



association loi 1901
124, rue de l'Aviation 44340 BOUGUENAIS

La vocation de l'Aéroscope-Atlantique est de présenter la richesse du patrimoine aéronautique régional :

- L'histoire des hommes, des machines et des techniques.

- Les technologies d'aujourd'hui dans l'industrie aéronautique.

L'Aéroscope a, en outre, vocation à participer à la formation des jeunes

Site internet : <https://grenier-aviation.jimdo.com/>

Courriel : aeroscope@free.fr - aeroscope@orange.fr

lettre d'info n°9

JANVIER 2018

Pour compléter notre site internet et nos pages facebook, cette lettre d'infos vous informera sur l'activité de notre association.

PLEIN GAZ !

L'année 2017 a été bien remplie. Deux expositions importantes ont été réalisées :

- présentation de l'épave du Messerschmitt 109 de Harti Schmiedel (grâce à l'association ABSA 39-45),

- hommage à Jacqueline Auriol à l'occasion du centenaire de la naissance de l'aviatrice.

Un nouvel avion, le VariEze F-PYXJ, est maintenant exposé. Construit à Saint-Herblain, cet avion insolite illustre le mode de construction composite qui manquait encore au Grenier de l'Aviation.

2017 a malheureusement vu le départ de plusieurs de nos amis, un hommage leur est rendu dans ces pages, nous ne les oublierons pas.

En 2018, une rétrospective sera consacrée à l'As nantais Michel Coiffard dans le cadre du Centenaire 14-18 et des Journées Européennes du Patrimoine. Ce sera l'occasion de mettre en valeur les archives qui nous avaient été confiées.

Le Grenier de l'Aviation est donc toujours en mouvement grâce à nos bénévoles et à nos partenaires *. La vocation d'Aéroscope-Atlantique ne peut s'accomplir qu'en impliquant le maximum d'acteurs du paysage aéronautique nantais et en tissant des liens avec tous les milieux culturels. Nous continuerons donc à tracer ce sillon dans le nouveau contexte créé par la décision concernant l'Aéroport de Nantes. Notre vécu, riche d'enseignements, rend notre projet initial encore davantage crédible vis-à-vis de nos partenaires/fondateurs Aéroport, Airbus, Bouguenais, ainsi que de Nantes-Métropole et des collectivités locales concernées.

* Partenaires : PNCA, UTM, Espace Air Passion, Amicale du Super Constellation, MACLA, AMC44, les Aéroplanes, ABSA 39-45, CMMC44, etc...

Exposition MICHEL COIFFARD as de la Première Guerre
15/09/2018 au 10/11/2018



Ville de Bouguenais
Aéroport
Nantes Atlantique

Exposition

le Grenier de l'Aviation

Centre commercial SILLON SHOPPING AUCHAN



Route de Vannes — avenue des Thébaudières
44800 SAINT-HERBLAIN

Contact 02 40 32 97 01

06 81 23 35 40

aeroscope@free.fr aeroscope@orange.fr

ENTRÉE LIBRE

NIVEAU INFÉRIEUR

LE SAMEDI DE 14 h. à 18 h.

Le Sillon SHOPPING
50 MAGASINS
www.le-sillon-shopping.com



Rejoignez-nous sur nos pages Facebook :

AEROSCOPE ATLANTIQUE

LE GRENIER DE L'AVIATION - AEROSCOPE

SOMMAIRE

PAGES 3 ACTIVITÉ DE L'ASSOCIATION AÉROSCOPE EN 2017



PAGE 4 UN NOUVEAU PENSIONNAIRE AU « GRENIER »



PAGE 5 EXPOSITION « HOMMAGE À JACQUELINE AURIOL »
COMPLÉMENTS SUR SAINT-EXUPÉRY



PAGE 6 DES DONS POUR L'AÉROSCOPE



PAGES 7 - 8 CARNET GRIS



PAGES 9 à 12 LES PLANEURS ET AVION SABLIER NANTAIS



SOUTENEZ L'AEROSCOPE Atlantique !

Nous avons besoin de vous !

Votre cotisation (20 €) ou votre don nous aideront à développer notre association :

- * Réaliser des expositions thématiques pour le « Grenier de l'Aviation »,
- * Valoriser les documents et matériels de nos adhérents et sympathisants,
 - * Restaurer notre matériel,
 - * Améliorer notre scénographie,
 - * Etc...

Association **AEROSCOPE Atlantique**
Président : Jean-François Le Clerc

Secrétaire : Daniel Chateau
Secrétaire Adjoint : Franck Piederrière
Trésorier : Jacky Boiteau

ACTIVITÉ DE L'ASSOCIATION AÉROSCOPE EN 2017

Février - MISE EN PLACE DU DIORAMA GÉANT CMMC44 / ABSA 39-45

Voir notre précédent bulletin

Mars - PARUTION DE NOTRE LETTRE D'INFO N°8

Mars - 20 000° VISITEUR AU « GRENIER DE L'AVIATION »

Le jeune Augustin est venu visiter notre exposition le 11 mars accompagné de sa tante devenant ainsi de 20 000° visiteur du Grenier de l'Aviation ouvert cinq ans plus tôt.



Augustin, le 20.000° visiteur

Mars - EXPOSITION HARTI SCHMIEDEL

Le 25 mars 2017, l'équipe d'ABSA 39-45, a apporté au Grenier de l'Aviation le moteur et l'étambot du Me 109 G6 de Harti Schmiedel abattu le 12 juin 1944 par des Mustang alors qu'il attaquait des bombardiers B-24. Les restes de l'avion ont été exhumés en 2004 près de Le Rheu (35).

L'ABSA 39-45 présentait aussi des effets personnels du pilote ainsi que des pièces d'armement. L'ABSA 39-45 a publié l'histoire du pilote et retrouvé sa fiancée de l'époque.

Cette dynamique association sera toujours la bienvenue pour nous faire découvrir les aventures et tragédies humaines dont des morceaux de métal sont les témoins.



Les restes du Me 109 G6 ont été exposés de mars à octobre

Mars - VISITE DE MME DAVY

Madame Davy et sa famille sont venus visiter notre exposition.

Raymond Davy était le pilote du RL-21 pour ses vols de records à Château-Bougon.

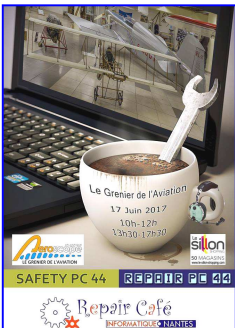
Madame Davy nous a amusés par sa vivacité et son humour. Madame Davy et sa belle-fille n'ont pas échappé à la photo souvenir devant le RL-21 et sa liste de records.



Mai - UN STAND AU SALON DE LA MAQUETTE DE CHATEAUBRIANT

L'association maquettiste CMMC 44 (Club de Maquettes et Modélisme de Châteaubriant), avait mis à notre disposition un stand de 6 ml où nous avons pu présenter notre activité et quelques maquettes anciennes sorties de nos vitrines.

notre stand a vu passer les 2100 visiteurs du Salon de la Maquette



Juin - REPAIR CAFÉ INFORMATIQUE

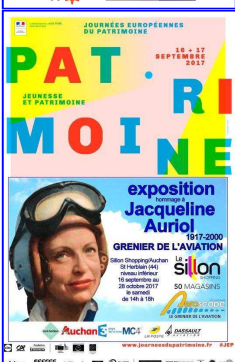
Manuel et Nicolas sont venus réparer gratuitement les ordinateurs défectueux de nos visiteurs.

Les Repair Café permettent de redonner une nouvelle vie aux appareils qui n'ont parfois qu'une panne mineure ou une panne réparable avec quelques connaissances.



Août - LE MOTEUR LE RHÔNE TOURNE

Le moteur rotatif Le Rhône 9C a été rééquipé de son vilebrequin et monté sur un support roulant. Il peut ainsi tourner comme un véritable « rototo » de la première guerre. L'embellage est malheureusement absent. Le moteur a été prêté au Musée Aéronautique du Morbihan à Vannes à l'occasion de leur exposition « Centenaire de l'arrivée des américains à Vannes en 1917 ».



Septembre - JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE

Comme depuis plusieurs années, Aéroscopie-Atlantique était présent sur deux sites : le Grenier de l'Aviation et le Super Constellation. L'exposition « Hommage à Jacqueline Auriol » a ouvert à cette occasion. Nous avons pu la présenter à M. Affilé, maire de Saint-Herblain et à ses conseillers. L'aviatrice venait souvent à Saint Herblain dans le manoir familial de La Paclais. A l'occasion du centenaire de sa naissance, Aéroscopie-Atlantique se devait de lui rendre hommage par une exposition.

Notre association était aussi présente sur le site de l'Amicale du Super Constellation. Nos amis progressent dans la restauration du vieil airliner qui est maintenant équipé de nouveaux hublots beaucoup plus transparents. Un moteur Wright R-3350 récemment acquis était exposé en extérieur.



Octobre - FANFARE MAYDAY BRASS'HARD

Des élèves de Centrale Nantes ont créé la fanfare solidaire Mayday Brass'Hard dans le but d'aller faire de l'éveil musical avec les enfants des rues d'Amérique du Sud (Colombie et Pérou). Leur thème étant l'aviation, ils sont venus faire des photos au Grenier de l'Aviation. Sympas et passionnés !



Novembre - ARRIVÉE DU VARIEZE

Nous sommes allés chercher le VariEze F-PYXJ qui constitue maintenant un bel exemple de construction composite au Grenier de l'Aviation.

De plus, il a été construit à Saint Herblain, non loin du Grenier de l'Aviation ! Tous les détails en page 4



UN NOUVEAU PENSIONNAIRE AU GRENIER DE L'AVIATION

Le 18 novembre 2017, un nouveau pensionnaire est arrivé au Grenier de l'Aviation depuis Villacoublay : le VariEze F-PYXJ n° 2092 construit par Alain Desbois, Jacques Guillot et Gonzague David (son actuel propriétaire).

Ce canard a retrouvé son nid puisqu'il avait été construit à Saint-Herblain dans la salle à manger de l'appartement d'Alain au premier étage du « Val de Chézine ». Au fur et à mesure de la construction, les éléments étaient stockés dans la salle à manger puis sortis par la fenêtre pour la « mise en croix » qui se fit... dans l'église Saint-Luc !

Il fallut sept ans et 2000 heures de travail la nuit et en week-end pour venir à bout de la construction. « *Les plans étaient en américain et en mesures impériales, il ne fallait pas se tromper dans la traduction et les conversions* ».

Le 1er novembre 1987, Jacques Guillot décolle l'avion de la piste de Château-Bougon. « *C'est un avion au pilotage assez vif. Notre but était d'obtenir un avion rapide pour les voyages. Compte tenu de sa conception, les vitesses au décollage et à l'atterrissage sont plus élevées que pour des avions classiques* ».

L'avion a volé entre 1988 et 1997 à Nantes et en région parisienne.

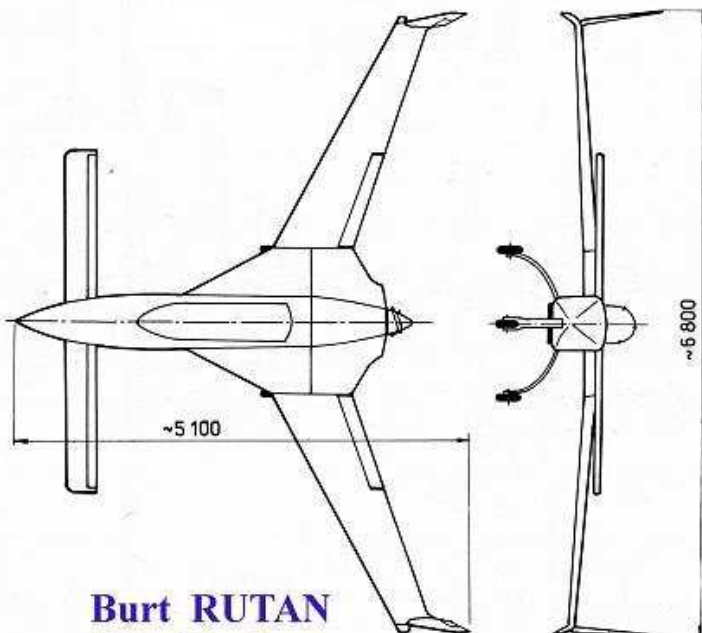
Merci à Gonzague David qui nous prête l'avion et à l'association "les Aéroplanes" qui a fourni la remorque pour le transport de l'avion.

RUTAN « VariEze » (1975) biplace de tourisme

Conçu par Burt Rutan aux U.S.A., le VariEze est un biplace en tandem, formule "canard" (empennage à l'avant, ailes à l'arrière).

Le prototype du VariEze a fait son premier vol en mai 1975, équipé d'un moteur Volkswagen, après 4 mois de construction. Sa structure est un sandwich (mousse dure klegecell et styrofoam stratifiée par de la fibre de verre et résine époxy.) . La diffusion de liasses de plans a permis la construction de centaines de VariEze (prononcez "very easy").

Le VariEze a popularisé la construction en composite pour les avions de construction amateur.



Burt RUTAN
"VariEze"



Alain Desbois teste le confort du VariEze Xray Juliet



Jacques Guillot aux commandes du VariEze au dessus de Saint-Nazaire lors des vols d'essais et de tests

CARACTÉRISTIQUES

Envergure aile 6,80 m. plan canard 3,10 m

Longueur 5,10 m

Biplace en tandem, train tricycle, roue avant relevable
Masse à vide : 280 - 320 kg suivant l'équipement et la qualité de la construction

Masse maxi 500 kg

Moteur Potez 100 cv (sur le F-PYXJ)

Hélice bipale à calage fixe

VNE 351 km/h

Vitesse de croisière max 283 km/h

Croisière à 75% 279 km/h

Croisière économique 255 km/h

Vitesse en finale 157 km/h

Vitesse d'atterrissage 130 km/h

Vitesse de décrochage 101 km/h

Taux de montée 6 m/s

Distance franchissable + 45 mn 2370 km

Autonomie + 45 mn 9 h 15



Le VariEze au Grenier de l'Aviation

EXPOSITION « HOMMAGE À JACQUELINE AURIOL »

À l'occasion du centenaire de la naissance de Jacqueline Auriol, le Grenier de l'Aviation a présenté une exposition retraçant la vie de l'aviatrice. L'ouverture de cette exposition s'est faite dans le cadre des **Journées Européennes du Patrimoine** le 16 septembre 2017, en voici quelques images.



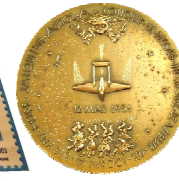
Un passionnant film de FR3/MC4.



Très belle animation de l'ESMA



Descriptif du timbre de 2002



Médaille commémorative du record de 1951



Un des 6 panneaux sur la vie de Jacqueline Auriol



Maquettes de quelques uns des types d'avions pilotés par Jacqueline Auriol



Merci à la Ville de Saint-Herblain, FR3, MC4, La Poste, Dassault Aviation, l'ESMA, Jean-Michel Guesdon, Jean-Claude Le Guern, Christophe Drochon, André Lavergne, Michel Debarre, Bernard Lapeyrie, Arnaud Dubut.

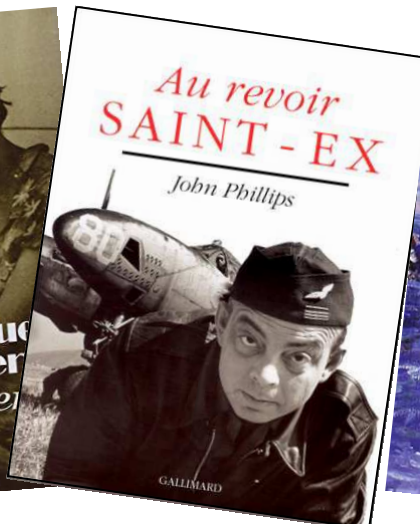
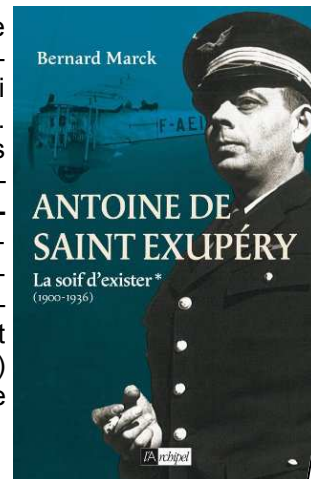
COMPLÉMENTS SUR SAINT EXUPÉRY

Dans notre précédente lettre d'info, nous avons publié un article sous le titre « *Mon père jouait avec Saint Exupéry* » grâce à des documents inédits transmis par Patrick Tanquerey.

En complément, nous vous présentons quelques ouvrages consacrés à l'aviateur-écrivain.

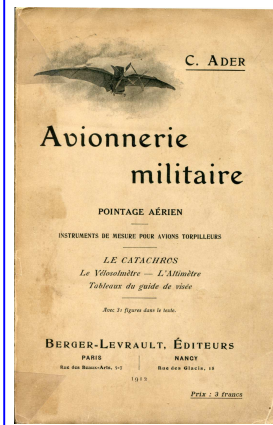
Saint Exupéry a fait l'objet d'un extraordinaire foisonnement d'ouvrages. Le caractère complexe de l'homme et son destin mystérieux ont fasciné historiens et écrivains. Encore récemment, une hypothèse étonnante (pour le moins !) sur la fin de Saint Exupéry a été publiée.

L'ouvrage de l'historien **Bernard Marck** en deux tomes est à notre avis le meilleur moyen d'en connaître le maximum sur l'écrivain-aviateur. Nous vous conseillons aussi « **Au revoir Saint Ex** » qui relate avec de nombreuses photos les derniers jours de Saint Ex. « **Antoine et Consuelo...** » contient aussi beaucoup d'illustrations intéressantes. « **Les trésors du Petit Prince** » contient plusieurs fac-similés de documents d'intérêt historiques et artistiques. « **Le mystère englouti...** » relate l'histoire de la découverte de la fameuse gourmette et les incroyables ennuis qu'elle a causés à Jean-Claude Bianco vis à vis des autorités et de la famille. Bianco a été bien mal récompensé d'avoir donné la clé du mystère de la disparition de Saint Exupéry. Un article de la revue *Cocarde* n°11 (déc. 2017-janv. 2018) fait un point intéressant sur le sujet. Les 7 numéros de la revue *Icare* n° 69, 71, 75, 78, 84, 96 et 108 sont aussi une référence.



DES DONS POUR L'AEROSCOPE

M. et Mme Le Duc nous ont donné des objets liés à la construction aéronautique régionale.



Don de M. Jean Claude G (ancien pilote de Corsair : le livre "Avionnerie militaire" de Clément Ader (instruments de mesure pour avions torpilleurs) de 1912.



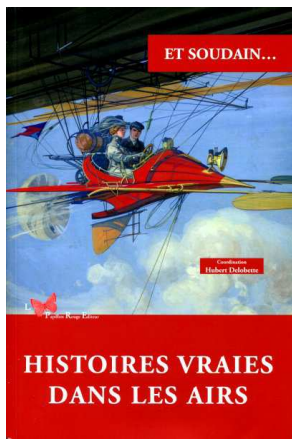
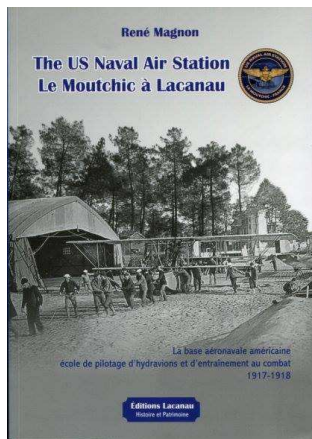
M. Jean-Luc Coillard nous a fait cadeau d'une collection complète de la revue « le Fanatique de l'Aviation ». C'est une source inépuisable d'informations sur l'Aéronautique



Don d'un visiteur : « La grande aventure Blériot »



Le **Modèle Air Club de l'Atlantique** nous a fait don d'un modèle réduit de Fieseler Fi 156 « Storch », avion de liaison et d'observation de la Luftwaffe. Ce type d'avion a volé au sein de l'Aéro club de Loire Atlantique pour le remorquage de planeurs.



Jean-François Priou a enrichi notre bibliothèque avec deux ouvrages très intéressants : « Histoires vraies dans les airs » et « The US Naval Air Station Le Moutchic à Laccanau »



Albert Brienne nous a apporté une coiffe d'hôtesse de l'air identifiée par Claude Gillot comme provenant de la compagnie Eastern Airlines et utilisée entre 1990 et 2000.



Philippe Billy nous a donné une maquette de l'Airbus A400M à l'échelle 1/72^e à monter. Il s'agit d'une représentation de la configuration prototype d'où l'appellation Grizzly, la version de série est nommée Atlas. Ce sera un gros travail, digne de la dimension de l'appareil dont des éléments sont fabriqués à l'usine de Bougenais.

Merci à :
M. Alain Vigneron pour le don des livres « Manuel de navigation aérienne » de 1940 et « Aérodynamique à portée de tous » de 1947.
M. Neuvéglise pour une hélice décorative, une plaque émail Air France, un micro-casque et des prêts d'objet.
M. Jacques Guillot pour des revues aéronautiques et son action pour la venue du VariEze.

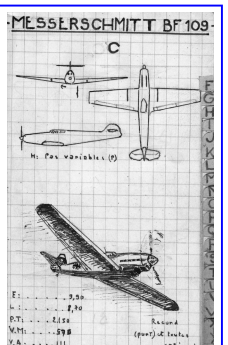


Nous avons reçu cinq maquettes britanniques d'identification de la 2^e guerre. Elles sont en bois, bakélite ou acétate et représentent un Junkers 88 A6, un Tempest II, un Blackburn « Roc » et un Westland « Lysander » et un « Boston ».

Des recherches supplémentaires s'imposent, les références figurant sur ces maquettes nous aideront peut-être.

Un carnet de silhouettes était joint aux maquettes. Il date d'avant la 2^e G.M. ou de son début et décrit principalement des avions allemands..

Don de Mme Piriou (collection Brisson)



CARNET GRIS

Raymond MIQUEAU nous a quittés dans

sa 91e année, le 25 septembre 2017, à Nantes.
Après une période dans les troupes d'occupation en Allemagne et un «stage» en Indochine, Raymond MIQUEAU a intégré l'ALAT à Dax. Dans cette arme, il a participé aux opérations d'Algérie avant d'être affecté à Tours.
Chevalier de la Légion d'Honneur à titre militaire en 1965.
Passé dans le civil, M. MIQUEAU a eu diverses responsabilités dans l'Education Nationale.

Chef d'Escadron du Train (ALAT) (er)
Administrateur honoraire de l'Université de Nantes
Officier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre national du Mérite
Croix de guerre des TOE avec palme et 1 citation
Croix de la Valeur Militaire avec 3 citations
Palme académiques
Croix du combattant volontaire (TOE)
Médaille de la Jeunesse et des Sports



Raymond Miqueau retrouve un hélicoptère Djin au Grenier de l'Aviation. Dans ses derniers moments, il se rêvait encore aux commandes de son hélicoptère.

François TULASNE nous a quittés le 12 août 2017, dans sa 82° année.

Il nous avait rendu visite plusieurs fois au Grenier de l'Aviation et nous encourageait chaleureusement dans notre action, surtout quand il s'agissait d'évoquer les volontaires du Normandie Niemen. Récemment encore, il nous avait donné des documents sur Yves Mahé et ses frères et nous conseillait sur les dernières parutions historiques sur le NN.

Fils de Jean Tulasne (mort pour la France en Russie), petit-fils de François Tulasne (mort en service aérien commandé), petit neveu du général Joseph Tulasne, François n'avait pas fait son service militaire dans l'Armée de l'Air, expliquant qu'avec un nom comme le sien cela n'aurait pas fait sérieux.

Il se rendait souvent en URSS puis en Russie et admirait le culte que portaient les Russes aux volontaires français du Normandie Niemen. De nombreuses écoles portent le nom de pilotes de cette glorieuse unité.



Paul CLARY est décédé le lundi 8 janvier 2018.

Paul Clary est né le 28/02/1927 à Romans s/Isère. À 16 ans, il entre dans la résistance (Vercors). Il s'engage dans l'Armée de l'Air en 1947, affecté successivement à Aulnat, Compiègne puis à la BA 740 de Nantes-Château-Bougon où il obtient le brevet militaire de pilote de planeurs. En 1952, il part deux ans en Indochine. De retour en France, il se spécialise en tant que technicien de sécurité. Il crée la section militaire de vol à voile à l'aéro-club du Jura et obtient les brevets C et D de planeur. En 1957, il part pour cinq ans en Algérie où il vole en copilote sur Broussard et Dassault 315. En 1965, il est nommé chef de sécurité de la BA 132 Colmar- Meyenheim .

Passé dans la vie civile en 1967, il devient responsable de sécurité incendie sauvetage à l'aéroport de Lille-Lesquin puis à Nantes-Château-Bougon. Retraité en 1987, il continue à voler à l'Aéro-club d'Airbus jusqu'en 2007.

Il continuera à servir dans l'Armée de l'Air en "Réserve active" jusqu'à la limite d'âge de son grade de Capitaine-II fut Président des "Pays de la Loire" de l'Association nationale des Officiers de réserve de l'Armée de l'Air (ANORAA) et Délégué national et régional de l'Association des Combattants de l'Union française (ACUF).

Paul Clary était toujours fidèle à représenter l'Armée de l'Air dans les cérémonies officielles. En 2002, Paul Clary avait relaté ses souvenirs d'Indochine dans l'ouvrage « Journal d'un sous-officier de l'Armée de l'Air ».

C'est grâce à lui que l'association « les Aéroplanes » a pu en 1982 disposer d'un local pour entreposer ses premières machines anciennes donnant ainsi l'impulsion initiale au mouvement de préservation du patrimoine aéronautique à Nantes.



Chevalier de la Légion d'honneur
Médaille militaire
Officier de l'Ordre national du mérite
Médaille de l'Aéronautique
Croix du Combattant
Médaille coloniale « Extrême-Orient »
Médaille d'or des services militaires volontaires

Médaille Afrique du Nord
Médaille commémorative Guerre 39/45
Médaille commémorative « Indochine »
Médaille commémorative « Algérie »
Médaille d'or de la jeunesse et des sports
Médaille d'honneur de l'aéronautique

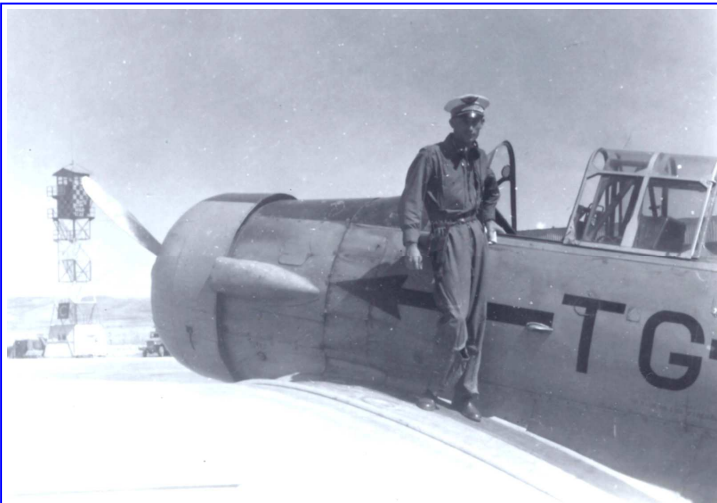
Joël KERJEAN - 27 mars 1927 - 23 mars 2017

En 2015, un visiteur âgé avait fait le tour du Grenier de l'Aviation puis s'était présenté comme ancien pilote. Plusieurs rencontres s'en étaient suivies et Joël Kerjean en avait dit plus long sur sa carrière.

Né le 27 mars 1927 à Brest, il était pupille de la nation (son père médecin étant décédé dans l'explosion de l'abri Sadi-Carnot à Brest le 9 septembre 1944). Il fut élève de polytechnique, il entre dans l'Armée de l'Air après la guerre. A l'École de l'Air à Salon, il vole sur Sipa puis sur T-6, Morane 475 et T-33 à Marrakech (B.A. 707). Brevet pilote de chasse n°38173 en 1952.

En 1953, il est affecté à la 5° Escadre de Chasse sur Vampire Mk5 puis à la 30° Escadre de Chasse de Nuit au 2/30 « Camargue » sur Meteor T7, au 01/030 « Loire » sur Meteor NF-11 puis au 03-030 « Lorraine » dont il devient commandant en second en 1955. Selon lui, les interceptions de nuit avec le NF-11 étaient très délicates et aléatoires. Près de la moitié des NF-11 utilisés par l'Armée de l'Air ont été détruits par accident. « *L'avion chasseur de nuit sans sièges éjectables avec empennage cruciforme ne laissait pas beaucoup de chances à l'équipage : 80% des accidents se terminaient mal* ». Il a été l'instructeur du pilote israélien de NF-13 qui descendit un transport Iliouchine IL-14 le 29 octobre 1956. La 30° Escadre devient Escadre de Chasse Tous Temps volant sur Vautour IIA et IIN.

Joël Kerjean se faisait plaisir sur Vautour IIA monoplace : « *en plein jour, avec un minimum de carburant et la luminosité des instruments baissée au maximum, nous poussions les gaz à fond pour monter le plus haut possible et voir le ciel noircir et les étoiles apparaître* ».



Sur North American T-6 à Marrakech



Joël Kerjean (debout, 4° en partant de la droite) avec les équipages du Lorraine devant un Gloster « Meteor » NF-11.

« du 1/10/48 au 1/12/57 ; ces neuf ans restent, pour moi, la fraction de ma vie la plus enrichissante car après de laborieuses études ce fut le saut volontaire dans un domaine inconnu, en pleine aventure de progrès, de risques, d'expériences physiques et humaines. »

A 89 ans, il se tenait toujours droit.. des éjections en avion lui avaient soudé des vertèbres !

Il quitte l'Armée de l'Air en 1957 pour entrer au Commissariat à l'Énergie Atomique en qualité d'ingénieur. Il participe à la mise au point des armes nucléaires françaises. Les Israéliens consultaient la France pour leur propres engins. « *Nous ne leur donnions aucune information sauf à leur répondre par oui ou non quand ils nous demandaient s'ils étaient sur la bonne voie* ».

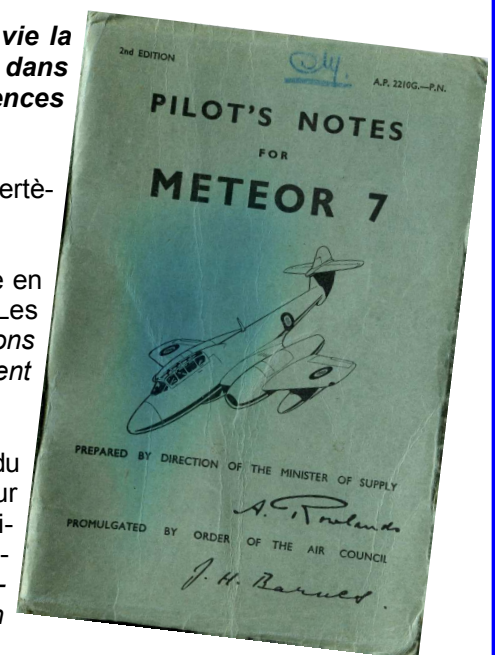


Joël Kerjean présente son tamis gamma destiné à détecter et soigner le cancer du sein

Par la suite, il a coordonné les études de la création du centre de retraitement de La Hague. Devenu directeur général d'une filiale de Framatome, l'heure de la retraite sonne en 1992 et l'incite à se lancer dans la création d'entreprise. « *Ma PMI était leader des installations d'IRM en France. Je l'ai finalement vendue en 2004* ».

Avec trois autres retraités, il met au point le « tamis gamma » destiné à détecter plus finement les cancers, principalement du sein. Il fait breveter son invention dans de nombreux pays y compris la Chine. À 89 ans, il fonde la société Spiral Technologies International pour exploiter ses brevets.

Malgré son âge, il gardait un dynamisme étonnant, son intelligence toujours en mouvement.



LES PLANEURS ET AVION SABLIER NANTAIS

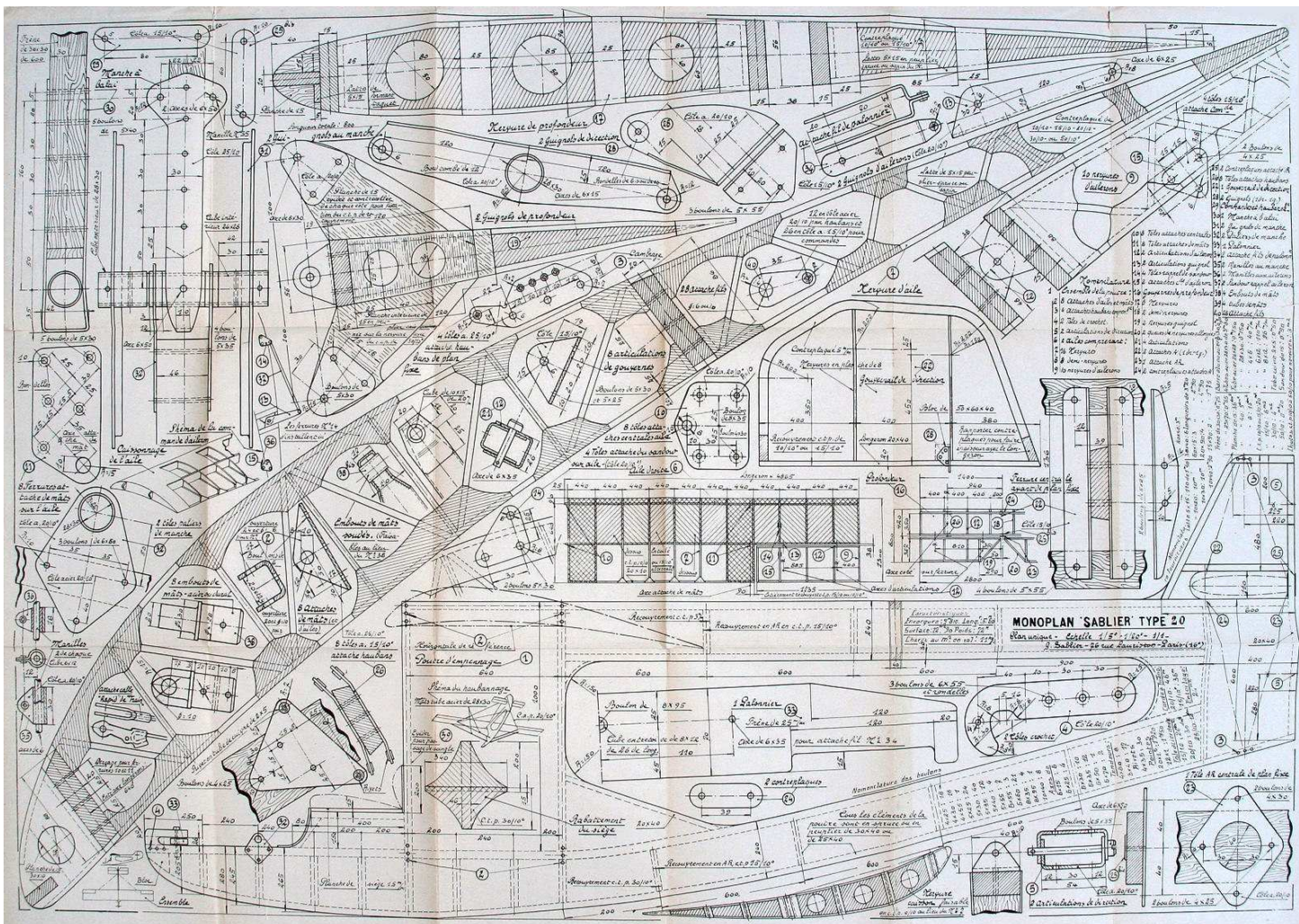
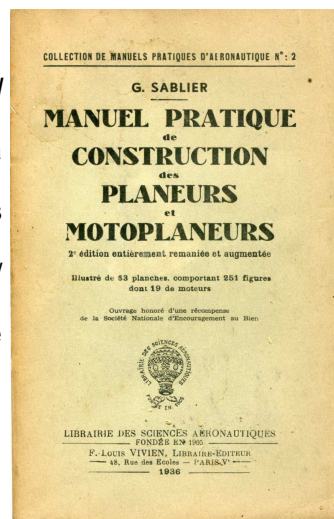
Parmi des livres donnés par M. Le Gentilhomme (voir Lettre d'info n°8), figurait un « *Manuel pratique de construction des planeurs et motoplaneurs* » de Georges Sablier.

Georges Sablier est un concepteur d'avion méconnu. Pourtant, entre 1920 et 1960, il dessina une kyrielle d'avions et de planeurs, des modèles réduits, des moteurs pour modèles réduits, etc... Il édita plusieurs fascicules et plans où il détaillait la méthode de construction de ses appareils.

Une histoire de cet ingénieur est consultable à l'adresse internet http://claudel.dopp.free.fr/Les_planeurs/Histoire/Georges_Sablier/Georges_Sablier.htm.

A Nantes, trois appareils Sablier ont été utilisés : un planeur monoplace Sablier 20, une avionnette biplace type 12 et un planeur biplace type 18.

SABLIER 20 A l'initiative d'Armand Salmas, un planeur « poutre » Sablier 20 est mis en chantier en 1931. La construction est réalisée dans le cadre du « Groupe Alexis Mauryrol » section Vol à Voile de l'Aéro-club de l'Atlantique. Les plans du planeur sont constitués d'une seule grande feuille.



Armand Salmas assis aux commandes du Sablier 20 entouré de Le Meter et Chomard dans la cour de l'Hermine à Chantenay. Photos X

Les travaux sont commencés dans les ateliers de modelleur mécanicien de Salmas avec l'aide de Le Meter, un de ses ouvriers et de plusieurs amis. Le sapin du nord et la colle certus sont utilisés pour la construction. Le montage est effectué dans les locaux du patronage « l'Hermine » sur la butte Ste Anne à Chantenay. Il est peint d'une belle couleur bordeaux.

Le planeur est ensuite transporté sur le terrain du Bêle, premier aérodrome nantais (créé par les Américains en 1918). Armand Salmas lui fait faire son premier vol le 17 janvier 1932. Il est lancé au moyen d'un treuil rudimentaire : un câble s'enroulant sur la jante d'une roue de voiture...

Le planeur Sablier 20 forma ainsi plusieurs pilotes qui passaient ensuite sur des planeurs plus « performants » Avia XI A et Avia XV A.

Planeur-Ecole Sablier type 20

Un plan comportant une nomenclature de pièces et de fournitures

Petit monoplace d'école pour passer les brevets A et B de vol sans moteur. — Poutre « monobloc caisson » très robuste, le pilote étant assis directement sur le patin, qui, très galbé, pardonne les atterrissages anormaux, les efforts s'étalant d'autre part dans le large caissonnage central.

Haubannage par mâts permettant le montage rapide sur piste, et évitant les tensions des haubannages souples. — Voilure porteuse et grande manœuvrabilité. — Grande stabilité et faible vitesse d'utilisation.

Envergure : 9 m. 80. — Longueur : 5 m. 60. — Surface : 12 m. 90. — Poids : 72 kgs. — Charge au m² en vol : 11 kgs.

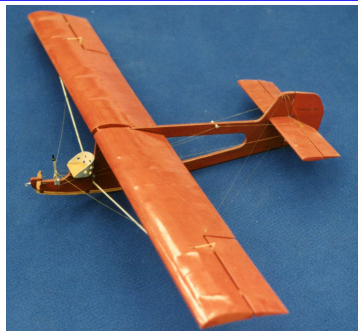
Prix : 60 fr.

La construction du Sablier 20 faisait largement appel à un robuste caissonnage.



Un patin amorti fut monté sur le Sablier 20 nantais pour des atterrissages plus souples

Maquette du Sablier 20 au 1/10^e réalisée par Yves Breton selon le plan en une feuille fournie par Christian Ravel.



le Sablier 20 sur le terrain du Bêle. Paul Jamin tient le manche. Il deviendra instructeur de Vol à Voile. Photo X.



Sous l'aile du Sablier 20, la voiture Voisin 23 cv transformée en treuil pour Vol à Voile. Photo Paul Jamin



Édouard Roulaud, père de notre ami Claude, animateur de l'Amicale du Super Constellation, fit des vols sur le Sablier 20. Mécanicien, il avait fait un passage dans l'Armée de l'Air en Algérie en 1932/33 et découvert le Vol à Voile à l'Aéro-club voisin. De retour en métropole, il entre à la S.N.C.A.O. à l'époque où l'usine de Bougenais construit le Bloch 210. À l'Aéro-club, il est plus particulièrement chargé de l'entretien de l'Hispano qui entraîne le treuil pour la mise en vol des planeurs. C'est à cette occasion qu'il fait des vols sur le Sablier 20 alors basé à Château-Bougon.

Collection Claude Roulaud

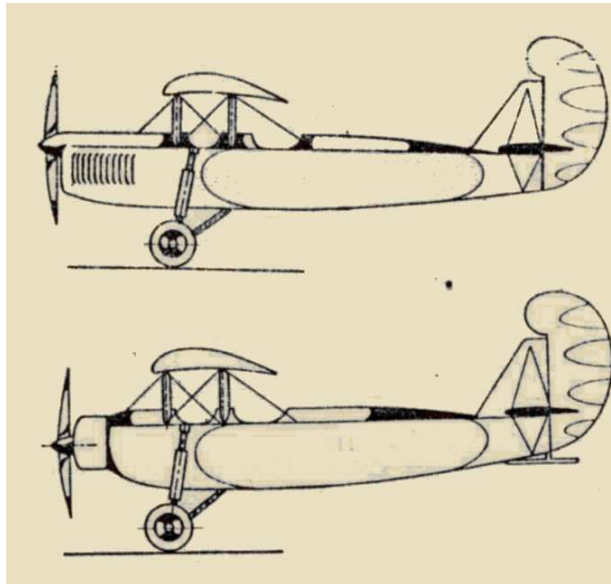


Photo Paul Jamin

SABLIER 12 (témoignage de Paul Jamin en 1998) « En 1934, le groupe Alexis Maneyrol avait fait construire un motoplaneur biplace en tandem à moteur Poinard de 25 cv sur les plans de l'ingénieur Sablier. Le constructeur était M. Alphonse Denis, charron aux Landes-Génusson en Vendée. Celui-ci avait fait son service militaire dans l'Aviation, paraît-il comme mécanicien. Notre président du groupe Alexis Maneyrol lui avait fait reconstruire son Caudron C-232, biplan biplace qu'il avait cassé dans un atterrissage lors d'une fête aéronautique aux Landes-Génusson (si mes souvenirs sont bons, le C-232 était équipé d'un moteur Renault 95 cv à cylindres verticaux). Ce travail ayant été bien fait, le bureau avait confié la construction du motoplaneur Sablier à Alphonse Denis.

Lors du premier essai fait par le président Guillard, le décollage s'était effectué mais l'appareil est parti sur une aile, l'aile basse a accroché le sol. Le motoplaneur a donc été cassé en plusieurs morceaux. Il ne pouvait pas être réparé. Si mes souvenirs sont exacts, il me semble que le premier vol a été fait en Vendée, mais sur quel terrain ?... La cause ? N'ayant pas été témoin de l'incident et ayant entendu des informations contradictoires, par exemple qu'une aile avait une incidence différente de l'autre ou que le motoplaneur n'était pas face au vent et que l'aile au vent avait été brutalement soulevée. N'étant que breveté B de planeur et moniteur adjoint de vol-à-voile et n'ayant pas été mis au courant de l'incident par le président lui-même, je ne pouvais me faire une opinion valable. »

NDLR : Le moteur Poinard 25 cv fut réutilisé sur le Pou-du-Ciel n°105 construit par Alphonse Denis pour le compte du groupe Alexis Maneyrol.



Avionnette biplace Sablier type 12

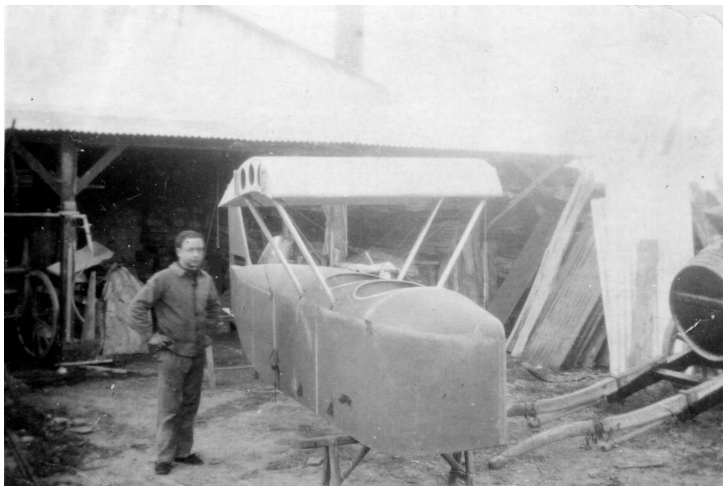
Cinq planches dans une couverture, avec deux nomenclatures, une de pièces et une de fournitures.

Double commande. — Aile porteuse à grande portance. — Grandes gouvernes, masses concentrées. — Train à jambes élastiques à longue course. — Pouvant être monté avec moteurs en étoile de 40 à 60 CV. — Appareil pour le tourisme, l'entraînement et l'école.

Envergure : 9 m. 98. — Longueur : 6 m. — Hauteur : 2 m.30. — Surface : 13 m. 80. — Poids à vide : 256 kgs. — Poids monté : 440 kgs. — Moteur Salmson 44 CV. — Poids au m² : 32 kgs. — Poids au CV : 10 kgs. — Vitesse maximum : 160 kmh. — Vitesse minimum : 45 kmh. — Plafond : 6.000 m.

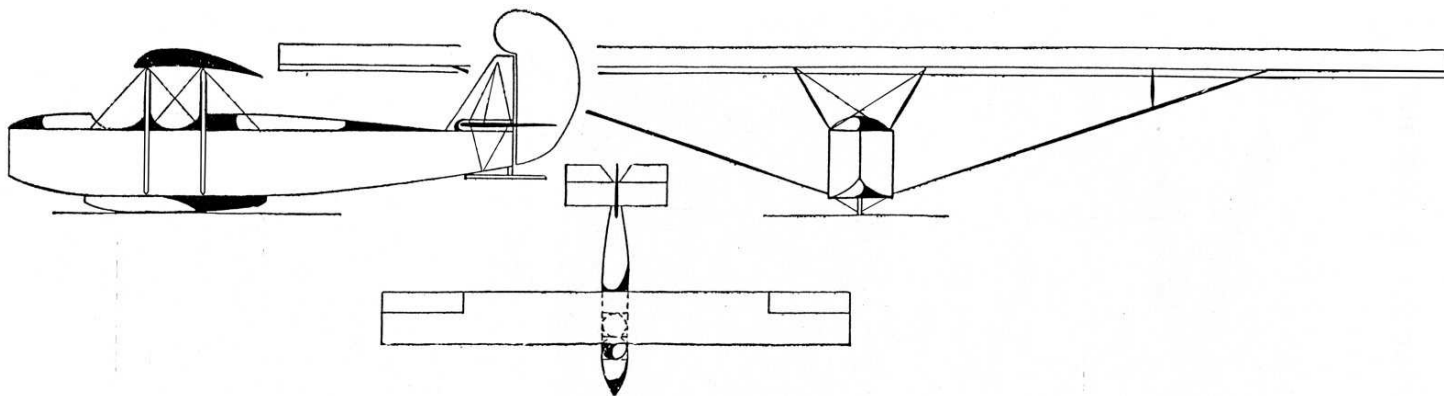
*Liasse épuisée, quelques tirages d'auteur à **1.000 fr.***

SABLIER 18 Ce planeur biplace est la version sans moteur de l'avionnette Sablier 12. L'apprentissage est facilité par la présence d'un poste pour l'instructeur. La voilure est en trois éléments : une cabane (voir photos ci-dessous) et les deux panneaux extérieurs fixés à la cabane et au fuselage par une paire de mats. Le profil d'aile est très épais et creux, porteur mais trainant sans doute beaucoup. Proposé par Sablier vers 1931, ce planeur n'a que peu de concurrents dans la catégorie biplace ce qui explique le choix du groupe Alexis Maneyrol pour compléter son parc.



Construction du planeur biplace chez Alphonse Denis

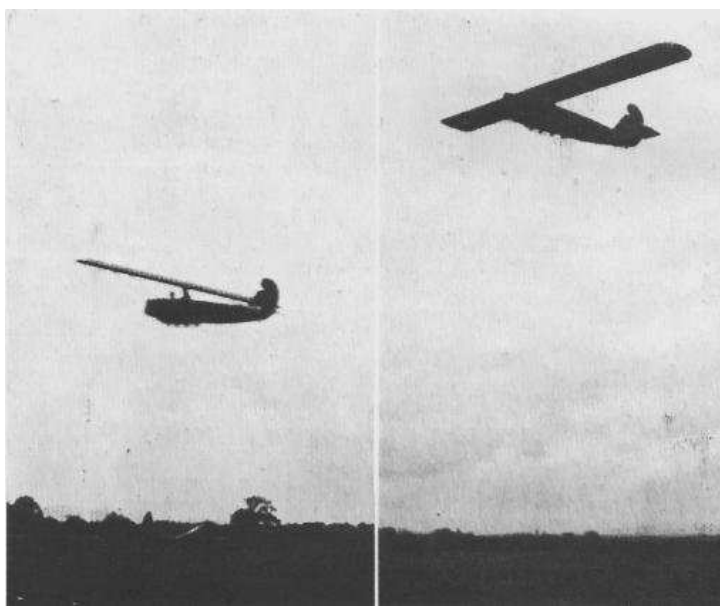
Photos Paul Jamin



Le plan ci-dessus est extrait du fascicule ci-dessous. Il montre des bouts d'ailes carrés. Cette disposition avait pour inconvénient le frottement de l'aileron quand l'aile se posait au sol en fin d'atterrissage. Sur le Sablier 20, des balancines avaient été fixées sur la dernière nervure (voir photo page 10). Pour le Sablier 18 nantais, la solution fut de rallonger l'aile au-delà de l'aileron par un saumon arrondi. Ainsi, l'aileron était protégé.



Sur le fascicule « Plans et construction d'une avionnette et planeur biplaces » de 1936, figurent les photos (ci-contre) du Sablier 18 « construit par Alphonse Denis, carrossier, Les Landes-Genusson (Vendée) pour le groupe « Alexis Maneyrol » de l'Aéro-Club de Nantes ».



Les deux planeurs Sablier ont été présentés avec les appareils de l'Aéro-Club de l'Atlantique lors de la remise du fanion du GAO 511 le 14 octobre 1933.

Selon Paul Jamin, le monoplace Sablier 20 fut utilisé jusqu'en 1939 et disparut pendant la guerre. Le biplace Sablier 18 a sans doute subi le même sort

Collection Alain Gravier



Planeur biplace double commande Sablier type 18

Quatre planches sur deux feuilles recto-verso, comportant les nomenclatures

Biplace de 18 m² de surface portante seulement, mais à voilure porteuse, très robuste, pouvant être muni d'un moteur auxiliaire. (Pièces standard avec l'avionnette biplace type 12).

Patin indépendant du fuselage, très facilement amovible. Lancement ou remorquage aisé du fait de sa faible masse.

Envergure : 12 m. 83. — Longueur : 6 m. 24. — Hauteur : 1 m. 80. — Surface : 18 m. — Poids à vide : 125 kgs. — Poids en biplace : 285 kgs. — Poids au m² : 15 kgs 800.

Vitesse de régime : 60 kmh. — Vitesse minimum : 42 kmh.

Prix : 115 fr.

Les descriptifs publicitaires reproduits dans cet article sont extraits d'une notice de « CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES G. SABLIER » vendue 5 fr présentant 14 planeurs et avions et le prix des plans.