

Le souci du détail

Les ressources documentaires

La passion des avions, du vol et de cette magie de la sustentation dans l'air, vient en général très tôt pour les passionnés. Dès son plus jeune âge on s'imagine en EOL le Dieu du vent, pour pouvoir s'envoler dans les airs et accompagner les avions dans le ciel. Je me souviens de mon premier CB, un planeur de vol libre. Mon frère courant pour le tracter et le voir partir ainsi planer pour quelques minutes. Parfois, on a dû le chercher sur un toit, au sommet d'un arbre.... Plus que ces moments de vol qui ne duraient jamais longtemps, j'ai le souvenir des heures de construction où j'étais dans ma bulle inondée de pensées positives. Difficile quand on n'est pas écrivain de restituer les sensations qui vous envahissent dans ces moments-là, mais ces odeurs de balsa, d'enduit et de colle uhu Hart, et la satisfaction toute narcissique d'avoir réussi à faire quelque chose avec ses mains. Dans un monde rural où l'on ne déversait jamais ses sentiments, le regard de satisfaction de mes parents en disait vraiment beaucoup. J'avais attrapé le virus, pas le SARS-COV2 dit la covid-19, mais l'aéromodelite pour envie irrépressible de construire, de réparer et de reproduire l'avion de mes rêves.

Plus de 50 ans après, l'aéromodelite est toujours en moi et je suis toujours aussi fasciné par le monde des avions et leur reproduction. L'envie de construire des avions, est la concrétisation d'un rêve que l'on fait en admirant le vrai. Et pour reproduire ce modèle envié, rêvé, la déco, c'est très important. Pour certain, il n'y en a pas ou peu, pour d'autres c'est le souvenir d'un avion grandeur qui guide. Prenons l'exemple d'un STAMPE SV 4 que j'ai découvert lors d'une visite de l'atelier des stampes à l'aéroport d'Angers (Fig 1). Je voulais faire un avion me rappelant ce Stampe, mais je voulais un avion simple, très éloigné d'une reproduction Maquette. Le résultat est un avion indoor en EPP avec une envergure de 85 cm dont les formes et la peinture sont personnalisées pour le rendre tant soit peu ressemblant à l'avion admiré.



Fig 1 : Et oui la déco c'est important : Lorsque l'on construit un avion indoor, la plupart du temps, il ne s'agit pas de faire une maquette, mais de le personnaliser pour le rendre ressemblante. Mon stampe a donc repris les couleurs de cet avion.

Pour certains, il s'agira de reproduire un détail, une particularité qui caractérise un avion ou reproduire un modèle au stade semi-maquette. D'autres souhaiteront aller plus loin pour être le plus fidèle possible et reproduire une maquette exacte et fidèle à l'avion grandeur (Fig 2). Je pense à Roger Nieto, Daniel Boulanger, Pascal Kroll, Laurent Bruyssine et tous les autres artistes non cités ici (qu'ils ne m'en veuillent pas, mais Louis et Marcel m'indiquent que le nombre de pages est limité).



Fig 2 : Passion, souci du détail et ressources documentaires adéquates permettent des réalisations exceptionnelles. Le Caudron Luciole qui a permis à Daniel Boulanger d'être champion du monde (gauche), détail maquette du cockpit du P47 de Pascal Kroll (à droite)

De toute façon, que ce soit une maquette exacte ou quelques éléments caractéristiques d'un avion, la ressource documentaire est essentielle quand on a le souci du détail. La solution peut être simple, il suffit d'aller voir cet avion à l'aéroport ou dans le musée où l'avion est exposé, pour visualiser, noter et prendre un maximum de photos des éléments qui seront à reproduire. Mais quand l'avion à reproduire est un modèle ancien sans aucun exemplaire existant, il faudra faire autrement.

La solution la plus simple est internet. Son développement depuis 20 ans a bouleversé nos habitudes d'informations et de consommation. L'aéromodélisme ne déroge pas à cette règle. D'un côté, il a permis l'émergence du e-commerce avec son offre pléthorique et un accès à des milliers de références et de kits commandés directement en Chine, précipitant la chute de nombreux commerçants de proximité et leurs précieux conseils. C'est un autre sujet, me disent Louis et Marcel en soupirant dans le hangar. Et pourtant, lorsque l'on a le souci du détail, internet a grandement facilité les choses. Avant les ressources documentaires se résumaient aux musées, aux revues spécialisées et aux maquettistes plastiques. Désormais il suffit de taper le nom du modèle sur un moteur de recherche et hop des milliers de réponses. Bon, faut trier, tout n'est pas pertinent. Mais dans le cas de mon Potez 58, il m'a permis de me faire une jolie collection de photos initiales et d'avoir un plan 3 vues et d'avoir accès à différents articles (Fig 3)

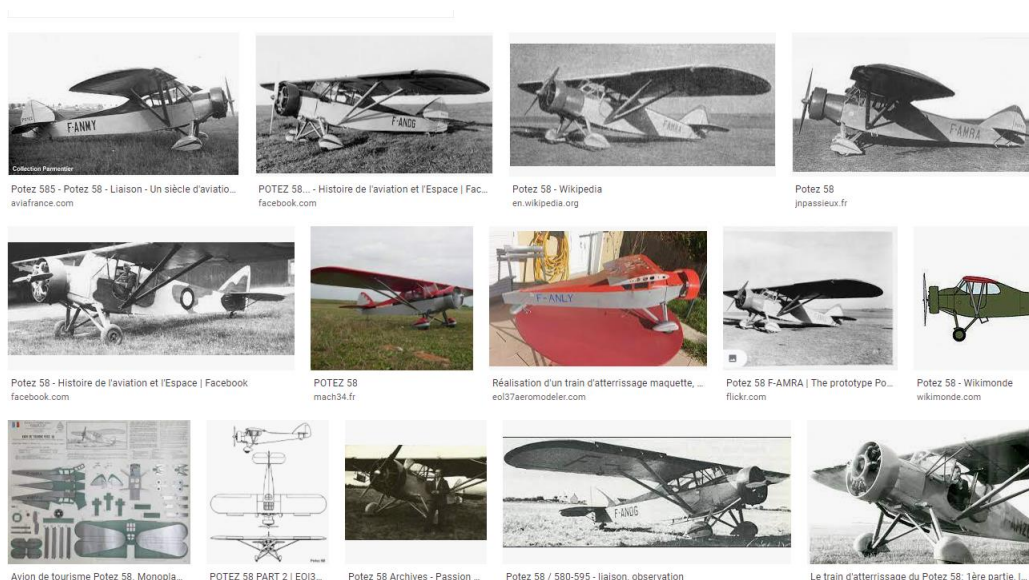


Fig 3 : Une recherche rapide sur google permet maintenant d'avoir rapidement accès à des ressources documentaires, ici par exemple des photos du Potez 58.

Mais ce n'est pas toujours suffisant. Lorsque j'ai commencé la maquette du Potez 58, je n'ai trouvé nulle part sur internet, des infos sur le cockpit et la planche de bord ainsi que sur le moteur. C'est là que des bénévoles passionnés, comme ceux du Groupement pour la Préservation du Patrimoine Aéronautique (GPPA) d'Angers, sont une richesse et une mine d'informations pour nous aéromodélistes souffrant d'aéromodélite. Laissez moi vous conter une histoire. Avril 2017, sous les conseils de mon ami Alban Dury, je participe à mon premier Anjou Ailes Maquettes avec un embryon de Potez 58 (Fig 4). Je me sens très impressionné et pas trop à ma place avec mon misérable fagot de bois face à tous ces artistes de la maquette. Alban m'avait dit : « viens voir, c'est sympa et tu vas rencontrer plein de gens et tu vas apprendre ». Forcément ma réalisation était en dessous de tout, mais j'ai appris.



Fig 4 : Anjou Ailes Maquettes de 2017 avec mon embryon de Potez 58. Un superbe endroit pour admirer et découvrir de merveilleux avions maquettes.

Au gré des discussions, en parlant du manque de détails sur différents éléments, on m'a emmené aux archives pour rencontrer un immense Monsieur, Christian Ravel. Imaginez un grand local avec des étagères partout, des piles de documents plus ou moins rangés. Bref, une impression de pagaille organisée et là derrière son bureau et un immense écran, Monsieur Christian qui me demande ce que je cherche. J'ai failli lui dire tout, mais finalement, je lui ai demandé s'il avait des infos sur le moteur du Potez 58 et surtout sur la cabine de pilotage. Quelques minutes de silence ont suivi puis Christian est parti dans son labyrinthe des archives. Il revient devant mes yeux ébahis avec la documentation originale du moteur 6B des avions Potez qui équipait le 58. Il s'est empressé de scanner tout ça et m'a dit : « - tu as une clef USB ? » et me voilà reparti avec toute la doc. Quelques semaines plus tard, je recevais des infos sur le cockpit. Par la suite, j'ai envoyé aussi une demande de ressources au musée de l'Air et de l'espace du Bourget qui m'ont fait parvenir des infos précieuses également. Et voilà, j'allais pouvoir reproduire certains détails que je pensais perdus à jamais (Fig 5).

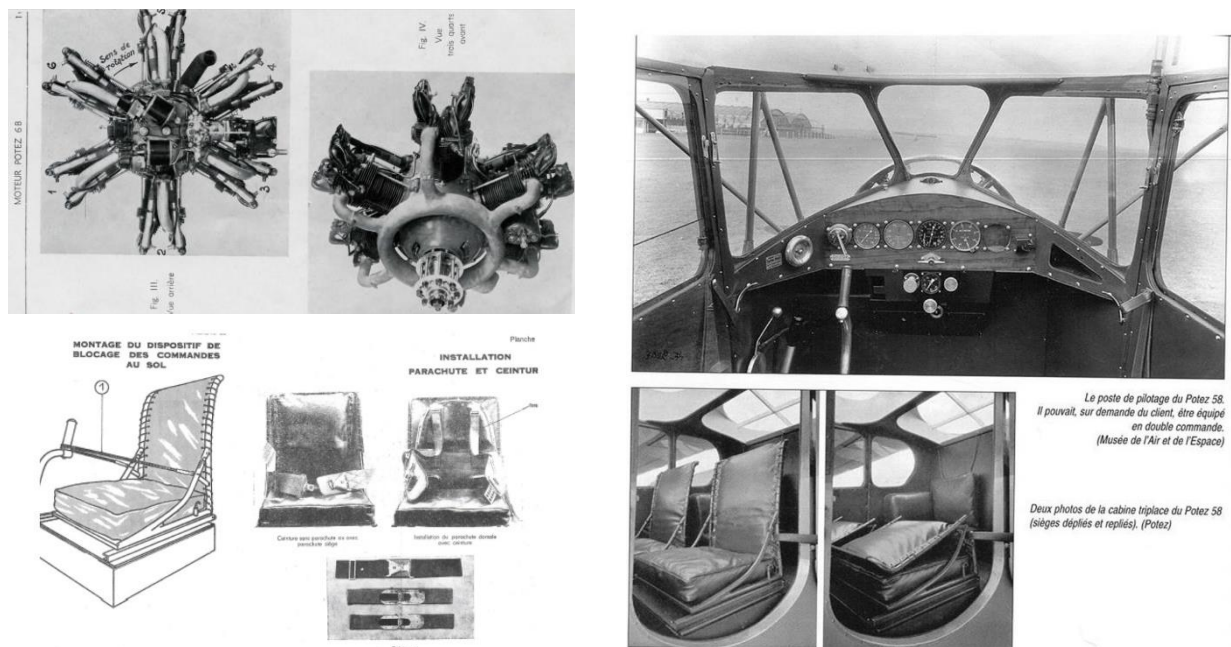


Fig 5 : Exemple de documentations obtenues grâce au GPPA d'Angers, sur la cabine du Potez 58, avion de tourisme du milieu des années 30.

La solidarité des passionnés d'avions et des aéromodélistes est sans limite et j'aurai pu citer FCS qui suite à un post sur un forum aéromodéliste est allé pour moi faire des photos du Potez 43 au Bourget. Et que dire d'Alban qui a décrypté les instruments du Potez 58 à la vue des photos et a même pris beaucoup de temps pour m'envoyer des photos de ces instruments qui étaient présents au musée. Ce sont ces photos que j'ai utilisées par la suite pour faire la planche de bord (Fig 6).

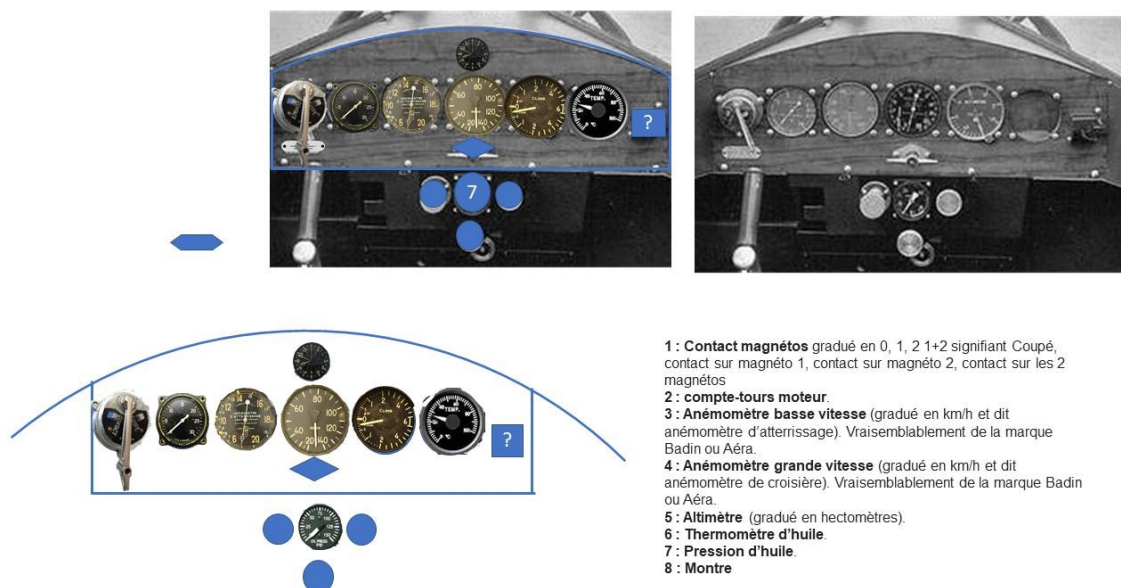


Fig 6 : La planche de bord du Potez 58 décryptée avec les instruments photographiés au GPPA par Alban Dury

Reste que tous ces détails, il faut ensuite les reproduire et c'est ce que je vous propose de vous présenter dans les prochains numéros