

L'ECCE DU FNAR



Sommaire :

- La surprise d'un aérophile voyageur
- Petit bilan 2019 et perspectives proches

La surprise d'un aérophile voyageur

Parti pour la Normandie, notre ami et vice-président, Vincent Jacobs, n'avait certainement pas prévu de découvrir ce que l'on peut qualifier d'inattendu, en allant visiter le hangar à dirigeables, vestige de la guerre 1914-1918, et son petit musée à Ecausseville, village d'une centaine d'habitants, situé à environ 9km de Sainte-Mère-Eglise.

Ce jour là, se tenait une exposition de vitraux représentant différents modèles d'avions, civils et militaires, tous signés d'un certain Jean-Pierre Rivière.

Lors de sa visite, Vincent se trouve subitement face à un vitrail où, hormis la représentation d'un dirigeable au-dessus de son hangar, était individuellement présenté le fameux SR-7B, avion bien connu sorti des ateliers Renard. Imaginez sa surprise ! Sa réaction fut quasi instantanée : « Je ne peux pas rentrer en Belgique sans mémoriser ce que j'ai vu ! »

Enthousiasmé par ce moment unique, il prend son appareil photographique et immortalise ces vitraux. Image qu'il envoie ensuite à des amis, dont notre président qui, en la regardant de plus près, découvre la signature de l'auteur suivi d'une année, certainement celle de la création de l'œuvre en question (2010 pour le SR-7B). Le vitrail représentant un dirigeable passant au-dessus de son hangar est lui daté (2019).

Vu son millésime, je présume que ce dernier vitrail a été réalisé pour l'exposition dans le hangar d'Ecausseville.

Alors se posent les questions !

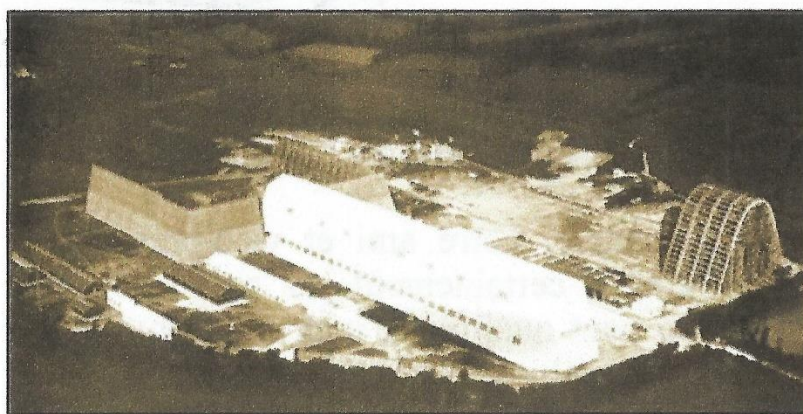
Quelle est l'histoire de ce hangar à dirigeables ?

Qui est ce Monsieur Rivière ?

Pourquoi le SR-7B (*Et en France en plus*) ?

Voilà des éléments de réponses.

Le hangar en bois



Hangar en bois à côté du nouvel hangar en construction

Durant la Première Guerre mondiale, la Marine nationale française décide d'utiliser des dirigeables pour se protéger des sous-marins allemands, forts actifs dans la région.

Le choix se porte sur un terrain du hameau de la Bazirerie, à Ecausseville. Protégés des vents d'ouest

dominants, il était à l'endroit idéal pour faciliter un décollage avec les vents ascendants.

Commandés en décembre 1916, deux hangars de 150 m de long sur 20 m de large et 22 m viendront prendre leur place. Le premier hangar, en bois, est construit par la société Sainte-Beuve et Garnier entre janvier et août 1917, et accueille le dirigeable « *Sea Scout SS-49* ». Utilisé jusqu'en 1931, il sera détruit en 1933 suite à des vents violents.



Nouvel hangar tel qu'on peut le voir aujourd'hui

Octobre 1917, l'Armée française entame la construction du deuxième hangar, destiné à recevoir un aérostat de type ZD3. La construction, réalisée par les établissements « Fourré » et Rhodes, se terminera vers mi-1919 avec l'aide de prisonniers allemands. Il sera utilisé par les français jusqu'en 1936 avant de passer, durant la deuxième

Guerre mondiale, aux mains des allemands qui s'en servirent pour le stockage de matériaux destinés à la construction du fameux mur de l'Atlantique.

Le hangar compte 2.540 tuiles en ciment armé, produites sur place et posées sur un comble fait d'une charpente de 25 fermes en béton armé, formant un bâtiment de 150 m de long, 24 m de large et 28 m de haut. Une gigantesque porte coulissante, à deux battants était actionnée par six hommes depuis une tourelle de manœuvre.

Détruite accidentellement en 1940, cette porte sera clôturée par un mur en béton. Aujourd'hui, l'hangar, inscrit au titre des monuments historiques en 2003, et son musée, sont visitables (*Il est conseillé de surfer sur Google pour connaître les jours et heures de visite*).

Qui est Jean-Pierre Rivière ?



J.P. Rivière montrant sa dernière création, un P-47

Né à Saint-Fraimbault en 1944, dans l'Orne, Jean-Pierre Rivière apprend l'art du vitrail et du verre chez le Maître verrier, Michel Petit, à Thivars (Eure-et-Loire) avant de créer son atelier du Tertre en 1970. Il a collaboré à la restauration des vitraux de l'église Saint-Pierre de

Chartres et de la Cathédrale, en tant que membre de la Chambre syndicale nationale du vitrail.

Il ne fait pas seulement des vitraux pour les édifices religieux, il en réalise pour les particuliers. Venu s'installer dans le Nord-Cotentin en 1989, il a ouvert un atelier d'initiation à Urville-Bocage. À l'âge de 18 ans, il est engagé au commissariat de l'air à Bordeaux où il obtient une permission pour suivre des cours de décoration à l'École supérieure de la chambre de commerce de Bordeaux. Premier prix de peinture de la ville de Chartres en 1974, il collabore avec les Ateliers Lorin à la réalisation d'un vitrai de 750 m² pour le Palais de Justice de Caracas et la restauration des vitraux de la Cathédrale de Chartres et de l'Eglise Saint-Pierre. Il sera élevé au grade de Chevalier des Arts et Lettres en 2012.

Pourquoi le Stampe-Renard SR-7B ?



A gauche : Léon Biancotto et sa femme, Lucienne, journaliste. A droite : Léon et son SR-7

Cet avion, conçu par l'ingénieur Alfred Renard était destiné à remplacer le SV-4 pour l'écolage et l'acrobatie. Le Stampe-Renard SR-7B doit sa renommée à ses qualités techniques, dont la mise au point fut confiée au pilote d'essais de chez Renard, Giovanni Dieu, mais aussi et surtout aux nombreuses victoires remportées par le talen-

tueux pilote Léon Biancotto, lors de différents meetings aériens et concours de voltige dans tous les cieux européens. A Coventry, il fut champion du monde de voltige aérienne en 1955 sur SV-4, puis encore en 1956 avec le SR-7B (et deuxième en 1957 avec cet avion) ; de nouveau premier en 1958 avec un autre appareil.



Timbre poste émis par la poste hongroise en l'honneur de Léon Biancotto et son fameux vol inversé

Il fut aussi recordman du monde en vol inversé (*Tête en bas*) en 1957 avec le SR7-B, durant 1heure 16', battant ainsi Fred Nicole (1h 6').

Voilà pourquoi le SR-7B de Stampe & Renard est si connu au-delà de nos frontières, et a été représenté sur un vitrail par un certain... Jean-Pierre Rivière.

Alain Delannai

Petit bilan de 2019 et perspectives proches



Il n'est pas besoin d'insister sur le succès de l'exposition à la maison communale d'Evere, qui se souvenait de son aérodrome et des avions Renard, en mars 2019. Nous en ferons un petit catalogue.

En octobre, nous avons eu le plaisir de remettre un « prix du FNAR » à la « plus belle » maquette d'un avion belge ou fabriqué en Belgique, présentée à la manifestation annuelle de maquettistes IPMS à Affligem.

Le prix a été attribué à une maquette 1/72^e de R-31 dans la livrée du premier appareil produit, faisant partie d'un groupe de trois, dont les deux autres en version militaire (voir photo).

Quant à la réplique en bois (plus métal) du R-31 construite par nos bénévoles au Musée de l'Air, elle avance bien : les ailes entoilées et peintes sont revenues de chez Firmin Henrard à Ciney ; le fuselage et l'empennage sont dopés et recouverts d'une couche de fond ; le capot et la couverture du train d'atterrissage, tous deux en tôle métallique, sont en voie d'achèvement. La finalisation totale approche !

D'autre part, l'année 2020 verra la publication du tome 2 de l'histoire des avions de la SABCA (« Du Mirage au Centenaire de la firme »), édité avec le support du FNAR.

Avec ces bonnes nouvelles, nous vous souhaitons une agréable période de changement de millésime et une heureuse nouvelle année avec du soleil dans le cœur et la meilleure santé possible.

Alain Delannai et Alfred-François Renard