

BULLETIN TECHNIQUE
DES
AVIONS
H. POTEZ



4^e Trimestre 1933

N° 20

La Préparation

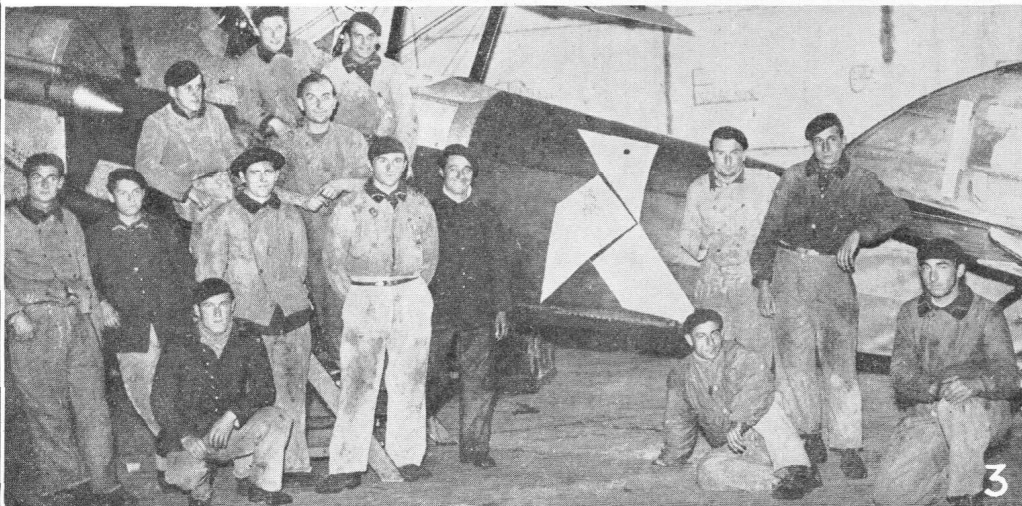
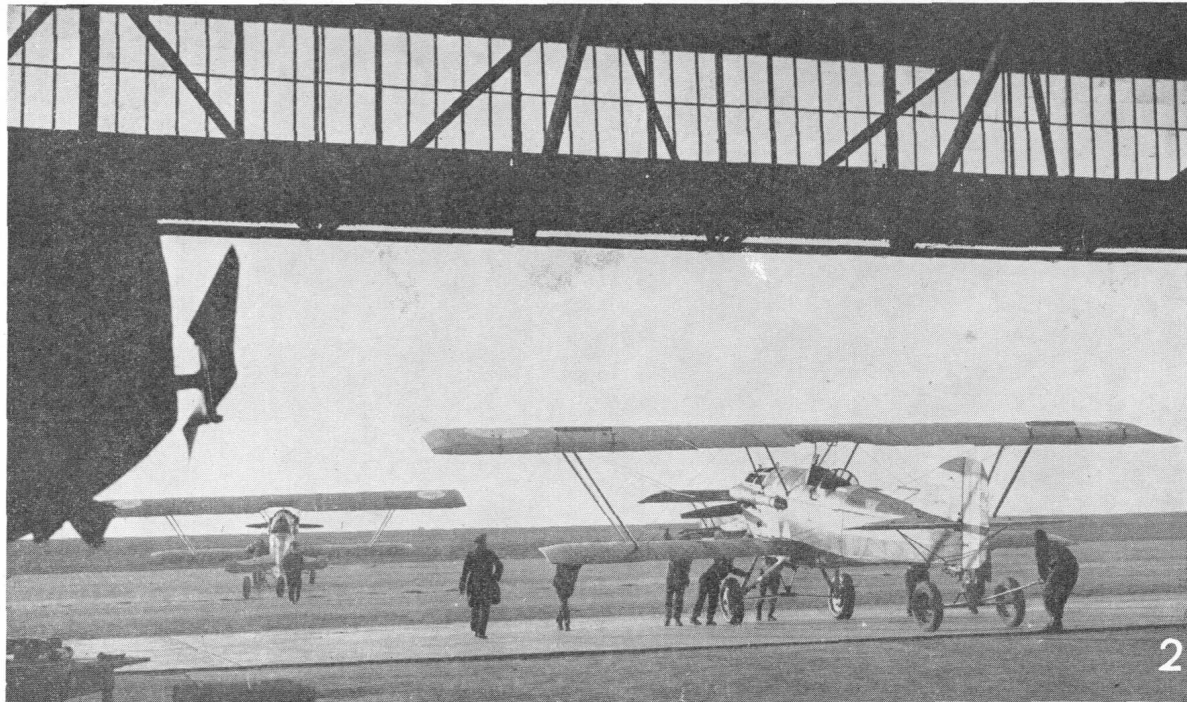


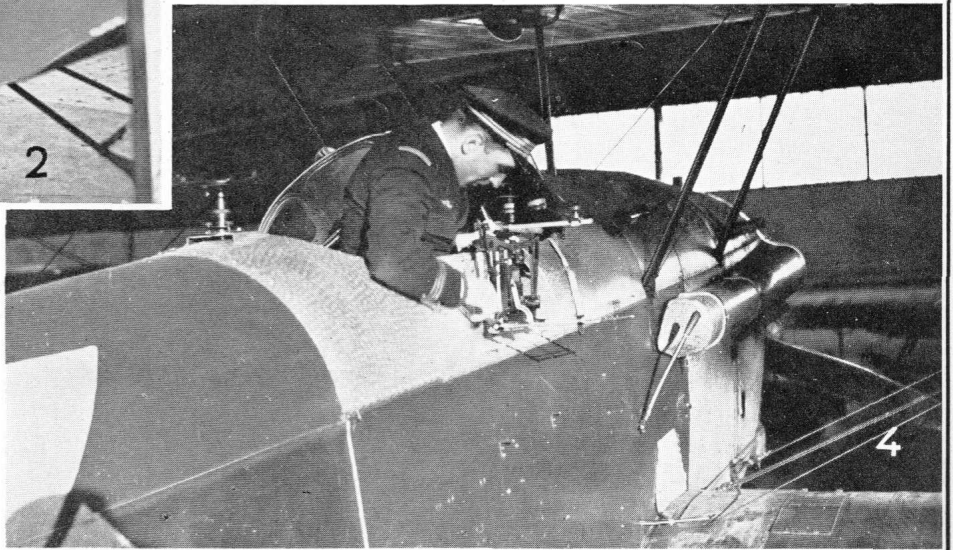
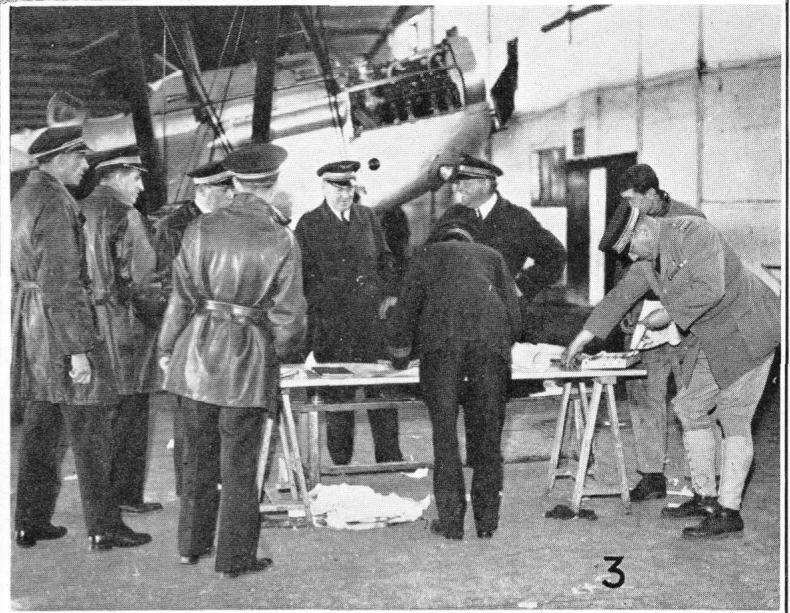
1. Vue aérienne du Camp d'Istres.

2. La rentrée des Potez 25 T.O.E. après un vol d'essai.

3. Un groupe de mécaniciens.

4. Derniers préparatifs. La remise du casque colonial.



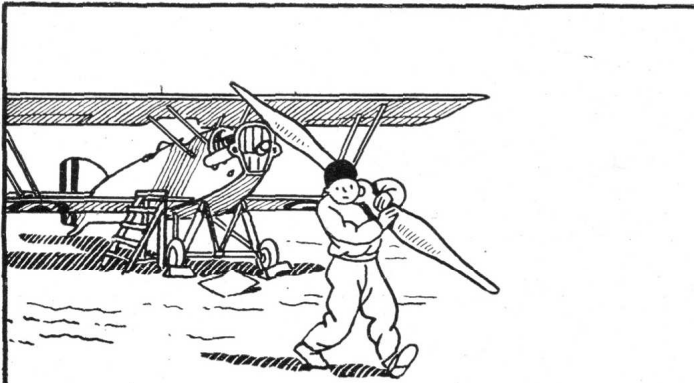


1. Compensation d'un compas.

2. Quelques explications données par le Capitaine David.

3. Préparation des cartes.

4. Installation d'un cinémo-dérivomètre.



Recharges . . .

Il s'agissait d'assurer, sur les différents terrains d'atterrissage, le ravitaillement rapide des 28 appareils et l'exécution des réparations sans appauvrir les parcs des unités visitées ; en outre, d'organiser entre les escales africaines un système de liaisons radiotélégraphiques et d'écoute des émissions d'avion.

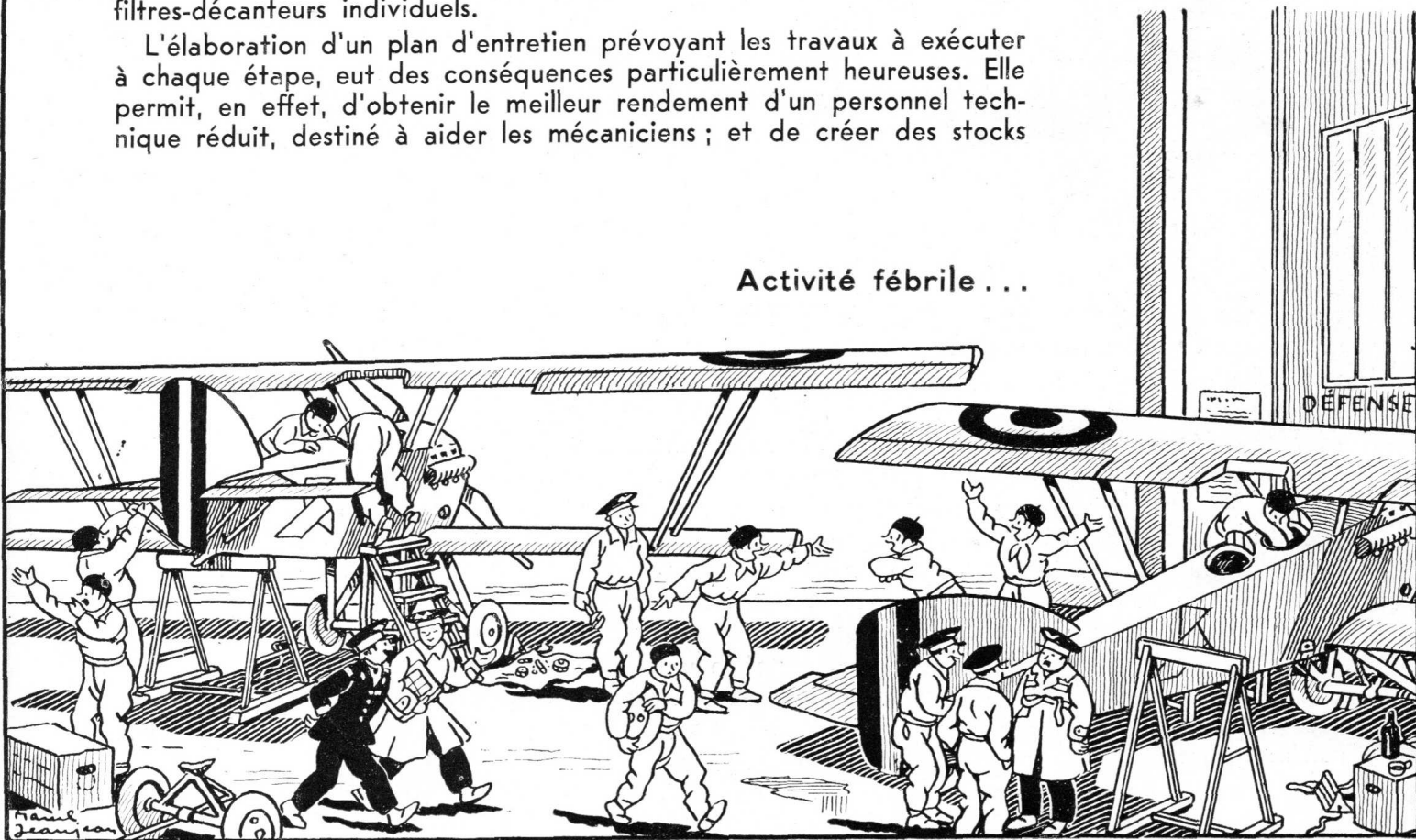
Aucune œuvre de cette importance n'avait encore été réalisée, et si quelques groupes, comprenant au maximum six avions, avaient déjà relié entre eux les principaux centres de notre continent africain, ces courts voyages, issus de bases aéronautiques organisées, ne permettaient pas d'en prévoir les difficultés.

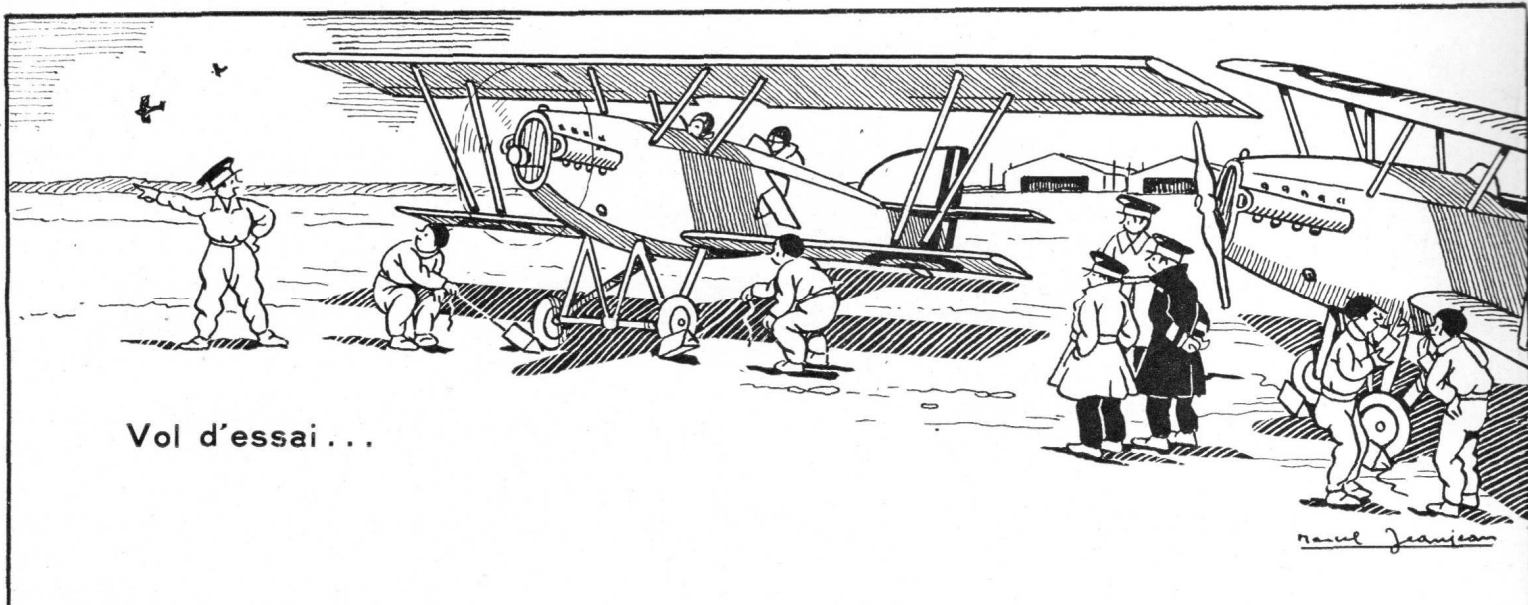
Aussi, le Colonel Bouscat est-il d'autant plus méritant de les avoir devinées, puis surmontées.

Pour réduire la durée totale des opérations de remplissage des réservoirs, celles-ci furent effectuées simultanément sur tous les appareils en utilisant des réserves de combustible divisées, et des pompes et des filtres-décanteurs individuels.

L'élaboration d'un plan d'entretien prévoyant les travaux à exécuter à chaque étape, eut des conséquences particulièrement heureuses. Elle permit, en effet, d'obtenir le meilleur rendement d'un personnel technique réduit, destiné à aider les mécaniciens ; et de créer des stocks

Activité fébrile . . .





Vol d'essai...

René Jeanjean



L'as...

Le 4 Septembre, le rassemblement de l'escadre est effectué à l'école d'Istres, qui est choisie comme point de concentration. D'une part, c'est l'origine de la Croisière et, d'autre part, ses installations permettent seules, d'y entreprendre, après de courts préparatifs, l'entraînement du personnel et l'adaptation des appareils.

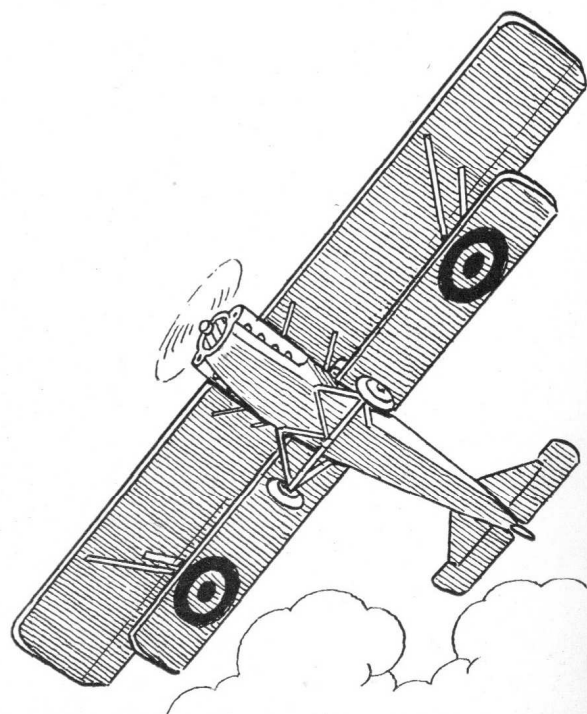
Les mécaniciens commencent immédiatement de démonter les Potez 25 T.O.E. de leur armement afin d'y substituer

de pièces de rechange peu importants mais judicieusement répartis entre les escales.

Tandis que se poursuivait ainsi l'aménagement des bases existantes et que de nouveaux terrains de secours étaient créés, le Général Vuillemin fixait la composition de son escadre et le choix des équipages.

La cellule de trois avions est l'unité de base. Elle comprend obligatoirement trois officiers chefs de bord, dont l'un est chef de cellule, et deux sous-officiers mécaniciens. Deux des officiers remplissent les fonctions de pilote, le troisième d'observateur-navigateur.

Elle sera indivisible, car ce sera la plus petite unité, capable d'assurer avec son personnel et le matériel de rechanges réparti entre ses avions, sa sécurité en vol et son entretien.



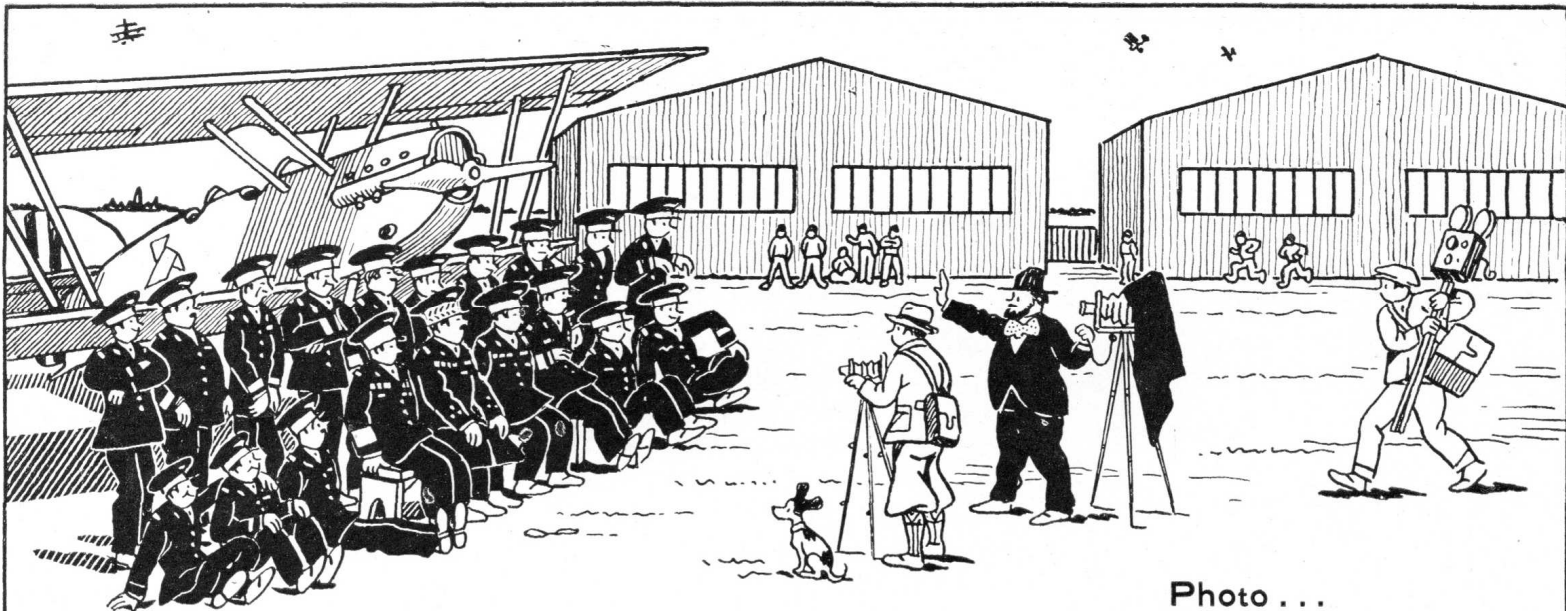


Photo ...

Marcel Jeanguen

les quelques équipements nécessaires aux traversées sahariennes, spéciaux à la Croisière.

L'emplacement de ceux-ci est soigneusement étudié, sur un des avions servant de maquette, pour assurer le maximum de confort à l'équipage, et définitivement arrêté après la vérification du centrage, effectuée en présence de l'Ingénieur Suffrin, et du Capitaine Cappart, représentants du Ministère de l'Air.

Ce travail de montage et d'adaptation exige, de la part des mécaniciens, un gros effort étant donné le peu de temps dont ils disposent. Néanmoins, tous font preuve de beaucoup de courage et d'entrain.

Un des buts de la préparation est atteint, l'atmosphère favorable est créée et l'« Esprit de la Croisière » se manifeste pour la première fois.

L'entraînement des équipages est court mais sévère. Rationnellement conduit, il comprend des conférences et des exercices pratiques.

Le Capitaine David, officier mécanicien de l'escadre, chargé des conférences techniques, fait une description sommaire des particularités de l'avion Potez 25 T.O.E. et du moteur Lorraine. Puis, la plupart des membres de la Croisière étant déjà familiarisés avec ce matériel, il uniformise les méthodes d'entretien employées, et établit un plan général de surveillance qui assurera le maximum de sécurité, tout en tenant compte du temps et des ressources dont les

mécaniciens disposeront aux différentes escales.

Les conférences de navigation sont confiées au Capitaine Dévé dont l'expérience donne à ses conseils beaucoup d'autorité.

Tout d'abord, il précise le sens des termes utilisés, afin que tous leur accordent la même valeur.

Communiqué ...





Partie de pêche ...

Il est en effet indispensable, que les messages radiotélégraphiques concernant la position des avions et la route suivie soient rédigés dans le même esprit et puissent être interprétés sans aucune confusion.

Les exercices pratiques sont exécutés avec beaucoup de soin : chaque observateur saura mesurer sa dérive au cinémo-dérivomètre, ou avec les graduations peintes sur l'appareil, calculer le triangle des vitesses et les corrections de cap. Tous

compensent eux-mêmes leur compas et en établissent la courbe de déviation.

Quelques officiers mêmes, s'entraînent à tracer des droites de hauteur et à faire le point en vol.

Parmi eux, le Lieutenant Michaud et le Capitaine Dévé, chargés d'une mission particulière, recalculeront, au cours de la Croisière, les coordonnées géographiques de quelques escales, en particulier de « Bidon V ».

La préparation des cartes est très minutieuse et très complète. Elle comporte le tracé de l'itinéraire principal et d'itinéraires secondaires avec leur angle de route et l'indication des coordon-



Sport ...

nées des principaux repères environnants.

En outre, pour les étapes difficiles, telles que la traversée du Sahara, les équipages disposeront du croquis des pistes, repérées



Poker d'as ...

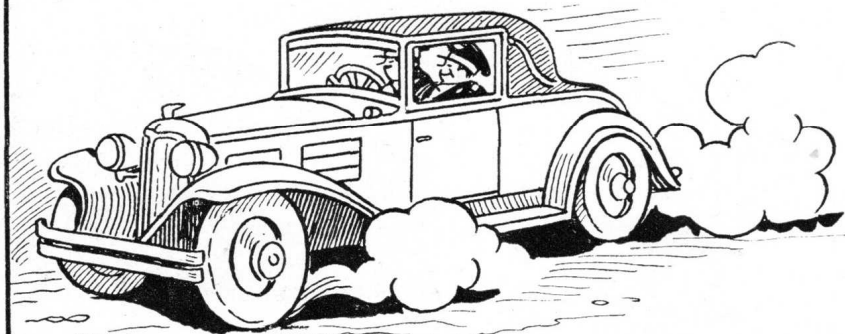
par leur angle de route afin d'être identifiées sans erreur.

Un des principaux facteurs de sécurité d'une traversée maritime ou désertique est le bon fonctionnement de l'installation radiotélégraphique.

Il est donc indispensable, pour un équipage qui doit survoler ces régions, de posséder un matériel éprouvé et d'en connaître parfaitement le fonctionnement.

La vérification des postes et des groupes moto-générateurs de l'escadre est scrupuleusement effectuée avec un émetteur-récepteur 27 installé au sol. Puis, les ondes

Weed-end ...



Tenue coloniale ...





Invocation à la lune . . .

courtes ayant été choisies, la longueur d'onde utilisée est fixée après plusieurs essais de réception en vol.

C'est au Capitaine Vercouter qu'est confiée la mission délicate de dissiper la crainte qu'inspirent ces mystérieux appareils.

Tous les membres de la Croisière écoutent ses conférences avec attention et suivent scrupuleusement ses conseils.

Aussi, lors du départ, aucun poste n'aura de secret pour eux, tous sauront les régler, monter leur antenne et mettre en route le groupe motogénérateur. Le lien qui doit constamment les unir ne sera jamais rompu.

Une dernière tâche reste à assurer, de l'exécution de laquelle dépend le sort de la Croisière : l'entraînement au vol de groupe et l'établissement des consignes formelles qui en régleront les détails et permettront de limiter la portée des incidents.

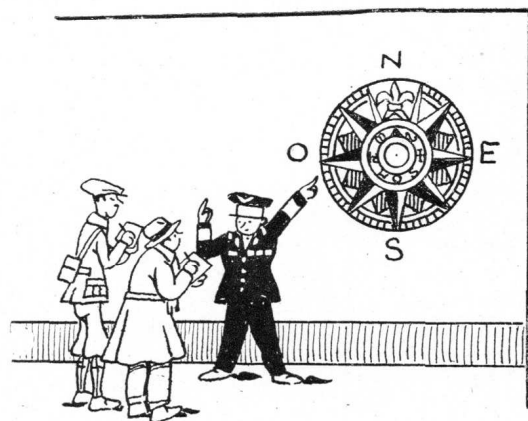
Le Général Vuillemin en prend lui-même la responsabilité. Depuis le rassemblement des hommes jusqu'à la manœuvre du dernier appareil, il règle, en accord avec les dimensions et la nature des terrains, tous les détails des départs et des atterrissages, décide de la formation de

vol à adopter et organise les communications entre avions.

Chacune des heures de vol sera partagée en dix fractions : deux de dix minutes et huit de cinq.

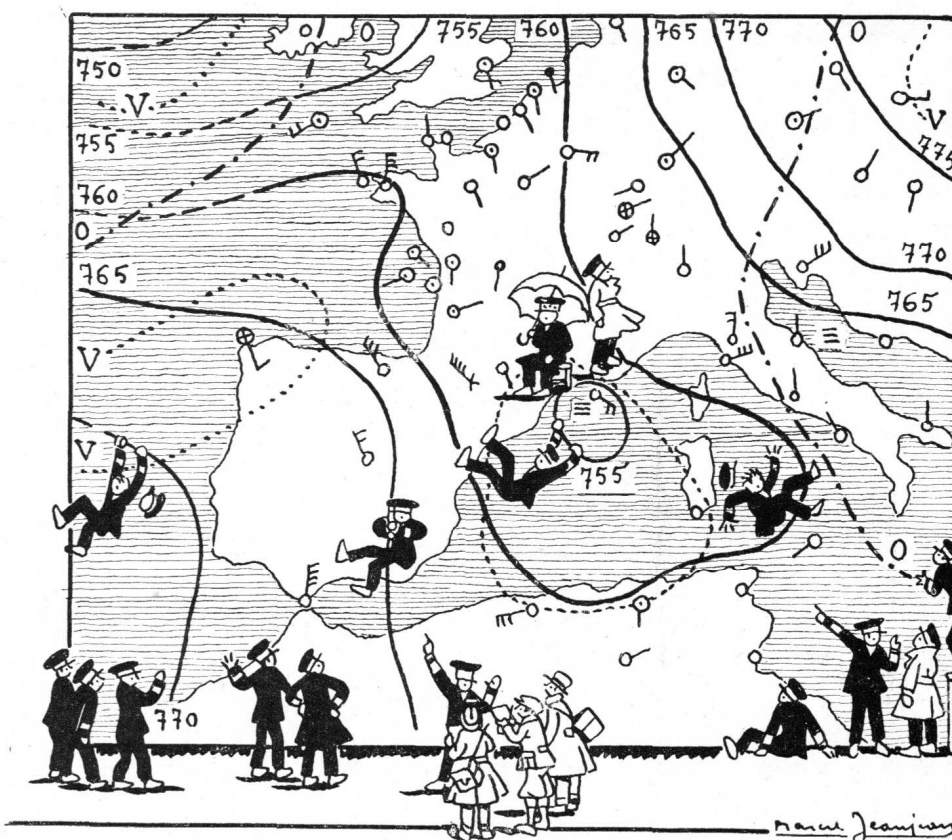
Les dix premières minutes seront utilisées par le Capitaine Orselli, passager du Commandant de l'escadre, pour transmettre des messages aux postes terrestres et recevoir de ceux-ci des renseignements météorologiques. Les dix autres seront réservées au Lieutenant-Colonel Girier pour communiquer avec le Général. Enfin, chacune des huit cellules de trois Potez disposeront de cinq minutes pour renseigner soit le Général, soit le Lieutenant-Colonel Girier, de leur vitesse, de leur altitude et de leur dérive, éventuellement des incidents.

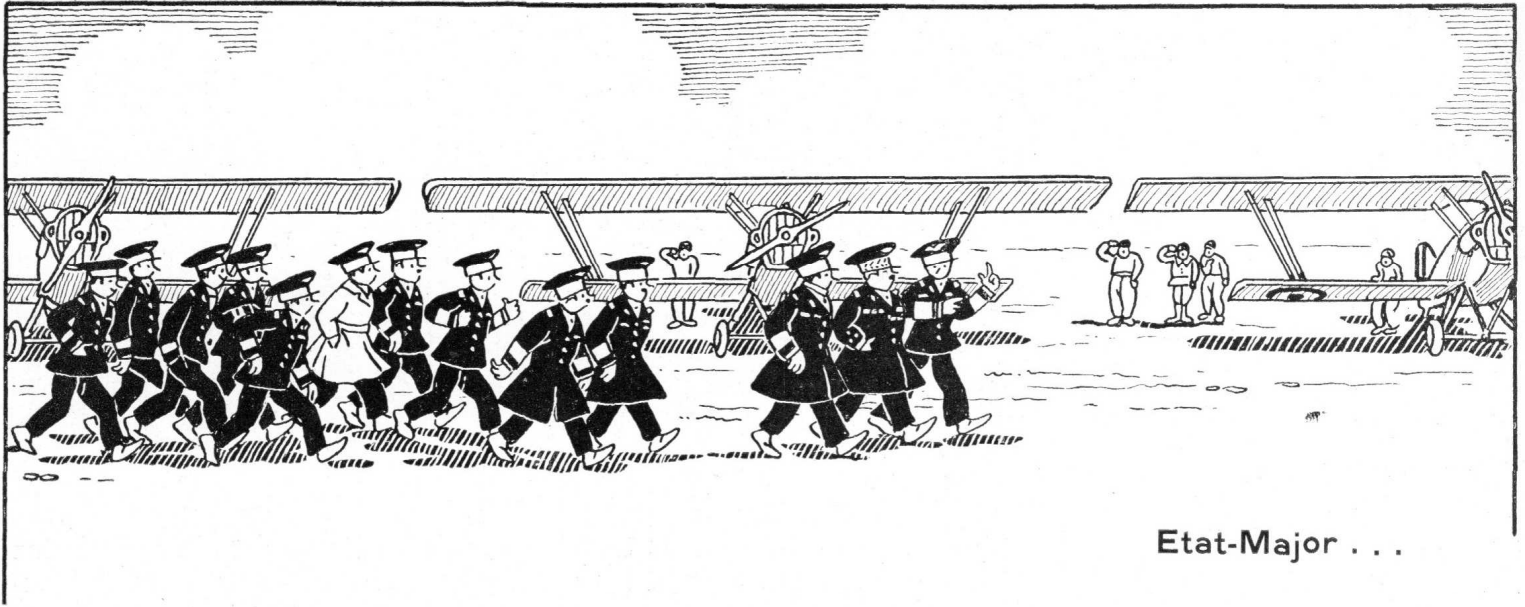
Le Général dirige lui-même les exercices de vols de groupes dont il règle les dispositions. Il présente à ses équipages les régions qu'ils vont survoler, leur en décrit l'aspect aérien, le relief et les met en garde contre les brusques variations de leurs conditions atmosphériques. Il leur donne les dimensions et les res-



Vents . . .

Fantaisie sur les Isobares . . .





Etat-Major . . .

sources des terrains rencontrés et leur communique les dispositions impératives à suivre en cas d'isolement accidentel.

Dès qu'un appareil atterrira, à la suite d'une panne, il devra immédiatement communiquer aux deux autres équipages de sa cellule, qui en principe ne doivent pas le quitter, le point et le sens le plus favorable à leur atterrissage ; ou les avertir du danger qu'il y aurait à se poser près de lui.

Dans ce dernier cas, se trouvant seul, il installera son poste de T. S. F., et attendra l'heure probable à laquelle l'escadre doit terminer son étape. Puis il transmettra régulièrement, à une heure d'in-

tervalle, pendant dix minutes, les renseignements indispensables pour le découvrir ou le suivre le lendemain, sur le chemin du retour.

Le 5 Septembre, l'escadre était prête. Le Général Vuillemin pouvait donner le signal du départ en toute sérénité, les conditions les plus favorables à l'exécution de la Croisière étaient réalisées.

A la place de l'ordre de mission que le Ministre de l'Air lui avait confié, il avait maintenant entre ses mains, des équipages parfaitement entraînés, et animés du désir de conduire un matériel irréprochable à la limite de nos possessions africaines.

Impedimenta . . .

