

l'actif et regretté Robert Lefèvre ne le récupère et le reconstruit presque entièrement. Il revola ainsi en 83. Après la disparition de Robert Lefèvre aux commandes de son Buzard, il passa à Muret aux mains de Bernard Marichy qui vola à son bord jusqu'en 93, avant de le céder au MAE en 97. Il est actuellement en stockage dans les réserves (*photo du bas*), dans l'espoir d'une ultime restauration. L'article d'Aviation et Pilote donne une idée un peu inquiétante des possibilités du Lévrier. Absence de freins rendant la conduite au sol fort stressante, pilotage pas facile pour un avion aussi simple, vitesse de croisière de l'ordre de 110 km/h avec le 65 ch et autonomie limitée à 3 h.

Bien que pas très modernes au point de vue de l'aérodynamique, les avions de Jean Chapeau n'étaient peut-être structurellement pas si mal conçus, puisque sur la douzaine construite, il en reste cinq ou six encore en existence, au prix, il est vrai, de beaucoup de soin de leur propriétaires.



### Rétablir un plan. Une tentative

A l'origine, je ne connaissais qu'un seul plan trois-vues du Lévrier, très basique, d'origine Mondaéro, qui a été publié dans diverses revues d'époque. Yves Monroig m'a ensuite envoyé un plan paru en 1955 dans *Modèle Magazine*, où le moteur porte un carénage étroit. Heureusement, ces deux plans se superposent assez bien. Le moteur est un Salmson à réducteur décalé (mais sur la vue de face seulement !), et le train est nettement incliné vers l'arrière. Cela fait plus penser à un projet préalable qu'à une erreur. A part celles du CEV, les photos proviennent des magazines d'époque, dont la qualité de reproduction est détestable. Par exemple, on ne voit pas s'il y a un pare-brise appuyé sur les mats de cabane. Par contre, pour la version rénovée, quelques photos couleur sont parues dans des magazines et sur le site du MAE. Mais surtout, lors d'un Salon du Modélisme, André Petit a eu la bonne idée d'en prendre une série importante de soixante photos de détails.

Pour chaque version, on a la chance de disposer d'une photo de côté, prise avec une focale assez longue pour ne pas trop déformer les formes. En superposant ces photos, entre elles et avec les plans, on a eu la bonne surprise de trouver des différences assez faibles. La corde d'aile étant connue (1 m), les triptages nécessaires pour faire coïncider les quatre documents (2 plans + 2 photos) ont été très limités. Les photos d'André se sont alors montrées d'un intérêt inestimable. Elles permettent, entre autres choses, de distinguer la structure sous la toile, et ainsi de préciser la position de certains éléments de base du fuselage.

JC