

Finalisation de la construction du Potez 25 pour le centenaire du GIFAS, sur les Champs Elysées

Une à deux fois par an, Michel Flora va à Aire sur l'Adour chez Mr Roland Potez afin de faire dessiner des pièces du Potez 25, car il n'a pas tous les plans. Il y a par ailleurs beaucoup d'erreurs dans les plans restants en sa possession. Il reste beaucoup de travail à faire.

Lors de son voyage en automne 2007, Monsieur Potez lui demande la faisabilité de finir la construction du Potez 25 pour le présenter lors du centenaire du G I F A S prévu du 4 au 12 Octobre 2008 sur les Champs Elysées à Paris.

Il reste un peu moins d'un an pour finaliser la construction. La tâche est immense. Une véritable course contre la montre est lancée. Michel Flora sera amené à se déplacer dans toute la France et parcourra en un an plus de 32 000km.

Michel Flora nous raconte cette année "marathon".

« J'assume le rôle de maître d'œuvre et veille à la bonne coordination de l'ensemble des travaux.

18 octobre 2007 voyage au Musée de l'Air et de l'Espace

Mr Tilatti conservateur et Mr Felzer directeur du musée de l'air me demandent de superviser la fin de cette construction. Je leur fais remarquer que jusqu'à présent j'avais assumé les frais de gazoil et d'hôtel pour le Potez 25. J'accepte de continuer à être bénévole mais vu le nombre de déplacements prévus la charge financière devient trop lourde pour mes finances. Ils décident alors que les frais occasionnés par les déplacements me seraient remboursés comme les agents du MAE. Par ailleurs, ils me mettent à disposition l'appartement de fonction du directeur, à l'intérieur du musée. Je me charge d'amener la literie, le reste étant fourni par l'atelier de Dugny pour mes étapes au Bourget.

Mr Tilatti me demande de trouver une menuiserie aéronautique pour faire les ailes car la charge de travail est trop lourde pour l'atelier du musée de l'air à Dugny. Ils me parlent d'une menuiserie se situant près d'Orbigny. J'ai donc pris contact avec cette société "classique aéro service" qui est intéressée par cette construction.

28 et 29 octobre 2007 voyage à l'atelier du musée de l'air de Dugny

Retour à l'atelier de Dugny pour amener à la chaudronnerie les plans et le caisson des commandes à river. Après étude, ils confirment qu'ils se chargeront de ce travail.

4 au 8 novembre 2007 voyage chez Potez Aéronautique à Aire sur l'Adour

Voyage chez Potez Aéronautique pour commencer à dessiner le capotage inférieur moteur d'après les plans en ma possession et dessiner le réservoir avant. Je travaille avec Mr Wattebled, dessinateur mis à disposition par Mr Roland Potez, Président de Potez aéronautique. L'objectif est de sortir les calques en stabiphane qui serviront à créer les gabarits.

15 et 16 novembre 2007 voyage à Orbigny (les Palisses)

J'ai été à l'atelier de menuiserie de Classique Aéro Service pour demander un devis à Mr Siegwald pour la fabrication des ailes. Après présentation des plans, la société confirme son intérêt pour cette construction. Ils enverront un devis au Bourget à Mr Tilatti.

19 novembre 2007 voyage à Courlon

Je suis allé à l'atelier de menuiserie de Michel Lereuil situé à Courlon en Côte d'Or pour porter les plans et calques du réservoir avant. Je lui demande un devis pour la fabrication d'un gabarit servant pour la réalisation du réservoir avant par les chaudronniers du musée.

5 Décembre 2007 voyage à Courlon

Je suis retourné à l'atelier de Michel Lereuil pour compléter les informations concernant le plan du réservoir.

Je reçois un appel téléphonique des chaudronniers. Ils trouvent la charge de travail trop lourde et me demande de trouver une société pour la réalisation des réservoirs avant et arrière.

12 et 14 Décembre 2007 voyage à Meaulte

Grâce à l'appui de Mr Roland Potez, j'ai pu avoir un rendez-vous le 13 décembre 2007 à Airbus avec Mr Didier Bonnin directeur de l'usine et Mr Vincent Frugier directeur des ressources humaines et directeur du lycée Henry Potez d'Airbus. La réunion s'est déroulée chez Mr Bétrancourt directeur de la société Betrancourt.

Après présentation de divers plans du Potez 25 ils ont donné leur accord pour la fabrication des deux réservoirs de l'avion, des plans de compensation sur les ailerons et des écopés pour les carburateurs qui seront fabriqués à l'intérieur du lycée sous la responsabilité de Mr Ruin professeur et meilleur ouvrier de France.

8 au 17 Janvier 2008 voyage à Aire sur l'Adour

Voyage chez Potez Aéronautique pour commencer à dessiner avec Mr Wattebled le capotage supérieur moteur d'après les plans en ma possession et finir de dessiner le réservoir avant.

23 Janvier 2008 envoi par la Poste des plans des ailes supérieures et inférieures à Classique Aero Service

24 au 25 Janvier 2008 voyage à Dugny et Méaulte

Lors de ce voyage, j'ai commencé à apporter à l'atelier de Dugny les pièces et les plans du Potez pour faire raver et monter le support du palonnier et du manche à balai. Je suis ensuite parti à Méaulte pour rencontrer Mr Ruin professeur à l'école Henry Potez pour estimer le travail à effectuer sur les pièces que la direction d'Airbus Méaulte a accepté de faire fabriquer. Il estime que la charge de travail est trop lourde pour lui seul et va demander l'aide d'autres chaudronniers.

12 au 13 Février 2008 voyage à Dugny

Voyage pour porter à la menuiserie les plans et les cintres inférieurs en bois du fuselage pour y être collés.

24 au 25 Février 2008 voyage à Meaulte

Voyage pour apporter les plans et le gabarit en bois du réservoir arrière qui sera réalisé en cuivre. J'ai également apporté les bouchons en laiton et de mise à l'air libre pour ce réservoir ainsi que le réservoir avant.

2 au 20 mars 2008 deux voyages à Aire sur l'Adour et Orbigny

Voyage chez Potez Aéronautique où je travaille avec le dessinateur Mr Wattebled mis à disposition par l'entreprise Potez Aéronautique. Nous travaillons sur les capots avant et sur l'étude des chantiers de fabrication des capotages.

Au retour, le 8 mars, j'ai cassé mon embrayage à Agen. Un véhicule a finalement pu m'être mis à disposition pendant la réparation. Je suis rentré aux Maillys et reparti le 12 mars pour récupérer mon véhicule et ensuite me rendre de nouveau à Aire sur l'Adour. Nous avons poursuivi le travail commencé lors du voyage précédent.

Le vendredi je suis reparti pour Orbigny. J'y ai rencontré Mr Siewald dans son atelier où les nervures sont en cours de fabrication.

23 mars 2008

Le musée de l'air a envoyé un camion avec sa remorque aux Maillys pour acheminer à l'atelier du musée à Dugny : le fuselage avec le berceau moteur et son train d'atterrissage, le moteur Lorraine de 450 ch, le radiateur eau et huile, le réservoir d'huile et diverses pièces.

1 au 2 Avril 2008 voyage à Dugny puis à Méaulte

Voyage à Dugny pour apporter les plans des renvois de commandes et fournir des explications et des conseils sur certains plans. Je suis ensuite parti à Meaulte avec ma remorque pour apporter des tôles en cuivre destinées à la fabrication du réservoir arrière.

14 au 15 Avril 2008 voyage à l'atelier du musée à Dugny

Voyage à Dugny pour renseigner sur divers modes opératoires pour la fabrication et suivre le démontage de la cellule en vue de peindre les ferrures.

18 Avril 2008 deux voyages à Courlon chez Mr Michel Lereuil

Mr Lereuil ayant obtenu la commande du gabarit du réservoir avant, je lui ai apporté le dossier concernant cette construction et je suis retourné aux Maillys chercher des plans complémentaires.

23 au 24 Avril 2008 voyage à l'atelier du musée à Dugny

Voyage à Dugny pour travailler avec la chaudronnerie sur le montage des commandes. Les chaudronniers travaillent pour finir de peindre les ferrures de la cabane et le menuisier refait un cintre inférieur abîmé.

26 Avril 2008 voyage à Courlon chez Michel Lereuil

Voyage à Courlon pour suivre l'état d'avancement du gabarit du réservoir avant.

3 Mai 2008 voyage à Courlon chez Michel Lereuil

Voyage pour prendre livraison du gabarit du réservoir avant terminé pour l'emmener avec ma remorque et lui demander de préparer un devis pour la construction du gouvernail du plan fixe.

4 au 6 Mai 2008 voyage à l'atelier du musée à Dugny

Voyage à Dugny pour apporter les mats de la voilure fabriqués par Pechiney Carquefou. Les chaudronniers travaillent sur les carénages inférieurs du fuselage. Ils m'ont remis des tendeurs des ailes à porter à Orbigny. Le menuisier travaille sur le carénage en contreplaqué des jambes du train d'atterrissage.

Le 5 mai, Mr Tilatti me remet les clés d'un appartement vide du 2e étage du musée pour éviter d'aller à l'hôtel quand je vais à Dugny. Il m'a chargé d'amener la literie et un réchaud pour la cuisine.

15 au 16 Mai 2008 voyage à l'atelier du musée à Dugny puis au lycée Henry Potez à Méaulte

Voyage pour amener le gabarit en bois du réservoir avant. Le menuisier travaille à monter les cintres sous le fuselage. Les chaudronniers ont démonté toutes les pièces métalliques du fuselage pour les faire peindre en finition vert olive. Je suis reparti pour Meaulte porter à l'école Henry Potez et remettre à Mr Ruin le gabarit du réservoir avant.

21 au 22 Mai 2008 voyage à Orbigny (lesPalisses)

Voyage à Orbigny pour apporter les tendeurs avec les cordes à piano préparés par l'atelier de Dugny. Les longerons de la cabane sont fabriqués, les nervures des ailes sont faites également et sont en attente de montage. Les ailes devraient être terminées pour début septembre.

26 au 27 Mai 2008 voyage à l'atelier du musée à Dugny

Voyage à Dugny pour suivre l'avancement des différents chantiers. L'atelier de chaudronnerie fabrique les charnières des volets des ailes et travaille sur les supports des volets de compensation. Je leur ai apporté les équerres de fixation que j'avais fabriquées.

Le menuisier travaille sur le carénage inférieur pour le passage des câbles de commande.

2 au 3 Juin 2008 voyage à l'atelier du musée de Dugny puis au lycée Henry Potez à Méaulte.

Voyage à Dugny pour suivre les travaux. L'atelier de mécanique travaille sur les montants des plans de compensation.

Je me suis ensuite rendu à Méaulte pour y apporter les plans C A O pour la réalisation du réservoir avant, les bouchons et les pièces se montant sur les deux réservoirs.

16 au 17 Juin 2008 voyage à l'atelier du musée à Dugny puis au lycée Henry Potez à Méaulte

Voyage à Dugny pour apporter la poignée du manche à balai, ainsi que le plan et les pièces du renvoi de compensation du plan fixe.

Puis je suis parti à Méaulte, pour préciser l'emplacement des bouchons des réservoirs. Le réservoir en cuivre est bien avancé. Airbus a détaché deux ouvriers pour travailler avec Mr Ruin.

23 au 24 Juin 2008 voyage à l'atelier du musée de Dugny

Voyage pour apporter le plan de la poignée de largage du réservoir arrière sous le fuselage. Les cintres sont collés et le cercueil a été posé dans le fuselage. Les pièces des commandes sont à la peinture.

29 Juin au 5 Juillet 2008 voyage à Aire sur l'Adour

Voyage chez Potez Aéronautique. Je travaille avec le dessinateur Mr Watebled, sur le capot avant supérieur, puis sur l'étude des chantiers pour sa fabrication. J'ai également pris contact avec Mr Poncelet en Belgique pour la fabrication d'une hélice en bois.

9 au 11 Juillet 2008 voyage à l'atelier du musée à Dugny puis au lycée Henry Potez à Méaulte

Voyage à Dugny pour suivre l'avancement des travaux. Les chaudronniers travaillent sur les embouts des mats.

Je suis ensuite parti pour Méaulte pour prendre livraison du réservoir arrière en cuivre terminé et le ramener à Dugny. Le réservoir avant en aluminium AG3 est bien avancé. Ils ont avancé la matière première. Je leur ai fourni les deux tubes pour la fabrication des plans de compensation et la forme en acier pour faire les nervures.

18 Juillet 2008 voyage à Courlon chez Michel Lereuil

Voyage à Courlon pour apporter un madrier de spruce pour la réalisation du gouvernail et des plaques de contreplaqué de 20/10 et de 15/10 d'okoumé.

21 au 23 Juillet 2008 voyage à Dugny puis au lycée Henry Potez à Méaulte puis à Orbigny

Voyage pour apporter les plans et des pièces en laiton pour les bouts de nervures en laiton du gouvernail de direction. Ensuite, départ pour Méaulte pour apporter une tôle de cuivre et 5 tôles AG3.

De retour à Dugny je suis ensuite reparti pour Orbigny apporter le renvoi de commande et les tendeurs avec des cordes à piano destinés aux ailes supérieures ainsi que les bouts de nervure en laiton. Le plan central n'est pas terminé et les nervures des ailes inférieures et supérieures ne sont pas montées. Cependant, l'atelier m'assure que tout sera monté et terminé courant septembre.

28 au 29 juillet 2008 voyage à l'atelier du musée de Dugny puis au lycée Henry Potez à Méaulte

Voyage à l'atelier du musée pour fournir des explications et conseils pour la fabrication des mats. Je suis ensuite parti à Méaulte pour ramener le réservoir avant en aluminium terminé.

Le 8 Aout 2008 j'ai téléphoné à Orbigny. Mr Siegwald m'assure que tout sera terminé pour le mois de septembre.

12 au 13 Août 2008 voyage à l'atelier du musée de Dugny

Voyage à Dugny pour expliquer la fabrication et le montage des sangles supports des réservoirs. Les plans sont introuvables. Je ne les ai pas en ma possession et il faut les redessiner en se servant de divers plans.

26 Août 2008 voyage à Courlon chez Michel Lereuil

Voyage à Courlon pour suivre l'avancement du gouvernail du plan fixe.

4 au 5 septembre 2008 voyage à l'atelier du musée de Dugny puis au lycée Henry Potez a Méaulte

Voyage à Dugny pour apporter le plan fixe avec ses ferrures et le présenter sur l'avion. Les chaudronniers travaillent au montage des marchepieds et du capotage inferieur.

Ensuite, voyage à Méaulte pour suivre l'avancement des travaux. Les compensateurs des volets sont terminés et ils travaillent sur les écopés des carburateurs. Retour à Dugny avec les compensateurs.

14 au 19 septembre 2008 voyage à Aire sur l'Adour puis Orbigny et Dugny

Voyage à Aire sur l'Adour pour ramener les capots. Mais ils sont en cours de finition et ne sont pas terminés. En attendant j'ai continué de dessiner les cintres inférieurs avec M Watebled.

Après avoir chargé les capots sur ma remorque, je me suis rendu à Orbigny pour suivre la fabrication des ailes. Celles-ci sont toujours en fabrication. Mr Siewalds me dit qu'il a des problèmes sur deux nervures qui manquent.

Après quelques recherches j'ai pu solutionner le problème sur place. Mais les voilures ne seront pas terminées pour le 4 Octobre 2008.

Je suis ensuite parti à Dugny pour déposer les capots. Ils seront exposés pour la journée du patrimoine dans les ateliers du musée.

28 30 Septembre 2008 voyage à l'atelier du musée de Dugny puis au lycée Henry Potez à Méaulte et Bruxelles chez Mr Poncelet

Arrêt à Dugny pour prendre le moyeu de l'hélice du moteur Lorraine pour l'apporter à Bruxelles chez Mr Poncelet (hélicier). A l'école Henry Potez j'ai réceptionné une écope sur deux pour les carburateurs puis je me suis rendu à Bruxelles. L'hélice est commencée mais pas terminée elle ne sera pas prête pour le 4 Octobre dommage.

Exposition du 4 au 12 octobre 2008 (Groupement Industriel Français de l'Aéronautique et Spatial)

Les ateliers Dugny sont allés chercher la voilure à Orbigny pas terminée. Elle sera présentée en l'état.

Montage de l'avion par les ouvriers de l'atelier de Dugny sur les Champs Elysées sous une tente translucide mise à disposition par le GIFAS.

Pendant toute cette période, j'ai continué de travailler sur l'avion lorsque je n'étais pas en voyage. J'ai ainsi terminé le plan fixe, fait les ferrures et attaches du plan fixe et divers éléments.

Au total j'ai parcouru plus de 32 000 km.

Trajet des Maillys pour Dugny	17 voyages de 800 km A&R :	13 000 km
Trajet de Dugny pour Meaulte	11 voyages de 296 km A&R :	3 296 km
Trajet des Maillys pour Aire sur l'Adour	6 voyages de 1 700 km A&R :	10 200 km
Trajet des Maillys pour Orbigny	4 voyages de 832 km A&R :	3 328 km
Trajet des Maillys pour Courlon	8 voyages de 160 km A&R :	1 280 km
Trajet de Meaulte pour Bruxelles	1 voyage de 390 km A&R :	390 km
	Total :	32 094 km

Tous les voyages ont été faits à mes frais. Seuls m'étaient remboursés les frais de carburant.

Je remercie toutes les entreprises qui ont travaillé gracieusement sur les éléments du Potez 25."