

Blagnac, questions d'histoire 52

Revue Semestrielle d'histoire locale - novembre 2016



Jeanne
Weidknet-Dessaux

p.1



Les tombes
des Indochinois
au cimetière

p.12



Le prototype Potez 840 avant sa mise en peinture devant les ateliers de Blagnac

p.24
Le maire
Bernard
Desclaux

p.30
La maison
Guimbaud

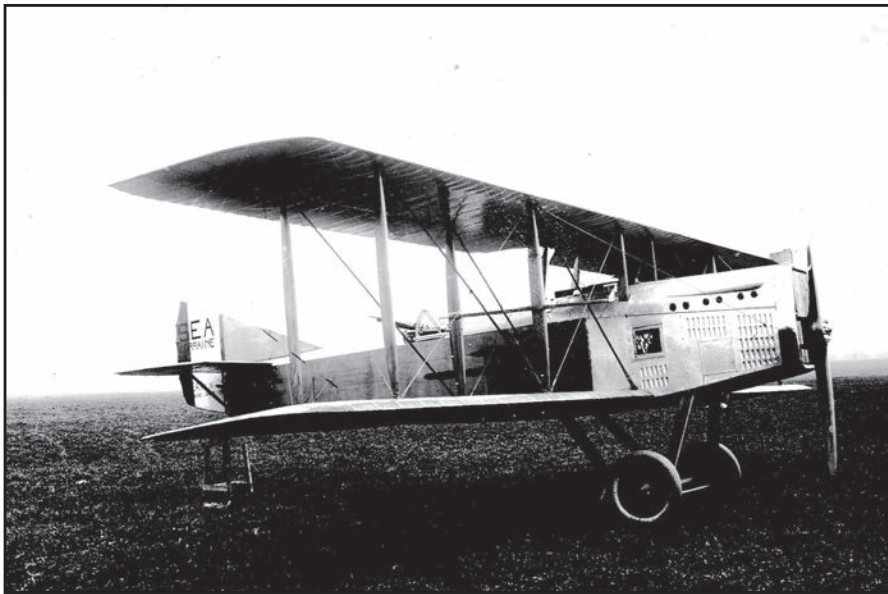
p.34
Correspondance
d'un prisonnier
de guerre

p.42
Le Potez 840,
en avance
sur son temps

Le Potez 840, en avance sur son temps

par René Toussaint

Henry Potez est né en 1891 et entre à Supaéro en 1911. En 1916 il crée avec son camarade de classe Marcel Dassault l'hélice « Eclair », qui équipera de nombreux avions français construits pendant la guerre.



Les deux ingénieurs étudient ensuite plusieurs avions, dont le monomoteur de chasse SEA IV, qui vole en mars 1918, trop tard pour participer à la guerre. Le contrat de production est fortement réduit et la Société d'Études Aéronautiques qu'ils avaient fondé est dissoute. Les deux hommes vont créer chacun leur entreprise, Henry Potez s'installe d'abord à Aubervilliers en 1919, puis part s'établir dans sa ville d'origine de Méaulte (Somme). Potez rachète les moteurs Anzani en 1923 et le constructeur CAMS en 1933. En 1936, les usines sont nationalisées et font partie de la SN-CAN (Société Nationale de Construction

Aéronautique du Nord). Henry Potez en est nommé directeur.

▲ SEA IV avion de chasse biplace et de reconnaissance avec moteur de 370 Cv. 115 appareils construits sur une commande de 1 000 exemplaires

Potez 25 ; ce fut le plus grand succès de l'aéronautique française entre les deux guerres. Il fut construit à 4 000 exemplaires en 87 variantes. Il fut utilisé dans de très nombreuses missions : reconnaissance, bombardements, raids, transport du

► Potez 25



courrier, etc. Ce fut la bonne à tout faire de l'armée. Il fut exporté dans de très nombreux pays. Deux utilisations remarquables sont à signaler : ce fut l'avion utilisé pour la Croisière Noire de l'Armée de l'Air en 1933/1934 et également par la Compagnie Générale Aéropostale pour le transport du courrier. C'est à bord d'un Potez 25 que Guillaumet eut un accident dans les Andes en 1930 et qu'il ramena le courrier à dos d'homme après 7 jours de marche.

Environ 7000 avions Potez ont été construits jusqu'à la guerre, principalement des avions légers, mais aussi des avions de ligne, des avions de record de vitesse et des machines d'observation pour l'armée, ainsi que de très nombreux moteurs.

Le constructeur cesse toute activité aéronautique pendant la guerre. Il recrée Potez Aviation à Argenteuil (Val d'Oise) en 1952. Après le prototype d'attaque au sol Potez 75 (1953), il se lance dans le civil avec le Potez 84 ou 840.



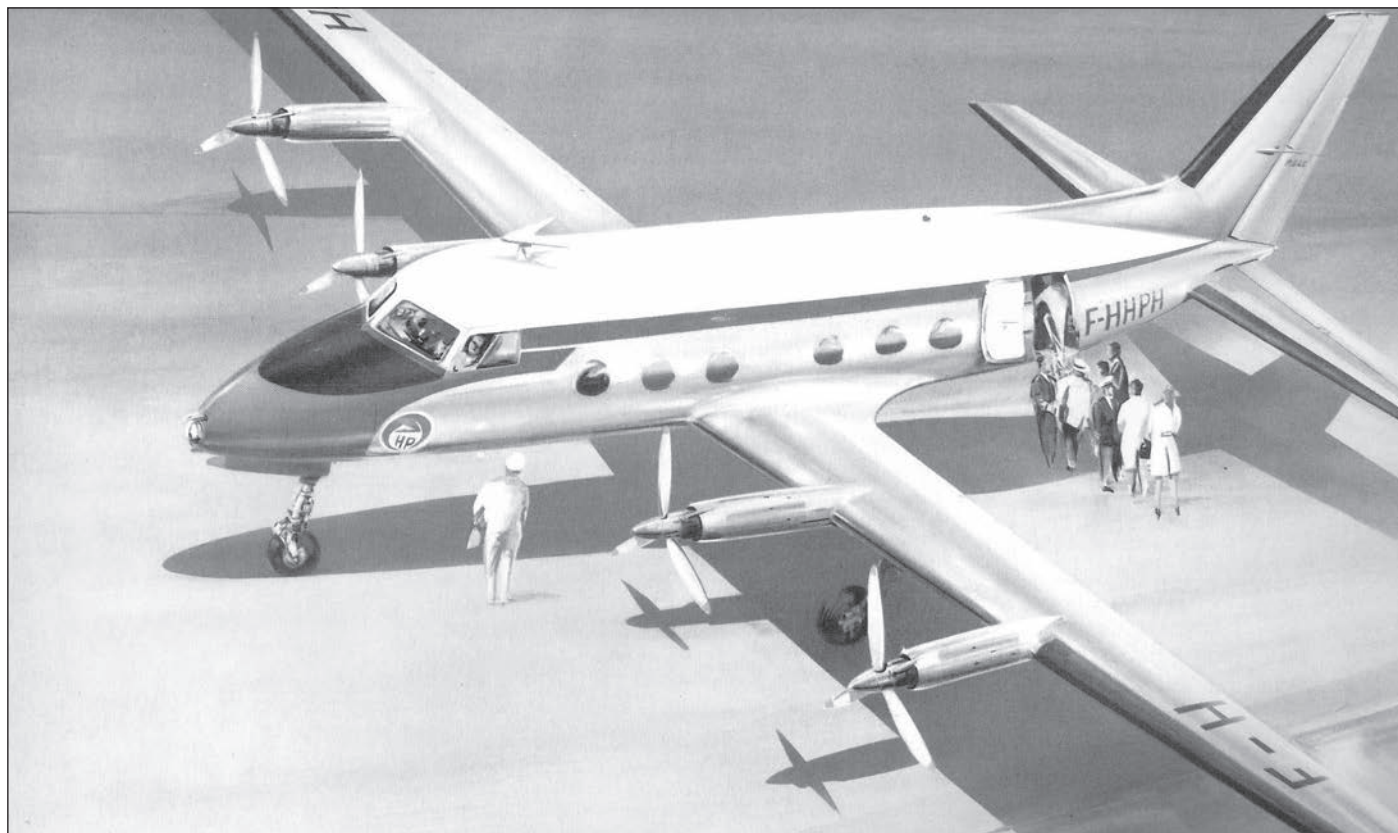
▲ Henry Potez

Le Potez 840

Henry Potez rachète en 1958 la Société Aéronautique Fouga et ses usines d'Aire sur Adour et de Blagnac, où étaient construits les Magister d'entraînement à réaction. La société prend alors le nom de Potez Air Fouga.

En 1959, Henry Potez voit un marché pour un avion destiné à des lignes régionales et capable de transporter soit 16 passagers avec des sièges dans le sens de la marche, soit 24 avec des sièges en vis à vis.

Il fait donc étudier cette machine sur ses fonds propres par les bureaux d'études d'Argenteuil et de Toulouse. Ce dernier est dirigé par Robert Castello, créateur du Fouga Magister et de plusieurs planeurs. L'un va se charger du fuselage, tandis



que l'autre va s'occuper des ailes, de l'installation des moteurs et des empennages. Plusieurs maquettes sont essayées dans les souffleries de l'EAT (devenu CEAT) pour affiner l'aérodynamisme de l'avion. Il est conçu autour d'un des rares types

de moteurs disponibles : le Turboméca Astazou de 530 CV. 4 moteurs vont lui donner une bonne sécurité et des bonnes performances au décollage. Ces moteurs sont fabriqués à Bordes (Pyrénées-Atlantiques), tandis que les hélices sont fournies par Ratier à Figeac (Lot).

Une maquette d'aménagement est réalisée à Argenteuil en janvier 1960. La cabine pressurisée est dotée de hublots semblables à ceux de Caravelle. Une vaste soute à bagages est prévue dans l'arrière du fuselage, ainsi que des toilettes. L'équipage est de deux pilotes, disposant d'une instrumentation similaire à celle des gros avions de ligne. Les prototypes sont fabriqués dans cette usine puis démontés et transportés à Toulouse.



Le prototype est ré-assemblé à Blagnac et vole le 29 avril 1961, piloté par Jacques Grangette, assisté de Pierre Caneill et Gérard Garnault. Turbo-Flight est une société américaine récemment fondée pour la commercialisation d'avions d'affaires aux USA. Ses représentants visitent l'usine d'Argenteuil le 2 mai 1961 pour observer la construction du deuxième prototype puis se rendent à Toulouse pour voir voler le prototype. Une de leurs premières demandes est d'augmenter la distance franchissable de l'avion. La société est intéressée par un puis 4 autres avions de démonstration pour son réseau de distribution.

Le prototype est présenté au salon aéronautique du Bourget de 1961. Il a effectué 80 heures d'essais au 1er septembre car il n'y a pas de grosses modifications à apporter, les essais en vol sont efficaces grâce à nombreuses mesures (140), servis par un personnel très expérimenté. Le vol avec un moteur arrêté est très sûr. La consommation est très faible grâce à la finesse de la cellule et au bon rendement des Astazou.

▼ Pierre Caneil, Henry Potez et Jacques Grangette devant le prototype à Blagnac



Septembre 1961 Henry Potez part en voyage aux USA pour revoir le directeur de Turbo-Flight. A son retour il annonce une commande de 24 avions par an sur un minimum de 5 ans ! Fin septembre, atterrissage train rentré du 01. La remise en état est faite en un mois. On installe les outillages de série à Toulouse, tandis que la construction du prototype 03 et de la cellule d'essai numérotée 04 se poursuit à Argenteuil.

L'avion est présenté au salon de Hanovre en mai 1962. Douze pilotes américains, amenés par Turbo-Flight, viennent évaluer l'avion à Toulouse.

Le deuxième prototype vole le 17 juin 1962 avec un nez modifié doté d'un radar météo et des vitrages du poste de pilotage agrandis. Il entre au Centre d'Essais en Vol le 9 juillet. Il reçoit ensuite un aménagement intérieur exécutive. Son certificat de navigabilité provisoire est accordé le 22 septembre. Deux



jours plus tard, le deuxième prototype part effectuer une longue tournée de présentation en Amérique du Nord. Début octobre l'avion est présenté à la NBAA (salon américain de l'aviation d'affaires) à Pittsburgh, puis durant l'exposition française au Mexique du 19 au 23 octobre. En fin d'année il est acheté par Turbo-Flight.

Le 9 mars 1963, lors d'une présentation à Genève, Jacques Grangette et Yvan Littolf effectuent un tonneau à basse altitude à bord du prototype. L'avion est évidemment présent au salon du Bourget au mois de juin, mais la présentation est plus sage... Le constructeur annonce quelques commandes : 2 en Allemagne, 2 pour le Secrétariat General à l'Aviation Civile et 3 pour le Groupement de Liaison Aériennes Ministériel (GLAM).

En juin 1963 Henry Potez se rend en Irlande car il est prévu d'installer une chaîne d'assemblage à Baldonnel (Irlande) pour les avions destinés au marché anglais et américain. L'usine sera bien construite, mais aucun avion n'en sortira car en mars 1964, le rêve de la société Turbo-Flight s'effondre et Potez doit racheter l'avion 02. La certification définitive avait été obtenue le 27 septembre 1963.



De juin 1964 à juin 1965 la cellule 04 est soumise à des essais statiques à Issy-les-Moulineaux afin de vérifier sa résistance. En novembre 1964 l'avion 01 effectue une tournée de présentation en Italie. Beaucoup d'intérêt, mais hélas aucune commande ! Le constructeur propose deux modèles de série : le 841 pour le marché américain avec des turbines canadiennes Pratt & Whitney PT 6 et le 842 avec des Astazou de 670 CV.



▲ *Le prototype avant sa mise en peinture devant les ateliers de Blagnac. On distingue Purpan au fond.*

▼ *L'avion No 2, reconnaissable aux vitrages agrandis du poste de pilotage, est garé devant l'aérogare de Blagnac afin de promouvoir son utilisation sur des lignes régionales.*





Deux avions sont construits avec le moteur PT 6 pour deux clients allemands. Le premier avion de série vole le 7 décembre 1964 et sera présenté au salon du Bourget 1965. Il reçoit son immatriculation allemande le 29 septembre. Il est victime d'un atterrissage sur le ventre en octobre 1967. Réparé, il poursuivra ses vols jusqu'en octobre 1971. L'avion est convoyé vers Toulouse en avril 1974 et sera démonté quelques années plus tard.

Le deuxième avion de série, doté du même type de moteur, est livré en mars 1966 et vole jusqu'en avril 1971. Il va ensuite changer plusieurs fois de mains sur le papier jusqu'en 1975. Il est alors racheté par une société américaine et décolle le 1^{er} octobre vers son nouveau port d'attache. Il a été ferrailé en 1976 à Kansas City, après récupération des moteurs.

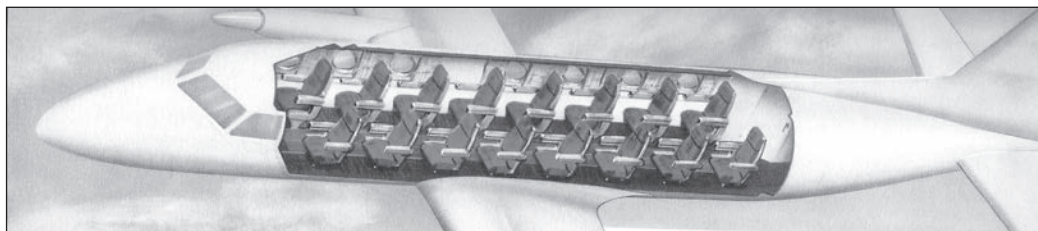
Les deux autres avions de série sont des 842. L'avion 3 est construit à partir de la cellule 03 pour le Secrétariat Général à l'Aviation Civile. Il vole le 25 octobre 1965 et prendra sa retraite onze ans plus tard au Musée de l'Air du Bourget. Le quatrième avion a été offert par la France au Roi du Maroc en octobre 1966. Il vole peu avant de changer lui aussi plusieurs fois de propriétaire, sans quitter le terrain de Rabat. Existe-t-il toujours ?



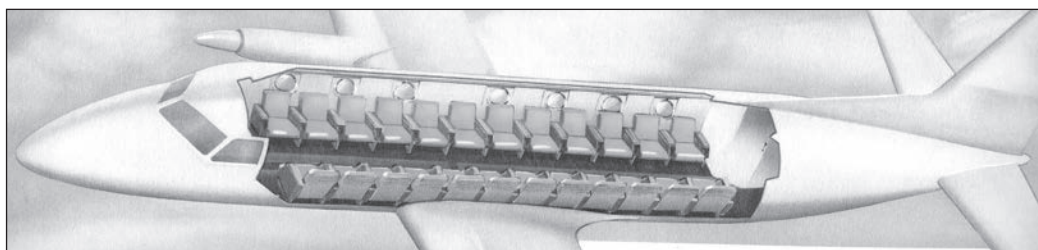
L'avionneur a lancé la construction de cinq autres avions, sans aucune commande. La situation ne peut pas durer. En 1967 la société cède les actifs de Blagnac à Sud-Aviation et ceux d'Argenteuil à Marcel Dassault.

Le prototype 01 est arrêté de vol en juillet 1968 et stocké à Blagnac. Le 02 va voler jusqu'en fin 1973, transportant les personnels travaillant sur le programme Concorde entre Toulouse et Filton. Un acheteur parisien se manifeste et l'avion part pour le Bourget. Ici aussi plusieurs changements de propriétaires sur le papier avant d'être acquis par le Paris Flying Club, une association de médecins-pilotes. Après une Grande Visite, l'avion reprend l'air courant 1979. Il vole fréquemment et effectue

► "LUXE"
16 passagers



► "COURTOISIE"
24 passagers



des voyages en Europe. Au cours d'un de ceux-ci le train refuse de sortir (!) durant l'approche à Sumburgh (îles Shetland). La raison de cette panne est finalement attribuée à un défaut de conception du circuit de commande du train d'atterrissage. L'avion ne sera pas réparé et la carrière du Potez 840, dernier avion Potez construit, s'achèvera ainsi le 29 mars 1981. Henry Potez décède le 9 novembre à l'âge de 90 ans.

Conclusion

L'échec du Potez 840 est dû à plusieurs causes :

- L'avion était en avance sur son époque car le transport aérien régional n'a démarré que quelques années plus tard.
- Le concept d'avion d'affaires, destiné aux déplacements des dirigeants de grandes entreprises, n'en était qu'à ses balbutiements et il fallait convaincre les entreprises de son bien-fondé.
- La décision d'utiliser 4 turbines de 600 CV, alors que 2 x 1000 CV auraient été plus économiques, tant à l'achat qu'en exploitation.
- Le fuselage un peu exigu n'autorisant que 2 sièges de front, limitant la capacité d'emport à 16 sièges et donc la rentabilité de l'avion.

Ainsi la toute jeune compagnie Air Inter, spécialiste des liaisons régionales, a préféré acheter le Nord 262 (bimoteur de 29 places) et le Fokker 27 (bimoteur de 50 places). Le Potez 840 a également été proposé à l'armée de l'air pour de missions de liaison. Mais aucune commande n'a été passée. Le constructeur proposera par la suite différents projets dérivés, avec 2 turbines ou avec un fuselage plus large, mais sans succès.

SOURCES et BIBLIOGRAPHIE

Revue :

Aviation magazine, différents numéros
Le fana de l'aviation, différents numéros

Livres :

Les avions Potez, histoire de l'aviation N° 20, Lela Presse 2008
Planeurs et avions, Christian Castello, éditions Le Léopard 1993



Pour mémoire, les deux hangars qui ont abrité les ateliers Potez à Blagnac ont été démolis en 2014 afin de permettre la construction du siège social du groupe Airbus. La société Potez Aéronautique existe toujours à Aire sur Adour. Elle est spécialisée dans la sous-traitance aéronautique.