



FSCR 005

Maquette résine au 1/72^{ème}

POTEZ 53

Un peu d'histoire...

La Coupe Deutsch de la Meurthe, créée en 1920 par la famille du mécène de l'aéronautique, était une course de vitesse pure. L'épreuve eut lieu sur une distance de 300 kilomètres en 1921 et 1920 voyant la victoire des avions Nieuport-Delage 29 V.

Interrompue pendant dix ans, la course internationale fut rétablie en 1933 sous une nouvelle formule et certaines conditions, dont une cylindrée maximale des moteurs ne devant pas dépasser 8 litres et une distance à parcourir de 2000 kilomètres avec une escale de ravitaillement, obligatoire après le millième.

Henry Potez, sur un coup de tête décide en janvier 1933 de participer à l'épreuve qui est programmée le 28 mai suivant.

Les ingénieurs de la Société des Avions Henry Potez, Coroller pour la cellule et Ménétrier pour le moteur, se mettent à l'ouvrage sous la direction d'Henry Potez. L'avion sera monoplan aile basse cantilever, ailerons faisant également fonction de volets, train escamotable et le moteur sera une évolution "poussée" du Potez 9A, le Potez 9B de 310 CV.

Deux avions sont construits et le premier vol, aux mains de Gustave Lemoine, est réalisé le 23 avril sur le terrain Potez de Méaulte.

POTEZ 53 conservé au Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget



© Photo de PYPERPOTE avec son aimable autorisation

L'épreuve prévue le 28 mai est reportée au lendemain suite à des conditions atmosphériques défavorables. Treize appareils sont inscrits, six s'alignent au départ et trois parviennent à l'arrivée dont le vainqueur, le Potez 53 de Georges DETRE ayant parcouru les 2000 kilomètres en 6 heures 11 minutes 45 secondes à la vitesse moyenne générale de 322,800 km à l'heure.

Ce Potez 53 numéro 10 de Georges DETRE est conservé et visible au Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget.

Merci à Stéphane (Roadrunner) pour de la documentation et à PYPERPOTE pour son aide non mesurée de l'utilisation de ses photos.

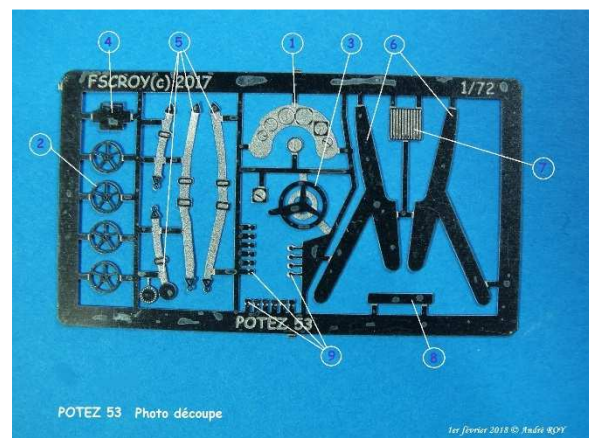
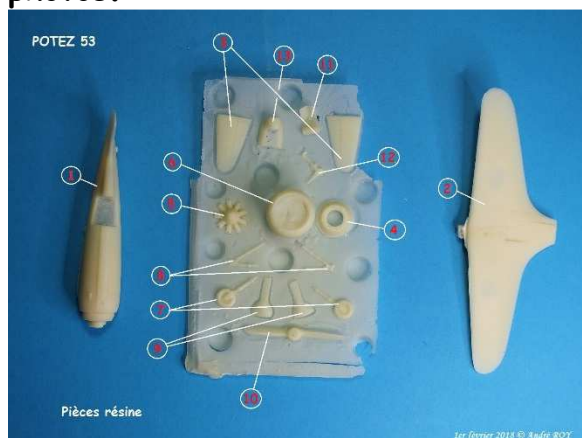
Voici la maquette à l'échelle 1/72.

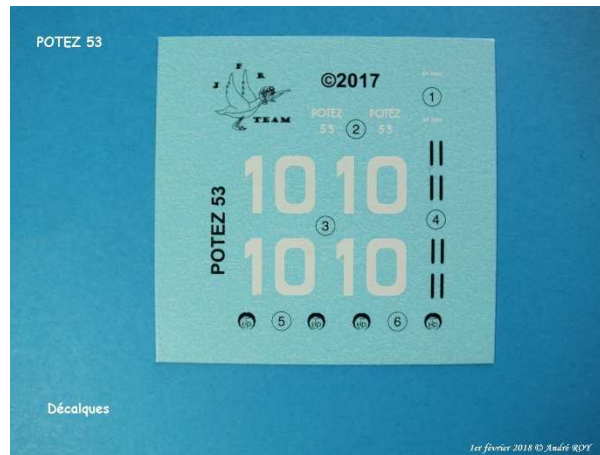
André Roy pour JFR Team

COMPOSITION DU KIT



Les différents éléments sont emballés séparément en fonction de leur composition. La verrière en cours de thermoformage ne figure pas sur ces photos.





PREPARATION

Rappel d'usage... Avant toute opération, il est recommandé de bien nettoyer les différentes pièces en résine dans le but d'éliminer toutes traces de silicone provenant du moulage. (Liquide vaisselle et brossage) Il en va de même pour les éléments de la planche de photo découpe (Acétone, MEC...) et ponçage au papier abrasif des surfaces à encoller afin d'améliorer l'adhérence.

Les assemblages sont réalisés à la colle cyanocrylate ou époxy pour les constituants en résine. La cyano peut également être employée pour la mise en place de parties transparentes, avec le risque de voir apparaître un voile blanchâtre si elle n'est pas suffisamment dégazée. Une alternative est fournie par l'emploi de colle blanche (Colle à bois)

MONTAGE

Les différentes pièces étant préparées, c'est à dire ébavurées et nettoyées, et peintes éventuellement, l'étape principale du montage réside dans la réunion du fuselage **1** et de l'aile **2**.

Le moteur, l'hélice, les jambes de train et leurs vérins sont fournis en variante métal blanc.

1 - Le poste de pilotage est assez étroit et il est préférable de repérer et de mettre en place sur l'extrados de l'aile, sur la partie constituant le plancher, les éléments préparés venant meubler l'intérieur et qui sont : le siège **11** équipé de son harnais **5**. L'ensemble manche **12** est muni du volant **3** du séparateur ailerons/volets avec poignée **9**.

2 - Contre les parois intérieures du fuselage, à gauche placer le boîtier de la commande des gaz **4** et une manette **9** et à droite, sera fixé le volant **2** avec poignée **9** de commande du train d'atterrissage.

3 - Le tableau de bord **1** est collé à son emplacement.

4 - Aile et fuselage peuvent maintenant être assemblés.

5 - Sur l'avant du fuselage, fixer la pièce 4 puis à la suite, le moteur 5, ces deux pièces sont munies de détrompeurs afin d'être bien positionnées, le capot moteur 6 s'ajuste sur les cylindres.

6 - Le choix est laissé libre dans la fixation de l'hélice 10... Fixe ou tournante...Prévoir axe.

7 - Mise en place de la grille 7 du radiateur d'huile.

8 - L'ensemble atterrisseur est posé, pièces 7 jambes de train recevant les flasques 9, et pièces 8, les vérins sur les quels seront fixés les obturateurs 6.

9 - Les stabilisateurs 3 sont collés dans leurs logements et le patin de béquille 8 mis en place.

10 - L'appui tête caréné, "canopy", 13 est muni de sa partie vitrée et le pare brise posé.

DECORATION - La planche de décalques permet de représenter l'avion de Georges DETRE. Les repères 4 figurent les ouïes de ventilation du moteur.



DOCUMENTATION - Nombreux documents dessins, photos, peuvent être glanés sur internet.

- L'Aéronautique n° 169, 170, 171 de juin, juillet, août 1933
- L'Avion n°81 mai 1933
- L'Air juin 1933

- Model Airplane News novembre 1935
- Le Fanatique de l'Aviation n° 10, 11 d'avril, mai 1970.
- Pégase n° 9 mai 1978



La canopy, posée sur la caisse à gauche, ne sera posée sur l'avion qu'une fois le pilote à bord.

Quelle était la couleur de cet appareil ? Les photos d'époque étant en noir et blanc et ne possédant aucune indication dans ce sens, aucune teinte de bleu précise ne sera préconisée.

BON MONTAGE

Stéphane CORBEAUX : Photo-découpe, moulage, résine, thermo formage.

Jean-Pierre DESPREZ : Décalques.

André ROY : Master, notice.

Frédéric SCHAEFFER : box art, notice.