

Association  
Loi 1901



# Les AÉROPLANES

Conservation - restauration - exposition du patrimoine aéronautique

ADRESSE POSTALE : Aéroport Nantes-Atlantique – Case postale 63 – 44346 BOUGUENNAIS CEDEX  
SIEGE SOCIAL : 15 bis, rue de la Nantaise - 44680 SAINTE-PAZANNE

## Bulletin d'informations n°39 - second semestre 2015



Dans ce numéro :

- ✈ *Journées du Patrimoine*
- ✈ *Restauration du Pou de Monsieur Mercier*
- ✈ *Découverte !*
- ✈ *Histoire : Association Bretonne du Souvenir Aérien (ABSA)*
- ✈ *Reportage à Cosford et spotting au Pays de Galles*

Nos partenaires





# Le mot du Président



*2015 touche à son terme. Cette année aura été marquée par des événements terribles pour notre pays. Nous ne pouvons pas ne pas les évoquer ici. Entre les catastrophes routières et climatiques, les attentats, tout le monde a été profondément choqué. Les associations se doivent, dans ces moments difficiles de continuer, non pas comme si rien ne s'était passé, mais au contraire de redoubler d'efforts.*

*Les actions menées durant cette année, ont porté sur divers axes. Début de la restauration du RL19, puis rénovation des ailes du HM14 qui commençaient à se dégrader. Ces travaux nécessitent un investissement humain et financier important. L'exposition 2013 dans la galerie Pôle Sud a permis de financer en partie ceux-ci.*

*Au niveau des expositions nous avons également été très sollicités. Au printemps nous avons organisé une opération « portes ouvertes » en lien avec la course handisport de Sainte Pazanne et avec la participation des « Vieux Volants » de Machecoul. Le succès populaire a été au rendez vous. Pour les journées du patrimoine nous étions encore très demandés. Par les amis de l'association du Super Constellation d'une part, mais également par la municipalité de St Julien de Concelles. Ces 2 manifestations simultanées, ont été pour nous l'occasion d'exhiber nos matériels, mais aussi de démontrer notre aptitude à manager ce type de situation. Tout ceci n'a été possible que par l'action efficace de l'équipe technique qui c'est particulièrement investi dans cette tâche.*

*Cette année nous n'avons pas organisé de repas de fin d'année. En 2016, nous allons donc associer le repas annuel à l'assemblée générale espérant de ce fait une plus large participation à cet événement.*

*Déjà le conseil d'administration prépare l'année 2016. Une collaboration à la restauration de certaines pièces avec l'équipe du Super Constellation est en germination. Un projet pédagogique avec l'école publique du Moulin du Bignon est acté et en préparation. Cette action auprès des jeunes que nous souhaitons mettre en place depuis plusieurs années va enfin se concrétiser. Nous communiquerons sur l'avancement de ces actions par l'intermédiaire du bulletin semestriel, mais également par celui du site Internet que nous vous invitons à consulter régulièrement. Nous avons encore d'autres projets mais il est encore trop tôt pour en parler.*

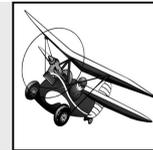
*Pour terminer permettez moi, au nom du conseil d'administration, de vous souhaiter une bonne et heureuse année 2016.*

*Christian Trichard*





# JOURNEES DU PATRIMOINE



## Avec nos amis de l'association du SUPER CONSTELLATION

Les 19 et 20 Septembre nous étions invités par nos amis de l'association du Super Constellation à participer à leurs journées portes ouvertes.

Sollicités de longue date, c'est avec plaisir que nous avons répondu positivement à l'invitation de nos amis de l'association du Super Constellation les 19 et 20 septembre. Pour amener un peu de diversité à cette manifestation, nous avons exposé le MC15 Cricri qui contrastait avec le Constellation qui le dominait de toute sa grandeur. Nous avons également présenté des éléments de structure d'un Mignet HM14 qui illustre notre activité principale de restauration.

Mais il faut bien dire que c'est le Cricri qui a remporté l'adhésion du public, notamment des enfants qui ont tenu à monter à bord. A noter aussi que de nombreux adultes ont marqué un vif intérêt pour nos activités.

Nos amis du Constellation quant à eux, ont accueilli un public très nombreux et intéressé. L'organisation, tout comme la communication ont été très efficaces et par moment la file d'attente pour monter à bord de leur avion était impressionnante.



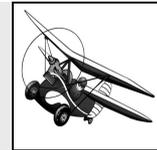
*Première leçon de pilotage !*

*Un petit au royaume des grands*





# JOURNEES DU PATRIMOINE



## A Saint Julien de Concelles

Le dimanche 20 septembre, la ville de Saint Julien de Concelles et l'association l'Atelier du temps ont organisé une journée intitulée « transports, musique et patrimoine ». Cet événement qui se déroulait en bordure du plan d'eau du Chêne par une météo magnifique attira un nombreux public. Il est vrai que le programme était varié et fort bien préparé. En voici un aperçu :

- l'association des Amis du Petit Anjou présentait une maquette au 1/10ème du train du Petit Anjou qui reliait Nantes à Cholet de 1899 à 1947 et faisait une halte à Saint Julien.

- Mr Gousseau, constructeur de train miniature au 1/15ème, promenait petits et grands sur une voie ferrée spécialement aménagée.

- L'association Mini Flotte 44, en complément de son exposition, réalisait des démonstrations sur le plan d'eau.

- L'association Cap Sports et Nature animait le plan d'eau par des initiations à la voile et au paddle.

- l'Atelier du temps, en complément de l'exposition de voitures anciennes, proposait des balades dans des voitures de collection sur les routes de Saint Julien.

- Les deux roues n'étaient pas en reste. Monsieur Chauvet offrait un panorama sur le vélo : du grand Bi à la bicyclette d'aujourd'hui. Quant aux nostalgiques du Vélosolex, il furent comblés par l'exposition et la parade de « la bicyclette qui roule toute seule ».

- Monsieur Morandea, nous fit rêver avec un village de voitures miniatures au 1/43ème.

- La partie aérienne n'était pas en reste. Nos amis du Patrimoine Nantais de la Construction Aéronautique faisait découvrir au public l'histoire du mythique Concorde. Joël Neveu exposait ses derniers tableaux et notre association présentait l'histoire d'Henri Mignet illustrée par le HM 14 non entoilé et le HM 14 construit par Monsieur Ragot. Une équipe d'« aéroplaniens » s'activa ainsi dès 8h30 pour le montage pour une présentation au public à partir de 10h00. Quant au démontage, commencé à 18h15, il s'acheva aux environs de 20h00.



*Pierrette admire le travail !*

### Remerciements

Merci aux organisateurs: Mme Charbonneau, adjointe à la culture; Mme Alexandra Dubois, chargée des animations culturelles; Mr Lionel Sicot, président de l'Atelier du Temps et à l'origine de notre présence à cet événement.

Merci à notre équipe du jour : Josiane, Pierrette, Bernard, Daniel, Joël.



*Le HM 14 dévoile sa structure à un public intrigué*



# Au hangar de Sainte-Pazanne



## Restauration du Pou du ciel de Fabrice MERCIER

Le Pou « bleu », comme nous l'appelons communément, commençait à donner des signes de fatigue: l'entoilage des ailes s'affaissait de plus en plus et sa peinture était devenue craquante. Le petit pare-brise en plexiglas s'était cassé et la corrosion apparaissait sur les parties métalliques. Il était temps de procéder à une nouvelle restauration de ce pou du ciel de 1934. Mais avant d'évoquer cette dernière, rappelons nous l'histoire de cette machine construite à St Hilaire de Loulay, petite commune située à 25 km au sud de Nantes.

### Histoire de copains

C'était en 1934. Patrice Mercier, âgé de 16 ans, découvre dans un journal une publicité pour le livre d'Henri Mignet avec pour slogan: « si vous savez faire une caisse à savon, vous pouvez construire un Pou du ciel ». Rapidement il se procure le livre et avec une équipe de copains (André, Emile, Léon et Pierre) il se met au travail. « *Chacun a mis 50 francs au départ. Nous avons trouvé de la place pour faire la carlingue chez un nommé l'Amiral. Quand il a été question de faire les ailes, ce dernier ne voulait plus de nous car il n'avait plus de place chez lui* ». La bande s'installe alors dans le café Duret. « *Là on a commencé les longerons et les nervures. Les ailes faisaient 1,40 m de large. La première avait une longueur de 6 m et la seconde 4 m. Frédéric, mon frère aîné, nous aidait pour trouver les pièces. Il nous avait acheté les roues. J'étais le plus mordru, mais chacun travaillait suivant ses compétences. Léon s'y connaissait pour travailler le bois, Pierre était très adroit. Nous travaillions à 2 ou 3, le plus souvent jusqu'à minuit, et moi en cachette de mon père car il disait que j'allais me tuer avec cet appareil!* » Propos de Patrice recueillis lorsqu'il a remis son pou aux aéroplanes.

### Complicité

Mais l'argent manque et il faut acheter un moteur. Alors quand Monsieur de Suzannet, candidat à la députation, fait le tour des cafés, les jeunes s'arrangent pour qu'il entende parler d'eux. Celui-ci infor-

mé monte au grenier du café voir le travail de l'équipe. Il les félicite puis, serrant la main de Patrice, lui glisse un billet de 500 francs. Mais le moteur coûtait 5000 francs...

### Subterfuge

Le père de Fabrice finit par adhérer au projet et prêta son atelier. Les ailes sont ainsi montées sur le fuselage et des photos sont prises. Elles seront vendues à la kermesse de la paroisse. Le curé accepte que le pou y soit exposé caché derrière une palissade. L'abbé a prêté sa moto qui est régulièrement démarrée pour faire un bruit de moteur. Les gens paient pour entrer...Beaucoup ont le sentiment de se faire avoir lorsque la moto est mise en marche et qu'ils découvrent l'avion sans moteur !

En 1936, alors que la somme d'argent est presque réunie, le Ministre de l'air Pierre Cot, interdit le vol des Poux du ciel suite à quelques accidents. Puis, il y a l'appel au service militaire suivi de la guerre. L'appareil ne sera jamais terminé. Il est resté accroché durant 60 ans à 6 m de hauteur dans l'atelier paternel. Quand la retraite arrive, Patrice tente de le remettre en état mais finalement ayant connaissance de notre association et de son attachement à la formule Mignet, il décide en 1995 de nous en faire don.



Monsieur MERCIER lors du don de son HM 14

## Travaux de restauration sur le HM 14 de Patrice Mercier

### Les « aéroplanes » reprennent le flambeau

Ce sont les « aéroplanes » qui ont terminé l'entoilage des ailes et du gouvernail. L'association a eu la chance de trouver et d'acheter un moteur Aubier-Dunne de 450 cm<sup>3</sup> datant de 1935 et fabriqué à Saint Amand les Eaux.

### Début des travaux de restauration

Aujourd'hui, les travaux ont bien avancé : les ailes rentoilées et le fuselage libéré du moteur et du tableau de bord attendent de recevoir une nouvelle couche de peinture.

Lors du désentoilage nous avons découvert l'emplacement d'un hublot qui avait été caché lors du précédent entoilage. Il devait permettre au pilote d'observer le ciel au-dessus de l'aile. Mais devant son inefficacité, Mignet l'a rapidement supprimé.



*Lardage de la toile sur les nervures.  
On reste concentré.... pour éviter de se  
piquer les doigts. Mais parfois, nous  
craquons !*



*Daniel admire le hublot restauré !*



*Le fuselage recouvert d'une couche d'apprêt.*



*Bernard s'applique lors de l'encollage des bandes crantées*



# DECOUVERTES



## Des photos inédites sur plaques de verre !

Par le bulletin N°11 des « Aéroplanes » de mars 1991, nous apprenions le don de Monsieur Colin à notre association : un ensemble de plaques photographiques d'avions de la Première Guerre mondiale ainsi que quelques photos papier prises en Afrique du Nord dans les années 41-42. Jusqu'ici inexploitées, les plaques sont en cours de développement. Nous vous en livrons les premiers ci-dessous. Toutefois, si vous pouvez apporter des précisions à celles-ci, nous serions évidemment preneur. Merci d'avance.



**SALMSON 2A2** de l'Escadrille SAL122. Cette unité utilisa ce type de machine à partir du 4 octobre 1917 ce qui nous permet de dater cette photo en hiver 1917/1918. Durant cette période, la SAL122 fut basée successivement à Vadelaincourt, St Aubin sur Aire puis Toul. Sur ce cliché l'avion semble avoir brisé sa roulette de queue à l'atterrissage.



Sous toutes réserves, **Albatross CII**, avion allemand de reconnaissance, mis en service en 1916. Les aviateurs allemands (2ème et 6<sup>ème</sup> à partir de la gauche) ne semblent pas particulièrement traumatisés par leur aventure.



# Histoire



## Association Bretonne du Souvenir Aérien (ABSA)

Par Christian TRICHARD

Si notre association s'est donné pour mission de préserver le patrimoine aéronautique de la région nantaise, d'autres associations œuvrent dans des domaines particuliers et très intéressants.

J'ai découvert l'ABSA tout à fait par hasard en me baladant sur la toile, à la recherche de je ne sais plus quoi. Sur le site de l'ABSA nous retrouvons répertoriés, tous les évènements aériens s'étant déroulés sur les 5 départements bretons au cours de la seconde guerre mondiale. Un vrai travail de bénédictin. Chaque lieu de crash est soigneusement inventorié, localisé. Sont également fournies toutes sortes d'informations, comme l'identification de l'avion, la composition de l'équipage, son sort etc...

Personnellement ce site m'a remis en mémoire un souvenir d'enfance. En effet dans mon quartier près de Quimper, on évoquait souvent le crash d'un avion de reconnaissance allemand pendant la guerre. Passionné d'avions, j'avais retrouvé le lieu précis de l'accident et avec des copains nous avons tenté vainement de retrouver quelques éléments métalliques provenant de cet évènement.

Ce site me permit donc de trouver la date exacte du crash d'un Henschel 126 près de Quimper le 9 janvier 1941. Mais l'ABSA localisait la chute de l'appareil à Pluguffan (aérodrome de Quimper, utilisé à l'époque surtout comme base de dégagement par la Luftwaffe). Fort de mes souvenirs, je prends contact avec le site pour savoir s'il y a confusion où s'il y a bien eu 2 crashes dans le secteur. Très rapidement on me répond que le site que je leur indique très précisément sur une carte est le bon. Ceci permet d'ajouter une information validée sur le site de l'ABSA avec les infos suivantes : *9/01/194 - Quimper près de la ferme de Kerayen, à proximité de la vieille route de Guengat, Henschel 126 Wr.3170 - 3.H Aufkl.Gr.32 - pilote Fw Franz Lehmann (blessé). Contact avec un obstacle pendant un atterrissage d'urgence. Avion détruit à 90%.*

Le correspondant de l'ABSA m'apprendra par ailleurs, que le pilote sera tué au combat quelques temps plus tard et qu'il repose désormais dans un cimetière Allemand près de Saintes.

Cette petite anecdote ne renverse pas le cours de la grande histoire. Avec des associations comme l'ABSA, qui collectent, recourent, préservent et diffusent quantité d'informations et de souvenirs sur des évènements, parfois tragiques, parfois anecdotiques s'étant déroulés au cours de la dernière guerre, nous sommes sûrs qu'ils ne tomberont pas dans l'oubli à jamais.



Bundesarchiv, Bild 1011-565-1425-11A  
Foto: Schnitzer | 1943



# REPORTAGE



de Chrïstan TRICHARD

Cet été j'avais décidé de me rendre en Grande Bretagne pour m'adonner avec mon épouse à notre activité favorite, la randonnée pédestre, mais aussi pour passer une partie de ces vacances, à la recherche de spots photos sortant un peu de l'ordinaire.

Ce périple a commencé par un meeting aérien à Cosford près de Birmingham. Après avoir fréquenté pas mal de manifestations similaires, j'étais impatient de voir ce que les britanniques pouvaient présenter. J'avais lu pas mal de choses sur le sujet, mais tant que je n'avais pas vu je ne pouvais pas juger. Et je n'ai pas été déçu. Tout d'abord l'accès à la base ce faisant pas l'autoroute M54, je m'attendais au traditionnel bouchon à la française et évidemment ces anglais ne faisant rien comme les autres, je me suis retrouvé, comme tout le monde, à me garer sagement sur la BAU, attendant l'ouverture des portes. A 8h30 précise tout le monde redémarre et prend la bretelle d'accès à la base et personne ne s'intercale pour essayer de gratter une place.

Bien stationné sur mon emplacement de parking, je prépare mon matériel photo, les casse-croûtes et en avant, direction l'entrée du meeting, et là patatras « Où se trouvent les guichets ? » Rien à l'horizon. Nous nous présentons à l'entrée et nous apprenons que la billetterie ne se faisait que sur Internet et que de toute façon tout était vendu. Le ciel nous tombe sur la tête ! Toute cette route pour rien, c'est un peu dur. Devant notre désarroi le militaire de faction appelle son chef, qui appelle un autre chef etc.... et se présente à nous un énorme commando balafre du coin des lèvres à l'oreille, qui vous donne envie de tout, sauf de rigoler. Nous lui expliquons encore une fois notre situation et celui-ci nous sort de sa poche 2 superbes invitations. Ouf !

Une fois dans l'enceinte, nous retrouvons ce qui fait le charme des meetings anglais. A savoir qu'ici un meeting c'est vraiment une fête populaire et très familiale. Les zones d'expositions statiques sont imbriquées avec les zones plus festives, avec loterie, grande roue, manèges.... Les exposants et marchands d'objets aéronautiques et autres occupent une place considérable. C'est vraiment la FÊTE !

Ce qui surprend plus encore c'est la façon symbolique dont sont « protégés » les avions. Un simple cordon placé très bas suffit. Personne n'essaye de passer cette ligne. Ayant eu l'occasion d'organiser quelques manifestations aériennes en France ça vous laisse un peu perplexe quand même, lorsque que vous voyez ce ridicule cordon qui délimite la zone de présentation en vol du public. Ce même public est aussi surprenant : très discipliné, et organisé, ce sont quantités de barbecues et de pique-niques qui se déroulent un peu partout sur la base.

Pour commencer nous faisons le tour des parkings statiques, où nous trouvons quantités de machines rares, voire uniques (il faut savoir que Cosford héberge une partie de l'équivalent de notre musée de l'air, l'autre partie se trouve dans la banlieue de Londres). Puis nous attaquons la partie présentation en vol. Ici encore nous avons l'occasion de voir des machines très intéressantes, avec des présentations très dynamiques. L'axe de présentation est plus près du public qu'en France.

Ce qui fait la force des meetings anglais, c'est la présence de beaucoup plus de warbird (Spitfire, Hurricane, Mustang....) Cette année était un peu spéciale. En effet pour la dernière fois était présenté en vol l'Avro Vulcan, très célèbre et impressionnant bombardier des années 60 qui tirait ici sa révérence après 10ans d'exhibitions. Les présentations en vol ayant commencé dès 10h le matin, ne se termineront que vers 17h30 et tout cela sans temps mort, ce qui en dit long sur la richesse du programme. Pour notre part nous nous retirons vers 16h30 lorsque défile un Boeing 727 en formation avec 5 Extra des Royal Falcon. (Équivalent des « Cartouche Doré » français).

Le lendemain nous apprendrons par la presse que les 55 000 visiteurs provoqueront quand même quelques bouchons au terme de cette superbe fête aérienne.



# Le coin Spotters



## COSFORD AIR DISPLAY 2015

photos Christian TRICHARD



Hawker Hurricane MKIIB LF363 JX



Supermarine Spitfire MK-5B AB 910



Percival P40 Prentice T1 VR259M



Morane Saulnier 317 Rd2 HY22 G-MOSA



North American P-51D Mustang IV KH774 GA.S



Messerschmitt HA-112M1



BAE HARRIER T4 XW175



AIRBUS A330 VOYAGER KC3



SEPECAT JAGUAR GR3A XX116 16SQN



AVRO VULCAN B2 XM558



Eurofighter Typhoon FGR4 ZK353 BQ(R)SQN



GLOSTER METEOR NF11 WM167 G-LOSM



Westland Sea king MK-41 89+71 MFG-5



# SPOTTING AU PAYS DE GALLES

par Christian TRICHARD



Après le superbe meeting de Cosford nous nous sommes dirigés vers le nord du Pays de Galles. En effet depuis quelques années, défilent régulièrement sur les sites spécialisés de spotters, des photos d'avions de combat, prises sous des angles étonnants.

Après quelques recherches il apparaît que ces photos sont toutes prises sur un site appelé « Machynlleth Loop Area ». Cette région du nord du Pays de Galles, très vallonnée et peu peuplée, est propice au vol très basse altitude, très grande vitesse. Aussi la Royal Air Force s'en donne à cœur joie pour entraîner ses pilotes à ce type de vol à haut risque, dans ce secteur bien particulier. Viennent s'y entraîner également d'autres nations de l'OTAN.

Ayant bien repéré ce site, je décide de m'y rendre. On ne sait jamais, il y a peut être un bon coup à faire. Et puis en tant qu'adepte de la randonnée pédestre, joindre les 2 activités en une n'est pas une mauvaise idée en soi.

Après quelques péripéties nous nous retrouvons à un endroit qui me semble être le bon. Nous sommes dans un col à environ 500m d'altitude. De chaque côté une montagne avec des flancs très abrupts s'élevant à 800m environ. En nous garant, nous avons encore quelques doutes sur notre position, quand tout d'un coup un vacarme assourdissant nous fait sursauter. Deux Tornado nous survolent à quelques mètres et disparaissent dans la vallée. Il n'y a plus de doutes nous sommes au bon endroit. Avant de casser la croûte je me dis, je vais monter un peu dans la montagne pour bien repérer les lieux et puis cet après-midi, ballade et photos au programme.

J'entame donc l'ascension de la montagne et puis tout d'un coup, un bruit m'avertit de l'arrivée de quelque chose. Je sors l'appareil photo, vise dans la direction d'où vient le bruit. A nouveau 2 Tornado montent de la vallée. Je vise le premier : clic-clac merci Kodac ; le suivant arrive tout aussi vite, à peu près à mon niveau : clic-clac ; ça va très très vite et il disparaît à son tour. Je fais le bilan : premier avion 2 photos cadrées, mais floues : deuxième avions, 3 photos cadrées, 2 potables. Je décide de rentrer manger quand je vois au loin passer 2 Hercules très bas dans une autre vallée.

Une fois restaurés nous repartons plein d'espoir dans la montagne pour randonner et photographier. Mais hélas, il n'y aura que la randonnée, nous ne verrons aucun avion.

Après cette expérience un peu ratée, mais exaltante, nous reprenons notre itinéraire vacances. Fini les avions, passons à autre chose.

*Ce n'est pas une tondeuse  
à gazon mais un Panavia  
Tornado GR4*

