



BELLES PLUMES FRANÇAISES

LES MAQUETTES EN PAPIER DU CRIQUET n° 51

SPAD HERBEMONT XX BIS 6

Avion de course dérivé du chasseur Spad XX construit à un seul exemplaire. Il fit son premier vol le 7 octobre 1920 et établit, deux jours plus tard, un record de vitesse à 292km/h. Le 4 novembre 1920, toujours piloté par de Romanet, une ultime évolution de cet appareil permit de porter le record du monde de vitesse à la moyenne de 309.012 km/h.



De Romanet et le SPAD XX bis 6 originel à Buc (France) lors du premier record à 292,682km/h

UN PEU D'HISTOIRE.

Après la guerre, les concours et les courses d'avions reprirent dans l'enthousiasme. Les constructeurs développèrent des avions spéciaux à partir de modèles de série ou de prototypes. Nieuport et Spad furent les plus célèbres et les plus performants.

Chez Spad, le fuselage du chasseur Spad XX fut utilisé pour développer ces avions de course et de record. La voilure et les empennages furent adaptés à la vitesse en modifiant le profil et en diminuant l'envergure. Chaque épreuve apportait des informations qui amenaient à modifier l'avion pour gagner quelques kilomètres/heures. On a pu ainsi distinguer six modèles de Spad XX BIS.

LE SPAD XX BIS 6

A l'origine, l'avion avait reçu une grosse casserole d'hélice, l'envergure de ses ailes ramenée à 6,48m avec un profil spécialement affiné. Le moteur avait été poussé à 320ch (350ch d'après certains renseignements d'époque). L'appareil fit son premier vol le 7 octobre 1920, juste à temps pour figurer au meeting de Buc qui se tint deux jours plus tard.

Durant ce meeting, de Romanet et Sadi-Lecointe (Nieuport 300HP Hispano Suiza) s'affrontèrent pour la conquête du record de vitesse établi suivant les nouveaux règlements de la F.A.I. (vitesse moyenne sur base de 1km parcouru aller et retour deux fois).

De Romanet établit un nouveau record de vitesse à 292,682 km/h, talonné par Sadi-Lecointe qui ne parvint pas à dépasser ce résultat de plus de 4km/h, comme le précise le règlement, pour être homologué.



Le 4 novembre suivant, à bord de ce même XX BIS 6 sensiblement remanié, (photo ci-contre), il atteignit 309,012km/h, établissant ainsi un nouveau record du monde de vitesse.

On notera sur cette ultime évolution la suppression de l'appui tête et la disparition du numéro de course sur le fuselage.

DESCRIPTIF

Caractéristiques générales :

Envergure totale : 6,48 m ;

Longueur totale : 7 m50 ;

Hauteur totale : 2 m50 ;

Surface portante : 15,2 m² ;

Puissance : moteur Hispano-Suiza 8eb de 320ch

Poids à vide équipé : 890 kg ;

Poids total en ordre de marche : 1,050kg ;

DOCUMENTATION

- LE FANA DE L'AVIATION n°31 de mars 1972

- PEGASE n°35 d'octobre 1984

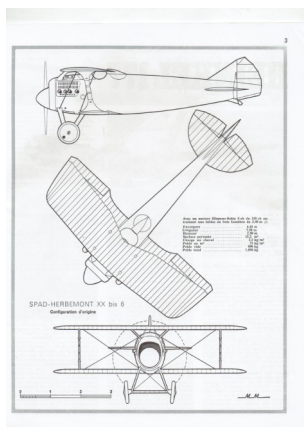
- AVIATION MAGAZINE n°561

- La presse aéronautique d'époque en particulier L'AEROPHILE des 1^{er} octobre et novembre 1920 (site GALLICA).

- Sans oublier l'aide précieuse et enthousiaste de passionnés (pas toujours maquettistes) que ma démarche séduit, me prodiguant encouragement et conseils. Ils se reconnaîtront, qu'ils en soient ici remerciés.

LA MAQUETTE .

Dessin et conception



Michel Marrand, dans le Fana n°31, accompagne sa présentation du Spad XX BIS 6 d'un beau plan 3 vues qui servira de base pour le dessin de la maquette. Ayant réalisé celle du Bleriot Spad S27 (maquette n°3), j'étais un peu familiarisé avec les formes caractéristiques de cette famille d'avions.

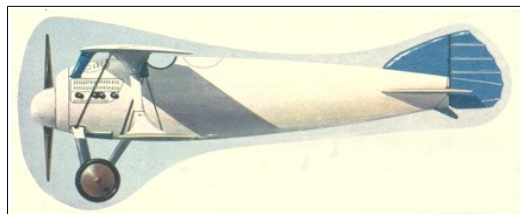
Au fil du temps, ma façon de concevoir et de présenter mes maquettes a évolué pour aboutir au standard actuel. Aussi attractives soient-elles (je l'espère), est-il besoin de préciser que la maquette papier d'avions au 1:100 nécessite une certaine expérience, tant au niveau conception qu'assemblage.

Les planches se limitent donc à « l'essentiel et suffisant » pour un maquettiste expérimenté, celui-ci ayant généralement son propre mode opératoire.

Les photos sont là pour prouver que le modèle, tel que proposé, est « montable »...ce qui devrait être la règle, la crédibilité et l'avenir de la maquette papier en dépend.

A propos de la couleur

Aucun renseignement fiable à ce niveau mis à part l'utilisation de bleu et de blanc. Les (rares) photos d'époque, même colorisées, n'apportent pas plus d'informations à ce sujet, voir même le doute. J'ai opté pour une décoration inspirée de celle proposée par Aviation magazine (ci-joint). Fuselage blanc et empennage bleu. Les quelques photos existantes montrent une voilure de couleur foncée avec les emplacements des nervures particulièrement soulignés d'une teinte claire. Elle sera du même bleu que l'empennage. J'ai choisi de laisser le capot moteur alu naturel et j'ai apposé sur le fuselage le numéro de course 8 (couleur rouge : cette couleur se mariant particulièrement bien avec le bleu et le blanc, n'est ce pas). Ce chiffre 8 figurait sur l'appareil lors du record de vitesse établi le 9 octobre 1920 à Buc.



L'assemblage de la maquette

Concernant les fuselages ovoïdes, j'ai opté pour une liaison des différents tronçons par languettes internes évitant les sur épaisseurs qu'entraînent les liaisons par languettes classiques (comme je l'avais décrit dans la présentation du Spad S27 évoqué ci-dessus). Quelques couples, judicieusement placés, garantissent la forme ovoïde du fuselage. A noter la nécessité de réaliser un léger embèvement dans le bas du fuselage pour recevoir l'aile inférieure.

Jusqu'où ne pas aller trop loin :

Je n'ai pu m'empêcher de réaliser le haubanage, celui-ci représentant pour moi un défi que je ne peux m'empêcher de relever. Il faut reconnaître que cela ajoute au réalisme de l'avion même si une réalisation à l'échelle s'avère quasi impossible à réaliser (ici, aiguilles acier d'entomologistes de 2/10mm). On se basera sur les quelques photos disponibles pour le réaliser.

Téléchargement

Cette présentation du SPAD HERBEMONT BIS 6, de même que la planche de la maquette au format A4 en PDF (2,5Mo environ), sont aussi téléchargeables gratuitement sur le site du criquet:

<http://criquetaero.com>



LA MAQUETTE EN PHOTOS

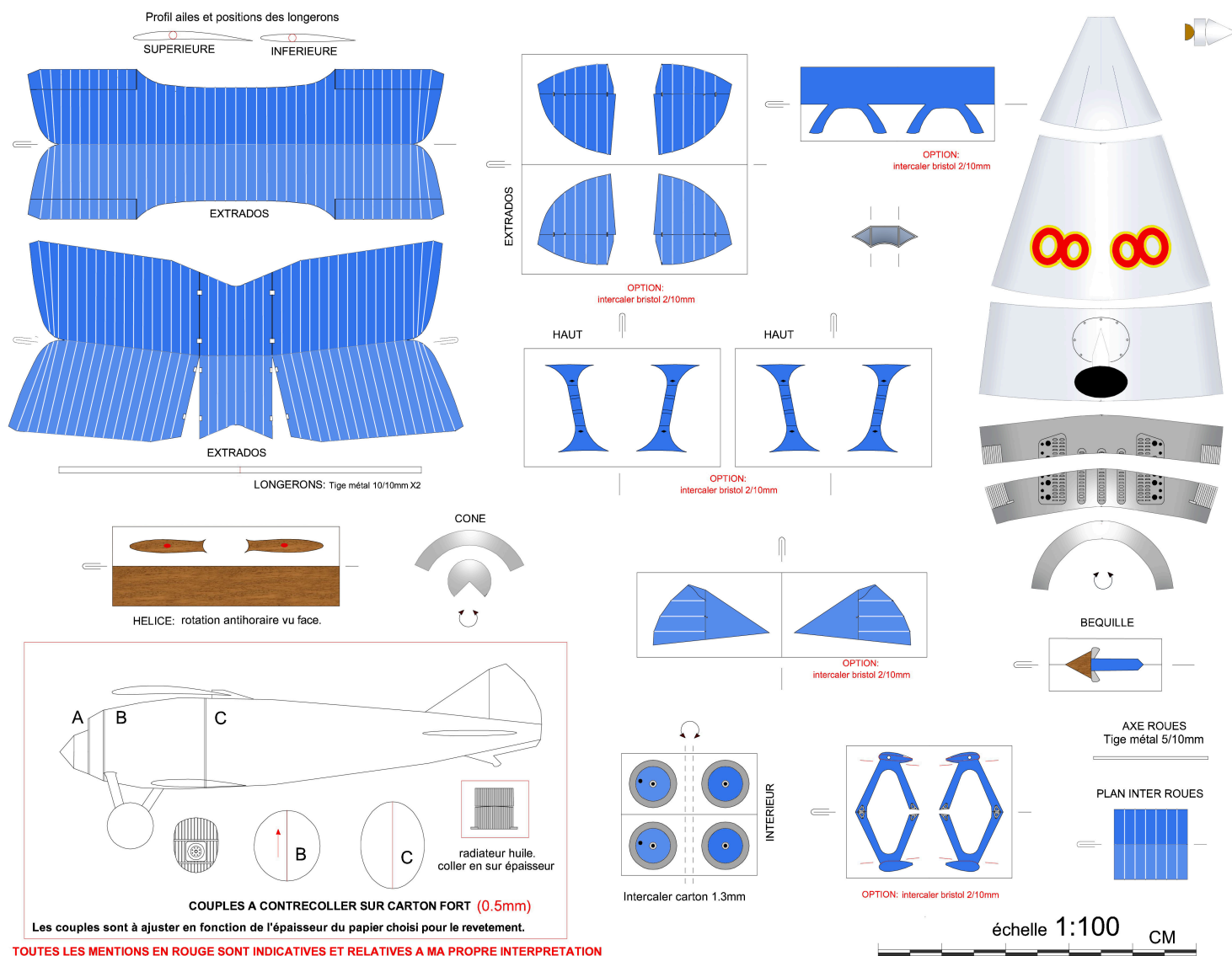


MODELE N°51 Juillet 2026





Record de vitesse porté à 292.682km/h le 9 octobre 1920, par le pilote : de Romanet.



Toute modification, même partielle, autre qu'à l'usage purement privé, et sans l'accord de l'auteur, est interdite.



Record de vitesse porté à 292.682km/h le 9 octobre 1920, par le pilote : de Romanet.



Avion de course dérivé du chasseur Spad XX construit à un seul exemplaire.

Ayant effectué son premier vol le 7 octobre 1920, il établit un record de vitesse deux jours plus tard à 292km/h.

Toujours piloté par de Romanet, une ultime évolution de cet appareil permit de porter le record du monde de vitesse à la moyenne de 309.012 km/h.