent ! Le pilote "P2" affiche un sourire béat, moi aussi, j'avoue que ça vous flatte l'ego, vous molletonne la fierté personnelle de voir autant de monde autour de votre machine. Il est vrai que cela change des ASW, Discus et autres machines de course. Mais c'est une allure, une philosophie presque, que l'on recherche dans les antiques. On vole tranquille. On prend le temps de regarder toutes les nervures en semi-transparence, les haubans partout, l'allure pataude, c'est chouette et sans prétention de performances.

J'ai depuis fait quelques démonstrations et concours et je dois avouer que la curiosité est toujours présente. Je dois répondre à moult questions et montrer le pourquoi du comment c'est fait !

En conclusion

Ce n'est pas une maquette, juste une semi-maquette et je n'ai pas la prétention de la présenter à un concours, les détails ne sont pas respectés. Par contre, les formes générales sont bien là et c'est le charme de ce kit. Au fil de la construction je me suis attardé sur certains détails, ce sont eux qui font la différence, avec un petit peu de travail en plus. De plus, je ne l'ai construit que lorsque j'en avais envie. Je pense que c'est la première condition pour ne pas saboter le résultat final. Si vous voulez voler rapidement, il existe des "ready to fly" qui répondent à vos exigences.

C'est donc une semi-maquette, la construction est simplifiée, mais les qualités de vol assurées : C'est une excellente introduction à la maquette ; cette boîte regorge d'astuces et vous débroussaille les petits problèmes que vous rencontrerez.

Je me suis pris au jeu au point d'avoir un autre planeur, un peu plus fin quand même, sur ma planche à dessin et je recherche de la documentation sur un avion, pour le traiter maquette évidemment. Alors pourquoi pas vous ?

Allez voir des maquetistes, ils sont à votre disposition ! A Lure, des modélistes, non contents de m'expliquer leurs trucs, ouvraient carrément leurs modèles pour me montrer !

Sur ce, je vous salue et bons vols !