

**AVIONS**

**HENRI POTEZ**

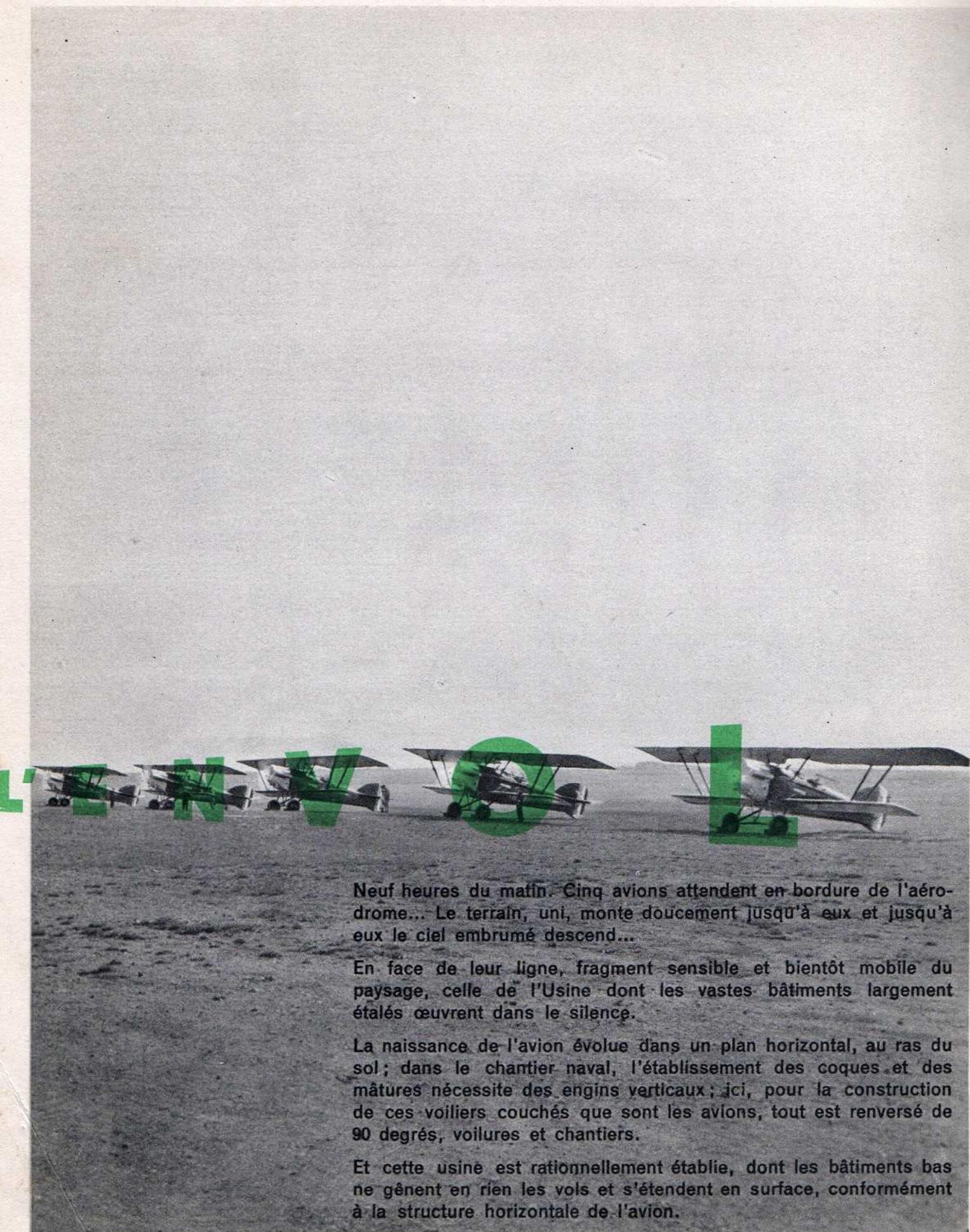




AVIONS HENRY POTEZ

**PARIS**  
COURBEVOIE - BERRE

**MEAUJTE**  
VILLACOUBLAY - ORLY - MONT-BLANC



Neuf heures du matin. Cinq avions attendent en bordure de l'aérodrome... Le terrain, uni, monte doucement jusqu'à eux et jusqu'à eux le ciel embrumé descend...

En face de leur ligne, fragment sensible et bientôt mobile du paysage, celle de l'Usine dont les vastes bâtiments largement étalés œuvrent dans le silence.

La naissance de l'avion évolue dans un plan horizontal, au ras du sol; dans le chantier naval, l'établissement des coques et des mâtures nécessite des engins verticaux; ici, pour la construction de ces voiliers couchés que sont les avions, tout est renversé de 90 degrés, voilures et chantiers.

Et cette usine est rationnellement établie, dont les bâtiments bas ne gênent en rien les vols et s'étendent en surface, conformément à la structure horizontale de l'avion.

Attente, attente puissante, silencieuse et immobile.

Et soudain voici - le ciel se devêt de ses voiles de brume ; un bâtiment émerge, le plus haut ; dans ses bureaux sont étudiés les prototypes ; les hommes qui conçoivent sont ainsi parfaitement placés pour observer les réactions des appareils qu'ils ont dessinés.

Créer et rester en contact avec la réalité, problème difficile, ici parfaitement résolu.

Cent types d'avions différents ont pu être imaginés ; aucun appareil n'a pris l'air qui n'ait été la fidèle réplique d'un prototype complètement étudié, minutieusement construit, rigoureusement contrôlé en vol. D'où ce calme et ce silence dans l'attente.

Soudain, un vrombissement et puis 4 autres qui lui succèdent...

Un à un, les cinq avions décollent en quelques mètres avec une rare maîtrise.

Celui-ci vire, incliné sur l'aile, cet autre monte en chandelle ou descend à la verticale.

Le plus lourd que l'air, étonnant paradoxe !

Entouré de toutes parts de forces hostiles, il les utilise mais dominées, elles le guettent.

Un seul point faible dans sa construction causerait sa perte.

Pas de sécurité sans la plus grande minutie dans les montages et le contrôle le plus rigoureux.

D'autres industries vous offriront le spectacle d'une puissance plus concentrée ; elles ont un rôle plus brutal à remplir ; la masse et le cheval vapeur sont à la base même de leur action.

Dans la construction aéronautique, c'est l'intelligence qui doit triompher de la matière ; l'étude de l'utilisation amenuise les poids.

Les résultats cherchés, une fois atteints et dûment contrôlés, avec la certitude qu'on pourra les renouveler sans variations, l'ouvrier de série n'a plus qu'à répéter avec aisance des gestes sûrs.

D'où ces grands ateliers, nets, bien ordonnés, dans lesquels air, lumière, espace, sont largement prodigués.

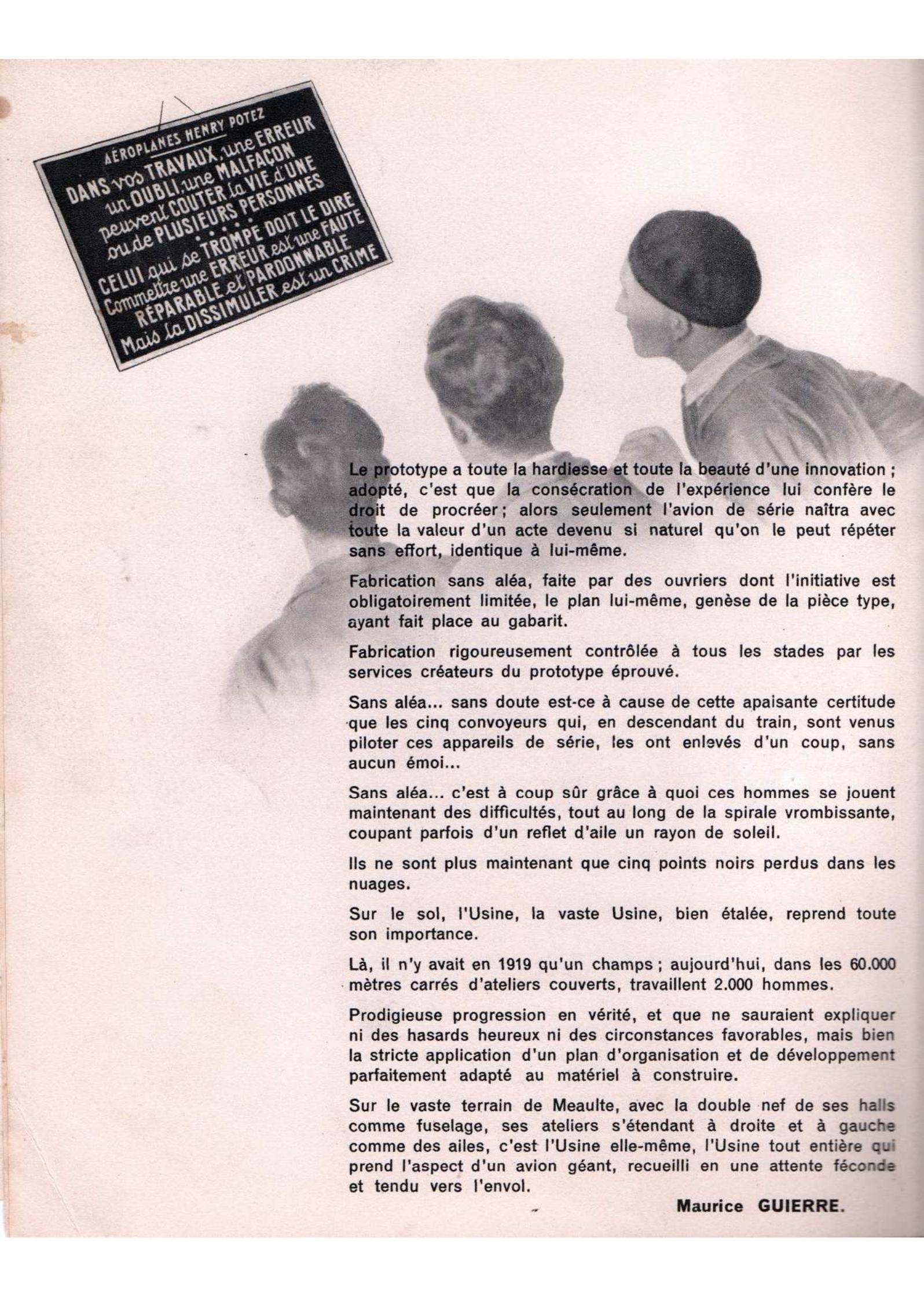
Il n'est pas jusqu'à leur style linéaire qui ne rappelle la structure de l'avion.

Là-haut, les cinq appareils évoluent avec la même aisance, la même sécurité.

Issus de la même chaîne, ils ont des caractéristiques identiques.

La chaîne, elle s'impose quand il faut pouvoir fournir plusieurs avions par jour à la Défense Nationale.

Mais, chaîne lente qui n'avance qu'à coup sûr et selon des temps très soigneusement calculés.



AEROPLANES HENRY POTEZ  
DANS vos TRAVAUX, une ERREUR  
un OUBLI, une MALFAÇON  
peuvent COUTER la VIE d'UNE  
ou de PLUSIEURS PERSONNES  
CELUI qui se TROMPE DOIT LE DIRE  
Commettre une ERREUR est une FAUTE  
REPARABLE et PARDONNABLE  
Mais la DISSIMULER est un CRIME

Le prototype a toute la hardiesse et toute la beauté d'une innovation ; adopté, c'est que la consécration de l'expérience lui confère le droit de procréer ; alors seulement l'avion de série naîtra avec toute la valeur d'un acte devenu si naturel qu'on le peut répéter sans effort, identique à lui-même.

Fabrication sans aléa, faite par des ouvriers dont l'initiative est obligatoirement limitée, le plan lui-même, genèse de la pièce type, ayant fait place au gabarit.

Fabrication rigoureusement contrôlée à tous les stades par les services créateurs du prototype éprouvé.

Sans aléa... sans doute est-ce à cause de cette apaisante certitude que les cinq convoyeurs qui, en descendant du train, sont venus piloter ces appareils de série, les ont enlevés d'un coup, sans aucun émoi...

Sans aléa... c'est à coup sûr grâce à quoi ces hommes se jouent maintenant des difficultés, tout au long de la spirale vrombissante, coupant parfois d'un reflet d'aile un rayon de soleil.

Ils ne sont plus maintenant que cinq points noirs perdus dans les nuages.

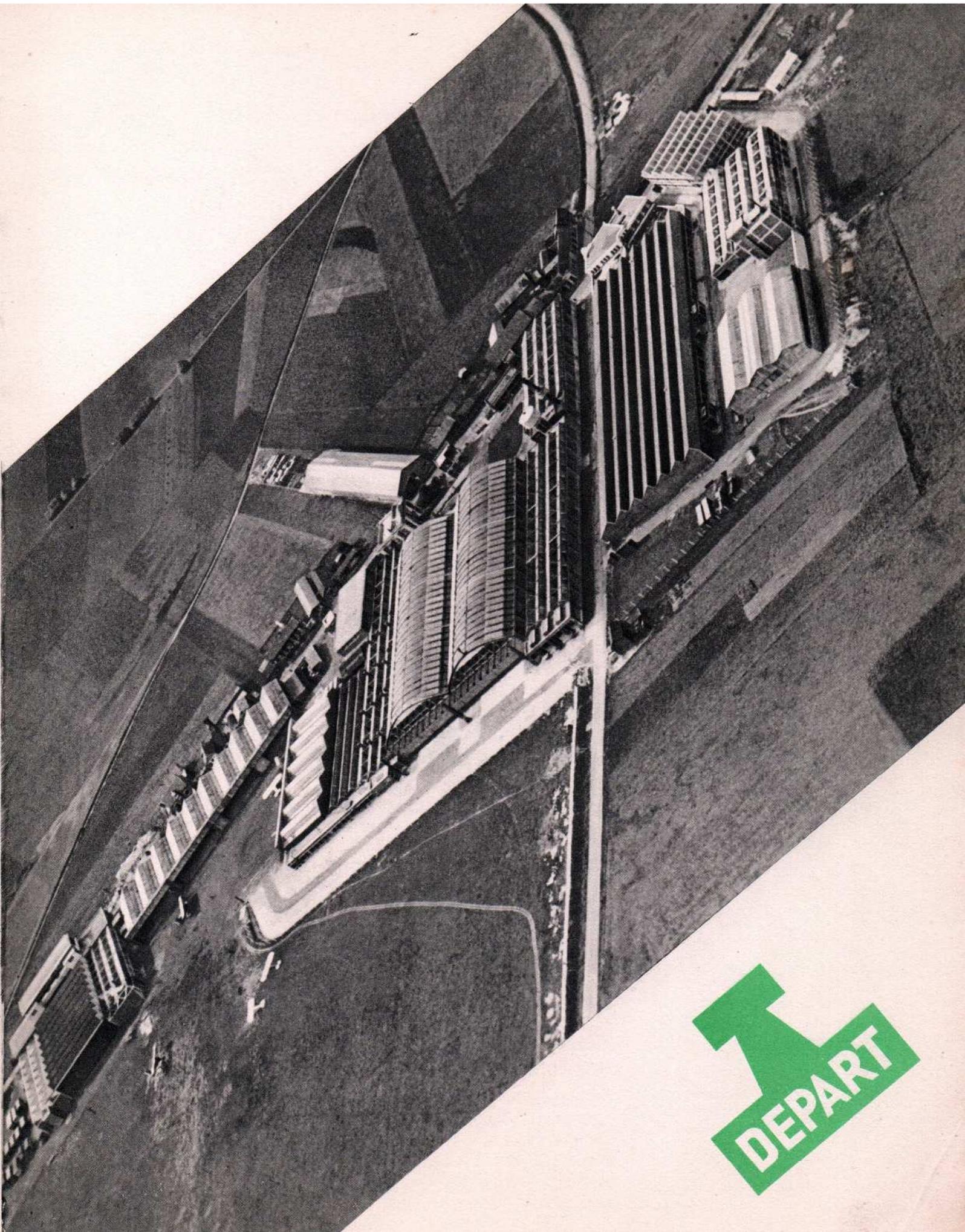
Sur le sol, l'Usine, la vaste Usine, bien étalée, reprend toute son importance.

Là, il n'y avait en 1919 qu'un champs ; aujourd'hui, dans les 60.000 mètres carrés d'ateliers couverts, travaillent 2.000 hommes.

Prodigieuse progression en vérité, et que ne sauraient expliquer ni des hasards heureux ni des circonstances favorables, mais bien la stricte application d'un plan d'organisation et de développement parfaitement adapté au matériel à construire.

Sur le vaste terrain de Meaulte, avec la double nef de ses halls comme fuselage, ses ateliers s'étendant à droite et à gauche comme des ailes, c'est l'Usine elle-même, l'Usine tout entière qui prend l'aspect d'un avion géant, recueilli en une attente féconde et tendu vers l'envol.

**Maurice GUIERRE.**



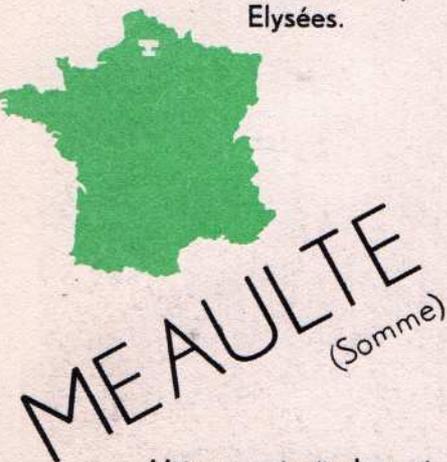
**I**  
**DEPART**



PARIS

Direction générale et bureaux de vente :

75, Av. des Champs-Elysées.



MEAULTE  
(Somme)

Usines principales et aérodrome.

Superficie couverte : 60.000 m<sup>2</sup>

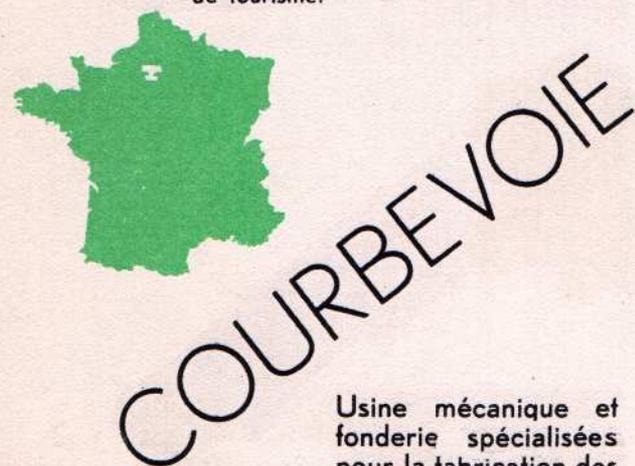
Personnel : 2.000 ouvriers et employés

Etude, réalisation et mise au point de tous les avions prototypes. Construction en grande série de tous les types d'avions militaires et civils.

Station-service pour les avions de tourisme.

Fondée par Monsieur HENRY POTEZ, la Société des Aéroplanes HENRY POTEZ est aujourd'hui l'une des plus importantes organisations industrielles de l'aéronautique mondiale.

Grâce à l'évolution méthodique d'une technique sûre et à l'organisation de puissants moyens de réalisation, la Société des Aéroplanes HENRY POTEZ a pu, au cours de ces dix dernières années, étudier, mettre au point et construire en grande série, la plupart des types d'appareils réclamés par les programmes des aéronautiques française et étrangères.



COURBEVOIE

Usine mécanique et fonderie spécialisées pour la fabrication des moteurs d'aviation.

Superficie couverte : 8.000 m<sup>2</sup>

Personnel : 400 ouvriers et employés.



BERRE

Usine et base d'hydravions.

Superficie couverte : 6.000 m<sup>2</sup>

Personnel : 200 ouvriers et employés.



VILLACOUBLAY

L'action de la Société des Aéroplanes HENRY POTEZ est réalisée sous la direction générale de Monsieur HENRY POTEZ, son fondateur,

avec la collaboration immédiate de MM.

COROLLER

Directeur technique.

ROUZE

Directeur de la production

BERGER

Directeur administratif.

MANSSART

Directeur commercial.

LECONTE

Directeur des ventes.

LABOUCHÈRE

Directeur des essais.

LESAGE

Secrétaire général.



DOUBLAY



Base aérienne pour  
les essais des avions  
prototypes.

ORLY



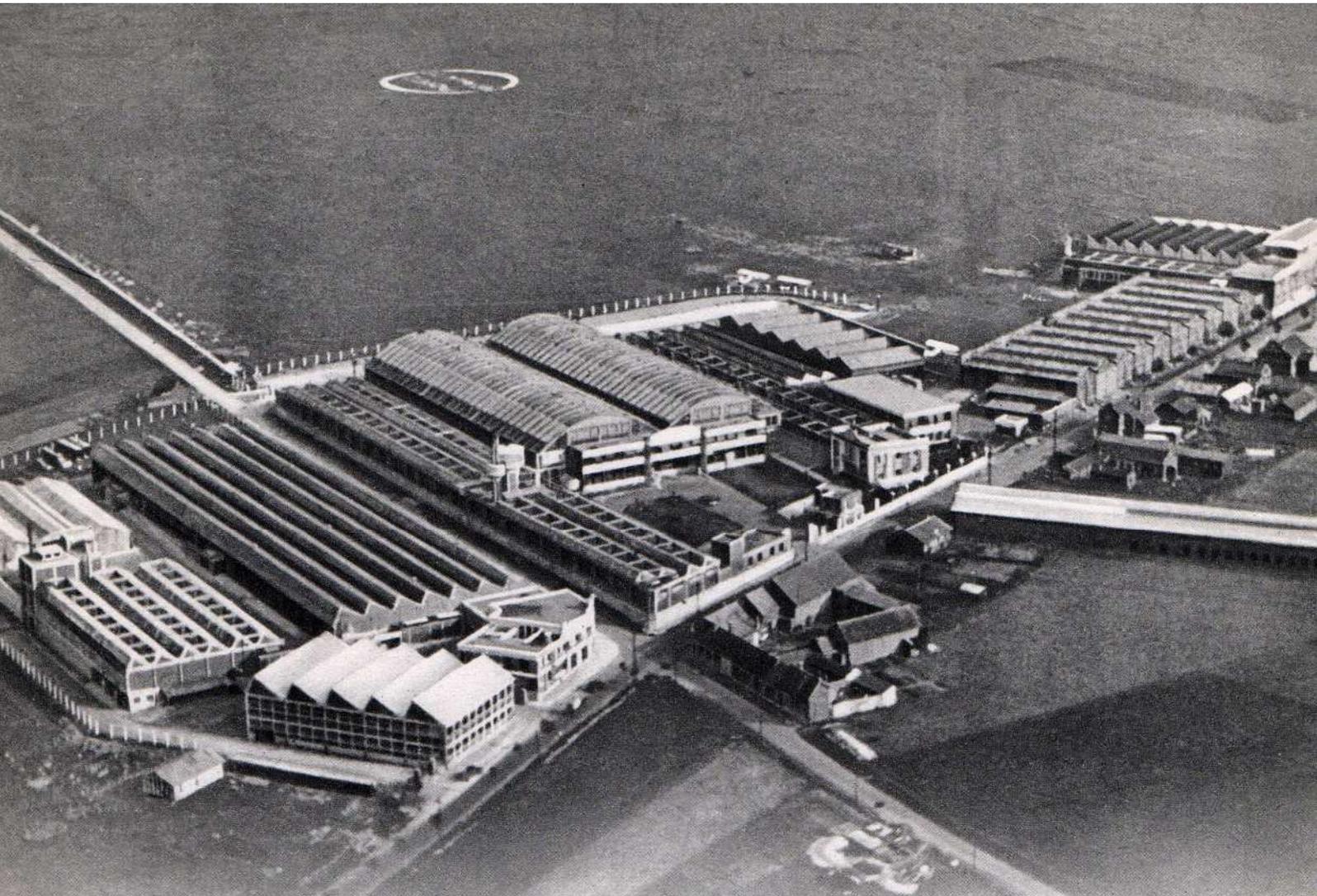
Station-service pour  
avions de tourisme et  
école de pilotage.

PASSY-  
BLANC

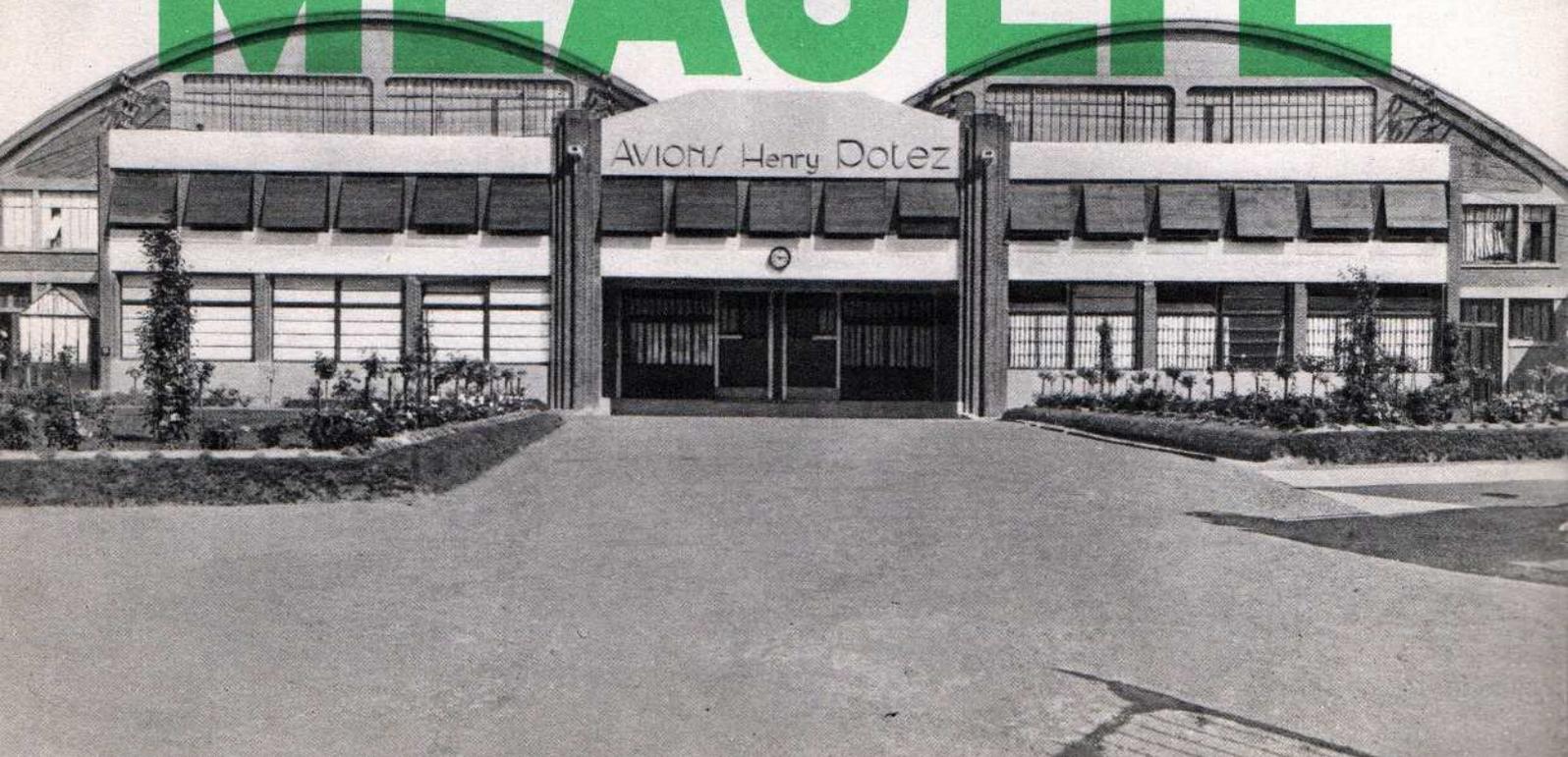
Station-service pour  
avions de tourisme.

Ecole de pilotage.

Excursions aériennes  
au-dessus de la chaîne  
des Alpes.



# MEAUULTE





## LA DIRECTION TECHNIQUE

Chargée de concevoir, d'étudier et de réaliser les appareils prototypes. Elle doit en outre, contrôler la qualité des matériaux employés pour la fabrication des appareils de série ainsi que la bonne exécution des pièces fabriquées suivant les dessins fournis par le service des études.

## LA DIRECTION DE LA PRODUCTION

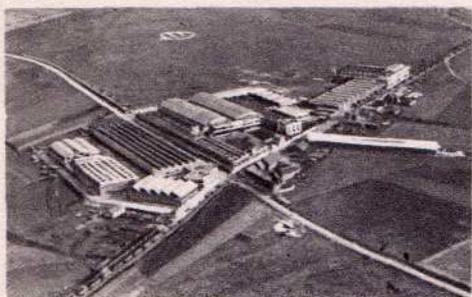
Chargée de la fabrication en série des différents matériels en exécution des marchés passés avec la clientèle. Elle assure en même temps l'entretien de l'usine, la réception des matières premières, le recrutement et le transport du personnel.

## LA DIRECTION COMMERCIALE

Achète suivant les besoins de la direction de production, les matières premières et les spécialités nécessaires. Elle contrôle le bureau du personnel, la paie et le service de livraison.

## LA DIRECTION ADMINISTRATIVE

Comporte différentes sections chargées respectivement de contrôler les prix de revient des matières et de la main-d'œuvre, d'établir les salaires à payer aux ouvriers, d'effectuer les paiements aux fournisseurs, etc.



# DIRECTION TECHNIQUE

Elle conçoit, étudie, réalise les prototypes.

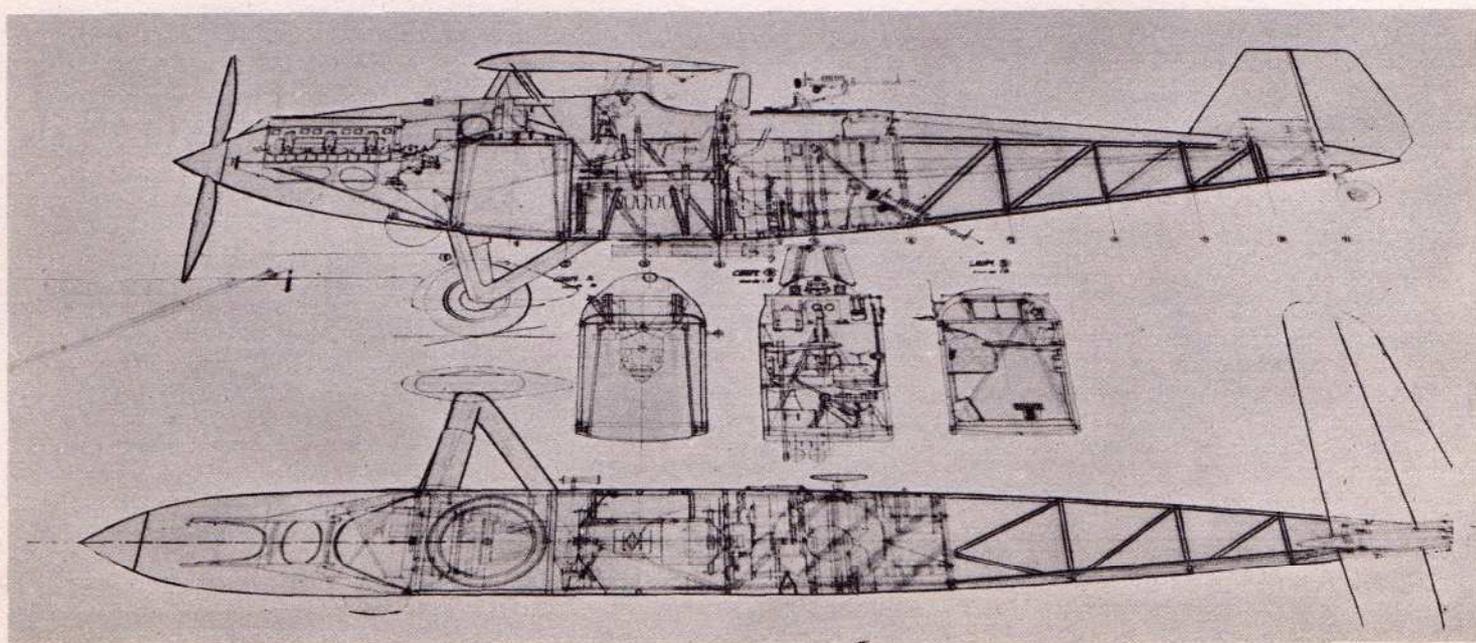
Ses bureaux d'études et de dessin et ses ateliers constituent un ensemble autonome nettement distinct du reste de l'usine.

La situation du groupe technique en bordure de l'aérodrome permet aux créateurs des prototypes de suivre les essais en vol.

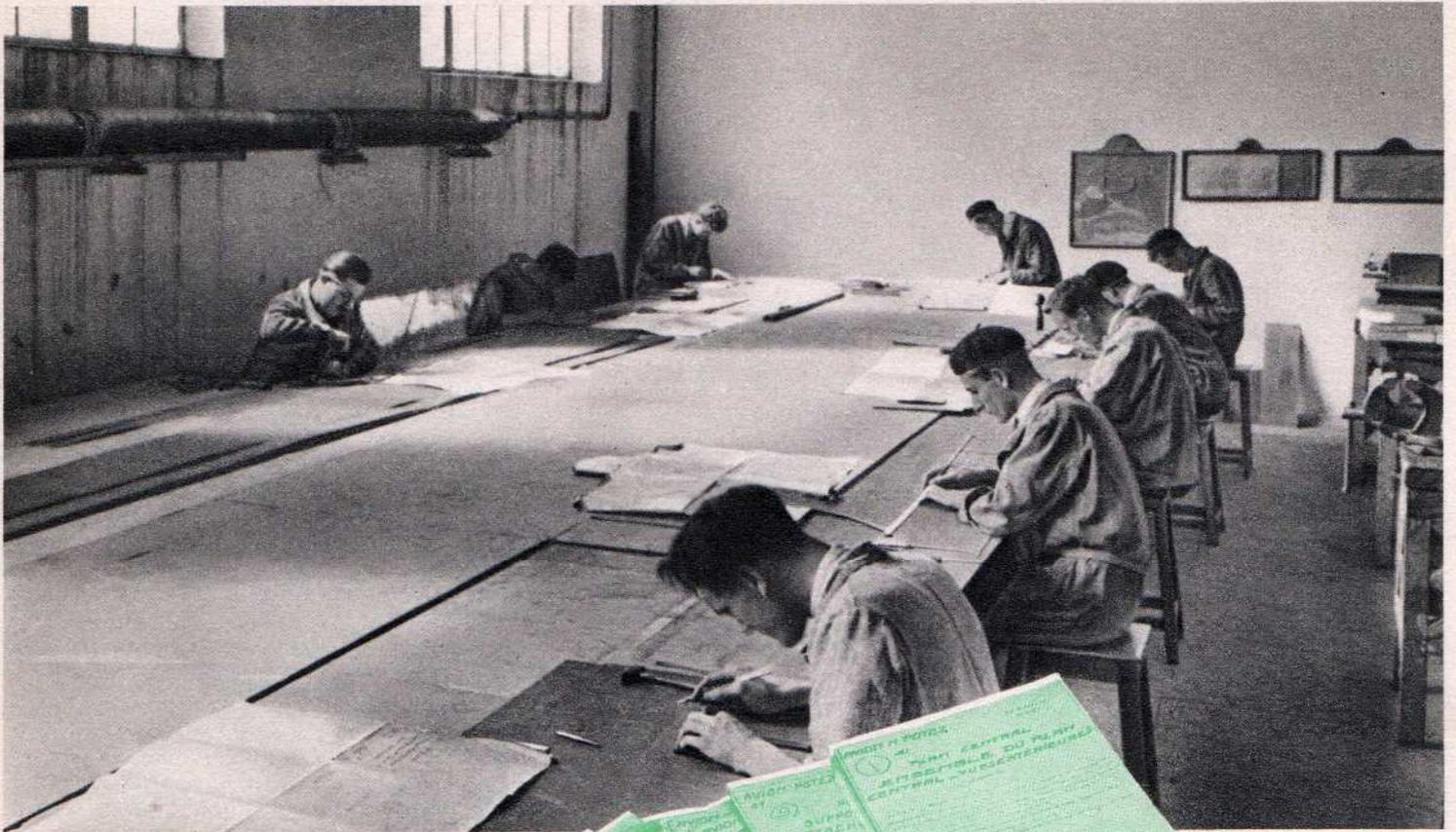


La proximité des ateliers de production en série facilite à la Direction Technique le contrôle rigoureux qu'elle exerce et sur les matières et sur la fabrication à chacune de ses étapes.

A l'étage supérieur du bâtiment, dans le calme et la clarté d'un vaste bureau, ingénieurs et dessinateurs se consacrent aux recherches théoriques générales, à l'étude des avions nouveaux, à l'exécution des plans des prototypes.





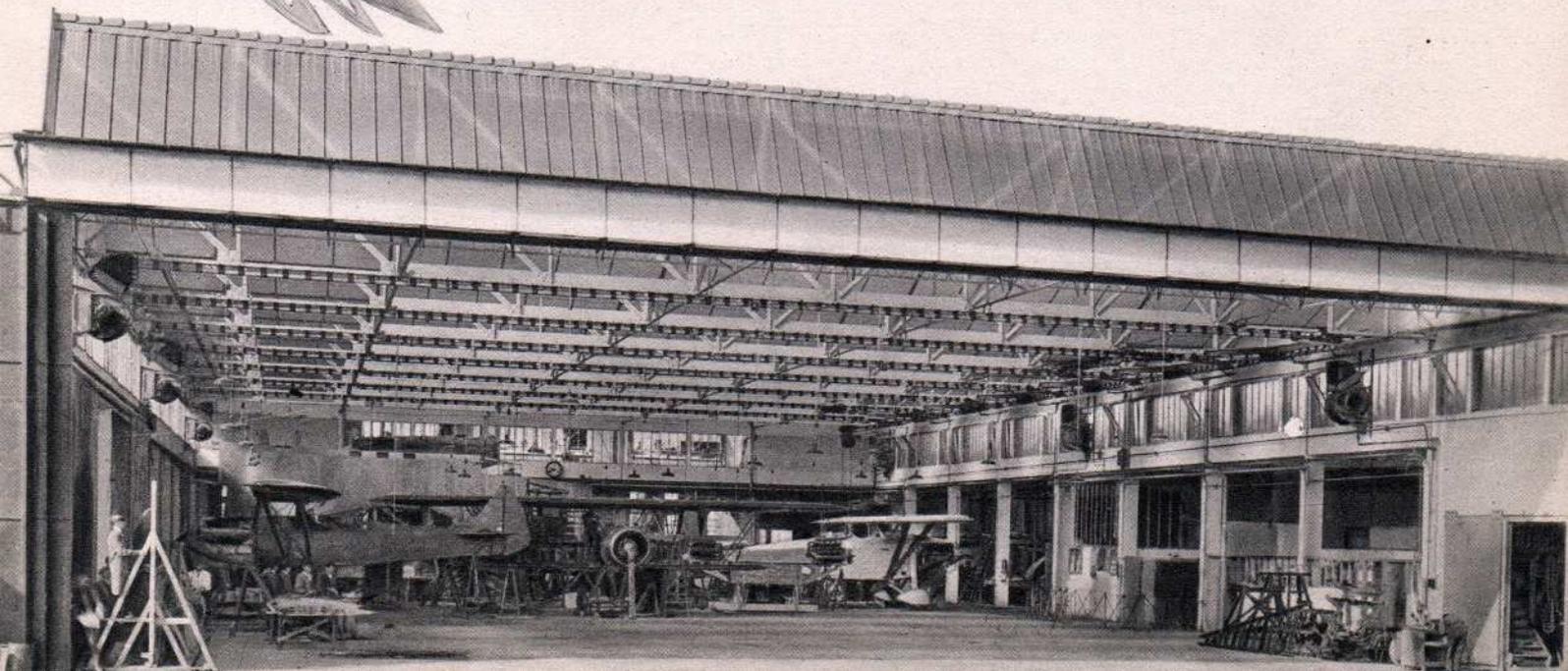
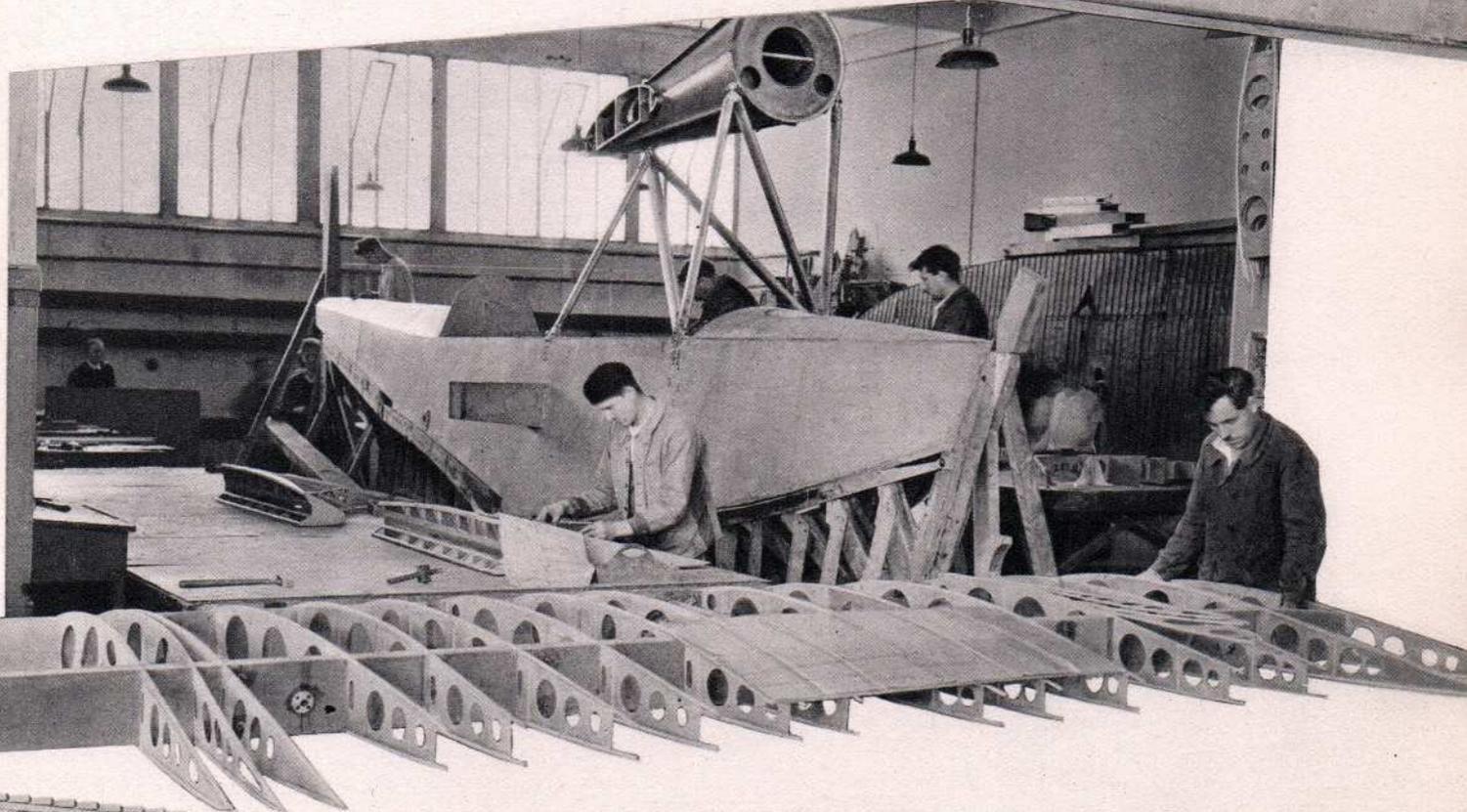
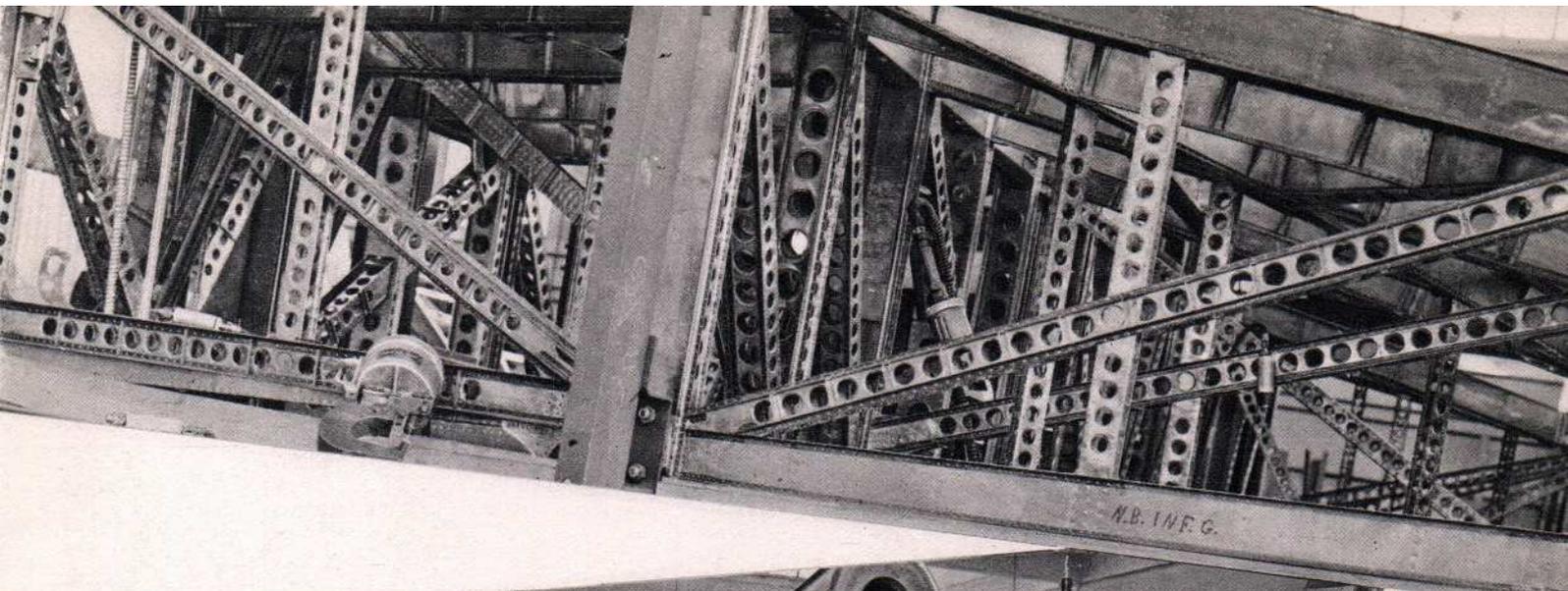


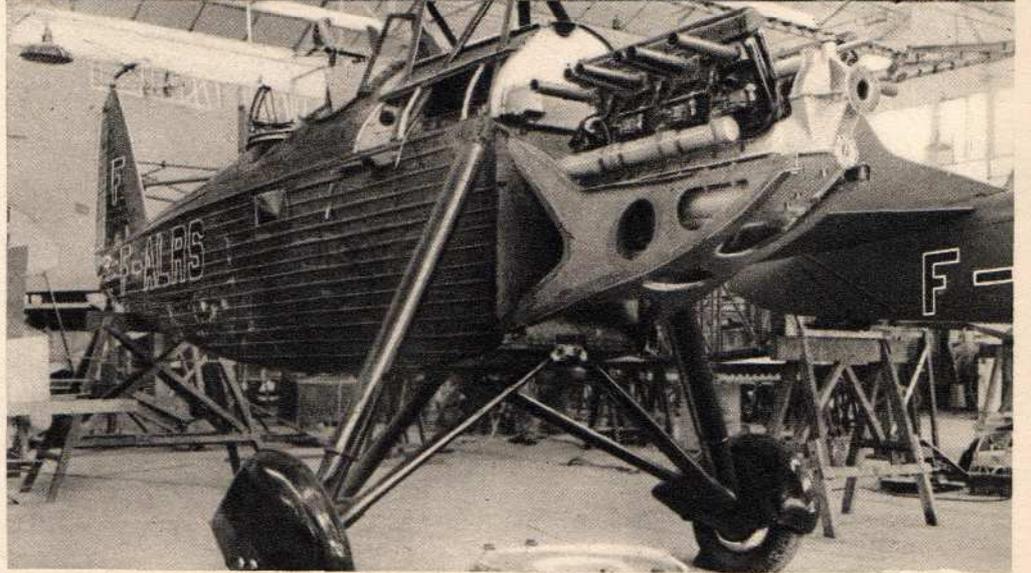
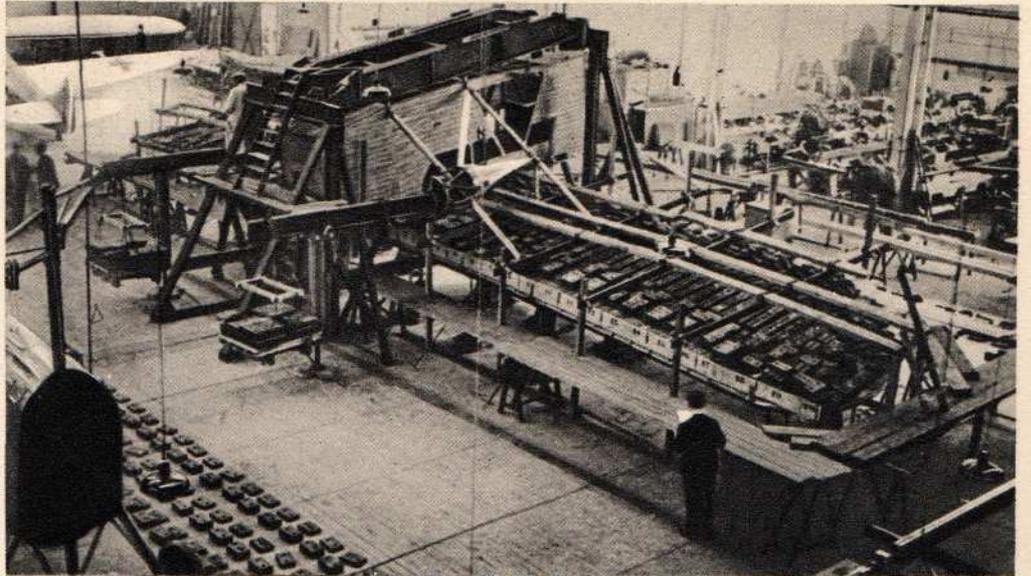
Les plans établis vont à la salle de traçage.

Les pièces sont exécutées dans un atelier mécanique muni d'un outillage des plus perfectionnés ; après contrôle, elles sont montées de façon à constituer des ensembles bois ou métal ; un vaste hall, équipé pour toutes manutentions, permet le montage des appareils complets.

Ces travaux sont réalisés par une main-d'œuvre spécialisée et une maîtrise des plus expérimentées.







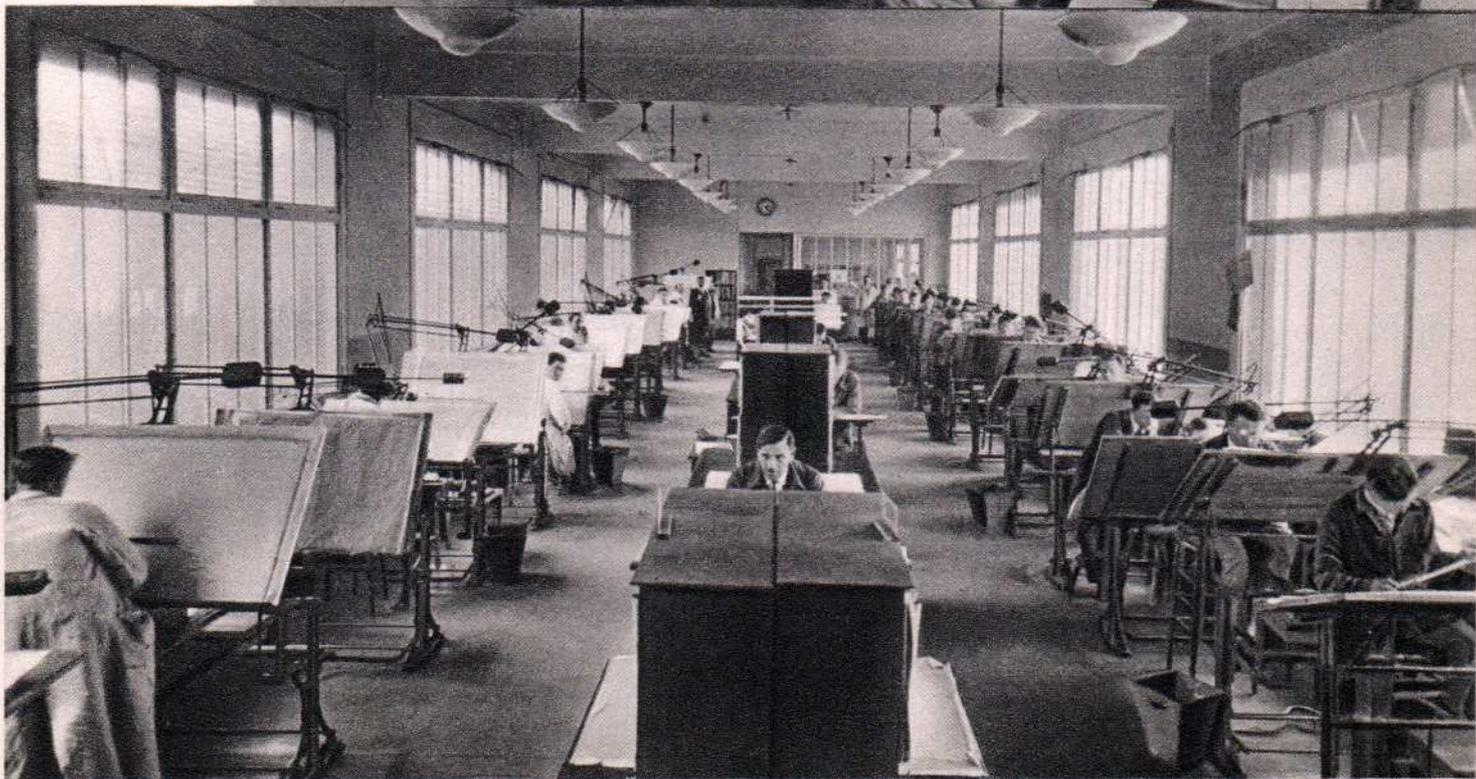
Les essais statiques ont confirmé l'exactitude des calculs.

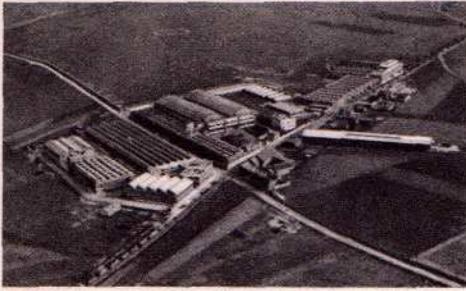
On procède alors à l'aménagement de l'appareil, aux pesées, aux essais en vol.



Les essais effectués devant les services officiels ont donné pleine satisfaction ; l'appareil est adopté.

Les plans d'exécution, établis par le bureau des recherches et des études, vont être transmis à un second bureau chargé de les compléter et de les détailler avant de les remettre à la Direction de la Production.





# DIRECTION DE LA PRODUCTION



Elle assure la fabrication en série des appareils.

Elle dispose pour cela de bureaux de fabrication et d'ateliers spécialisés, rationnellement groupés.

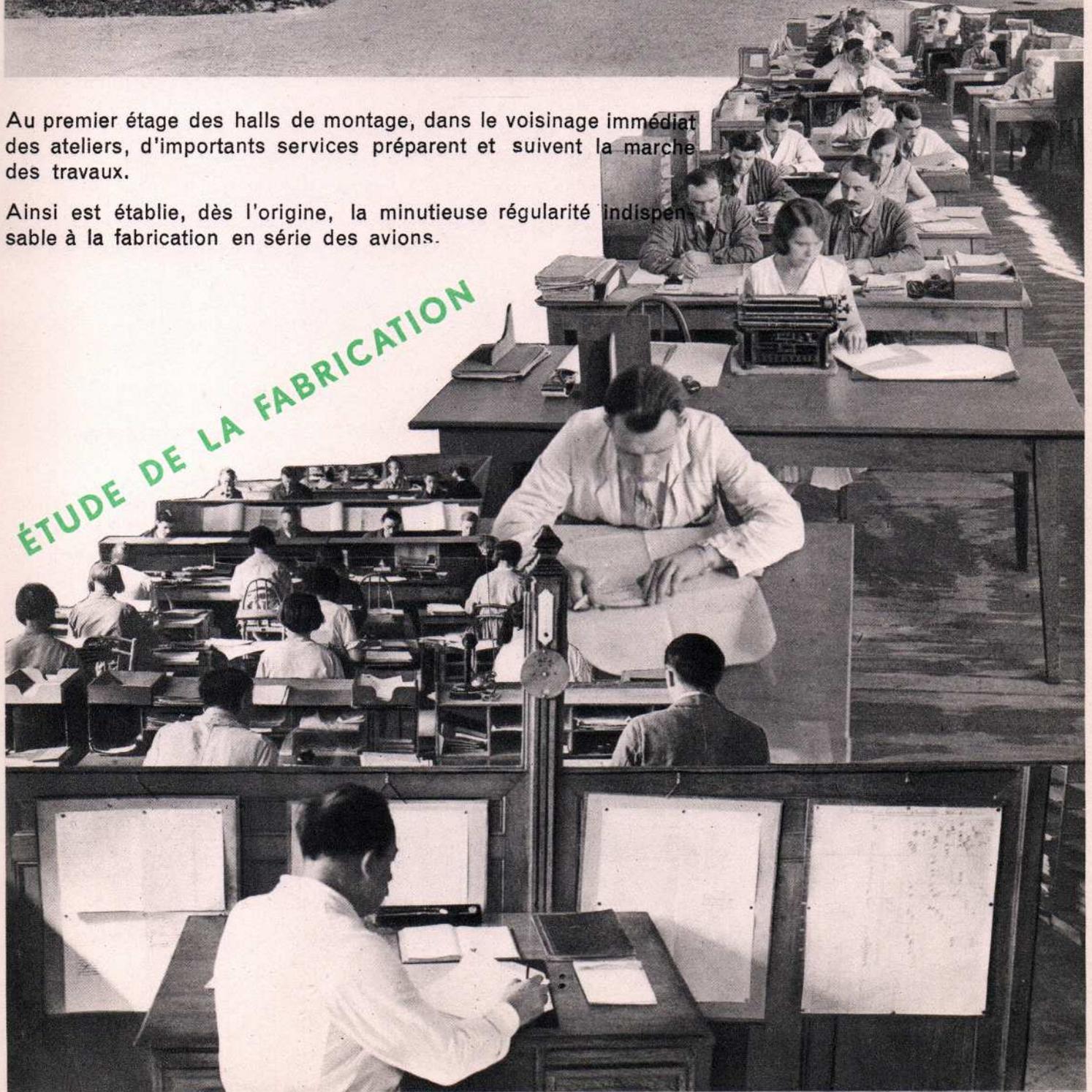
Ayant reçu les plans d'exécution, elle les étudie et demande à la Direction Technique telles modifications destinées à simplifier la construction sans toucher à la qualité. Après accord, elle transmet ces plans à ses services qui établiront la nomenclature complète des pièces de l'avion, détermineront et feront exécuter l'outillage, puis fixeront les quantités de matières nécessaires ; celles-ci rentrées, l'ordre d'exécution des pièces sera lancé.





Au premier étage des halls de montage, dans le voisinage immédiat des ateliers, d'importants services préparent et suivent la marche des travaux.

Ainsi est établie, dès l'origine, la minutieuse régularité indispensable à la fabrication en série des avions.



ÉTUDE DE LA FABRICATION

# AVIONS Henry Dotez



## RÉCEPTION

Qu'il s'agisse de matières premières, de pièces ébauchées ou finies, la réception donne toujours lieu à un contrôle rigoureux exercé par la Direction Technique.

Celle-ci dispose à cet effet d'un laboratoire supérieurement outillé.

## LABORATOIRE





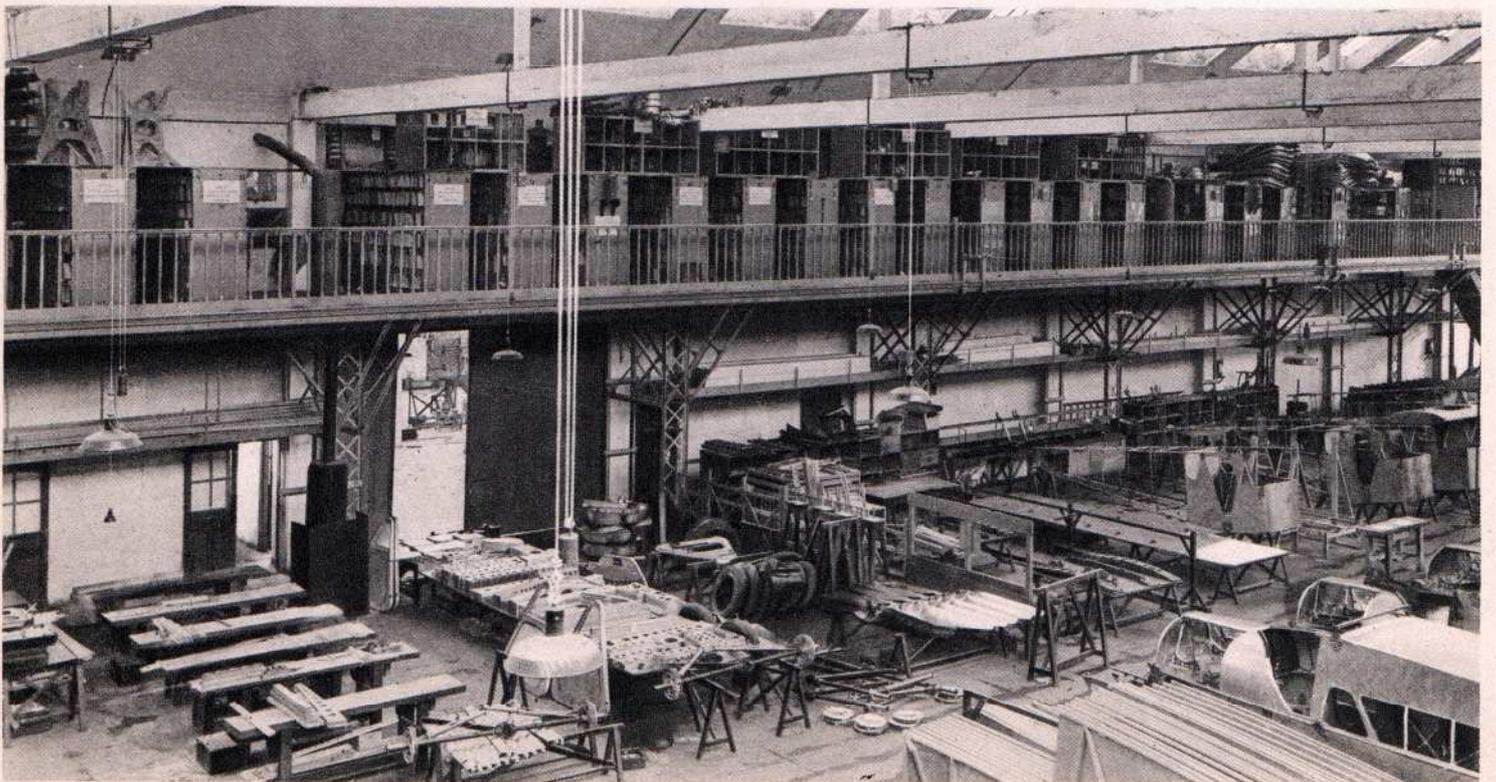
MAGASINS



L'ordre est un élément de rapidité dans le travail, de sécurité dans la construction.

On peut compter de quatre à cinq mille pièces différentes dans un avion.

Plusieurs types d'appareils pouvant être construits, simultanément des dizaines de mille de pièces différentes seront emmagasinées, toujours avec ordre et méthode.



Avant le lancement de toute chaîne, un service spécial fabrique les premiers appareils, note les retouches de nature à accroître les facilités de fabrication, les signale à la Direction Technique.



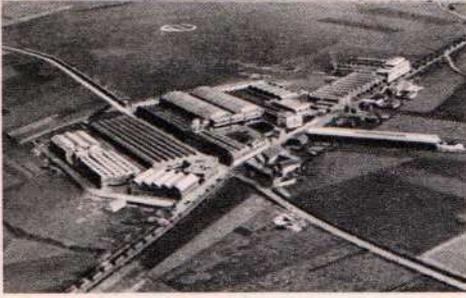
## LANCEMENT D'UNE CHAÎNE

D'après les plans ainsi révisés, les ateliers de mécanique fabriquent les matrices et les pièces types qui seront ensuite soumises à un contrôle minutieux.

Alors, le plan peut disparaître.

L'ouvrier de la série ne travaille que sur gabarit.





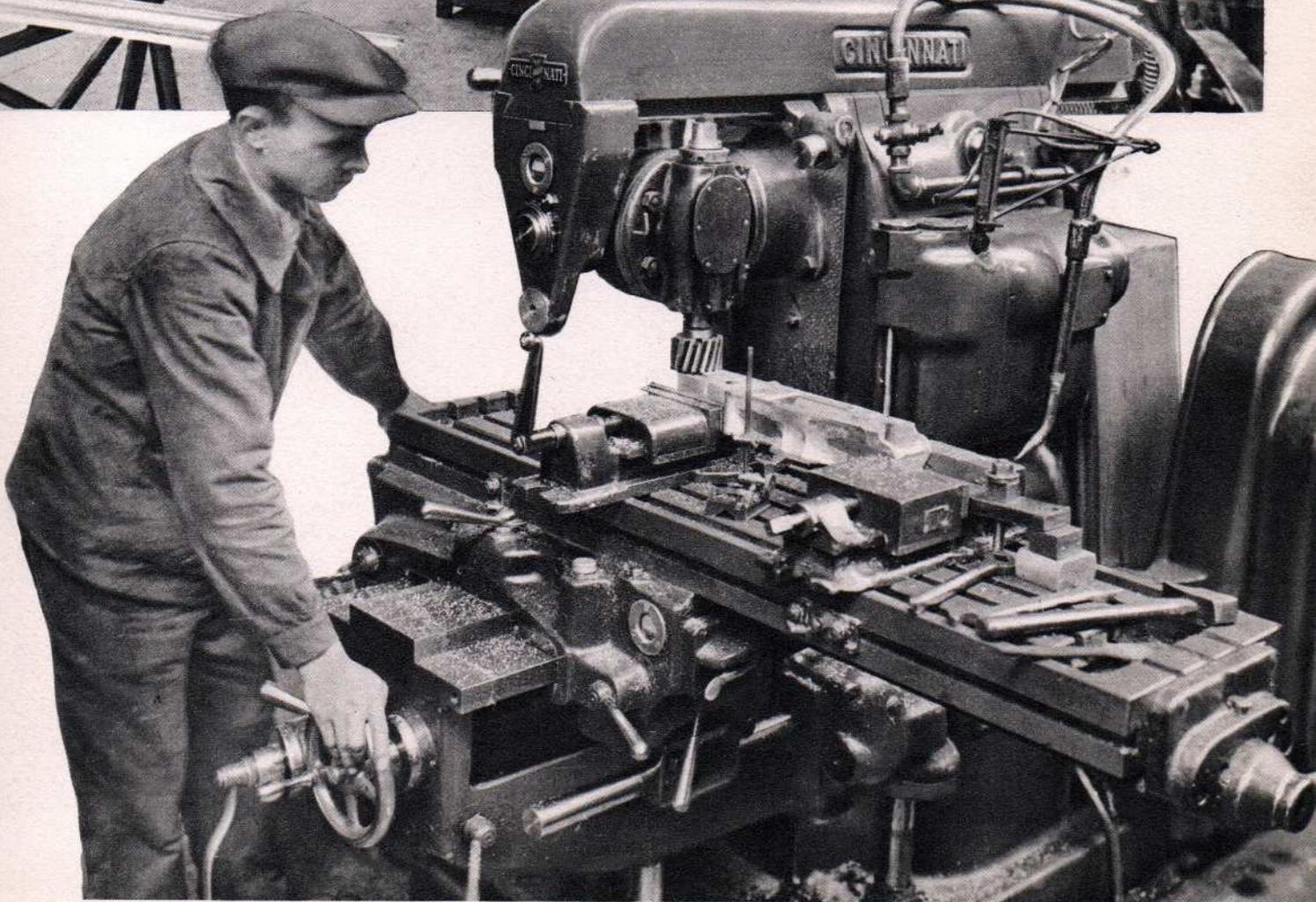
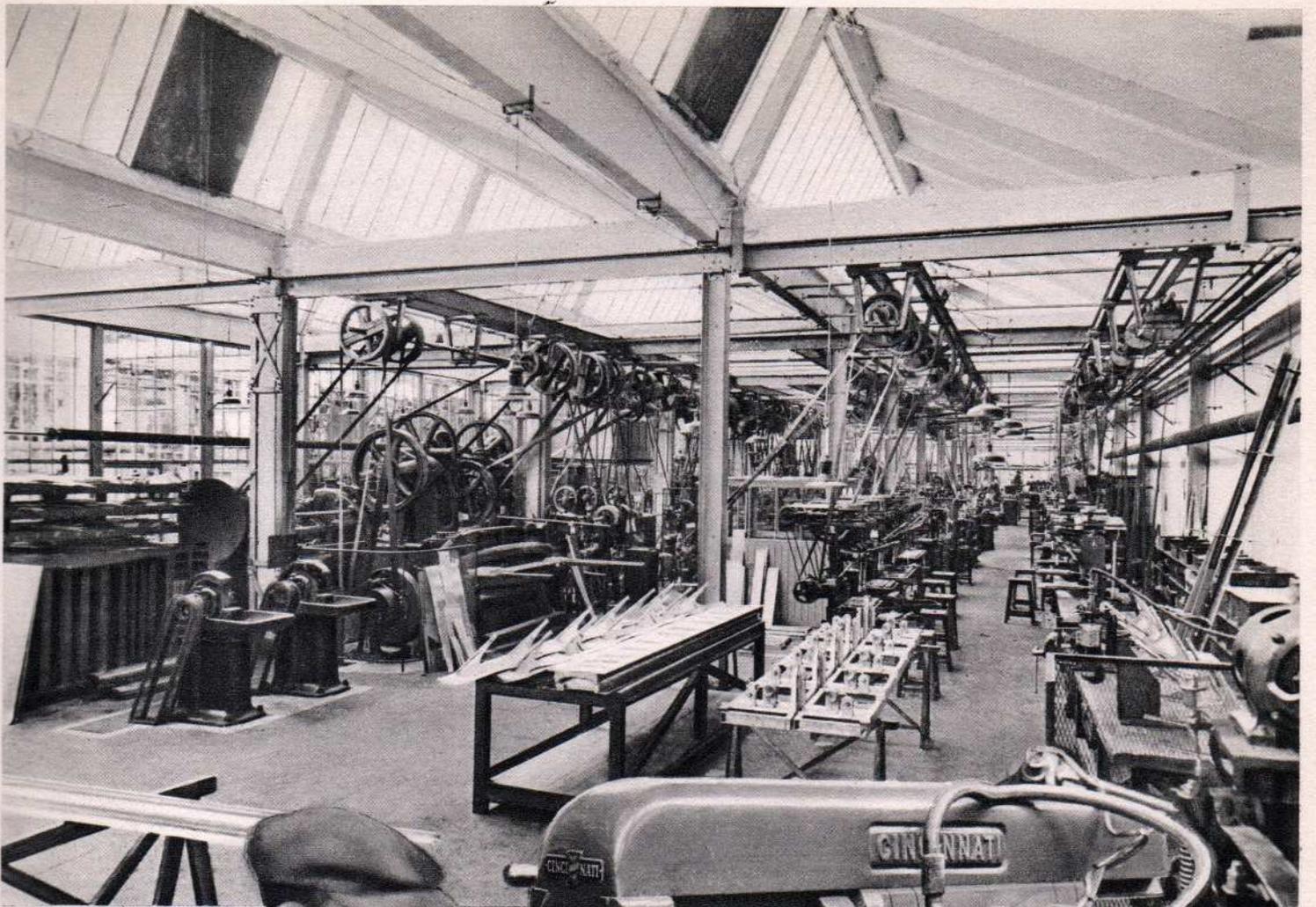
# LE MÉTAL

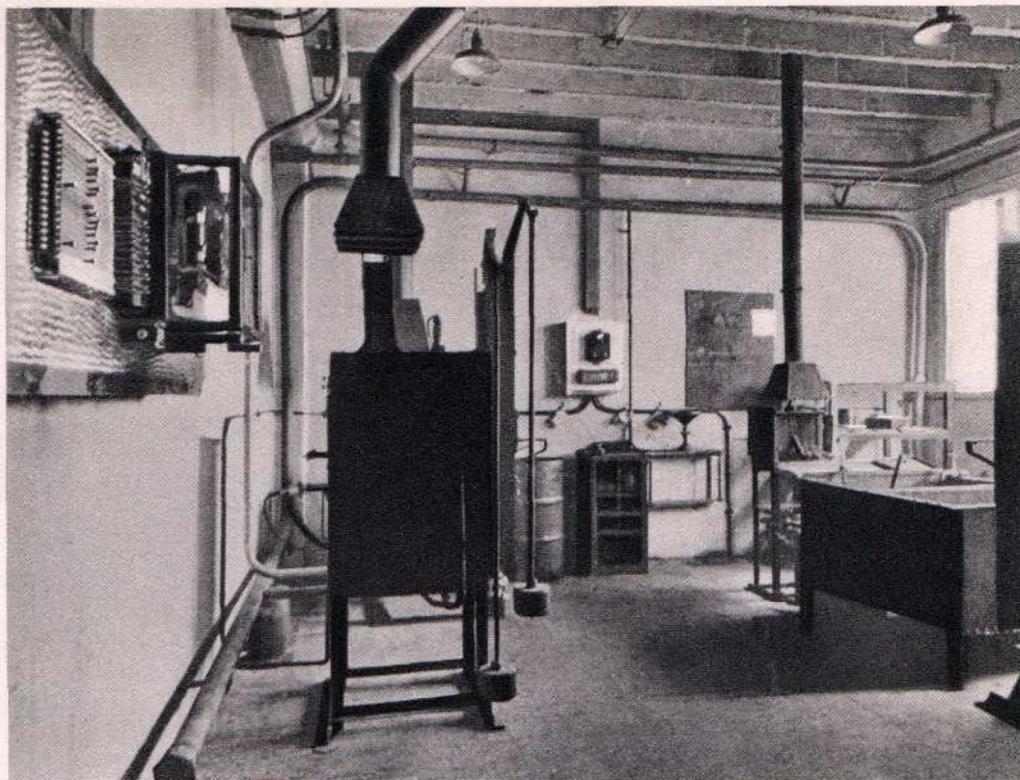
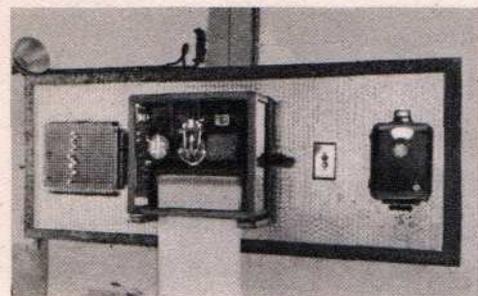


Le métal reçu en feuilles, en barres, en ébauches matricées etc., est transformé en **pièces finies**, dans des ateliers mécaniques pourvus de machines-outils des plus récents modèles.

Dans une chaudronnerie moderne, installée dans de vastes bâtiments sont exécutés entre autres : les réservoirs, les radiateurs, les capotages, les tuyauteries, les accessoires d'aménagement.







Dans les salles de traitements thermiques, le fonctionnement des fours est réglé automatiquement et le contrôle dispose d'appareils enregistreurs, indiquant les divers régimes.



FICHE DE CONTRÔLE

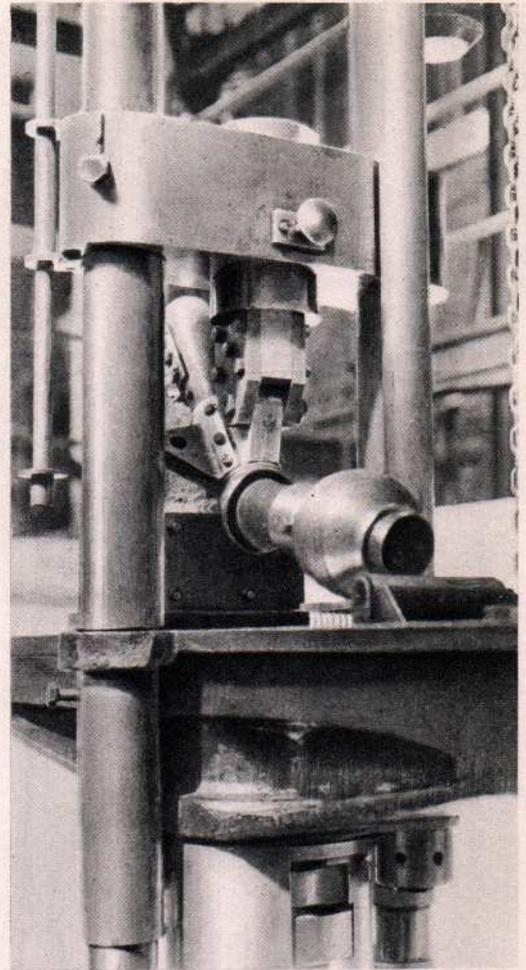
FICHE DE CONTRÔLE

FICHE DE CONTRÔLE

FICHE DE CONTRÔLE

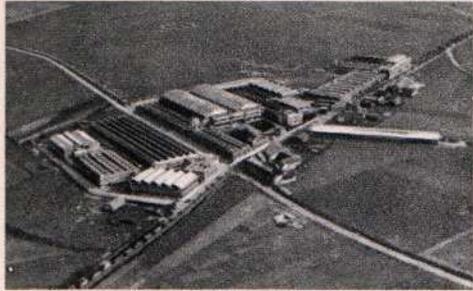
Le contrôle qui fait partie des attributions de la Direction Technique, s'exerce à tous les stades de la fabrication.

A chacun de ces stades correspond un local où de nombreux gabarits et instruments de mesure permettent de vérifier dimensions et caractéristiques.

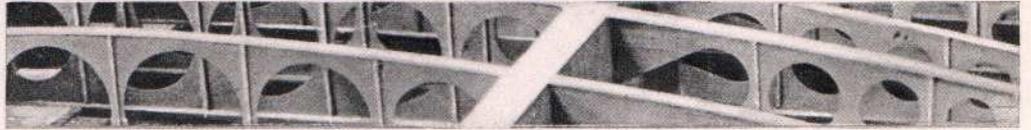


## LE CONTRÔLE





# LE BOIS



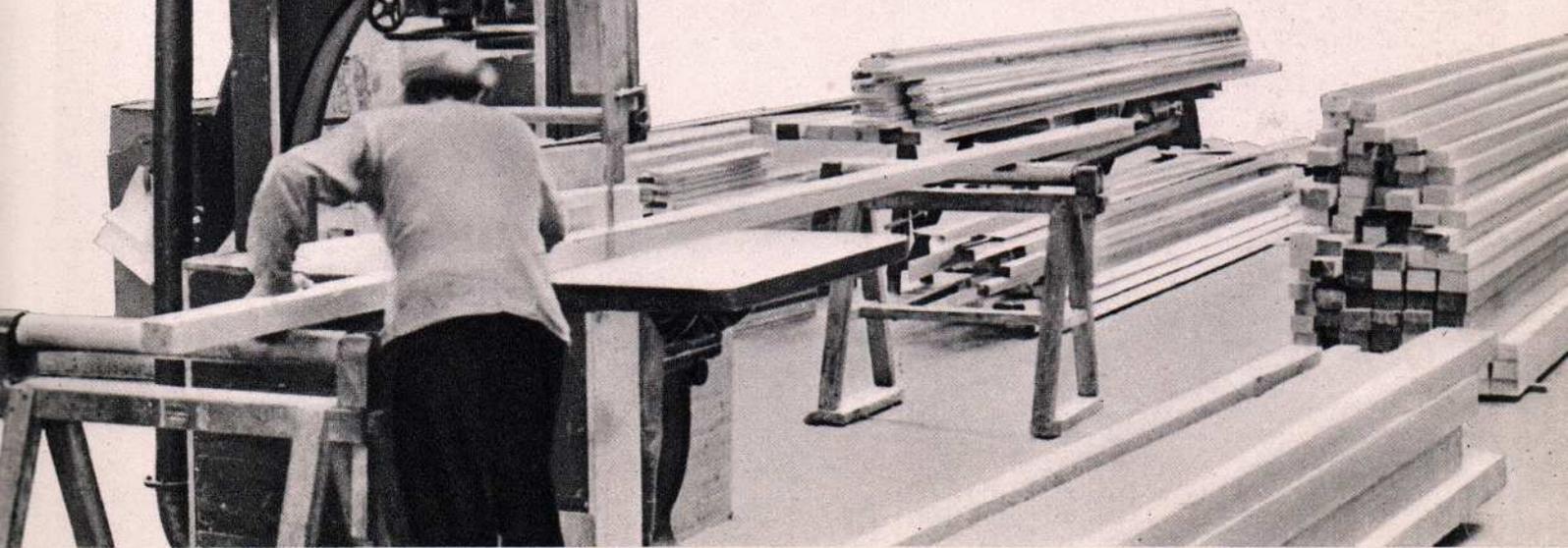
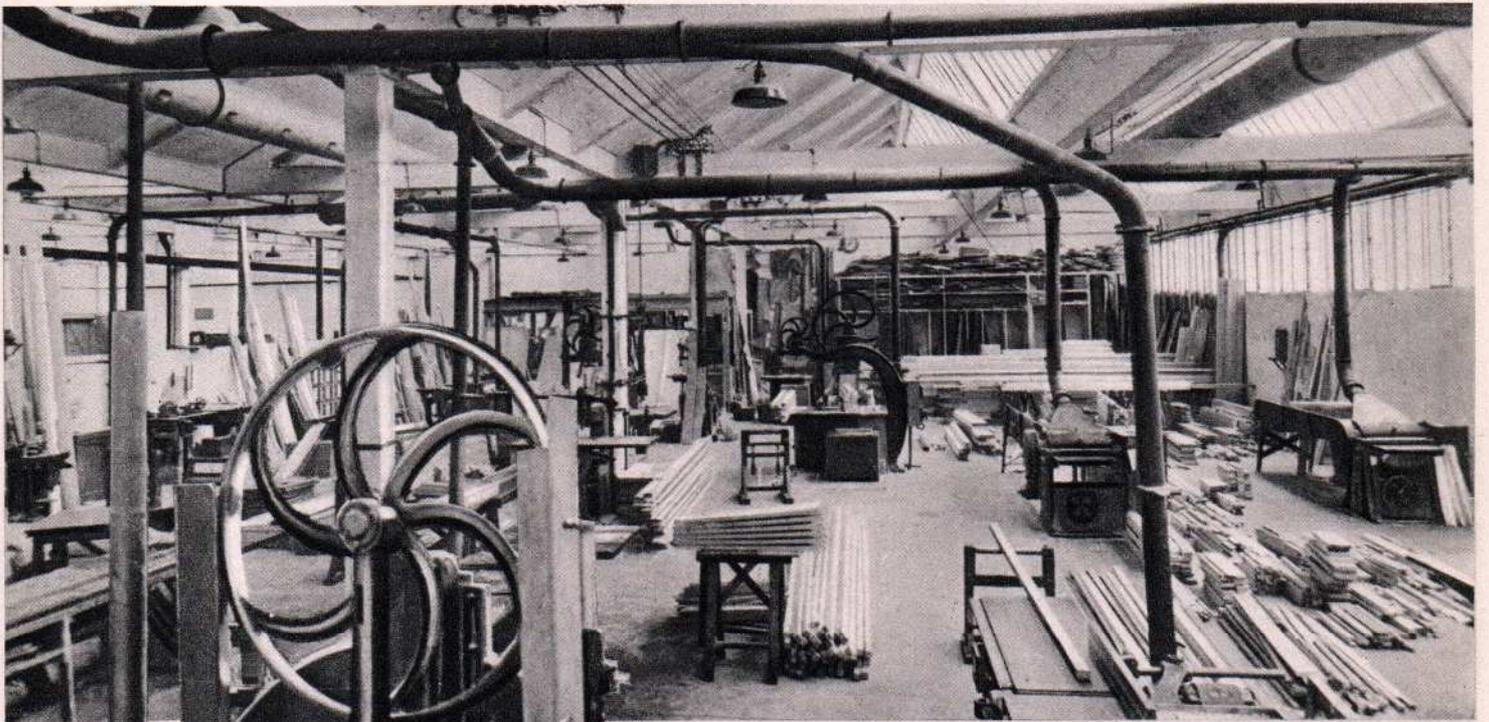
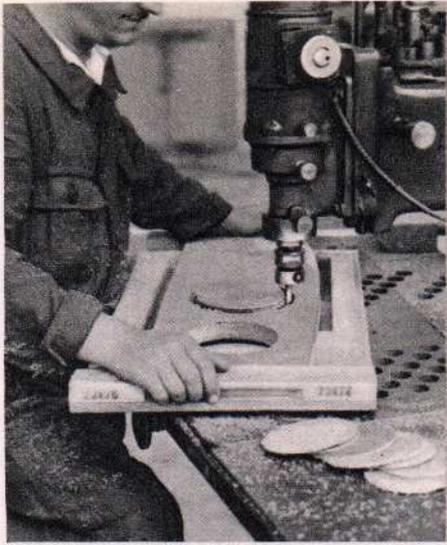
Dans des hangars spacieux, largement aérés, les madriers sont stockés, classés par essence, qualité, dimensions.

Toute utilisation est précédée d'une mesure de résistance au laboratoire sur une éprouvette prélevée dans un premier débit.

Les pièces constitutives des éléments en bois sont usinées avec précision sur gabarit, dans un atelier possédant les machines à bois les plus perfectionnées.

Aucune incertitude, ni sur la qualité des matériaux, ni sur l'exactitude des cotes : un avion en bois construit dans de telles conditions offre les mêmes garanties et les mêmes avantages d'emploi qu'un avion métallique.

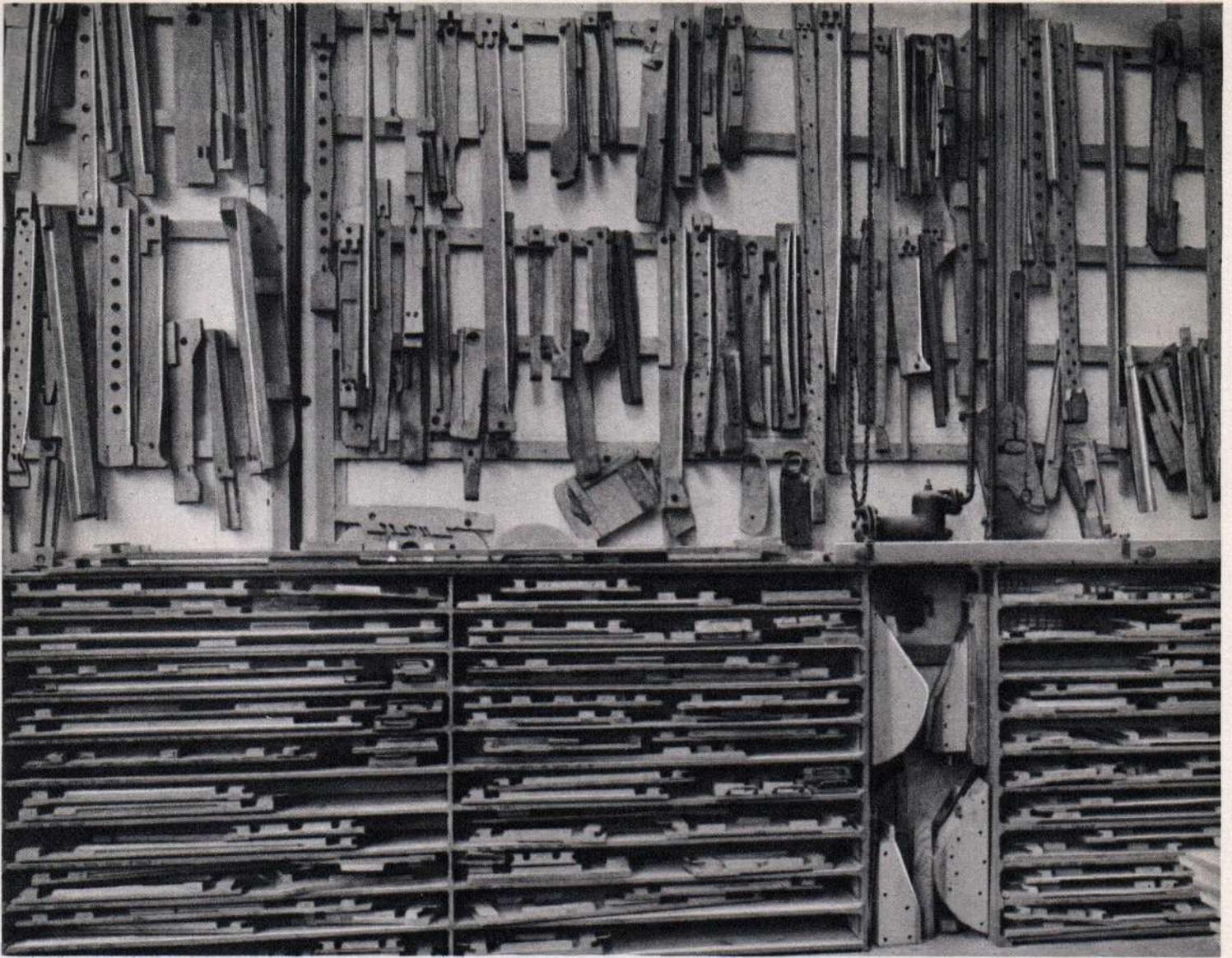






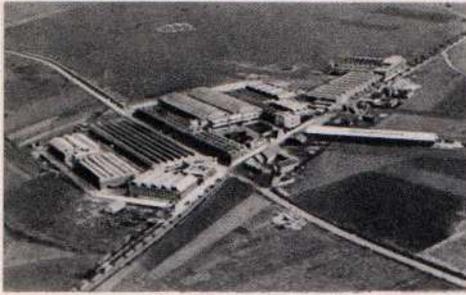
Des ateliers sont spécialisés dans la fabrication des nervures et longerons : les uns exécutent les différentes nervures sur une série de tambours appropriés correspondant aux divers profils ; les autres réalisent les longerons depuis le toupillage des semelles jusqu'au ponçage après assemblage.





Des gabarits tant pour la précision de fabrication que pour le contrôle.



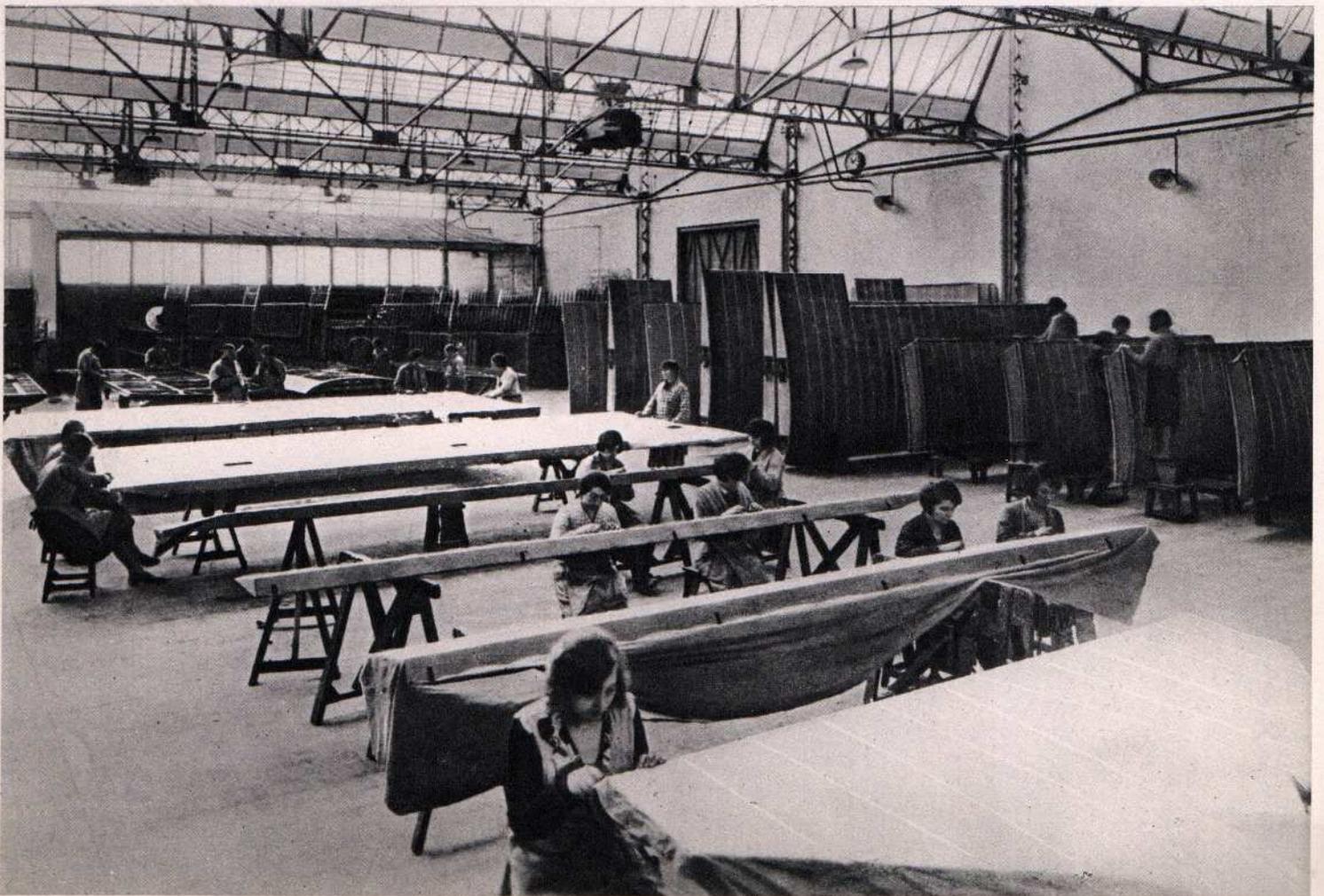


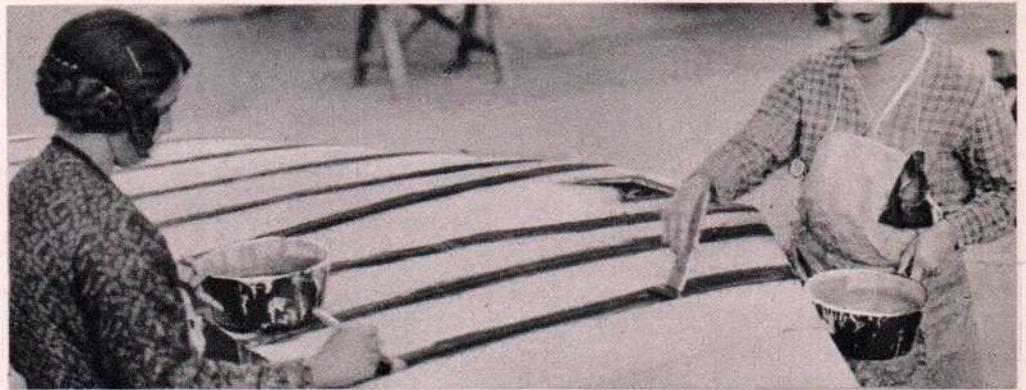
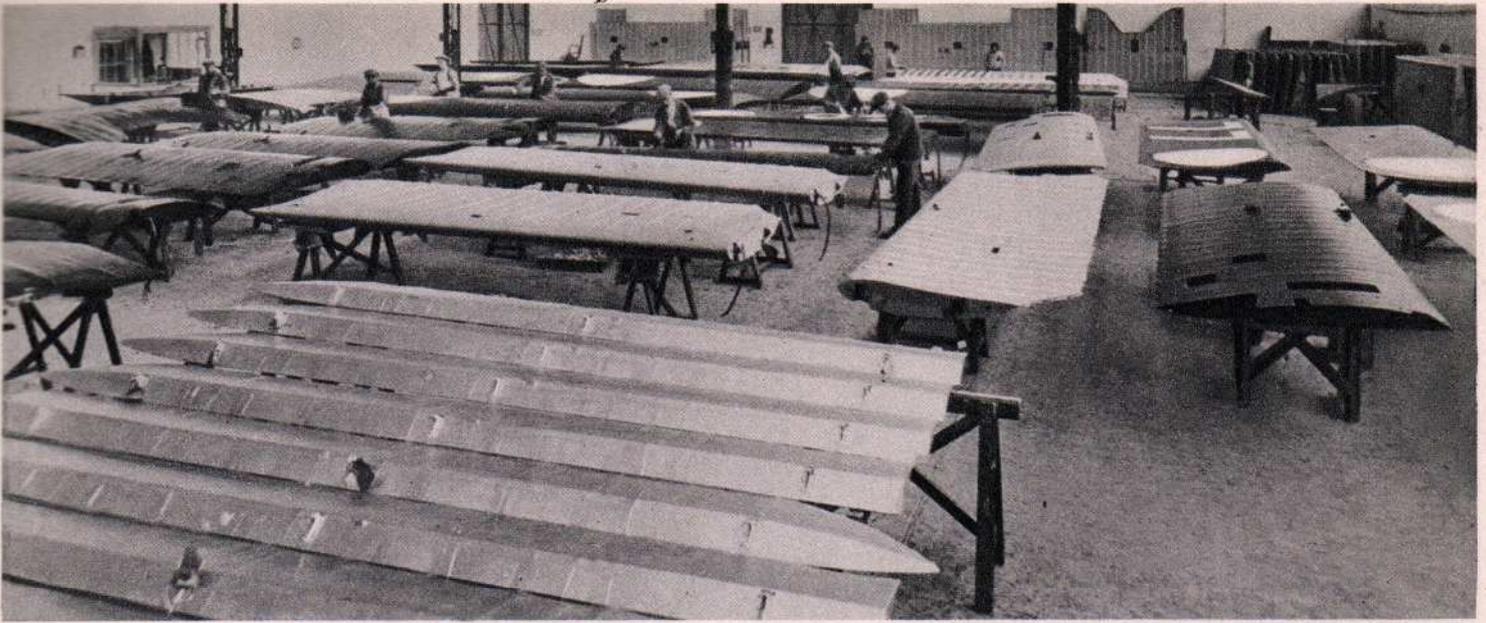
# LA TOILE



Tous les travaux relatifs à la toile sont exécutés dans des ateliers modernes aux vastes espaces, à la lumière claire et égale.

Après montage et vernissage, les ailes y sont entoilées ; elles passent ensuite à l'enduisage dans des halls dont la température et le degré d'hygrométrie sont rigoureusement contrôlés.

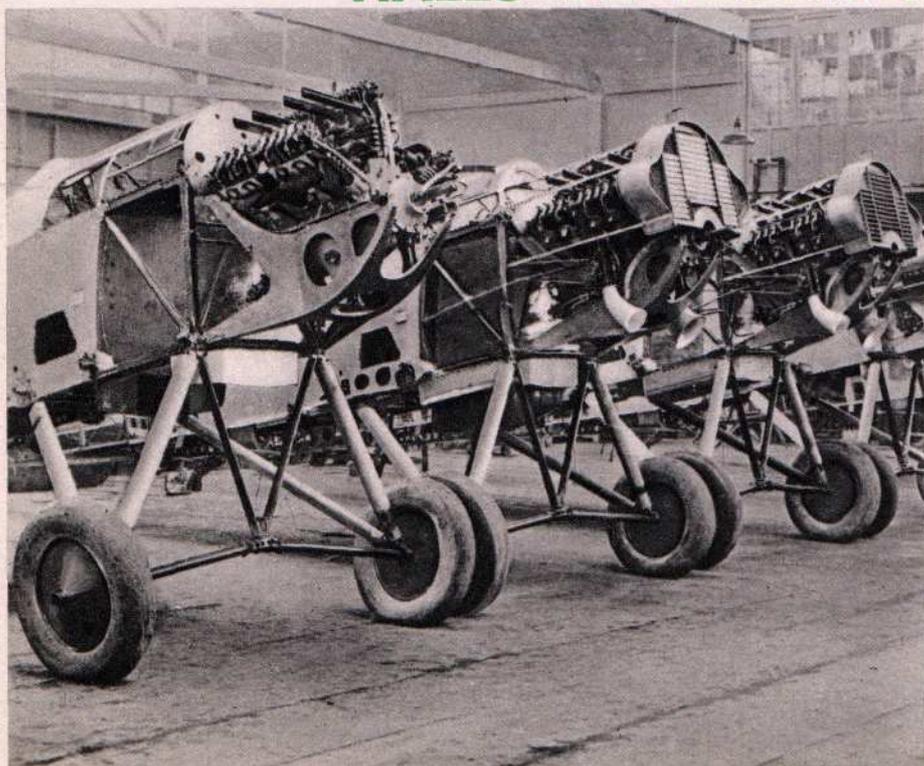




# LE MONTAGE



## HALLS DE MONTAGE DES FUSELAGES



Les deux halls mesurent chacun trente mètres de largeur sur cent mètres de longueur.

Les appareils y sont montés à la chaîne.

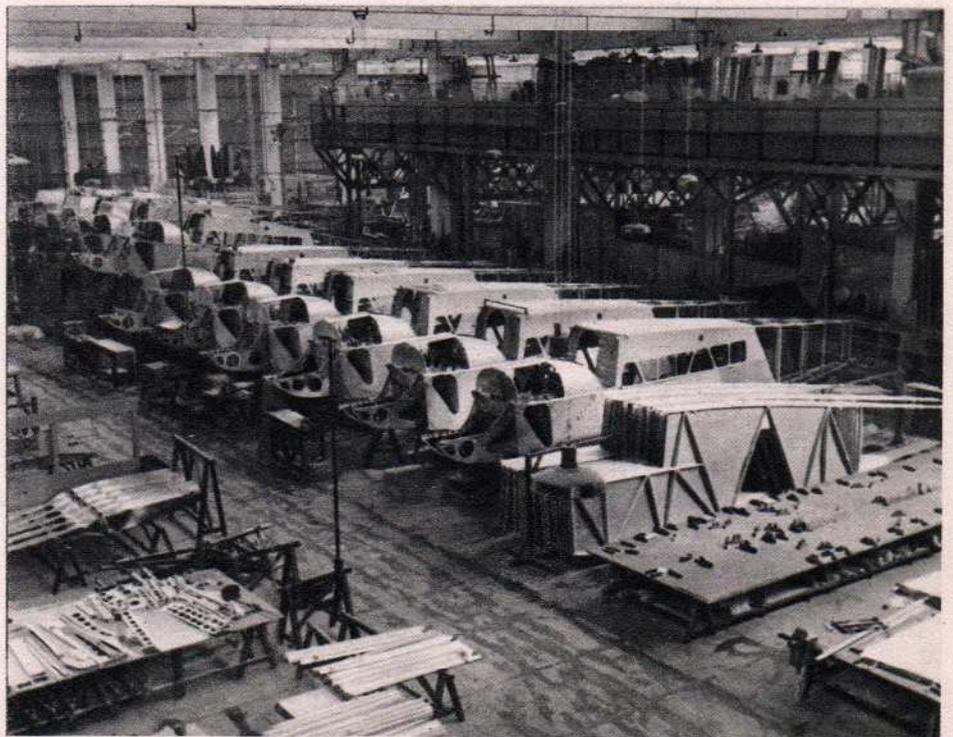
Les divers éléments constitutifs de l'avion : fuselages,

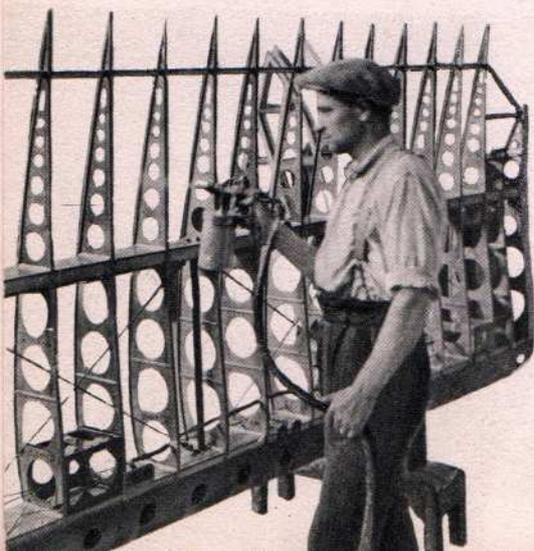


## ET D'ASSEMBLAGE DES APPAREILS

aménagements, châssis d'atterrissage, moteurs, voilures, y sont assemblés progressivement, en des temps nettement déterminés avec toute la minutie nécessaire.

Après quoi, l'appareil, une fois réglé, n'a plus qu'à franchir les portes qui s'ouvrent sur la piste.





## HALL DE MONTAGE DES AILES

Dans les halls de montage des ailes, sont assemblés les divers éléments constitutifs des voilures.

Après montage, celles-ci sont vernies puis munies de leur revêtement (toile ou métal).

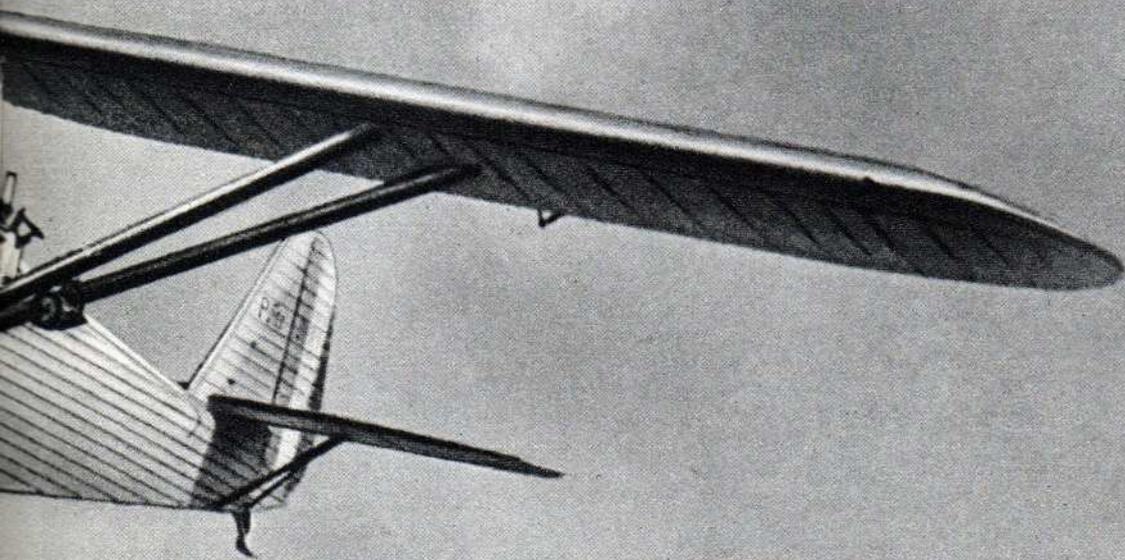
Elles sont ensuite transportées jusqu'aux halls de montage des appareils par des ascenseurs et des chariots qui permettent une manutention rapide et sûre.

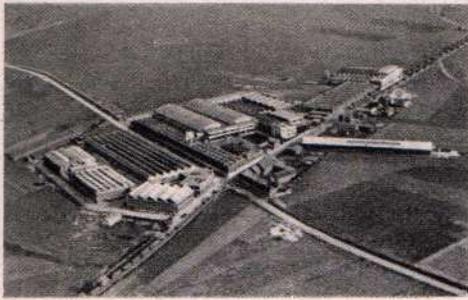


Vérification et réglage des moteurs, pesées, mise sur piste, l'appareil est prêt pour l'envol...

Le pilote partira en toute tranquillité d'esprit ; sa sécurité est garantie non seulement par une fabrication impeccable mais encore par les multiples et méticuleux contrôles.



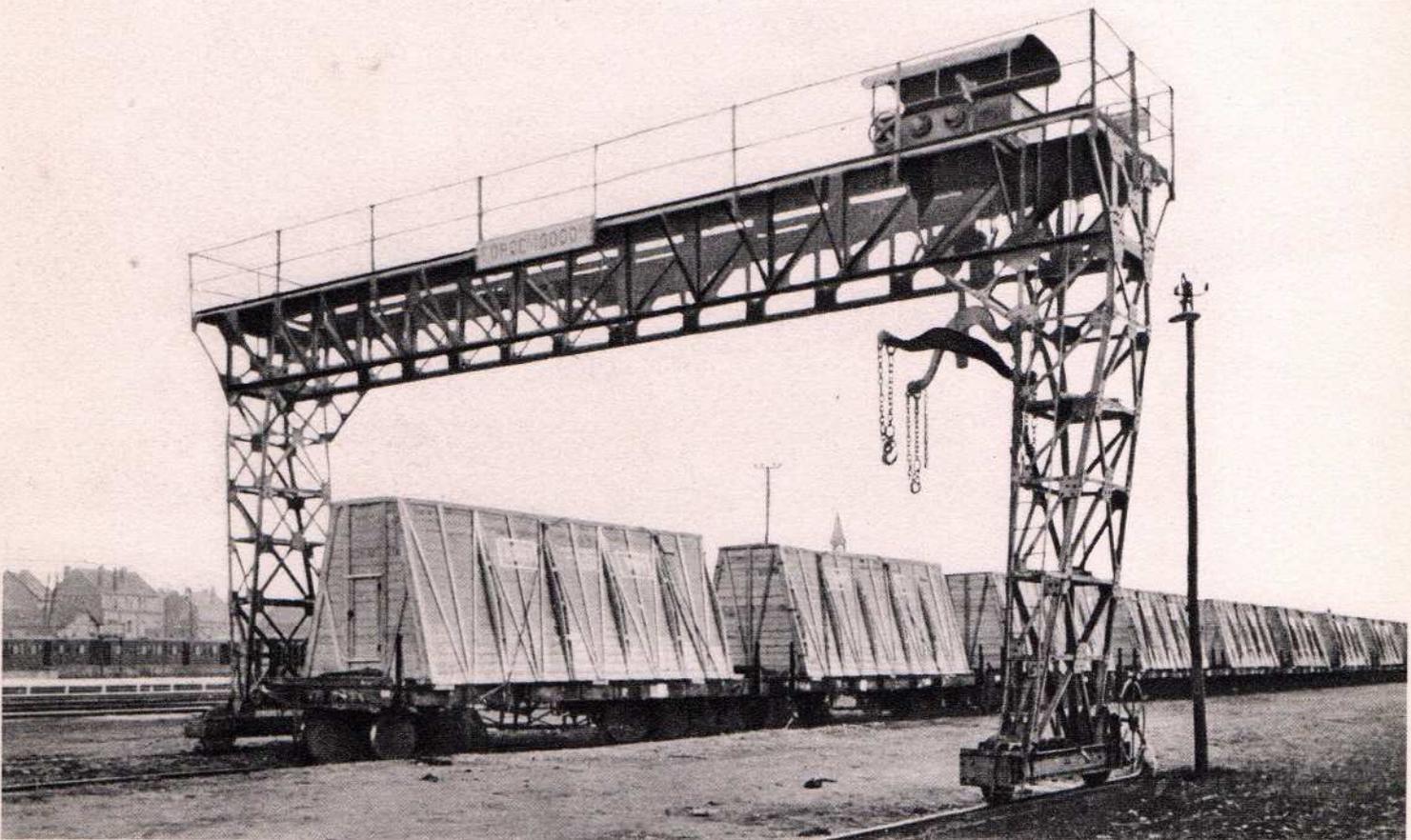




# DIRECTION COMMERCIALE

La Direction Commerciale comprend les services d'Achats, de Personnel, de Livraisons, des Archives.

Des halls d'expédition partent pour les points les plus divers et les plus éloignés du monde entier des appareils complets et des pièces détachées soigneusement répertoriées.



# LE PERSONNEL

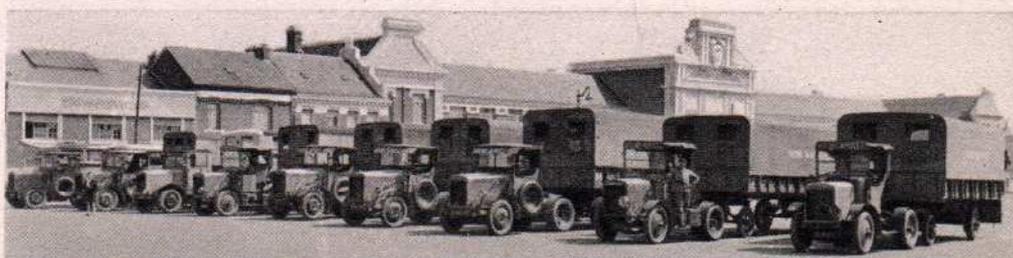


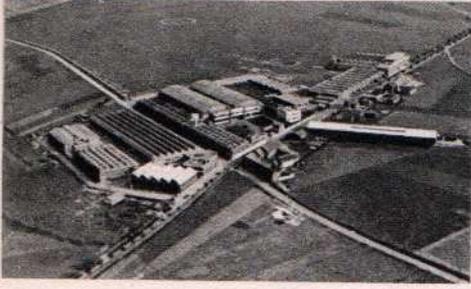
L'effectif total des Usines de MÉAULTE dépasse 2.000 hommes.

Grâce à l'ordre rigoureux maintenu partout, à la préparation minutieuse du travail, à la spaciosité et à la clarté des ateliers, chacun est amené à accomplir sa tâche dans le calme, sans perte de temps et sans fatigue inutile.

Un foyer comportant restaurant et salles de lecture, un stade avec piscine, terrain de football, courts de tennis, sont à la disposition du personnel.

Enfin, les déplacements entre MÉAULTE et ALBERT sont assurés par un important service de transports automobiles.





# DIRECTION ADMINISTRATIVE

Aux divers services que cette Direction comporte, aboutissent finalement tous les documents qui ont été créés par les autres services de l'usine.

Leurs calculateurs effectuent journellement avec des machines électriques des milliers d'opérations.







SOCIÉTÉ ANONYME DES AÉROPLANES

# HENRY POTEZ

BUREAUX COMMERCIAUX  
DE VENTE ET

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

75, Av. des Champs-Élysées, Paris

— Téléphone : Élysées 59-19 et 32-62 —

Adresse télégraphique : Potezaéro 86 Paris

USINES PRINCIPALES ET  
AÉRODROME, à Méaulte (Somme)

— Téléphone 78, 79 et 80, à Albert —

USINE MÉCANIQUE ET FONDERIE

112, B<sup>d</sup> de Verdun, Courbevoie (Seine)

Téléphone : Wagram 83-50 — Défense 16-19

USINE ET BASE D'HYDRAVIONS

à Berre (Bouches-du-Rhône)

— Téléphone 25, à Berre —

— BASE AÉRIENNE —

Aérodrome de Villacoublay-Vélizy

(Seine-et-Oise)

— Téléphone : 26-45, à Versailles —

ÉCOLE DE PILOTAGE  
ET BAPTÊMES DE L'AIR

Aérodrome de Villeneuve-Orly

VOLS EN MONTAGNE

(tourisme et école)

Aérodrome de Passy-Mont Blanc

Le Fayet (Haute-Savoie) Tél. : 43 Faye





Création publicitaire et  
réalisation graphique des  
Éditions PAUL-MARTIAL, à Paris  
avec la  
collaboration de Maurice Guierre  
Couverture de Francis Bernard