

Potez 29 sanitaire

des meilleurs a beaucoup augmenté. Enfin, plus grosse erreur, ma documentation était insuffisante et imprécise, ce qui, dans cette catégorie, ne pardonne pas. Difficile de trouver une bonne doc sur des avions français anciens dont les archives sont le plus souvent disparues.

Le modèle

Au point de vue de la structure, pas de difficultés particulières, à part le besoin de faire léger. Fuselage caisse, capot en blocs mis en forme, à peine creusés. Ailes rectangulaires de construction rapide, sauf les détails, comme toujours. Par contre, la finition demande un peu de soin. Les fenêtres sont découpées dans les deux flancs en japon vert simultanément sous un papier qui sert de gabarit. Les chutes sont précieusement conservées et identifiées car elles serviront plus tard de masques pour la peinture. Une bande d'acétate très mince est collée à l'intérieur, à la colle néoprène pour styro, qui est assez fluide, passée très rapidement avec un petit pinceau. Le tout se tend bien à l'eau, attention aux dépassements en passant l'enduit assez généreusement. J'ai utilisé de la peinture en bombe Tamyia qui est très satisfaisante par son aspect satiné. Mais ces bombes sont chères et très puissantes, on doit les utiliser de loin avec beaucoup de gaspillage quand on en vient à des détails. Tamyia acrylique pour les croix, le train et quelques détails. Les persiennes du capot ont constitué un vrai cauchemar. Une photo montre bien qu'elles sont encastrées. J'ai voulu le faire, mais je n'ai pas réussi à obtenir de petites persiennes en carton mince assez nettes après peinture alu. En bref, mon capot est assez raté, alors que c'est la partie la plus en évidence !

Les premiers essais ont été effectués avec un nez provisoire qui a permis de déterminer la direction de l'axe à l'aide de cales de la manière habituelle. Rappelons cette méthode simple : Une fois cette direction connue (8° de piqueur et 9° à droite pour le Potez !), remplacer l'axe par un longue corde à piano, repérer ou celle-ci rencontre la structure (si elle perce un couple c'est encore mieux !). Retirer les cales, enfile le nez définitif sur cette c. a p. restée en place et coller le palier à l'angle ainsi défini. En principe on n'a plus besoin de cales ou au pire très minces.

Réglage : CG à 30 mm du bord d'attaque supérieur, gouvernes de stab relevées de 4 mm, aileron droit à peine relevé, gauche baissé de 10 à 15°, gouverne de dérive 10° à gauche. J'espérais voler avec une simple boucle de 6,35 mm. Bien que ça ne soit pas tout à fait impossible, il a fallu, pour ne pas faire avoir à faire trop d'essais, passer à 4 brins de 3,4 mm pour assurer un décollage assez rapide sans aller à un remontage dangereux.



J'étais tenté par cet avion, car je voulais savoir si un biplan pouvait voler sans dièdre. De ce point de vue j'ai été satisfait, car les vols ont été bons, sinon exceptionnels. Mais la réalisation était inférieure à bien d'autres, et le niveau de vol

