

Le travail de Chapeau J.C.

Soon after the Second War, Jean Chapeau designed several light biplanes intended to be built in club workshops. In 1950 he founded the Indréro company (now a subcontractor) to build them but only ten Aéro 101 were built. With the same fuselage, the low wing monoplane Aéro 20 had no more success. However, of the seventeen planes of all types built, more than seven are still in existence in France, Swiss and Italy, some fully airworthy.

En 1946 Jean Chapeau, ingénieur de la SNCAC, fit construire, probablement par l'atelier du club de sa firme, un petit biplan, le JC-01 Lévrier, qu'il destinait à la construction amateur en club. A cette époque les ateliers de club, héritiers de l'Aviation Populaire, étaient encore nombreux. L'appareil comportait quelques relatives originalités, fuselage, cabane, empennages en tubes, aile monolongeron en bois limitant le haubanage. Un Salmson démultiplié de 40/45 ch emmenait ses deux occupants à 120 km/h en croisière. Suivirent un JC 02 et un CB 10 (avec Jean Blanchet), basés sensiblement sur la même cellule, avec Minié 70 ch et cabine fermée, mais sans plus de succès.

Peu de temps après, Jean Chapeau et Jean Blanchet créèrent la société Indraéro, qui existe



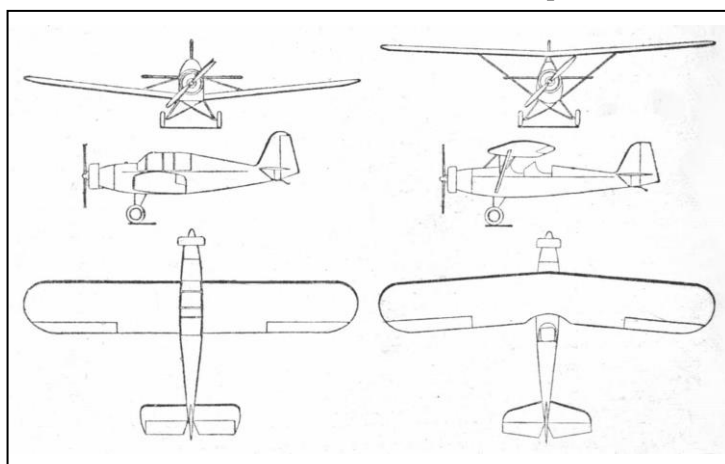
Le Lévrier au Salon de l'Aviation 1946

simple, plus facile à piloter et relativement plus performant, fit que ces biplans sympathiques n'eurent pas plus de succès. En 1963, pour utiliser des éléments existants, et tenter de se mettre à la mode, Jean Chapeau équipa un fuselage de 101 d'une aile basse de 1,4 m de corde, créant ainsi l'Aéro 20. Les premiers dessins le montraient avec le train étroit d'origine, mais il reçut un train à large voie dont les jambes prenaient appui à l'aplomb des mats de contreventement supérieurs. Enfin en partant toujours des mêmes éléments, il était prévu un biplace parasol à aile en flèche, l'Aéro 30 qui finalement sortit beaucoup plus tard (F-PPPA en 1965(?), premier vol en 68), dans une autre configuration, monoplace biplan avec Salmson d'abord puis Continental 65 ch.

On pourrait penser que tout cela est du passé, mais sur les dix-sept avions construits (1 JC 01 Lévrier, 1 JC 02, 1 CB 10, 1 Aéro 110, 11 Aéro 101, 1 Aéro 20, 1 Aéro 30), sept au moins (le Lévrier, les Aéro 20 et 30, et quatre ou cinq Aéro 101) existent encore, certains volant toujours.

Les visiteurs du dernier Salon de la Maquette ont pu voir dans un coin sombre le Lévrier exposé par le Musée de l'Air. Cet appareil, avait reçu en 1965 un moteur Beausser 4 BO 2 (moteur de Traction Avant Citroën avionné), puis un Continental de 65 ch, ainsi que des modifications importantes des postes de pilotage et de la dérive. Cassé en 1970, il a été reconstruit par Robert Lefèvre en 81-83 dans l'état où il est actuellement.

L'Aéro 110 ne semble pas avoir volé bien



Aéro 20 et Aéro 30 (premiers projets)

toujours, afin de diffuser deux modèles jumeaux, les Aéro 110 (1950) et 101 (1951) qui avaient pas mal de points communs avec le Lévrier. Ils possédaient les mêmes panneaux d'aile de 1 m de corde et de 3,5 m d'envergure, mais associés à des saumons marginaux différents. L'Aéro 110 prototype F-BBBJ (voir Cervia n° 38) gardait un fuselage en tubes et le moteur Salmson, le 101 (F-BBBK) avait un fuselage en bois et reçut un Minié de 75 ch, ces deux moteurs fournis par les services officiels. Pour les deux l'idée de construction en atelier de club était conservée, avec fourniture possible de sous-ensemble, vente en kit avant la lettre. Une petite série de 10 Aéro 101 fut commandée par les l'état, (F-BGIA à F-BGIJ, répertoriés au registre F comme Aéro 101 ou Indraéro 101) mais l'apparition du Jodel D 11, plus



L'Aéro 30 dans sa version finale

longtemps. Il n'était déjà plus listé par les services officiels en 1957 et ne semble pas être passé au registre P. A-t-il été détruit (sa tendance au cheval de bois était légendaire !) ou dort-il au fond de quelque hangar en attendant un restaurateur ?