



BELLES PLUMES FRANÇAISES

LES MAQUETTES EN PAPIER DU CRIQUET n° 34

GUILLAUMET ET LE POTEZ 25 A2 F-AJDZ

"Ce que j'ai fait, aucune bête au monde ne l'aurait fait".

Ce vendredi 13 juin 1930, Guillaumet décollait de Santiago au Chili pour l'Argentine pour un vol "courrier". Pris dans une tempête de neige, il n'eut d'autre choix que d'interrompre son vol de façon quelque peu brutale, et faute de pouvoir signaler sa présence, il tenta de rejoindre la vallée à pied faisant preuve d'un courage exceptionnel.



Traversée des Andes par Guillaumet (auteur inconnu).

Un peu d'histoire

En 1927, la C.G.A. (Compagnie Générale Aéropostale) lança l'étude d'une liaison postale entre l'Argentine et le Pérou via le Chili. Le but était d'acheminer le courrier depuis la France jusqu'au terme de sa ligne d'Amérique du Sud. Il devint alors nécessaire de trouver des passages praticables à travers les sommets de 4000 à 7000 mètres que présentent la Cordillère des Andes.

Cette recherche fut menée par Mermoz avec un Laté 25, dont les capacités ascensionnelles s'avérèrent insuffisantes pour un passage régulier des Andes. Décision fut prise, en 1929, d'acheter deux Potez 25 A2 à moteurs Lorraine 12 Eb.



Guillaumet et le Potez 25

Le 15 juin 1929, Daurat, Directeur d'Exploitation de l'Aéropostale, piloté par Mermoz, rejoint Santiago (Chili) depuis Mandoza (Argentine) en deux heures de vol.

Pour ce, ils ont suivi le tracé du train transandin reliant ces deux villes. Guillaumet bénéficia de l'expérience acquise par Mermoz et la ligne put être ouverte avec un franchissement hebdomadaire, dans les deux sens, de la Cordillère.

Au fil des traversées, Guillaumet adapta son pilotage aux dures conditions rencontrées.

Ce que Guillaumet fit...

Le vendredi 13 juin 1930, Guillaumet décollait de Santiago au Chili pour l'Argentine emportant le 124ème courrier destiné à l'Europe. Son appareil était le Potez 25 F AJDZ, objet de notre maquette.

Après avoir essuyé une tempête de neige extrêmement violente, et à court de carburant, il fut contraint de se poser à un endroit d'où il pensait pouvoir être repéré rapidement.

Son avion capota dans la neige épaisse et fut légèrement endommagé. Totalement isolé, et faute d'avoir été repéré au bout de 48 heures d'attente, il décida de tenter de regagner la plaine par ses propres moyens. Il marcha durant 5 jours dans des conditions extrêmes, sans jamais dormir de peur de ne pouvoir se réveiller.

Il finit par être recueilli, épuisé, blessé et affamé, par des paysans qui le soignèrent et donnèrent l'alerte.

Ce fut Saint Exupéry qui le récupéra à qui il adressa, en tombant dans ses bras, ces seuls mots devenus célèbres : "Ce que j'ai fait, aucune bête au monde ne l'aurait fait".



Pas de dommage pour l'équipage

LE POTEZ 25 A2



POTEZ 24 et 25 (source livre Potez 25 Collection Histoire de l'Aviation n°1) par AVIONS

Il est dérivé du Potez 24 dont il conserve, en gros, l'aspect et les caractéristiques. La différence notable réside dans un décalage de l'alignement des plans supérieur et inférieur. La famille des

Potez 25 fut productive de 1925 à 1930 et active jusqu'en 1945. Le Potez 25 fut construit à 4000 exemplaires dont 3500 du type A2 militaire français et T.O.E. (Théâtre des Opérations Extérieures). Le moteur le plus utilisé fut le Lorraine en W de 450cv.

Les POTEZ 25 A2 à moteur Lorraine de l'Aéropostale

Cinq appareils furent acquis par l'Aéropostale.

Les FAJDZ et FAJDY . En augmentant la capacité de leurs réservoirs de 300 litres à 590 litres, la distance franchissable initiale se vit portée de 350 à 800km.

Les FAJDZ, FAJZR et FAJZS furent équipés, en plus, d'un réservoir supplémentaire de 300 litres placé sous le ventre caréné de l'avion, portant l'autonomie à 1000km. Leur silhouette s'en trouva modifiée. Ainsi alourdis, ils furent équipés de roues plus grandes (900x20).

A noter trou le d'homme du passager agrandi et transformé en coffre fermé pour recevoir le courrier.

Ces cinq Potez étaient entièrement peints à l'émail blanc argent avec les différents marquages de couleur noire. L'immatriculation des appareils était uniquement reportée sur les fuselages.

Les cinq Potez passèrent sous le contrôle d'Air France en 1933 et terminèrent leur carrière en Amérique du sud.

Et le FAJDZ ?

Le FAJDY, fut rayé du contrôle Veritas en 1936 après 478 heures passées sous les couleurs d'Air France.

Il passa alors sous contrôle argentin en 1938 et figurait encore au registre de ce pays en 1967.



Profil Joseph de Joux

Peut être existe-t'il encore quelque part en Argentine aujourd'hui

LA MAQUETTE: Choix du modèle.

Le Potez 25 FAJDZ fut rendu célèbre par l'aventure de Guillaumet. Si la maquette de cet appareil fut produite en plastique, elle n'a jamais été traitée en papier.

Une remise en couleur, sur la base du Potez 25 A2 de l'éditeur Matty Modelartz au 1:33 existe, mais elle n'a rien d'officiel. De plus le modèle original est dessiné "à l'ancienne", avec toutes les approximations que cela sous entend.

La maquette proposée, comme toutes celles de cette série au 1:100, s'adresse à des maquetistes "papier" expérimentés.

Il y a maquette...et maquette.

D'une manière générale, lorsque l'on parle "maquette", on peut imaginer que le type de l'avion représenté puisse être identifié en l'absence de toute décoration.

La décoration permet de représenter l'appareil dans une configuration qui a été la sienne à un moment de sa carrière. et non être prétexte à masquer une conception quelque peu... simpliste.

Plus l'échelle est petite, plus l'exercice est excitant, du fait des limites inhérentes à la matière première qu'est le papier.

Concernant le niveau de détails, je reste fidèle à mon principe: Un maximum de réalisme à une distance d'observation raisonnable d'une trentaine de cm compte tenu de l'échelle du 1:100.

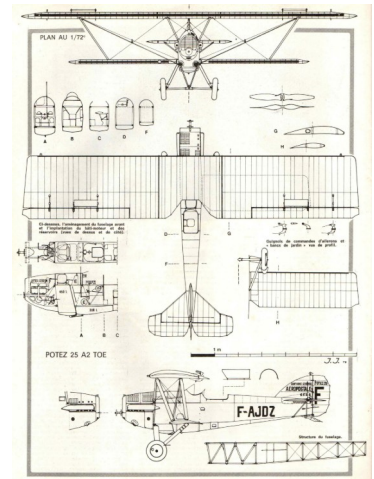
Le dessin

Parmi les documents disponibles concernant le Potez 25, citons ceux qui ont servi de base à l'étude de cette maquette.

Les "Fana de l'Aviation" n°117 et 118 (août et septembre 1979).

Dans une étude dédiée au Potez 25, il nous y est proposé un plan (Joseph de Joux) au 1:72 du Potez 25 TOE FAJDZ (ci-contre).

Le livre "Potez 25" aux Editions Lela Presse, remarquablement documenté et illustré.



La 3D (Metasequoia) sera d'une aide précieuse (et incontournable) pour le dessin du fuselage et les saumons d'ailes puis leur développé avec le logiciel Pepakura.

Des détails intéressants

Le Potez 25 en version de base, présente déjà certaines caractéristiques, non dénuées d'intérêt, pour un maquettiste. La présence de compensateurs d'ailerons dénommés familièrement "bancs de jardin".

Un haubanage bien fourni. J'ai fait le choix de représenter le haubanage dans son intégralité.

Fil d'acier 2/10 pour les haubans simples et une simplification concernant ceux doublés en les remplaçant par un unique fil d'acier 3/10. Je réserve la juxtaposition de deux fil d'acier de 2/10 aux plus téméraires. Concernant les câbles de commande des gouvernes, j'ai utilisé du fil d'acier 1/10.

Quelques indications

L'empennage est doté d'une âme en carton 5/10 , arrondie au bord d'attaque et affinée au niveau des gouvernes.

Les ailes sont dotées d'un profil rappelant l'original (Goettingen). Pour ce, le revêtement nécessite une mise en forme préalable par roulage avant de le refermer au niveau des bords de fuite. Le revêtement des saumons et, de ce fait, en deux éléments (extrados et intrados). Plus délicat mais plus réaliste.

Concernant le fuselage, il convient de procéder à l'assemblage en commençant par l'arrière et en veillant au bon alignement des tronçons au fur et à mesure de la progression.

Mais en plus :

Dans la version qui nous intéresse, il faudra s'attacher à préserver l'intégrité de sa couleur uniformément blanche. Seuls les carénages du moteur conservaient (semble t'il) leur couleur alu naturelle.

La partie basse du réservoir principal, à capacité accrue (590litres), fait saillie sous le fuselage, juste devant le réservoir supplémentaire de 300 litres, dissimulé par le carénage inférieur se prolongeant

jusqu'à la queue. Interprétation compte tenu du peu de documents montrant cette partie de l'avion. (Photo Musée de l'Air et de l'Espace).



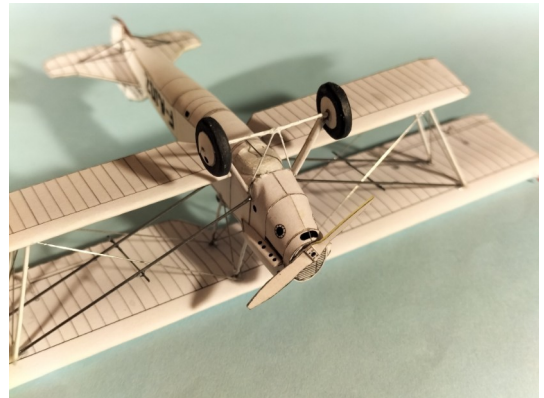
Le carénage du réservoir supplémentaire modifie sensiblement l'aspect du fuselage dans sa partie inférieure en lui donnant un aspect plus ventru. Autre difficulté mais commune à tout les types, la forme du fuselage en arrière du radiateur. Elle évolue rapidement d'une section ovale à rectangulaire à dessus et dessous arrondis. Seule une découpe du fuselage en plusieurs tronçons permet d'en approcher au mieux cette forme.

A mon habitude, et pour éviter toute surépaisseur disgracieuse, la liaison de ces différents tronçons se fait par des languettes internes. Des couples, glissés dans les tronçons, assurent la forme évolutive du fuselage. Les ailes ne présentent pas de dièdre. L'aile inférieure est dotée d'une âme rigide (tige) facilitant un positionnement correct des différents éléments les uns par rapport aux autres.

En guise de conclusion :

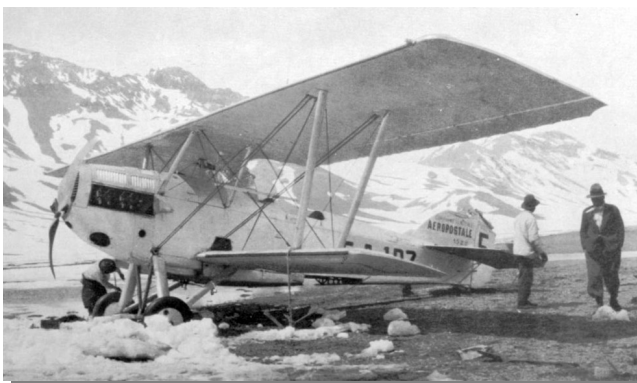
Nous sommes en présence d'une version originale du Potez 25, objet d'une aventure extraordinaire dans un cadre grandiose comme celui de la Cordillère des Andes... tout les ingrédients réunis pour séduire un maquettiste passionné et exigeant

LA MAQUETTE EN PHOTOS



GUILLAUMET ET LE POTEZ 25 A2

F-AJDZ



Le vendredi 13 juin 1930, Guillaumet décollait de Santiago au Chili pour l'Argentine à bord du POTEZ 25 FAJDZ emportant le 124ème courrier destiné à l'Europe. Pris dans une violente tempête de neige, et à court de carburant, il fut contraint de se poser.

Faute de n'avoir pu être localisé et secouru, sa seule chance de survie était de tenter de regagner la plaine par ses propres moyens. Au bout de cinq

jours d'une marche épuisante, Il finit par être recueilli, épuisé, blessé et affamé, par des paysans qui le soignèrent et donnèrent l'alerte.

Ce fut Saint Exupéry qui le récupéra à qui il adressa, en tombant dans ses bras, ces seuls mots devenus célèbres : "Ce que j'ai fait, aucune bête au monde ne l'aurait fait".

<http://criquetaero.com>

(Mai. 2025)

