



Les AÉROPLANES

RESTAURER PRESERVER EXPOSER le patrimoine aéronautique



Un joli petit avion que nous ne sortons pas assez souvent de nos hangars: le HN434 Super Ménéstrel mis à notre disposition par l'EAP d'Angers.

AU SOMMAIRE DE CE BULLETIN N° 54 :

- page 2 le mot du président ; l'actualité de l'association
- pages 3 à 5 l'actualité de l'association (suite)
- **pages 6 à 16** **dossier spécial : « Alexis MANEYROL »**
- pages 17 et 18 nos activités techniques : échos de l'atelier
- pages 19 et 20 un avion méconnu : le Spad-Blériot 92/4 F-AJHK

L'événement : 1923-2023 : Centenaire de la mort d'Alexis MANEYROL, l'aviateur de FROSSAY



LE MOT DU PRESIDENT

Avec ce nouveau numéro du bulletin des *Aéroplanes* c'est une association en pleine activité qui se présente à vous.

Suite au transfert de la zone de Château-Bougon, du ministère de la Défense vers celui de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires ce

sera maintenant la Direction Générale de l'Aviation Civile qui gèrera les hangars de ce terrain. Nous avons donc déposé une demande de renouvellement d'*Autorisation d'Occupation Temporaire* auprès de cette administration et sommes en attente de réponse.

Mais cela ne nous empêche pas de continuer les activités en cours et de mettre en place de nombreux projets. Projets actés ou en cours de l'être, qui nous obligent à en reporter certains faute de la disponibilité nécessaire pour répondre à toutes les demandes, dans l'immédiat.

Cette année 2023 sera pour *Les Aéroplanes* l'occasion de célébrer le centenaire de la mort d'Alexis Maneyrol. Nous aurions pu nous contenter de reprendre les informations recueillies par nos anciens, mais nos études complémentaires ont permis de relever de nombreuses inexactitudes dans les précédents travaux traitant de la vie professionnelle de notre aviateur. Il est évident que l'outil informatique aide aujourd'hui beaucoup pour effectuer des recherches historiques en rendant de nombreuses archives bien plus accessibles. Mais

avoir accès à des collections complètes de journaux d'époque oblige tout de même à effectuer de longues heures de lectures, parfois fastidieuses, pour trouver la bonne information. Toujours est il qu'aujourd'hui nous pouvons présenter une vision plus claire, plus précise et bien documentée sur le parcours aéronautique d'Alexis Maneyrol. La réplique de l'avion construite par *Les Aéroplanes* avec lequel il a disparu tragiquement le 13 Octobre 1923 est également un témoignage important et concret sur son parcours.

A ceux qui souhaitent voir le résultat de toutes ces activités, je donne rendez-vous les 14 et 15 Octobre prochains à Frossay où une exposition hommage sera présentée au public. Les 12 et 13 octobre seront réservés aux établissements scolaires de la commune. A noter particulièrement que pour monter cette exposition nous bénéficions d'une aide substantielle du Conseil Départemental de Loire Atlantique, mais également du Crédit Agricole qui a répondu favorablement à notre demande de partenariat pour cette opération. Merci donc aux Caisses Locales du Crédit Agricole de Rezé, de Ste Pazanne et de Sud Estuaire de nous accompagner dans cette aventure.

Autre nouveauté : nous avons fait réaliser des articles promotionnels (casquettes, mugs, stylos et flammes) aux couleurs des *Aéroplanes*. Ces articles seront proposés à la vente lors de nos expositions ou lors des visites à nos hangars. N'hésitez pas à nous les demander.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Christian TRICHARD

ACTUALITE DE L'ASSOCIATION

L'assemblée générale du 11 mars

Notre assemblée générale s'est déroulée sereinement avec la participation nombreuse de nos membres et de nos partenaires habituels.

Notons la présence, de M. HAURAIX représentant de la mairie de Bouguenais, de M. MASSON adjoint au maire de Sainte PAZANNE, d'une délégation de la *Gendarmerie des Transports Aériens*. *L'Aéroclub de Loire-Atlantique* était représenté par son président Olivier DUMAS *L'Aéroscope*, le *PNCA (Patrimoine Nantais de la Construction Aéronautique)*, *l'amicale du Super Constellation*, la toute nouvelle association *Nantes Atlantique Airport Spotting* et les *Vieilles Tiges* étaient également représentés.



L'ensemble des rapports et décisions a été voté à l'unanimité. Les membres sortants du conseil d'administration ont été réélus. Merci à tous pour cette belle participation et ces échanges d'informations toujours fructueux sur les sujets qui nous sont chers et qui nous préoccupent .

Les Aéroplanes à l'école .

Notre association est intervenue sur trois journées réparties de janvier à mai dans le cadre d'un projet pédagogique sur l'aviation, à l'école ND de Lourdes de Ste PAZANNE. Les enfants ont pu découvrir avec enthousiasme des expériences avec la soufflerie aérodynamique ; puis l'histoire de l'aviation locale lors d'une conférence illustrée ; puis enfin la visite de notre hangar-atelier le 17 mai avec une exposition d'avions sur le parking. Au total, une belle initiative de l'équipe enseignante que nous avons accompagnée et que remercions pour la qualité de la collaboration.



Devant l'Avionnette PEYRET, mise en croix sur le parking pour la première fois

Exposition à St Mars de Coutais .

Du 5 au 7 mai, nous avons présenté une exposition sur l'histoire locale de l'aviation, dans la salle municipale de St Mars-de-Coutais, en partenariat avec la mairie et l'une des écoles volontaire. Nous exposons Le SE5, ainsi que des roll-up sur les aviateurs locaux impliqués dans la guerre de 1914-1918, l'un d'entre eux Paul PERTHUY étant originaire de la commune. Deux poux du ciel et le Cricri complétaient cette présentation. La journée du vendredi était réservée aux scolaires. Le samedi 6, nous avons eu la visite du CIIRAAE, (Centre d'Instruction et d'Information des Réservistes de l'Armée de l'Air et de l'Espace). Au retour de la commémoration du 8 mai avec la municipalité, nous avons accueilli des anciens combattants d'Algérie. Un grand merci à Jean CHARRIER, maire, et à ses collaborateurs pour leur accueil.



Avec M. le maire et Hélène GLEZ, l'une de ses adjointes, aux petits soins pour notre équipe durant toute cette exposition.



Des scolaires et des visiteurs intéressés par l'histoire locale, et par les appareils exposés



Les adultes aussi adorent le BUTTERFLY !



Avec un ancien combattant l'Algérie

Visite du Photo club de Ste PAZANNE

Aux hangars de Château-Bougon le dimanche 16 avril la météo favorable et ensoleillée a offert une belle lumière matinale, permettant des clichés abondants. Ce fut l'occasion de dépoussiérer et de faire prendre le soleil à une dizaine de machines de notre collection.



les « mitrailleurs » en plein travail, sans armes létales heureusement, mais avec bienveillance et curiosité.

Les Ailes du Campus.

Les 29 et 30 mars, notre Cricri Colombar était exposé à la base sous-marine de St Nazaire, dans le cadre des « Ailes du Campus », présentant les métiers de l'aéronautique.

Fidèles à notre ligne de conduite consistant à aller vers les jeunes et les scolaires, nous espérons avoir ainsi contribué à susciter quelques vocations auprès des jeunes rencontrés..



Portes-ouvertes à l'aéroclub de Loire-Atlantique.



Lors de cette opération, le samedi 13 mai, nous étions présents avec deux appareils, aux côtés des associations amies habituelles, certaines étant également frappées par l'incertitude de leur pérennité sur la plate-forme aéroportuaire. Merci aux membres de l'aéroclub pour leur accueil sympathique. La météo incertaine a finalement été clémente toute la journée. Merci également aux adhérents des AEROPLANES qui ont amputé leur week-end pour venir aider à l'installation .



PROCHAINEMENT A L'AGENDA :

- Visite des « Vieilles Tiges » à nos hangars le 14 juin
- Expo d'un avion lors d'une journée au Morbihan Aéro Musée le 9 septembre
- Portes ouvertes au hangar de Ste PAZANNE et exposition d'avions dans le cadre des Journées Européennes du Patrimoine le 16 septembre
- Exposition « Mémoire de MANEYROL » du 12 au 15 octobre, à FROSSAY.

Nous y présenterons notamment l'avionnette PEYRET actuellement en cours de construction . (exposition en partenariat avec la mairie de Frossay et soutenue par le Crédit Agricole)



ALEXIS MANEYROL

L'Aviateur du Pays de Retz

Les années passent et le souvenir d'Alexis Maneyrol s'efface de la mémoire collective. Toutefois, l'association « les Aéroplanes » tient à pérenniser celui-ci à travers différents événements cette année. Cet article n'a d'autre ambition que de rappeler le parcours de ce pionnier de l'aviation tragiquement disparu il y aura un siècle cette année, le 13 octobre 1923.

La naissance d'un aiglon

Le 26 août 1891, Alexis maneyrol naît au Moulin des Pins sur la commune de Frossay.

Après son certificat d'étude, le jeune Alexis rejoint le collège ND de Toutes-Aides à Nantes qu'il quittera dès l'année suivante pour entrer comme apprenti mécanicien à Vue.

En août 1910, Alexis touche du doigt sa vocation lorsqu'il assiste à la Grande semaine de l'Aviation organisée sur la Prairie de Mauves à Nantes où évoluent les aviateurs célèbres de l'époque : Morane, Martinet, Niel, et bien d'autres.

En octobre 1911, il quitte le Pays de Retz pour Paris où un de ses anciens camarades de Frossay lui a trouvé un travail. Les deux amis, passionnés d'aviation, se rendent souvent sur le terrain d'Issy-Les-Moulineaux. Alexis, alors âgé de vingt ans, est tenaillé plus que tout par l'envie de voler. Il veut s'inscrire à l'Ecole de pilotage pour passer le brevet d'aviateur. La somme nécessaire est élevée mais il parvient néanmoins à la rassembler et commence son apprentissage en octobre 1911.

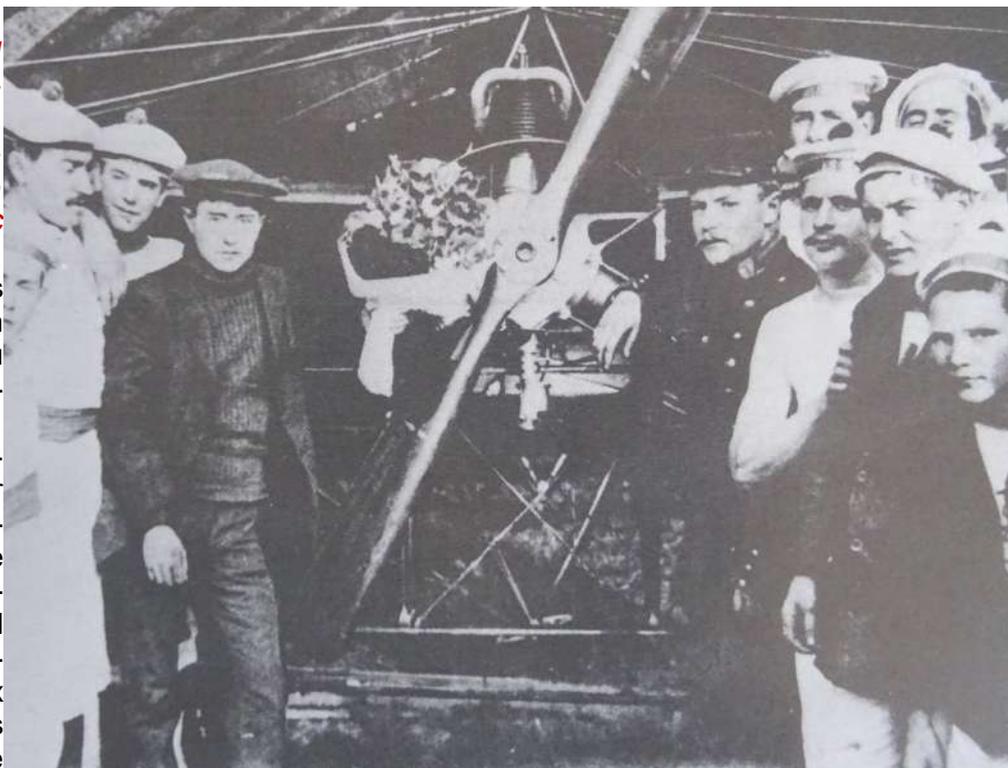
Le 28 octobre 1911, c'est le grand jour, Alexis Maneyrol, aux commandes d'un Blériot, passe l'examen avec succès. Il reçoit le brevet de pilote numéro 673, (photo ci-jointe) qui lui sera délivré officiellement le 10 novembre 1911 par l'Aéro-Club de France. Il lui faut désormais trouver un avion. Pour cela, il hypothèque sa part d'héritage pour acheter un Blériot XXVIII (version allégée du Blériot XI qui a traversé la Manche). Propulsé par un moteur Anzani de 35 ch, il atteint les 90 km/h. Notre aviateur peut désormais prendre possession du ciel de la Basse Loire.



Photo inédite du Blériot XXVIII et de son pilote, posés sur le champ de courses de CORSEPT. Ce cliché, pris par une aieule a été donné par madame HUMBLOT



Le 18 août 1912, il organise sa première fête d'aviation dans son village natal, sur un pré situé à la Ville-Bessac près de Frossay.



Sur les routes, c'est un défilé ininterrompu de voitures, cyclistes, piétons.

Le Blériot est à l'abri sous un hangar gardé par les sapeurs-pompiers de Frossay. Le mécanicien Gouesnard (originaire d'Ance-

nis) donne aux spectateurs des explications sur le fonctionnement de la machine. Notre « mentor » procède ensuite au démarrage du moteur pendant que des hommes de bonne volonté retiennent l'avion. Alors que chacun a les yeux rivés sur l'appareil, tous les chapeaux des dames s'envolent avec le souffle de l'hélice! La météo n'étant pas bonne (vent, averse), Alexis retarde son décollage. Pour faire patienter la foule, les gymnastes de « l'Etoile Arthonnaise » et « les Montagnards » présentent leur spectacle accompagnés par la musique du patronnage Saint Joseph de Basse-Indre.

Enfin, à 16h30, les conditions météorologiques sont meilleures. Maneyrol s'installe dans son appareil. Le moteur démarre. A 16h48, Alexis s'élance, monte à 100m. Mais soudain, il ressent un fort remous. Son ami Gouesnard ne peut retenir un cri : « *oh! le malheureux* ». Laissons la parole à notre aviateur :

« Je suis parti pour faire plaisir au public car je ne vous cache pas que mon vol a été téméraire. Au bout de 300 mètres, j'ai rencontré des remous terribles qui m'ont beaucoup gêné. En passant au-dessus du bourg, de nouveaux remous se sont fait sentir. Un coup de vent m'a fait baisser d'au moins trente mètres. Je suis descendu en vol plané et j'ai atterri facilement. »

A son atterrissage, c'est du délire dans la foule. Le vol aura duré 4 minutes 45 secondes. A 18h30, il redécollé pour un survol du bourg et de ses environs. Ce second vol a duré 13 minutes. A sa descente d'avion il est porté en triomphe et la foule crie : « **VIVE MANEYROL** ».

Alexis sera désormais régulièrement sollicité pour de nombreuses manifestations : Paimboeuf, Le Croisic...

Les années de maturation

Entre 1912 et 1913, Alexis gagne sa vie en effectuant de nombreuses exhibitions au-dessus de la région de la Basse Loire, avec son Blériot puis avec un monoplan Sommer (**photo page suivante**) équipé d'un moteur Rhône de 60 cv. Particularité de Maneyrol : il rejoint les lieux de ses fêtes d'aviation par les airs, au départ de sa « base », le Moulin des Pins à Frossay, et y revient la fête terminée.

Le 28 février 1913, il passe sous le pont transbordeur de Nantes sous les ovations du public. La même année, il est réputé avoir effectué un passage entre les deux tours de l'église de Machecoul.

Le temps des fêtes et des ovations va hélas se terminer.



Le Somme de 60 cv photographié le 24 août 1913 à LA CHAPELLE HEULIN lors d'une fête de l'aviation

3 août 1914, la guerre est déclarée

C'est la mobilisation générale. Dès le 24 Août 1914 Alexis Maneyrol est affecté au 19^{ème} Groupe d'Aviation, compagnie des Dépôts. A cette époque le Général Bernard ne percevant pas l'utilité de l'aviation ferme les écoles d'aviation ainsi que les Groupes d'Aviation et Compagnies des Dépôts. Aussi Alexis rejoint son unité d'origine, le 29^{ème} Régiment d'Infanterie le 11 Novembre 1914. Le Général Bernard est remplacé par le Général Hirschauer, visionnaire et actif partisan de l'arme aérienne, dès Octobre 1914. Mais l'aviation doit encore faire la preuve de son utilité sur le champ de bataille. C'est sur l'intervention auprès des autorités militaires de son cousin Laïeck, chef de service à la mairie de Nantes, qu'Alexis rejoint l'aviation militaire. Cette décision se traduira le 09 février 1915 par son entrée à l'école militaire d'aviation d'Avord.

Le 14 mars 1915, il obtient son brevet militaire sur Morane 14 M. Le 30 avril, il rejoint l'escadrille MS 49 installée à Belfort, puis est détaché à Corcieux. Les missions se succèdent: reconnaissance, photos, patrouilles de protection, chasse... Le 30 août, Alexis est cité à l'ordre de l'Aéronautique avec la Croix de Guerre.

Son expérience et ses qualités de pilote sont remarquées ce qui lui vaut d'être muté au centre réceptionnaire du Bourget. Désormais, il teste les avions sortant d'usine avant d'être alloués aux escadrilles. Cette fonction n'est pas de tout repos. Chaque jour, il faut voler sur des appareils neufs, de série, de plus en plus performants, mais pas toujours complètement au point. Ce travail, Alexis l'exercera notamment pour Morane, jusqu'à la fin de la guerre en compagnie des as Fronval et Gilbert.



Deux des types d'appareils pilotés par MANEYROL pendant la guerre de 14-18 : le Morane L à gauche, et le NIEUPORT 10 à droite. (profils dessinés gracieusement par David MECHIN)



Alexis MANEYROL posant avec ses camarades aviateurs devant un « Bébé NIEUPORT XI »

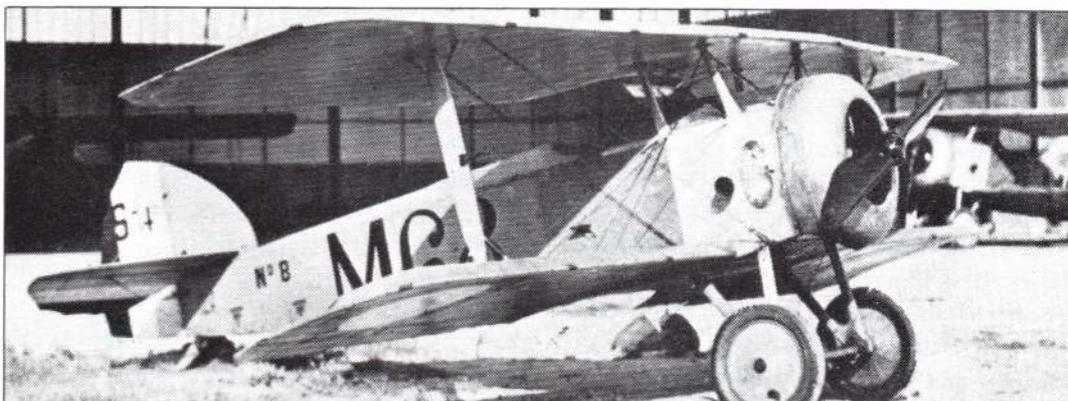
Après la guerre

Maneyrol ne quitte pas l'aviation. Il reste chez Morane. A son ordinaire de pilote, il ajoute quelques meetings. A cette époque, de nombreux pilotes tentent des raids. Alexis s'attaque au trajet Paris-Rome-Paris qu'il souhaite réaliser dans la même journée. Ainsi le **2 septembre 1919**, aux commandes d'un Morane Saulnier, il décolle de Paris en direction de Rome qu'il relie en 5h59 mn. Hélas, à son retour suite à une panne, il se pose à Pise. Téméraire, il renouvelle sa tentative le **20 juin 1920**. Mais au retour, le brouillard le contraint de se poser à Turin.

A la fin de l'année 1920, il quitte Morane avec beaucoup d'amertume pour rejoindre la maison Hanriot. Hélas, ce choix s'avère néfaste.

L'argent manquant, il quitte bientôt Paris et rentre à Frossay pour reprendre ses activités d'avant guerre : les exhibitions aériennes. Avec sa nouvelle machine, un SPAD 34 biplace équipé d'un moteur « Le Rhône » de 80 cv, il est de retour début juillet 1921. Dès le **dimanche 12 juillet**, à Paimboeuf la foule est venue acclamer l'enfant du pays. Entre les figures acrobatiques, Alexis propose des baptêmes de l'air pour la somme de 50 francs.

L'autonomie de son SPAD 34 lui permet aussi de participer à des meetings plus lointains : Redon, Dinard, Cherbourg...



Un SPAD S34 identique à celui de Maneyrol

Sa situation financière reste malheureusement toujours aussi précaire et il est contraint de repartir sur Paris pour tenter de trouver un emploi plus rémunérateur.

Octobre 1922-janvier 1923 : premiers succès retentissants

Louis PEYRET ingénieur travaille chez Morane-Saulnier, où tout en étudiant ses propres planeurs il rencontre Alexis MANEYROL. Ce dernier, intéressé par l'exploration du vol sans moteur, adopte le planeur **Alerion** qui, devient une belle réussite. A son bord, notre aviateur bat le record du monde de durée de vol à Ilford Hill (3h 22mn) en octobre 1922. Ce record est porté à 8h 4 mn en le 29 janvier 1923. Ces performances vaudront à Louis Peyret et Alexis Maneyrol la gloire et la reconnaissance internationale. Après cet exploit, Peyret en collaboration avec Maneyrol crée son entreprise dédiée à l'aviation légère à Suresnes. Il en sort notamment l'avionnette Peyret Sergant, planeur équipé d'un petit moteur,.

A droite : la presse spécialisée de l'époque : relate abondamment les exploits de MANEYROL à bord de l'ALERION à ILFORD-HILL



Maneyrol et ses aides, entre deux vols, cliché pris à Vauville ou à Ilford-Hill, vraisemblablement

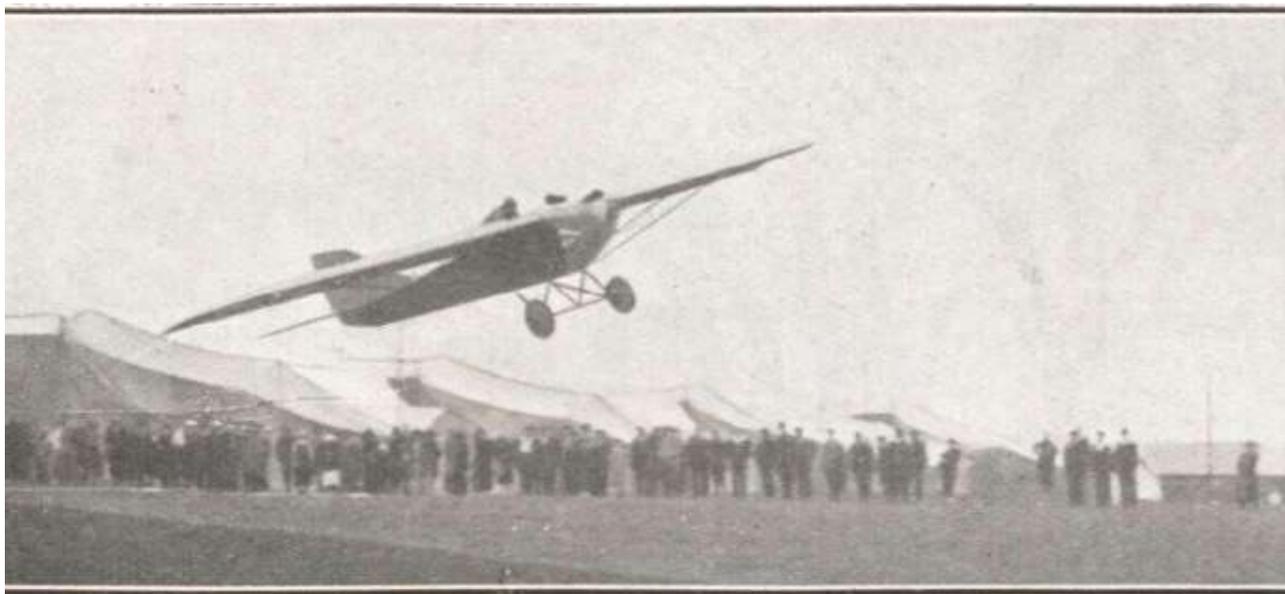
Le succès confirmé avec l'avionnette Peyret

Août 1923, lors du 2ème Congrès

Expérimental de Vauville, de nouveaux engins sont engagés : les avionnettes. Ces appareils légers, équipés d'un petit moteur auxiliaire, sont vus comme le chaînon manquant entre le planeur et l'avion.

Peyret a travaillé à la création d'un prototype équipé d'un moteur Sergant. Maneyrol se présente donc avec cet appareil dans les quatre épreuves au programme du Congrès : distance, altitude, vitesse, écart de vitesse.

Succès total ! Il les remporte toutes, en établissant notamment un record du monde d'altitude avec 3820 m en 52 minutes. Le 18 septembre, Alexis récidive au concours de Bruxelles en remportant le prix de la moindre consommation avec 2,76 litres aux 100 km.



L'avionnette PEYRET au décollage, pilotée par MANEYROL

Un destin brisé à Lypne

Début octobre 1923, Alexis Maneyrol se rend à Lypne, pour participer au grand concours international organisé par l'Aéro-club d'Angleterre, avec l'Avionnette conçue par Peyret.

Dès le 11 octobre, il entame ses premiers essais mais le moteur Sergant montre quelques faiblesses qui seront réglées localement par ses mécaniciens.

Le 13 octobre au matin, il s'envole pour tenter de battre le record d'altitude. L'avionnette atteint une hauteur de 2938 m. Mais, en fin de matinée, deux autres aviateurs britanniques dépassent largement cette altitude en atteignant respectivement 3657 mètres et 3962 mètres.



MANEYROL consultant son altimètre le jour qu'il battit son record d'altitude

Maneyrol avant le départ pour la dernière tentative consulte son barographe

Maneyrol se lance donc dans une nouvelle tentative dès le début d'après-midi. L'avionnette jaune s'envole et monte très haut, si haut que nombre de spectateurs la perdent de vue. A-t-il battu le record ?

Le barographe le dira. Maneyrol entame la descente. L'appareil n'est plus désormais qu'à une cinquantaine de mètres du sol quand soudain, les deux ailes du frêle appareil se replient ! En une fraction de seconde, l'avionnette devient une masse incontrôlable et disloquée, tournoyant sur elle-même jusqu'à l'écrasement au sol. Alexis, atteint de multiples fractures, meurt peu de temps après. Le barographe embarqué à bord de l'appareil est retrouvé dans les débris : il indique une altitude de 4200 mètres. Le record aurait donc été battu mais il ne sera pas homologué suite à l'accident.



Dans la presse de l'époque : sans doute la dernière photo de l'aviateur, prise avant ce qui fut l'ultime tentative de record.

La disparition d'Alexis Maneyrol suscite une intense émotion en France et dans le monde de l'aviation.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

C'est en avion que sa dépouille est ramenée en France. Un détachement du 34^{ème} Régiment d'Aviation lui rend les honneurs au Bourget où une foule émue s'est massée.

Photo : le convoi funèbre rejoint la chapelle de l'hôpital du Val de Grâce où seront célébrées le lendemain ses obsèques en présence des autorités gouvernementales.

Le dimanche 21 octobre 1923, à Frossay, malgré un temps exécrable, une foule considérable accompagne le cercueil recouvert du drapeau tricolore jusqu'au cimetière de son village natal où les personnalités locales se sont rassemblées pour l'accompagner jusqu'à sa dernière demeure.

Une stèle en mémoire de l'aviateur

Le 11 octobre 1925, avait lieu à Frossay, la cérémonie d'inauguration du monument réalisé par le sculpteur Georges Barreau à la mémoire d'Alexis Maneyrol, suite à une souscription lancée conjointement par la municipalité de Frossay et le journal L'Echo de Paimboeuf.

L'évènement rassemble un nombre important de personnalités auxquelles s'est jointe la population du village natal de l'aviateur. L'œuvre est installée sur la place du calvaire, à proximité du centre bourg. Elle s'y trouve encore aujourd'hui avec les vers du poème de José-Maria de Heredia, « la mort de l'aigle », gravés au dos du monument.

*Quand l'aigle a dépassé les neiges éternelles,
A ses larges poumons il veur chercher plus d'air
Et le soleil plus proche en une azur plus clair
Pour échauffer l'éclat de ses mornes prunelles.*

*Il s'enlève. Il aspire un torrent d'étincelles.
Toujours plus haut, enflant son vol tranquille et fier,
Il plane sur l'orage et monte sur l'éclair
Mais la foudre d'un coup a rompu ses deux ailes.*

*Avec un cri sinistre, il tournoie, emporté
Par la trombe et, crispé, buvant d'un trait sublime
La flamme éparse, il plonge au fulgurant abîme.*

*Heureux qui pour la Gloire ou pour la Liberté,
Dans l'orgueil de la force et l'ivresse du rêve,
Meurt ainsi d'une mort éblouissante et brève !*

José Maria de Hérédia



Le BLERIOT XXVIII dit « populaire »



Version simplifiée et allégée du Blériot XI, type « traversée de la Manche. Ce monoplace est propulsé par un moteur Anzani « en Y inversé » de 35 cv, contrairement au Blériot XI équipé d'un moteur en éventail moins puissant.

Maneyrol, l'un des deux seuls particuliers à en avoir possédé un exemplaire l'acquit en juin 1912.

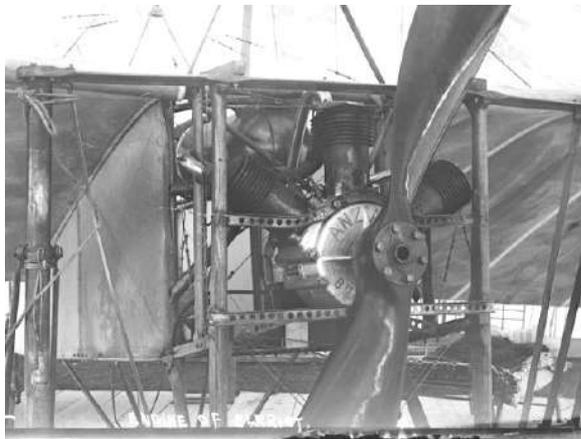
Maquette au 1/10 construite au sein de notre association, à partir d'un kit de Blériot XI modifié, donné par Guy BESSIERES.

Principales modifications apportées au Blériot XI type « traversée de la Manche » :

- fuselage affiné et allégé
- train d'atterrissage principal allégé avec architecture différente à l'avant.
- roue arrière remplacée par une double béquille en osier
- moteur Anzani « en Y inversé » au lieu du moteur en éventail,
- empennage horizontal à volet articulé en lieu et place des extrémités monobloc pivotantes ;
- forme de l'empennage vertical différente.

Cette version XXVIII fut produite à peu d'exemplaires. En 1913, une version biplace à moteur Gnome-Gamma de 70cv fut ensuite proposée par PEYRET..

Le moteur Anzani classique « en éventail », du Blériot XI (à gauche) comparé au moteur de 35cv en Y inversé du Blériot XXVIII.(à droite) Cet exemplaire en « Y » est celui qui équipait l'avion de Maneyrol et nous avait été confié par Denis Maneyrol, descendant d'Alexis. Nous le conservons et l'avons récemment restauré.



L'INGENIEUR PEYRET ET SON AVIONNETTE



Louis Peyret,

Louis Peyret est né le 23 mars 1881 à Loudun (Gard). Très tôt il s'intéresse aux aéroplanes. En 1904, lors de son service militaire, il est détaché au laboratoire aéronautique militaire de Chalais-Meudon auprès du capitaine Ferber. Il y rencontre aussi Louis Paulhan, pilote émérite, avec lequel il construit en 1905 son premier planeur. A partir de 1906, il collabore notamment avec Gabriel Voisin puis Louis Blériot. Avec ce dernier, il réalise les Blériot V, VI et surtout le Blériot XI, l'avion de la traversée de la Manche en 1909. En 1913, il officie en qualité de chef des études chez Morane-Saulnier.

Le conflit terminé, il reste chez Morane-Saulnier et y travaille tout en étudiant ses propres planeurs. Une de ses réussites est le planeur Alerion qui, piloté par Alexis Maneyrol, bat le record du monde de durée de vol. Ces performances vaudront à Louis Peyret et Alexis Maneyrol la gloire et la reconnaissance internationale. Après cet exploit, Peyret en collaboration avec Maneyrol crée l'avionnette Peyret Sergant, avec laquelle ils obtiennent de nouveaux succès à Vauville.

L'avionnette Peyret-Sergant

Jusqu'en 1922, les planeurs décollaient à l'aide d'un tendeur activé par des hommes. La force dégagée ne permettait pas de prendre facilement de l'altitude. Des pilotes commencèrent alors à expérimenter des planeurs équipés d'un moteur de faible puissance que l'on arrêtait en altitude. Ces appareils portaient le nom générique d'avionnette.



Extrait du journal « les ailes »

caractéristiques de l'appareil :

envergure 9,85m ;

longueur 5,57 m ;

hauteur : 1,30 m ;

poids en ordre de marche : 240 kg ;

vitesse max : 100 km/h.

Cette machine a été construite à un seul exemplaire. Elle sera modifiée plusieurs fois lors des essais pour les records en 1923. Notamment, sur l'ultime version (cf photo page suivante) figure un réservoir placé sur le capot devant le pilote. On suppose qu'il contenait juste la quantité d'essence nécessaire pour un record, en n'utilisant pas le réservoir principal, afin d'alléger l'appareil.

Celui-ci sera détruit lors du crash d'Alexis Maneyrol. En mémoire de l'aviateur, l'association LES AEROPLANES en reconstruit une réplique (voir pages « échos de l'atelier »)

L'Avionnette Louis Peyret

L'ingénieur Louis Peyret est un modeste, plutôt rebelle à l'interview, s'il s'agit d'obtenir des précisions sur ses propres travaux. Il a fait la retentissante performance de Maneyrol à Itford-Hill pour faire ressortir sa personnalité et sa valeur.

Et cependant, depuis l'époque déjà lointaine où Louis Peyret accomplissait son service militaire sous les ordres de l'admirable précurseur que fut le Capitaine Ferber, depuis le temps où il collabora avec Vuisin et Hériot, il n'a pas cessé d'étudier de nouveaux appareils.

Sa dernière réalisation est l'avionnette avec laquelle Maneyrol a battu facilement au Congrès de Vauville le record de la hauteur.

Ce petit appareil, avait été étudié par Louis Peyret pour participer au Grand-Prix du Petit Parisien. Elle ne fut malheureusement pas prête à temps par suite de diverses circonstances, pannes d'électricité, maladies d'ouvriers qui vinrent, par un regrettable hasard, se greffer les uns aux autres.

C'est donc au II^e Congrès Expérimental que les qualités remarquables de l'avionnette Peyret furent mises en lumière pour la première fois.

Cet appareil est rapide, stable, d'une parfaite tenue en l'air même par très mauvais

Empennages. — Les empennages comprennent un gouvernail de profondeur qui a été compensé simplement pour faciliter la construction. Il est d'un profil bi-convexe ; son envergure est de 3 mètres 35 pour une profondeur de 80 centimètres. Il n'y a pas de plan fixe.

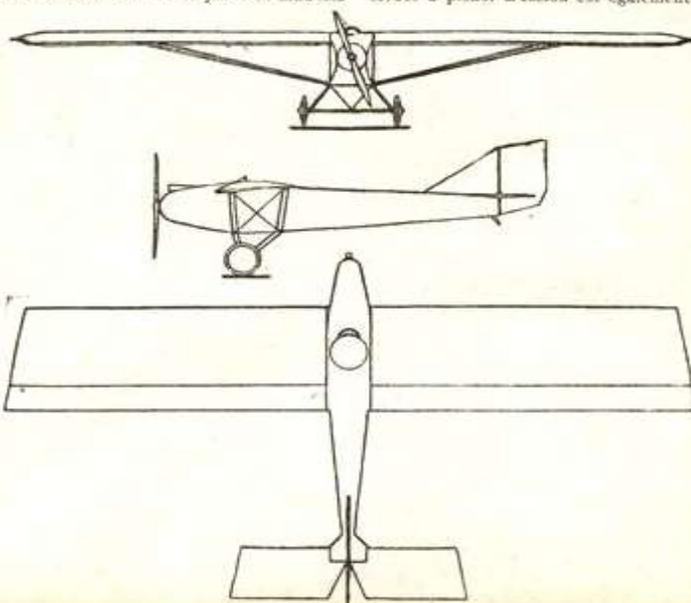
Le gouvernail de direction a une surface de 67 décimètres carrés. Il est précédé d'une dérive en caisson, en contreplaqué découpé et entoilé, d'une surface de 60 décimètres carrés.

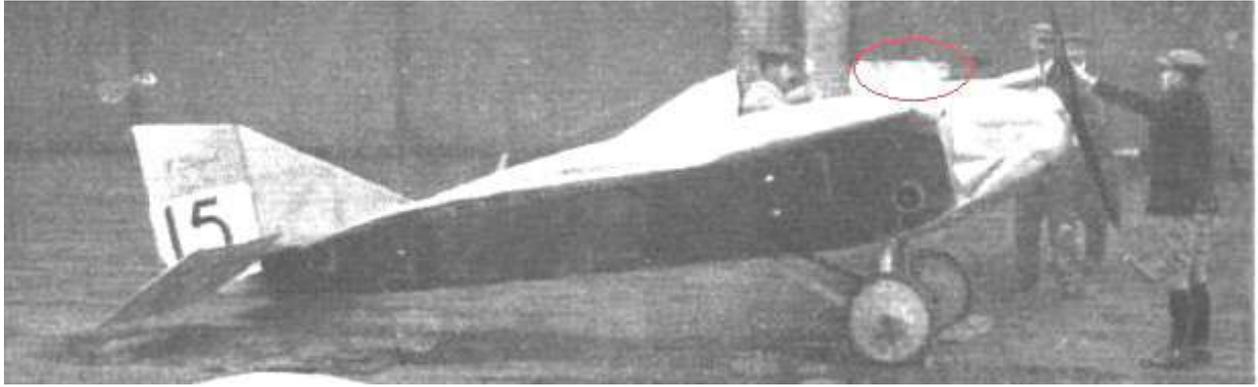
L'importance des empennages a été volontairement exagérée pour permettre d'utiliser sur les vents ascendants l'avionnette sans son moteur.

Groupe moto propulseur. — L'avionnette Peyret est équipée avec un moteur « Sergant » de 15 CV, dont nous avons déjà donné toutes les caractéristiques.

La présence d'un réducteur de vitesse, a permis de monter une hélice « Lumière » de 1 mètre 75 de diamètre, ce qui a évidemment amélioré le rendement du propulseur.

Train d'atterrissage. — Le train d'atterrissage comporte deux V en tube d'acier recouverts d'un carénage et croisillonnés par des cordes à piano. L'essieu est également en





L'ultime version de l'avionnette PEYRET, avec (entouré de rouge) le réservoir sur le capot devant le pilote

Le moteur Sergeant de 16 cv

Ce moteur présente la particularité d'être refroidi par air, mais dans le sens vertical, de haut en bas. La prise d'air principale doit donc se trouver en haut, au dessus de l'axe de l'hélice.

Hormis cette configuration originale, le moteur a subi plusieurs ennuis lors de sa mise au point, et semble avoir donné du fil à retordre aux mécaniciens présents en septembre 1923 sur le terrain de Lymgne, lors des diverses tentatives de record.

Caractéristiques :

Masse : 46 kg

Alésage : 54,5mm

course:80 mm

cylindrée:760cc

Puissance : 16cv à 3200t/mn

L'hélice est montée sur un réducteur à pignons droits avec trois rapports différents selon les versions et l'utilisation du moteur.

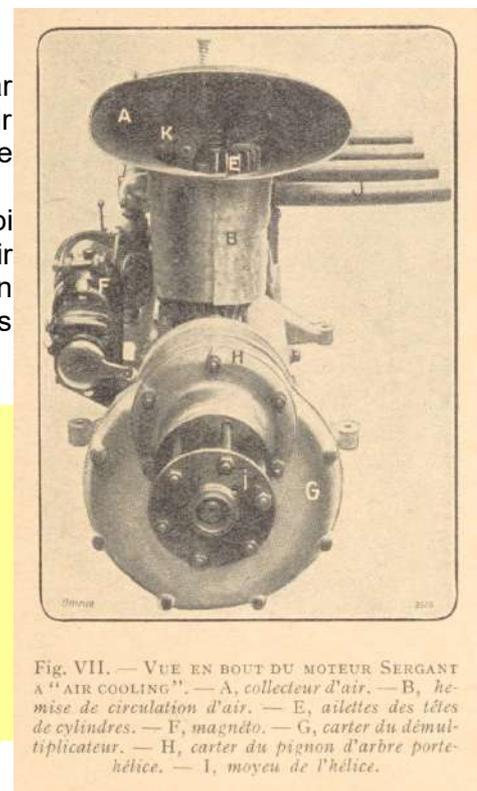
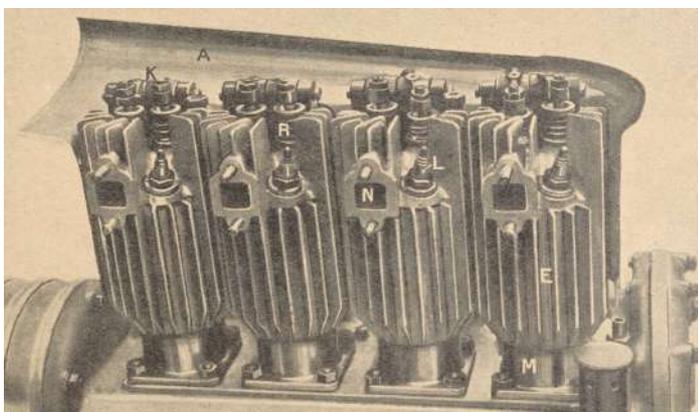


Fig. VII. — VUE EN BOUT DU MOTEUR SERGENT A "AIR COOLING". — A, collecteur d'air. — B, hémi-sphère de circulation d'air. — E, ailettes des têtes de cylindres. — F, magnéto. — G, carter du démultiplicateur. — H, carter du pignon d'arbre porte-hélice. — I, moyeu de l'hélice.

ci-dessus : photo vue de devant, on voit la grosse entrée d'air de refroidissement disposée au dessus de l'arbre d'hélice ainsi que les quatre pipes d'échappement sur le côté..



A gauche: photographie du moteur sans les carénages de refroidissement, pipes d'échappement démontées.

Dossier réalisé avec la participation de Jean-Luc Caraes, Alain Rabiller, Jean-Yves Séveno, François Suteau, Christian Trichard,

ECHOS ECHOS ECHOS ECHOS ECHOS ECHOS DE L'ATELIER

Depuis janvier, l'essentiel de notre activité s'est concentré sur la préparation du centenaire de la mort de MANEYROL. La majorité des heures d'atelier a été consacrée à la construction de la réplique de l'avionnette PEYRET, laquelle est à présent en cours de finition et de peinture.

Par ailleurs, nous avons poursuivi à petites doses la restauration du **RL 19** avec la mise au point d'un chariot de manœuvre pour sa mise en croix, et l'usinage des pièces pour les haubans. Le **DG 1**, quant à lui, a bénéficié d'une tentative de moulage de verrière qui s'est soldée par un échec, malgré l'aide active de nos amis du *Patrimoine Nantais de la Construction Aéronautique* et les moyens techniques du Techno-campus Airbus. Il nous faudra trouver une solution alternative. Le capot moteur est quasiment terminé, ainsi que les carénages de roues. Le réaménagement du cockpit particulièrement complexe est en cours ainsi que la construction du moteur factice visible par les ouies du capot.. Ces activités ont bien entendu été ponctuées de petits travaux d'entretien sur les machines, en vue des diverses actions et visites assurées par l'association. Notons la confection d'hélices neuves pour le HM14 « RAGOT » et pour le LC6, les originales nous ayant été volées. Notons aussi la réception de matériels divers et de pales d'hélices (Cessna et Fokker 27) données par notre ami Guy BESSIERES, précédent propriétaire de notre CriCri.



Travail sur les empennages, et entoilage du dos du fuselage de l'avionnette



L'Avionnette PEYRET mise en croix sur le parking de l'atelier, pour la première fois le 17 mai. On distingue le réservoir en laiton, sur le capot devant le pilote. La plupart des éléments de l'appareil ont reçu une couche d'apprêt. Nous allons passer rapidement à la finition et à la décoration.



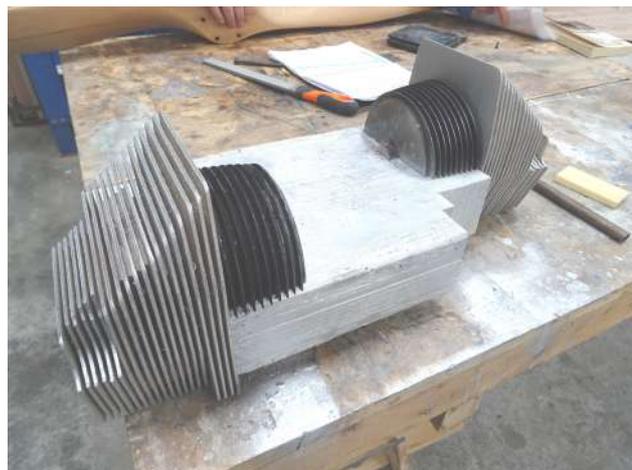
Un projet d'équipement de bord plausible sur l'avionnette. L'anémomètre et l'altimètre s'imposent, ainsi que le barographe, Restera à discuter la présence d'un compas, d'un compte-tours et d'un indicateur de pression d'huile. Ces deux derniers sont mentionnés dans la documentation d'époque comme nécessaires à la conduite du moteur Sergant.



Une magnifique hélice « 2 tons » pour notre LC6



Notre spécialiste « finition » au travail sur les carénages de roues du DG1



Le capot supérieur du DG1 terminé et la fabrication de cylindres factices . Ceux-ci seront visibles par les ouies du capot. Le moteur d'origine, restauré, sera présenté sur un bâti à côté de l'avion.

Pour l'équipe technique :Jean-Yves SEVENO

UN AVION RARE ET MECONNU : le Blériot-Spad 92/4



Le Blériot-Spad 92/4 est l'ultime évolution du S-92/0 avion biplace de sport ayant fait son 1^{er} vol le 21 Août 1928 propulsé par un moteur Hispano 8Ab de 180cv. Il porte le numéro de série 4432.15. Propriété de la SA Blériot Aéronautique basée au Buc il effectue de nombreuses présentations aux mains du célèbre pilote Louis Massotte, compagnon du grand Marcel Doret. Par la suite il est transformé en Spad 92/2 et équipé d'un moteur Salmson 9 cylindres en étoile de 230cv.

Il en est construit 15 exemplaires dont 8 sont d'anciens S.92/0. Celui-ci porte le n°8. On ne sait pas si un S.92/3 a été construit mais ce qui est sûr c'est qu'il y a eu au moins un S.92/4, celui de la photo ci-dessus. Mais à son sujet nous trouvons très peu d'informations. Apparemment l'avion est vendu à Louis Massotte qui l'utilise à partir du Buc. A sa mort, le 15 juin 1937 lors d'un vol d'essai sur le prototype du Spad 710 la machine est transférée à Boulogne sur Seine.

Par la suite il est acquis par Monsieur Roger Quicray qui vole à Courbevois, puis par Monsieur Fernand Longuesserre de la Réole non loin de Bordeaux. Dans le peu de littérature existante l'avion disparaît à ce moment là.

Sur la vue ci-dessus, malgré sa piètre qualité on distingue bien l'inscription « Louis Massotte » sur le flanc du fuselage. On peut supposer que cette inscription a été apposée pour marquer la

propriété de la machine utilisée à des fins d'exhibitions dans les meetings. Ou peut être est-ce un hommage à son illustre pilote disparu tragiquement. A noter également sur le flanc du fuselage le long échappement correspondant au système générateur de fumigène des avions de démonstration acrobatique.

Les photos suivantes permettent de retracer la fin de vie de cette machine. A la libération se constitue dans le sud de la France un embryon d'aviation militaire à partir d'avions récupérés de ci de là. Parfois il s'agit de machines ayant été bien caché par les propriétaires aux yeux de l'occupant. C'est notamment Marcel Doret (ancien compagnon de Louis Massotte) qui en est à l'initiative. Tout ce qui peut voler est récupéré et remis en état de vol et pour les pilotes c'est un peu partout la même chose. Beaucoup n'ont pas touché le manche d'un avion depuis 1940 et doivent bénéficier d'une remise en condition opérationnelle, d'où l'utilité de disposer d'avions d'entraînement.

C'est dans ce contexte que notre avion réapparaît. Les couleurs militaires lui sont apposées ainsi que les bandes blanches et noires dites « du front de l'Atlantique ». A-t-il volé longtemps sous ces couleurs ? Impossible à savoir, mais ce qui est certain c'est que l'on sait maintenant comment il a fini sa carrière.



Sur cette photographie, les uniformes semblent montrer que l'avion est désormais aux mains de l'Armée de l'air mais encore aux couleurs civiles.



Malheureuse fin de carrière dans un champ....

Christian TRICHARD



Rédacteur en chef : Christian TRICHARD . Ont participé à ce N° :
Christian TRICHARD , Jean-Yves SEVENO, François SUTEAU, Jean-Luc CARAES, Alain RABILLER
Adresse et Siège social : 15b rue de la Nantaise, 44680 Ste PAZANNE
les aeroplanes.free.fr facebook Aeroplanes44