



Les AÉROPLANES

Conservation - restauration - exposition du patrimoine aéronautique



- ➔ *Le mot du Président*
- ➔ *Les petits nouveaux*
- ➔ *Echos de nos activités techniques*
- ➔ *Rugbymen et aviateurs au SNUC !*
- ➔ *In memoriam*
- ➔ *Spotters*

Le mot du Président

Chers adhérents, décidément le sort semble s'acharner sur nous tous depuis quelques temps. Après l'incendie qui nous a si durement touché en 2019, suivit du confinement du printemps dernier, nous aurions bien aimé envisager notre avenir avec optimisme. Mais non, nous voilà à nouveau confinés pour un certain temps avec un futur qui paraît quelque peu brouillé.

Cependant l'année 2020 n'a pas été que noire. En effet, même si plusieurs de nos projets n'ont pu se concrétiser, nous sommes parvenus à en amener certains jusqu'à leur terme.

Certains travaux de restauration ont repris dès le mois de juin, mais le projet d'exposition à la galerie Pôle Sud qui était maintenu malgré toutes les incertitudes du moment a obligé l'équipe technique à s'investir fortement dès la reprise de l'activité et à maintenir celle-ci durant tout l'été. Et cet été, il ne faut pas l'oublier, a été marqué par plusieurs épisodes caniculaires qui ont rendu le travail très pénible par moments. Tous ces travaux ont de plus été effectués en respectant les gestes barrières (port du masque, distanciation, etc...). Aussi nous devons féliciter ardemment tout ceux qui se sont impliqués à un moment ou un autre dans la préparation et la réalisation de cette exposition.

Un grand merci à la direction et à l'association des commerçants de la Galerie Pôle Sud de Basse-Goulaine, pour leur confiance et leur accueil.

Suite à la fermeture du Grenier de l'Aviation nous avons dû rapatrier les machines qui y étaient exposées. Le morceau de choix était évidemment le transfert du Mauboussin avec son aile de plus de 11m d'envergure. Grâce à la remorque porte-planeur nous y sommes parvenu, et aujourd'hui le Mauboussin est exposé au Morbihan-Aéro-Musée à Vannes-Meucon.

Dans le cadre de nos excellentes relations avec l'Espace Air Passion d'Angers, nous accueillons désormais 4 nouvelles machines qui ont permis de reconstituer en partie notre collection. Nous avons aussi convenu de leur prêter le moteur Wright R-1300 qui sera exposé dans leur musée.

Peu de temps avant le confinement nous avons entamé un travail de réaménagement du hangar de stockage de Château-Bougon pour y entreposer un maximum d'avions montés. Dans le futur nous allons enrichir la collection en y intégrant des machines atypiques, tant par leur forme, leur histoire, leur technologie, tout en privilégiant les appareils d'origine locale.

De son côté Henri Pérocheau, continue son travail de collecte d'informations sur les aviateurs du pays nantais pendant la grande guerre, ce qui nous permettra d'éditer à terme une version augmentée du fascicule paru en 2019 et nous avons encore quelques surprises en perspective.

Pour terminer, ces dernières semaines nous avons eu la tristesse d'apprendre les décès du Docteur Giraudet, d'Henri Wicquard et de François Poutrel, membres et animateurs des Aéroplanes de longue date. A leurs proches nous présentons nos condoléances et les assurons de toute notre sympathie. Un hommage leur est rendu dans ce bulletin.

Malgré ce futur incertain je présente, à vous et à tous les vôtres, mes vœux de bonne et heureuse année 2021 et surtout prenez bien soin de vous.

Christian TRICHARD

Les petits nouveaux

L'association « les Aéroplanes » continue à développer sa collection d'aéronefs atypiques. De nouvelles machines ont rejoint nos hangars peu avant cet été. Dans ce bulletin, nous avons le plaisir de vous en présenter deux qui nous ont été mises à disposition par l'Espace Air passion d'Angers : le Pouchel et le CC 01. Ces machines sont l'œuvre respectivement de Daniel Dalby et Claude Chudzick, deux passionnés d'aéronautique à l'imagination très fertile.

Le POUCHEL



Daniel Dalby, est un ingénieur français passionné par l'aviation depuis son plus jeune âge. En plus de ses activités professionnelles, il devient pilote puis instructeur de vol à voile. Sa passion n'étant pas assouvie par le vol, il se consacre aussi à la construction amateur facilité par sa maîtrise des matériaux composites. Toutefois, il trouve ce type de construction toujours trop long. Son objectif : trouver une solution pour en réduire la durée. Celle-ci lui apparaît en 1996 devant un lot d'échelles en promotion dans un magasin de bricolage : une échelle en alu servirait de fuselage à un ULM ! Pour la voilure il s'inspire de l'aile à fente chère à Henri Mignet. L'association donne naissance au Pouchel : « pou » pour « pou du ciel » et « chel » pour échelle. L'ensemble de la construction sera régi par ces mots : simplification et moindre coût.

Dans un hangar, on voit un prototype de l'ULM Pouchel, une structure métallique à double longeron et nervures en styrofoam, sur un terrain d'aviation.



Première version du Pouchel

Ainsi le Pouchel est un ULM (poids à vide de 150 kg) assemblé par les techniques classiques dont le rivetage et le collage. Un double longeron en alu relié par des nervures en styrofoam constitue la structure des ailes. Les bords d'attaque et de fuite sont collés avant que l'ensemble soit recouvert d'une toile en

dacron. Un moteur Rotax 447 de 40 ch propulse le tout.

Les premiers essais de roulage ont lieu en mars 1999 à Salon Eyguières. Quelques réglages sont nécessaires notamment sur le moteur, l'hélice et les ailes. Quant au premier vol, c'est sur ce même terrain que le 26 juin 1999, Daniel Dalby le réalise à 6h00 du matin ! Le Pouchel décolla sans problème, au premier virage en bout de piste il répondit parfaitement aux commandes. Deux tours de piste s'enchaînèrent avant un atterrissage parfait. Toutefois un petit bruit métallique se fit entendre : la patte de fixation du starter et le support du filtre à air s'étaient cassés. Rapidement réparé, les décollages et atterrissages s'enchaînèrent dans la journée. Il décollait et atterrissait en moins de 150m, volait à 90 km/h en vitesse de croisière.

Dès 2002, informés de la construction de cette nouvelle machine, plus d'une centaine de constructeurs amateurs avaient déjà acquis ses plans ou son kit. Le fabricant d'échelles, s'inquiétant de ce succès, interdit l'utilisation de ses échelles pour construire le Pouchel ! Mais un groupe d'élèves de l'ICAM de Toulouse s'empara du problème. Ces futurs ingénieurs conçurent, calculèrent et construisirent une nouvelle version à partir des plans initiaux de Daniel Dalby.



Le Pouchel II en vol à son arrivée à Angers

L'échelle sera remplacée par deux profilés en aluminium. Ainsi naquit le Pouchel II tout en gardant les techniques initiales.

Depuis, de nombreuses versions ont été déclinées : la Demoichelle, le Scoutchel, le Cubchel, le Dragon, l'Hydrochel, etc... Daniel Dalby eut l'idée de construire une version électrique dès 1998. Le moteur existait déjà : un Perm de 13 kw. Mais les batteries se firent attendre jusqu'en 2006 : des Kokam fabriquées en Corée du Sud. Réalisé avec l'aide de son frère Michel, ingénieur en électromécanique, le Pouchelec décolla le 9 mai 2008. Les premiers vols consistèrent en quelques sauts à un mètre du sol.

Ce n'est qu'après avoir modifié le pas de l'hélice qu'il décolla véritablement. Mais l'autonomie des batteries limita le vol à une vingtaine de minutes.

Des lycéens se sont aussi lancés dans l'aventure de la construction d'un Pouchel ! Notamment, des élèves du lycée Robert Doisneau de Corbeil Essonnes,

sous la direction de Charles Donnefort, ont construit en 2008 un Pouchel II pour le cinquantenaire de leur établissement scolaire. Cette machine a été confiée à l'Espace Air Passion d'Angers avant que ce dernier ne le mit à disposition des Aéroplanes.

Le CC-01

Claude Chudzick, pilote de planeur à l'Association Aéronautique de Coulommiers (AAC), rêvait de décoller sans assistance puis de voler loin et longtemps quelle que soit la saison. Responsable de l'entretien des planeurs à l'AAC, Claude possédait une bonne connaissance des matériaux composites. Progressivement, dans sa tête germa l'idée de construire un avion dont les caractéristiques principales seraient celles d'un planeur. En 1981, Claude arrêta ses choix techniques : la configuration globale sera celle d'un « canard » (comme le Vari Eze de Burt Rutan présenté à Oshkosh en 1975). Le profil de l'aile s'inspirera du planeur Schleicher ASW 20 (machine référence dans les années 80). Comme sur le Cricri de Michel Colomban, deux moteurs 2 temps propulseront l'ensemble mais seront montés à l'arrière sur un support horizontal. Bref, le CC-01 sera une machine influencée par les créations de pointe de cette époque !

La construction débute fin 1981. Claude, chef de groupe d'essais moteur à la Snecma, subit un chômage technique de 1980 à 1982. Cette période lui permet de finaliser la conception et de commencer la fabrication. Le fuselage est un assemblage de plusieurs couches de verre époxy posées sur un moule en plâtre. Le démoulage nécessite de le séparer en 2 demi-coquilles puis de les réassembler par deux cadres. Quant aux ailes, elles sont réalisées aussi en verre époxy autour d'un longeron en fibres de carbone à partir d'un moule perdu en mousse styroform. Aux extrémités de l'aile principale deux plans verticaux reçoivent les gouvernes de direction. Le train d'atterrissage est du type rentrant mono-trace, avec roue avant directionnelle. Des balan-

cines assurent la stabilité latérale. Rapidement les deux moteurs posent des problèmes de vibrations. Claude se résout à monter un seul moteur : un KFM 2 temps de 22 cv. Le CC-01 terminé, il pèse à peine 100kg !

Les essais :

L'accident du « Courlis », un autre canard, entraînera l'interdiction des vols de ce type de machine pendant un an. Les premiers roulages n'eurent donc lieu qu'en 1986.

Le CC-01 se montrant instable sur l'axe longitudinal, Claude résout le problème en déplaçant les empenages verticaux des extrémités des ailes vers leur milieu et en augmentant leur surface.

Le premier tour de piste eut lieu le 13 août 1986 sur le terrain de Coulommiers. Le CC-01 se montrant maintenant trop vif en latéral, l'envergure des ailerons est réduite rendant ainsi l'avion plus doux sur ce plan. Au bout de quelques vols, l'hélice en bois se fissura en pied de pales. Le couple était trop élevé ! Avec l'aide de Michel Colomban, une nouvelle hélice sera calculée. Cette fois, elle sera construite en stratifié kevlar-carbone.

En vol :

La position du pilote dans le cockpit est surprenante au premier abord : le pilote est couché comme dans une Formule 1 mais garde une bonne visibilité vers l'avant et une bonne lecture du tableau de bord. Au roulage, le CC-01 passe en appui d'une balancine à l'autre. Tant que la roulette de nez est au sol, la trajectoire du CC-01 est contrôlable. Elle doit être maintenue au sol jusqu'à la vitesse de décollage : 70 nœuds (130 km/h).

Si la roulette de nez est délestée trop tôt, il s'ensuit une période d'instabilité longitudinale car les dérives sont peu efficaces à faible vitesse. Les trains rentrés et verrouillés, les volets à 0°, le régime moteur légèrement réduit, le badin indique 110 nœuds (200 km/h). Le vol devient très agréable, l'avion obéit promptement aux sollicitations du pilote avec un amortissement parfait. A haute vitesse, 130 nœuds (240 km/h), les commandes restent souples mais à faible vitesse (65 nœuds), la gouverne de direction perd en efficacité. L'approche pour l'atterrissage s'effectue à 75 nœuds (130 km/h) avec un contrôle parfait sur les trois axes. Le posé simultané des roues est fortement conseillé afin d'éviter une période d'instabilité longitudinale comme lors du décollage. Il s'avère toutefois que le CC-01 est réservé aux pilotes confirmés sur des planeurs modernes.

Présenté en 1988 au rassemblement RSA de Moulins, Claude Chudzick reçut la coupe SFACT récompensant le meilleur prototype monoplace et la coupe Rolland Durable décernée à un jeune constructeur !

De nombreux constructeurs amateurs souhaitèrent acquérir les plans du CC-01. Mais afin de rendre son pilotage plus aisé, quelques modifications sont indispensables : moteur KFM de 30 cv, quelques modifications de voilures...

Le CC-01 a peine terminé, Claude a déjà un autre projet très audacieux en tête : construire un mini-jet biplace aux allures d'un avion de chasse. Ce sera le CC-02 Rafale qui décollera pour la première fois le 28 juin 2007 !

Flying Electron

En 2012, Claude Chudzick, Frédéric Laude et Rémi Audebert se lancent dans un nouveau projet : remplacer le bruyant moteur thermique du CC-01 par un moteur électrique de 50 cv ! L'objectif n'est pas de voler longtemps mais de battre le record de vitesse détenu alors par le Cricri d'Hugues Duval (283 km/h)

Sur le terrain de Nangis, une équipe de passionnés s'attèle au travail. Un nouveau bâti est conçu pour le moteur LEM 200 de 37 kw de chez Electravia. L'hélice est recalculée, ce sera une E-Props de 95 cm. Un logement est trouvé pour les batteries lithium-polymère Kokam de 4,7kwh. Toutes ces adaptations nécessitent la modification du tableau de bord et du carénage arrière.

Le 23 mars 2013, Frédéric Laude s'installe à bord et effectue un premier vol de 3 minutes sur le terrain de Nangis. Le lendemain, il récidive, cette fois le CC 01 vole pendant 15 minutes sans avoir totalement épuisé la charge de sa batterie. Les 20 à 25 minutes de vol sont a priori envisageable pour atteindre 120 nœuds (220 km/h). Mais la technique vient contrarier les espoirs. Lors d'un essai du moteur à pleine puissance au sol, les charbons ne résistent pas. Après analyse, il s'avère que ce moteur ne peut délivrer sa pleine puissance que pendant 30 secondes. En utilisation normale, 20 kw sur les 37 annoncés sont disponibles en continu!

Ce problème sonna la fin du CC-01 électrique.

Ecrit avec la collaboration des archives de l'Espace Air Passion.



Le CC - 01

ECHOS DE NOS ACTIVITES TECHNIQUES

Le croirez-vous ? En ces temps perturbés vécus au ralenti, notre activité technique fut foisonnante. Une bonne part s'est déroulée à nos hangars de stockage de Château-Bougon, avec leur reconfiguration pour l'accueil des nouveaux appareils venus de l'Espace Air Passion d'Angers.

Notre exposition maintenue à « Pôle Sud » Basse-Goulaine en septembre a nécessité de nombreux travaux de préparation « tous azimuts » : réparations diverses sur les remorques, fabrication ou remise en état du petit matériel d'exposition, nettoyage des machines, essais de montage/démontage du Pouchel, mise en condition du Cricri, de l'autogire et du Butterfly, nettoyage et vérification des autres appareils déjà en état, etc...

Par ailleurs, le fil des travaux habituels a été maintenu en pointillé : quelques ponçages sur le capot du RL 19, remise en état d'une soufflerie pour démonstration pédagogique, reprise partielle de la construction d'ailes du HM 293, fabrication d'un berceau pour le tout nouveau CC-01, quelques travaux également sur les voilures du DG 1. Enfin, la mise en route de la toute nouvelle station d'impression 3 D dans notre coin bureau sur la mezzanine de l'atelier.

J'oublie certainement des rangements et opérations de maintenance en tous genres, ainsi que des transports d'aéronefs, notamment le Mauboussin Corsaire chez nos amis du Morbihan Aéro Musée, nouvellement partenaire des Aéroplanes.

Finalement, ce bilan est impressionnant et nous pouvons en être fiers, compte tenu de sa concentration entre deux confinements ! Les photos ci-jointes ne peuvent en donner qu'un petit aperçu.

J.Y Seveno



Travail sur les capotages des pylônes moteurs du Cricri.



Tout pimpant à l'expo « Pôle Sud » .



Une gouverne de direction en construction pour l'autogire.



En place dans la galerie d'exposition.



Fabrication de nouveaux plots pour les expositions.



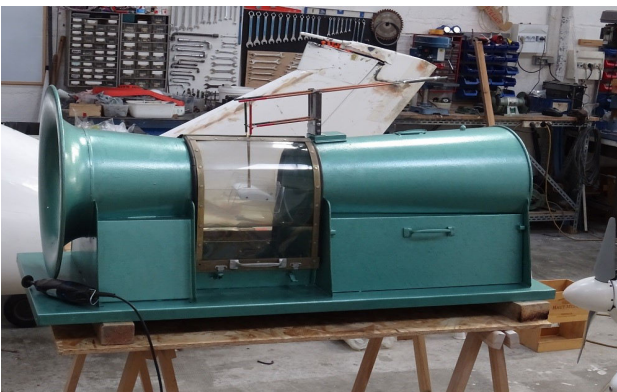
L'atelier de Ste Pazanne bien rangé paraît vide, et le RL19 se sent un peu seul !...mais ce n'est que momentanément.



Construction d'un stabilisateur horizontal pour l'autogyre.



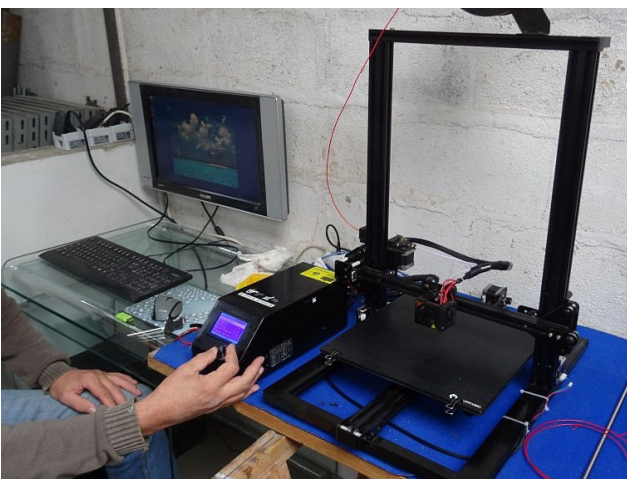
On avance un peu le travail de réparation du DG1



La soufflerie pédagogique quasiment remise en état. Il reste à réinstaller la partie électrique.



L'équipe « bois » retrouve avec joie la construction du HM 293. On avance lentement mais sûrement.



Le poste de travail « impression 3D ».



Le fuselage du CC-01 sur son berceau à roulettes.

RUGBYMEN et AVIATEURS au SNUC !

En 1907, Pascal Laporte, ancien capitaine du Stade Bordelais Université Club (SBUC), quitte Bordeaux à la demande de son employeur. Pascal est chargé d'implanter à Nantes une succursale afin d'importer du charbon gallois. Rugbyman dans l'âme, il s'implique dans les activités de l'équipe de rugby du Sporting Club Universitaire Nantais (SCUN). Suite à l'arbitrage d'un match entre le SCUN et le Racing Club de Basse-Indre Couëron, il suggèrera le fusionnement de ces 2 équipes. C'est ainsi que le Stade Nantais Université Club (SNUC) sera créé.

Pierre Jean « Henri » LACASSAGNE



Né le 27 décembre 1883 à Viella (Gers), Henri Lacassagne fait des études commerciales. Parallèlement, il crée et entraîne dans sa commune une équipe de rugby. Talentueux demi d'ouverture, il intègre le stade bordelais avec lequel il sera 4 fois champion de France (1904, 1905, 1906 et 1907). Henri sera aussi sélectionné dans l'équipe de France contre les All Blacks en 1906 et l'Angleterre en 1907.

En 1910

Pascal Laporte cherche à renforcer l'équipe du SNUC. C'est ainsi qu'il fait appel à son ami Henri qui rejoint l'équipe nantaise. Son activité professionnelle est consacrée à la tenue d'un magasin d'articles de sport au 18 rue Nicolas Appert à Nantes.

A la déclaration de la guerre, Henri, jusqu'alors réserviste est rappelé à l'activité. Le 11 août 1914, il rejoint le 144^{ème} régiment d'infanterie où il est nommé sergent-major en août 1915 en qualité de fourrier. Le 10 avril 1916, il est affecté au 59^{ème} Régiment d'Infanterie. C'est lors d'une attaque avec cette unité qui participe aux combats dans la Meuse, qu'Henri est blessé au Bois d'Avocourt. A l'issue de sa convalescence à Vichy, il demande à servir dans l'aviation comme mitrailleur. Il suit sa formation à l'école de tir aérien stationnée à Cazaux. Toujours aussi passionné de rugby, il y fonde une équipe de rugby ! Sa qualification obtenue, Henri retrouve le front avec l'escadrille C 46 équipée de Caudron R11.

Au combat :

Le 15 juillet 1918, à bord d'un Caudron R11, Henri décolle pour une mission de protection. Son pilote est le sergent Glenn Sitterly (USA) et le deuxième mitrailleur le soldat Mac Kerneiss (USA). Rapidement, la formation est attaquée par une quinzaine de Fokker du Jasta 36. Le combat est intense.

Le Caudron ressemble à une passoire lorsqu'il se pose. Si le pilote est indemne, les deux mitrailleurs sont blessés.

Rétabli, Henri est à nouveau à bord d'un R11 le 14 septembre 1918 lors du déclenchement de l'attaque des troupes américaines contre le saillant de Saint Mihiel. Son escadrille escorte 28 Breguet 14 répartis en deux groupes. La mission de ces derniers consiste à bombarder un nœud ferroviaire entre Jonville en Woëvre et Conflans en Jarnisy. A quelques kilomètres de l'objectif, le pilote Paul Resal voit monter sur sa droite une patrouille de 7 monoplaces ennemis. Les boches attaquent. 3 derrière, les autres dessous. Resal se met à tourner pour permettre l'entrée en action de ses deux mitrailleurs. Mais Henri est touché par une balle à la poitrine. Ce qui ne l'empêche pas de continuer le combat et de cribler de balles un des assaillants qui s'écrase. Le combat est toujours intense. Un des réservoirs du R11 est crevé par une balle. Resal continue de remuer son avion pour essayer d'échapper au feu nourri des boches. Soudain, il n'entend plus les tirs de la mitrailleuse d'Henri. Pensant que l'ennemi vient de rompre le combat, Resal cherche à rejoindre les Breguet. Mais une mitrailleuse crépite à courte distance. Resal reçoit un choc à la tête et perd connaissance. Le R11 est en chute libre quand son pilote reprend connaissance et se pose au plus vite dans un champ en cassant son train d'atterrissage.



CAUDRON R 11 de l'escadrille C 46

Hélas, le sergent major Henri Lacassagne est mort. Lors de ce combat, 2 Caudron et 5 Breguet tomberont. Le corps d'Henri sera enterré dans le jardin d'une ferme à St Mihiel. Le deuxième mitrailleur, le soldat Henri Pompougnac, fut aussi blessé.

Après la guerre :

En octobre 1918, Pascal Laporte se rend en Meurthe et Moselle afin de placer la dépouille de son ami dans un cercueil en chêne. Il propose à la famille d'Henri de le rapatrier en région bordelaise. Devant le refus de celle-ci et selon la volonté exprimée par Henri, Pascal Laporte enterre son ami dans son propre caveau familial au cimetière Miséricorde à Nantes.

Coupe Lacassagne :

En 1908, en vue de développer le rugby dans la région, Pascal Laporte a offert un trophée pour le vainqueur d'un championnat d'équipes de série et d'équipes de seconde. A la déclaration de la guerre cette compétition est suspendue puis reprend en 1919. En souvenir de son ami Henri, Pascal Laporte renomme le trophée, il s'appellera désormais « le challenge Henri Lacassagne ». Il sera remporté pour la dernière fois en 1939 par l'équipe de Thouars.



*Trophée du challenge
Henri Lacassagne*

Georges Pelletier Doisy :

Le 23 mai 1910, Georges Pelletier Doisy intègre le 3^{ème} régiment de dragons stationné à la caserne Riche-
mont à Nantes. Ce solide gaillard natif d'Auch est rapidement repéré par Pascal Laporte. Il jouera au SNUC en 1911 au poste de 3^{ème} ligne. Mais sa passion pour l'aviation le taraude. Ainsi,



le 14 octobre 1912, il quitte la cavalerie et Nantes pour l'aviation. Dès le 19 juin 1913, il est breveté pilote militaire (brevet n°294).

Georges, surnommé « Pivolo » (nom d'un personnage de bande dessinée en vogue à cette époque), est affecté à l'escadrille HF 19 sur Farman 20. Cette dernière s'entraîne à la réalisation de missions de reconnaissance, seule utilité de l'aviation reconnue par les militaires à l'époque.

Début de la guerre :

L'impétuosité de Pivolo est remarquée par le commandant Tricornot de Rose qui le fait muter à l'escadrille de chasse MS 12. Le 2 avril 1915, avec son Morane Parasol, Georges s'approche de très près d'un biplace allemand. Son observateur, le lieutenant Chambe, met alors en joue avec son fusil l'équipage ennemi qui se voit contraint de se poser dans nos lignes. C'est sa première victoire !

L'As :

En février 1916, Georges rejoint l'escadrille N 69 avec laquelle il participe à la bataille de Verdun. En mai et juin, son palmarès s'enrichit de 3 autres victoires. Sa 5^{ème} victoire qui le consacre « As », il l'obtient le 11 mai 1917 lors de l'attaque du « Chemin des Dames ». Période où il côtoie Jean Victor Péquin, pilote récemment breveté natif de Gétigné. En décembre 1917, son escadrille part combattre sur le front italien. Epuisé, Georges bénéficie d'une période de repos et ne reprend du service qu'en mars 1918 comme adjoint à l'Etat Major du Groupe de Combat 16.

Après la guerre :

A la fin de la guerre, Georges Pelletier Doisy reste dans l'aviation militaire et devient célèbre par la réalisation de nombreux raids : 1919, Constantinople-Paris; 1920, Paris-Vienne; 1921, Paris-Bucarest; 1922, Casablanca-Tunis. Mais le plus impressionnant, 19 600 km, le mène de Paris à Tokyo à bord d'un Breguet 19 qu'il casse lors de son atterrissage à Shanghai. L'armée chinoise lui prête alors un vieux Breguet 14 pour finir son périple.

Georges Pelletier Doisy termine sa carrière de militaire en 1947 avec le grade de général et décède le 26 mai 1953 à Marrakech.

Alain Rabiller, Jean-luc Caraes

In memoriam

Depuis la parution de notre dernier bulletin, nous devons déplorer malheureusement les décès de trois membres de notre association.

Docteur Gaston Giraudet

Par la presse locale, nous apprenons le décès du Docteur Gaston Giraudet, ancien chef du centre de rééducation fonctionnelle et d'appareillage de la Gaudinière survenu le 21 mai 2020 dans sa 100ème année.

Le Docteur Giraudet été parmi les premiers membres de notre association. Dans les années 80-90, il participait aux activités des Aéroplanes et avec son épouse aux visites aéronautiques qui étaient organisées. Son nom ne réveillera des souvenirs qu'auprès de nos plus anciens adhérents.

Monsieur Henri Wicquart

Depuis plus de vingt ans, Henri était un membre très actif de notre association. Il nous avait rejoint suite à une annonce parue dans la presse : « les Aéroplanes recherchent un hangar » - « Je n'ai pas de hangar mais je peux être utile à l'association » et nous avons un nouvel adhérent.

Toujours présent avec notre regretté Georges Guillard, ils formaient un duo inséparable pour participer à toutes nos activités.

Henri a été au sein de l'association membre du conseil d'administration, trésorier et a participé à la rédaction de notre bulletin.

Ancien militaire de l'armée de l'air, Henri était breveté pilote planeur militaire, titulaire de la Médaille de l'Aéronautique et de la Médaille d'or des Vieilles Tiges.

D'un contact facile, il entretenait de très bonnes relations à titre personnel et pour l'association avec les musées Espace Air Passion à Angers-Marcé et presque ile de la Côte d'Amour à La Baule-Escoublac.

Henri avait 88 ans et notre mémoire gardera de lui le souvenir d'un serviteur de notre association.

Monsieur François Poutrel

François avait terminé une carrière militaire au sein de l'armée de l'air avec le grade de lieutenant-colonel. Durant ses dernières années d'activité, il était navigateur sur Mirage IV et appartenait aux Forces Aériennes Stratégiques.

Voulant resté au contact de l'aviation, il avait adhéré à notre association et à plusieurs reprises avait vérifié notre comptabilité avant les assemblées générales.

Membre aussi de l'Aéroscope (qui a pour vocation de créer un musée de l'aviation en mutualisant différentes associations aéronautiques), François en avait pris la présidence plusieurs années.

D'autre part, François a été Président des Vieilles Tiges (groupement René Bazin de Nantes) pendant 26 ans !

Ancien adjoint au maire de Thouaré sur Loire, François était titulaire de la Légion d'Honneur, de la Médaille de l'Aéronautique et de la Médaille d'or des Vieilles Tiges.

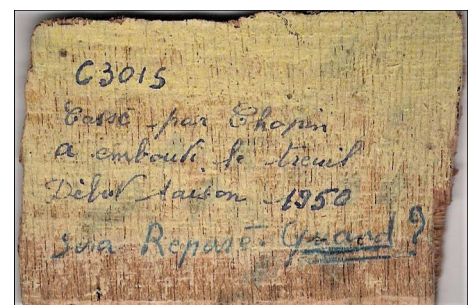
Il nous a quitté à l'âge de 88 ans. Nous garderons de lui le souvenir d'un homme qui avait été passionné par son métier d'aviateur.

Nous présentons à leurs familles et à leurs proches nos sincères condoléances.

P.L. Lamoussière

Spotters

Photos de l'aéro-club de la Loire-Inférieure prises par Pierre Thomas en 1950.



Cassé par Chopin - a embouti le treuil début saison 1950 - sera réparé quand ?



AIRBUS A 380 de la British Airways en attente de réouverture des lignes aériennes !!!



AIRBUS A 330 NEO de la compagnie brésilienne AZUL, immatriculation provisoire F-WWCK



Rédacteur en chef : Christian Trichard
Ont participé à la réalisation de ce bulletin :
C.Trichard, J-Y. Seveno, P.L Lamoussière, C.Gillot, A.Rabiller, 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