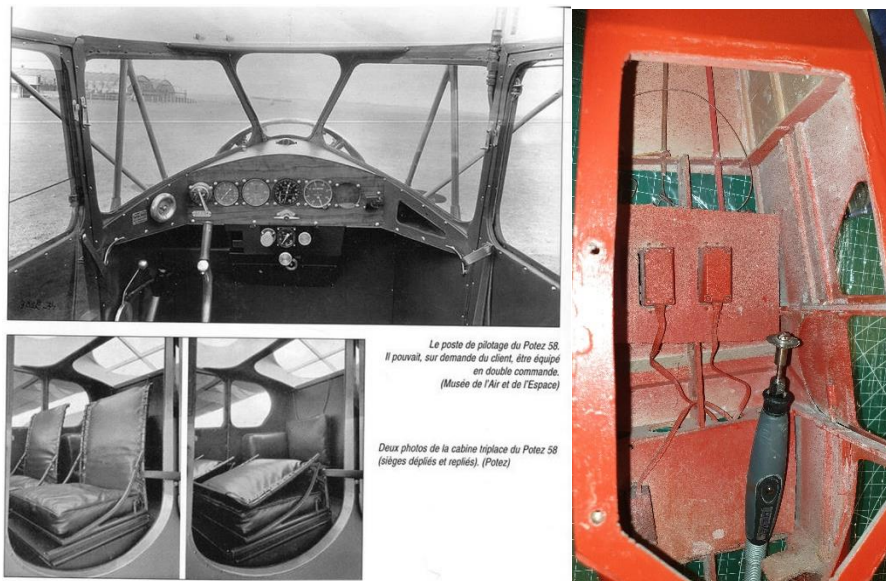


Le souci du détail

La cabine de l'avion

Toute maquette doit avoir sa cabine et son poste de pilotage reproduits. Lorsque l'avion grandeur n'existe plus on peut demander à nos amis du musée de l'air et de l'espace de Paris et du GPPA d'Angers de la documentation sur l'aménagement intérieur. Ils se feront un plaisir de rechercher pour vous des infos précieuses qui serviront de base pour la reproduction des aménagements sur votre modèle. C'est ce que je vous avais expliqué dans le numéro 10 des cahiers dans un article intitulé la recherche documentaire, en le terminant par cette phrase « *Reste que tous ces détails, il faut ensuite les reproduire* ». Je vais donc vous commencer à l'illustrer dans cet article à travers de l'exemple de mon Potez 58.

Sur les photos suivantes (1 et 2), vous avez l'aspect intérieur de l'avion avec une photo d'époque obtenue auprès du GPPA et l'intérieur de la maquette en construction avant tout travaux sur la cabine. Bref, il y a un peu de travail à faire...



A gauche, une des 2 seules photos existantes de la cabine du Potez 58 (Source : Groupement pour la Préservation de l'aéronautique civil (GPPA), Angers). A droite la cabine du Potez après construction de la structure. C'est dans cet espace que sera reproduit la cabine passagère et de pilotage.

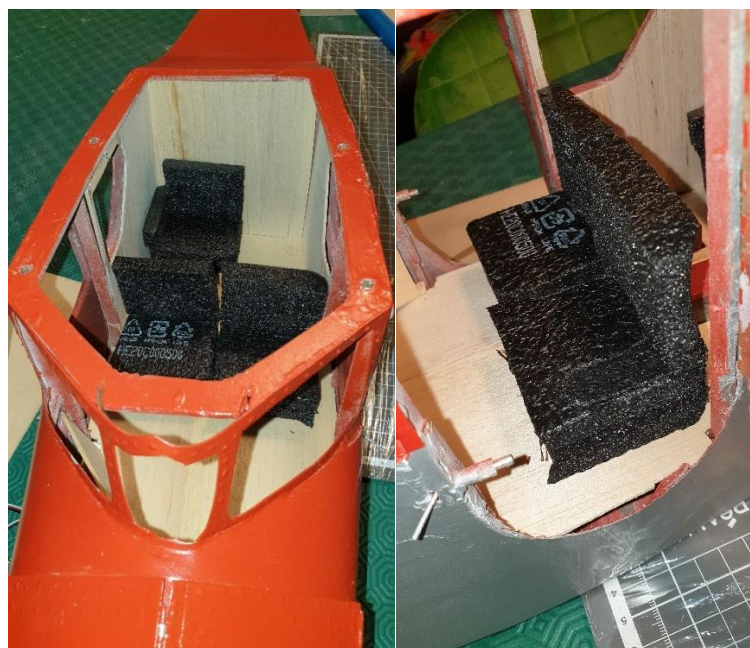
La première étape a donc consisté à habiller les parois de l'habitacle avec du balsa de 2 mm. Si comme moi lorsque j'ai construit le Potez, vous ne pratiquez la CAO ou la DAO, il est difficile à cette étape de la construction d'avoir une idée exacte de la forme définitive des pièces en balsa qui constitueront les flancs de la cabine. Toutefois, même sans modélisation, on y arrive facilement. J'ai utilisé tout simplement un réglet pour mesurer au mieux dans le fuselage, la hauteur et la largeur des flancs et du plancher. Puis j'ai reproduit ces éléments sur du carton ou du papier un peu épais. Par la suite, je les ai présentés dans la future cabine de l'avion et petit à petit, j'ai procédé aux ajustements nécessaires jusqu'à obtenir des gabarits aux formes ajustées le mieux possible. Ces formes ont alors été découpées dans du balsa de 2 mm pour obtenir les éléments constitutifs des parois et du plancher de la cabine de l'avion (photos 3-5). Le balsa choisi est du balsa tendre, car les détails maquettes ajoutent toujours du poids non structurellement indispensable. Et comme ils ne sont pas nécessaires au maintien des contraintes structurales du modèle, il faut les faire les plus légers possibles, d'où le balsa plume. Après

quelques ponçages et ajustements finaux, les flancs, la partie arrière et le plancher sont installés et présentés sans les coller dans le fuselage (Photos 3-5).



Les différentes pièces constitutives des flancs et du plancher de la cabine ont été découpées dans du balsa 2mm plume et ajustées pour être présentées dans l'habitacle. A ce stade, les éléments sont juste posés sans être collés. Ils seront retirés pour recevoir le tissu de verre, l'enduit et la peinture avant d'être collés sur place.

Lorsque ces éléments auront été collés, si on s'aperçoit bien plus tard que les sièges auraient dû être placés autrement, ce sera très compliqué de tout reprendre et très énervant. Donc, même si les dits-sièges ne seront reproduits que bien plus tard, c'est le bon moment pour découper quelques gabarits en mousse les représentant et ainsi vérifier leurs positions, emplacements, tailles et si besoin de faire les modifications nécessaires aux éléments de plancher et de sol de la cabine (Photos 6 et 7). Après il sera trop tard.



Des pièces en mousse sont découpées pour reproduire la forme des sièges qui seront réalisés plus tard et ainsi vérifier leur emplacement dans la cabine.

Pour avoir une bonne finition avant peinture de ces pièces, j'opère toujours de la même façon, à savoir une couche d'enduit cellulosique, une couche de fibre de verre 25g/m² avant un enduit garnissant de carrosserie et la peinture (Photos 8 et 9). Je vous renvoie au numéro 11 des cahiers d'aéroland ou j'ai décrit en détail ma façon de faire.



Les différentes pièces sont recouvertes d'une couche d'enduit nitrocellulosique, d'une couche de fibre de verre collée à l'enduit et d'une couche supplémentaire d'enduit. Après ponçage, elles sont prêtes à recevoir l'apprêt et la peinture.

Reste à déterminer la couleur de l'habillage de la cabine. Cet avion datant de 1935, les uniques photos de la cabine (2 au total) sont bien entendu en noir et blanc. Au vu des niveaux de gris, on s'aperçoit que la couleur était foncée. S'agit-il d'un gris ou d'une autre couleur ? Là encore je fais appel à la solidarité des passionnés des grands et petits avions volants. Un membre du forum aéromodélisme me propose de passer faire des photos du Potez 43 exposé au musée de l'air et de l'espace du Bourget. Le Potez 43, n'est pas le 58, mais le 58 est une évolution du 43 portant principalement sur le nez de l'avion. Il n'y a pas de raison de penser que la cabine ait été changée en profondeur dans le concept (Photos 10 et 11).



Le Potez 58 est une évolution du 43. Ce dernier est exposé au musée de l'air et de l'espace. Les photos du 43 montrent une cabine peinte en rouge. La photo de gauche a été prise au musée de l'air et de l'espace, la photo de droite provient du net

Sur les photos prises, on peut voir que la cabine était peinte en rouge. Après discussions avec des passionnés, j'ai la confirmation qu'à cette époque, les flancs des cabines étaient très souvent de la même couleur que la peinture du fuselage. Les photos noir et blanc de l'époque montrent un niveau de gris identique sur le fuselage et pour la cabine. C'est décidé, la cabine de mon Potez 58 sera rouge (Photos 12 et 13).



Les différentes pièces d'habillage de la cabine sont prêtes (photo de gauche) et reçoivent une couche d'apprêt et 2 couches de peinture rouge (photo de droite)

On commence par la pose du plancher et des parties avant et arrière qui sont mises en place (photo 14). De la même façon, les éléments arrière et avant de la cabine sont collés. La cabine est fermée et aucun accès sera plus possible par le haut à la partie basse de l'avion. Assurez-vous de n'avoir rien oublié avant de fermer cet espace



Le plancher est collé en place. Vous noterez les servos installés sous la cabine pour les commandes de profondeur et de dérive. Ils seront masqués par les sièges.

En ce qui concerne les flancs de la cabine, ils incluent les vitrages. Les vitres doivent donc être collées avant la pose du doublage. J'ai utilisé une colle contact, des pinces pour tenir en place le morceau de rhodoïd qui recouvrera les fenêtres (photo 15).



Collage des vitrages en rhodoïd sur les emplacements des fenêtres des flancs et des portes de la cabine. Cette étape doit être effectuée avant le collage des doublages qui habillent la cabine.

On termine ensuite le collage des doublages sur les flancs latéraux et les portières de la cabine (Photos 16 et 17).



La cabine est habillée et est prête à recevoir ses différents équipements

La cabine est habillée désormais de sa jolie robe rouge. Toutefois, même habillée ainsi, elle reste nue. Il va falloir y installer, des sièges, une planche de bord, des instruments et des commandes. C'est ce que je vous propose de découvrir ensemble dans les prochains numéros.

Si vous souhaitez plus de détails et de renseignements, vous pouvez me contacter à l'adresse suivante eol37rcmodel@gmail.com.