

RCM

CALENDRIER
FEDERAL 85

radio commande magazine



LOTUS

POTEZ 60

FUN JET

Essais : Tucano Modelhob CMB 60

POTEEZ 60 :



Les débuts de l'aviation de tourisme

C'est un peu après les années 30, que l'aviation de tourisme, qui avait tenté un démarrage à l'issue du premier conflit mondial, se trouva à nouveau au premier plan de l'actualité aéronautique. Dès cet instant la plupart des constructeurs français sortirent chacun un ou plusieurs appareils qui eurent plus ou moins de bonheur vis-à-vis de la clientèle, le handicap majeur du développement de cette aviation étant comme toujours le prix de revient et de l'avion et de l'heure de vol. *R. Degieux*



La Société Potez se devait de répondre à ce développement, et n'était pas sans une certaine expérience, car en leur temps le Potez 36 puis le 43 et le 58 eurent leur part de succès, c'est alors que naquit le 60 vers l'année 1934, il présentait d'indéniables qualités. A cette époque peu d'avions étaient métalliques c'était une technique réputée chère, et pas encore parfaitement maîtrisée. Le bois par contre était une technique parfaitement connue et avait une réputation de robustesse, et de facilité d'entretien et en plus de simplicité. Le Potez 60 est l'exemple type d'un appareil parfaitement réussi, et qui dès le premier vol remplit le mieux qu'il était possible les exigences réclamées à un

bon avion de tourisme. Ces quelques chiffres illustrent bien la qualité du travail des ingénieurs de Potez. Poids à vide 286 kg, charge utile 265 kg. Ce qui peut paraître excellent si on compare le rapport poids total/poids à vide de 0,926 soit presque 1.

C'est un appareil très simple à construire. Les qualités de vol sont très bonnes, cet avion est quasi indéchirable. Le moteur qui équipe l'avion est aussi de fabrication Potez, (à l'époque beaucoup de constructeur fabriquaient aussi leurs moteurs tel que Farman, Salmson, Renault associé à Caudron).

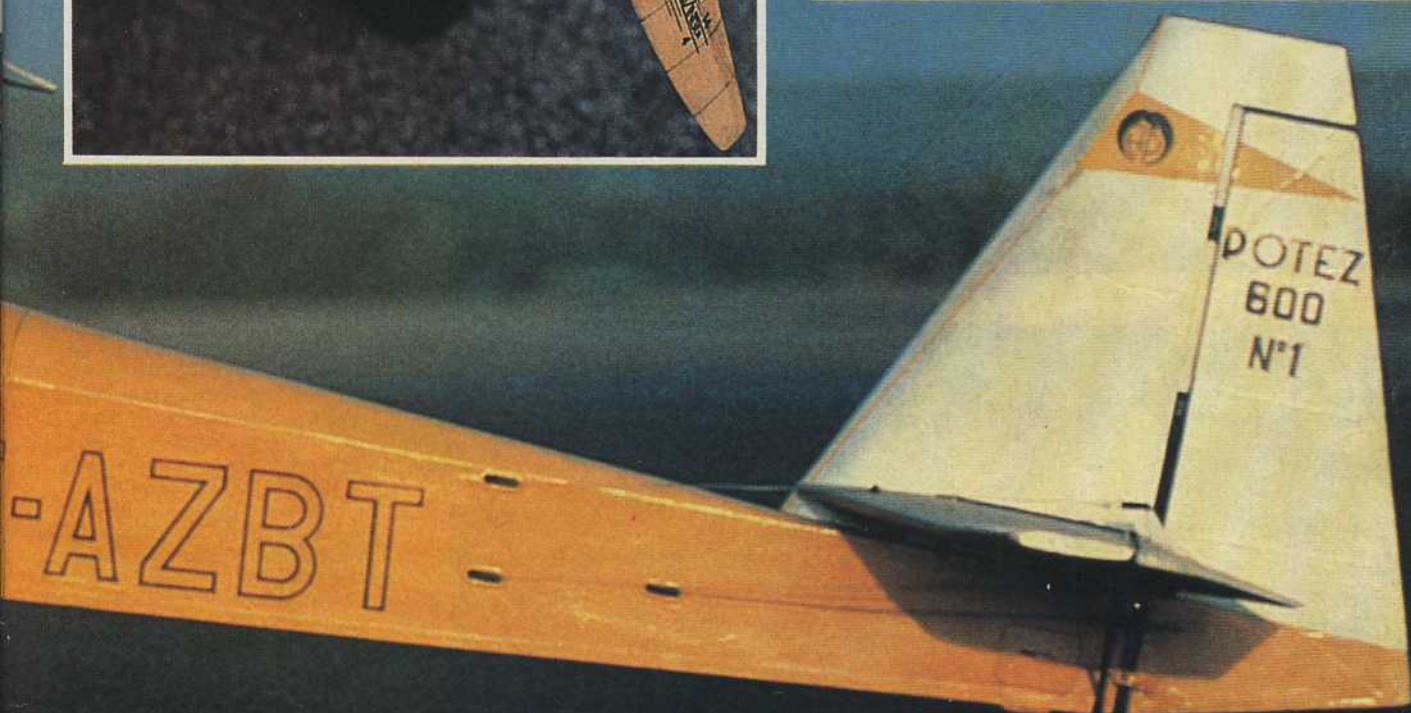
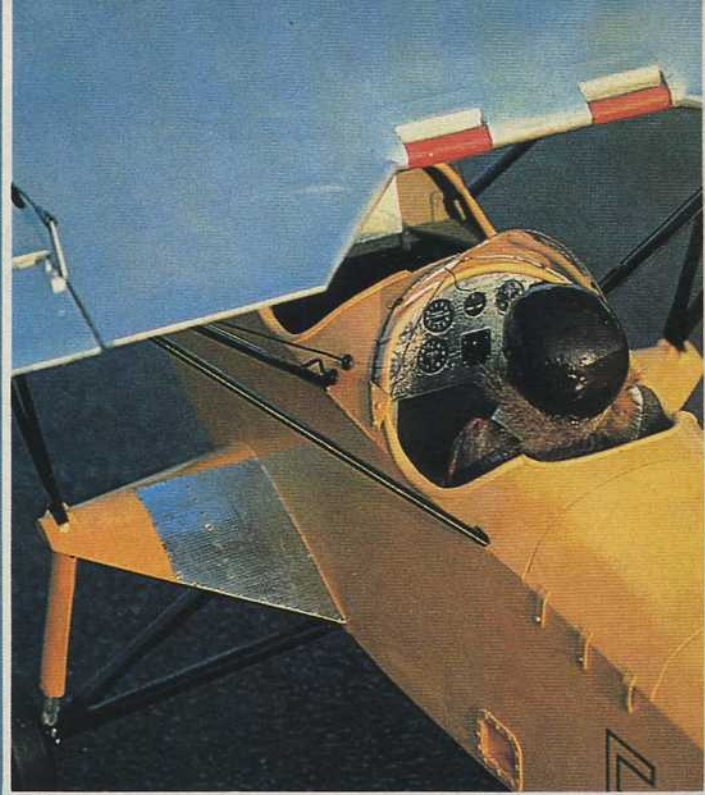
Ce moteur, avait tout simplement repris les cylindres du moteur 6B à 6 cylindres

et l'avait associé à un nouveau carter, ce qui en diminuait considérablement le coût, et garantissait une fiabilité, basée sur l'usage de ces moteurs déjà utilisés sur les autres avions de la firme depuis pas mal de temps déjà. Pour l'époque la consommation était très raisonnable puisque avec 90 litres contenus dans deux réservoirs dans les ailes, la distance parcourable était de 720 km sans vent contraire, cela faisait du 12,5 litres au 100 km.

Description

La voilure monoplane est constituée essentiellement d'une seule aile rectangulaire, continue, sur laquelle viennent se boulonner à l'aide de plaquettes fixées sur les longerons et les faux longerons deux extrémités trapézoïdales à profil décroissant à l'intrados.

Le profil principal est le Potez N° 9 dont les qualités ont été consacrées par les performances des avions Potez 53 et 56 ; son épaisseur relative est de 14 %.

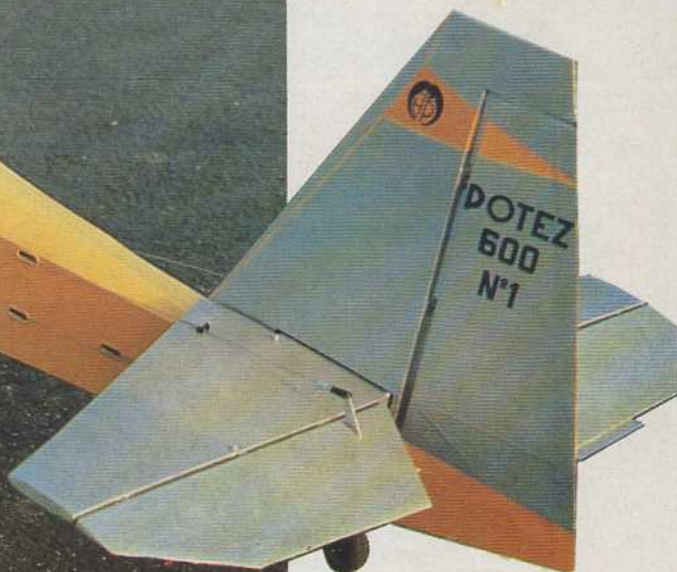


Plein cadre : Le Potez 60 au dernier Championnat de France, à Avignon.
 En haut à gauche : La magnifique reproduction du moteur tri-cylindre : toutes les ailettes sont faites en contre-plaqué 4/10^e et toutes sont différentes.
 En haut à droite : Une vue plongeante sur le poste de pilotage arrière, qui est le mieux équipé. Notez les petits détails : marche-pieds, ferrures du coffre.
 Ci-contre : Ce fut R. Fouquereau qui fit effectuer son premier vol à ce modèle sur le terrain de Chartres.



En haut, le vrai Potez 60 de M. Chevassut, qui doit être le dernier existant avec le moteur tri-cylindre en étoile. Il n'est malheureusement pas en état de vol pour le moment.

En bas, la comparaison avec le modèle permet d'apprécier le respect parfait des formes et des couleurs.





Sur cette page, le Potez 60 grandeur de M. Delattre, équipé d'un moteur Continental.



Cette vue permet de voir les découpes du capot moteur.

Construite en bois, l'aile entoilée comprend deux longerons parallèles en caissons, avec âmes en contreplaqué, et des nervures formées d'un treillis assemblé par goussets.

Le croisillonement est assuré par un ensemble de tubes en duralumin et de haubans.

Un contreplaqué d'okoumé raidi intérieurement par de fausses nervures constitue le bord d'attaque, il se fixe par collage et clouage sur les semelles du longeron AV.

Les ailerons entoilés s'articulent sur le faux longeron de l'aile dans la partie rectangulaire de celle-ci, ils sont commandés par un guignol unique en toile d'acier situé à leur extrémité la plus proche du fuselage.

Un des principaux avantages que présente cette voilure dont la construction est remarquablement simple est de pouvoir être démontée en procédant uniquement au débranchage des tuyauteries d'essence et de la commande de gauchissement, et au desserrage des 4 boulons qui, traversant les longerons, fixent la voilure sur la cabane en quatre points. La cabane constitue en effet un ensemble indéformable qui conserve sa position même lorsque l'aile est démontée.

La voilure contient les deux réservoirs d'essence en aluminium soudé d'une capacité de 45 litres.

Deux ailettes situées à la partie inférieure du fuselage sont formées par un longeron unique, supportant un carénage en contreplaqué, raidi intérieurement par de fausses nervures.

Le carénage est fixé par collage et clouage sur le longeron, et le longeron lui-même au cadre et au revêtement du fuselage qu'il traverse.

Fuselage

Le fuselage se compose essentiellement de deux panneaux latéraux assemblés sur des cadres. A l'avant, ces cadres possèdent une âme et constituent des cloisons.

Chacun des panneaux latéraux est formé de deux longerons en spruce réunis par un revêtement en contreplaqué d'okoumé.



Les inscriptions sur la dérive du Potez de Delattre.



M. Delattre, son Potez et le premier modèle de M. Degieux.



A l'intérieur du fuselage sont ménagés deux habitacles en tandem, l'un à l'avant destiné au passager, l'autre au pilote principal.

Cabane

La cabane est constituée de tubes torpédo en acier au chrome molybdène, formant deux pyramides de 5 tubes s'attachant d'une part à la voilure, et d'autre part aux cadres du fuselage et à l'extrémité de l'ailette.

A la partie supérieure de chaque pyramide, ces tubes sont groupés en deux attaches correspondant aux longerons de l'aile. Une équerre extérieure réunit

ces attaches et assure l'indéformabilité de la cabane lorsque la voilure est ôtée. Les tubes aplatis à leurs extrémités sont assemblés entre eux par l'intermédiaire de petites équerres et de boulons.

Empennages

Le plan fixe, de forme trapézoïdale, est de construction analogue à celle de la voilure.

Le longeron AV, oblique par rapport à l'axe de l'appareil, suit approximativement l'inclinaison du bord d'attaque. Le longeron AR reçoit les articulations du gouvernail de profondeur.

Le tableau de bord du poste pilote (place arrière).

Les deux longerons supportent les nervures et le revêtement de contreplaqué. L'assemblage du plan fixe sur le fuselage est réalisé à l'arrière par deux boulons à l'œil, et à l'avant par deux boulons verticaux permettant de faire varier l'incidence au sol d'une façon continue.

Le gouvernail de profondeur est formé de deux volets entoilés à nervures obliques. Chacun de ces volets porte un guignol de commande, et s'articule sur le plan fixe par trois boulons à œil.

La dérive est constituée d'un longeron oblique et d'un étambot vertical prolongé jusqu'à la partie inférieure du fuselage et boulonné sur celui-ci. Les longerons supportent les nervures et un revêtement de contreplaqué.

Le gouvernail de direction, constitué de nervures obliques entoilés, est commandé par un seul guignol.

Châssis d'atterrissage

Le châssis, à large voie, comprend deux demi-châssis indépendants en tubes d'acier soudés, fixés d'une part aux longerons de fuselage et, d'autre part, à l'extrémité de l'ailette. Ils comportent une jambe élastique et sont munis d'une roue type "ballon".

Caractéristiques

Envergure : 10 m

Longueur totale : 6,97 m

Hauteur totale : 2,35 m

Voie du châssis d'atterrissage : 2,10 m

Surface portante : 14 m²

Poids équipé (instruments de bord et de navigation) : 286 kg

Poids de combustible pour franchir 400 km avec vent

debout de 50 km/h : 70 kg

Equipage (avec parachutes) : 160 kg

Valises et outillage : 35 kg

Poids total en ordre de vol : 551 kg

Charge par CV : 9 kg

Charge par mètre carré : 39 kg

Poids total maximum : 565 kg

Performances au poids total des 551 kilos

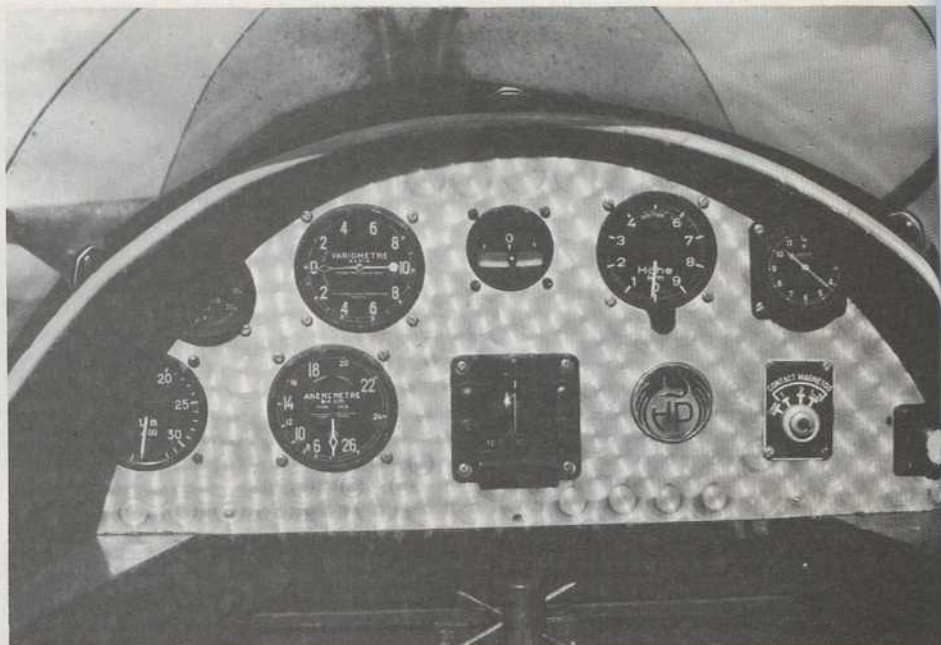
Vitesse maximum : 150 km/h

Vitesse d'atterrissage : 50 km/h

Temps de montée à 500 m : 3' 45"

Plafond : 3 000 m

Distance franchissable : 720 km.



Vue latérale du Potez de M. Chevassut, permettant d'apprécier les formes exactes de la cabane.

Groupe motopropulseur

Le moteur qui équipe le Potez 60 est le Potez 3 B, dont la puissance nominale est de 60 CV, et la puissance maximum de 70 CV.

Ce moteur est fixé par 7 boulons, sur un bâti en tubes d'acier soudé, lui-même assemblé au fuselage par 4 axes munis de silent-blocs.

Les deux réservoirs de l'aile assurent l'alimentation en essence, par l'intermédiaire d'une nourrice de 3 litres située derrière la planche de bord rabattable du pilote principal. Les réservoirs sont munis de robinets d'isolement permettant de démonter la voilure sans les vidanger. Un jaugeur à flotteur, à lecture directe, indique constamment au pilote la quantité de combustible disponible. Le réservoir d'huile, d'une capacité de

5 litres, est monté dans le fuselage, derrière le moteur.

L'ensemble du groupe motopropulseur peut être très aisément visité. Il suffit de soulever les panneaux latéraux du capotage, mobiles autour de charnières horizontales et de les maintenir en position haute à l'aide de contrefiches prévues à cet effet.

Aménagement

L'aménagement du Potez 60 comprend les deux sièges de l'équipage et le poste de commande du pilote principal.

La commande de gaz est rigide, les commandes de vol souples, et le palonnier réglable.

L'appareil peut éventuellement être équipé en double commande en vue de son utilisation à l'entraînement au pilotage.



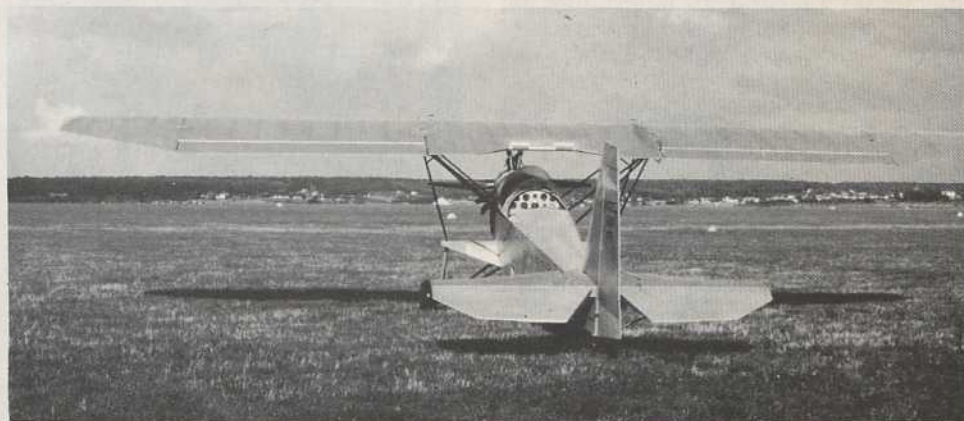
Le tableau de bord de la place passager : on ne peut plus simple.

Ci-dessous, 2 vues générales du Potez de M. Chevassut.

Derrière le pilote principal, une soute à bagages ménagée dans le haut du fuselage peut recevoir l'une des valises réglementaires de 15 kg, l'autre valise se place devant le poste AV ; un coffret disposé devant le passager est destiné aux objets personnels.

Le Potez 60 fut commandé à 250 exemplaires par le Ministère de l'air de l'époque, en vue de l'équipement des sections d'aviation populaire réparties sur tout le territoire et chaperonnées par les Aéro-Clubs locaux, en fait cet avion était proposé prix ferme pour 36 000 F en version standard mais les clubs grâce à la prime d'achat n'avaient à amortir que 17 300 F. En réalité la construction se verra confier à la société SCRA à Châteauneuf-en-Thimerais qui en sortit 155.

Beaucoup d'années après ces événements Jacques Delattre apprit que des



La dérive du Potez de Chevassut.

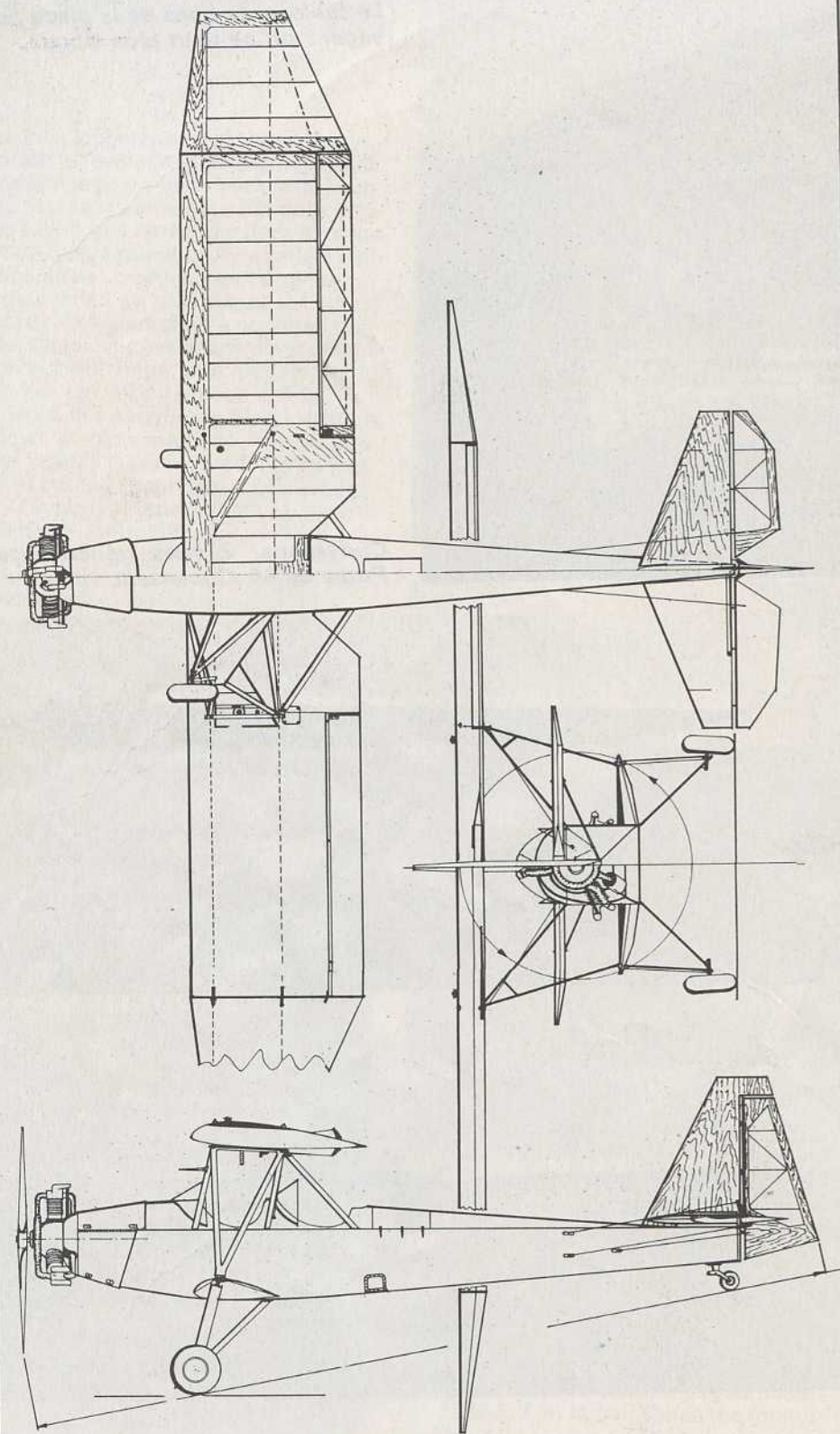
éléments de Potez 60 pouvaient être récupérés au siège de la Société SCRA. C'était en 1964.

Après beaucoup de travail et pas mal de pépins aussi (la vie n'est pas toujours drôle), le Potez de Jacques volera en mars 1975 équipé d'un moteur Miniet puis le Miniet ayant rendu l'âme, un Bon Continental de 65 ch est monté, et depuis ce Potez vole à la satisfaction de ses utilisateurs.

Jacques Delattre disparu prématurément, cet avion est maintenant basé à Angers, piloté par M. Ravel, dont la passion est aussi la restauration des avions et surtout des planeurs anciens qui s'en

iraient en poussière sans son action et celle de ses nombreux amis.

Beaucoup de pilotes ont pris en main le Potez de Jacques, et tous sont unanimes, c'est un avion qui vole à la perfection, moteur réduit, on peut maintenir un palier à 60 km/heure, la vitesse d'atterrissage est donnée pour 50 km/h, avec l'effet de sol et le vent quand il y en a, cela donne du 40 km/heure. Plein pot, la publicité Potez donne 150 km/h. Mais c'est peut être un peu exagéré, je me rappelle qu'en croisière Jacques me disait qu'il obtenait à peu près 120 km. J'ai fait un vol sur le Potez et là on a le temps d'admirer le paysage.



Biplane de tourisme

POTEZ 60

Année de réalisation du prototype 1934/1935
Fabrication série 1936 à 1939 et 1946-1947

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

		PERFORMANCES	
ENVERGURE	10 m	V-MAX HORIZONTALE	150 km/h
LONGUEUR	6,97 m	V-ATERRISSAGE	50 km/h
HAUTEUR	2,35 m	PLAFOND ABSOLU	3 000 m
SURFACE PORTANTE	13,67 m ²	DISTANCE franchissable vent nul	720 km
POIDS A VIDE	286 kg	PUISSANCE	
POIDS COMBUSTIBLE	70 kg	MOTEUR POTEZ 3B	60/70 cv
CHARGE DISPONIBLE	195 kg		
POIDS TOTAL MAXI	551 kg		

Plan réalisé à l'aide de la liasse "POTEZ" d'origine

Voici enfin la description de la construction du modèle de ce fameux Potez 60.

Un petit préambule pour rappeler au lecteur que ce modèle est véritablement une maquette exacte et n'a rien de commun avec ce qui fût publié précédemment dans diverses revues. A ce titre, la construction de ce modèle peut paraître un peu complexe, mais l'objectif recherché par le créateur d'une maquette est d'abord le respect le plus exact possible de l'apparence qu'il offre par rapport à l'avion représenté. C'est pourquoi on peut, dans ce genre de modèle, simplifier à l'extrême le type de construction. Certaines solutions peuvent paraître un peu compliquées a priori, après examen approfondi, le lecteur verra que ces solutions sont réalisables par un grand nombre de modélistes adroits.

En définitive, l'objectif est atteint, car le score réalisé en statique par ce modèle se place au niveau des meilleures maquettes actuelles. Ce résultat est le résultat de l'aboutissement d'un travail long et passionnant qui a débuté en 1977, époque à laquelle, je fis la connaissance de mon cher et regretté ami Jacques Delattre, qui m'a obtenu tous les renseignements (liasse de fabrication) et la chance d'approcher un Potez 60, encore en état de vol. Jacques avait travaillé très longtemps sur son Potez et avait fini par l'équiper d'un Continental 65 cv, qui était en définitive le seul moteur disponible pouvant remplacer le vieux 3 cylindres Potez 3 B dont on ne trouve pratiquement plus de rechanges actuellement. Son Potez 60 FPVQB est maintenant dans les mains expertes de M. Ravel, Angers où il est visible à l'Aéro-Club. Sur mon plan, j'ai dessiné également une version de Potez 60, équipée d'un 3 cylindres Potez 3 B, qui représente la version d'origine du 60; c'est cette version que j'avais choisie et présentée au Championnat de France à Avignon 1981; c'était la reproduction d'un avion ayant appartenu à M. Chevassut et immatriculé FAZBT, malheureusement, cet appareil n'est plus en état de vol actuellement, un jour peut être...

Donc en possession d'une très bonne Doc et après établissement d'un plan très précis du vrai au 1/5^e, je pensais qu'il était possible de faire un peu plus grand; c'est pourquoi ce modèle a été augmenté de 10 % par rapport au 1/5^e ce qui donne une échelle bizarre de 1/4,54545 ou 220 mm par mètre. Pour rester juste sous les limites fédérales 6 kg 10 c, l'avion fait 2,20 m d'envergure, 1,533 m de long et 66 dm² de surface. Contrairement à certain, je n'ai absolument rien modifié en ce qui concerne les profils d'aile et de stabilo, ni le rapport des surfaces.

J'ai préféré continuer l'expérience acquise avec le Morane 225 dont j'ai dessiné le plan pour mon ami Cacitti, et qui tenait si bien sa ligne de vol, malgré les raffales encaissées sous la pluie au Championnat de France 1981 à Redon. Le profil d'origine du Morane 225 est un profil à double courbure, dit "autostable", donc à C_{mo} négatif; c'est-à-dire que, quand l'avion cabre sur perturbation,



Deux vues de la structure avant entoilage qui permettent d'apprécier le respect de la structure par rapport au vrai.

le centre de poussée recule vers l'arrière, le poids de l'avion appliqué au C de G produit alors une force qui redresse l'appareil, ces profils sont employés également sur les ailes volantes. D'ailleurs aux échelles que nous employons si près du modèle grandeur, il n'est pas du tout prouvé qu'un défaut quelconque de l'original peut être corrigé en changeant le profil ou la surface du stabilo, surtout que dans ce cas, on n'est plus en maquette, bien souvent ces défauts sont dus à un poids excessif ou des surfaces gauchies.

La construction n'offre cependant pas de grosses difficultés, hormis la partie cabane qui va réclamer toute votre concentration, en effet les mats sont disposés en oblique dans les deux sens, ils offrent une triangulation parfaite, mais demandent beaucoup de soins pour être bien réalisée, néanmoins en suivant scrupuleusement les dessins et avec un peu de patience, cette difficulté peut être surmontée.

Bien que les plans paraissent un peu compliqués, ceux-ci sont en réalité remplis de renseignements nécessaires à la construction du modèle tel que : patrons, ou gabarits de découpe qui facilitent grandement la construction. Le fuselage se compose de deux flancs verticaux dont l'avant est en contreplaqué (CP) 20/10^e se raccordant au niveau du couple f4 sur un arrière en balsa 20/10^e la jonction se fait en biais ; opérer également une enture pour chevaucher les deux surfaces sur 4 à 5 mm, le raccord est recouvert à l'intérieur par une bande de CP 6/10^e de 15 mm de large.



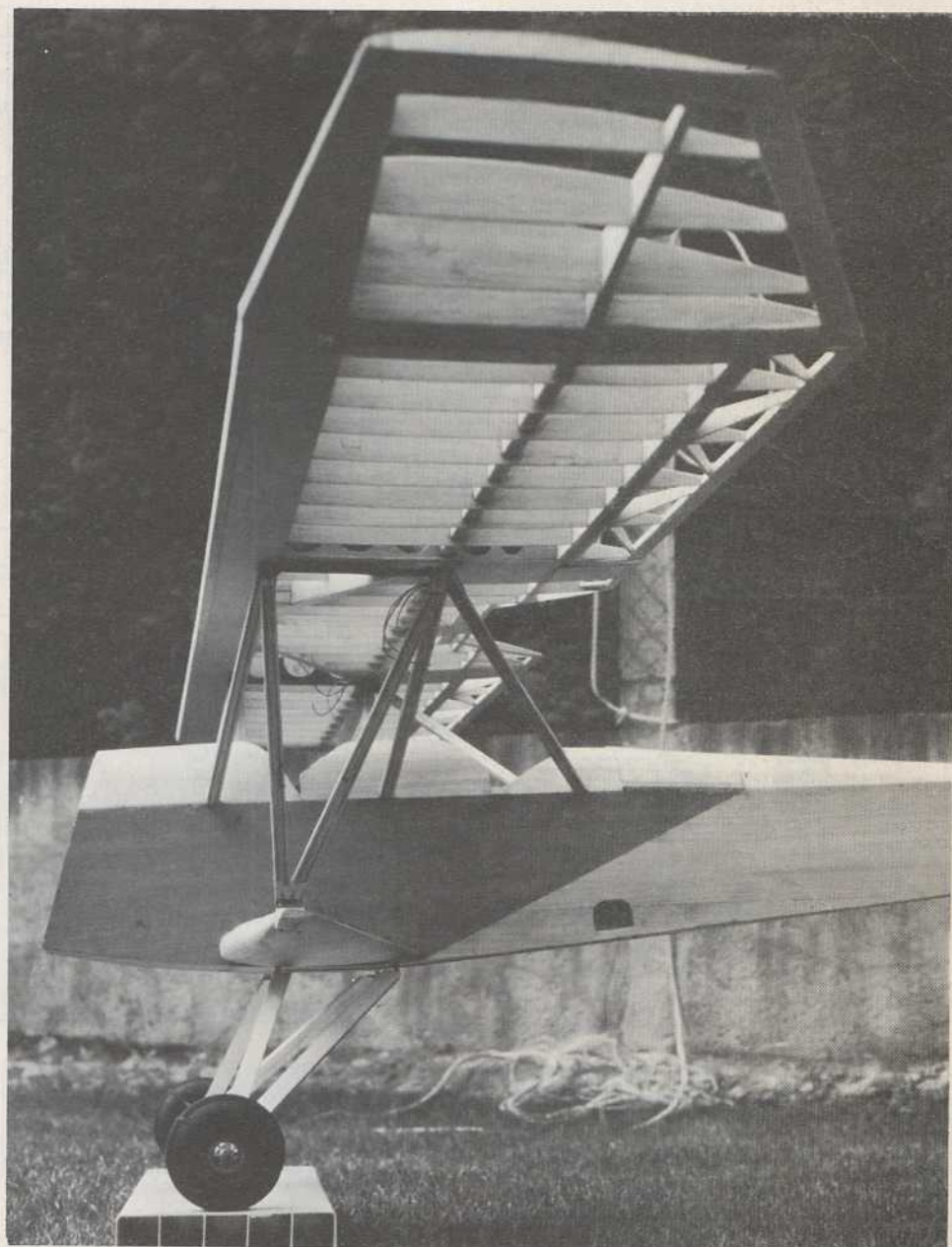
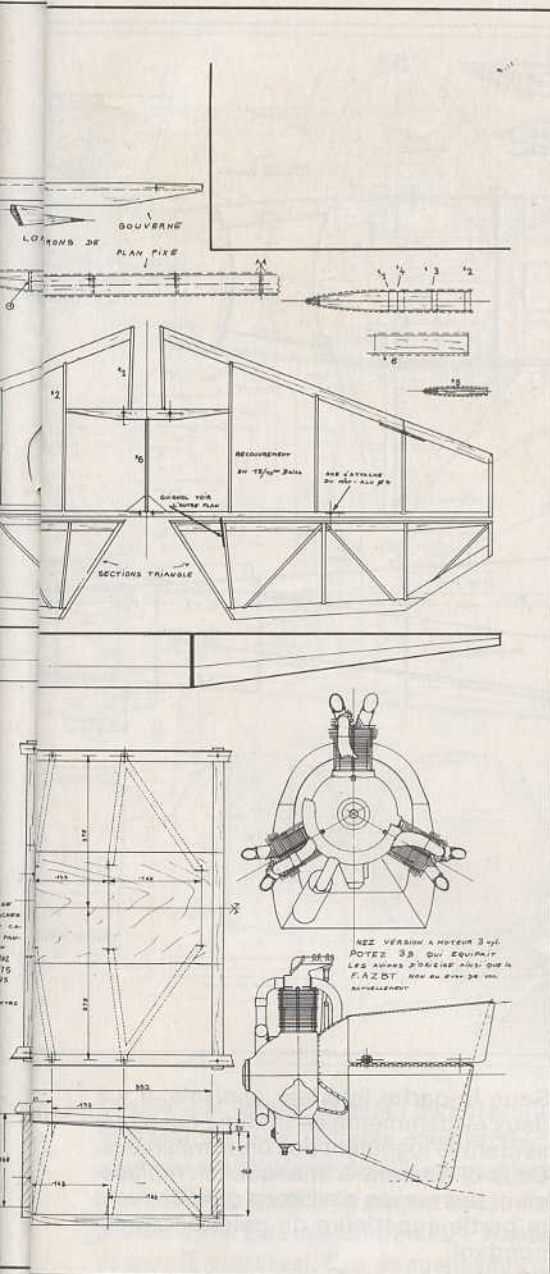
En examinant la construction de plus près, on s'aperçoit que l'avant est construit presque complètement en CP et l'arrière en balsa, sur un modèle de cette taille qui possède de grandes ouvertures sur le dessus, il fallait obtenir le maximum de rigidité, car la cabane reporte les efforts de torsion de la voilure sur les attaches collées sur le dessus du fuselage ; l'arrière par contre n'a à supporter que des efforts très modestes, c'est pourquoi j'ai allégé cette partie au maximum.

Opérer en deux temps, d'abord réunir à plat l'avant en CP et l'arrière en balsa, coller les baguettes 5/10^e (longerons AR) et les montants verticaux en balsa 3 x 10 ; tracer à l'intérieur l'emplacement exact des couples f1 f2 f3 f4. Coller les baguettes triangulaires qui renforcent le collage de ces couples, coller également les renforts en CP 6/10^e qui renforcent les flancs au niveau des fentes, nécessaires aux passages des câbles de commande des gouvernes.

Ensuite, opérer un calage sur chantier de façon à incurver le flanc qui est courbé de f1 à f4, mais droit ensuite "voir les côtes indiquées sur le plan" et coller alors 3 bandes de CP 15/10^e x 10 mm à la partie supérieure du flanc et 2 bandes découpées en forme à la partie inférieure ; on obtient de la sorte deux flancs bien cambrés à l'arrondi du fuselage et de plus, très rigides.

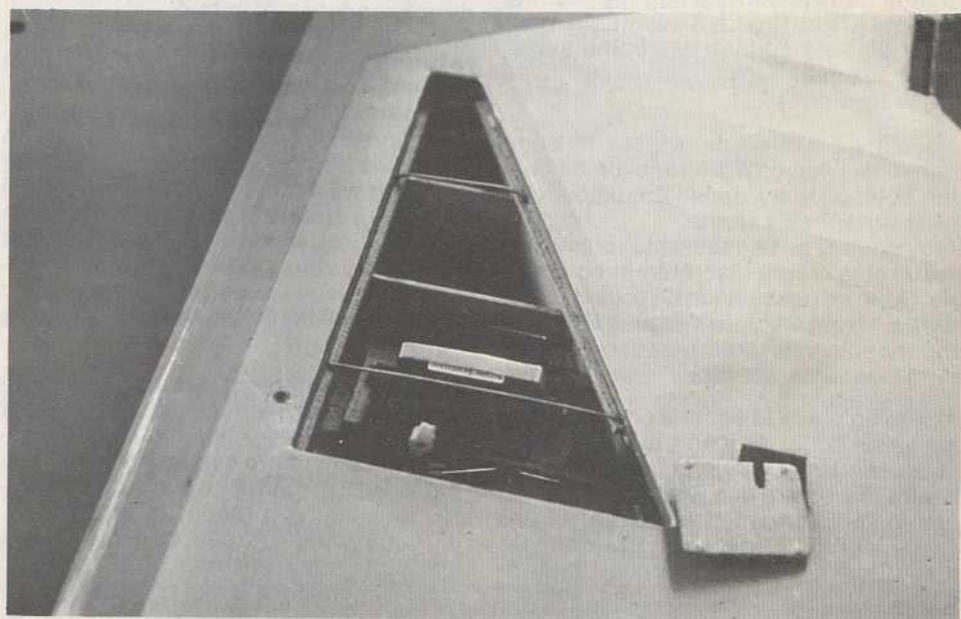
C'est maintenant qu'il va vous falloir fabriquer toutes les pièces nécessaires au fuselage, tous les couples f1 à f11, et le longeron d'ailette, puis découper son passage à la base des flancs.

Pour la jonction des deux flancs, j'opère de la manière suivante : je passe le longeron d'ailette dans la fente des flancs, je fixe également les 4 petites clés f12 qui se glissent entre les âmes du longeron d'ailette et qui reprennent les contraintes du flanc à l'endroit du passage où il est le plus fragile ; je pose ensuite les deux flancs bien à plat sur leur base où le fuselage est droit depuis f4 jusqu'à l'étambot et je cale cette partie sur chantier en faisant bien attention à la bonne position (perpendiculaire à l'axe) du longeron d'ailette ; poser le couple f4 et toutes les traverses en 3 x 10 à la base des différentes sections f5, f6, f7, f8 et le

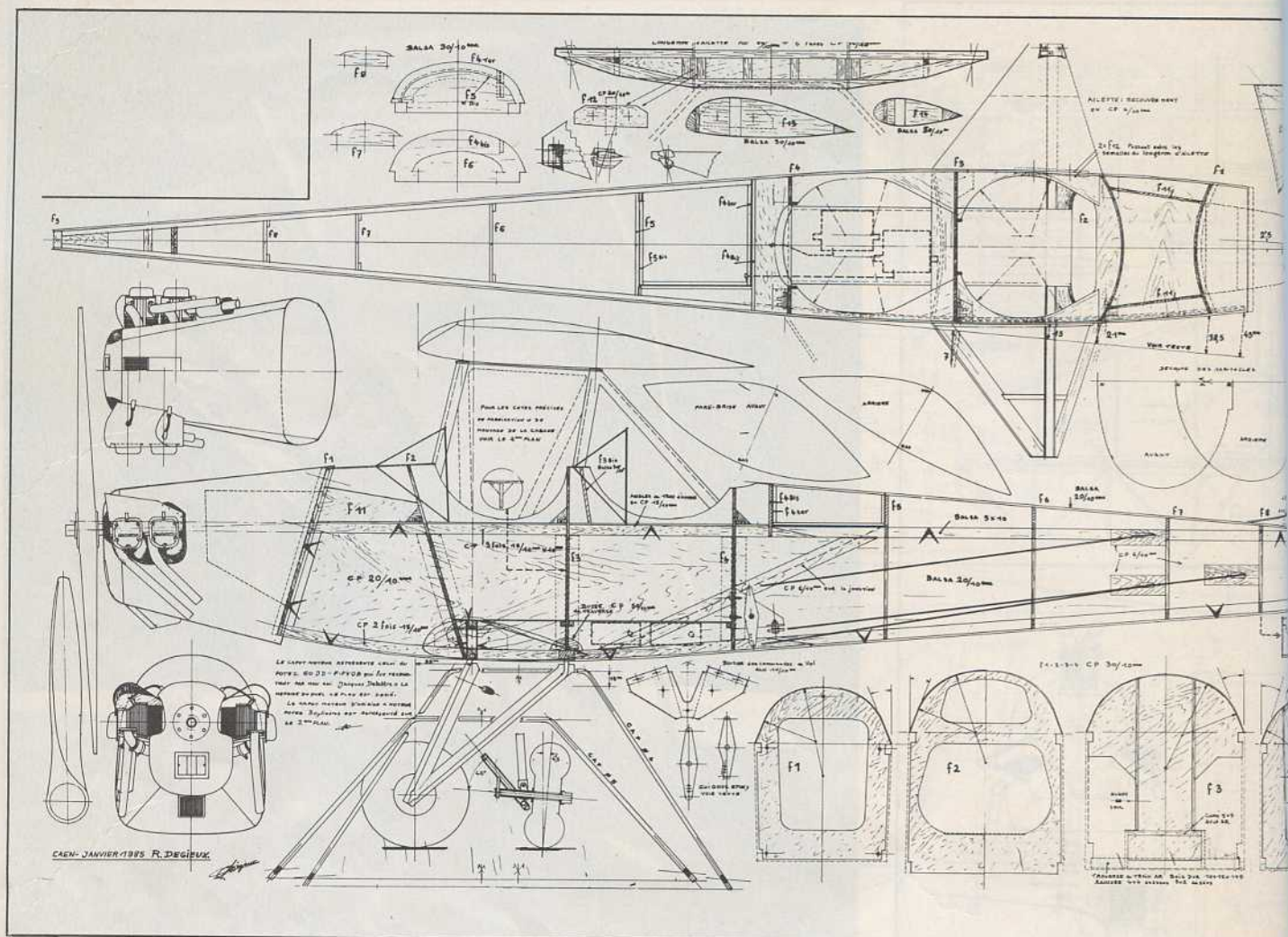


de direction et profondeur sont en alu 10/10°, chaque câble est fixé sur ces guignols à l'aide de deux petites entretoises en époxy (sans cuivre) rivées du côté câble par un petit morceau de tube laiton $\varnothing 2$ et du côté guignol par un morceau de tube plastique $\varnothing 2$ rivé au fer à souder ; pour le démontage on coupe le tube plastique, et on en remet un autre pour le remontage, facile et pratique. Ce système a l'avantage d'isoler complètement sur le plan électrique les câbles d'acier qui pourraient perturber la réception Radio ; l'autre extrémité de chaque câble est soudée sur un petit morceau de TF 2 x 40 et chape à visser et écrou standard, fixé sur chaque côté de palonnier correspondant dont on aura éliminé le cuivre au niveau de la pince de chape, pour les raisons évoquées précédemment.

Vous pourrez également réaliser maintenant les empennages et toutes leurs ferrures de fixation, ce qui va vous permettre de régler cet ensemble de commande de vol, qui sera difficilement accessible par la suite. Maintenant, décidez de l'emplacement



En haut : Vous noterez la cloison moteur inclinée (tout comme sur la grandeur d'ailleurs). **En bas,** les bossages représentant les réservoirs cachent en fait les servos d'aileron.



des deux servos ; ceux-ci peuvent se loger dans le caisson central, support de baquet pilote et commandes de vol (manche à balai et palonnier sur le vrai), un emplacement est donné sur le plan, mais vous devrez décider maintenant de l'implantation définitive de la Radio et des accès à pratiquer. Sur mon modèle, le récepteur se trouve ainsi que l'interrupteur dans le coffre à bagage derrière le pilote. Ce coffre peut éventuellement servir d'accès au bloc des commandes de vol, les deux servos sont accessibles par le trou pilote.

Les câbles 3 brins en Y pour la commande des servos d'ailerons (un de chaque côté) passent dans l'épaisseur des mâts arrière de cabane.

Vous pourrez aussi réaliser la roulette de queue et la rendre discrètement orientable. Donc en possession de tous ces éléments, Train-Cabane-Vergues-Bloc de commandes et roulette de queue, la suite peut être abordée.

Mettre en place la cabane en collant les bases sur f2, f3, f4, et en s'aidant des vergues droite et gauche ; vérifier que l'entre-axe latéral des fixations d'aile est bien de 550 mm, mettre à cet effet des cales entre le dessus du longeron d'aillette et la base des vergues, l'épaisseur de ces cales sera soigneusement notée, car vous devrez réaliser la fixation des vergues avec cette cote exacte ; ces dernières sont tenues sur le longeron d'aillette par 2 tiges filetées 2 x 40.

La partie supérieure des mâts est fixée par dessus la cornière de vergue à l'aide de deux petits rivets (pointe laiton O 1). Cet ensemble reste à demeure sur le fuselage et n'est plus démontable par la suite.

L'aile est tenue par 4 morceaux de T F, 3 x 50 passant dans les trous correspondants, elle est bloquée à l'aide d'écrous et de rondelles éventail.

A noter que l'angle de calage de la cabane fixe l'aile à 3° d'incidence comme sur le vrai, si vous désirez modifier cette incidence, vous aurez à ajouter des rondelles sous la fixation AR à raison de 2 mm, 1/3 par degré. Mon Potez vole avec 2 degrés positif à l'aile et 0,5 positif au stabilo. Après avoir monté les jambes avant et arrière de train dans leur logement, vous pouvez maintenant fermer le dessous avant du fuselage avec le fond en CP 15/10°, en balsa 20/10° à l'arrière.

Poser le revêtement des habitacles en CP 6/10° et les découper ensuite suivant le bagarit noté sur le plan, finir le revêtement de la partie supérieure arrière en balsa 20/10°, mettre en places les nervures de l'aillette et recouvrir de CP 6/10°. Je peux parler un peu de l'aile qui ne comporte pas réellement de difficultés : c'est évidemment la reproduction exacte du vrai car toutes les nervures sont apparentes ; le Saumon est très mince (6 %), le protéger par un placage de CP 10/10° à chant.

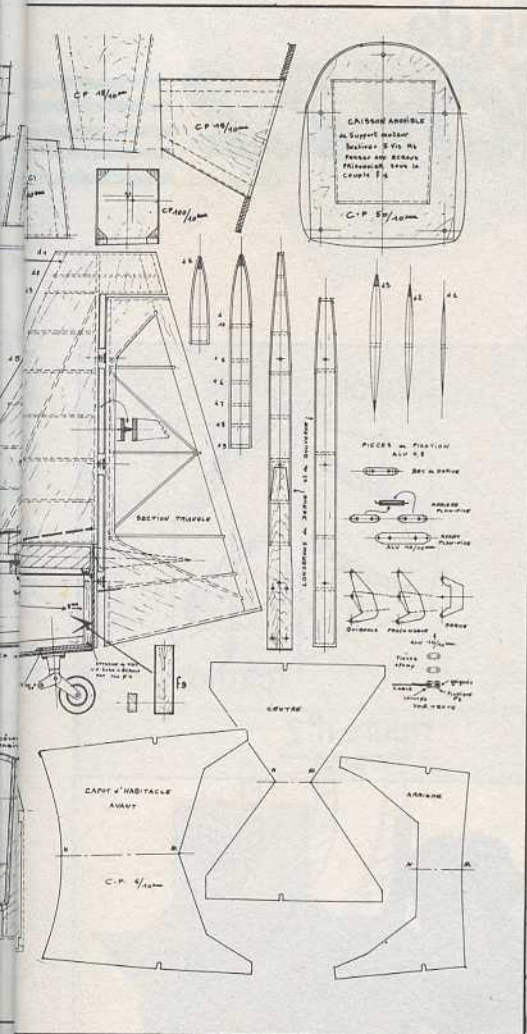
Sous la partie inférieure centrale, il y a deux évidements en triangle qui représentent le logement des deux réservoirs. Ceux-ci servent à masquer l'emplacement des servos d'ailerons qui attaquent la partie supérieure du guignol correspondant.

Le raccordement aux servos dont les cordons passent dans les épaisseurs des mâts arrière, peut se masquer à l'aide des petites portes de visite indiquées sur le plan.

La construction de l'aile est présentée d'un seul tenant, mais on peut la rendre démontable aux extrémités, comme personnellement j'ai fait. C'était d'ailleurs une des possibilités du grand, quoique, assez peu souvent utilisée dans la pratique.

Côté motorisation un OS 61 FSR entraîne une hélice 13 x 5 bois, cela semble la meilleure adaptation.

Comme indiqué précédemment, le bloc moteur peut être dissocié très facilement du fuselage, car tenu par 5 vis M 4, l'ossature de ce bloc repose sur un couple fort en CP 50/10° fixé comme indiqué et un caisson tronçonné en CP 15/10° renforcé aux angles par baguettes triangulaires en sapin 10 x 10 ; la face avant est en contreplaqué 100/10° et supporte le bâti moteur en accord avec le moteur que vous avez choisi ; comme la place ne manquait pas, j'ai aussi logé le servo de commande de ralenti, ainsi qu'un pot d'échappement factice, d'un volume

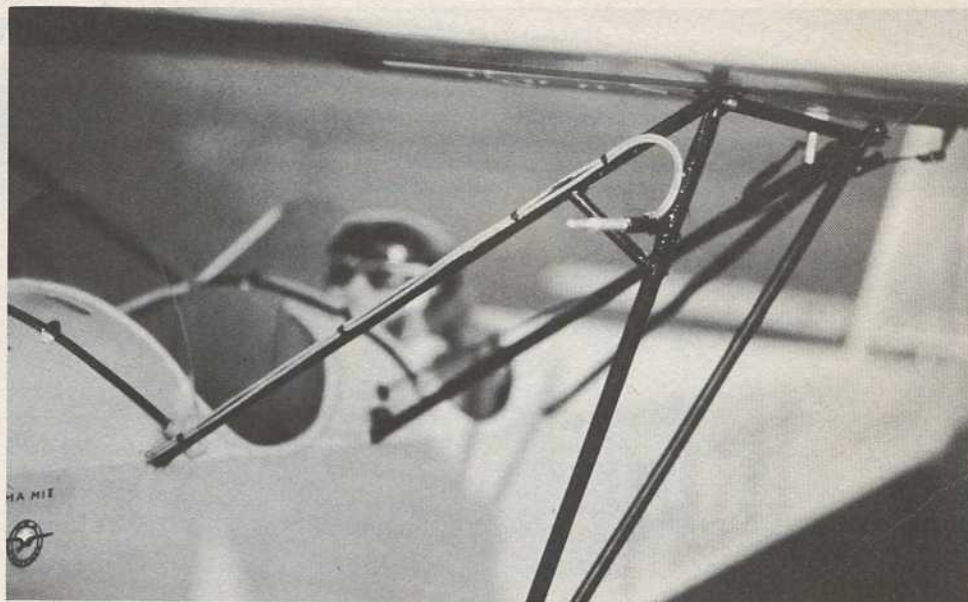


Le plan très détaillé et exact du Potez 60, réalisé à partir de la liasse constructeur, avec une multitude de détails nécessaires pour traiter le modèle en maquette, est disponible à nos bureaux contre 200 F franco de port (2 planches). Bon de commande p. 76-77.

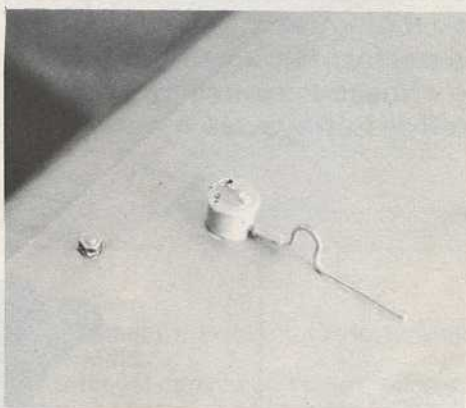
confortable qui éjecte par le tube d'échappement à l'échelle vrai. Ceci évidemment sur la version à Potez 3 cylindres (voir Avignon, etc.).

Je n'ai pas voulu donner une description même succincte de la réalisation du fameux faux moteur 3 cylindres Potez 3 B dont tant de personnes ont bien voulu me faire part de leur admiration, et je les en remercie ; principalement pour cause de place, et de complexité, mais si d'aventure beaucoup de modélistes étaient intéressés qu'ils écrivent à la revue, cela pourrait être traité dans un article à part et servir de base à d'autres réalisations de maquettes. Ce ne sont pas les sujets qui manquent !... La version à moteur Continental est beaucoup plus facile à réaliser, car les cylindres sont à peine apparents et le capotage a des formes entièrement développables.

La différence des deux versions dont les hélices occupent une place identique par rapport au fuselage, réside dans l'inclinaison de l'axe moteur-Zéro pour le 3 cylindres ; 2 degrés de négatif dans la version Continental.



Gros plan sur un détail : le tube pitot, monté sur un mât de la cabane.



Autre détail : un des 2 bouchons de réservoir. En bas, un décollage. Contrairement à ce que pourrait laisser croire cette photo, le modèle est très stable en vol.



Le Potez est entoilé entièrement à la soie, enduit, bouche pore, peinture polyuréthane. La décoration est différente sur les deux versions, le FAZBT a le fuselage jaune, les ailes et les empennages argent avec un léger décors jaune, aux bords d'attaque, la cabane, le train et les lettres de code en noir ; sur le FPVQB, celui-ci est tout jaune, le dessus du fuselage en bleu très foncé presque noir, ainsi que le BA de l'aile, et le train. La batterie de 1,2 Ampères est placée juste devant le longeron d'ailette, le réservoir contient 600 cc et a l'avantage de lester un peu le modèle, le centrage est à 25 %, plein fait.

Le pilotage ne pose pas de gros problèmes, c'est ainsi que l'avion peut virer aux ailerons seul, sans l'aide de la dérive, qui, elle, est absolument indispensable au décollage.

Pour parler encore des qualités de vol, la notice publicitaire de la maison Potez disait en parlant du 60 :

"Sa stabilité propre en particulier est telle qu'abandonné dans n'importe quelle position, même aux vitesses les plus réduites, il reprend automatiquement sa ligne de vol".

C'est sans commentaire !...