







La lettre du Bobcat

n° 26 - mars 2020 Espace Air Passion - Musée Régional de l'Air Angers-Loire-Aéroport 49140 Marcé (France)

Chers amis,

Tout d'abord, le rédacteur de ces lignes vous doit des excuses. En page 2 de notre dernière Lettre, il a présenté deux fois la même photo. Ce n'est pas trop grave car il s'agissait de la Mission Aviation Légère de la DGAC qui sont des amis et suivent attentivement nos travaux, mais nous nous excusons auprès du groupe Patrimoine d'Aéroport de Paris que vous retrouverez dans ce numéro. Le rédacteur était-il fatigué car il travaille souvent à ce document très tard le soir, ou bien avait-il abusé du lait-fraise? Quoi qu'il en soit, il essayera de ne plus répéter cette erreur!

L'équipe du Bobcat se structure et un nouveau membre nous a rejoints. Ébéniste de haut niveau, il travaille en équipe avec Maurice Réthoré. Nous vous les présenterons dans les pages suivantes.

Enfin, nous arriverons très bientôt à la nécessité de mettre en croix l'appareil mais c'est une « grosse bête » et se posera alors un problème aigu de place.

Pour l'instant, tout est arrêté; l'épidémie de coronavirus et le nécessaire confinement qui s'ensuit nous tiennent éloignés du musée. Seuls, les dossiers historiques, traités à domicile, progressent bien et il est vraisemblable qu'aucun travail suivi ne puisse être redémarré dans les ateliers avant la mi-mai (prochaine Lettre du Bobcat en septembre donc).

Mais l'optimisme règne car depuis presque 40 ans qu'existe le GPPA, nous avons toujours surmonté les difficultés avec l'aide des collectivités locales, nos amies depuis l'origine, de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et de l'Office pour la Sécurité de l'Aviation Civile (OSAC) avec qui nous entretenons d'excellentes relations.

Et le Bobcat revolera... un jour!

Très amicalement.

La Lettre du Bobcat mars 2020 - 2

Nos visiteurs

Le chantier du *Bobcat* attire toujours beaucoup de visiteurs, impressionnés par la taille de l'appareil, l'apparente complexité de sa structure et la qualité du travail qu'ils découvrent.

Fin mai dernier, nous avions eu le plaisir de recevoir le groupe « Patrimoine » d'Aéroport de Paris venu visiter notre musée durant un après-midi très riche en échanges. La photo n'avait pu être présentée à la suite d'une erreur du rédacteur qui s'empresse de la publier ci-dessous.



3 janvier: Pierre Yves Huerre, patron de la Mission Aviation Légère à la DGAC a profité d'un passage en Anjou pour visiter notre musée avec sa famille et des amis. Bien sûr, il s'est arrêté longuement devant le Bobcat et nous l'avons informé des progrès de la restauration de cet avion.



8 février: Le Colonel Claude Liedet et l'équipe de Tours sont venus passer un après-midi dans notre musée. Ancien pilote de chasse, il avait entendu parler de cet avion dans l'Armée de l'Air au début des années cinquante mais n'en avait jamais vu de près. Cette lacune est désormais comblée.

Aménagement de l'atelier

Le chantier du Bobcat évolue et de nombreuses questions apparaissent. Le site du Bamboo Bomber est très riche en documentation technique (en fait toute la documentation de l'USAF sur cet appareil). Nous l'avons téléchargée et imprimée. Notre ami, Jean-Marc Pichot, fournit à la demande toute la documentation nécessaire.



Les travaux en cours

Les ailes

Le gros travail sur les ailes est fini et celles-ci n'attendent plus qu'un montage à blanc (mise en croix) pour pouvoir déterminer avec précision les longueurs de câble des ailerons. De ce fait, rien ne pourra se faire sur les voilures tant que le fuselage n'est pas fini.

En attendant, les ailes sont stockées verticalement tandis qu'une autre équipe profite de la disponibilité de la menuiserie pour débuter le chantier de l'Albert n° 01 F-AJFZ (mais ceci est une autre histoire).



La Lettre du Bobcat mars 2020 - 3

Le fuselage

Le gros du travail est maintenant sur le fuselage. Nous avons découvert, dans les écrits d'Otto Trottman que pour des raisons pratiques, il avait coffré entièrement le nez du fuselage, ce qui ne correspond ni aux plans ni aux photos en notre possession.

Soucieux de rigueur historique, il a été décidé de « décortiquer » ce nez puis reconstituer le coffrage initial. C'est très loin d'être facile car l'ensemble



est constitué de minces pièces de bois dont les collages ont souffert du temps et d'un début de restauration mal adapté. Il a fallu faire un support spécial pour pouvoir travailler efficacement et d'une manière bien symétrique mais le résultat est à la hauteur des attentes.

Dans l'approche « philosophique » de cette restauration, il faut se souvenir que durant la guerre, ce sont tous les ateliers ayant une notion de travail du bois qui ont participé à la construction des *Bobcat*. Ce sont des centaines d'entreprise, des milliers de femmes



et d'hommes (surtout des femmes d'ailleurs), qui ont découpé les pièces et les ont assemblées.

Alors... certes les plans existent (et nous les avons d'ailleurs) mais ils étaient là pour « donner une idée » et non pour être suivis scrupuleusement comme le fera l'industrie aéronautique plus tard.

En finale, chaque avion est unique, avec des écarts de dimensions pouvant atteindre plusieurs centimètres sur l'envergure et la longueur. Et vraiment, cela ne facilite pas le travail de nos amis menuisiers qui sont obligés d'adapter à chaque instant.

Toutefois, les techniques étant simples et classiques, les réparations en temps de guerre, et les restaurations de nos jours sont relativement aisées. Le seul problème, pour l'auteur de ces lignes, est que ces travaux sont longs et méticuleux mais peu « visuels » et qu'il est difficile de raconter des actions répétitives, même si chacune est précédée d'un long moment d'analyse et de réflexion.

Recherches historiques

Pendant que nos camarades travaillent avec attention et passion dans les ateliers, une autre équipe se débat à la recherche de l'histoire détaillée de cet appareil.

Pour sa vie militaire initiale, ce fut assez simple grâce aux efforts des services historiques de l'USAF. Pour sa vie civile ultérieure, c'est plus complexe mais on vient de retrouver le dossier de l'appareil en Belgique.

Sollicités par notre ami Patrick Vinot Préfontaine, rédacteur en chef du magazine *Le Trait d'Union*, les spotters d'Air Britain se sont mis à la recherche de l'histoire de cet avion. Et c'est Peter Vercruyjsse, hollandais, qui a pu nous retrouver l'essentiel de la vie de cet appareil. Nous avions déjà des éléments mais son travail les complète très largement.

Ceux qui suivent la restauration de cette machine depuis l'origine savent que Gérard Etheve, alors P.-D.G. de la compagnie aérienne Air Austral avait fait un gros effort financier, tant à titre personnel qu'au nom de sa compagnie, pour aider la restauration de notre avion. Pourquoi? Tout simplement car il avait créé sa compagnie en descendant de Paris à la Réunion, en 1959, l'UC-78 F-BHDI, ancien de la TAI (notre avion sera repeint aux couleurs de la TAI). Il vient de nous transmettre copie des pages correspondantes de son carnet de vol. Une merveille pour l'histoire. Merci Monsieur Etheve.

La Lettre du Bobcat mars 2020 - 4

Les rois de la menuiserie

Tous deux ont un long passé dans le travail du bois et une expérience importante de formateurs. Ils allient un professionnalisme de haut niveau, une grande modestie et le désir de transmettre, non seulement des connaissances professionnelles mais aussi et surtout, le goût du travail bien fait. Ils donnent toute sa noblesse au mot artisan et sont les dignes héritiers des Compagnons du devoir.



Maurice Réthoré est né le 4 mai 1948 au Marillais et s'oriente très tôt vers l'ébénisterie:

- 1962-1965: CAP d'ébénisterie.
- 1969-1971: Brevet de maîtrise.
- 1969-1971: Formation modeleur (Arts et Métiers).
- 1971-1981: Dessinateur industriel. Suivi fabrication industrielle. Suivi commande matières premières.
- 1981-2006: Professeur technique, option ébénisterie.
- 2010 : Intègre les ateliers menuiserie du musée Espace Air Passion.

Outre cela, il possède:

- Brevet de pilote de planeur
- Brevet de pilote avion 1er cycle.

Il assure la supervision de la restauration des avions Cessna UC-78 *Bobcat* et Albert A-61 de notre musée et fait partie du Conseil scientifique et technique. Lorsque notre musée a décidé de se doter d'un réfé-

Lorsque notre musée a décidé de se doter d'un référent patrimoine, le nom de Maurice Réthoré est venu spontanément à l'esprit et a fait l'unanimité.



Gervais Coiffard est né en 1946 à Saint Hilaire du Bois (49) puis apprend la menuiserie chez un artisan à Vezins et cours une fois semaine à la Chambre des métiers à Angers et CAP- EFA en fin de parcours

Ouvrier dans une petite fabrique de meubles à Vihiers pendant deux ans.

Départ à l'armée fin 1965 pour 16 mois dans le génie à Besançon

Retour à Somloire dans une entreprise menuiserie-agencement-charpente dont il est devenu associé avec cinq autres salariés en 1970.

Début 1982 après formation pédagogique à Nantes, prise de fonctions comme formateur à l'AFPA (conduite de stages en menuiserie, charpente, ossature bois pour les besoins du CFPA devenu référent pôle bois et expérimental documents autoformation) En 1993 opte pour un poste formateur itinérant Grand Ouest et prend sa retraite en 2006.

Il intègre le musée Espace Air Passion en 2019 et se consacre au *Bobcat*.