



Les AÉROPLANES

Conservation - restauration - exposition du patrimoine aéronautique



- ➔ ***Le mot du Président***
- ➔ ***Actualités***
- ➔ ***Une aviatrice, un combat !***
- ➔ ***Activités au hangar***
- ➔ ***Royal Canadian Air Force Museum***

Le mot du Président



Ce bulletin vient clore une année plus que mouvementée.

L'incendie criminel du hangar de Château Bougon nous a obligés à prendre des mesures d'urgence. Grâce à l'appui de Mr Roger Masson, conseiller municipal de Sainte Pazanne, nous avons obtenu de la mairie de Bourgneuf en Retz un lieu de stockage pour mettre à l'abri de la malveillance les appareils restants.

Cet incendie a suscité nombre de réactions positives devant tant de stupidité. Je voudrais remercier notamment toutes les personnes du Musée d'Angers. Grâce à elles, nous avons pu reconstituer une partie de notre documentation.

Le Musée d'Angers nous a généreusement proposé 3 appareils en don. Un de ceux-ci a déjà intégré notre collection.

L'aéroclub de La Planche nous prête également une remorque pouvant accueillir quelques-uns des avions que nous exposons.

Nous avons noué des contacts avec une équipe de passionnés hongrois et avec leur concours nous allons reconstruire le moteur Anzani, confié par la famille Maneyrol. C'est ainsi que nous avons découvert que ce moteur a été construit en très peu d'exemplaires, ce qui le rend d'autant plus précieux.

Bien qu'infiniment regrettable, cet événement a montré tout l'intérêt que présentent nos actions et ne fait que nous encourager à ne pas baisser les bras.

Le hangar de Sainte Pazanne dispose maintenant d'une mezzanine agrandie ce qui va nous permettre une utilisation optimale.

Vous allez découvrir dans ce bulletin, les projets aboutis et en cours.

Le planning de l'année 2020 est particulièrement chargé, mais toute l'équipe de bénévoles qui s'active chaque mercredi va le mener à bien.

En cette fin d'année, recevez mes vœux de bonne et heureuse année 2020.

Daniel Clénet



Actualités



Forum des associations de Sainte Pazanne

Les Aéroplanes étaient présents au forum des associations de Sainte Pazanne le samedi 15 juin 2019.

Nous avions prévu d'y exposer le Cri-cri mais hélas détruit dans l'incendie du hangar de Château Bougon nous avons été obligés d'opter pour un plan B.

Le Butterfly 03 n°2 actuellement en réfection dans notre atelier nous a dépanné. Nous avons donc présenté une aile terminée, le fuselage et son moteur.

Beaucoup de visiteurs se sont intéressés à l'entoilage de l'aile et à l'histoire de cette machine. Daniel, Bernard et Gilles se sont relayés tout au long de cette journée pour donner les explications techniques et présenter notre association.

Gilles Leroux

Une nouvelle remorque

L'incendie du 3 juin ayant provoqué les dégâts que vous savez, nous étions dans l'obligation de trouver une remorque pour assurer les transports les plus volumineux.

Quelques recherches sur Internet nous ont permis de trouver un modèle correspondant à nos besoins. Le problème était que la remorque en question se trouvait à Moissac près de Castelsarrasin, donc pas la porte à côté. Après quelques échanges téléphoniques l'affaire a été promptement réglée et nous avons pu convenir que chacun ferait la moitié de la route et que la remise de remorque se ferait à Bordeaux.

C'est donc le 20 septembre que Daniel et Jacques ont fait l'aller-retour dans la journée et remis la remorque dans le hangar de l'aéroclub de La Planche en attendant mieux.

Si cette partie s'est très bien passée grâce à la gentillesse des gars de Moissac, nous n'avions pas imaginé que l'administration allait nous entraîner dans

un « mic-mac » que même Kafka n'aurait pas osé inventé. Le changement de la carte grise s'est transformé en un véritable parcours du combattant. Entre les tentatives individuelles par Internet, les autres tentatives par l'intermédiaire de chez Feu Vert, pour finalement trouver l'interlocuteur adéquat à la préfecture qui a bien voulu débloquer la situation, ce sont plusieurs dizaines d'heures qui ont été nécessaires pour espérer obtenir le précieux sésame.

Au final nous disposons aujourd'hui d'une superbe remorque qui nous permettra de déplacer nos gros matériels pour les expositions futures.



Christian Trichard

Conférence « les aviateurs de la Grande Guerre nés en Loire Inférieure »

Répondant à la demande de l'association « les Amis de St Sébastien » notre secrétaire et historien Henri Pérocheau a le 1er octobre 2019 relaté au cours d'une conférence le parcours des aviateurs de la Grande Guerre 1914-1918 nés en Loire-Inférieure.

Cette conférence avait lieu à l'Hôtel de ville de St Sébastien sur Loire en présence de 65 personnes.

Paul-Louis Lamoussière a présenté brièvement l'association « les Aéroplanes » et évoqué les pionniers du département à savoir : Maneyrol, Leduc, et Coroller ingénieur père des avions Potez.



Ensuite, Henri a traité du sujet inscrit à l'ordre du jour, tout en rattachant la carrière de ces pilotes à l'histoire de l'aviation, aux personnages militaires ou politiques qui ont marqué cette période. Tout au long

de l'exposé des documents montrant les pilotes et les appareils utilisés lors de cette guerre ont été projetés.

L'accent a été mis notamment sur deux aviateurs plus connus des sébastienais : Louis Favreau né

à Paux le 13 novembre 1891. Blessé à la bataille des Flandres, après sa convalescence, il demanda à être versé dans l'aviation. A Tours, il obtient le brevet n° 6183 et est affecté à l'escadrille N 31. Démobilisé le 20 août 1919, il continuera une carrière civile dans l'aviation et fera partie de l'Aéropostale en 1930 et 1931. En 1940, il prend part à la Résistance. Déporté à Meik en Autriche, il décède le 29 novembre 1944.

Louis Favreau était propriétaire du manoir de la Jau-naie à St Sébastien/Loire.

Edouard Rousseau est né à Nantes le 26 août 1894. En 1912, il s'engage pour 3 ans dans l'artillerie à Nantes, puis est affecté à l'Aéronautique Militaire et suit une formation d'observateur à Cazaux et réalise sa première mission fin 1917 à l'escadrille C 17. Sous-lieutenant, il périt lors d'un combat aérien le

4 février 1918. Son corps repose à Préfailles mais un cénotaphe fut élevé à sa mémoire dans le cimetière protestant de la rue de la Fonderie à St Sébastien/Loire.

Mr André Salaün, président de l'association des Amis de St Sébastien, remercia Henri à la fin de son exposé.
Paul-Louis Lamoussière



Une assistance attentive !

Le Denis Guillotel DG 1

Le mardi 15 octobre 2019, un nouveau pensionnaire a rejoint notre atelier de Sainte Pazanne en provenance de « l'Espace Air Passion » d'Angers.

Ce monoplace a été conçu et fabriqué par Denis Guillotel, au demeurant ancien pilote de chasse et commandant de bord à Air France. Entre 1992 et 1998, ce chantier lui a demandé plus de 20 000 heures de travail.



Le DG 1 avant un vol

Construit dans le but de battre des records de distance, toutes les commandes et instruments sont doublés comme sur les avions de ligne. Il est notamment équipé de 3 radios VHF, 2 GPS, 2 batteries et alternateurs, d'une caméra télécommandée en bout d'aile...Quant aux 495 litres de carburant embarqués, ils lui donnent une autonomie de 20 heures de vol, soit une allonge de plus de 4000 km! Un pilote automatique soulage la fatigue du pilote pendant ces longs raids, ainsi de courtes périodes de sommeil sont possibles. Tout cela est embarqué dans ce monoplace qui ne fait que 4,95 m de long

pour une envergure de 6 m.

Avec ce petit monomoteur, Denis a notamment relié Perpignan à St Louis du Sénégal (3900km) en 16h55 ! Une véritable prouesse compte tenu de l'ergonomie minimaliste de l'habitacle.

Ne volant plus, dans un premier temps, Denis mit son joyau en vente mais sans succès. Puis, afin de le préserver, il se décida d'en faire don à « l'Espace Air Passion » d'Angers. Ainsi, le 22 août 2019, Christian Ravel se rendit à Cormeilles en Vexin afin de convoier le DG 1 par les airs. Après une vérification méticuleuse en présence de Denis, Christian décolla direction Angers Marcé. Mais en vol une panne moteur survint ce qui le contraignit à se poser dans un champ près d'Épône dans les Yvelines. Si les conséquences pour Christian furent heureusement sans gravité, l'avion a quelque peu souffert. Il est donc désormais dans notre atelier afin de subir quelques réparations mais il ne volera plus !



Une position inconfortable pour l'avion et son pilote

Une aviatrice, un combat !



Mais qui est cette femme devenue aviatrice et qui reçut la médaille de la ville de Nantes le 1er juillet 1989 ?

A l'âge de six ans, Jacqueline partit en colonie de vacances à Vouzeron (Cher) avec sa sœur et son frère. Malheureusement, lors d'une baignade dans un étang, elle contracta la poliomyélite et perdit l'usage de ses jambes. Après quatre ans de rééducation, elle retrouva un minimum de mobilité avec l'aide de ses béquilles. Depuis son plus jeune âge, Jacqueline rêvait de voler mais sa maladie lui avait enlevé tout espoir.

Le hasard faisant parfois très bien les choses, en octobre 1972, Jacqueline vit à la télévision un reportage sur André Crépy. Ce dernier avait perdu l'usage de ses jambes suite à un accident d'avion mais il pilotait à nouveau un Piper J3 équipé de commandes manuelles. De plus, celui-ci avait pour projet la création d'une école de pilotage pour handicapés physiques. Le rêve pourrait-il devenir réalité ? Rapidement un contact fut pris et l'inscription à l'Association Aérienne des Handicapés Physiques ne tarda pas (sa carte de membre portait le N°3).

A cette époque, le pilotage était inaccessible matériellement et réglementairement aux handicapés physiques.

Bernard Morin, pilote et mécanicien navigant au Centre d'Essai en Vol des Mureaux améliora la commande manuelle des palonniers. Le Piper ayant un potentiel de vol très limité ne pouvait pas être utilisé par l'école de pilotage. Ayant eu connaissance du projet, la SOCATA prêta un Rallye de 125 ch qui rapidement reçut le palonnier manuel. Le fonctionnement de ce dernier validé, l'avion reçut son certificat de navigabilité le 10 novembre 1973 (autorisation de vol).

Si le problème matériel semblait réglé, la réglementation était encore un énorme obstacle.

Les dérogations médicales pour piloter n'étaient accordées qu'aux anciens pilotes expérimentés.

Toutefois, le 21 novembre, après plusieurs sollicitations, le S.G.A.C.-S.F.A. (Secrétariat Général à l'Aviation Civile - Service de la Formation Aéronautique) demanda à quatre handicapés (dont Jacqueline) de

montrer leur autonomie à s'installer et évacuer un avion. Epreuve validée qui permit le début de la formation. Jacqueline sera la première femme paraplégique à être lâchée pour un tour de piste seule à bord! Son brevet élémentaire de pilote privé de 1er degré obtenu le 7 novembre lui sera symboliquement remis par Jacqueline Auriol.



Remise de son 1er brevet par Jacqueline Auriol

Mais sa joie sera ternie par des restrictions imposées aux handicapés : ne s'éloigner de plus de 20 km qu'avec l'autorisation d'un instructeur et seulement au-dessus du territoire national.

Jacqueline continua néanmoins sa formation et obtint le 6 juin 1976 son 2ème degré après avoir subi un test complémentaire (par rapport aux valides) de navigation avec un vérificateur du S.F.A. à bord ! Elle était enfin « Pilote Privé Avion »!!!

Mais deux restrictions entachaient encore son brevet : pas de passager et survol du territoire français seulement.

Nouvelle démarche auprès du Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique pour lever l'interdiction de transport de passagers. A cette époque, Jacqueline avait déjà sur son carnet de vol 100h45 de vol dont 25 voyages (35h45). Courant août, la réponse téléphonique du SFACT la stupéfia : « il faudrait que vous fassiez entre 80 et 100h supplémentaires de navigation !!! ».

Se remotivant, Jacqueline décide d'accomplir le parcours du tour de France des Jeunes Pilotes. Le départ eut lieu des Mureaux le 5 septembre, direction Laval à bord du Rallye disponible à cette période. Puis ce sera Thouars, Couhévérac, Sainte-Foy-la-Grande, Montauban, Béziers, Nîmes, Visan et Valence où une panne moteur mis fin à son périple. Une nouvelle correspondance adressée au S.F.A.C.T. faisant état de son dernier périple aboutit enfin le 20 avril 1977 à la levée de l'interdiction de transport de passagers.

Un avion adapté à son handicap !

Ayant entendu parler du LC6 Criquet, Jacqueline se rend le 6 août 1977 à Charnay-les-Macons afin de rencontrer Emilien Croses son concepteur. Le pilotage de cette machine ne nécessite pas l'usage des jambes car il ne possède pas de palonnier. L'altitude et la direction se commande par le manche. Il n'y a pas de commande de roulis comme dans la formule Mignet.

Ayant la certitude que son père était capable de lui construire un Criquet, la question lui fut posée : « *Papa, es-tu d'accord de me construire un avion ?* » Le challenge étant élevé, après réflexion il accepta. Les plans furent commandés à Mr Croses dès le 31 août et les premiers travaux commencèrent rapidement dans le garage de la maison familiale. Avec l'aide de la famille et d'amis, le Criquet fut terminé à la fin de l'année. Ses grandes ailes blanches étaient décorées des quatre motifs d'un jeu de carte : cœur, trèfle, carreau, pique; d'où son nom de Carré d'As. Les essais seront réalisés sur l'aérodrome d'Amiens où Mr Mégueulle, directeur de la société Megavia (construction de hangar) mit à disposition un hangar chauffé. La dernière visite du bureau Véritas se fit le 14 mai 1979 suivie rapidement de la délivrance d'une autorisation provisoire de vol valable pour deux mois.



Construction de Carré d'As. A droite Jean Clerc.

Le 8 juin, Mr Croses vint effectuer le premier vol : 32 minutes à 150 m d'altitude et 3 atterrissages. De retour au parking, il signala simplement quelques petites modifications à apporter. Le 10 juin, Jacqueline prit les commandes de son avion avec Mr Croses à ses côtés et le 27 juin elle fit son 1er vol solo.

Elle était enfin seule à bord de son avion.

Merci Papa !

Amiens étant éloigné de Brunoy (Sud-est de Paris) où résidait Jacqueline, le Criquet rejoignit le nid de coucou de La Ferté Alais. Lieu mythique qui devien-

dra le point de départ de ses raids.

Paris-Dakar :

Dès le début de la construction de son Criquet, une idée obsédait Jacqueline : suivre les pas de Mermoz, Saint Exupéry, Guillaumet... en ralliant la Ferté Alais à Dakar ! Dans cet optique, Carré d'As fut équipé dès sa construction de deux réservoirs : un avant de 90 l et un arrière de 70 l. Ce qui lui donnait une autonomie de 10 heures de vol.

Voulant retrouver les sensations des pionniers, la navigation se ferait au cap et à la montre. Seule concession, une radio devenue obligatoire pour joindre les terrains où elle se poserait.

Avant le départ fixé au 9 mai 1981, il restait à réaliser les démarches administratives auprès des autorités des pays à traverser. Mais aussi à acquérir et installer à bord tous les matériels de survie dont la radiobalise de détresse, le gilet de sauvetage, des vivres et médicaments, etc...

Jacqueline ne prévint son frère de son départ que 10 jours avant le jour J. Quant à ses parents, c'est en écoutant la chronique de Roger Gicquel sur Europe1 qu'ils apprirent le départ imminent de leur fille !

Le samedi 9 au matin, quelques amis dans la confiance s'étaient réunis à La Ferté Alais. Après un rapide « *au revoir* », Jacqueline fit chauffer le moteur de Carré d'As, mit les gaz et décolla. C'est alors que son pare-brise se fendit de bas en haut. Horreur !!! Il fallait se poser la mort dans l'âme. Après une tentative de réparation, à l'évidence, le pare-brise devait être changé. A 23 heures, Carré d'As était prêt à repartir. Après une bonne nuit de sommeil chez ses amis Janine et Pierrot Toussiro, retour au terrain et en fin de matinée vint l'instant décisif : « *personne devant ? Contact !* ».



Départ de La Ferté Alais le 10 mai. Ph J.J Desgranges

Le pare-brise allait-il tenir ? Mise des gaz, roulage, décollage, cette fois c'était la bonne. Jacqueline se retrouvait seule pour la Grande Aventure. 4 heures plus tard, c'était déjà le premier atterrissage à Toulouse.

Lundi 11 mai : direction Valence. Les formalités douanières réglées, décollage enfin sur les traces de « la ligne de l'Aéropostale »! C'est alors que la météo vint troubler cette étape : un barrage d'orage interdisait le passage. Jacqueline dut se poser sur l'aérodrome militaire de Reus. Le lendemain, direction Murcie où l'atterrissage se fit par un vent de travers de 18 nœuds. Mais ce terrain étant réservé au militaire le matin, l'envol fut retardé en début d'après-midi le mercredi 13 mai.

Après 2 heures de turbulences ce fut le enfin le calme. Lové d'une légère brume, le passage du rocher de Gibraltar, fut un instant d'émotion. 4h15 de vol plus tard, Tanger était en vue !

Sur le continent africain, les escales s'enchaîneront : Agadir, El Ayoun, Nouadhibou et enfin l'arrivée à Dakar le dimanche 17 mai. La navigation fut souvent monotone en suivant la côte mais aussi parfois effrayante devant l'immensité de l'océan et du désert.

Epuisée mais heureuse, Jacqueline s'accorda quelques jours de repos avant son retour en France par le même itinéraire avec Carré d'As. Mais à l'atterrissage à Nouadhibou, une rafale de vent retourna son avion. Les dégâts étant relativement importants, Jacqueline regagna la France par avion de ligne et Carré d'As fut rapatrié le 10 juillet à la Ferté Alais. Il revola le 29 mai 1982.

Pour cet exploit, Jacqueline fut nommé au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur. Médaille remise par Maurice Mellonte le 19 octobre 1981 dans les salons de l'Aéro-club de France en présence de nombreuses personnalités dont Elisabeth Boselli, recordwoman du monde de vitesse en 1955 sur avion à réaction !



Remise de la légion d'honneur. De gauche à droite: Elisabeth Boselli, M. Bechet président de l'APNA et Maurice Bellonte. Photo R.Oursel

Tours de France

Ce raid Paris-Dakar fut peu médiatisé. Pourtant il aurait pu servir d'exemple à des handicapés physiques mais aussi à des valides. De nombreuses personnes suggérèrent à notre aviatrice de combler ce vide. Ainsi, elle décida de réaliser un tour de France de 15 jours. A chaque escale, elle expliquerait son aventure pour faire connaître son parcours de femme, handicapée et pilote.

Parti de La Ferté Alais le 11 juin 1988, les étapes s'enchaînèrent pour arriver à La Baule le 17 juin en provenance de Rennes. A l'aérodrome d'Escoublac, Jacqueline fut accueillie par le docteur Joël Le Rouge, directeur d'un centre de rééducation et président du Lions Club ainsi que de quelques membres. Un journaliste l'interviewa au bar de l'aérodrome. La soirée se poursuivit au restaurant Le Lutetia avant de rejoindre l'hôtel Christina. Le lendemain, par un temps brumeux, Jacqueline décolla à 14h45 en direction de La Rochelle/Laleu.

L'année suivante, pour marquer le bicentenaire de la révolution, Jacqueline revint dans notre région lors d'un périple baptisé : Tour de France Révolution « Air ». Les villes choisies avaient connu un moment important pendant cette période. Ainsi, Jacqueline fit escale à Nantes le samedi 1er juillet 1989 (8ème étape) en provenance de Brest. Etape choisie en mémoire des combats du 29 juin 1793 où les nantais résistèrent aux « brigands » vendéens.

A la pointe du Finistère, la météo était mauvaise. Les services météorologiques étant en grève, un appel téléphonique au centre de Contrôle Régional confirma l'amélioration à l'approche de Nantes. Le plein d'essence effectué, le décollage se fit avec des rafales de 12 à 20 nœuds.

Arrivée à Nantes avec presque 2 heures de retard, 4 personnes l'attendaient : un représentant de l'Association pour Adultes et Jeunes Handicapés ainsi que 3 membres de la mairie dont M.Liquet adjoint au maire Jean-Marc Ayraud.

Compte tenu de l'heure tardive, la réception à la mairie fut annulée. A l'hôtel, tout en prenant un rafraîchissement, M Liquet inscrivit dans le livre d'or de Jacqueline : « *l'exploit de Madame Clerc est un témoignage de ce que peut produire la volonté et l'esprit sportif* ». A son tour Jacqueline signa le livre d'or de Nantes et reçut la médaille de la ville.

Le lendemain, un chauffeur de la ville la conduisit à l'aéro-club pour sa prochaine escale : Niort/Souché. Jacqueline Clerc, une femme volontaire, tenace, persévérante et passionnée par le vol !

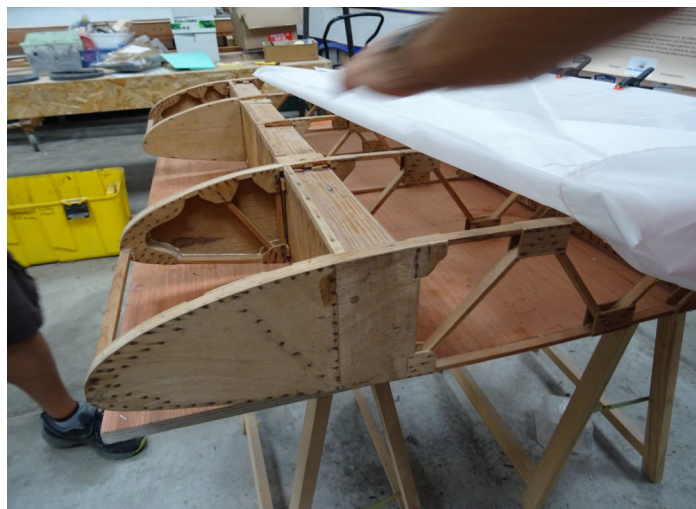
Article tiré du livre « un rêve... un père... un avion » écrit par Jacqueline Clerc

ECHOS DU HANGAR-ATELIER DE STE PAZANNE

Depuis le mois de juin, l'équipe technique s'est activée à restaurer du matériel d'exposition, détruit dans l'incendie, ainsi qu'à acheter et/ou rénover des remorques nécessaires aux divers transports d'avions. Grâce à nos amis d'Espace Air Passion d'Angers, nous avons entamé la restauration du DG 1. La réorganisation récente de l'équipe technique, par petits pôles de travail, va permettre de mener à bien les différentes constructions et restaurations, en vue des prochaines expositions qui se profilent à l'horizon 2020. La restauration du RL 19 s'est poursuivie, ainsi que celle du Butterfly.



Restauration d'une remorque mise à disposition par l'aéroclub de La Planche.



On réentoile une portion d'aile, dans un but didactique pour une prochaine exposition.



L'aile du HM 293 en construction commence à prendre forme, sous la houlette de Bernard.



Œuvre de notre carrossier : l'entrée d'air carburateur du RL 19.

Le RL 19 a reçu une verrière neuve, et les capots sont en cours de fabrication.



Le Butterfly est entièrement peint, remonté et décoré aux armes de la ville de Ste Pazanne.
Autres photos en page de couverture.



Photo de famille lors de la livraison du DG1 à Ste Pazanne. On y reconnaît Christian RAVEL (3è à partir de la gauche) et Daniel Clément (debout).
Merci Christian pour ta confiance !

Le déchargement de la bête. Il y a du travail en perspective, mais il est commencé et l'équipe le mènera à bien.



La municipalité ayant agrandi la mezzanine de notre atelier, nous y déménageons nos armoires et nos archives. C'est l'occasion de faire du tri dans le matériel conservé. Un nouveau Merci à Christian RAVEL pour les collections complètes de revues aéronautiques données en compensation de nos pertes lors de l'incendie de Château-Bougon.

Jean-Yves Séveno

ROYAL CANADIAN AIR FORCE MUSEUM TRENTON ONTARIO

Reportage de Christian Trichard

Dire que le musée de la Royal Canadian Air Force (RCAF) de Trenton est l'un des plus renommés au monde serait très exagéré, mais la rareté des pièces exposées mérite quand même la visite si vous avez l'occasion de passer dans la région.

Ce musée est situé à 150km à l'ouest de Toronto, au bord du lac Ontario sur la base accueillant la flotte de transport aérien de la RCAF. Pour vous présenter cette base ; c'est un peu comme si l'on mariait en France, les bases d'Orléans et de Villacoublay sur un même site. Ici se côtoient C-130 H et J Hercules (dénomination canadienne CC-130H et CC-130J) ainsi que des CC-150 Polaris qui sont initialement des Airbus A-310 utilisés pour les transports stratégiques et présidentiels. Sont également basés les C-17 (CC-117) de transport lourd, ainsi que tout une myriade d'avions de liaison et d'hélicoptères de liaison et secours. Rien que de passer un moment au bord de la piste, peut être certains jours l'occasion de voir quantités de spécimens intéressants.

Le musée est implanté juste à proximité de la base. Le parking extérieur, reçoit une vingtaine de machines. Elles sont globalement en bon état de conservation, même si les conditions climatiques locales font sérieusement souffrir la mécanique. De -30° l'hiver à +40° l'été, l'écart de températures use les appareils les plus résistants. Certains de ces avions ont eu une utilisation presque exclusivement canadienne, comme le CT-114 Tutor ou CF-100 Canuck, mais la plupart des machines exposées sont des versions d'avions bien connues de nous euro-

péens (F101, F-5, C-130, F-18 etc...). A noter que le Hurricane et le Spitfire sont des répliques construites pour l'occasion.

Le bâtiment du musée qui abrite les pièces les plus précieuses est de construction récente. Toutes les machines exposées sont en excellent état. Des avions exposés, le plus spectaculaire est le Handley Page Halifax A MK VII NA 337. Il n'en reste plus que 3 exemplaires au monde et son histoire mérite d'être racontée.

Cet avion fut abattu dans la nuit du 23 au 24 avril 1945 au cours d'une mission de ravitaillement à destination de la résistance norvégienne. Amerrissant dans un fjord, l'équipage survit au crash, mais seul le mitrailleur de queue sera finalement sauvé, les 5 autres membres d'équipage décédant d'hypothermie.

50 ans plus tard, une équipe canado-norvégienne repère et réussit à remonter l'épave. Il faudra 10 ans d'efforts pour que la restauration se termine avec le résultat que l'on peut admirer aujourd'hui. Si le plus gros des éléments provient des fonds du fjord, d'autres ont été récupérés sur des épaves (en Ecosse notamment) ou ont dû être fabriqués à l'identique.

Les appareils les plus anciens sont des répliques statiques construites par les équipes du musée. Les restaurations reposent énormément sur le travail bénévole des membres du musée.

*Handley Page Halifax
A MK VII NA 337*



Tourelle arrière





CANADAIR CT 133 SILVER

Avion biplace d'entraînement au combat et à l'interception fabriqué à 656 exemplaires sous licence par Canadair. 1er vol en 1952 ; retrait du service opérationnel en 1976.

La couleur rouge arborée par cet avion signifie qu'il a appartenu à la patouille acrobatique des Red Knight qui évolua de 1958 à 1969.



CANADAIR CT 114 TUTOR

A l'origine, ce biplace est un CL-41 appelé CT 114 par la Royal Canadian Air Force. Avion d'entraînement et d'attaque au sol utilisé par les forces armées jusqu'en 2000. Les élèves pilotes effectuèrent 200 heures de vol sur cette machine.

Les Snowbirds, patrouille acrobatique officielle du Canada utiliseront aussi le CT 114

1er vol le 13 janvier 1960 ; construit entre 1963 et 1967 à 212 exemplaires



CANADAIR CF 5A, appellation officielle CF 116 Freedom Fighter

C'est un bi-réacteur d'attaque, de reconnaissance et d'entraînement construit à 240 exemplaires sous licence accordée à Canadair par Northrop Corporation. Il est issu du chasseur américain F 5. Particulièrement efficace, il équivalait le MIG 21.

1er vol le 6 mai 1968, retrait du service en 1995.



CANADAIR CP 107 ARGUS

Ce quadrimoteur fut extrapolé de l'appareil commercial Bristol Britannia. Il sera modifié et construit par Canadair à 33 exemplaires de 1957 à 1960. Cet avion de patrouille maritime servit pendant la Guerre Froide. Il embarquait un équipage de 15 personnes pour des vols qui pouvaient durer jusqu'à 20 heures! Deux soutes à munitions contenaient des bombes, torpilles, mines, etc... Il sera retiré du service en 1982.



CANADAIR SABRE MK 6

Dérivé du F-86 sabre américain (North American), ce chasseur de jour a été produit sous licence par Canadair à 655 exemplaires. Il sera remplacé par le Startfighter en 1962. Dans le cadre de la participation à l'OTAN, 12 escadrons servirent en Europe sur 4 sites dont 2 en France : Station Marville et Grostenquin.



CANADAIR CF 104 D STARTFIGHTER n°104646 :

Contrairement aux 200 CF 104 construits sous licence à Montréal, les 38 biplaces CF 104 D ont été assemblés par Lockheed spécifiquement pour la RCAF. Avion d'entraînement à double commande, le CF 104 D n'emportait pas d'armement à l'exception d'un distributeur de bombes d'exercice accroché sous le pylône central. Les CF 104 canadiens seront utilisés de 1962 à 1986.



AVRO CANADA CF 100 CANUCK

Chasseur biplace tout temps à long rayon d'action entièrement conçu et construit en série (692 ex) par le Canada.

Il avait pour mission d'intercepter d'éventuels raids de bombardiers soviétiques jusqu'au début des années 60. Quelques-uns furent modifiés pour des missions de contre-mesures électroniques. Ensuite, il servit à la reconnaissance et finit sa carrière comme avion d'entraînement jusqu'en 1981.



Rédacteur en chef : Daniel Clenet
Ont participé à la réalisation de ce bulletin :
D.Clenet, G. Leroux, P.L Lamoussière, C.Trichard, J-Y. Seveno, 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