

PEGASE

Revue de l'Association des Amis du Musée de l'Air



**PAR AVION :
DESTINATION OUTRE-MER**

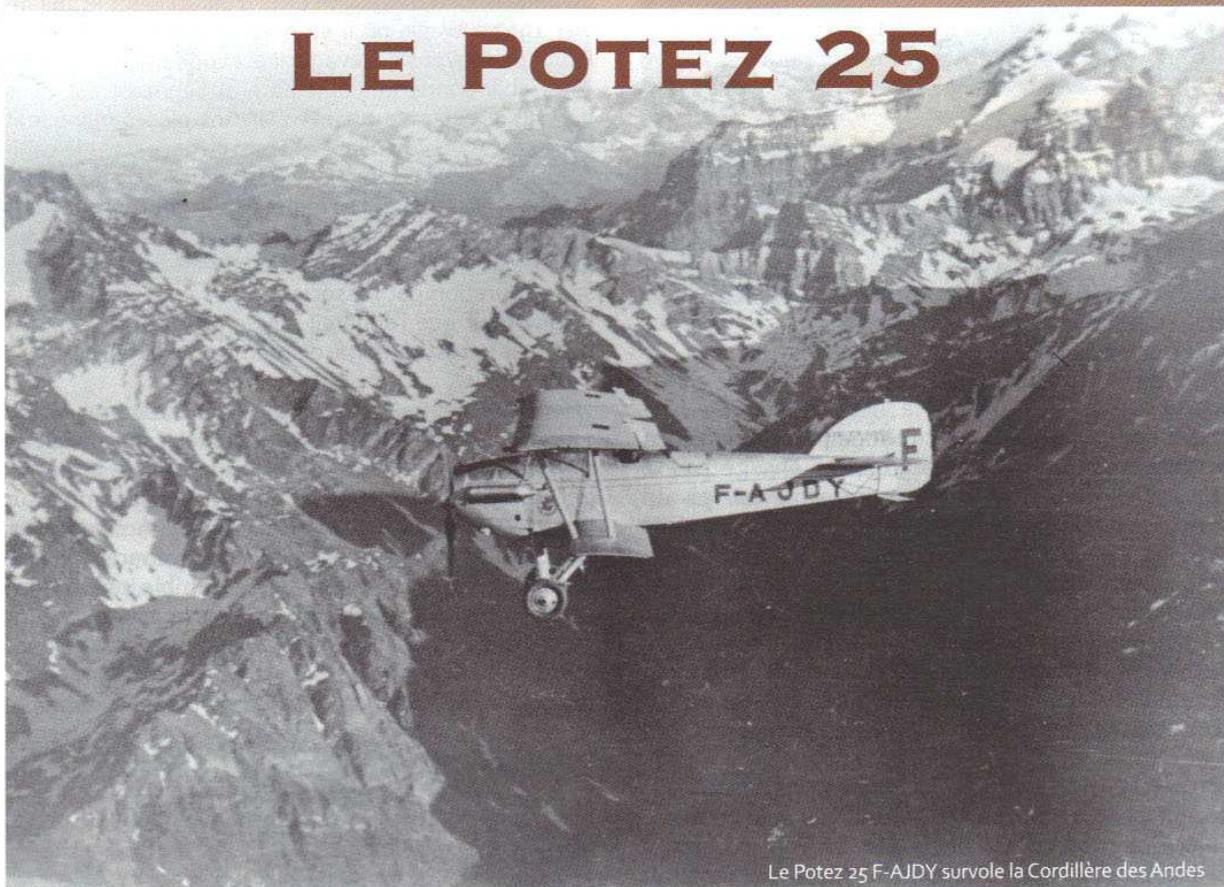
MUSÉE
**AIR +
ESPACE**
AÉROPORT PARIS - LE BOURGET



ISSN - 0399-9939
N° 141 JUIN 2011 6 €

J'ai visité le musée de l'Air et de l'Espace

LE POTEZ 25



Le Potez 25 F-AJDY survole la Cordillère des Andes

12

Si vous n'êtes pas venu au Musée de l'Air et de l'Espace depuis quelques temps, vous serez surpris de constater que quelques petits avions qui étaient présentés jusque là dans le Hall E, ont été remplacés par un autre appareil. Ce dernier n'est pas complètement entoilé et montre toute la complexité de sa construction. C'est un Potez 25, l'avion légendaire du courrier sur les Andes avec l'Aéropostale, Mermoz et Guillaumet.

Mais, me direz-vous, vous qui avez pris l'habitude de présenter les avions du Musée en insistant sur leur authenticité, comment pouvez-vous, aujourd'hui, nous parler d'une simple réplique ? Ce à quoi je répondrai : « attendez la fin de ce récit ; il raconte l'histoire d'un homme enthousiaste et à la ténacité exemplaire dans la réalisation de sa passion ; vous jugerez par la suite ».

C'est en 1983 que j'ai rencontré Michel Flora une première fois. J'étais arrivé au Musée depuis peu et je découvrais ce monde de passionnés, si étonnant et si captivant à la fois. Il était venu parler au général Lissarrague de son projet de construction d'un



▲ Le Potez 25 dans du hall E (©musée de l'Air et de l'Espace- Le Bourget/A. fernandez).



► Michel Flora (à droite) et Gilbert Sutter, en 2001 au Salon du Bourget. (photo M. Flora).



▲ Le Potez 25 dans l'atelier de Mailllys (photo M. Flora).

Potez 25 afin de recueillir des conseils et, si possible, une aide de celui qui était, à l'époque, le Directeur du MAE. Le général dont le dynamisme et l'esprit d'entreprise sont, par ailleurs, bien connus, n'aimait pas engager les ressources du Musée dans une aventure qu'il jugeait pour le moins, incertaine. Ce jour là, Michel Flora s'est vu brosser tout l'éventail des difficultés qu'il allait rencontrer, mais il a dû se contenter de conseils. Pour lui, ce n'était pas une raison suffisante pour abandonner la partie.

Michel Flora est né en 1937, à Paris, dans le 17^e arrondissement; il aura donc 74 ans au moment où ces lignes seront éditées. A priori, rien ne le prédestinait à l'aviation, puisqu'il commence sa vie active comme ouvrier bijoutier. C'est en 1964 qu'il rejoint l'administration des PTT. Il y restera jusqu'en 1996, année de sa retraite. Mais, dans l'histoire de la Poste, il y a celle de l'Aéropostale et de son avion célèbre, le Potez 25, qui vont passionner ce jeune homme de 27 ans. Depuis une dizaine d'années, Michel Flora fréquentait l'aéroclub de Montmartre dont les membres pouvaient aller voler au Plessis-Belleville mais surtout, pouvaient participer à la construction d'appareils dans les sous-sols du siège du club, près de la mairie du 18^e arrondissement.

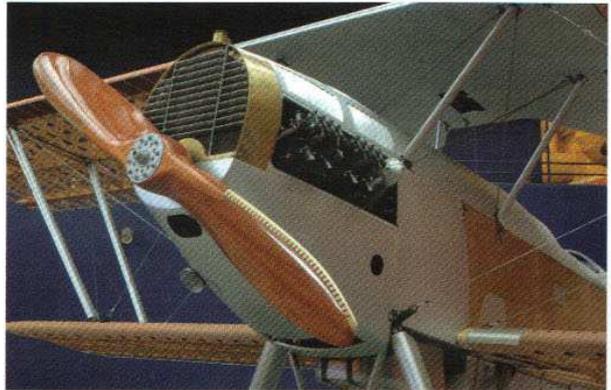
En s'adressant aux anciens ouvriers de l'usine ou à la famille Potez elle-même, M. Flora acquiert bientôt la conviction qu'il pourra disposer de l'ensemble des documents (dits « liasse de construction ») qui lui permettront de réaliser son rêve : il va construire un Potez 25.

Au début des années 80, il crée « l'Association des Constructeurs amateurs d'aéronefs des P.T.T ». C'est une petite équipe dont les membres bénévoles viendront travailler un jour par semaine.

L'idée de construire cet avion de l'Aéropostale qui transportait le courrier au-dessus de la Cordillère des Andes, rencontre un très bon accueil de la part de la Poste qui accorde une subvention à l'association et de



▲ Potez 25 vu côté avant droit. (©musée de l'Air et de l'Espace-Le Bourget/A. Fernandez).



▲ Le Potez 25 vu côté avant gauche. (©musée de l'Air et de l'Espace-Le Bourget/A. Fernandez).



▲ Le Potez 25 vu de droite. (©musée de l'Air et de l'Espace-Le Bourget/A. Fernandez).



▲ Le Potez 25 vu de gauche. (©musée de l'Air et de l'Espace-Le Bourget/A. Fernandez).

France Télécom qui met un local à sa disposition. De son côté, Roland Potez, président de la firme «Potez Aéronautique» à Aire sur Adour lui fournit un dessinateur pour reconstituer les plans défectueux.

L'affaire se présente donc sous de bons auspices, mais tout reste à faire. Le travail commence par la construction du fuselage pour lequel la Poste et France Télécom fournissent beaucoup des matériaux nécessaires. Roland Potez fait fabriquer le train d'atterrissage. Si l'association reçoit encore des aides pour la confection des éléments internes de l'appareil, le travail n'avance pas vite, contrarié qu'il est par trois déménagements successifs et la tempête de 1999 qui saccage une partie des éléments déjà fabriqués. En 2001 elle s'installe définitivement aux Mailllys, en Côte d'Or. Le travail continue et le fuselage complet avec son train d'atterrissage et son bâti-moteur est présenté aux techniciens du Musée de l'Air et de l'Espace. Mais l'association est bientôt victime de sa renommée et elle doit présenter son travail en juin 2000, pour l'ouverture du terrain «Saint Exupéry» de Lyon et en 2001 pour le salon du Bourget. Pour encourageants qu'ils soient, il est clair que tous ces déplacements ne font pas avancer le travail de construction.

C'est au cours d'une visite à Aire sur Adour que Roland Potez demande à Michel Flora de mettre en état son appareil pour qu'il puisse être présenté sur les Champs Élysées pour les cent ans du G.I.F.A.S¹, à l'automne 2008. C'est là qu'on se rend compte de la complexité de la construction d'un avion comme le Potez 25. En ce début du mois d'octobre 2007, la tâche semble bien avancée; le fuselage et les empennages arrière sont terminés; il ne reste plus qu'à faire... tout le reste, et c'est énorme.

Aussi, le 17 octobre 2007, le directeur du Musée de l'Air décide-il de prendre en charge l'appareil dans les ateliers de Dugny. Ils assureront, principalement les travaux d'assemblages des différentes pièces de ce puzzle géant, de l'entoilage et de la peinture. Le gros morceau est la construction des ailes; ce travail sponsorisé par le G.I.F.A.S, sera confié à la menuiserie «Aéro Service» d'Orbigny lés Palisses, en Indre et Loire. Et puis, il y a tout ce qui ne se voit pas : des tubulures, des ferrures d'attaches, des commandes de vol, des réservoirs, des mâts qu'il faudra d'abord dessiner, des capotages et jusqu'à l'hélice du moteur Lorraine qui sera fabriquée à Bruxelles, avec son moyeu.

Michel Flora, jouant les maîtres d'œuvre, assure la bonne coordination des travaux. À ce titre, et cependant que sa petite équipe de bénévoles continue d'effectuer les tâches qui sont à sa portée, notre ami sera entraîné



▲ Le Potez 25 est exposé sur les Champs Élysées. (©musée de l'Air et de l'Espace-Le Bourget/A. Fernandez).

à parcourir de long en large l'ensemble du territoire; en un an, il fera faire plus de 32 000 km à sa voiture personnelle; ses frais de carburant et de déplacement étant pris en charge par le Musée.

Pendant toutes ces périodes, beaucoup d'entreprises auront apporté leur aide et leur concours. Faut-il les citer toutes? La Poste, bien sûr et pour beaucoup la société Potez Aéronautique grâce à l'action personnelle de son président, Roland Potez; mais aussi, la Direction des télécommunications de Paris, puis, des firmes comme Air France, Péchiney ou la Société Somépré d'Auxonne, dans la Côte d'Or, qui fabriqueront gracieusement certaines pièces d'équipement, sans oublier le lycée professionnel Henri Potez de Méaulte, dans la Somme dépendant de la société Airbus qui fabrique deux réservoirs et des pièces de carburateur.

Le 4 octobre 2008, le Potez 25 est sur les Champs-Élysées. Malgré tous les efforts, tout n'est pas encore terminé, mais quel succès cependant, si on se réfère au nombre impressionnant de visiteurs qui se pressent autour de l'appareil et au volume de questions qui sont posées à Michel Flora par d'autres passionnés enthousiastes.

La représentation terminée, l'avion est acheminé de nouveau vers les ateliers du Musée de l'Air et de l'Espace, à Dugny, pour procéder aux dernières retouches. Comme il est destiné à être présenté dans l'enceinte du Musée, rien ne s'oppose à ce que l'avion soit équipé d'un moteur Lorraine 450 ch appartenant aux collections nationales. (C'est, avec ses quelques 80 ans d'âge, la seule pièce de l'appareil qui ne soit pas neuve).

Finalement, le directeur du Musée prend la décision d'exposer le Potez 25 avant l'achèvement complet des travaux d'entoilage et de peinture. Certains le regretteront, mais l'objectif est de bien montrer aux visiteurs toute la complexité de la construction de cet avion, ce qu'aurait caché la complète finition de l'appareil.

1. Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales.