



# LA LETTRE *du* MOYNET JUPITER

N° 5 Décembre 2012

Moynet 360/6 Jupiter n° 3 F-BLKY



## MUSÉE RÉGIONAL DE L'AIR

Angers Loire Aéroport  
49140 Marcé- France

### Jupiter au JT de FRANCE 2



Chers amis,

Un peu de retard pour la parution de cette lettre.

En effet, la saison d'été a été propice aux vacances et nos bénévoles en ont profité. Ils sont rentrés pleins d'ardeur et d'enthousiasme et le travail a immédiatement repris. De plus, une moins grande disponibilité momentanée de l'auteur de ces lignes a beaucoup joué. Il promet solennellement de tenir désormais les délais.

Tout d'abord, il a fallu transférer l'avion vers un espace plus vaste où il pourra être complètement monté. Dès lors, un début d'assemblage a été réalisé avec succès et les travaux s'en trouvent largement facilités. Le déstockage et la vérification des moteurs se poursuivent dans de bonnes conditions tandis que les pièces nécessaires à la révision des hélices ont été commandées. Notons que celles-ci ne sont plus fabriquées et que - outre la restauration des deux dont nous disposons - des solutions alternatives devront être trouvées. C'est l'objet d'un dossier à destination de nos autorités de tutelle.

La Fondation du Patrimoine et le Club des mécènes se sont retrouvés il y a peu autour de cet avion et nous avons même bénéficié de quelques minutes à la télévision au journal de 20 heures de France2. Cela met en valeur le patrimoine aéronautique français et tous ceux qui le soutiennent.

La Fédération RSA, regroupant les collectionneurs aéronautiques de France, a marqué son intérêt pour cette machine exceptionnelle en nous aidant financièrement et la recherche de financement se poursuit.

Enfin, au moment de clore ces quelques lignes, nous avons le sentiment que nous tiendrons les délais et que l'avion sera présenté au Salon de l'Aéronautique 2013 (en statique) et en vol pour 2015.

Et puisque la fin de l'année approche, toute notre équipe vous présente ses vœux les meilleurs pour l'année qui vient; tous ensemble, préservons notre patrimoine aéronautique!

L'équipe de restauration



Patrimoine d'EADS

## Les visiteurs de marque

Régulièrement notre musée est visité par diverses personnalités et nous sommes heureux et fiers de leur présenter les chantiers marquants.

### Le 2 septembre

Les Cadets de l'Air sont des jeunes, très motivés et présentés par leurs fédérations aéronautiques respectives qui participent à des échanges internationaux. Inès Pope (à droite) a fait visiter notre musée et présenté le chantier du Moynet à Pierre Bertrand, Malwina San José.

Pour ces jeunes, qui se destinent aux futures techniques de pointe, ce fut l'occasion de découvrir le patrimoine aéronautique et quelques solutions, anciennes, certes, mais toujours valablement utilisées en construction métallique.



Ce même jour, nous avons eu le plaisir de recevoir M. Jouty, directeur adjoint de la sécurité de l'Aviation Civile (DGAC), accompagné de son épouse, qui ont profité d'un passage dans notre région au cours de vacances pour faire escale dans notre musée, rencontrer nos bénévoles et faire le tour des gros chantiers dont bien sûr celui du Moynet *Jupiter*. Cette forme très rare de la motorisation d'un bimoteur l'a intéressé, ainsi naturellement que le statut administratif de l'appareil et les méthodes mises en place par notre musée (programme d'entretien, contrôle des travaux et, pour plus tard, la formation des pilotes à qualifier sur cet appareil).



### Le 13 septembre

Une autre grande figure de l'aéronautique s'est intéressée à ce chantier, Jacques Carlier, ancien responsable technique chez Wassmer-Aviation du temps des planeurs *Javelot* et *Bijave* ou du *Super IV*. Plus tard, il fut constructeur amateur et fondateur du groupe «Racers» au sein du RSA. Toujours très en forme malgré ses 90 ans, il n'a rien perdu de son intérêt aéronautique et nous a posé maintes questions sur le Moynet *Jupiter*, sa technique, nos méthodes et procédés.

C'est toujours un vrai bonheur que de revoir de tels anciens.

### Le 18 septembre

Profitant de la discussion d'une évolution réglementaire en cours, une partie du bureau qui gère ce dossier s'est déplacée à Angers et nous en avons profité pour leur montrer, sur pièce, les appareils relevant de la discussion en cours. C'est toujours mieux sur le terrain et nous nous sommes séparés sur un accord complet entre les représentants de la DGAC et celui du RSA.

Philippe Auradé, chef du pôle aéronefs et opérations aériennes (DSAC-ERS-AOA) et à ses collègues de la DGAC, Stéphanie Selim, Fabien Guillotin et Claude Mas ont passé un bon moment sur le chantier du Moynet *Jupiter* qui leur a été présenté par Jean-





Pierre Lambin et Lionel Gogeon (à droite, sur la photo ci-dessus). Notons que ces services officiels sont tenus très régulièrement informés de l'avancement de ce chantier qui est tout à fait dans leur domaine de compétence, mais aussi que cela a permis de mettre au point ensemble et de valider d'éventuels points dérogatoires.



**Le 1<sup>er</sup> octobre**

Daniel Pucet, photographe et peintre officiel de l'Armée de terre a profité d'un bref séjour en Anjou pour venir saluer son ami Gérard Bougerolle, qui, naturellement, lui a fait les honneurs du musée et du chantier du Moynet *Jupiter*. Daniel Pucet avait présenté dans notre musée, il y a quelques années, une exposition qui reçut un grand succès.

**Le 16 octobre**

Profitant de son escale sur l'aéroport d'Angers avec l'ATR 72 de la compagnie Danube Wings, le commandant Josef Pristach a passé un grand moment dans notre musée, s'intéressant tout particulièrement aux restaurations en cours. C'est ainsi qu'il a découvert le Moynet *Jupiter* qu'il ne connaissait pas et s'est fait expliquer les particularités du pilotage des *push-pull*. Nous recevons toujours avec plaisir et gratuitement les équipages professionnels, civils ou militaires, qui fréquentent notre terrain. C'est une façon de faire connaître notre musée, ses équipes et tout en rendant encore plus attractif notre aéroport.

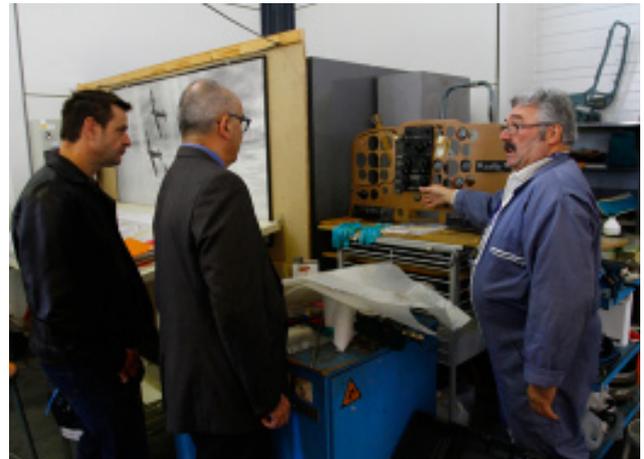




Le financement de la restauration du Moynet *Jupiter* fait appel à l'épargne individuelle mais aussi à l'aide apportée par de grands groupes ou organisations. Tout récemment le Club des Mécènes, en liaison avec la Fondation du Patrimoine a investi une somme importante sur cet avion. Chaque fois que possible, nous mettrons en valeur (sous réserve de leur accord) les organismes ou entreprises, voire les particuliers qui nous aident et permettront ainsi à cet avion unique de reprendre l'air. Il portera les couleurs de l'industrie française dans les grands meetings. Le 13 novembre, la Fondation du Patrimoine et le Club des Mécènes se sont réunis dans notre musée. Nous avons eu la possibilité de présenter à ces chefs d'entreprises nos chantiers marquants et vous trouverez ici quelques vues de cette visite, autour du Moynet *Jupiter*.

Notons que cette réunion fut retransmise sur France 2 le 26 novembre au journal de 20 heures, avec de très belles séquences des bénévoles au travail. Voici qui valorise notre ville et notre patrimoine.

Et puisque nous parlons de notre aéroport, c'est toujours avec le plus grand plaisir que, pour ce qui nous concerne, nous le valorisons. Nous avons eu le plaisir de recevoir MM. Franck Martin, directeur de l'aéroport de Lorient et Bernard Kéraudren, directeur de la communication de la CCI du Morbihan, venus à Angers pour une réunion de travail (ci-dessous).



## La rencontre trimestrielle avec *Je me souviens*

Nos amis de Saint-Nazaire suivent attentivement nos travaux et nous sommes très heureux de leur faire partager nos joies, nos succès et parfois nos interrogations.

Initialement prévue le 26 juin, cette réunion fut repoussée d'un commun accord au 3 juillet pour des raisons de disponibilité. Nous nous sommes revus ensuite le 20 novembre et, au cours de cette réunion, les points suivants furent abordés :

Le coordinateur des travaux est désormais Jean-Pierre Lambin qui se chargera également de passer les commandes nécessaires auprès de notre directeur technique et rédigera régulièrement les comptes rendus de travaux.

Roger Gaborieau ayant quitté l'Anjou vers la Bourgogne pour des raisons d'opportunité

professionnelle est remplacé par Christian Ravel au poste de « responsable de projet ».

Le point sur l'avancement des travaux a été développé et l'avion a été déplacé vers un lieu permettant sa mise en croix.

Les hélices sont en bon état et leur révision est en cours. Les pièces nécessaires aux moteurs ont été commandées.

L'assemblage prédéfinitif est en bonne voie et les responsables de *Je me souviens* terminent leur compte-rendu à l'AMPE par cette phrase : « *L'équipe de remise en état du Moynet réalise un travail exemplaire dont le but fixé d'exposer cet avion en statique durant le Salon du Bourget 2013 semble en bonne voie.* »

Cela nous fait immensément plaisir et nous conforte dans notre objectif de travail de qualité et de délais tenus.

## La restauration de l'avion

Tous les bénévoles de l'équipe du Moynet sont conscients qu'ils travaillent sur une machine unique et que de grandes entités leur font confiance. La présentation de cette machine, en statique au Bourget 2013 et en vol au Bourget 2015 (soit très exactement 50 ans après sa première présentation), les motive particulièrement. Voici le point sur les travaux.

Il reste toutefois quelques travaux de finition, tels la fixation du saumon d'aile, en cours de réalisation (ci-dessus) puis le montage et la fixation des diverses canalisations de carburant.

### Voilure principale gauche

La voilure gauche équipée (sauf la prise carburant) est montée avec aileron actif et volets non encore reliés au tube de commande.

Le train principal gauche est monté, roue installée (sans bloc frein en commande), amortisseur gonflé, trappe de train en place.



## Voilure principale droite

Elle est terminée mais, pour des raisons de facilité de circulation autour de l'avion (et d'accès à l'intérieur de celui-ci), elle ne sera mise en place qu'à la fin des travaux. En attendant, elle repose sur des bâtis spécialement fabriqués par l'équipe de la menuiserie.

Le circuit anémométrique a été installé et l'antenne de prise totale est désormais protégée par une pochette de tissus ornés d'une très belle flamme rouge. Il restera à le raccorder aux instruments concernés, lors du montage final.

Le train d'atterrissage a été restauré, remonté sur la voilure et les amortisseurs gonflés à l'azote, selon les prescriptions du manuel d'entretien en notre possession. Nous sommes en attente des blocs de freins. Ceux d'origine étaient trop fatigués pour être raisonnablement repris en compte. Nous avons pu trouver un fournisseur qui avait encore ces références et ils viennent d'être commandés. Nous noterons la simplicité et la rusticité de ce train, calculé à l'époque où nombre de terrains de clubs utilisaient encore majoritairement des pistes en herbe.

## Les empennages

Ils sont de dimensions imposantes et participent largement à la portance (et à la silhouette particulière) de cet avion. Il y a peu, l'équipe avait procédé au montage du plan fixe. C'est maintenant au tour des dérives verticales.

Il faudra ensuite raccorder les commandes et le câblage électrique pour les feux réglementaires. Il n'est certes pas prévu de faire du vol de nuit et encore moins du vol aux instruments, mais l'appareil doit être restitué dans son intégralité, avec la plus grande fidélité possible.

## Le fuselage

C'est maintenant le gros morceau car il comporte nombre de circuits (électriques, carburant...) dont un bon nombre sont les installations d'essais, devenues totalement inutiles mais qui n'ont jamais été démontées. Des kilos à gagner, mais cela nécessite une étude particulièrement attentive de la documentation... et pas mal de réflexion!



Simple et rustique, le train d'atterrissage à roues tirées se justifie par l'utilisation de pistes en herbe en majorité.



Jean-Claude Énée fixe une des dérives sur l'empennage.



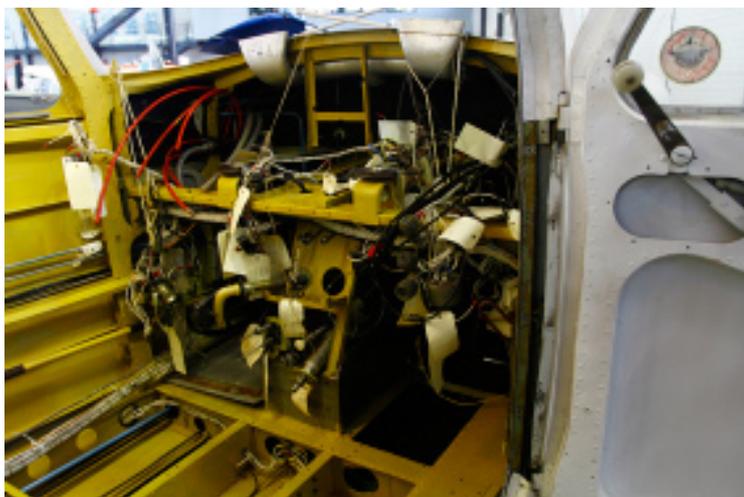
Henri Saint-Martin à l'œuvre sur le fuselage.

Et puisque nous parlons de documentation, nous sommes heureux d'avoir pu retrouver puis numériser la liasse de plans, mais aussi les rapports d'essais, les manuels de vol, les dossiers de calcul et ceux d'essais statiques ainsi qu'un nombre incalculable de notes diverses.

Certes, c'est dans un joyeux fouillis et aucune nomenclature n'avait été réalisée à l'époque

(ou alors, elle a disparu), mais le travail de Cyril Bagnaud, archiviste d'Angers Loire Métropole, et celui de Jean-Pierre Lambin qui a restauré sous informatique de nombreux plans, nous permettent de progresser dans de bonnes conditions.

Pendant ce temps-là, l'analyse du câblage du tableau de bord se poursuit. La photo ci-contre montre le fouillis auquel est confronté Jean-Claude Énée, en charge de cette partie de l'appareil. Il a naturellement été décidé de garder l'apparence du tableau de bord de l'époque; pour cela, les faces avant des radios d'époque ont été démontées puis refixées sur l'actuelle planche de bord, tandis que l'installation radio électrique moderne pourra être placée d'une façon plus discrète.



Le poste de pilotage est impressionnant dans cet état!  
La planche de bord sera toutefois conforme à celle de 1965.



Jean-Paul Brochard poursuit l'aménagement de la cabine, avec discrétion mais efficacité. Un beau travail de restauration des sièges et de la banquette arrière. Naturellement, les coloris d'origine de la sellerie seront conservés.



Jean-Pierre Lambin et Lionel Gogéon s'appuient sur les plans originaux pour conduire le remontage de la cellule.



Côté propulsion, Serge Touvais, notre motoriste, prépare avec minutie le moteur avant. Celui-ci a été démonté et vérifié. Il est en excellent état et seuls les segments seront changés (ils sont en commande) puis le moteur sera remonté. Nous disposons pour cela de divers manuels Lycoming et, naturellement de l'outillage adapté. Cette remise à neuf se fait dans la salle blanche, réservée aux moteurs et inaccessible aux diverses poussières. Merci Serge!

### Une visite sympathique



Au cours d'un stage de spécialisation «Annexe II» effectué par les experts OSAC dans notre musée, nous avons eu le plaisir de recevoir en novembre trois personnes de l'OSAC qui ont passé quelques jours en nos murs et, naturellement, en manière d'application pratique, nous leur avons présenté le chantier du Moynet *Jupiter*. De gauche à droite: Philippe Bezeau et Alexandre Delavier (OSAC central), Henri Saint-Martin, Jean-Claude Énée et Bruno Bonnemain (OSAC Papeete).

La restauration du Moynet *Jupiter* est une très lourde opération en termes de coûts (matériaux, moteurs, hélices...). Nous avons besoin de votre soutien financier et celui-ci peut être déduit de vos impôts. Vos dons nous aideront à remettre en vol cet avion. Diffusez au maximum cette *Lettre du Moynet* à tous ceux qui s'intéressent à la préservation du patrimoine aéronautique de notre pays.

Un certain nombre de nos correspondants étrangers a souhaité participer financièrement à la restauration de cet avion et nous a demandé les coordonnées bancaires de la Fondation du Patrimoine. Nous leur transmettons ces éléments ci-joints.

**Banque** : Crédit Agricole **Code banque** : 17906 - **Code guichet** : 00032 **N° compte** : 00048288576 - **Clé RIB** : 70  
**IBAN** : FR76 1790 6000 3200 0482 8857 670 **BIC** : AGRI FR PP 879

Les versements sont à faire à « Fondation du Patrimoine - Avion Moynet Jupiter ».

Un grand merci à tous pour les efforts faits. L'avion volera un jour, grâce à vous !

## Bon de souscription

**Oui, je fais un don** pour participer à la restauration du Moynet 360/6 *Jupiter*  
(Merci de rédiger votre chèque à l'ordre de Fondation du Patrimoine – Projet Moynet).  
J'accepte que mon don soit affecté à un autre projet de sauvegarde du patrimoine au cas où celui-ci n'aboutirait pas.

Mon don est de .....euros et je bénéficie d'une économie d'impôt.

Pour les particuliers, votre don ouvre droit à une réduction

- de l'impôt sur le revenu à hauteur de 66 % du don et dans la limite de 20 % du revenu imposable.

- ou de l'impôt sur la fortune à hauteur de 75 % du don dans la limite de 50 000 € (cette limite est atteinte lorsque le don est de 66 666 €).

Pour les entreprises, votre don ouvre droit à une réduction de l'impôt sur les sociétés à hauteur de 60 % du don et dans la limite de 5 ‰ du chiffre d'affaire.

Votre don donnera lieu à l'envoi d'un reçu fiscal, qu'il conviendra de joindre à votre déclaration de revenus ;

Je souhaite bénéficier d'une économie d'impôts au titre :

- de l'impôt sur le revenu
- de l'impôt sur la fortune
- de l'impôt sur les sociétés

Nom ou société .....

Adresse .....

Code postal .....Ville .....

Coupon réponse à renvoyer à l'adresse suivante

**Fondation du Patrimoine –  
Délégation de Maine et Loire  
6 bis rue des Arènes  
BP 92331  
49023 Angers Cedex 02**

Les informations recueillies sont nécessaires à la gestion de votre don. Elles font l'objet d'un traitement informatique et sont destinées au service administratif de la Fondation du Patrimoine. Seul, le maître d'ouvrage de la restauration que vous avez décidé de soutenir sera également destinataire. Toutefois, si vous ne souhaitez pas que nous lui communiquions vos coordonnées et le montant de votre don, veuillez cocher la case ci-contre

La Fondation du Patrimoine s'engage à reverser au maître d'ouvrage les sommes ainsi recueillies, nette des frais de gestion, évalués forfaitairement à 3 % du montant des dons reçus en paiement de l'impôt sur le Revenu ou de l'impôt sur les sociétés et à 5%, s'agissant des dons reçus en paiement de l'impôt sur la Fortune.