



Le mot du président

Ce nouveau numéro de la lettre d'info vient clôturer une année 2018 riche en activités et événements pour Aéroscope-Atlantique et sa vitrine "Le Grenier de l'Aviation". Ce dernier s'est enrichi grâce aux dons et au travail de tous. Le public ne s'y trompe pas, toujours plus nombreux à nous encourager à continuer.

Notre situation, et celle du patrimoine aéronautique de Nantes et de sa région, reste toutefois précaire, aucun des locaux dont nous disposons à ce jour n'étant pérenne. Alors, nous continuons sans relâche à plaider pour que les collectivités reconnaissent enfin la nécessité d'offrir à nos visiteurs le hangar, équipé d'un grand auvent, nécessaire à la sauvegarde et à la présentation de ce patrimoine

Jean-François LE CLERC



Au sommaire

L'activité de l'association Aéroscope Atlantique	2
Dons reçus au Grenier de l'Aviation.....	4
La collection Guy Lavis	5
Le dernier vol du René Leduc RL-19	6
La restauration du RL-19	7
La fin du Mirage III n°65	8
Les Frères Mahé (complément)	9
L'Amicale du Super Constellation.....	10
Les passeurs de mémoire.....	11
Nouveautés sur le diorama du « Projet AA »	13
Dans la barrière !	14
L'Aéroscope : une équipe de passionnés !	15

L'activité de l'association Aéroscopie Atlantique

Janvier - L'association ABSA 39-45 nous a invités à son Assemblée Générale et au repas qui a suivi. Nous avons aussi participé ou assisté aux A.G. de l'Amicale du Super Constellation et de l'association les Aéroplanes.

Février/Avril - Déménagement du matériel et des maquettes chez Mme Lavis en deux voyages, voir page 5.



Avril - Assemblée Générale d'Aéroscopie-Atlantique à l'aérogare de Nantes Atlantique

Avril - Jean-François Le Clerc a présenté le Grenier de l'Aviation et nos projets à la Commission Mémoire de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile). Cette commission rassemble de nombreux acteurs de la préservation du patrimoine aéronautique (Musée de l'Air et de l'Espace, cinémathèque centrale de Paris Sorbonne, Aéro Eiffel 100, les Archives Nationales, etc...)



Juin - Aéroscopie-Atlantique a obtenu un stand pour le meeting de l'Aéro-Club du Pays d'Ançenis à l'occasion de leur 60ème anniversaire.



Juillet - Tournage, au Grenier de l'Aviation, d'un film de FR3 « Henri Mignet, l'aventure de l'aviation pour tous » par

Laurent Cadoux avec les conseils d'Alain Mignet.

Aout - Présentation d'un film sur les records d'altitude du RL-16 au Grenier de l'Aviation.



Septembre - Aéroscopie-Atlantique participe aux Journées Européennes du Patrimoine sur deux sites : au Grenier pour la présentation de l'exposition « Michel Coiffard, un aviateur nantais dans la Première Guerre » et avec un stand sur le site de l'Amicale du Super Constellation.



Septembre - Le Pou-du-Ciel que nous prête Espace Air Passion part pour de très belles expositions à La Rochelle et Jonzac.



En remplacement, l'association « les Aéroplanes » nous a prêté le HM-14 construit par Patrice Mercier en Vendée (et qui n'a jamais volé).

Septembre - L'exposition sur Michel Coiffard était labellisée « Centenaire 1914-1918 ». Nous avons pu présenter les documents qui nous avaient été données quelques années auparavant.

Octobre - Une équipe du Mapica de La Baule est venue au Grenier de l'Aviation pour prendre des cotes sur le Mauboussin que nous exposons. Leur musée restaure un appareil de ce type.



Octobre - A l'initiative de Patrick Pelletier de l'Amicale du Super Constellation, nos deux associations ont pu visiter Aéroscopia, les Ailes Anciennes de Toulouse et Cap Avenir Concorde. Nous y avons été remarquablement accueillis.



Octobre - Pour gérer nos archives, Marie Bertrand a rejoint notre équipe. La tâche est d'ampleur !



Novembre - Retour de la maquette du René Gasnier III de Gérard Bon au Gre-



L'activité de l'association Aéroscopie Atlantique

Les visiteurs du Grenier

Maurice Tecner a retrouvé le planeur C-800 sur lequel il avait fait le dernier vol du planeur le 15 mai 1978, comme l'atteste le carnet de route de l'appareil.



Date	EQUIPAGE		LIEU		HEURE		Durée du vol	Nombre de passagers	Chargement
	Noms	Fonctions	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée			
1978	M. Tecner	P	Vol d'essai	Staveland	07h30	08h30	1h00	0	
1978	M. Tecner / M. Pineau		Vol d'essai	Staveland	08h30	09h30	1h00	0	

Thomas Dubois a retrouvé le Roger Adam RA-14 construit par son père. L'avion est prêté au Grenier de l'Aviation par Michel Pineau (à gauche), copropriétaire.



André Gallard a rejoint Aéroscopie-Atlantique en 2018. André a fait une carrière dans l'Aéronavale en tant que radariste sur Bréguet « Alizé », « Atlantic » et « Atlantic 2 ». André participe activement aux travaux du « Grenier », notamment sur le Fouga « Magister ».



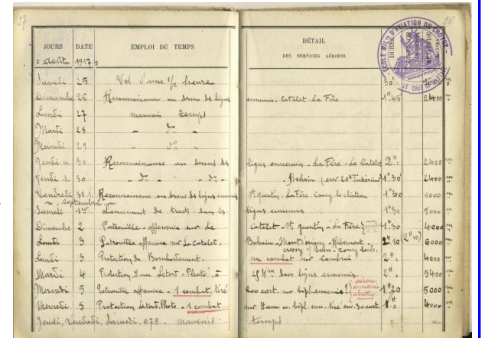
Au Grenier de l'Aviation :

exposition « Michel Coiffard, un aviateur nantais dans la Première Guerre Mondiale ».

L'association Aéroscopie Atlantique avait reçu de M. Thouny de nombreux documents (photos, courriers, décorations) personnels originaux de Michel Coiffard, as de la Première Guerre.

Nous avons présenté ces documents exceptionnels à l'occasion du centenaire de la fin de la Première Guerre Mondiale et dans le cadre des Journées Européennes du Patrimoine.

Merci à ceux qui ont contribué à cette exposition : Michel Compoin (insignes), Alain Le Coz (insignes, Méchin (profils), etc...



Le carnet de vol de Michel Coiffard est un document unique !

documents, casque, etc...), Alain Huc, Jean-Claude Le Guern (maquettes), Jean-Pierre Touzeau (photos), David Méchin (profils), etc...

A l'occasion de l'émission par la Poste d'un timbre en hommage aux as Maurice Boyau et Michel Coiffard, l'amicale philatélique **l'Ancre** a édité une carte « premier jour » et un dépliant basés sur des documents provenant de nos archives.



Travaux sur le Fouga « Magister » n°126

Le remontage du Fouga Magister n'est pas chose facile. L'avion est un assemblage d'éléments de plusieurs appareils (126, 151, 152, 134, 370 et même des éléments camerounais !). Il

manque des pièces et certaines ne s'ajustent pas.

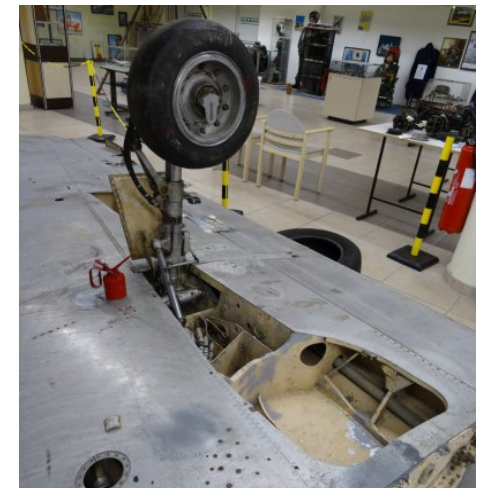
Malgré ces difficultés, l'empennage papillon a été remonté et le train gauche réassemblé. L'intrados de l'aile gauche étant nettoyé, nous allons pouvoir retourner l'aile et l'assembler au fuselage.



Remontage de l'empennage du Fouga



Polissage de l'intrados après assemblage du train d'atterrissage



Dons reçus au Grenier de l'Aviation



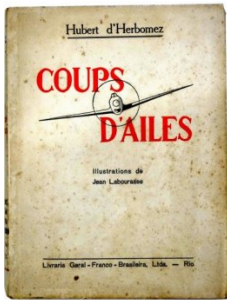
▲ Maquette de Canadair CL-415 donnée par M. Clément Romano



◀ Maquettes données par M. Alain Huc, les avions de la Première Guerre ont illustré l'exposition sur Mitchell Coiffard. Les autres maquettes représentent des appareils sous cocardes « exotiques » (Inde, Norvège, Tchécoslovaquie, Suisse, Yougoslavie, etc...).



▼ Alain Le Coz a fait don de revues américaines.



◀ Michel Pineau nous a apporté un livre écrit par Hubert d'Herbomez rempli d'anecdotes. L'auteur a dirigé la station Potez nantaise d'avant guerre, il a été pilote d'essai chez Couzinet et président de la section des Vieilles Tiges « René Bazin ».



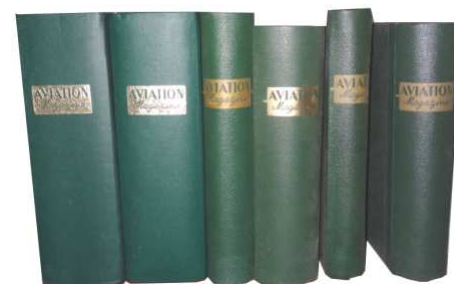
▲ Maquettes d'agence de l'Ancienne Compagnie aérienne RÉGIONAL Don de Madame Sophie BUGEL



◀ « Coup d'ailes » était aussi la revue de l'Aéro-club de Loire-Inférieure. J.P. N'Guyen nous en a donné quelques exemplaires avec des documents datant de la (re) naissance de l'Aéro-club.



▲ Jean-Pierre Compoint a retrouvé dans son grenier les maquettes de sa



▲ Bernard Checcagliani nous a fait cadeau d'une collection importante de revues, notamment Aviation Ma-



◀ Deux modèles réduits nous ont été donnés par Mme Martine Maisonneuve par l'intermédiaire du Macla.



◀ Cette carte aéronautique murale centrée sur l'aéroport de Cherbourg-Maupertus nous vient de la DGAC.

▼ Quelques unes des maquettes données par Mme Lavis (voir page suivante)



La collection Guy Lavis

Début 2018, Mme Lavis nous a fait don de la collection, la documentation et du matériel de Guy, son mari récemment décédé. Guy Lavis, ancien de l'Armée de l'Air avait chez lui un petit musée de la maquette : environ 200 maquettes montées et 350 boîtes à monter, des livres et des classeurs de documentation.... Nous avons donc fait deux voyages en Charente pour recueillir ce patrimoine.



► Jean-François, Yann, Daniel avec l'aide de Hervé Pierrot ont rempli un camion avec ce don.

- ◀ une petite partie du musée,
- une documentation soigneusement classée par type d'avion ou par constructeur
- un stock impressionnant de boîtes de maquettes de toutes époques. Beaucoup de travail en perspective !



▲ Guy Lavis a laissé une très belle collection de maquettes montées d'avions militaires comme ces chasseurs à réaction à l'échelle 1/48° (Ouragan, Mystère IV, Sabre, Super Mystère, etc...). Il aimait particulièrement les Mirage et les Skyraider.

La collection comprend une quantité importante de boîtes non montées. Certaines sont des pièces rares comme ces maquettes Heller des débuts de la marque, ces boîtes Tri-ang, ou Airfix, d'autres méritent un montage de qualité telles ces boîtes Azur ou Mach 2.

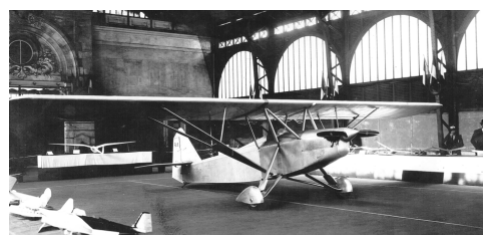
Avis aux amateurs !



Le dernier vol du René Leduc RL-19 par Jean-Pierre Lebrun

C'était le dimanche 17 décembre 1972, à l'aéro-club nous disposions de deux avions sur l'aérodrome de l'Aubinière à Ancenis, un Piper J3 et un René Leduc RL-19. Notre troisième avion, un Rallye MS 880, se trouvait basé à Nantes l'hiver car notre piste en herbe d'Ancenis était parfois impraticable pour raison d'humidité.

Ce jour là le Piper passant en entretien, l'avion de service était le « RL-19 » : exemplaire unique de cet avion conçu par René Leduc originaire de la région Nantaise et créateur d'une série de modèles d'avions légers pour différents usages : le **RL-12** avion-planeur de 27 ch (1939), le **RL-16** de 50 ch avec lequel il battit un record d'altitude



▲ Le RL-12 exposé à la patinoire de Nantes

(7788 m) en 1949, le **RL-19** avion biplace de tourisme (1952), le **RL-21** avion des records de vitesse (350 km/h le 21-12-1966) en catégorie moins de 500 kg et moins de 1000 kg construit en 6 ans, dans son appartement avec la participation de sa famille et, piloté par Raymond Davy ancien pilote et moniteur à l'aéro-club d'Angers au début des années 60.

Revenons au RL 19 : j'avais réalisé



▲ Le RL-16 au Centre d'Essais en Vol

trois vols avec celui-ci dans l'après midi tout en observant que le moteur émettait un léger cliquetis. Il venait de subir des travaux mais des responsables de l'aéro-club l'avaient essayé et conclurent qu'il était bon pour le service.

Le moteur donnait bien les tours mais dans un pressentiment, j'avais avisé une prairie bien orientée vis-à-vis du vent, quoique faible, près de la ville au cas où...

Ce jour là, c'était la Foire au vin à Ancenis, et revenant de celle-ci un couple d'agriculteurs s'arrêta pour

nous voir voler. Méfiants sur ma proposition d'aller survoler la fête avec eux ils me posèrent une question assez traditionnelle : « Il vous faudrait un champ grand comment pour vous poser ? ». Question à laquelle je me souviens avoir répondu « 400 mètres environ ».

Survient alors un ami : (Jean-Jacques Chupin de la Pommeraye) sans doute en quête d'aventure à qui je propose : « puisque ces messieurs dames ne veulent pas monter, partons ensemble » (il est 16 h 40). Après avoir survolé la fête à une altitude confortable, je perds volontairement quelques centaines de mètres pour survoler de plus près la Loire en crue.

Au moment de remettre un peu de gaz pour reprendre un vol horizontal, le moteur refuse l'augmentation de puissance demandée. Tout de suite je pense à un éventuel givrage, mais le réchauffe carbu n'y fait rien. Toute variation des gaz se traduit alors par une nouvelle perte de régime et je plafonne à 1800 tr/min avec un vario négatif.

Alors je me rends à l'évidence ; c'est la panne et ça n'arrive pas qu'aux autres.

Impossible de rejoindre le terrain avec 200 m à l'altimètre et 3 km à parcourir avec un taux de chute moyen de 2m/s, ça fait un compte à rebours de 100 secondes. Une décision rapide s'impose.

Les deux espaces qui se trouvent à ma portée sont : un terrain de foot et la prairie que j'avais préalablement visualisée dans l'après-midi. Le terrain de foot est entouré de peupliers, donc à éliminer.

J'encadre alors par la droite la prairie occupée par des vaches mais qui à cette heure-ci sont regroupées près de la barrière. Un cran de volet, réduction complète du moteur qui ne donne plus grand-chose de toute façon. En étape de base, je me sens court, même très court pour cette prairie, mais en allant droit devant je finirais ma course sur des serres de maraîchers avec un capotage assuré.

C'est alors que mon passager, avec qui je n'avais pas beaucoup échangé compte tenu de la situation, me pose la question : « ça va aller ? » j'entends

bien mais, trop concentré, je ne peux répondre l'issue étant trop incertaine.

Je vire alors désespérément tout en remettant des gaz, espérant allonger un peu ma trajectoire, mais c'est alors que le moteur rend son dernier souffle avec de forts claquements.

Pour ne rien arranger, le champ est bordé de ce côté par un mur d'environ 1,50 mètre de hauteur.

Le sol arrive assez rapidement alors que mon virage est à peine terminé et que les commandes deviennent de plus en plus molles ; d'un seul geste je tire le manche en butée arrière (le geste désespéré qui sauve s'il est accompli au bon moment) et l'avion touche le pré d'abord par la roulette arrière



▲ Le RL-19 à Brienne-le-Château

(c'est un train classique), puis par la roue droite, rebondit sur la roue gauche, puis bascule de nouveau sur la roue droite et enfin se stabilise, c'est comme un appontage mais sans violence. Un peu de freins, la pente devenant descendante, mais pas trop pour ne pas capoter, car nous approchons de la clôture pour nous en arrêter à environs 10 mètres.

Un grand soulagement m'envahit car on n'a rien cassé et, et, surprise, le moteur que je croyais bloqué tourne encore à un régime de ralenti plutôt boiteux toujours accompagné de claquements.

Contacts coupés (définitivement), nous nous retrouvons dans un grand silence comme des étrangers non attendus et débarquant en territoire inconnu.



▲ Le RL-21 exposé en 1997

Le dernier vol du René Leduc RL-19 par Jean-Pierre Lebrun suite

La réponse à la question de Jean-Jacques devenait sans objet, alors nous nous regardons en retenant un éclat de rire comme deux

compères venant de faire un bon coup. Il me restait ensuite un compte rendu à rédiger pour le district aéronautique.

Conclusion et commentaires :

Côté chance : La prairie très courte (environ 135 m) était un peu bombée, donc naturellement drainée, ce qui nous a probablement épargné du capotage re-

douté sur terrain meuble.

Les treize vaches (comptées après coup par Jean-Jacques) étaient regroupées près de la barrière au moment de l'atterrissage.

L'avion RL-19 avait un train d'atterrissage très large et cela nous a sans doute évité de casser car avec l'inclinaison que nous avons au moment du toucher le saumon droit a dû râper le sol, une trace de terre et d'herbe a été relevée sur ce dernier avant le démontage.

Côté pilote : j'étais assez entraîné avec 300 heures de vol dont 70 heures dans les six derniers mois et 48 heures sur le RL19 .

Côté passager : Je remercie Jean-Jacques d'avoir gardé son sang froid mais je regrette que sa fidèle caméra soit restée dans sa voiture à ce moment là.

Nature de la panne : Après démontage du moteur il a été

constaté qu'une soupape était tombée dans un cylindre ce qui explique la perte progressive de la puissance que nous avons subie jusqu'aux claquements de la fin.



Quelques caractéristiques du RL 19 F-PAGT :

Biplace côte à côte, aile basse haubanée par-dessus

Structure bois, revêtement contreplaqué

Envergure : 9,19 m

Longueur : 7,86 m

Masse à vide : 496 kg

Masse maxi au décollage : 682 kg

Vitesse de croisière : 130 km/h

Moteur Continental 90 ch

Premier vol le 24 juin 1952 à Nantes

Dernier vol le 17 décembre 1972 à Ancenis

Merci à :

René Leduc d'avoir conçu un avion facile à piloter avec une voilure épaisse qui porte encore aux basses vitesses,

GPPA pour les éléments recueillis dans ses archives,

Gilles Lebrun, mon frère, pour les photos et l'aide à la rédaction,

Alix pour la présentation dans le journal de l'aéro-club : « l'Envol »

J'ai eu l'occasion de rencontrer et apprécier René Leduc qui vers 1970 réfléchissait à un projet d'avion minimal qu'on appellerait aujourd'hui ULM.



rapide me laissant juste le temps de prévenir ma famille. Il s'ensuit un questionnaire avec un gendarme pour moi et un autre pour Jean-Jacques, mais ça se passe très bien dans la maison de l'agriculteur, autour d'un verre de



rapide me laissant juste le temps de prévenir ma famille. Il s'ensuit un questionnaire avec un gendarme pour moi et un autre pour Jean-Jacques, mais ça se passe très bien dans la maison de l'agriculteur, autour d'un verre de



La Restauration du RL-19

Après sa carrière à l'Aéroclub du Pays d'Ancenis, le RL-19 est racheté par René Leduc Fils qui en fait don en 1975 au RSA qui le stocke dans le défunt musée aéronautique de Champagne à Brienne-le-Château. Cet appareil y est cannibalisé. Les ailes sont éventrées pour voler des éléments de commandes des volets. Le stockage

est fait sans précaution et le revêtement souffre des intempéries. Des rongeurs élisent domicile dans les ailes en y laissant des vestiges peu ragoûtants. L'avion trouve ensuite refuge à Angers au GPPA / Espace Air Passion qui en a fait don à l'association « Les Aéroplanes » en 2016.

Les éléments avaient été repeints dans



des teintes différentes de l'original, mais le décapage a permis de retrouver la couleur initiale.

suite page suivante

La Restauration du RL-19 Suite

Sources textes et photos : association « les Aéroplanes »
Aéroport Nantes-Atlantique Case postale 63
44346 BOUGUENAI CEDEX

Cet exemplaire unique sera remis dans son état d'origine à l'exception du moteur Hirth introuvable sauf dans des musées.

Le seul document en couleur qui le représente se trouve dans le garage Gasse de Pornic qui l'exhibe avec une fierté bien compréhensible.

La cellule (ailes, fuselage, gouvernes) a été décapée, poncée, réparée et enduite.

Les commandes ont été restaurées et montées sur l'avion.

Le tableau de bord a été reconstitué.

Le train d'atterrissage a été démonté



et décapé. Des pneus à la bonne dimension ont été trouvés.



Application de la peinture d'apprêt sur le fuselage du RL-19 à l'atelier des «Aéroplanes» à St-Pazanne .



Le tableau de bord a été refait avec des copies d'instruments, les pièces d'origine étant quasiment introuvables.

La fin du Mirage III n°65 du record de Jacqueline Auriol

Récit du Lieutenant-Colonel Jean-Michel Guesdon

Ma seconde éjection

Je me suis éjecté une deuxième fois dans des conditions très différentes mais pas moins intéressantes.

L'autre était le numéro 65, celui avec lequel Jacqueline Auriol avait battu le record du monde de vitesse.

Ce jour-là, j'étais en combat à très haute altitude. J'effectuais un retournement pendant lequel l'avion a été pris de vibrations à la fois très fortes et

pensant qu'il devait y avoir un décrochage du compresseur.

J'avais déjà subi ce type de panne sur

Mirage III, mais là, tout vibrait vraiment très fortement. Je pique, je réduis donc mais ça vibré toujours ! Je perds 10000 pieds et je m'aperçois que ma T4 était à 0, signe que j'avais



Les restes du Mirage III n°65 dans un champ de maïs.

Photos J-M Guesdon

entretenues. N'arrivant même pas à lire mes instruments, je réduis, je pique comme on le fait dans ces cas là,

Je coupe le réacteur, je tente un rallumage un peu rapidement, je recoupe en me disant appliquons la procédure à l'altitude correcte et j'essaye une nouvelle fois de rallumer sans plus de succès. Je ressors alors le bouquin pour recommencer la sé-

quence à zéro.

J'ai ainsi tenté plusieurs rallumages mais ça n'a jamais voulu marcher !



Photo B. Chenel

Normalement, on s'éjecte à 10000 pieds quand on n'a pas pu rallumer mais comme j'étais au dessus d'un village près d'une grande antenne au nord-ouest de Çreil, j'ai attendu de passer le village pour que l'avion ne se crashe pas dedans et, du coup. Je me suis éjecté à 3000pieds au dessus d'un bois. C'est pourquoi je me suis retrouvé dans un arbre à 4 mètres du sol, Je me suis quand même libéré rapidement et, à peine à terre, quelqu'un qui m'avait vu m'éjecter était déjà là pour me récupérer. Je me suis donc retrouvé dans une ferme où un hélicoptère est venu me chercher.

Cela ne m'a pas empêché d'aller voir tout de suite l'épave de mon avion, ce que le médecin PN n'a pas apprécié du tout !

Avec l'aimable autorisation de l'auteur

Les Frères Mahé (complément)



Dans notre bulletin n°6 d'octobre 2013, nous avons présenté un article « une famille de héros nantais » concernant les frères Mahé. La photo ci-contre était mal légendée. M. Loïc Mahé nous a indiqué la véritable origine du nom attribué au Stampe F-BDCE de l'Aéroclub de Loire-

Inférieure. « l'avion baptisé « Cdt Mahé » l'a été pour Jean Mahé après son décès accidentel ». Rappelons que **Jean Mahé**, commandant du Groupe Bretagne, a trouvé la mort le 2 décembre 1946 en Alsace, dans un accident d'avion dont il était passager.



L'historique de la Base 921 de Taverny « Frères Mahé » nous a permis de mieux connaître le benjamin de la famille Mahé, le **Lieutenant Claude Mahé** (17/11/ 1926 - 7/02/1952), Médaille de la Résistance, Chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume, Cité à l'Ordre de l'Aviation française à titre posthume.

Il milite dans les réseaux de la résistance, puis combat avec sa mère dans la poche de Saint-Nazaire. Le 10 août 1944, à dix huit ans, il s'engage pour la durée de la guerre au 5ème Bataillon

territoriale du Bourget, puis à la Base Ecole 705 de COGNAC le 9 avril 1948.

Nommé au grade de Lieutenant le 25 mai 1948, il poursuit sa carrière dans les Ecoles à Nantes puis à Cazaux avant d'être admis, sur sa demande dans le corps des officiers de l'air le 18 juin 1949.

Affecté à la 4ème Escadre de chasse à Friedrichshafen, il rejoint le Groupe de chasse 2/4 La Fayette le 6 octobre 1949.

La réorganisation du groupe 2/4 le fait affecter à l'Escadron 4/4 Ardennes le 1er janvier 1950.

Dans la documentation que nous a léguée l'épouse de Guy Lavis, nous avons trouvé deux ouvrages mentionnant Claude Mahé et l'accident qui lui a coûté la vie.

Le lieutenant Claude Mahé était affecté au Groupe de Chasse 1/4 « Dauphiné ». Sous le commandement du Cdt Marias, une patrouille acrobatique de neuf « Vampire » au sein de la 4ème Escadre de

Chasse avait été constituée. Le Lt Claude Mahé participait à cette patrouille alors basée à Friedrichshafen.

Voici le récit du général Charles Durand de Prémoréol ancien chef du « Dauphiné » (1951-1953) : « Un terrible accident est venu endeuiller mon commandement. Le 7 février 1952, deux de mes meilleurs pilotes, le lieutenant Pierre Choquet, jeune chef de patrouille, et Claude Mahé, décollaient pour un vol d'entraînement au Brevet de chef de patrouille. Lors du rassemblement après leur décollage, les deux avions se sont

▼ M. Loïc Mahé nous a aussi envoyé une photo de son père **Yves Mahé**, prise à Saint-Nom-la-Bretèche, le 28 septembre 1949 à l'occasion de la cérémonie de la remise de la Croix de la Libération par le Général de Gaulle. Yves Mahé (1919-1962) avait rejoint Londres en 1940, il a combattu dans la RAF puis au Normandie-



heurtés.

Désespérés, ils se sont écrasés à 2 kilomètres du terrain. Les deux pilotes étaient tués. Ils laissaient tous deux une jeune femme, l'une avec un enfant et l'autre avec trois. Il m'incombait de les prévenir, puis de faire l'éloge des deux disparus lors de la cérémonie religieuse. Bien cruelle tâche. »

Sources : Le Meilleur, EC 01.004 « Dauphiné » 1915-2010 - Le Trait d'Union spécial Vampire / Mistral



Le Curtiss H-751 n° 82 a été endommagé le 9 juin 1949 par le Lt Mahé. Son épave a été restaurée par Stephen Grey, l'avion revole depuis 2004. Photo JP Touzeau

de Marche des Forces Françaises de l'Intérieur, il participe aux opérations du Front de l'Atlantique comme chef de section de combat du 13 août 1944 au 18 février 1945,

Muté dans l'Armée de l'Air, il rejoint la 2ème Compagnie de la Base aérienne 117 le 28 février 1945 avant de suivre l'Ecole des cadres de Nîmes du 1er avril 1946 au 15 octobre 1946, date à laquelle il rejoint la 2ème Région aérienne à Paris.

Nommé Sous-lieutenant le 25 mai 1946 il est affecté à la Base aérienne

L'Amicale du Super Constellation

L'Amicale du Super Constellation poursuit le travail de restauration du F-BGNJ - N° 4519, en fonction des possibilités, et des aides financières reçues. L'obtention des subventions exige un travail important pour la rédaction des dossiers de demande adressés aux divers organismes que nous sollicitons. Et nous devons recommencer ces demandes pour chacun des travaux envisagés sur cet aéronef. Nous tenons à remercier tout particulièrement pour leur soutien :

- La Direction Régionale des Affaires Culturelles des Pays de la Loire,
- Le Conseil Régional des Pays de la Loire,
- Le Conseil Départemental de Loire Atlantique
- La Fondation du Patrimoine de Loire Atlantique
- La Ville de Nantes, de Bouguenais, de Saint Aignan de Grand Lieu.
- Mécènes particuliers

maintenir en état.

Rappel des travaux réalisés à ce jour :

Poste de pilotage (cockpit) : l'ensemble des tableaux d'instruments ont été peints, les câblages tirés à neuf et les voyants remis sous

tension, la sellerie des fauteuils et sièges refaits et les hublots remplacés par des neufs.

Cabine passagers : les hublots ont tous été remplacés et leurs entourages intérieurs nettoyés, les cabinets de toilettes avant et arrière remis en état.

Train principal : les pneumatiques/chambres à air et jantes ont été remplacés, les roulements vérifiés et graissés. Les fûts et structures du train ont été sablés et repeints.

Travaux en cours

Fauteuils passagers (au nombre de dix unités) : Restauration des structures métalliques, révision des systèmes de basculement, remise en état des accoudoirs, nettoyage des ceintures, des plaques de propreté, et tension du treillage nylon (suspension coussin assise et dorsal).

La sellerie, mousses et tissus, est en cours de réparation par les Ets S.O.V

de St Herblain.

Finition des cabines arrière et avant : pose de la moquette sur les soubassements (entre hublots & plancher), sur le sol (sous les sièges et dans l'allée centrale), fixation des rails (rideaux) et grilles de ventilation (en partie inférieure).

Objectif de l'Amicale :

Poursuivre ces travaux



afin de remettre l'appareil dans son état d'origine (1953), le préserver afin qu'il participe pour sa part à la mémoire du patrimoine aéronautique.

Appel aux bénévoles :

Pour réaliser ce travail de rénovation et de maintien en état, nous avons besoin de bénévoles de tous âges et de toutes qualifications. Prenez contact avec nous ou rendez nous visite sur le site de l'avion le jeudi ou le samedi de chaque semaine (merci de prendre rendez-vous par téléphone quelques jours avant).

Nos coordonnées :

Adresse :

Amicale du Super Constellation,
124 rue de l'Aviation,
44340 BOUGUENAI

Site : <http://superconstellation-nantes.fr>

Contacts :

contact@superconstellation-nantes.fr

vice-president@superconstellation-nantes.fr

secretaire@superconstellation-nantes.fr

ROULAUD Claude 06 10 41 79 33

PELLETIER Patrick 06 71 71 27 60

BEYSSAT Michel 06 30 81 89 17

BIRON Pierre-André 06 15 23 03 73

Visites : Tous les 1er samedi de chaque mois (entre le 1er mars et le 31 octobre de chaque année)

Tarif : 5 € par personne, gratuit enfants jusqu'à 12 ans.

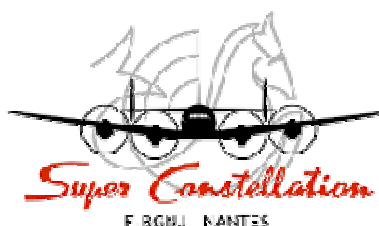
Journées Européennes du Patrimoine : un W.E en septembre chaque année.

Rédacteurs :

Patrick PELLETIER, Claude ROULAUD



Sans les aides financières que nous accordent ces organismes, nous ne pourrions poursuivre la restauration du Lockheed Super Constellation L 1049 G et le



Les passeurs de mémoire

Ils sont tombés, nous les avons retrouvés,
nous les avons honorés.



L'ABSA 39/45 L'Association Bretonne du Souvenir Aérien s'est donné pour mission d'effectuer des recherches concernant l'histoire aérienne de la seconde guerre mondiale, de retrouver parfois les épaves enfouies dans le sol breton, retracer l'histoire de ces aviateurs tombés avec leurs appareils au retour d'une mission, informer les familles et honorer avec elles la mémoire de ces guerriers du ciel.

Les objectifs de l'ABSA

Répertorier tous les appareils tombés sur le sol breton durant la seconde guerre mondiale. Les chasseurs de toutes nationalités abattus lors de combats aériens ou les bombardiers anglais et américains touchés par la DCA allemande ou attaqués par les chasseurs à leur retour de mission de bombardements sur le sol breton.

Enquêter en faisant du porte à porte afin de recueillir les témoignages des villageois présents les jours du drame. La plupart de ces témoins n'étaient que des enfants durant cette guerre.

Consulter les archives municipales, départementales, nationales et internationales.

Recueillir sur chaque pilote ou membres d'équipage les noms, grades, unités et fonction à bord de l'avion.

Fouiller sur le site du crash avec les autorisations de la Préfecture.

Se souvenir par des commémorations de ces aviateurs en présence des familles.

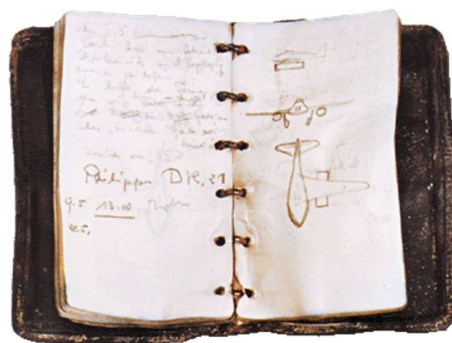
Exposer afin de faire découvrir au public les histoires de ces équipages tombés sur le sol français ainsi que celles de tous ces hommes et femmes, parfois arrêtés et torturés pour avoir aidé des aviateurs à s'évader.



Fouilles du Rheu (35). Le corps d'un pilote allemand est encore dans l'appareil.



Son hamais de parachute.



Son carnet de notes avec un dessin d'un Messerschmitt 262.



Meeting aérien de Cholet 2018.



En hommage d'un équipage anglais tombé au large de St Malo.



Le moteur du Messerschmitt Bf 109

La médaille du Pentagone a été décernée à l'ABSA 39-45 en reconnaissance de son action



L'équipe ABSA 39-45 à Cholet



En hommage à un pilote américain en présence de sa famille.



30 octobre 2018, St-Nazaire. Accueil de Larry Smelser, fils d'un pilote disparu en mer en novembre 1942.

Les passeurs de mémoire suite

Ils sont tombés, nous les avons retrouvés,
nous les avons honorés.



Meeting aérien de Rennes.

De belles rencontres



Jack Krine figure emblématique du monde aéronautique



Le stand ABSA 39-45.



Visite sur le stand ABSA d'Helen Patton, petite fille du Général Patton.



Manifestation de Ploëuc-sur-Lié en 2018



Monsieur Eric Beaty, attaché d'Ambassade américain.

Raconter à nos enfants afin qu'ils n'oublent jamais tous ces hommes et femmes qui se sont battus pour notre liberté.



Pierre Mahé raconte aux enfants l'histoire des équipages.



Conférence dans un lycée de Merdrignac (22).

L'information par les médias

Pays de Rennes

Betton

Guerre 39-45 : les restes d'un bombardier anglais exposés

Trois questions à Daniel Dahlet, président de l'Association Bretonne du Souvenir Aérien.

En quoi consiste votre association ?
L'association existe depuis 2004. Notre premier objectif est de recenser tous les crashés d'avion survenus en Bretagne et en Loire-Atlantique durant la Seconde Guerre mondiale. Nous nous appuyons pour cela sur les témoignages et les archives à notre disposition.
A ce jour, nous avons répertoriés près de 200 crashés en Bre-et-Vilaine et 1 200 dans toute la Bretagne. Quand les pièces sont intéressantes, nous nous rendons sur place pour effectuer des fouilles. L'été est ensuite consacré à l'exposition des pièces retrouvées.
L'important, pour nous, est de restaurer la mémoire de ces jeunes hommes, qui pour le plupart sont venus mourir ou tomber sur notre sol, qu'ils soient alliés ou ennemis.

A Betton, vous avez trouvé les restes d'un bombardier ?
Tout à fait, il s'agit d'un bombardier Lancaster. De plus d'une dizaine de bombardiers sur Rennes, ou ils devaient poursuivre les attaques sur les lignes de communication ennemies à hauteur de Maison-François, des aviateurs anglais ont été touchés en plein vol par les tirs de la Flak, une unité de la Luftwaffe allemande. L'avion s'est écrasé quelques minutes plus tard, dans un champ au nord de Rennes, à la Foie.

Quelle partie de la médaille du Pentagone vous a été remise ?
Daniel Dahlet (à gauche) et une partie des membres de l'Association Bretonne du Souvenir Aérien, devant l'une des pièces la plus importante du bombardier qui a été crashé à Betton : un moteur d'hélice.

En novembre, une dizaine d'adhérents de l'association sont donc venus au lieu de La Foie, accompagnés de trois techniciens du centre de démantèlement de Nantes, afin d'entreprendre des fouilles. Au terme de deux journées consécutives à remuer la terre, nous avons pu rassembler de nombreux objets, comme des bombes d'oxygène, des pistons, des soupapes, des munitions, un

Les pièces trouvées sont-elles exposées à Betton ?
Oui, à l'occasion de la cérémonie du 8 mai, un hommage sera rendu aux sept aviateurs anglais tombés sous les tirs allemands, le 9 juin 1944. En parallèle, une exposition permettra de découvrir

toutes les pièces retrouvées, ainsi que différents objets de l'aviation de la Seconde Guerre mondiale.

Du lundi 6 mai au mercredi 8 mai, à la mairie, salle du conseil municipal, de 16 h à 18 h, sauf mercredi de 10 h 30 à 11 h 30 et de 15 h à 17 h. Renseignements : www.absa3945.com



La médaille du Pentagone décernée à l'ABSA en reconnaissance de son action.



ABSA
ASSOCIATION BRETONNE DU SOUVENIR AERIEN

Notre site internet :
www.absa3945.com

Nous écrire :
Daniel Dahlet
16 chemin de Fresne—35680 BAIS

Nous contacter :
Yves Genachte Le Bail
y.genachtelebaill@gmail.com
06 42 20 73 81

Benoit Paquet
b.paquet@orange.fr
06 82 86 03 91

Nouveautés sur le diorama du « Projet AA »

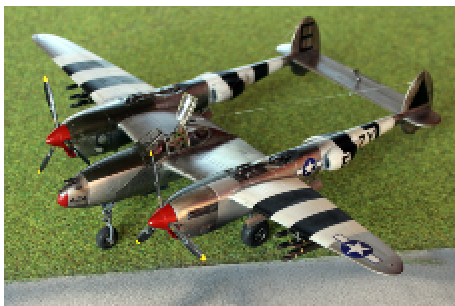
Le Club de Maquettes et Modélisme de Châteaubriant, en lien avec l'ABSA 39-45 a entrepris en 2013 de réaliser un diorama reproduisant la base aérienne anglaise de Oakington (près de Cambridge), sur laquelle on retrouve les maquettes au 1/48° des avions tombés en Bretagne et Loire-Atlantique. De nouvelles maquettes sont arrivées en 2018.

Hawker Hurricane Mk I Squadron 1, RAF



Tombé le 14 juin 1940 lors d'une mission d'escorte navale dans la région de Saint-Nazaire. Le pilote, le **Flight Lieutenant Philip Edmund Warcup**, sauta en parachute et fut capturé. Il fut interné au Stalag Luft I puis au Stalag Luft III jusqu'à la fin de la guerre.

Lockheed P-38J Lightning 474th FG/429th FS/9th AF



Piloté par le **1st Lt. Rolland E. Levey**, ce P-38 décolla le mercredi 5 juillet 1944 de la base RAF 454 Warmwell dans le Dorset pour une mission de bombardement du pont suspendu d'Ancenis et de mitraillage des troupes allemandes. Son P-38 eut son moteur gauche gravement endommagé par l'explosion de sa propre bombe sur le pont. Il dut se poser d'urgence sur le ventre dans un champ à 1 km au sud de Ruffigné (44). Le pilote, indemne, aidé par la résistance locale, a pu regagner la Grande-Bretagne probablement le 9 août 1944.

Boeing B-17F-40-BO 306th BG/367th BS/8th AF

Le 16 février 1943, ce B-17 décolle avec d'autres Forteresses Volantes de la base de Thurleigh (Angleterre). Leur objectif, la base sous-marine de Saint-Nazaire. L'équipage est composé du **1st Lt. Joseph Downing** (pilote, 29 ans), du **2nd Lt. Kelly Howard** (copilote, 24 ans), du **1st Lt. Howard Pratt** (navigateur, 25 ans), du **2nd Lt. George Brian** (bombardier, 24 ans), du **S/Sgt. Allen Norman Robinson** (radio observateur), du **Sgt. Henry H. Jones** (mitrailleur supérieur, 23 ans), du **Sgt Royal Green** (mitrailleur inférieur, 21



ans), des **Sergents Harvey Ross** (21 ans) et **Georges Green**, mitrailleurs latéraux et du **sergent Loras Elliot** (mitrailleur de queue, 25 ans). A midi, la formation survole l'objectif et l'avion largue ses 2 700 kg de bombes. Soudain le B-17 est touché par la Flak et 2 moteurs prennent feu. Puis il est attaqué par des Focke Wulf FW 190 au large de Perros-Guirec (22) et un 3e moteur prend feu. Harvey Ross s'écroute, touché mortellement par les chasseurs. Le pilote décide alors de ramener l'avion vers la terre et ordonne d'évacuer l'appareil. Puis il réoriente son avion vers la mer, pour ne pas qu'il tombe sur des habitations, et saute. Les aviateurs atterrissent aux alentours de Saint-Gilles des Bois (22). Ils seront capturés. Deux parviendront à s'évader

Lockheed P-38J-10-LO Lightning 428th FG/474th FS



Le 19 juillet 1944, le **1st Lieutenant Jerry Hart** attaque en vol rasant l'aérodrome en herbe de Ligné (nord-est de Nantes). Touché par la Flak, le P-38 de Hart prit feu. Hart sauta en parachute. Il fut capturé par les allemands et envoyé en Allemagne, à Francfort puis au Stalag Luft III. Il fut libéré en 1945 par les divisions du général Patton.

Republic P-47D-20-RE Thunderbolt 353rd FG/352nd FS



Piloté par le **1st Lt. William S. Marchant**, le 10 juin 1944, ce P-47 était en mission dans la région de Rennes. Il attaqua le terrain d'aviation de Rennes mais annonça à la radio que son avion était en feu. L'avion s'écrasa au lieu-dit « La Drolais » sur la commune de Mouazé (35). Le pilote fut tué sur le coup. Le village organisa ses funérailles à Mouazé. A la libération, il fut transféré au cimetière de Saint-James où il repose encore.

Dans la barrière !

(photos collection Daniel Chateau)

Avec l'avènement de la propulsion à réaction, la vitesse d'atterrissage ou de décollage des avions augmente sérieusement. Sur les pistes des bases militaires, la barrière d'arrêt constitue parfois le moyen de sauver un avion en difficulté (défaillance des freins, vitesse d'atterrissage excessive, décollage avorté, etc...). La barrière souple en nylon est constituée de lanières verticales reliées par des sangles horizontales, le tout dressé grâce à des poteaux gonflables. Le déploiement de la barrière est automatique ou commandé manuellement par un contrôleur. Selon les cas, l'avion est plus ou moins endommagé, mais le pilote est sauf. Voici quelques photos d'avions « dans le filet ».



Le train avant du Fouga n°418 code 315-XP du Groupement École 00/315 n'a pas supporté l'arrêt.



Le Mystère IV n°116 du 1/8 est maintenant préservé au musée de Savigny-les-Beaune aux couleurs de la Patrouille de France.



Le F-100 Super-Sabre n°42123 de la 3ème Escadre de Chasse après avoir engagé la barrière. La perche n'est pas cassée, elle est juste pliable.



La barrière a entaillé les « lèvres » de ce F-100.



Un Mirage IIIC pouvait s'arrêter en 275 m avec la barrière. Celui-ci a mal supporté d'être freiné de cette manière : train avant et nez du radar Cyrano pliés.



Ce Mirage IIIE s'est carrément mis en travers de la piste après avoir engagé la barrière.

L'Aéroscope : une équipe de passionnés !

Président :

Jean-François Le Clerc

Secrétaire :

Daniel Chateau

Secrétaire Adjoint :

Franck Piederrière

Trésorier :

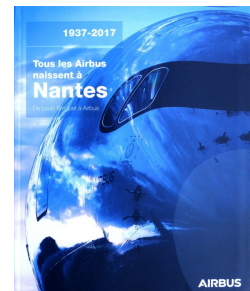
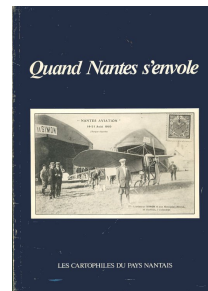
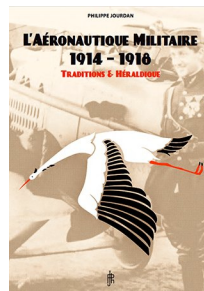
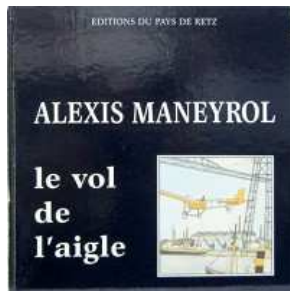
Jacky Boiteau

Et bien sûr les adhérents

Pourquoi pas vous ?



Des livres disponibles à notre boutique :



et de nombreux ouvrages d'occasion

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,

Contactez nous : ☎ 06 71 46 86 64 ✉ aeroscope@free.fr

☎ 06 81 23 35 40 ✉ aeroscope@orange.fr



notre vocation

L'Aéroscope Atlantique a pour objectif de valoriser 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

nos partenaires



50 MAGASINS

www.le-sillon-shopping.com

notre exposition

Le Grenier de l'Aviation



Centre commercial
SILLON SHOPPING AUCHAN
NIVEAU INFÉRIEUR

8, avenue des Thébaudières
44800 SAINT-HERBLAIN

ENTRÉE LIBRE

**TOUS LES SAMEDIS
DE 14 h. à 18 h.**



Pour nous contacter : ☎ 06 71 46 86 64

☎ 06 81 23 35 40

✉ aeroscope@free.fr

✉ aeroscope@orange.fr



Rejoignez-nous sur nos pages Facebook

AEROSCOPE ATLANTIQUE et LE GRENIER DE L'AVIATION - AEROSCOPE