

Association
Loi 1901



Les AÉROPLANES

Conservation - restauration - exposition du patrimoine aéronautique

Bulletin d'informations n°40 - premier semestre 2016



Dans ce numéro :

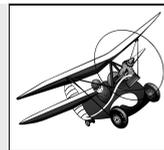
- ✈ *Assemblée générale*
- ✈ *Un nouveau pensionnaire*
- ✈ *SE5 « l'aigle d'Arras »*
- ✈ *Visite de l'école du Bignon*
- ✈ *Souvenirs : Noratlas N°18*
- ✈ *Le coin spotters*

Nos partenaires





Au revoir Madame ROBERT



Fin avril, nous apprenions le décès de Madame Lucienne ROBERT à l'âge de 93 ans. Madame Robert a été membre de notre association durant plusieurs années.

Ancienne infirmière, convoyeuse de l'armée de l'air, Madame Robert avait fait les guerres d'Indochine et d'Algérie et avait terminé sa carrière dans un service faisant passer les visites médicales aux pilotes.

La retraite avait été prise à St Herblain où son mari, ancien médecin militaire a exercé en tant qu'O.R.L.

Après son décès, Madame Robert s'installe à Nantes et par l'intermédiaire de l'Amicale des Anciens Militaires de Carrière de l'armée de l'air (AAMCAA) a connaissance de notre association. Devenue très amie avec Madame Simone Hostein, elles formaient un tandem inséparable, toujours prêtes à tenir notre stand lors des manifestations.

Nous écoutions avec plaisir ses anecdotes : son crash en Algérie, etc...

Tous les anciens de l'association garderont certainement un souvenir inoubliable de madame Lucienne Robert.

Ses obsèques ont été célébrées en l'église Notre Dame de Bon Port à Nantes le 03 avril suivies de l'inhumation à Saumur.

A sa famille, nous adressons nos pensées les plus émues.

Le Conseil d'administration des Aéroplanes

P.S : pour mémoire Madame Simone Hostein était la fille du lieutenant Willen Hostein pilote aux escadrilles D6, C6 et C46 durant la Première Guerre mondiale.



Assemblée générale des Aéroplanes



L'Assemblée Générale de notre association s'est tenue le 12 mars 2016 dans la salle du restaurant Le Floral aux Sorinières.

Après l'appel des participants (16) et le contrôle des pouvoirs (9), le quorum étant atteint (25/31) les travaux de l'Assemblée Générale ont débuté à 10 h 15.

ACCUEIL :

Notre Président, Christian Trichard, a remercié les adhérents de leur présence ainsi que nos invités : Mr Masson, adjoint au maire en charge de la vie associative à Sainte Pazanne; Mr Leclerc, président de l'Aéroscope ; Messieurs Beyssat et Roulaud respectivement président et secrétaire de l'Amicale du Super Constellation ; Mr Thibault, président de l'association des Anciens Militaires de Carrière de l'Armée de l'Air. Mr Leroy, président de l'association du Patrimoine Nantais de la Construction Aéronautique était excusé.



RAPPORT MORAL :

L'année 2015 que nous pensions être calme au niveau de nos activités, aura été finalement encore bien remplie. Nous n'avons pas prévu d'organiser d'importantes expositions mais petit à petit au fil des sollicitations nous avons eu un emploi du temps bien chargé.

Le Conseil d'Administration s'est réuni à 3 reprises ; les 31 janvier, 29 mai et 1^{er} décembre. Au cours de celles-ci de nombreux sujets ont été abordés. Parmi les plus significatifs, formalisation de la position des Aéroplanes vis-à-vis de l'Aéroscope. Désormais, nous n'adhérons plus au projet Aéroscope. A l'avenir si un projet de musée voyait le jour, nous y prendrions part, ou pas, en toute indépendance en fonction des seuls intérêts des Aéroplanes. Nous continuons cependant à participer à l'animation du Grenier de l'Aviation en contrepartie d'un accès et d'un espace de stockage de documents à la villa 124. Nous prêtons également, en fonction de nos disponibilités et en toute amitié, nos matériels à la demande de l'Aéroscope.

Animations :

Le 1^{er} avril nous avons eu le plaisir d'accueillir nos amis du PNCA à Château-Bougon puis après un repas collectif à Ste Pazanne, nous avons fait la visite de notre hangar. Ce fut une journée bien sympathique qui ne peut que renforcer les liens amicaux entre nos 2 associations.

Le 10 mai : Journée « Portes ouvertes » à Ste Pazanne conjointement avec la course handisport à laquelle nous apportions également notre soutien. Cette journée a remporté un grand succès populaire. L'association « Nostalgie des vieux volants de Rezé » s'est aussi associée à cette manifestation comme vous avez pu le voir dans le bulletin n°38.

Les 19 et 20 Septembre à l'occasion des journées du patrimoine, à l'invitation de nos amis de l'association du Super Constellation, nous avons apporté notre contribution en exposant le MC15 Cricri. Un temps superbe, un accueil sympathique et un public nombreux ont fait de cette journée une belle fête.

Ce même week-end, toujours dans le cadre des journées du patrimoine, nous étions sollicités par la ville de St Julien de Concelles et l'association l'Atelier du Temps Libre à participer à leur manifestation. Le HM14 Ragot, le HM14 structure et l'exposition Mignet ont intéressé un public tout aussi nombreux qu'à Château-Bougon.

Du 12 au 15 novembre, nous avons mis à la disposition de Mr Chabot, Président des Historiens du Pays de Retz, quelques éléments pour illustrer une exposition sur la première guerre mondiale à Rouans : maquettes de Paul Poinot, hélice, photos.

Communication :

Le Conseil d'Administration a décidé d'éditer une série de flyers pour assurer la promotion de l'association. Nous avons fait imprimer une première série de 500 exemplaires de notre ancien modèle, financée par notre banque : le Crédit Mutuel de St Herblain.

Une 2^{ème} série de 1000 exemplaires conçus par la société Inoview a été financée sur nos propres fonds.

Le bulletin des Aéroplanes qui est un élément capital pour le développement et le renom de notre association a été édité en juin et en décembre. Alain Rabilier qui portait la charge de rédiger ce bulletin depuis plusieurs années, a souhaité passer la main du fait d'un manque de disponibilité. Aussi, le président et le secrétaire se sont attelés à la tâche pour sortir le numéro de décembre. Même si nous regrettons et comprenons le choix d'Alain, nous ne pouvons que le

remercier pour son investissement personnel à sortir ce bulletin semestriel depuis plusieurs années.

Comme vous avez pu le constater, ce bulletin n'est plus adressé aux adhérents individuellement, mais ceux-ci sont invités à le consulter et le télécharger s'ils le souhaitent sur le site Internet des Aéroplanes. Ce choix fait par le Conseil d'Administration était devenu inéluctable. En effet la charge financière que représentait le bulletin n'était pas supportable à long terme. Nous avons choisi cette option qui permet de garder malgré tout un bulletin de qualité, reflet de nos activités et de nos travaux.

Le site Internet quand à lui continue à être développé. Il est mis régulièrement à jour et amélioré. Ce travail est assuré par le trésorier Daniel Clénet, qu'il en soit ici remercié.



L'état d'avancement des restaurations sera développé par ailleurs, mais il faut ici féliciter et remercier toute l'équipe technique qui a effectué un travail considérable tout au long de l'année. A noter que certains étaient encore à faire de la peinture le 23 Décembre pour que le HM 14 bleu (don de Monsieur Mercier) soit prêt dans les délais que nous nous étions impartis.

Histoire :

Pour l'aspect historique de notre activité, nous avons redécouvert des archives photographiques, ainsi que des plaques photographiques datant du début du siècle dernier. Celles-ci sont en cours de traitement, mais elles nous ont déjà permis d'établir des contacts avec des passionnés et des institutions comme les archives départementales des Pays de Loire ainsi que le service des archives de St-Malo-Paramé. Elles permettront par ailleurs d'enrichir et diversifier nos expositions, d'alimenter le site Internet, autant que nos bulletins à venir.

Nouvelle acquisition :

L'association étant soucieuse de ses finances depuis plusieurs années, nous sommes parvenus grâce à nos économies, à faire une acquisition exceptionnelle. En effet à l'automne nous avons pu acquérir une nouvelle machine. Il s'agit d'une réplique au 7/8^{ème} d'un SE5, avion de chasse anglais de la 1^{ère} guerre mondiale. Cette machine complète, en excellent état permettra de créer un module, guerre 14/18, en associant cet avion aux photos citées précédemment.

Administration :

Le Conseil d'Administration souhaitait connaître précisément les conditions de dédommagement accordées par notre assurance en cas de sinistre. Si pour les personnes et bâtiments il n'y a aucun problème, pour ce qui est des avions c'est le flou absolu. Après quelques recherches notre conseiller en est arrivé à la conclusion que nos indemnités seraient vraiment minimales voire dérisoires. Christian Ravel interrogé sur le sujet m'a révélé que L'Espace Aéro-Passion a fait le choix de ne pas valoriser sa flotte. En effet de nombreuses pièces étant uniques, quelle valeur donner à ces machines et sur quels critères? Et pour une machine construite à un seul exemplaire, même assurée pour un capital conséquent, si celle-ci est détruite que faire de ce capital? Donc nous arrivons à la conclusion que même si nous développons notre flotte, il est tout à fait inutile d'augmenter le capital assuré.

Des conventions ont été signées avec Daniel Château pour la mise à disposition de la remorque de transport des HM14 et une autre convention a été signée avec Mr Alain Mignet pour la mise à disposition des : HM14 structure, HM290, HM350, HM1000, moteurs Minié-Horus 4D4 et Anzani 1920.

Pour terminer je remercie les membres du Conseil d'Administration pour leur travail durant cette année, l'équipe technique pour son fervent investissement, Pierre Rognon et Claude Gillot pour leur représentation des Aéroplanes au Grenier de l'Aviation et tous les adhérents pour leur soutien.

Le président Christian Trichard

Activités techniques :

Les membres de l'équipe technique sont restés très actifs tout au long de l'année. Comme vous avez pu le lire dans les bulletins d'informations précédents, des travaux ont été réalisés sur le LC6, le HM 1000, le RL 19 et le HM 14 bleu.

Remerciements pour son investissement à toute l'équipe technique composée de : Josiane Trichard, Daniel Clenet, Louis Goupilleau, Guy Marnier, Bernard

Maurice Christian Trichard, et à l'équipe de soutien : Paul Louis Lamoussière, Jacques Rivail, Jean-Pierre Pierrat.

Spotter :

Alain Rabiller a présenté l'activité 2015 des spotters. Ils sont toujours aussi assidus en bordure des pistes. Aujourd'hui, des milliers de photos existent et un classement par compagnies aériennes est en réalisation afin de constituer une base de données plus faci-



lement exploitable. Un travail identique concernant les photos historiques est aussi en cours. De plus, la numérisation des photos papier se poursuit. Lorsque tous ces travaux seront réalisés, Alain souhaite en faire une copie aux Aéroplanes.

RAPPORT FINANCIER :

Les comptes ont été contrôlés par notre vérificateur Jacky Defer puis présentés par notre trésorier Daniel Clenet. Celui-ci a été assisté pendant l'année par Josiane Trichard. La bonne gestion des finances des années passées a permis en 2015 l'achat du SE5 sans remettre en cause les activités de l'année et celles à venir.

CALENDRIER 2016 :

21 mars : présentation du HM 14 Ragot et du Cricri à l'école publique du Bignon ;

24 et 31 mars : visite de nos aéronefs aux hangars de Château Bougon par les élèves de l'école publique du Bignon ;

22 mai : aide à l'organisation de la course handisport à Ste Pazanne ;

Septembre : participation aux journées du patrimoine par une exposition au hangar de Ste Pazanne

Plaques photographiques :

Au début des années 1990, Mr Colin a fait don à notre association d'une trentaine de photos des années 1941 et 1942 ainsi que d'une série de plaques photographiques représentant des aéronefs de la première guerre mondiale et du début des années 20. Ces pièces sont un trésor et afin d'assurer leur pérennité, il est envisagé de les déposer aux Archives Départementales de Loire Atlantique. Un premier contact a été pris auprès du Directeur qui a manifesté un grand intérêt. En contrepartie du dépôt, l'association disposera d'une copie numérisée.

L'assemblée approuve à l'unanimité le dépôt de ces plaques aux dites archives départementales.

ELECTION AU CONSEIL D'ADMINISTRATION :

Par un mail du 05 mars 2016, Pierre Bouyer a présenté sa démission du Conseil d'administration. Qu'il soit remercié pour le travail accompli pendant de nombreuses années. Jean-Luc Caraes était sortant cette année. Josiane Trichard et Jacky Defer ont présenté leur candidature et sont élus à l'unanimité.

L'assemblée Générale a été ponctuée par le traditionnel verre de l'amitié suivi du repas familial.

Distinctions honorifiques

Deux membres de notre association viennent de se voir décerner la **médaille de l'Aéronautique**.

Paul Clary :

A l'âge de 17 ans Paul Clary s'investit dans la résistance en 1944, puis s'engage dans l'armée de l'air. En 1948, il obtient le brevet militaire sur planeur. Puis, pendant les guerres d'Indochine et d'Algérie, il effectue de nombreux vols sur Broussard et Dassault 315. Durant cette période (1957-1962), Paul participe chaque année à un stage de perfectionnement de vol à voile à la Montage Noire à Revel.

Après l'indépendance, il est affecté à la base de Colmar de en 1967 il fait valoir ses droits à la retraite. Commence alors une seconde carrière sur l'aéroport de Lille-Lesquin où Paul est responsable de la sécurité incendie-sauvetage. En 1972, affecté au District Aéronautique des Pays de la Loire à Nantes, il aura à charge d'organiser les moyens de la sécurité des vols sur tous les aérodromes de la région.

Paul Clary est le créateur du Cercle Aéronautique des personnels de l'aéroport de Nantes. Il volera ensuite à l'aéroclub Airbus Nantes. Paul totalisera 1550 heures de vol « pilote ».

Chevalier de la Légion d'Honneur et capitaine de réserve de l'armée de l'air, la médaille de l'aéronautique lui a été remise le 24 mars 2016.

Michel Boittin :

A 17 ans, Michel Boittin commence le vol à voile et le vol moteur sur Stampe SV4C à l'aéroclub de la Mayenne où il passe ses brevets.

Affecté dans l'armée de l'air, Michel fait l'école des officiers de réserve de Caen, puis l'école de pilotage sur T6 sur la base de Cognac. Muté à Tours à l'escadrille d'aviation légère d'appui, il vole toujours sur T6, puis à Villacoublay sur T28.

Rendu à la vie civile, il crée en 1969 une entreprise de travail aérien qui fonctionnera jusqu'en 2012.

Il est actuellement propriétaire d'un Fournier RF3.

Titulaire de très nombreuses heures de vol, Michel Boittin est commandant de réserve de l'armée de l'air et président de l'association des Vieilles Tiges à Nantes. La médaille de l'aéronautique lui a été remise le 17 mars 2016.

L'association adresse ses plus vives félicitations à nos deux récipiendaires.



un nouveau pensionnaire



Quelques membres de notre association consultent régulièrement les sites de vente de matériels aéronautiques sur Internet. Il est vrai qu'on y découvre des matériels surprenants. Ainsi, à l'automne 2015, un Royal Aircraft Factory SE 5 fut trouvé sur le Bon Coin! Il était en vente à Basse Goulaine. Une visite s'imposait. Il s'agissait d'une réplique au 7/8ème en très bon état. Après une négociation serrée menée par notre Président, un accord fut trouvé. Rapidement consulté, le Conseil d'administration, valida son achat et le SE 5 rejoignit Sainte Pazanne fin novembre 2015.



Après un montage complet à Sainte Pazanne, il a été décidé de procéder à des travaux afin qu'il soit le plus ressemblant possible à la version de 1916. Ainsi le moteur BMW (version années 2000) a été démonté et un nouveau bâti moteur refait. Les suspensions ont perdu leurs amortisseurs de cyclomoteur pour recevoir des sandows. Des couvre-culasses qui dépasseront des capots moteur et un ensemble d'échappement sont en cours de construction.. La confection de mitrailleuses et d'un viseur sont en projet. Nous profiterons des Journées du Patrimoine pour le présenter au public.



Le Scout Experimental SE 5 « l'aigle d'Arras »



Photo J. Brezac

Le Scout Experimental 5 (SE 5) fut dessiné autour du moteur Hispano-Suiza qui avait impressionné le lieutenant colonel Brooke-Popham lors d'une visite à Paris en 1915. Sa construction se fit sous la direction de H.Folland et J.Kenworthy dans l'usine du Royal Aircraft Factory à Farnborough.

Le premier vol eut lieu le 22 novembre 1916. La première unité équipée de cet appareil fut le Squadron 56 du Royal Flying Corps. Ses premiers combats eurent lieu à partir de juin 1917 lors de l'offensive anglaise sur Arras. Rapidement, il fut apprécié pour sa robustesse et sa puissance de feu donnée par une mitrailleuse Lewis de calibre 7,7 mm montée sur la section centrale de l'aile supérieure et une mitrailleuse Vickers de calibre 7,7 mm. Cette dernière était placée sur le fuselage et synchronisée avec l'hélice. Pour les bombardements, il pouvait aussi emporter 4 bombes de 18 kg. Albert Ball (as aux 44 victoires) s'adressant au Général Trenchard le définit comme étant une « sacrée saloperie ». Mais son nom fut toutefois associé à ceux des meilleurs pilotes britanni-

ques de l'époque : Mannock (73 victoires), McCudden (57 victoires), Maxwell (27 victoires)...

En 1918, il équipait 21 escadrilles anglaises et 2 américaines. Cet avion fut engagé sur tous les fronts où combattit l'aviation britannique : France, Macédoine, Mésopotamie, Palestine et Grande-Bretagne dans les formations affectées à la défense aérienne.

Un peu de technique :

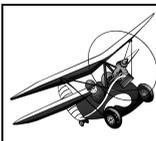
Les 59 premiers avions de série étaient propulsés par le moteur Hispano-Suiza de 150ch. Afin d'augmenter les performances de l'avion, sa puissance fut portée à 200ch. Il prit alors l'appellation SE 5a. Mais la majorité des 5265 exemplaires construits était équipée du moteur Wolseley W.4a Viper (8 cylindres en V) qui était une version à taux de compression plus élevé du moteur Hispano. Ainsi motorisé, il volait à 220km/h (idem au Spad XIII) pour un plafond maximum de 5185 m. Le fuselage possédait des longerons en frêne rigidifiés par des croisillons en corde à piano recouvert de contreplaqué jusqu'au niveau du longeron avant de l'aile. Le reste était entoilé. Quant

aux ailes, elles possédaient des longerons en épicea, des raidisseurs en corde à piano et quelques nervures étaient pleines. Cela lui conférait une envergure de 8,11m, une longueur de 6,38m pour un poids maximum de 902kg.

Dès la fin des hostilités, le SE5 disparu rapidement des aviations militaires. Quelques exemplaires demeurèrent cependant en service en Australie, au Canada, aux U.S.A. et en Afrique du Sud. D'autres furent utilisés à titres privés variés dont la prévention des incendies.

Mais sa reconversion la plus célèbre est sans conteste son utilisation à des fins publicitaires dans le ciel. L'idée revint au Major Jack Savage qui prolongea l'échappement jusqu'à l'étambot où il se

divisait en deux pour former un Y. Un produit fumi-gène y était introduit et produisait une épaisse fumée blanche. Le 1er message publicitaire fut écrit le 30 mai 1922 sur les côtes de l'Essex. Il s'agissait du mot VIM qui n'avait aucune signification mais avait été choisi pour sa simplicité de réalisation. Cette utilisation perdura de nombreuses années et les SE5 présentés aujourd'hui dans les musées britanniques ont tous été utilisés à des fins publicitaires.



VISITE DE L'ECOLE DU BIGNON



Depuis plusieurs années, « Les Aéroplanes » souhaitait mettre à disposition des établissements scolaires, ses collections, ses matériels et son expérience tant technique qu'historique.



Le Cri-cri à l'école

2016 aura été l'occasion de rencontrer enfin une école intéressée par notre proposition. Un premier contact a été pris auprès des enseignants de l'école du moulin du Bignon peu après la rentrée. Les enseignants ont développé une thématique sur le sujet de l'air en général par le biais d'éléments pédagogiques fournis par l'éducation nationale en fonction du niveau des enfants. En effet, ayant fait le choix d'impliquer toute l'école dans le projet, la tâche n'était pas évidente.

Comme convenu avec les enseignants, qui avaient précédemment abordé les thèmes aéronautiques avec leurs élèves, le 21 mars nous investissons la cours de l'école avec 2 de nos avions. Ce sont, le HM14 Ragot et le MC15 Cricri, qui ont été retenus pour leur facilité de transport et d'accès. Notre arrivée n'ayant pas été annoncée aux enfants, la découverte de nos machines dans la cours de l'école à 8h30, a été une grande surprise. Par la suite les visites des classes se relayaient tout au long de la journée. Pendant que Jean-Luc et Pierre donnaient une petite conférence sur la navigation aérienne à la moitié de la classe, l'autre était accueilli auprès des avions par Bernard, Daniel et Christian. Quelques notions théoriques étaient alors abordées telles que : comment vole un avion, comment fonctionnent les commandes etc.... puis venait le grand moment de monter à bord des avions.

Cette rencontre avec les enfants et leurs professeurs a été pour nous très riche d'enseignements. Les enfants se sont montrés très curieux et les enseignants ont par la suite pu exploiter tout ce qui avait été abordé au cours de cette journée.

Mais notre prestation ne se limitait pas à cette seule journée. Par la suite nous avons convenu de faire visiter nos installations et collections de Château Bougon. Pour des raisons de logistique, cette visite s'est déroulée sur 3 demi journées, les 24 et 31 mars. Nos amis de l'Amicale du Super Constellation ont bien voulu s'associer à cette opération en faisant visiter leur avion. Ensuite, par petits groupes, les enfants ont admiré nos matériels exposés sur le parking de notre hangar : HM1000, HM380, LC-6, EC-3, nacelle de montgolfière, etc...

Ces demi journées se sont passées tout aussi bien que la première, les enfants se montrant toujours aussi intéressés par nos expositions.

Au final, un beau bilan avec l'accueil de près de 150 enfants et de leurs accompagnants. L'intérêt porté à nos expositions est un encouragement à renouveler l'expérience.



Découverte du LC6



Dans le Super Constellation



Souvenirs, souvenirs ! 25 avril 1990

NORATLAS N° 18



Bientôt 26 ans, en cette belle journée de début de printemps, « le Noratlas » n°18 fait un dernier passage au-dessus du terrain de Nantes-Atlantique et après un ultime atterrissage, vient se ranger au parking n°2.

C'est à l'initiative du Commandant Blanchard, alors commandant le Bureau Air Information de Nantes (B.A.I.) que le Noratlas n°18 vient prendre à Nantes une retraite bien méritée, et finir ainsi sa longue carrière au sein de l'armée de l'Air.

C'est un magnifique avion décoré pour le 50^e anniversaire de l'Atelier Industriel de l'Aéronautique (AIA) de Clermont-Ferrand que découvrent les officiels venus accueillir l'équipage. Il était composé du capitaine Filleur (pilote), de l'ingénieur général de l'armement Groualle (co-pilote), de l'adjudant-chef Echard (mécanicien navigant), de l'ingénieur de l'armement Guillaume (navigateur), du colonel Rolland (Radio et chef du SIRPA) et de monsieur Boudier (soutier).

À leur descente de l'avion, l'équipage clermontois est reçu par le commandant Blanchard accompagné de monsieur Benoist, directeur de l'aéroport Nantes-Atlantique, des représentants de la chambre de commerce de Nantes, des représentants de l'armée de l'Air (le général de gendarmerie de l'Air Javaudin, les colonels Raynaud et Guichard) ainsi que les représentants des Aéroplanes.



Dernières minutes de vol !



Arrivée au parking N°2

L'équipage à sa descente d'avion en compagnie des autorités



FORMULE II
 Unité : AICL Mal. PAF / TMP
 FEUILLE DE CONTRÔLE du 25.04.70
 Aéronef : C103N Type : Nord 260 N° 18
 Carnet N° 1944 C Feuille N° 20

MOTEURS : 4.159 N°1 : 196106 N°2 : 194882
 Dernière opération d'entretien - Type : VMS Heures vol : 1382,55

TABLEAU I - REMARQUES DU PILOTE OU DU CHEF DE POSTE
 FILLEUR CNE 1^{er} VOL DE LA JOURNÉE ET DERNIER VOL DE L'AVION 02⁰⁰ / 29⁰⁰
 PILOTE : CNE FILLEUR
 COPILOTE : IGA GROUALLE
 MEC NAV : ABC ECHARD
 NAV : ICA GUILLAUME
 RADIO : COL ROLLAND
 SOUTIER : M^r BOUDIER.

TABLEAU II - CONTRÔLE DE L'ACTIVITÉ AÉRIENNE
 Nombre des vols : 1382,55 1227 345,75 49,55
 Heures : 02⁰⁰ 06 02⁰⁰ 06⁰⁰

TABLEAU III - GÉNÉRALITÉ D'INDISPONIBILITÉ
 N°1 N°2 N°3 N°4 N°5 N°6 N°7 N°8 N°9 N°10 N°11 N°12

TABLEAU IV - CONTRÔLE DES PLEINS
 Carburant princ. Carburant auxil. Combustif H.A.R.H.D.D. Rechargé - Point Heures
 Ligne Total Ligne Total Ligne Total

TABLEAU V - CONTRÔLE DE LA DISPONIBILITÉ
 Combinaison des opérations typologiques
 Avant Après Avant Après Avant Après Avant Après Avant Après

*Dernière formule 11
 Document rempli par l'équipage lors de chaque vol*

Quand le « Noratlas » se pose à Nantes, il a effectué environ 9800 heures de vol depuis qu'il est sorti de l'usine SNCAN (Société nationale de constructions aéronautiques du Nord) des Mureaux.

Il effectua son premier vol le 11 mars 1954. Son vol de contre-réception eut lieu le 9 avril 1954, puis il eut de nombreuses affectations.

Les fiches de mutation de la documentation avion (Ce103) donnent comme affectations :

- 26/04/1954 EAA 601 Châteaudun
- 18/05/1954 ET3/61 GMMTA Orléans
- 04/07/1954 GT 2/64 « Anjou » Orléans
(Voir dessin du n°18 sur le site: http://www.traditionsair.fr/texte/documents_pdf/Histoire_du_N_2501_02.pdf)
- Août 1955 GT1/63 (BA 161 de Thiès, Sénégal)
- 17/04/1956 CIET 340
- 01/03/1960 AIA Clermont-Ferrand (entretien majeur)
- 26/07/1960 CIET 340
- 23/12/1963 AIA Clermont-Ferrand (entretien majeur)
- 22/06/1964 CIET 340 Toulouse

Le 10/08/1964, il est accidenté à l'atterrissage à Toulouse (train droit non verrouillé, équipage indemne) et remis en état à Nord Aviation Méaulte.

- 09/1964 CIET 340 Toulouse
- 25/05/1965 BA 701 Salon de Provence (GI 312) utilisé comme avion d'accompagnement de la PAF
- 14/05/1970 CIET 340 Toulouse
- 23/10/1970 EOM 88 (BA 188 Djibouti, d'après le livre de Xavier Capy)
- 20/04/1972 AIA de Clermont -Ferrand
Appareil refait et modifié (grandes arrêtes de dérives, nouvelles vitres latérales de cockpit...)
Mis en service par l'AIA pour ses besoins et pris en compte par le CEV
- 01/01/1982 CEV





Claude CHAITEMPS
 Insatiable passionné

Le 10 septembre 1949 décollait pour la première fois le Nord 2500, ancêtre du "Noratlas" à la brillante carrière dans le transport militaire. L'équipage comprenait Chautemps, Detré, Bruet et Frignac. A l'époque Claude Chautemps était directeur des essais en vol à la S.N.C.A.N. Né le 22 avril 1914, il avait été breveté pilote de tourisme en 1936 et pilote militaire comme E.O.R. en 1939. Licencié es-sciences et passé par Sup' Aéro en 1941, il avait travaillé chez Morane-Saulnier comme ingénieur, à Tarbes, avant de s'évader par l'Espagne en 1943 et de rejoindre le G.R. 2/33, groupe de Saint-Exupéry. Affecté au C.E.V. en mars 1945, il y obtiendra successivement sa licence de pilote d'essais avion puis hélicoptère (n° 15). De 1948 à 1956, il mène les essais de huit prototypes de la S.N.C.A.N. de l'amphibie "Noroit" au 3200 en passant par les chasseurs, hélicoptères et avions légers de la firme. De retour au C. E. V. tous les avions et hélicoptères lui sont confiés en raison de ses qualités de pilote, de son expérience et de sa disponibilité permanente car il volait par passion. Par dérogation exceptionnelle, il conservera sa licence de pilote d'essais au C.E.V. jusqu'à 65 ans. Pourtant, il considérera sa mise à la retraite comme un affront. Or il avait accumulé 12876 h de vol, dont la majorité en essais. Célibataire endurci, souriant et pourtant parfois bourru, il se livrait peu. Il vivait son métier avec avidité et connaissait une seule autre passion: l'alpinisme. Expérimenté, il aimait les randonnées et escalades solitaires, mais la montagne devait le trahir le jour de ses 68 ans. Il trouve la mort à 3 000 m dans le massif du Mont-Blanc ! Officier de la Légion d'honneur, croix de guerre 39/45, il ne recherchait, cependant pas les honneurs.

Texte J. NOETINGER

Sources: Air & Cosmos n° 1249 du 9 septembre 1989

<http://pdennez.free.fr/hommes/html/h090a.html>

Genèse succincte du Noratlas :

Répondant à la demande de l'armée de l'Air, la Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord (SNCAN) entreprit, au début de 1947, l'étude d'un avion de moyen tonnage et de conception nouvelle, permettant une grande souplesse d'utilisation. Ce projet reçut la dénomination de N-2500.

La direction des équipes d'études fut confiée à l'ingénieur Jean Calvy.

Il proposa dès l'origine une formule d'avion à ailes hautes, à fuselage central ouvrant vers l'arrière et à deux poutres supportant les empennages. C'était un appareil bimoteur équipé de Gnôme et Rhône 14R200 de 1600 ch de puissance au décollage.

Le premier prototype, le Nord 2500 n°01 (immatriculé F-WFKL) est construit dans l'usine SNCAN d'Issy-les-Moulineaux. En août 1949, démonté, l'appareil prend par la route le chemin de l'aérodrome de Melun-Villaroche où il est remonté et effectue ses premiers points fixes.

Le 10 septembre 1949, un samedi à 17 heures, le prototype effectue son premier vol, vingt-huit mois après le lancement du projet.

L'ingénieur pilote Claude Chautemps (voir encadré), chef des essais en vol de la SNCAN est aux commandes, assisté de Georges Detré, chef pilote.

L'appareil décolle en 400 mètres et après un vol sans histoire de 18 minutes revient se poser sur la piste de Melun-Villaroche.

Le 20 avril 1950, le prototype entre au centre d'essais en vol (CEV) de Brétigny. Il est présenté au public le 11 juin 1950 pour la « Fête de l'Air ».

Le 12 juin 1953, le premier Noratlas de série est livré à l'armée de l'Air.

Concernant l'histoire détaillée du Noratlas on peut se reporter aux deux livres :

- Le Noratlas de Xavier Capy
- Le N2501, Noratlas de Igor et Georges Bézard.





Que va devenir le Noratlas n°18 ?

Ce Noratlas a permis à de nombreux scolaires de découvrir l'armée de l'Air lors de visites organisées par le Bureau Air Information de Nantes.

Voici une photographie prise récemment du Noratlas, il est vraiment mal en point et mériterait un bon nettoyage, Quel dommage de voir cet avion déperir dans son coin, au fond de l'aéroport



Bibliographie

Nord 2501, le Noratlas Xavier Capy
Éditions Escale - 1997 (photo du n°18, page 114, 185)

Une nouvelle édition du Noratlas de Xavier Capy paraîtra en en 2016 :

Du Nord 2500 au Nord 2508
Xavier Capy & Gilbert Millas

Éditions Lela Presse

<http://www.aerostories.org/~aerobiblio/article5063.html>

N 2501, Noratlas Igor et Georges Bézard
Éditions Philéas – 1990 (photo du n°18, pages 145 à 147).

En équipage sur Noratlas, la grise des transporteurs Jean Claude Noguellou
Éditions Noratlas de Provence – réédition de 2008.

Rigueur et audace aux essais en vol Jacques Noetinger
Nouvelles Éditions Latines - 1997 (portrait de Claude Chautemps, page 20)

Lettre d'info n°4 Aéroscope
Article Presse-Océan, 26 avril 1990
Article Ouest-France, 26 avril 1990
Air Actualités n°427, décembre 1989
Air Actualités n°433, juin 1990

Sites internet :

http://www.traditions-air.fr/texte/documents_pdf/Histoire_du_N_2501_01.pdf

http://www.traditions-air.fr/texte/documents_pdf/Histoire_du_N_2501_02.pdf

Concernant l'usine des Mureaux on peut se reporter au site :

http://www.aghyn.com/categorie-1192-histoire_de_l_aeronautique_aux.html

Article rédigé par Henri Perocheau



Le coin Spotters



Suite de la collection des photos de la Grande Guerre



Dorand AR-1 n°3013

Contemporain du Bréguet XIV cette machine ne portant aucun insigne d'unité attend peut-être d'être livrée en unité.



Nieuport type XVII

L'identité réelle de cet avion n'est pas connue.



Nieuport type XXIV n° N4445

Chasseur français en attente d'affectation en escadrille.



Nieuport type XXVI n°MS1238

Il s'agit de la version biplace d'entraînement du Nieuport Type 14 qui n'entra jamais en service actif. Cet exemplaire semble avoir été modifié pour un usage photographique.

Rédacteur en chef : Christian Trichard

Ont participé à la réalisation de ce bulletin : Christian Trichard, Paul-Louis Lamoussière, Henri Perrocheau

ADRESSE POSTALE : Aéroport Nantes-Atlantique – Case postale 63 – 44346 BOUGUENAIS CEDEX

SIEGE SOCIAL : 15 bis, rue de la Nantaise - 44680 SAINTE-PAZANNE

lesaeroplanes.free.fr