

POTEZ 36

cet avion a une histoire

Un jour de novembre 1936 sortait des usines Potez de Méaulte, le dernier (1) des Potez 36 : le numéro de série 3207 portant l'immatriculation F.AMEM.

Son heureux propriétaire d'alors le céda pourtant, moins d'un an plus tard, à l'Aéroclub de la Dordogne, basé à Bergerac, dont j'étais, malgré mon jeune âge (14 ans), un membre assidu et passionné. Mes moyens d'alors, ni mon âge d'ailleurs, ne m'autorisaient à apprendre vraiment à piloter, aussi mes dimanches se passaient-ils à attendre l'invitation fantastique qui me permettrait de monter en place droite pour un tour de quelques minutes...

C'est ainsi que mon « carnet de vol » de l'époque fait état d'un vol de 10 minutes en septembre 1935, puis une dizaine d'autres par la suite.

Près de 55 ans passèrent, lorsque j'appris qu'un certain Potez 36 n° 3207 était en cours de restauration par une équipe de fanas du Tarn-et-Garonne : l'association Epsilon, magistralement animée par Philippe Cassaigne.

Il me fut difficile de croire que « mon » Potez 36 avait traversé un demi-siècle, dont une guerre, sans trop d'avatars... Echange de lettres, de photos (j'en avais), de documents... C'était bien lui !

Le deuxième premier vol était prévu pour août 1990, mais sans plus attendre, je partis voir l'ancêtre que je retrouvai avec beaucoup d'émotion, bien qu'il fut encore en petits morceaux.

J'étais le seul « survivant » qui pouvait dire : « j'ai vu cet avion en 1934 dans sa livrée d'origine, et j'ai volé dessus de nombreuses fois... »

Pendant le voyage de retour, germa l'idée de construire une maquette de cet avion qui avait concrétisé, 55 ans auparavant, ma passion pour l'Aviation.

Puis, le 16 septembre 1990, ce fut l'apothéose : un vol de quinze minutes sur l'avion de ma jeunesse... FA-BU-LEUX !

L'avion

Le Potez 36 fut le tout premier avion de tourisme à « conduite intérieure » selon l'expression de l'époque. C'est un biplace côte à côte, à double commande, équipé d'un moteur Renault de 95 chevaux à 4 cylindres « droits » (par opposition aux cylindres inversés). De nombreuses autres versions précédentes avaient été équipées de moteurs Salmson 60 chevaux ou Potez 90 chevaux (tous les deux en étoile). Vitesse maxi 150 km/h.

Le Potez 36 présente plusieurs particularités intéressantes. Notamment, il est muni de becs de bord d'attaque fixes qui rendent le décrochage (la fameuse perte de vitesse)

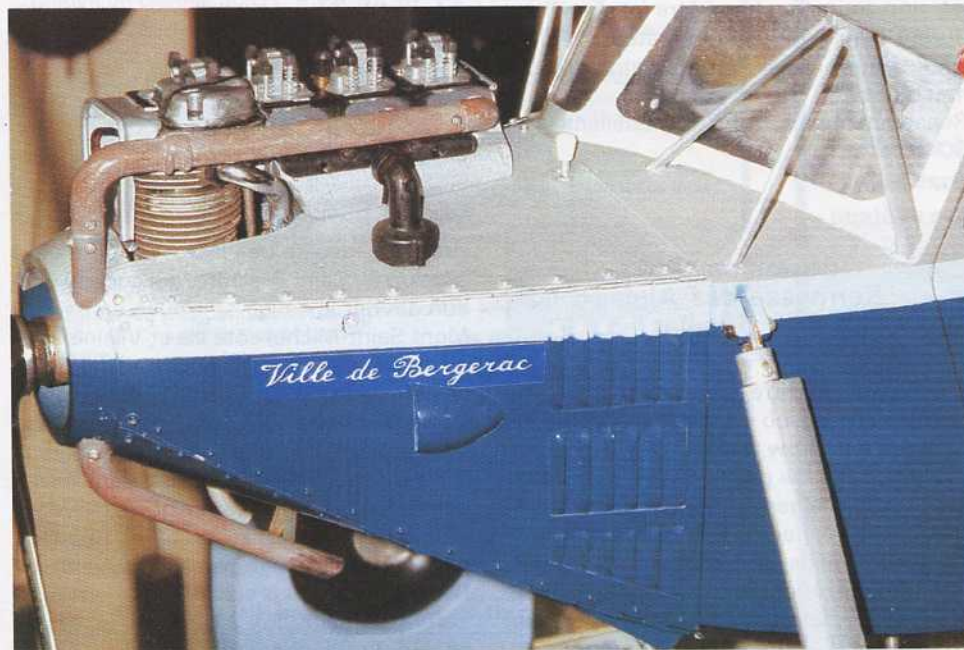
pratiquement impossible. L'avion offre une très grande sécurité due à ces becs et à sa construction très robuste. Au temps de son service actif, il avait la réputation flatteuse de n'avoir jamais tué aucun de ses occupants, ce qui était loin d'être le cas général... Les ailes, par une cinématique astucieuse, se replient le long du fuselage : pas plus de cinq minutes pour le repliage ou pour le déploiement. Cette caractéristique se retrouve, sous une forme ou sous une autre, sur plusieurs appareils modernes ; au premier abord elle apparaît aux profanes comme une commodité de transport, ce qui est vrai, mais dans la pratique elle est surtout un grand avantage pour garer l'appareil — et le ressortir — de hangars qui depuis l'aube de l'aviation sont toujours trop petits pour nos encombrantes machines volantes.

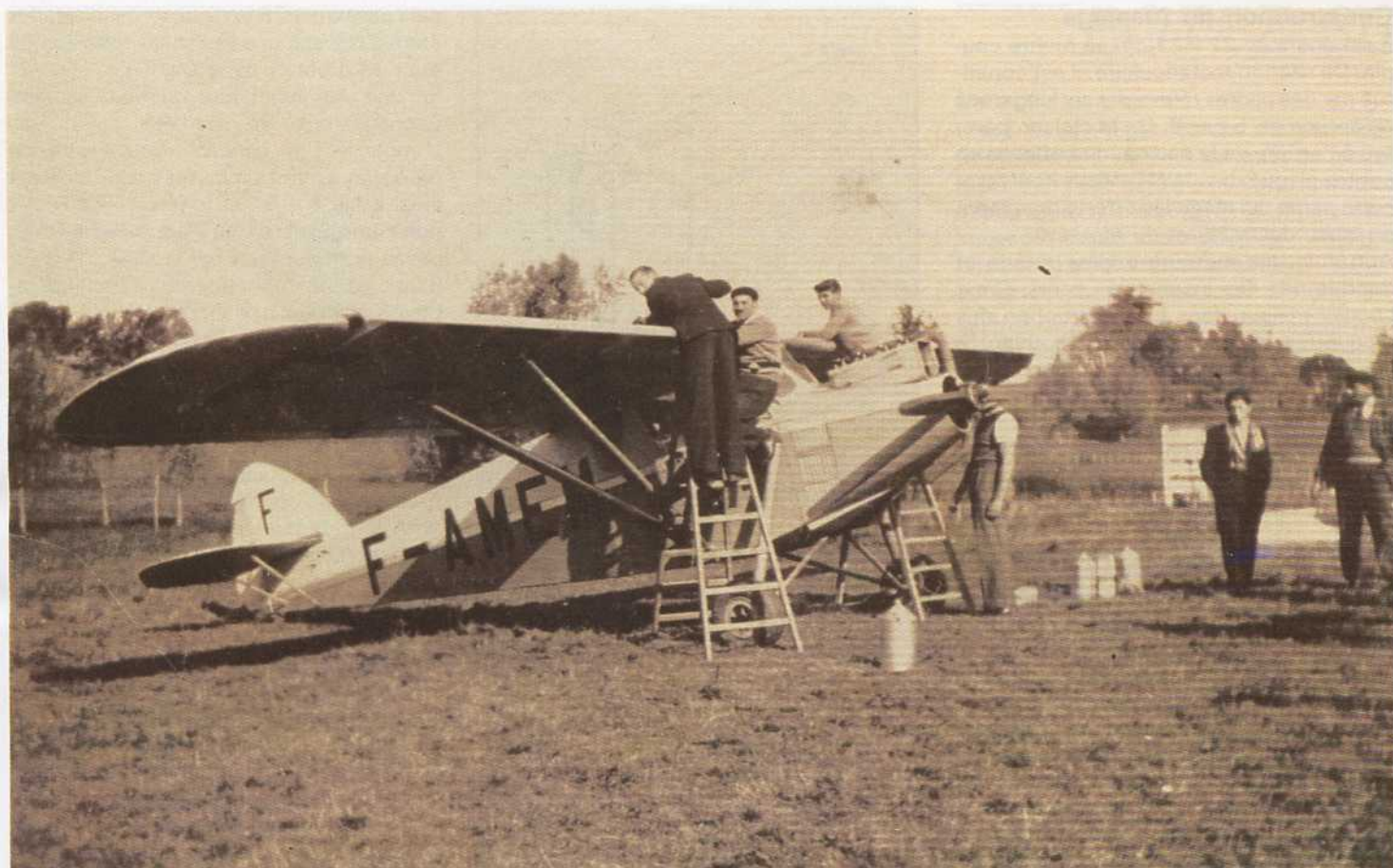
Lors de ma décision de construire cette maquette, j'ignorais beaucoup les difficultés de l'entreprise... Les spécialistes de la chose me comprendront. Je n'avais malheureusement pas le 3207 sous la main, basé qu'il était à 600 km de chez moi. Malgré les documents aimablement communiqués par le Musée de l'Air, où dort le seul autre exemplaire survivant de cet avion, il y eut des jours et des jours de recherches et de calculs afin de serrer la réalité au plus près. Mais enfin l'opération avançait et trois mois plus tard, c'était à peu près terminé. Je dis « à peu près », car une maquette n'est jamais terminée vraiment. Pour la construction proprement dite, j'ai adopté le principe général d'une structure très proche de l'original (nombre et disposition des nervures, longerons, cadres, coffrages, renforts, etc.). En effet, un modèle subit le même genre d'efforts que l'avion grandeur, et le constructeur a résolu bien avant nous les problèmes de résistance. Pourquoi donc en créer de nouveaux ? D'autre part, la structure d'un avion en bois et toile se voit à travers l'entoilage et même à travers les coffrages. Il faut donc respecter cet aspect essentiel pour une maquette. L'échelle adoptée est de 1/5, ce qui donne pour le modèle :

- Envergure 2,08 m.
- Surface 80 dm².
- Longueur 1,50 m.
- Poids 4,5 kg.

Construction de l'aile

L'aile comporte trente-huit nervures dont





▲ Ci-dessus, l'avion original en 1934 à Bergerac (l'auteur, 3^e à droite sur l'aile, aide à faire le plein). ▼ Ci-dessous, la maquette.



trente de 40 cm de corde. Pour des raisons de légèreté et de coût, elles sont réalisées en Depron de 3 mm avec chapeau en contre-plaqué d'okoumé de 10/10 par 5 mm de large. Ces nervures sont enfilées sur deux longerons en contre-plaqué aviation de 5 mm. Curieusement, le coffrage de bord d'attaque en okoumé de 10/10 ne constitue pas un caisson avec le longeron avant, mais s'appuie sur deux petites lis-

ses auxiliaires. De ce fait, l'aile n'est pas très rigide en torsion, mais cela est compensé par la présence de mâts en V qui sont fonctionnels sur la maquette.

Les ailerons occupent toute l'envergure de la partie repliable. Leur bord de fuite est dentelé comme cela se faisait à l'époque. Pour faciliter la construction, la corde à piano d'origine est remplacée par un bord de fuite en contre-plaqué de 10/10. Une

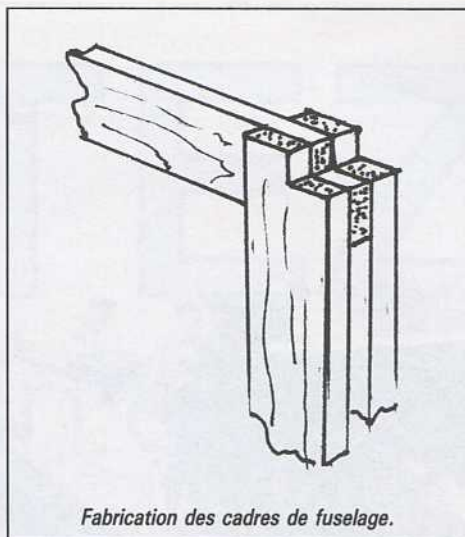
fois l'entoilage réalisé, l'aspect est parfait. Les bords de bord d'attaque sont réalisés à partir d'un noyau en polystyrène coffré balsa. Ils sont fixés sur l'aile au moyen de cloisons-supports vissées. Ils sont démontables afin de permettre l'entoilage, comme pour une aile normale.

L'empennage est réalisé selon les mêmes principes que l'aile (profil symétrique à 10 % d'épaisseur).

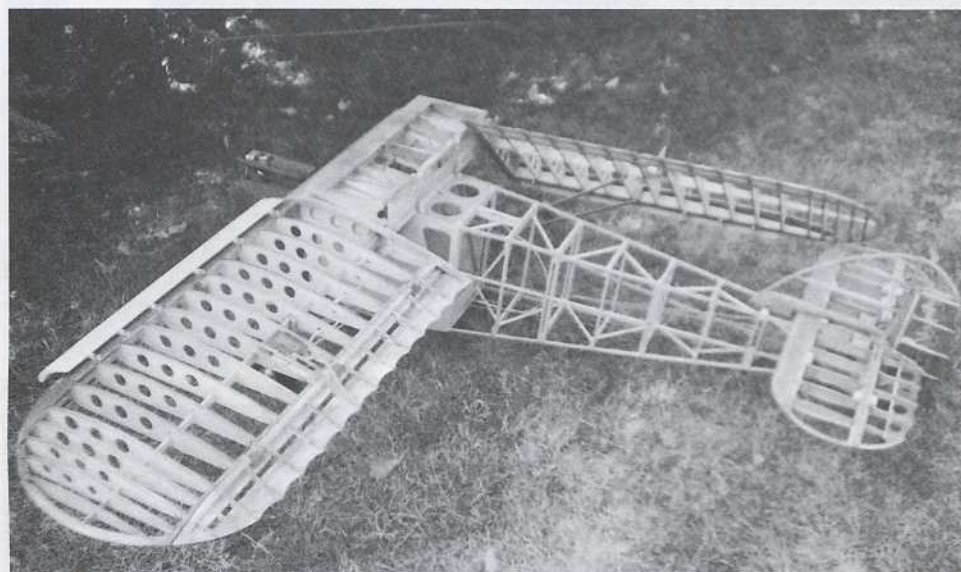
Construction du fuselage

Il est énorme : 27×21 cm au maître couple. De section rectangulaire, il est constitué par des cadres réunis par six longerons en spruce de 5 par 8. De la cloison pare-feu à l'arrière de la cabine, un coffrage en contre-plaqué de 10/10 vient renforcer cette partie qui reçoit les efforts provenant du train, des mâts et du moteur.

Autrefois, les moteurs étaient lourds et donc le nez des avions très court. C'est l'écueil majeur dans la construction des maquettes rétro, qui conduit souvent à ajouter du plomb à l'avant... Quel sacrilège ! Je m'étais juré que je n'en mettrais pas, et j'y suis arrivé ! Dès la conception il faut y penser. La partie arrière est donc construite avec un souci constant de légèreté. C'est ainsi que les cadres sont réali-



Fabrication des cadres de fuselage.



sés en baguettes de balsa de 20×4 et 16×4 collées à 90° . C'est rigide, léger et économique. En revanche, pour la partie avant, j'avoue n'avoir pas économisé la matière : il vaut mieux faire solide que mettre du plomb. C'est ainsi que le moteur (O.S. 13 cc 4T) est posé sur un bâti en contre-plaqué de 15 mm fixé sur une fausse cloison pare-feu également en 15 mm.

Les capotages démontables recouvrent toute la partie entre le nez et la cabine, comme sur l'original. Ils sont réalisés en tôle d'aluminium de 25/100. Entre le support moteur et la vraie cloison pare-feu située juste devant la cabine, il reste un espace d'environ 4 dm^3 qui est occupé par le réservoir (en haut). La radio, les accus et trois servos sont placés dans la partie basse. Tout ce matériel est donc en avant du centre de gravité.

Le train principal (classique) est fonctionnel, avec amortisseurs en tubes de titane (récupération) et pistons en acier. Ce train se trouve lui aussi en avant du centre de gravité. Les jambes de force sont carénées en balsa marouflé.

Les mâts en V sont en tube « torpedo » avec ferrures d'attache en dural collées et rivées. L'empennage horizontal est lui aussi contreventé par deux paires de mâts en tube dural de 4 mm qui assurent également le réglage de l'incidence du plan fixe.

Les commandes de direction et de profon-

deur sont en câbles « aller-retour » guidés dans des gaines nylon, vu leur trajet un peu tordu. Cela marche très bien et sans jeu. Les ailerons sont commandés directement par deux servos placés sous les ailes, ce qui supprime tout problème de cinématique lors du repliage de ces dernières ; cette opération de repliage s'exécute exactement comme sur l'original.

Normalement, le Potez 36 n'est pas pourvu de freins, mais est doté d'une béquille d'étambot. Sur la maquette j'ai prévu une roulette conjuguée interchangeable avec la béquille (deux vis à démonter), sans cela la conduite au sol est impossible. D'ailleurs l'original présente aussi ce défaut, à tel point que les gens d'Epsilon, en restaurant « mon » 3207, ont également monté une roulette conjuguée. Ma maquette se trouve donc être fidèle à cet original, dans une de ses versions d'origine ou restaurée, selon que je visse la béquille (en statique!) ou la roulette.

Réglages

En atelier, le centrage a été vérifié avec le plus grand soin par suspension dans un montage permettant de trouver la position longitudinale du CdG mais aussi sa position dans le plan vertical.

Pour une aile haute, la suspension au niveau de l'intrados des plans n'est pas suffisamment précise. Donc sur cette maquette le CdG se trouve sur une verti-

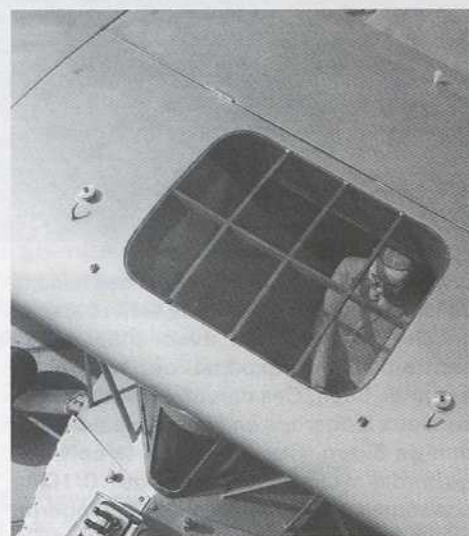
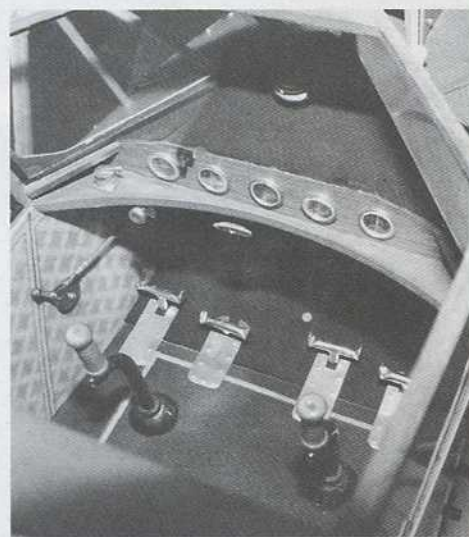
cale passant à 25 % de la corde, l'intrados étant à 0° , soit une incidence d'environ 3° pour ce profil du type Clark Y.

Ensuite, les incidences relatives aile/empennage ont été vérifiées au moyen d'appareil de ma conception qui assure une précision à quinze minutes près. L'aile est ainsi calée à $+3^\circ$ et le plan fixe à 0° . A noter que l'axe moteur est aussi à 0° et passe pratiquement par le CdG.

Il faut insister lourdement sur ces impératifs de centrage et d'incidences qui, seuls, peuvent assurer un premier vol sans trop de risques.

Quelques détails complémentaires

Etant donné la non accessibilité au moteur, celui-ci a été équipé d'un clapet starter dont j'ai déjà donné la description dans le MRA 615 de février 1991. De même l'alimentation bougie, les commandes de pointeau et contre-pointeau sont reportées à l'extérieur du capot. L'échappement a été prolongé vers le bas. Cela nuit un peu au réalisme mais cet avion n'est pas destiné aux championnats du monde, ce n'est qu'une maquette « sentimentale ». En revanche, ces détails facilitent grandement la mise en oeuvre. La cabine est entièrement libre et a été aménagée conformément à l'original (sièges, commandes, tableau de bord, glaces coulissantes, etc.). L'entoilage est en Solartex, la peinture polyuréthane utilisée en automobile a été déposée au pistolet sans enduit préalable car l'aspect doit rester « rustique ».



Le vol

C'est l'ami Roger Barret du club des Busards qui a exécuté de main de maître le premier décollage (j'avais trop la trouille et pas assez d'entraînement...). Le vol fut impeccable : pas une retouche, même pas un cran de trim ! Vitesse très réaliste au son évocateur du 4 temps... On s'y croirait !

Au troisième vol, une baisse de régime obligea le pilote à conduire une approche au second régime, ce qui nous permet de constater l'efficacité des becs de sécurité : vol très cabré, ailerons efficaces à faible vitesse, pas de décrochage... Tout comme sur le vrai.

Pour sa consécration, l'avion a participé au Meeting de Grenoble Saint-Geoirs qui était organisé le 23 juin 1991 par le sympathique Club Radio-Modéliste d'Izeaux.

Conclusion :

Je suis un modéliste heureux !

P.E.

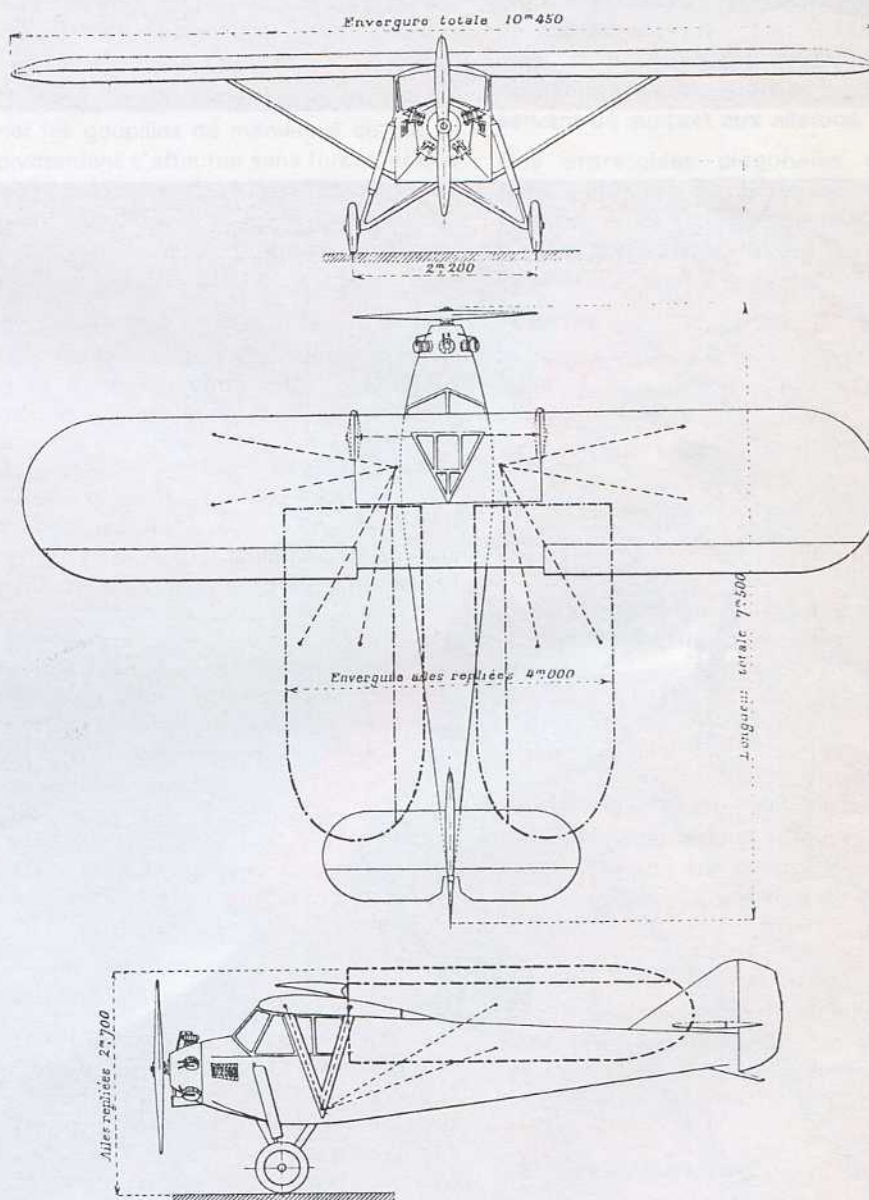
Caractéristiques Générales du Potez 36

Équipé avec le moteur Salmson
type A.C.5 de 60 C.V.

- Envergure maximum : 10 m 440.
- Envergure avec les ailes repliées : 4 m.
- Longueur maximum : 7 m 500.
- Hauteur maximum : 2 m 45.
- Hauteur maximum avec les ailes repliées : 2 m 700.
- Voie du train d'atterrissage : 2 m 200.
- Dimensions des roues du train d'atterrissage : 650 × 100 (à tringles).
- Surface portante : 20 m².
- Surface totale des ailerons : 1 m² 40.
- Surface des empennages verticaux : 1 m² 20.
- Surface des empennages horizontaux : 3 m² 00.
- Poids équipé, sans pilote : 427 kg.
(Ce poids comprend tous les aménagements standards de la cabine, du poste de pilotage et du groupe motopropulseur).
- Poids de combustible : 44 kg.
- Poids total en ordre de vol : 650 kg.
- Charge par mètre carré : 32 kg.
- Charge par cheval : 10 kg 7.

Performances

- Vitesse horizontale maximum au sol : 150 km/h.
- Vitesse minimum au voisinage du sol : 60 km/h.
- Temps de montée à 1 000 mètres : 10'35".
- Plafond absolu : 3 600 mètres.
- Rayon d'action par vent nul : environ 300 kilomètres.



POTEZ 36 - PLAN MRA



A la « demande générale » de la rédaction du MRA, l'auteur a intrapolé un plan de semi-maquette de sa première maquette au 1/5, de manière à permettre à ceux qui ne veulent pas passer leur jeunesse sur une maquette exacte, de construire un engin original à la silhouette sympathique, sans grandes complications.

Les caractéristiques de cette semi-maquette sont les suivantes :

Echelle : variable (!), environ 1/7, car pour améliorer les qualités de vol, certaines cotes ont été modifiées (envergure, surface des gouvernes, longueur du nez pour faciliter le centrage).

- Envergure : 1 600 mm.
- Poids : 2,500 kg.
- Surface alaire : 38,5 dm².
- Profil aile : Clark Y (plat).
- Ailes repliables comme l'original.
- Radio : 4 voies, 5 servos.
- Moteur : OS FS 40 (S) (4 temps).



Quelques détails de construction

Fuselage

Les deux flancs seront réalisés à plat, sans le coffrage de la partie avant mais avec le renfort en contre-plaqué 10/10 qui est absolument indispensable du fait que certains montants sont coupés par le demi-longeron. Ce renfort permettra un cintrage correct des flancs lors du montage.

Assemblage sur le dos avec les couples 2, 3, 4, 5. Attention le dessus du fuselage est cassé (déjà !) au droit du bord de fuite de l'aile. Caler en conséquence. L'arrière du fuselage a des arêtes rectilignes, c'est difficile à bien réaliser. Au moment de couper les entretoises, on pourra plaquer les longerons sur des cornières d'aluminium ou des règles. Pour faciliter, assembler l'étambot en premier.

En principe les longerons seront coupés assez long pour dépasser de quelques centimètres. Le couple n° 1 qui sera posé en dernier est pourvu des encoches nécessaires.

Difficulté

le fuselage est rectangulaire et le nez est circulaire. Si cela vous rebute, on peut réaliser le profilage entre les couples n° 1 et n° 2 en blocs de balsa profilés à la demande.

Les photos donnent quelques précisions sur les formes de l'avant.

Une fois le fuselage monté, mettre en place tous les renforts et supports divers. Au besoin commencer à placer les servos et le réservoir, car après coffrage ce serait difficile.

Toute la partie avant entre 1 et M est coffrée balsa dur de 15/10. Les fenêtres latérales seront découpées après.

Pour compenser l'épaisseur du coffrage à partir de M, une baguette balsa de 5 x 1,5 sera collée à la demande sur les longerons bois dur, entre M et 12. Amincir ces baguettes légèrement vers l'arrière pour arriver à 0 en 12.

Ces baguettes auront en outre pour avantage, d'empêcher l'entoilage sur les entretoises.

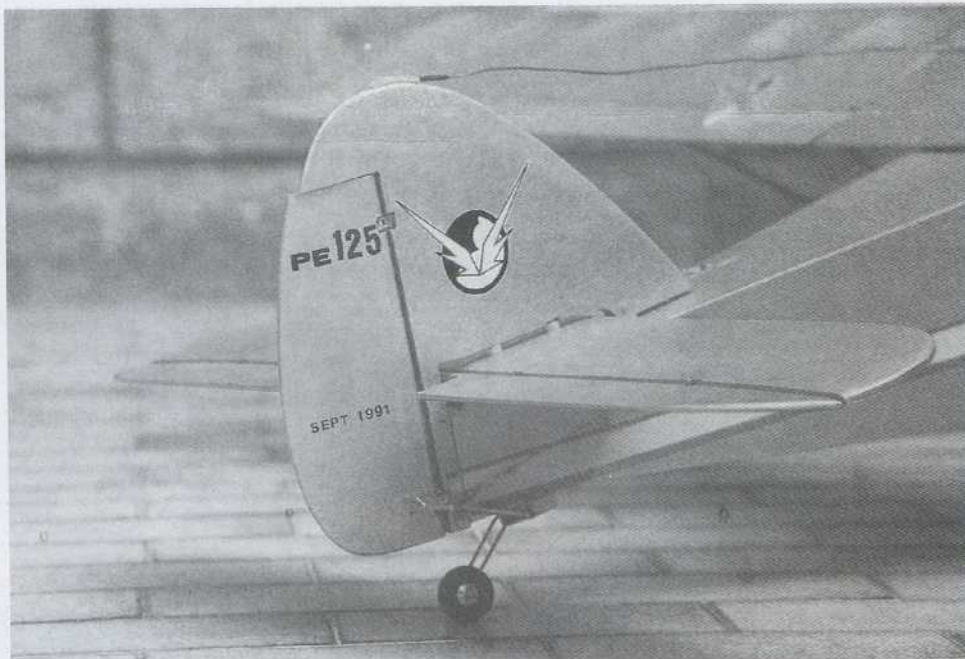
Nota : construire léger à l'arrière, y compris l'empennage...

Aile

En trois parties. La partie centrale est fixée par trois vis sur le fuselage.

Bien respecter la position des goupilles fendues qui servent d'articulation. Percer les logements le plus juste possible de manière à pouvoir les régler avant collage au cours d'un montage « à blanc ».

Pour effectuer ce montage à blanc, placer une corde à piano de 20/10 (qui représente l'axe de pivotement) entre les articulations



supérieures et inférieures. Les mâts auront été réalisés auparavant, sans toutefois poser les rivets définitivement.

De cette manière, on pourra couder et incliner les goupilles de manière à ce que le pivotement s'effectue sans forcer, et que les parties latérales de l'aile soient parfaitement en face de la partie centrale.

Lorsque ces conditions sont réalisées, coller les goupilles et le tube inférieur à la cyanolite sans rien bouger.

Une astuce pour coller un tube ou une tige dans un bloc de bois :

- 1) Percer le logement « juste ».
- 2) Percer perpendiculairement quelques trous diamètre 2 débouchant dans le logement.
- 3) Mettre en place la pièce à coller dans sa position définitive après l'avoir dépolie grossièrement au papier abrasif.
- 4) Introduire la colle cyanolite fluide dans les trous transversaux, ainsi qu'aux extrémités du logement. Par capillarité la colle pénètre pratiquement partout et le collage est parfait.

Par la suite, la tige corde à piano sera enlevée et remplacée par deux vis diamètre 2 (au montage définitif, freiner tous les écrous diamètre 2 avec une goutte de colle néoprène. Qui me donnera l'adresse où trouver des écrous « Nylstop » diamètre 2 ? Merci d'avance).

La structure de l'aile est relativement classique. A l'avant : un bord d'attaque 10/10 ; deux longerons, supérieur et inférieur, bois dur 5 x 5 ; un petit longeron 3 x 3 servant d'appui au coffrage ; un coffrage d'extrados 15/10. A l'arrière : un faux longeron bois dur ou contre-plaqué 40/10 de hauteur décroissante sur le dessus, de 20 mm à la nervure 2 à 10 mm à la nervure 5 (ce

faux longeron sert à répartir les efforts provenant des attaches de mâts et de l'articulation de pivotement de l'aile) ; un deuxième faux longeron en balsa 50/10 servant de support aux ailerons.

Des entretoises diagonales croisées dessus-dessous (en retrait des surfaces extrados et intrados), en balsa 5 x 5, renforcent la rigidité en torsion.

Ailerons

Coffrés entièrement en balsa 10/10. Les dentelures du bord de fuite sont facultatives. Les ailes sont maintenues ouvertes au moyen d'un ressort ou d'un élastique accroché sur des pitons plantés dans les tétons de centrage (soigner la fixation de ces tétons, car ils subissent la traction du ressort).

L'accrochage du ressort se fait au moyen d'un crochet adéquat, comme sur certains planeurs.

En cas de choc, l'aile pourra pivoter vers l'arrière avec comme dégâts l'écrasement de la partie rabattable réalisée très légèrement en dépron ou balsa léger.

L'avion, ailes repliées, mesure environ 60 cm de large (transport facile) ; la mise en oeuvre dure cinq minutes.

Le bâti moteur

Il est en contre-plaqué de 15 mm vissé et collé, fixé sur le couple n° 2 au moyen de quatre vis de 4 et quatre écrous à crampons mis en place avant coffrage.

Le pare-brise

En rhotoid de 5/10 découpé selon gabarit avec quelques millimètres tout autour pour permettre l'ajustement sur le modèle.

POTÉZ 36

un atterrissage dur fait effet de « fusible », ce qui n'est pas négligeable.

Les trois jambes sont aplaties aux extrémités et percées au diamètre 2.

Les jambes inférieures sont ligaturées et soudées sur la jambe principale qui sert d'axe de roue.

On pourra profiler la jambe principale au moyen d'un de ces profilés en plastique servant à la reliure des documents de bureau.

Les commandes

Sur le modèle photographié, un seul servo, placé dans la partie centrale de l'aile, commande la direction et les ailerons (couplage des commandes). Ceci oblige à installer un jeu de leviers complexes avec possibilité de désaccouplement lors du repliage. Pour cette raison, ce système n'a pas été reproduit sur le plan.

J'aime bien les commandes par câbles... A vous de voir.

De toutes manières, selon la position des servos et des guignols, prévoir la sortie des commandes. Au point de sortie, coller une platine en balsa de 15/10 pourvue d'un orifice permettant le débattement. L'entoilage sera collé sur cette platine.

Empennage

Du très classique. Les charnières type planeurs qui assurent un déport de l'axe, per-

mettent une légère compensation et sont aussi plus élégantes.

Mâts

L'aile est supportée par des mâts fonctionnels qui sont donc à traiter avec sérieux. Il sont également nécessaires pour le maintien de l'aile lors du repliage. Le plan montre une façon de les réaliser. Il y en a d'autres.

L'avion réel d'origine n'a pas de dièdre; 2 à 3° de dièdre donnent de l'élégance au modèle, mais on s'éloigne de la réalité... A vous de choisir, toujours! Il suffit de régler la longueur des mâts en conséquence. Avant de fixer définitivement celle-ci, vérifier la planéité des ailes (pas de vrillage) et également la symétrie entre la gauche et la droite.

Réglages

Le profil Clark Y, posé horizontalement sur son intrados, donne un angle d'incidence d'environ 2°.

L'empennage horizontal sera donc calé à l'arrière de manière à être à zéro. Exécuter ces réglages soigneusement, cela facilitera la mise au point.

Centrage à 25 % de la corde (ne pas dépasser 27-28 %).

Débattements ailerons : attention au lacet inverse avec ces grands ailerons : régler à 2 à 3° vers le bas et 10-12° vers le haut.

Il faudra piloter 3 axes (c'est pour cela que moi, qui suis un mauvais pilote, j'ai conjugué ailerons/direction).

Entoilage et décoration

L'entoilage est en Solartex, y compris les parties coffrées.

En ce qui concerne la peinture, les Potez 36 de l'époque étaient peints couleur aluminium, avec des décorations diverses, mais toujours très simples; en général, une bande de couleur sur le fuselage, et quelquefois les bords d'attaque ailes/empennage de la même couleur.

De grandes lettres d'immatriculation étaient peintes en noir sur l'extrados et l'intrados de l'aile, sur le fuselage, avec un F sur la dérive. Pour la maquette échelle 1/7 cela donne des lettres de 14 cm de haut sur les ailes, de 7 cm sur le fuselage et la dérive.

Pour la peinture, j'emploie de la polyuréthane deux composants que mon garagiste me prépare et que j'applique au pistolet (deux couches à un quart d'heure d'intervalle).

Vol

Le vol est lent, placide et très réaliste, surtout avec un 4 temps, mais n'envisagez aucune voltige avec cet avion, il n'est pas fait pour ça!

Bon courage.

P.E

Weymüller

19 RUE GAMBETTA BP54- 54203 TOUL CEDEX TEL 83.43.04.44
FAX: 83.64.63.50 -- - PRIX -CHOIX -SERVICE-

RS3001-3,5Kg
PIGNONS METAL
1 ROULEMENT

198 F

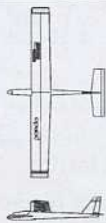
SERVO

	A	B	C
RS2000 3,5Kg	90,00 F	41	20
RS 3001 3,5Kg	198,00 F	36	20
RS 5000 2 Kg	199,00 F	31	14

MULTIPLEX

Kit planeur Panda
2 axes un planeur
RC pour débiter en
modélisme
Envergure:1340mm
Une radio Sanwa 2
voies avec 2 servos
L'ensemble franco:

950 F



RESONATEUR Sonex pour ST2000
25 à 30cc :430 F

Pipe coudée pour
ST2000 25 à 30cc
164 F

Résonateur avec
pipe ajustable
pour moteur de
7,5 à 10cc :498 F

Nous consulter pour les radios,
FUTABA GRAUPNER SANWA
MULTIPLEX accessoires,
et les moteurs OS SUPER TIGRE ASP
2000 REFERENCES EN STOCK



JETBAG
COFFRE de transport

1850 F+PORT 150F.Documentation
sur demande.

PRAFFA chargeur lader 6 ,permet la charge
des accumulateurs jusque 12 volts
Les 6 sorties peuvent être utilisées
simultanément

Débit maximal 850mA
1/25 mA 2/60 mA
3/120 mA 4/140 mA
5/200 mA 6/700 mA
199 F



EXPEDITION PAR POSTE JUSQUE 3Kg 38F. RADIO ET COLIS
DE 3 à 7Kg 58F. En colissimo + 15F.Les kit 100F. Tarif 7,50F en timbres

COOP-AERO

Route de Niort - BP 8 - 79240 L'Absie
Tél. : 49.95.89.03 - Fax : 49.95.89.58

Vente par correspondance et au magasin

Ouvert du lundi au samedi 8h30/12h - 13h30/18h

Catalogue général illustré contre 30 F

Tous les matériaux : bois - résine - tissus

Accessoires - Hélices : (5000 en stock)

Outils et machines-outils : Dramel
Hobby - Lux - Minitools - Toyo - Multicut - Lacmé

Radios et matériel électronique : Challenger
Graupner - Webra - Jamara

Moteurs : Webra - PAW - Picco - Super tigre - Tartan
TRD - Atlas - Royal - Cox - Yamada - HB - O.S.

Accus : Varta de 250 à 4000 mAh

Kits avions, planeurs, hélicoptères

HKC-Briot - Europ Model - Modelhob - Bettini - MAP
Kalt - Transfibre - PB - Marutaka - Yoshioka
Kato - Wanitsche K - Graupner - EMP - Fibre technique
Aéronaut

qui est le rassemblement international itinérant d'une vingtaine de planeurs anciens grandeur. Ces machines de légende effectuent un voyage collectif, accompagnées d'avions eux aussi anciens, pour commémorer le 70^e anniversaire du premier Congrès de vol à voile, tenu à Combe-grasse en 1922. Un tel rassemblement ne se reproduira pas de sitôt. Il permettra aux amateurs de voir de près une collection d'aéronefs anciens rarement réunie, et de se constituer une fabuleuse documentation pour ceux qui souhaitent construire ou améliorer une maquette volante de planeur. Cette catégorie rencontre une faveur de plus en plus grande parmi les modélistes, et le rassemblement de Paray-le Monial sera pour eux véritablement exceptionnel. Pour tous renseignements, appeler le CVVS au 85 81 08 19, ou Gilles Morgand au 25 81 45 70.

Bayeux (14) Meeting annuel 30 août

L'Association Bayeusaine de Modélisme nous signale que pour des raisons de répartition dans le calendrier des manifestations aériennes locales, et en plein accord avec les organisateurs des manifestations d'aviation grandeur de Caen, son meeting annuel est avancé le 30 août. Les dates précédemment annoncées sont annulées. Ce recalage permettra à tous les amateurs d'aviation d'assister successivement aux différentes manifestations régionales, grandeur et modèle réduit, ce qui est bien intéressant pour tout le monde, particulièrement pour les organisateurs qui pourront ainsi se rendre mutuellement visite et entretenir les excellentes relations d'amitié déjà établies entre eux. Renseignements : Pascal Helaine, 31 21 49 49.

Montsuzain Championnat de France de vol libre 28, 29 et 30 août

C'est à la ferme de Montardoise, à Montsuzain, près d'Arcis sur Aube (dans l'Aube), que le Championnat de France de vol libre se déroulera cette année. L'organisation est patronnée par la FFAM, et assurée par un groupe de passionnés, qui, faute d'association organisatrice candidate, ont constitué un groupe informel pour assumer les tâches indispensables. Nous avons déjà parlé de la pratique du vol libre, qui n'a jamais cessé d'être bien vivante, bien que ces derniers temps elle ait rencontré une incompréhensible désaffection dans la presse et dans les clubs. Il est vrai qu'elle ne donne guère lieu à un mouvement commercial important, ceci expliquant peut-être cela... Pour vous donner une idée de la popularité

de cette activité, pas moins de 22 postes de départ devront être aménagés, avec autant de chronomètres assistés chacun d'un aide. Le nombre de candidats est tel qu'une réglementation précise a dû être élaborée, et devra être courtoisement respectée, afin de permettre le vol de tous dans les meilleures conditions et dans l'égalité des chances.

Compte tenu des performances d'aussi nombreux appareils, livrés à eux-mêmes après le lâcher, il a fallu trouver un terrain dégagé de plus de 800 hectares ! Cette particularité ne pouvait se rencontrer que dans une grande plaine céréalière, moissonnée à cette époque de l'année. En grande partie cette vaste surface, partiellement classée aérodrome, est la propriété d'Hubert Ferte, passionné d'aviation et d'aéromodélisme, qui a obtenu la bienveillance des agriculteurs riverains, et qui poussera le dévouement, si cela se révèle nécessaire, jusqu'à rechercher par avion, en fin de journée, les appareils éventuellement perdus !

Les amateurs de vol libre, qui ne sont pas du tout sectaires, ont invité le Model Air Club de l'Aube et l'Air Modèle Club de Romilly sur Seine à effectuer une démonstration de vols radiocommandés d'avions de voltige, de planeurs remorqués, et d'hélicoptères. L'Association des Amateurs d'Aéromodèles Anciens (AAAA) prêter son concours en faisant voler des modèles datant de la période 1937-1955. Tous les appareils participants seront exposés avant et après les vols dans une rotonde abritée.

Si vous voulez en savoir plus, venez. Vous pouvez aussi téléphoner, en cas de besoin, à la FFAM, (16/1) 47 20 52 32, qui pourra vous orienter vers le bon interlocuteur, selon la question ; mais n'en abusez pas : la FFAM n'est qu'une structure légère...

Saint Nicolas (Belgique) Show « petits gros » 29 et 30 août

Le Blériot-Club Verlaine, dans la région liégeoise, organise pour la seconde fois un show exclusivement réservé aux petits gros, ainsi qu'une bourse d'échange le samedi (et aussi une soirée dansante, mais c'est une autre histoire).

Le parcours sera fléché depuis la sortie Saint-Georges de l'autoroute Namur-Liège. Ce sera un des plus beaux rassemblements d'avions que l'on pourra voir dans le pays, du moins pour ceux qui auraient manqué la manifestation de Bauffe fin juillet (voir plus haut). Mais l'évènement du jour, ce sera la célébration de la naissance officielle de l'IMAA Belgique, qui marquera ainsi son entrée dans la cour des... petits gros. Venez, et vous pourrez dire : j'y étais ! Renseignements : Patrick Coenen, 8 rue Lahaut, B4420 Saint Nicolas, tél (en Belgique) 32 41 525305.

à propos du Potez 36

Le Potez 36 F-AMEM, dernier de sa série, né en 1933, qui a servi de modèle à Pierre Eclancher pour la réalisation de son étonnante maquette présentée dans notre précédent numéro (juin, n° 630), revient sur les lieux de sa naissance. Il vient en effet d'être acheté par le Conseil Général de la Somme pour être exposé dans la ville d'Albert. C'est dans l'usine de Méaulte, à quelques kilomètres de là, que cet avion avait été construit.

Le Potez 36 est maintenant immatriculé F-PHZN et est repeint rouge et blanc. Il a volé au-dessus de Méaulte l'automne dernier pour le centième anniversaire de la naissance de Henri Potez, un enfant du pays. Cependant on peut se demander s'il revolera, car il va servir d'ornement suspendu au jardin d'hiver de la ville. Pierre Eclancher a bien fait de s'offrir une « confirmation de baptême » dans « son » avion pendant qu'il était encore temps !

Au fait, nous avons bien dit « né en 1933 », et non 1936 comme une faute de frappe nous l'a fait imprimer à la première ligne de notre article du dernier numéro ; la suite parlait d'ailleurs de souvenirs de 1934 et 1935... Excusez-nous pour cette erreur. Et aussi, pendant que nous y sommes, pour un petit mais regrettable incident de montage, qui, en faisant sauter quelques lignes de texte entre la page 17 et la page 18 de ce numéro décidément malchanceux, a rendu incohérent ce passage de notre article sur le « Potez-Plan MRA ». Nous publions ci-dessous les paragraphes concernés ; découpez-les et collez-les dans votre exemplaire du mois dernier, et tout sera rétabli. Et pardonnez-nous.

Le pare-brise

En rhodoïd de 5/10 découpé selon gabarit avec quelques millimètres tout autour pour permettre l'ajustement sur le modèle. (Il sera cintré à chaud au centre pour faciliter le collage en place après peinture (protéger les parties transparentes par des caches).

Le train

J'ai préféré l'acier étiré diamètre 5 et 4 à la corde à piano car s'il se déforme plus facilement, il se travaille beaucoup facilement. Ses possibilités de déformation sur un atterrissage dur fait effet de « fusible », ce qui n'est pas négligeable.

Les trois jambes sont aplaties aux extrémités et percées au diamètre 2.

Les jambes inférieures sont ligaturées et soudées sur la jambe principale qui sert d'axe de roue.

On pourra profiler la jambe principale au moyen d'un de ces profilés en plastique servant à la reliure des documents de bureau.

Enfin, toujours à propos du Potez (il en vaut la peine), les Etablissements « L'Octant », 17 rue du Printemps, 67450 Mundolsheim, signalent qu'ils commercialisent les écrous Nylstop de 2 mm de diamètre que Pierre Eclancher cherchait partout sans les trouver. Nos lecteurs et lui ont donc la réponse à sa question.