

Le Potez 60 ou La Sauterelle



Le Potez 60 conçu en 1934, dans la période dite de la belle époque de l'aviation, laissa un très bon souvenir à tous ceux qui l'ont piloté (selon le constructeur, l'avion était "à la portée de tous !"). Construit très simplement et bon marché mais présentant toutes les garanties de solidité et de sécurité, il a plusieurs caractéristiques liées aux avions Potez des années 30 : aile parasol rectangulaire sans dièdre munie d'ailerons sur toute la longueur sauf sur les bords marginaux de forme trapézoïdale avec un léger dièdre, la dérive haute et sans arrondi, un train d'atterrissage dont la largeur de voie confortable lui confère une bonne assise.

Il est équipé d'un moteur à 3 cylindres Potez 3B de 60 ch refroidis par air (au ralenti, il vibre tellement que les mauvaises langues disent de lui qu'il en a six), conçu et fabriqué à l'origine par Anzani.

Le Potez 60 est un appareil de tourisme biplace en Torpédo au confort rudimentaire voire spartiate. Les deux postes sont équipés de commandes complètes. Pour communiquer, le pilote, l'élève et/ou le passager utilisent de bons vieux tubes acoustiques. L'avion est dépourvu de démarreur tout comme de frein. Sur les quelques modèles encore en état de vol, des freins ont dû être adaptés ; la béquille arrière d'origine est substituée au profit d'une roulette de queue, le moteur Anzani est quant à lui souvent remplacé par un 4 cylindres à plat Continental.

La mise en route de la mécanique requiert comme à l'origine deux personnes et c'est toujours le même dialogue entre le pilote et le mécanicien qui donne les ordres :

- *Contacts coupés, essence ouverte !*

Le pilote, assis dans son habitacle, s'affaire à tourner le robinet de carburant et, l'opération terminée, donne la réponse :

- *Contacts coupés, essence ouverte !*

Le mécanicien fait tourner l'hélice afin que le carburant parvienne aux cylindres pendant que le pilote manipule la manette de gaz.

- *Contacts !*

Le pilote enclenche l'interrupteur des magnétos.

- *Contacts !*

De façon énergique, l'hélice est lancée et le moteur se met en marche.

Ne trouvez-vous pas que cette façon d'opérer est identique à celle que nous pratiquons sur nos petits modèles ? A ceci près que le dialogue se transforme en monologue puisque nous prenons les places du mécanicien et du pilote.

Le plan du Potez 60 de la collection des plans MRA n'est pas une nouveauté mais, peu rencontré sur les terrains, il mérite d'être connu.

Le fuselage

La construction du fuselage du type caisse est classique mais demande toutefois un minimum de soins. Il faut choisir le moteur à mettre dans la cellule (un 2 ou un

Sur la cabane attenante au fuselage, les platines de fixation de l'aile



4 temps) puis savoir si son support viendra du commerce (à moins d'être un fana des baguettes support de moteur en hêtre) car cela va conditionner l'emplacement du couple pare-feu et du même coup vous astreindre à le tracer. Pas de panique ! vous avez un plan du fuselage en vue de dessus et en vue de profil pour vous faciliter la tâche. Profitez-en pour tracer également l'empreinte de votre réservoir sur le couple horizontal F16 et tronquez les renforts F15 ainsi que les flancs latéraux.

La partie supérieure arrière du fuselage est habillée de balsa 20/10 préalablement mis en forme (la surface est développable). N'oubliez pas auparavant de mettre en place la commande de profondeur et de direction. La partie avant est à coffrer avec des baguettes de 8 x 2 ; celles qui ont été posées en dernier sont à ajuster. La caisse du fuselage terminée, il faut adapter le train d'atterrissage confectionné avec de la cap de 3 et 4 mm, ligaturée puis collée de façon définitive sur l'entretoise en ctp qui lui sert de support. Poursuivez en coffrant les deux petits moignons d'aile en baguettes de 20/10 taillées en queue de billard sur les bords d'attaque.

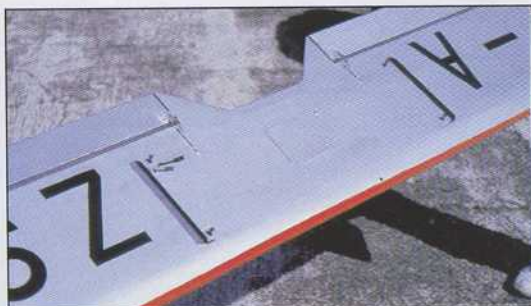
Sur le modèle présenté une modification de la cabane a été faite mais ce n'est pas une obligation. Nous avons effectué cette modification pour les raisons suivantes :

- sur le plan d'origine, la cabane est solidaire de l'aile, ce qui à notre avis amène une contrainte non négligeable :

démontage/remontage de la partie supérieure du fuselage à chaque fois et vissage/dévisage d'une douzaine d'écrous M3. Il y a de quoi irriter le plus calme des modélistes et pour les grands nerveux, cela peut se terminer par un piétinement rageur de l'avion en commençant par les empennages (c'est la partie la plus basse).

- autre inconvénient : le transport où en règle générale, on blesse régulièrement nos modèles. L'aile avec sa cabane est de ce fait assez "épineuse" (sans pour autant la comparer à un oursin), elle risque de s'endommager et d'endommager tout ce qui passe à sa portée.

Nous avons rendu la cabane solidaire du fuselage. En lieu et place des baguettes pleines des assises et de fixation de la cabane, mettez des baguettes rainurées dans lesquelles on colle des tubes de laiton. Ces dernières accueilleront par la suite les cap de la cabane après confection. Pour la cabane, soyez le plus précis possible : cambrez les cordes à piano toujours par paire afin d'éviter de se retrouver avec "une cabane bambou" qui peut compromettre les qualités de vol du modèle. Sur la partie supérieure et à chaque extrémité, brasez des petites platines qui serviront d'assise à l'aile. Quatre vis M3 traversent ces platines, se vissent dans les écrous prisonniers collés entre les nervures de l'aile et assurent sa fixation. L'ensemble de ces cap sont recouvertes en balsa est à profiler. Certains modélistes répugnent à s'attaquer à la fabrication de ces cabanes qu'ils trouvent ardue à confectionner (mais ils tortillent bien un train d'atterrissage sans sourciller). La béquille arrière est à réaliser en cap 20/10 mais certains modèles grandeur sont équipés de roulette de queue. Là encore, on peut choisir son option : il est indéniable que la roulette est beaucoup plus agréable pour taxier l'oiseau et l'amener dans l'axe de la piste.

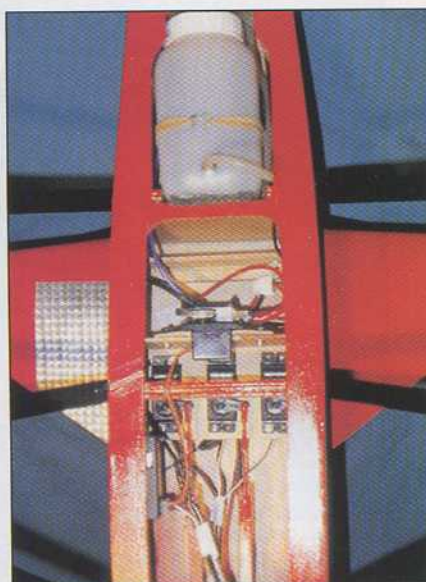


Sur l'aile, les cornières en alu servent à son centrage sur la cabane. C'est bien pratique pour engager les vis de fixation.

convexe facilite bien les choses. Cependant, il convient de tailler des cales en biais pour soutenir les trois dernières nervures situées dans la partie trapézoïdale, en bout d'aile, de chaque côté.

Suivant l'option choisie pour notre cabane, on suit fidèlement le plan où il faut avant de coller les nervures, penser à positionner des entretoises entre les nervures A4 et A5. Les entretoises qui reçoivent les écrous à griffes de fixation à la cabane doivent, pour des raisons de résistance, être accompagnées de renfort, sous forme de gousset, en ctp contrecollés sur les nervures citées.

La timonerie des ailerons est installée et on veille à ce que le fonctionnement soit sans



Les servos de profondeur, de direction et des gaz sont alignés. Le micro-servo à plat sert à activer le micro-contact d'alimentation de la bougie.

jeu ni point dur. Si cela vous est possible, privilégiez la mise en place de deux servos, un par aileron par commande directe, les réglages n'en sont que plus faciles. On termine par le coffrage et la découpe des ailerons, sans oublier d'intercaler les renforts de fixation des guignols dans les ailerons.



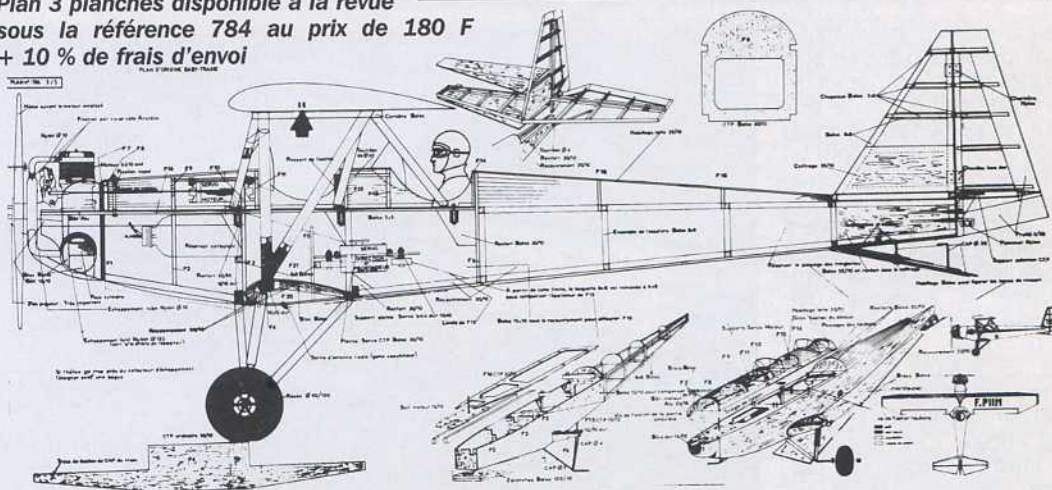
Empennages

Cette construction n'appelle aucun commentaire, il suffit de se conformer aux indications du plan pour les sections des matériaux à utiliser. Toutefois, la partie haute du volet mobile de direction a subi une petite modification par rapport au plan que l'on peut apercevoir sur les photos. L'aspect maquette en n'est que mieux respecté.

L'aile

Réalisée en un seul panneau, il est indispensable d'avoir un chantier à sa taille. Il n'y a pas grand chose à signaler sur sa construction, le profil plat

Plan 3 planches disponible à la revue sous la référence 784 au prix de 180 F + 10 % de frais d'envoi



Le faux moteur

Avec ce type d'appareil, il semble difficile de faire l'impasse ; le jeu en vaut la chandelle et une fois terminé, on jubile en contemplant son œuvre. Il est possible d'acquiescer un tricylindre mais son échelle comme sa puissance ne sont pas adaptées à notre modèle. Si c'est un moteur 2 temps qui équipe l'engin, les cylindres (qui sont en règle générale des pièces de révolution) peuvent être usinés par vous-même si vous maîtrisez le travail du tour ou mieux par un copain sympa. Avec un moteur 4 temps, cette option est à exclure. Il faut alors prendre son courage à deux mains et relever le profil des ailettes et du cylindre pour faire une reproduction aussi fidèle que possible du moteur qui sera installé. C'est ce que nous avons fait et après découpe de chaque éléments, il faut les empiler avec soins en les contre-collant, les cylindres sont en balsa,



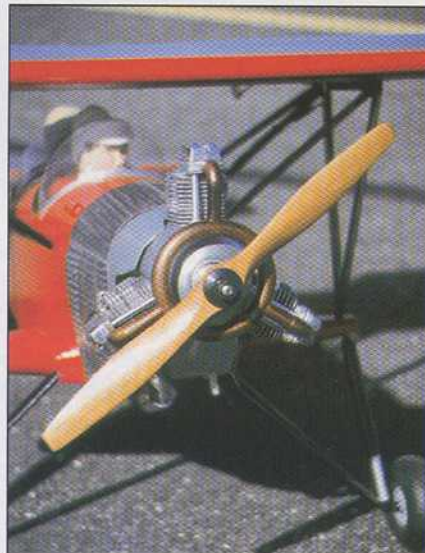
On peut voir le moteur chapeauté par le petit capot à trois meplats. L'un est ajouré pour laisser le passage au vrai cylindre.



Les trois éléments qui constituent le capot. On aperçoit la cap en forme qui ceinture le cylindre afin de maintenir solidement le collecteur d'échappement.



Le moteur en attente de ses capots.



Gros plan sur le moteur.

rayon plomberie, sont en cuivre, on en trouve aisément dans les grandes surfaces de bricolage. Notre collecteur est fixé sur les faux cylindres par collage et sur le vrai par une petite ceinture en cap très fine maintenue par une vis.

Il nous faut maintenant habiller cet ensemble par un capot en deux pièces, une



les ailettes en ctp multiplis. Ces pseudos cylindres sont portés par un petit capot cylindrique (fait en moule perdu) comportant trois méplats positionnés à 120° dont un ajouré pour laisser le passage du vrai cylindre. Fixé sur le couple pare-feu, il vient coiffer le carter. Les caches culbuteurs viennent du commerce et apportent une bonne touche de réalisme.

Le collecteur d'échappement circulaire est à découper dans du ctp, les anneaux de rideaux n'étant pas au diamètre adéquat. Les parties coudées, issues du



