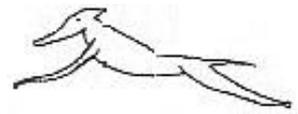


# Chapeau JC -01 "LEVRIER"

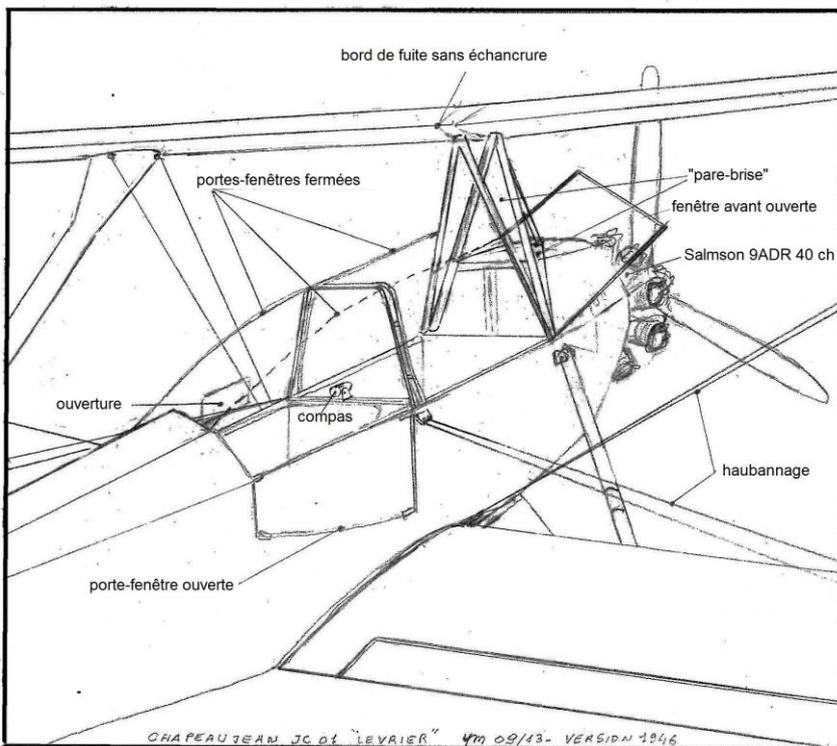


André Petit, Yves Monroig, Jacques Cartigny

*A few months after France delivrance, Jean Chapeau designed a small biplane expected to be economical to build and fly. The engine was the 45 hp Salmson, reliable, available (and French!). Despite some success of curiosity, only one was built. Performances were very poor. After some crashes, repairs and modifications, the Lévrier is now in the of Musée de l'Air storehouse, awaiting an ultimate restoration.*

Juste après la guerre, Jean Chapeau dessina plusieurs avions destinés à une construction et une utilisation économiques. Tous portaient à l'origine un moteur Salmson de 45 à 60 ch, relativement fiable et largement disponible (et français !), qui leur procurait des performances extrêmement modestes. Les modèles de JC étaient bien conçus pour une production industrielle des éléments essentiels (la société Indraéro avait été fondée dans ce but), avec en vue, pour certains, une construction dans les ateliers de club qui subsistaient encore de l'Aviation Populaire de 36 . Nous avons déjà présenté dans le CERVIA les Aéro 100 et 110 un peu plus tardifs, qui seuls connurent une petite série, l'apparition des modèles à aile basse, Jodel, en particulier, ayant sonné la disparition des biplans économiques.

Le Lévrier (drôle de nom pour un avion aussi pépère !) ne connut qu'un succès d'estime. Après un premier vol le 03-11-46, et sa présen-



*Ce dessin D'Yves Monroig, d'après une photo impubliable, montre bien la disposition des deux places, les très légères fenêtres latérales, l'absence d'instruments visibles (à l'origine ils devaient se trouver dans la découpe de l'aile supérieure). On ne voit que le compas en place arrière et la jauge à essence en place avant! Les instruments sont peut-être plus bas, selon un récit de vol.*

tation au salon, il perdit sa découpe d'aile supérieure (amélioration de l'aérodynamisme?) pour passer au CEV (*photo ci-dessus*). N'ayant reçu aucune commande son constructeur le prêta à l'Aéroclub d'Issoudin, où il fut peu actif et finalement radié. Il avait cependant déjà été modifié, avec un capot annulaire et deux postes séparés plus classiques puisqu'il a été photographié à Satolas en 1949 dans cet état (*Aviation et Pilote juin 90*).

Il revola en 58 avec divers propriétaires et quelques aléas, et passage à un Continental 65 ch. En 64 il fut récupéré par Robert Sauzeau qui eut l'idée (un peu étrange à mon goût) de l'équiper d'une cabine et d'un moteur Beaussier (origine Traction Citroën) réputé pour son poids et son manque de fiabilité. Peint en rouge, il effectua quelques heures dans cette configuration et le retour au Continental fut assez rapide

En 1974, à la suite d'un accident dans lequel l'avion n'était pas en cause, il fut pratiquement réduit à l'état d'épave. Il passa par divers propriétaires avant que