



FSCR 003

Maquette résine au 1/72^{ème}



MOYNET M 360-6 « JUPITER »



Un peu d'histoire...

A la fin des années 50, l'industrie française commence à reprendre sa place, et du côté aéronautique, un besoin d'avions d'affaires, se dessine.

André Mognet, ancien du Normandie-Niémen, Compagnon de la Libération, pilote d'essais et homme politique, s'associe avec MATRA et un ingénieur nommé Lucien Tiéles.

Au sein de cette union, André Mognet ayant déjà dans l'idée de réaliser un avion d'affaires, avec le secret espoir de concurrencer la production étrangère, va voir son projet prendre vie.

Une étude de marché, conforte André Mognet dans le besoin d'un appareil sûr et confortable avec un rayon d'action d'environ 1500 km et pouvant s'affranchir de certaines directives.

« Il s'appellera *JUPITER* car, il sera comme Jupiter, maître du ciel » c'est ainsi que André Mognet baptise son avion qui sera un bimoteur push-pull ayant la trainée d'un monomoteur.

Le premier Jupiter M360-4 F-WLKE, conçu pour 4/5 passagers et équipé de deux moteurs de 200cv, effectue son premier vol à Villacoublay, le 17 décembre 1963 avec à son bord, André Mognet et Lucien Tiéles.

Les essais étant satisfaisants, le F-BLKE est arrêté de vol après environ 320 heures. Stocké à Toussus le Noble, il finit dans les collections du M.A.E. qui le fait restaurer par Ailes Anciennes puis le parque à l'extérieur où il va pourrir pendant 10 ans ... Le GPPA d'Angers qui se le voit confier pour étude d'une nouvelle restauration, s'empresse de le rendre constatant une dégradation vraiment trop importante.

Deux nouvelles cellules pouvant recevoir six passagers sont mises en chantiers, le n° 02 servira pour les essais statiques.

Le n° 03 Jupiter M 360-6 F-WLKY au fuselage allongé, motorisé de deux Lycoming de 290 cv réalise son premier vol, également à Villacoublay, le 23 mai 1965 aux mains de Raymond Cormerais.

L'avion n'a pas de suite, non pas semble-t-il pour ce qu'il était, c'est-à-dire réussi, mais pour ce que l'on pourrait appeler des querelles de clochers...

Devenu propriété d'André Moynet, il vole à l'aéro-club de Neuilly aux Mureaux, qui étant dans l'incapacité d'en assurer la grande visite, le laisse aux intempéries, par manque de place à l'abri. André Moynet se fâche et confie le F-BLKY au GPPA d'Angers qui en entreprend la remise en état de vol en 2009.

C'est cet appareil unique qui fait l'objet de cette notice de montage.

Un grand merci au Musée de l'Air d'Angers et en particulier à Christian Ravel et Jean-Pierre LAMBIN pour leur écoute et leur aide toujours très efficace.



Au centre, André Moynet et à sa gauche, Lucien Tiéles devant le M 360-4

André ROY pour JFR Team

MONTAGE

Le kit est composé de pièces en résine. 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 selon les étapes suivantes :

1 - Préparation de l'aile

2 - Préparation des demi fuselages Dd et Ag, joints, ils doivent s'insérer sans jeux dans l'ouverture de l'aile. Poser les vitrages latéraux et mise en peinture des parois et du plafond. Il est possible de pratiquer l'ouverture de la soute à bagages

3 - Assemblage du plancher. La banquette arrière E3 est positionnée sur l'aile grâce aux repères, deux des sièges séparés E4 viennent en butée contre le longeron situé sur le plancher et les deux sièges avant sont implantés à distance normale de la planche de bord, le droit légèrement en retrait. La cloison E2 est mise en place peinte. Peinture et pose des ceintures 7 et 8 de la **photo-découpe. Cet ensemble peut maintenant être collé sur le demi-fuselage droit, Attention à ce que le plancher soit au même niveau que le seuil de porte.**

4 - Assemblage du tableau de la planche d'instrumentation 1 sur le tableau de bord F9. Poignée frein de parc 2, manettes moteur 3, volants de tabs 4 sont ajoutés. L'ensemble est peint et mis en place toujours dans le fuselage droit. Les volants, ou manches, sont à confectionner en scratch.

5 - Collage des demi-fuselages. Pose du pare-brise.

6 - Le bloc moteur F2 est inséré dans le capot moteur avant F1 en ayant pris soin de loger le maximum de poids dans le logement aménagé à cet effet. Coller sur le fuselage en vérifiant l'alignement.

7 - Le capot moteur arrière F3 est préparé et positionné. Là aussi, veiller à l'alignement. Les grilles de refroidissement 22 ainsi que la grille de l'échappement 27 sont collées.

8 - Pose des cloisons marginales 24 sur l'aile et assemblage voilure/fuselage. Vérification du bon positionnement.

9 – Montage du stabilisateur C, muni de ses dérives Dd et Dg, au dessus du moteur arrière, pose de l'arête dorsale 11 et vérifications aplomb et parallélisme. Mise en place des cloisons d'entrée d'air 23.

10 - ATTERRISEURS - Les roues sont équipées des disques de freins 20, munies de leurs flasques 21 et posées sur les jambes de train préparées et équipées des compas 15. Les biellettes de relevage 17, collées deux par deux, relief visible, de même que les trappes 18 et 19 avec leurs biellettes 12, seront mises en place lors de l'assemblage final tout comme le train avant 8 et sa trappe 5.

La béquille arrière 25 est flanquée de chaque coté de 26.

11 – La porte 10 installée ouverte ou fermée est vitrée, habillée intérieurement avec 6 et munie d'une poignée 2. Si ouverte, montage du marche pied 10.

12 - Deux hélices sont à assembler. Les cônes 4 percés à 120° au diamètre 1,2 recevront les pales 5 adaptées. Elles seront montées sur le modèle soit collées, soit tournantes (Prévoir axe)

13- Antennes, voir photos.

14 - Barre de remorquage 29 et 30.

15 – PEINTURE De marque SESTRIERE pour l'avion réel

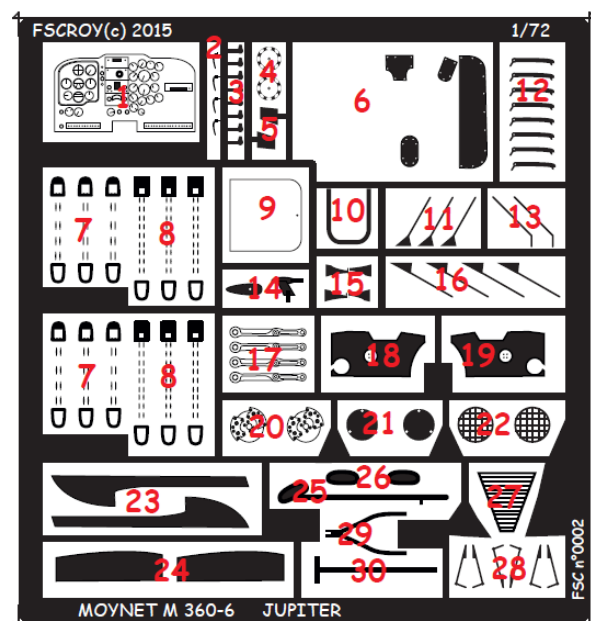
Cellule : Orange 369, Gris 562, et Blanc RAL 9010.

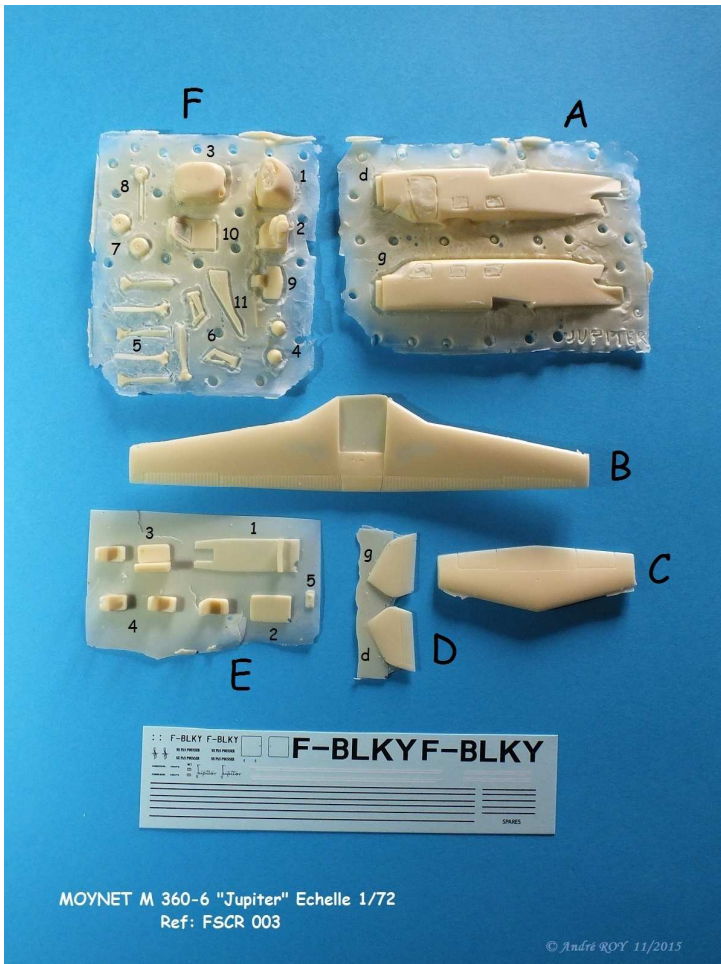
Dessus capot moteur anti reflets : Noir 398

Puits de train et amortisseurs : Alu.

Jambes de train et système de relevage : Blanc.

16 – DECALQUES : Voir plan de pose.





André ROY : Master, notice.

Frédéric SCHAEFFER : Moulage, résine, box art, notice.

Stéphane CORBEAUX : Photo-découpe.

Didier PELTRE : Décals, plan.

Les photos jointes de l'avion, en cours de restauration au GPPA - EAP d'Angers sont de Jean-Pierre LAMBIN avec son aimable et amicale autorisation.



