



# Les AÉROPLANES

Conservation - restauration - exposition du patrimoine aéronautique



- ➔ *Le mot du Président*
- ➔ *Assemblée générale 2019*
- ➔ *Le feu à Château Bougon*
- ➔ *Dépôts aux archives départementales 44*
- ➔ *Activités au hangar*
- ➔ *Le Butterfly*
- ➔ *Course Londres-Le Touquet-Paris*
- ➔ *Spotters*

## Le mot du Président



Christian ayant décidé ne pas briguer un mandat supplémentaire j'ai le challenge de le remplacer. Christian a réussi à donner aux Aéroplanes une place reconnue dans le milieu de l'aviation et nous devons l'en remercier. Il a permis d'établir des relations solides avec les Archives Départementales, le Conseil Départemental et les milieux associatifs. Nos expositions ont été saluées unanimement et reconnues pour le professionnalisme que l'équipe a su démontrer.

C'est donc avec plaisir et honneur que j'essaierais de conserver la même dynamique.

Malheureusement, un incendie, certainement d'origine criminelle a détruit notre hangar de stockage à Château Bougon. Le cricri, le « Pou structure », 3 planeurs, des remorques et autres matériels ont été réduits en cendre. C'est un coup sévère pour notre association, qui saura surmonter cet évènement.

Cela ne freinera pas la dynamique de l'équipe qui se rassemble le mercredi à l'atelier de Sainte-Pazanne. Elle compte désormais plus d'une dizaine de personnes et les chantiers avancent rapidement.

Grâce à elle, le RL19 qui nous avait été livré à l'état d'épave a retrouvé une nouvelle jeunesse, la peinture devrait être terminée dans les prochaines semaines.

Le Butterfly, abandonné depuis de nombreuses années est, à présent, reconstruit, non sans quelques surprises que l'équipe a su gérer. La peinture est en cours et cette machine sera prochainement proposée pour des expositions.

Nous avons d'autres chantiers en perspective, en particulier un Pou du Ciel, propriété de la famille Mignet. La nécessité de reconstruire à l'identique cet appareil sera un nouveau défi pour notre équipe. Je ne doute pas un seul instant de la réussite de ce projet.

Je vous invite également à vous abonner à notre page facebook, Aéroplanes 44 , animée par Jean Yves. Vous avez ainsi la possibilité de suivre en temps réel les actualités hebdomadaires.

Merci à Christian et à toute l'équipe qui a su contribuer à la dynamique de notre association.

Daniel Clénet



# Assemblée générale

L'Assemblée Générale de notre association s'est tenue le 16 mars dans la salle Raingard à Sainte Pazanne sous la présidence de Christian Trichard et en présence de Mr Masson, adjoint au maire en charge de la vie associative et de la culture à Sainte Pazanne; Mr Leclerc, président de l'Aéroscope ; Mr Leroy, président de l'association du Patrimoine Nantais de la Construction Aéronautique.; Mr Château, membre du conseil d'administration de l'Aéroscope.

En préambule à la présentation du rapport moral, le souvenir de Jean-Pierre Pierrat, adhérent de longue date aux Aéroplanes, décédé en juillet 2018 a été évoqué.

## Expositions :

La réalisation du Royal Aircraft Factory SE 5 et les travaux de recherche sur 35 aviateurs de la région nantaise pendant la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, nous ont permis de monter 4 expositions : aux Archives Départementales du 10 avril au 18 mai, à Saint Hilaire de Chaléons du 30 mai au 03 juin, à Sainte Pazanne dans le cadre des journées européennes du patrimoine du 13 au 16 septembre et enfin à Saint Julien de Concelles du 09 au 18 novembre. Ces animations n'auraient pu être proposées sans le soutien du département de la Loire Atlantique et des municipalités de Sainte Pazanne et Saint Julien de Concelles . Ces expositions ont été l'occasion d'établir de nombreux contacts avec des descendants d'anciens aviateurs dont madame Hélène Maufra, belle-fille de Louis Maufra qui nous a fait l'honneur de nous remettre les archives photographiques de son beau-père, ainsi que ses carnets de vols. L'ensemble de cette documentation sera déposé prochainement aux Archives Départementales après exploitation. Toutes les informations recueillies sur ces aviateurs sont aujourd'hui réunies dans un fascicule qui sera régulièrement complété au rythme des recherches d'Henri Pérocheau.

## Activités techniques :

En début d'année, l'équipe technique s'est attelée à peaufiner le SE 5 en prévision des nombreuses expositions. Puis, la restauration du RL 19 a repris son cours. Les ailes ont subi une réfection très poussée pour retrouver un aspect correct. Pour certaines parties dont l'habitacle nous pouvons parler d'avantage de reconstruction que de restauration, tant les dégradations étaient impor-

tantes. Un autre chantier de restauration a été mis en œuvre : un Butterfly en partie assemblé qui dormait dans notre hangar de Château Bougon depuis 17 ans ! Dans un premier temps , la structure de ses ailes a été réparée puis entoilée. Puis, un gouvernail a été entièrement reconstruit. Place désormais aux travaux de peinture avant son remontage.

## Calendrier 2019 :

*27 avril* : Visite du CIIRAA/ANORAA à Château-Bougon et Sainte-Pazanne

*15 juin* : - participation à la journée des associations de Sainte-Pazanne et visite du hangar de Sainte-Pazanne par un groupe de cyclistes (tandem) de la CLISSA (non et mal voyants)

*21 et 22 septembre* : Participation aux Journées Européennes du Patrimoine en collaboration avec nos amis de l'Amicale du Super Constellation.

De plus, une mise à disposition du Croses LC6 est envisagée au profit d'un groupe d'étudiants de Ciné Créatis dans le cadre de la réalisation d'un court métrage.

## Elections :

A l'issue de cette assemblée générale, le président Christian Trichard a annoncé qu'il ne briguerait pas un autre mandat à cette fonction. Quant à Paul-Louis Lamoussière, notre ancien président et vice-président actuel il souhaite aussi se retirer de sa fonction. Lors du renouvellement du tiers sortant, Josiane Trichard et Jacky Defer ont été réélus et Jacques Maillet a fait son entrée au conseil d'administration.

Cette matinée s'est achevée par le traditionnel pot de l'amitié où l'aéronautique a animé les conversations.



# Le FEU à CHÂTEAU BOUGON

Après un superbe week-end de l'Ascension ensoleillé, le lundi 3 juin se passait tranquillement entre tonte de pelouse et menus travaux domestiques. 16h50 coup de téléphone de Joël Chauloux : « Ton hangar de Château-Bougon est en feu, j'étais en vol et j'ai vu de la fumée qui s'en échappait, les pompiers sont sur place. ».

En fait, à 16h15, la tour de contrôle voyant de la fumée provenir du secteur de notre hangar à immédiatement alerté deux véhicules d'incendie, qui se trouvant dans l'incapacité de maîtriser le sinistre ont dû faire appel à 16h30 aux renforts des pompiers de Bouguenais qui ont dépêché d'importants moyens en renfort.

Etant arrivé sur place à 17h05, accompagné de notre président Daniel Clénet, nous n'avons pu que constater le désastre. Malgré tous les efforts des pompiers, le hangar et tout ce qu'il contenait, étaient totalement détruits. Même s'il ne s'agit que de dégâts matériels, l'émotion est importante. Quand on pense à toute l'énergie dépensée à constituer et restaurer ces collections et les voir disparaître ainsi en quelques minutes est totalement bouleversant.

Les premiers éléments matériels recueillis accréditent la thèse d'un acte criminel. Une plainte contre X a donc été déposée à la gendarmerie des transports aériens.

Se réunissant le 7 juin, le conseil d'administration des Aéroplanes a déjà pris les premières mesures afin que les activités de l'association ne soient en aucun cas remises en cause.

La façade et le toit du hangar encore fumants.

Les pompiers de l'aéroport rejoints par ceux de la ville de Bouguenais n'ont pu préserver les matériels entreposés : le HM14 non entoilé, le Cricri, le Weedhopper, trois planeurs, la nacelle de montgolfière, deux remorques et de nombreux petits matériels d'exposition.

Le sol du hangar encore couvert de mousse après l'intervention des pompiers. Le Cricri qui avaient été monté à l'occasion de la visite de réservistes de l'armée de l'air a totalement fondu !





Les pompiers finissent d'éteindre les restes des planeurs : un Grunau Baby, un Nord 1300 et un Avialsa-Scheibe A60 Fauconnet .



Au premier plan les restes du Cricri, puis la remorque du Pou du ciel HM 14 sur laquelle il était posé , à ses côtés la remorque porte planeur. La charpente du toit s'est affaissée et dans le fond, la verrière s'est tordue sous l'effet de la chaleur.



Restes du HM 14 de 1935 et de sa remorque. Dans l'amas de ferraille le moteur AVA partiellement fondu.

C'était le Weedhopper. Ce moteur est le seul élément encore existant.



Du Cricri, il ne subsiste que cette boule : un de ses moteurs sous un morceau de laine de verre tombé du toit !

Avec perspicacité, vous distinguerez : le châssis du Bifly, sur leur chariot les piquets et les chaînes en plastique utilisés pour délimiter les espaces d'exposition, quelques grilles d'exposition !





### Opération récupération :

Le moteur Anzani de 1911 utilisé par Alexis Maneyrol sur son Blériot.  
Après un nettoyage approfondi et la confection d'un nouveau support nous espérons pouvoir le représenter au public.

Cette fois, c'est le moteur AVA, seul vestige du HM 14 structure.



La nacelle de montgolfière réduite à son brûleur !

Le butin complet de la récupération !!!



# BRÈVES

## Visite de réservistes de l'armée de l'air :

Le samedi 27 avril, nous avons eu la visite d'un groupe de réservistes de l'armée de l'air, à l'initiative du CIIRAA et de l'ANORAA. La journée commencée à nos hangars de Château-Bougon s'est poursuivie à Ste Pazanne avec un sympathique pique-nique au milieu de nos "chantiers avions" habituels. Au total, une journée agréable et fructueuse en termes de contacts utiles aux uns et aux autres, dans le but de développer des activités et des prestations autour de l'aviation. Merci au capitaine de réserve Jérôme Marquoin d'avoir pris cette initiative. Merci au capitaine de réserve Martial Tricoire qui assure la liaison avec la mairie de Pornic, dans le cadre de sa mission.



## Michel BEYSSAT :



Après une longue carrière de pilote, 21 700 heures de vol dont 6 600 sur Lockheed Super Constellation, Michel Beyssat s'est retiré à Pornic pour profiter d'une retraite bien méritée. C'est en 2001 qu'il rejoint l'Amicale du Super Constellation avant d'en prendre la présidence l'année suivante. Le 3 mai 2019, Michel nous a quitté. Il est parti rejoindre son épouse, hôteesse de l'air pour de nouveaux vols ensemble dans d'autres cieux.

## Joseph DANDEC :

Adhérent des Aéroplanes jusqu'en 2012, Joseph s'en est allé. Ses obsèques ont eu lieu le 15 mai 2019 à Guérande.

Rentré comme apprenti chaudronnier dans la Marine nationale, il en sortit avec la qualification d'ingénieur et le grade de capitaine de vaisseau (5 galons).

La retraite venue, il se tourne vers l'aéronautique en construisant un LUCAS L5. Aéronef assemblé avec pas moins de 18 000 rivets à tête fraisée comme le sont les Mirages de chez Dassault et qui vole toujours à l'aéroclub de Jonzac Neulle.

Bon vol Joseph avec tes copains disparus.

Toutes nos condoléances aux familles et amis de Michel et Joseph.

## Constitution du conseil d'administration « des Aéroplanes » :

Président : Daniel Clénet; vice-président : Jean-Yves Séveno; trésorière : Josiane Trichard, secrétaire Henri Pérocheau; secrétaire adjoint : Christian Trichard; membres : Jacky Defer, Gilles Le Roux, Jacques Maillet.

## 4 poux du ciel en Loire Atlantique :

Comme l'explique Alain Rabiller dans son livre « Chroniques de l'aviation nantaise », 3 poux du ciel ont été construits en Loire Atlantique en 1935.



Au premier plan: le pou du ciel *Cambronne* de St Sébastien;

Au second plan : le pou N°46 « *rase mottes* » de Charles Gasse;

Au fond : le pou N°105 de la section Alexis Maneyrol de l'aéroclub de l'Atlantique.

Mais à cette époque un quatrième a aussi été construit à La Baule Escoublac par un jeune baulois Mr Bosse d'après un article de Ouest Eclair daté du 06 août 1935. Une soirée a été organisée au casino par Mme André afin d'aider à son financement. Il semble que ce pou n'ait jamais volé.

## Dépôts aux Archives départementales 44

Lors de l'exposition sur les aviateurs du pays nantais pendant la guerre 14-18, présentée aux Archives départementales au printemps 2018, nous avons fait un appel aux familles disposant d'éléments en rapport avec le thème de l'aviation. Nous n'avons pas été déçus : nous avons reçu l'intégralité des archives de Louis Maufra conservées par Madame Hélène Maufra, belle-fille de l'aviateur et des objets familiaux de la famille Lescard. Afin de préserver ces éléments, ils ont été remis aux Archives départementales le 30 avril 2019 et sont désormais consultables par le public.

### **Louis Maufra :**

A partir des carnets de vol et d'un superbe album photos, nous sommes parvenus à retracer la carrière et le parcours militaire de l'aviateur non seulement pendant la guerre 14-18 mais également son parcours au sein de l'Aéroclub de Nantes jusqu'en 1939 dont il fut l'un des créateurs.



L'album contient plusieurs dizaines de photos inédites prises pendant et après la grande guerre. À noter une série de clichés pris sur Nantes et sa périphérie dans les années 1920 qui sont de toute beauté.



À partir des travaux effectués pour la réalisation de l'exposition et de cette documentation, nous avons réalisé un fascicule. Tous les documents ayant été numérisés et comme nous nous étions engagés auprès de Madame Maufra, l'intégralité des originaux a été déposée aux Archives départementales et sont désormais accessibles au public.

### **Francis Lescard :**

Un presse-papier composé d'une bougie de moteur d'avion posée sur une section de pale d'hélice et une médaille souvenir ont aussi été déposés aux Archives départementales 44. Ces objets sont les derniers témoins d'une histoire familiale.

En effet, même si beaucoup de combattants sont revenus physiquement indemnes de la guerre, cette terrible épreuve n'est pas restée sans laisser de traces dans les familles.

L'histoire autour de ces objets commence à l'incorporation des frères Lescard à St Nazaire. Francis, ouvrier charpentier aux chantiers navals, se présente au centre mobilisateur de St Nazaire avec son frère, tous les deux espérant pouvoir rester ensemble ou au moins à proximité, pendant leur période de mobilisation.

Dans la file d'attente, Francis rencontre des camarades de travail qui l'interpellent pour les rejoindre, car apparemment la spécialité de charpentier est très recherchée pour assurer certaines fonctions. Se laissant convaincre, Francis quitte son frère, au grand désespoir de celui-ci et rejoint une unité de l'aviation militaire naissante. Son frère, comme la plupart, rejoint l'infanterie et connaît l'enfer des tranchées dont il reviendra indemne, mais meurtri et nourrissant une rancune tenace envers son frère qu'il refusera de revoir jusqu'à sa mort. La famille elle-même restera déchirée à jamais à la suite de ces événements et ne parviendra jamais à se reconstruire.



*Médaille souvenir du passage de Francis Lescard dans l'aviation.*

*Cette tradition de remettre une médaille souvenir aux aviateurs est toujours d'actualité.*

Christian Trichard

## ECHOS DU HANGAR ATELIER

Depuis janvier, l'équipe technique forte d'une douzaine de personnes travaille sur les trois chantiers commencés : la construction d'un HM 293 autour de l'un des membres des Aéroplanes, la restauration du BUTTERFLY (ULM formule "pou du ciel" ) et celle du RL 19 qui se poursuit régulièrement depuis plusieurs années. Pendant les moments creux, nos archivistes se sont plongé dans le tri d'une collection de revues aéronautiques données par une famille.



Reprise de défauts de structure et d'entoilage sur l'aile du BUTTERFLY, et réfection du tableau de bord.



Sous couche sur le fuselage du BUTTERFLY. L'une des ailes a pu être peinte, l'aile principale est en finition.



Tri de revues "Les Ailes", données par une famille.



Préparation et tri des pièces détachées pour le HM 293



L'atelier "nervures" du HM 293. C'est du sérieux ! Le stock de nervures construites l'atteste. La fabrication des longerons va pouvoir commencer.



Le poste de pilotage du RL 19 a été rénové (peinture, planchers, instruments de bord, moquettes), et le fuselage peint en blanc, ainsi que les gouvernes de direction et de profondeur. Il restera à refaire des sièges.



Un ultime travail de finition sur les ailes du RL 19 s'est imposé avant la prochaine mise en peinture. Par ailleurs, la verrière a été reconstruite à neuf et les arceaux repeints en rouge.

L'équipe technique cogite maintenant sur toute la partie avant de l'avion : cloison pare-feu (en attente de remontage), moteur factice et capotages que nous devons entièrement refaire, les originaux étant perdus.

Jean-Yves Séveno

# Le Butterfly 03

*Depuis de nombreuses années, dans notre hangar de Château Bougon sommeillait un Butterfly. Cette machine nous a été donnée par Mr Michel Desbats le 13 novembre 2001. Dans la convention de don, il est spécifié que « les Aéroplanes » s'engageaient à finir sa construction ! Une promesse que nous allons tenir après 18 ans d'attente ...!*

D'après la convention, l'appareil est fourni complet avec un dossier technique très précis dans lequel nous trouvons la notice et les plans de montage. Les inscriptions sur le châssis et les plaques d'identification fournies précisent qu'il s'agit du Butterfly 03 N°2 construit en juillet 1982 et acheté en kit.

La première étape a consisté à identifier puis rassembler tous les morceaux afin de rejoindre l'atelier de Sainte Pazanne. Ce petit engin a suscité immédiatement la curiosité de l'équipe technique qui s'est mise aussitôt au travail.

## Historique du Butterfly :

Inspiré par la formule des avions Mignet, le Butterfly (papillon en anglais) est créé en Belgique par Raymond Mossoux et Guy François en 1979.

### Un planeur :

La première version est un planeur de 28 kg dont le châssis est en aluminium, les nervures et les saumons des ailes en plastique thermoformé. La voilure est recouverte d'une toile en dacron léger. Son faible poids permet un décollage en courant dans une pente ou tiré par une corde de 100m tracté par une voiture. Dans ce cas, il atteint 75m de hauteur. Altitude qui permet un vol de plus d'un kilomètre avant d'entamer la descente. Etant une formule Mignet, il se pilote uniquement par le manche qui commande la gouverne de direction et l'incidence de l'aile principale pour contrôler l'altitude. Le train d'atterrissage n'est constitué que d'un patin. Rapidement un train d'atterrissage en fibre de verre avec un système de suspension par tendeur apporta plus de confort au pilote. Une roulette de queue le compléta afin de faciliter les déplacements au sol.

### Un véritable ULM :

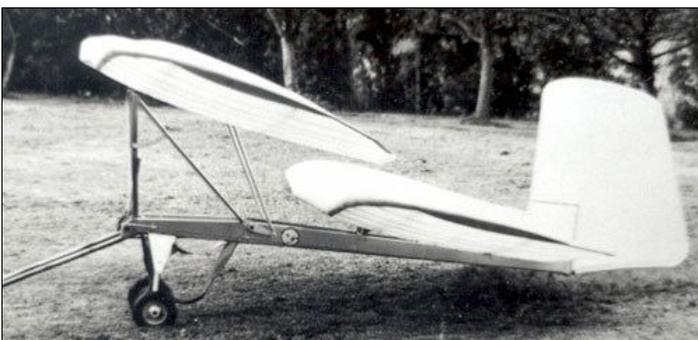
Jean-Claude Vinois eut l'idée d'adjoindre à ce planeur un moteur. Le premier est un Mac Culloch, 95 cm<sup>3</sup>, monocylindre 2 temps de 9 cv. Puis, c'est un JVC bicylindre de 19 cv qui le remplace. L'avion pèse alors près de 48 kg. Devant la demande, cette version avion est industrialisée au début des années 80 et livrée en kit. Une dizaine de jours est nécessaire à son assemblage...



Plus tard, le châssis est fortement modifié : des tubes d'alu carrés soudés remplacent les pièces en tôle pliée assemblées par rivets pop. Le Butterfly prend le nom de Bifly lors de la reprise de l'entreprise BN (Brugeoise et Nivelles) par les Ets Lascaud.

### Caractéristiques :

Envergure de l'aile avant : 6,19m  
Envergure de l'aile arrière : 4,36m  
Longueur : 3,45m  
Longueur du décollage : 30m  
Longueur atterrissage : inférieure à 20m  
Vitesse de croisière : 60 à 80 km/h  
Vitesse d'approche : 30 km/h



*Version hydroglisseur*

# Course Londres - Le Touquet - Paris

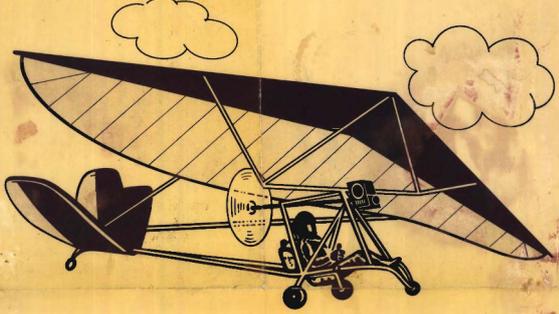
En 1909, Louis Blériot tenta ce qui paraissait impossible : traverser la Manche. Depuis cette période l'aéronautique a bien évolué et en 1979, un anglais, Gerry Breen, a lui aussi franchi le Channel mais cette fois à bord d'un ULM. Cette aventure fait encore rêver de nombreux pilotes de l'aviation ultra légère.

Partant de ce constat Richard Fenwick, Bernard Lamy et Patrick Fourticq conçurent la course Londres-Le Touquet-Paris réservée à l'aviation ultra légère. Très rapidement, ils trouvèrent des soutiens de poids avec entre autres : ECCO (entreprise de travail temporaire), la mairie de Paris, RTL, antenne 2 et l'hebdomadaire VSD. Le départ d'Angleterre serait donné le 03 septembre 1982 pour une arrivée le 05 septembre à Bagatelle. L'information diffusée, rapidement, 76 concurrents s'inscrivirent mais seulement 68 se présentèrent sur la ligne de départ et parmi eux un Butterfly ! Les constructeurs Raymond Mossoux et Guy François souhaitaient démontrer les qualités et la fiabilité de leur ULM. Ils l'inscrivirent donc à cette course mais avaient besoin de sponsors. Ils contactèrent la Radio Télévision Belge (RTBF) qui répondit favorablement à leur demande mais imposa le pilote : René Thierry, un journaliste de la maison.

## Judi 03 septembre :

Cette course prend son envol du terrain de Biggin Hill situé au sud de Londres. Par une superbe météo, il faut dans un premier temps rejoindre Lydd distant de 74 km. Quatre concurrents subissent des ennuis mécaniques lors de cet échauffement. La véritable épreuve de la journée consiste à décoller de Lydd pour le Touquet avec la traversée de la Manche en plat de résistance! Pas question de se lancer dans cette aventure sans un minimum de matériel imposé et contrôlé par les organisateurs : une combinaison de plongée ou de véliplanchiste, un gilet de sauvetage gonflable par cartouche, deux fumigènes, un miroir de signalisation, un couteau, un casque, un altimètre, une montre... Pour compléter la sécurité, la Royal Navy et la Marine Nationale ont dépêché quelques navires de surveillance. La présence de nombreux bateaux de commerce en liaison avec le cap Gris Nez est aussi rassurant en cas d'amerrissage. La météo annonce un vent de sud-ouest légèrement par le travers. Il s'agit maintenant de s'élancer pour un vol d'une heure à une heure trente selon les catégories d'ULM.

**DES AVIONS DANS LA VILLE**  
**Dimanche 5 septembre 1982**  
**à partir de 12 h**  
**Grande fête de l'aviation ultra légère**  
**patronnée par la Mairie de Paris**



organisée par  
FENWICK GENERAL MEDIAS



à l'occasion de l'arrivée du Trophée ECCO des U.L.M.  
avec RTL et VSD

**LONDRES - LE TOUQUET - PARIS**  
**100 avions ultra légers atterriront sur la pelouse de**  
**Bagatelle, dans le bois de Boulogne.**

Venez en famille assister à cette grande première.  
**ENTRÉE GRATUITE**  
De nombreuses attractions et des machines volantes  
incroyables attendent les parisiens.

La RATP renforce les lignes d'autobus  
43 entre Pt de Neuilly et Bagatelle / 244 entre Pte Maillot et Bagatelle



Rassemblement des ULM à Biggin Hill

Les organisateurs ont prévu un décollage par petit groupe d'engins homogènes dont un au moins dispose d'une radio. Les départs s'échelonnent entre 1 et 2 minutes. Mais dès qu'un avion est annoncé en approche à plusieurs dizaines de miles, les décollages s'interrompent. L'attente devient alors rapidement pénible engoncé dans la combinaison en

plein soleil. « *Après le départ, une fois engagé sur la mer, il faut résister à la tentation de regarder en arrière... Très vite on ne voit plus rien... Alors c'est le cap et la montre et c'est devant que l'on doit découvrir quelque chose* » déclare un concurrent. Une astuce de navigation consiste à croiser perpendiculairement les sillages des bateaux. Avec de l'eau à perte de vue, le vol est angoissant. L'œil rivé sur l'horizon dans l'attente d'apercevoir le phare du cap Gris Nez qui est resté allumé pour faciliter son repérage. Certains pilotes se feront une frayeur comme ce belge dont le moteur calera à la vue des côtes françaises. La finesse de son ULM lui permettra de rejoindre la terre ferme! D'autres dériveront et seront remis sur la bonne direction par un avion ou hélicoptère de l'assistance de la course. Le passage doit se faire entre le phare et le radar à 30m d'altitude pour que chaque ULM puisse être identifié. Puis, c'est le cap vers le Touquet. Cette fois la navigation est simple : il suffit de suivre la côte ce qui est un plaisir à basse altitude au dessus des dunes avec un public venu saluer ces nouveaux aventuriers. L'arrivée au Touquet sera dignement fêtée par 3 000 personnes et un somptueux banquet offert par la municipalité.

navigation précise au travers du bocage picard et à régler le régime moteur au plus économique. Quelques incidents techniques émaillent cette longue étape avec des posés « aux vaches » ce qui sollicite les équipes d'assistance .

**Dimanche 05 septembre :**

La dernière étape, Pontoise-Bagatelle, parcours de 30 km, qui doit être une promenade pour les concurrents fut fortement perturbée par la météorologie. Dès le matin, des rafales de 40 km/h rendirent tout décollage impossible pour beaucoup de pilotes. Les plus aguerris (30) décollent toutefois et sont très chahutés en particulier au-dessus de Saint Germain. Le posé à Bagatelle, épreuve de précision comptant pour le classement doit se faire dans un cercle de 40m. Mais cette épreuve est annulée et se poser sans casse devant une immense foule est déjà un exploit. Le Butterfly n°28 touche d'ailleurs de l'aile le sol et endommage son train d'atterrissage.

Ce rallye de 335km donna lieu a un classement qui prenait en compte l'indice de performance, l'épreuve de vitesse entre Le Touquet et Abbeville, la régularité sur le parcours Lydd-Le Touquet. A ce jeu, René Thierry et son Butterfly finit 2ème dans sa catégorie. Un bel exploit aux commandes d'une machine de 48 kg!

*La foule à l'arrivée à Bagatelle*

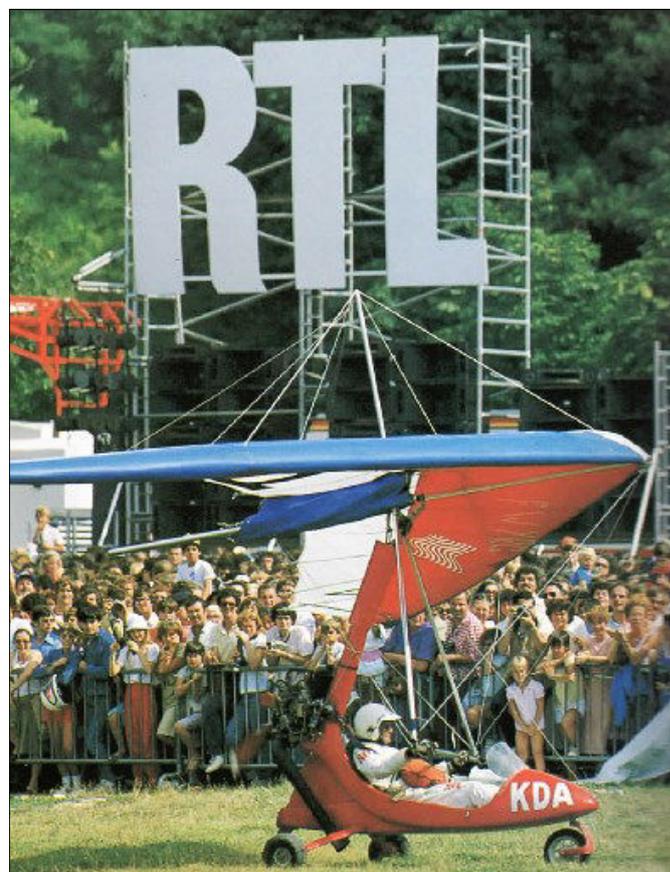
JLC



*Le Butterfly au décollage*

**Vendredi 04 septembre :**

C'est toujours par beau temps que les concurrents s'élancent pour une course de vitesse de 44 km qui les mène à Abbeville. Mais le plus long reste à faire : rejoindre Pontoise en passant par Beauvais, point de passage obligé. Les ULM possédant une faible autonomie s'y posent pour refaire le plein de carburant, les autres parcourent d'une seule traite les 130 km. Cette fois la difficulté consiste à effectuer une



# SPOTTERS

Photos réalisées par Claude Gillot



**Sukoï Super Jet 100** de la compagnie Brussels Airlines assurant la ligne Nantes-Bruxelles. Immatriculé EI-FWD. Retiré de vol le 7 janvier 2019.

Cet avion est le fruit d'une collaboration avec notamment Snecma pour les moteurs et Hispano-Suiza pour le contrôle des moteurs et la régulation carburant. C'est un exemplaire similaire à celui-ci qui s'est posé en feu le 5 mai 2019 en Russie.

Le 31 mars 2018 à Nantes.



**Airbus A321LR NEO**

Immatriculé D-AVZO

Le dessin représentant la statue de la Liberté et la Tour Eiffel ainsi que les inscriptions sont liés à la particularité de cette version qui permet désormais la traversée de l'Atlantique. Un avion moyen-courrier sur des destinations desservies par des long-courriers !

Le 10 avril 2018 à St Nazaire.



**Airbus A330-900 Neo**

de la compagnie portugaise TAP.

Immatriculation F-WWKM ; le 1er W indique que cet avion procède encore à des essais en vol. Il changera d'immatriculation lors de sa livraison définitive à sa compagnie.

Le 18 juin 2018 à Nantes.



**Airbus A320**

de la compagnie Aer Lingus aux couleurs de l'équipe de rugby irlandaise.

Immatriculé EI-DEO

Le 13 août 2018 à Nantes.



### Aero Vodochody L39

ES - TGV

Avion d'entraînement et d'attaque léger tchèque. L'équipe Top Gun Voltige a été créée en 2013 par François Dubreuil à la Roche/Yon. Il est possible de voler à bord de cet aéronef pendant 30 minutes en réalisant les classiques figures de voltige. Contact : topgun-voltige.fr  
Le 18 août 2018 à La Baule Escoublac



### Hawker Sea Fury

F-ASXJ aux couleurs de la marine australienne. Pilote Christophe Jacquard. Cet avion a été développé à l'origine par le constructeur britannique Hawker pour la Royal Navy en remplacement du Tempest. 1<sup>er</sup> vol : 21 février 1945. Moteur en double étoile Bristol Centaurus de 2480 ch. Le 16 août 2018 à La Baule Escoublac



### Extra 300 LP

F-HCSA piloté par Catherine Maunoury, double championne du monde de voltige. Avion de voltige construit en Allemagne par Extra Aircraft. Moteur Lycoming de 300ch. Utilisation de matériaux composites dont le carbone. Le 18 août 2018 à La Baule Escoublac



Rédacteur en chef : Daniel Clenet

Ont participé à la réalisation de ce bulletin : D.Clenet, C.Trichard, J-Y. Seveno, C.Gillot, J-L. Caraes

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

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

lesaeroplanes.free.fr

facebook/Aeroplanes44