



Courrier

Mars 2011

EDITO

L'agrandissement de notre atelier a permis le montage complet de l'appareil et de relancer l'intérêt pour le projet surtout lors des journées du patrimoine. L'entoilage est en cours et un profond changement d'aspect se réalise. Peut-être pourrons-nous le présenter dans sa nouvelle tenue pour les prochaines journées du patrimoine (en septembre).



Dans l'état actuel du projet et la notoriété acquise, nous sommes de plus en plus sollicités pour participer à des manifestations ou des expositions ce qui est très encourageant. Nous ferons de notre mieux pour répondre présent.

Il reste encore de nombreux problèmes à résoudre et chacun s'active de son mieux.

Quelques démarches ont commencé en vue du centenaire de 2012.

Voici donc, après ces quelques mots, le résumé des activités et actions réalisées ces derniers mois, soyez sûr que chacun participe activement à la réalisation de notre rêve.

Notre adresse courriel a changé : retroplanes.arg@orange.fr.

MB

AVANCEMENT DES TRAVAUX

Fuselage.

Le dernier panneau arrière sous fuselage a été collé. La palette arrière est fabriquée avec ses ressorts. Dans sa version hydravion, l'appareil est complet. Le collage des panneaux de revêtement aura duré deux années avec sept mois d'interruption pour l'étude du train d'atterrissage. Celui-ci est indispensable pour assurer les premiers vols comme l'a fait François Denhaut en 1912.



Nous avons reçu la visite de M. Boureille (OSAC) pour valider les ailes. Nous avons eu un avis favorable et des félicitations pour notre travail. Prochaine visite avant le premier vol.

Entoilage.



Après plusieurs devis et discussions, nous avons opté pour un entoilage en tissu synthétique Dacron avec une teinte aspect ancien.



L'appareil a été démonté

et les éléments de voilure mis à nu.

Avec l'aide d'un professionnel (Pascal Conchon), les travaux ont commencé en Janvier. Un lardage est nécessaire au droit des nervures. Après un apprentissage rapide, deux personnes ont commencé à faire les quelques 2600 nœuds nécessaires. A ce jour, la moitié de la voilure est entoilée.



Moteur.

Nous devrions recevoir bientôt les dernières pièces pour commencer le montage. Pour faire tourner le moteur, un banc d'essai nous semble indispensable et nous avons demandé en prêt celui du MAE qui nous a été refusé. Une société d'essai moteur s'est proposée, mais après étude, cela n'a pas été possible. Nous allons donc en fabriquer un.

Réservoir.

La saga continue. Suite à des problèmes internes à l'entreprise Dassault, celle-ci nous a rendu le réservoir dans l'état. Après recherches, nous avons retrouvé un chaudronnier capable de le terminer.

ACTUALITÉ

Aéropuces.

Une partie de notre équipe a participé pendant ces deux jours à cette brocante aéronautique.

Soirée du bénévolat.

2011, année européenne du volontariat et du bénévolat, les présidents d'associations ont été mis à l'honneur. Pour les Rétro-planes, messieurs Bourduche (fondateur) et Berthieu (son successeur), ont été récompensés.

HISTOIRE (Suite)

François, Victor Denhaut (F. Gravier.)

Après ce troisième essai quasi réussi d'aéroplane, François Denhaut va reprendre ses croquis et travailler à un nouvel appareil avec F. Danton. Ils s'installent à Port-Aviation sur la commune de Viry-Châtillon. C'est le lieu des débuts de l'aviation, où se rencontrent les financiers, les constructeurs et les inventeurs. Fort de cette émulation, les deux hommes vont développer un monoplane de course. Le « DANTON », qui reçoit le nom de son commanditaire. Le fuselage est constitué par une carène en bois qui peut-être établie à la manière des canots ordinaires car déjà Denhaut pense à créer un appareil à vocation terrestre et maritime.



Cet aéroplane a été conçu, selon l'expression même de Denhaut, comme un « biplace de course ». Il s'agit d'un petit biplan à ailes inégales, le plan supérieur est décalé en arrière. Ce décalage des plans évite entre eux le freinage de l'air. Les deux ailes sont facilement

démontables et le réglage en est rapide. L'aile inférieure est rigide, l'aile supérieure, seule est gauchissable. La première motorisation n'est pas très puissante, il s'agit d'un moteur à deux cylindres opposés SUERE, elle est cependant suffisante pour, lors du premier vol, permettre à l'appareil de voler sur 200 mètres à 1,5 m du sol. Malheureusement, lorsqu'il veut amorcer un virage pour revenir à son point de départ ; le résultat fut un beau cassage de

bois. L'appareil est détruit. Danton, rassuré par ce (demi) succès, propose à Denhaut de signer un nouveau contrat. Dans ce contrat Denhaut se voit attribuer 1/3 des bénéfices dans l'affaire en rémunération de son travail et de son invention. Il devient le salarié de F. Danton. Après la signature, F. Danton dépose le brevet de l'aéroplane à son nom. La motorisation insuffisante est modifiée et l'un des appareils est doté d'un moteur LEMASSON de 35 H.P. Maniable et d'un centrage parfait, la nouvelle motorisation lui permet d'atteindre officiellement les 117 Km par Heure, à comparer aux avions « rapides » comme le MORANE, contemporains du DANTON qui n'atteignent que la vitesse de 90 km/h. F. Denhaut a donc réussi un appareil rapide, original et tout à fait compétitif.



Afin de rentabiliser ses investissements et de profiter de l'engouement des populations pour ce « nouveau sport », F. Danton, tout comme de nombreux constructeurs de Port-Aviation crée une école de pilotage dans laquelle Denhaut n'a aucune part. Cette école ne formera que peu de pilotes dont aucun ne sera breveté.

3 appareils sont vendus pour 30 000 Francs chacun sur les 5 à 6 appareils construits par les deux hommes. Le succès de l'avion est tel que le commanditaire, espérant que cette affaire va prendre une grande importance veut s'en approprier tout le bénéfice et propose un nouveau contrat à F. Denhaut. Mais lors de la négociation F. Danton demande à F. Denhaut de lui redonner l'ancien contrat qui devient inutile. Il ne reste alors à F. Denhaut aucune pièce prouvant qu'il est intéressé à l'affaire. Les brevets étant pris au nom de Danton, ce dernier en est l'inventeur et Denhaut ne peut rien lui réclamer. Peu après, F. Danton prend prétexte d'un accident pour écarter alors F. Denhaut. Il le licencie sur le champ.

(à suivre)

Amicale les RETRO-PLANES D'ARGENTEUIL

Maison des Associations Nelson MANDELA
82 Bd du Général Leclerc 95100 Argenteuil
CCP LA SOURCE 38 948 A

E-Mail : retroplanes.arg@orange.fr Site Web : <http://retroplanes.free.fr>

Association Loi 1901 N° A 2249 – Journal Officiel 18 janvier 1995

Président

M. BERTHIEU Tél. : 01 39 95 71 03

Secrétaire

M.DELMAS Tél. : 06 88 90 67 01