

LES PARTENAIRES

Laurent THOMAS et sa réplique de Nieuport 17



Laurent THOMAS est né le 10 août 1964 en Moselle. Attiré par l'aéronautique depuis son plus jeune âge, il en a fait une passion définitive après une visite au salon du Bourget en 1977.

Laurent est entré dans l'armée de l'air en juillet 1982. Il a obtenu son brevet de pilote de planeur en 1983. Après une période de formation à Nîmes et à Rochefort, il est devenu « chaudronnier soudeur peintre » à la 11ème escadre de chasse sur Jaguar. Il a passé son brevet de pilote privé en 1985.

Après avoir satisfait aux tests réglementaires, il est entré en école militaire de pilotage en 1987. Il est passé par les écoles d'Avord, Cognac, Tours, puis Avord à nouveau pour une transformation transport après un échec à l'école de chasse.

Il a ensuite été muté à la 64ème escadre de transport à Évreux sur Transall. De là il a commencé à sillonner la planète en participant aux missions du transport aérien militaire. Il a ensuite passé deux ans sur l'île de la Réunion, avant d'être muté comme instructeur au CIET 340 à Toulouse.

Laurent a quitté le CIET 22 ans après son entrée dans l'armée, pour rejoindre l'ESMA et devenir instructeur sur simulateur. Il est ensuite entré chez Airbus, toujours pour faire de l'instruction sur simulateur, mais surtout pour participer à des travaux de développement, en particulier pour la réalisation du simulateur A400M. Il ne travaille plus aujourd'hui sur l'400M mais il participe toujours à des tâches de développement liées à la formation des pilotes d'avions Airbus. Laurent a construit deux ULM : le Nieuport 17 et un biplace du nom de « coach II S ». Il a également écrit deux recueils de récits.

Laurent est marié et père de deux enfants, dont un grand garçon de 24 ans atteint d'autisme et d'épilepsie.



LES PARTENAIRES

Laurent THOMAS et sa réplique de Nieuport 17



Les avions anciens, et plus spécialement les monoplaces de combat, m'ont toujours fasciné. Je m'étais ainsi pris à rêver devant des projets de réplique, en particulier ceux dessinés par Marcel Jurca. Il avait en effet créé une série de plans permettant de construire assez simplement des reproductions à diverses échelles d'avions de combat de la Seconde Guerre mondiale. J'ai tout naturellement porté mon intérêt sur le Spitfire, en rassemblant les éléments qui me permettraient peut-être un jour de fabriquer une réplique à l'échelle $\frac{3}{4}$.

A première vue, cette idée n'avait techniquement et financièrement rien d'impossible. Mais au fil du temps, les bilans financier et technique ont pris des proportions inquiétantes, et j'ai dû me rendre à l'évidence : je ne pouvais pas me lancer dans ce projet trop ambitieux. Mais son abandon ne signifiait pas pour autant l'arrêt de mort de mon rêve initial. Après avoir construit un premier ULM biplace, le Coach II S, je me suis remis à étudier la possibilité de construire une reproduction d'avion de guerre.

Je m'orientais cependant vers un projet plus modeste, le Nieuport 17 à l'échelle 1 dont les plans étaient proposés par un concepteur Américain : Graham Lee. Je commandais donc une liasse de plans qui s'avéra être plus un cahier de croquis que des plans normés. Je débute donc une analyse attentive pour relever les incohérences et poser des questions au concepteur. Je commençais également à lister les ingrédients nécessaires à la construction.

Heureusement, malgré ces quelques approximations, les plans permettaient d'aborder le travail de manière très progressive. Contrairement à l'avion original, la réplique du Nieuport est en fait constituée de tubes en alliage léger assemblés par des goussets fixés par des rivets aveugles. Je commençais ainsi à cintrer des tubes pour assembler la dérive. Ce travail rapide permettait aussi de finaliser un élément complet ressemblant déjà à un morceau d'avion concret, ce qui favorisait aussi la motivation.

Il fallut ensuite assembler l'empennage horizontal puis le fuselage, le train d'atterrissage, les ailes inférieures et enfin les ailes supérieures. J'ai dû réaliser certaines phases cruciales comme la mise en croix (premier assemblage des ailes sur le fuselage) dans la rue devant ma maison, ce qui n'a pas manqué d'aiguiser la curiosité de mes voisins. Les nervures sont constituées de tubes cintrés puis assemblés sur les longerons. Pour ce genre de travaux, il fallait en fait plus de temps pour fabriquer le gabarit que pour cintrer toutes les nervures.

Le moteur représente toujours une étape importante dans un tel projet. Conseillé par un ami expert en mécanique, je m'orientais vers l'aviation d'un moteur de moto : le bicylindre à plat de la BMW R100RS. Cela ne s'est pas passé sans peine, puisqu'il a fallu inverser les cylindres pour favoriser le refroidissement, et ainsi faire usiner un nouvel arbre à cames, usiner plusieurs pièces pour adapter un réducteur et bien sûr fabriquer un bâti pour fixer le moteur au fuselage.

J'ai choisi pour l'entoilage un produit Allemand très innovant puisqu'il s'agit d'une toile teintée dans la masse. Cela permet de se passer de tous les enduits et autres peintures qui habituellement alourdissent l'avion. Pour la décoration, j'ai choisi de reproduire l'un des avions de René Dorme, figurant de grandes cocardes tricolores sur les ailes, un drapeau sur la dérive, une croix de Lorraine sur le dessus du fuselage et enfin des cigognes sur chaque flanc.

Et c'est ainsi que plus de 5 ans après avoir posé le premier rivet, j'effectuais avec plaisir le vol inaugural de mon avion de chasse personnel !