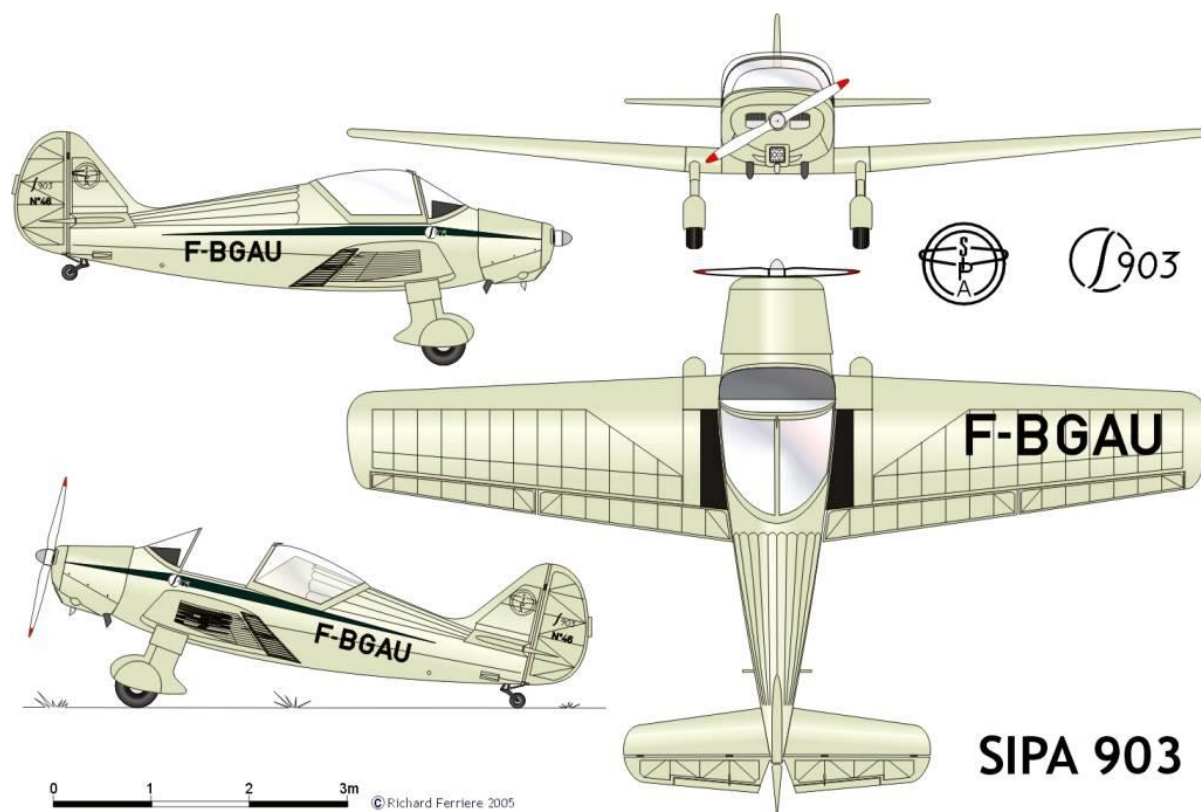


entre le SIPA 901 version allégée du 90 et le NC 853, version très modifiée du 850. Cela avait aussi l'avantage de donner du travail à une entreprise nationalisée. Les deux appareils étaient à l'origine équipés du moteur Minié, dont la fiabilité ne progressait guère. De nombreux moteurs furent donc essayés, dont un Salmson radial de 90 ch sur le SIPA (SIPA 93), mais les deux appareils ne donnèrent réellement satisfaction que quand ils furent équipés de moteurs américains, surtout quand la puissance fut portée à 90 ch (NC 858 S à moteur Continental, SIPA 903). De façon un peu paradoxale, le NC semble avoir souvent laissé dans les clubs un meilleur souvenir que le SIPA. Lent, placide, solide et facile à réparer, il a contribué au redémarrage de nombreux clubs peu fortunés, auxquels il était bien adapté.



Les 75 ch en Cacahuètes

Je n'ai pas trouvé, ce qui ne veut pas dire qu'il n'en existe pas, de plans trois-vues du Morane 600 et du Griffon, ce qui règle le problème ! Quant à l'AL6 Frégate, il conviendrait mieux à un électricien.

Par contre le Sipa 901 ferait une bien jolie maquette, bien que les couleurs d'origine, blanc ou beige, soient difficiles à rendre correctement, à moins de peindre. Mais des exemplaires tardifs, surtout à l'étranger, sont plus colorés, on en trouve un jaune et rouge dans le livre de Pierre Gaillard « Les Avions Français 1944-1964 ».

Bien que pas très original, le Stark devrait faire une Cacahuète intéressante. Il en existe d'assez nombreuses photos avec une grande gamme de moteurs et de décorations.

Le SO 7055 serait un bon candidat pour une maquette en styro (un croquis est en préparation) : formes rondes, nez long, bon dièdre et empennages suffisants. Un seul défaut : sa finition métallique polie, bien difficile à rendre, même en utilisant de la mousse blanche, pourtant plus favorable à ce genre d'exercice. Les bandes de toile collées sur les plis de tôle sont rouges, d'où une allure originale.

Je ne sais pas ce que donnerait un modèle du Cross Country. Malgré le grand (et lourd) empennage, on ne peut reculer exagérément le CG. Mais le nez est long, ce qui est rare sur les tandems, et le dièdre important. Avec ses rayons bleus sur sa couleur alu (décoration de Clément souvent photographiée) il pourrait avoir belle allure, et originale ! Je crois me souvenir qu'il en existe un plan d'Emmanuel Fillon.

Enfin, si les NC 850 et 851 n'ont pas grand-chose pour plaire, il existe des 853 et suivants qui sont assez élégants. Là encore, les avions d'origine étaient souvent beiges et peu décorés, mais il y a des exceptions comme celui de Meaux, que j'avais réalisé il y a bien longtemps et que je vous propose.

Les exemplaires sauvegardés ont souvent des décorations élaborées, souvent très belles, mais assez peu représentatives de leur époque, comme ceux que l'on peut voir à la Ferté-Allais ou au musée d'Angers.