

# POTTIER... POTTIER... POTTIER....

Aviation Magazine ... 15 Novembre 1980, le POTTIER 100, une énorme découverte à l'échelle "caca-huète". 1986, c'est le POTTIER 180 biplace côte à côte, construit en particulier par Michel MIARD (n°32). 1991 le POTTIER 80! monoplace construit par M<sup>r</sup> DUC: effet irrésistible, root blanc, avec décor en jaune, liserés et immatriculations noires. Mais "la bête" demande de la mise au point; le modèle vire trop large et ne lève pas le nez (il convertit sa puissance en vitesse et non en altitude). Je dispose de plusieurs modèles compétitifs. Malgré son aspect très séduisant le POTTIER 80 va prendre la direction d'un placard.

2002 - notre traditionnel concours de fin d'année, le POTTIER 80 est en exposition avec un autre "oublié", le TETRA de M<sup>r</sup> HUMBERT. Il plaît; je me souviens de son comportement en vol. Je décide de reprendre les essais. Je tire sur le manche, braque l'axe moteur à droite, ajoute un peu de plomb dans le nez. Le modèle vole moins vite et vire enfin. Après ces trois retouches, impression très positive. Vol non chronométré, remontage encore modéré, j'ai le sentiment que le vol approche la minute.

La suite, le 9<sup>e</sup> Février 2003 où mon POTTIER 80 bat mon TREMPIK et aurait pu réaliser un vol de 85 secondes sans la perte d'altitude (5 mètres) provoquée par un câble tenant le lustre central et dévie la trajectoire du modèle vers la tribune où il se pose au bout de 68 s. à trois mètres au dessus du parquet... Destin étrange après 11 années passées dans un placard! La décision est prise de redessiner le plan... première version parue dans "VOL LIBRE" n°96 de 1993. Une autre décision est d'en refaire un et une troisième décision est de l'adjointre à mes trois POTTIER 100 de démonstration pour le salon 2003 de la porte de VERSAILLES, certain à l'avance que tous ces vols de démonstration (pas loin de 300 tout de même) ne le rajeuniront pas (deux déperçages délicats dans les filets à cause des courants d'air) -

Pour plaire, il plaît: les vols sont d'un réalisme impressionnant (vitesse à l'échelle grâce à la faible charge alaire; 4,1 g/dm<sup>2</sup>). La prise d'altitude est plus progressive que celle des POTTIER 100 mais tout de même spectaculaire. Le meilleur vol sans pousser le remontage dépasse la minute quinze. Les points à surveiller pour ne pas avoir à trop plomber le nez sont: partie arrière très légère en particulier stabilo, dérive et feuille de coffrage du dos du fuselage (on doit amincir le bois [plume] jusqu'à pouvoir, comme on dit, lire le journal à travers...). Ne pas oublier que le centre de gravité de l'écheveau se trouve pratiquement 5 cm derrière le centre de gravité du modèle (il faut 1,5 g de plomb dans le nez pour faire contrepoids. Un autre point à surveiller est l'arrimage des ailes (une "clé" traversant le fuselage ne serait pas un luxe...)

Pourquoi ce retour sur le passé? Il n'est pas sans rapport avec la réglementation internationale enfin adoptée en FRANCE pour les maquettes à l'échelle caca-huète. L'aile basse apporte 9 points au statique et les carénages de roues 1.

Dans quelques années je vous parlerai peut être de mon enthousiasme pour le POTTIER 130 "bleu citron"... il n'a pas eu de chance: à l'affiche en 1998, il n'avait pas été fini pour notre concours... et l'était mal pour l'édition 1999 où il a effectué des vols encourageants. Il reste quelques progrès à faire pour compenser la petite dérive qui rend le départ très sensible à la surpuissance. Peut être tout simplement un dosage à revoir entre le vrillage différentiel négatif des deux ailes. Conclusion pour le POTTIER 80? L'essayer, c'est l'adopter! N'oubliez pas cependant que le réglage d'un modèle de vol libre à aile basse est plus pointu que les traditionnelles maquettes à aile haute. Je pourrais aussi vous entretenir du RF 47 appareil à aile basse, bien sûr, de MONSIEUR FOURNIER, modèle qui a eu la malchance comme le "bleu citron" d'être construit à une époque où je n'étais pas vraiment libre de mes mouvements.

*J. Delmo*