

# L'avion de Roland Garros reconstruit

**l'essentiel** Une association toulousaine est en train de reproduire l'avion qui permit à Roland Garros de traverser le Méditerranée en 1913.

**L**e 23 septembre 1913, le célèbre aviateur Roland Garros traversait pour la première fois la Méditerranée à bord d'un aéronef Morane-Saulnier de type G. Un siècle plus tard, un groupe de passionnés toulousains décide de reproduire l'engin et entend refaire la traversée pour le centenaire. Derrière le projet, l'association Réplic'Air constituée en mai 2011 et qui regroupe une quinzaine de membres, spécialistes aéronautique et néophytes. Le Morane-Saulnier est leur première réalisation.



L'aéronef chevauché par Roland Garros pour traverser la Méditerranée. / Archives Musée régional de l'air d'Angers

## Plans anciens, techniques actuelles

« Il s'agit de se réapproprier la manière de faire un avion, de A à Z. Nous avons choisi ce modèle ancien, car il est plus simple à fabriquer. Ensuite, parce que c'est un biplace et qu'ainsi tout le monde pourra en profiter. Et puis par rapport, au Blériot, il est plus stable. Pour le reproduire, nous nous appuyons sur des plans anciens mais nous fabriquons les avions à la manière d'aujourd'hui, nous utilisons le numérique. Cela permet une production plus rapide. Par exemple, les 1000 pièces de métal nécessaires pour l'avion sont produites en une semaine. En revanche, nous respectons la structure originale en bois, métal et toile de lin », détaille Arnaud Montoya, l'un des responsables de l'association Réplic'Air. Historiquement, le Morane-Saulnier est aussi très important.

« Nous sommes en 1912, au tout début de l'aviation. Cet avion a battu des records de distances et d'altitudes. A la base, Léon Morane était un ingénieur issu de l'écurie de Blériot. L'écurie Morane-Saulnier est la première à consulter et intégrer les pilotes dans la conception des avions », complète Arnaud Montoya, féru de l'aspect historique.

## Premier vol en 2013

Depuis l'an dernier, les membres de Réplic'Air ont planché sur les plans et la modélisation. « Nous avons parfois rencontré certaines contraintes qui n'existaient pas à l'époque. Pour être sûrs de notre verdict, nous avons fait valider nos plans par deux « experts », Gérard Desbois, mécanicien navigant sur l'A380, et Gérard Hardy, ingénieur de haut niveau de la région toulousaine.

ment.

Les membres de l'association sont plutôt jeunes. En moyenne 28 ans. Il est important pour nous de confronter nos points de vue avec celui de nos aînés afin d'optimiser la fabrication », ajoute Arnaud Montoya.

Car au delà du défi technique, les membres espèrent que leur travail bénéficiera autant aux enfants, aux curieux qu'aux étudiants en aéronautique par la suite. « Toute la partie des éléments que nous avons numérisés pourra servir aux écoles mais aussi musées afin de compléter l'histoire de l'aviation. Comme la création de maquettes 3D à partir de plan d'époque. » Aujourd'hui, le fuselage en bois est en cours de réalisation chez Derichebourg. « Les ailes seront fabriquées cet été. Nous espérons commencer l'assemblage

en septembre. La mise en croix de l'avion sera normalement réalisée chez Derichebourg à la rentrée », avance Arnaud Montoya. Afin d'être prêt à retraverser la Méditerranée, cent après Roland Garros, Réplic'Air entend commencer les premiers essais de vol au printemps 2013. Ils se feront sur l'aérodrome de Sabonnères, dans le Muretain, à la limite de la Haute-Garonne et du Gers, sur une piste en herbe. C'est la première fois que des passionnés arrivent aussi près du but, à l'approche du centenaire du vol de presque 8 heures de Garros. Manque encore le financement du moteur, qui représente 90 % du coût de l'aéronef. Et pour que le défi ne s'évapore pas dans les airs, Réplic'Air appelle aux dons publics, privés ou à l'aide des entreprises.

**Réplic'Air : revue de presse**