



FSC 007

Maquette résine au 1/72^{ème}

SNCASO SE-212 DURANDAL



Historique :

Issu du même programme que celui qui déboucha sur le Dassault MD-550 Mirage, le Durandal fut conçu dès le départ comme un appareil de supériorité aérienne et d'interception de grande qualité. Si le cahier des charges d'origine prévoyait un chasseur léger, la Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Est (SNCASE ou Sud-Est) s'orienta pourtant vers une machine plus complexe. En effet les ingénieurs cherchèrent à concevoir un jet de combat capable à la fois d'emporter un missile air-air, mais également d'effectuer des missions d'appui rapproché, ou encore d'interception anti-bombardier. Dans ce dernier cas de figure, typique de la Guerre Froide, le nouvel avion, désigné SE-212 devait être à même de tirer 24 roquettes air-air de 68mm en deux salves.

Monoplan à aile basse delta, l'avion disposait d'un empennage monobloc delta et d'un train d'atterrissage classique escamotable vers l'arrière. Il disposait d'un point d'accrochage central pouvant recevoir le missile air-air Nord AA-20 ou Matra R-52, mais également un pod-canon DEFA pour deux armes d'un calibre de 30mm, ou deux bombes de 500kg, ou encore un panier à 24 roquettes air-air de 68mm. Le nez de l'avion était tronqué, à l'image du North American F-100 ou du Dassault Super Mystère, alors tous deux en service à cette époque, et servait d'entrée d'air pour le turboréacteur SNECMA Atar 101F, principal propulseur de l'avion. Le SE-212 fut également doté d'un moteur fusée d'appoint SEPR-75 de 750kgp. L'avion fut baptisé Durandal, en rappel de la légendaire épée du héros médiéval français Roland. Le SE-212 Durandal vola pour la première fois le 20 avril 1956.

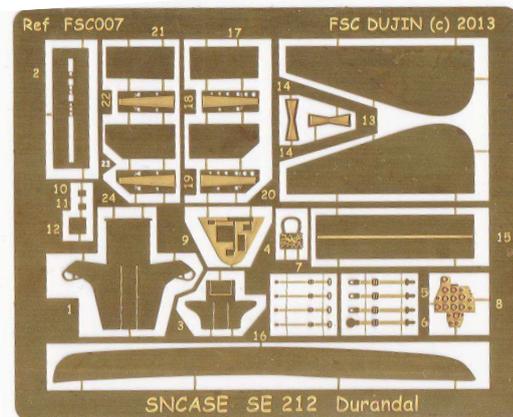
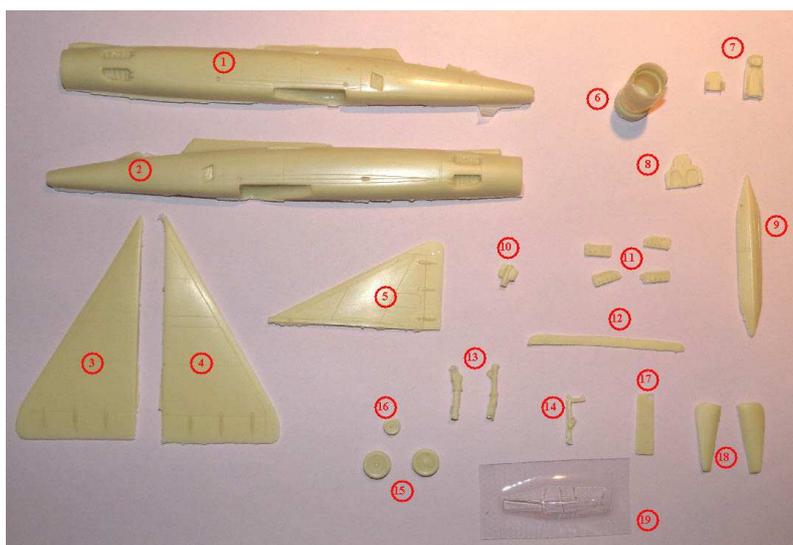
Le turboréacteur Atar 101F se révéla rapidement relativement inefficace pour servir correctement le Durandal. C'est la raison pour laquelle le motoriste décida de le remplacer par un Atar 101G plus puissant mais surtout plus moderne, et plus fiable. Pour ce faire la SNCASE construisit un second exemplaire. Celui-ci effectua son vol inaugural le 30 mars 1957.

Durant sa période d'essai le second Durandal établit plusieurs records d'altitude et de vitesse pour ce type de machine. A cette occasion le SE-212 vola à des vitesses de Mach 1.36 et Mach 1.57 et atteignit l'altitude opérationnelle de 12 300m. Malgré ses indéniables qualités de vol le Durandal présentait un défaut important par rapport à son principal concurrent : il était incapable d'atteindre Mach 2.

C'est la raison pour laquelle le Durandal ne fut pas commandé en série par l'Armée de l'Air qui préféra se reporter sur l'avion de Marcel Dassault, le Mirage III. Toutefois le SE-212 poursuivit ses vols d'essais au profit du Centre d'Essais en Vol de Brétigny-sur-Orge. Il fut définitivement arrêté en décembre 1958. De nos jours l'un des deux Sud-Est SE-212 Durandal est préservé au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Le Durandal fut le dernier avion de combat conçu et développer par la SNCASE.

Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste

COMPOSITION DU KIT



Pièces numérotées (P)

ETAPES DE MONTAGES

Le kit est composé de pièces en résine et en métal photodécoupé. Pour assembler les différents éléments utiliser de la colle cyanoacrylate ou de la colle époxy. L'assemblage des parties vitrées peut se faire soit à la colle cyanoacrylate (attention aux vapeurs qui risquent de laisser un voile blanc) soit à la colle à bois.

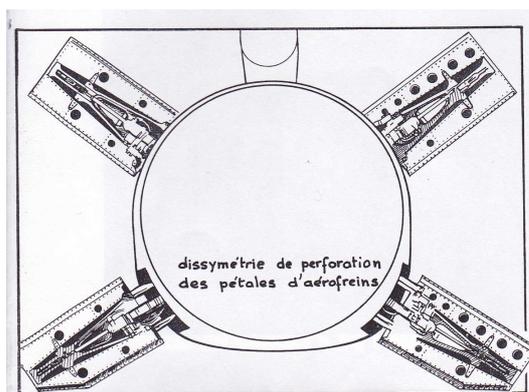
Après ébavurage et nettoyage de toutes les pièces procéder suivant les étapes suivantes (les numéros entre () correspondent aux numéros des pièces sur les photos ci-dessus)

- 1 Plier et peindre le siège (P1) P2 colonne arrière, P3 tête avec le coussin de la pièce 7 en résine pour combler le trou, P4 poignée d'éjection sur P3 tête *ou utiliser les pièces (7)* peindre le siège y ajouter le brelage (P5)+(P6)+P7
- 2 Assembler et peindre le tableau de bord (8) + (P8) Assembler et peindre le tableau arrière P9 avec boîtier P10, P11 et P12 en insérant une fine carte plastique 0.25 entre P9 et P12.
- 3 Peindre le poste de pilotage et y insérer le tableau de bord (étape 2) et le siège (étape 1)
- 4 Assembler les deux cotés de fuselage (1) et (2)
- 5 Insérer la tuyère du réacteur (6)
- 6 Percer 2 petits trous de chaque côté du fuselage et dans les ailes (voir repères) pour pouvoir y mettre un renfort (morceaux de trombone par exemple)
- 7 Fixer les ailes (3) et (4)
- 8 Coller la dérive (5)
- 9 Coller le carénage ventral (9)
- 10 Coller la verrière (19)
- 11 Remplacer sur les jambes de train principal (13) les compas d'amortisseurs par ceux en photodécoupe (P13)

Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste

- 12 Coller les jambes de train principal et la roulette de nez
- 13 Coller les roues (15) + (16)
- 14 Coller les trappes de train (17) et (18) ou les remplacer par les pièces (P14) (P15) mises en forme
- 15 Coller les aérofreins (11) ou les remplacer par les pièces en photodécoupe (P17) à (P24) voir *schéma 1*
- 16 Coller la quille avant (12) ou (P16)
- 17 Ajouter les diverses antennes ainsi que le tube Pitot

schéma 1



SCHEMA DE PEINTURE ET DECALS

Pour l'intérieur prévoir le poste de pilotage en noir
 Le siège tubulaire vert et coussin en marron
 Tout l'appareil est aluminium

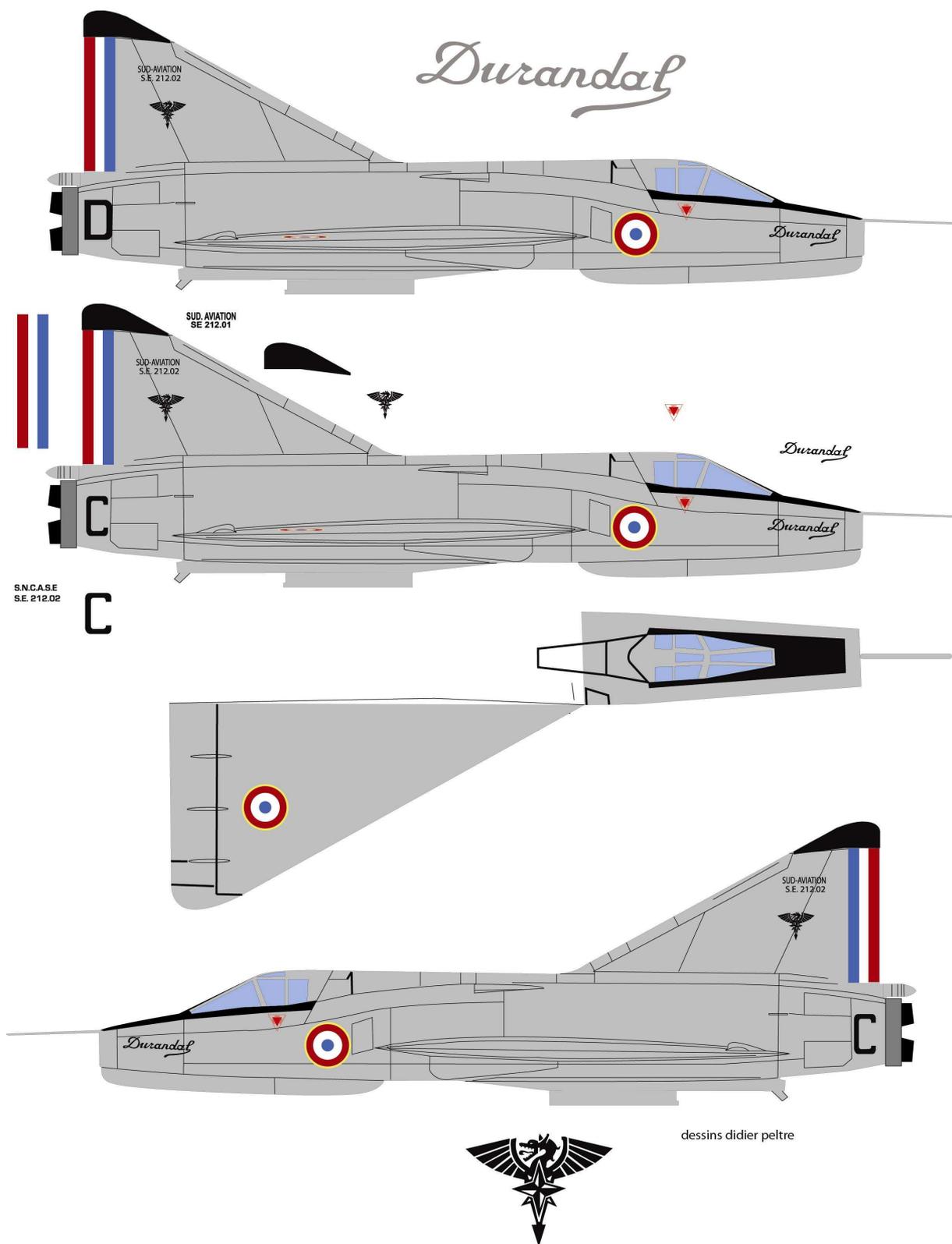
Pour la pose des décals veuillez vous reporter au schéma page suivante

Frédéric SCHAEFFER : Moulage, résine, box art, notice

Stéphane CORBEAUX : Moulage, photo-découpe + master du cockpit

Didier PELTRE : Décals, plan

Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste



Frédéric SCHAEFFER : Moulage, résine, box art, notice
 Stéphane CORBEAUX : Moulage, photo-découpe + master du cockpit
 Didier PELTRE : Décals, plan

Maquette rééditée en hommage à Jean Pierre Dujin, pour la pérennité de l'œuvre de l'artiste

Maquette fabriquée et distribuée par l'association JFR Team Neufgrange (57) jfrteam.neufgrange@gmail.com