

L'Avion Jouet

«L'avion-jouet», bien sûr, mais surtout «l'avion-jouet témoin de son temps».

Et c'est là une découverte assez étonnante, puisqu'il est possible de raconter, par le jouet, la presque totalité de l'histoire de l'aéronautique mondiale, du plus léger au plus lourd que l'air.

Les collectionneurs d'avions-jouets sont assez exceptionnels : un avion, même un jouet, c'est encombrant et le stockage est difficile. Les avions-jouets ont été peu fabriqués et donc peu diffusés et les pièces en bon état sont rares. Les avions-jouets ne volent pas, tout au plus évoluent-ils au sol ; ils sont donc peu attractifs pour l'enfant. Si, en plus, on écarte volontairement tout ce qui ne reproduit pas un appareil ayant existé, il est difficile de réunir de quoi organiser une exposition de ce type.

C'est pourtant ce que nous avons pu réaliser, après un mois de cheminements dans le monde de cette «espèce rare de collectionneurs». Ce sont des gens inconnus et discrets, aussi est-il nécessaire d'être un peu collectionneur soi-même pour pénétrer dans leur univers.

L'antiquaire de jouets anciens est précieux, car ses nombreux contacts avec la clientèle permettent de remonter jusqu'au «grand collectionneur» et ainsi de s'assurer le «super-choix» indispensable.

Une grande majorité de ces avions-jouets fabriqués entre 1900 et 1940 ont un indéniable caractère de naïveté dans leurs formes, mais aussi beaucoup de poésie.

Les acheteurs de l'époque étaient plus attachés aux innovations d'animation du jouet, qu'à sa fidélité au modèle réel. Problème perpétuel pour les artisans, obligés de concevoir toutes les astuces possibles afin d'animer à tout prix ces avions qui ne pouvaient voler...

L'adaptation rapide à l'actualité, le prix de revient aussi faisaient que les avions les plus divers portaient les mêmes noms. C'est ainsi que fleurirent des quantités «d'Oiseau Canari» ou «d'Arc en Ciel».

Dans l'histoire de l'aviation, la plus grande révolution fut sans doute celle des années 1950, qui amena la suppression des hélices au profit des turbines. Et, pendant un certain temps, l'on verra de vieux «trimoteurs-jouets» dont on aura remplacé, à la hâte, le moteur central par le trou béant d'un réacteur, pour être plus au fait de l'actualité.

Les matériaux les plus divers seront employés par les fabricants et les artisans. Et, si le début de la fabrication des avions-jouets a vu l'utilisation de tôle emboutie ou de plomb coulé, d'autres matières premières seront employées comme l'aluminium et pendant la dernière guerre, le zamac (alliage) qui a permis des moulages plus fins ; et enfin, plus près de nous le plastique moulé ou soufflé. Nous retrouvons donc là aussi une actualité parallèle entre l'avion-jouet et son matériau de construction.

Certains fabricants, tel «MECCANO» (en Angleterre et en France), «DUX» (en Allemagne), proposeront une série de pièces de base permettant au jeune «constructeur d'avions» de réaliser la plupart des appareils existants à l'époque.

Les animations restaient limitées : l'avion pouvait rouler au sol, faire tourner son hélice, l'ensemble actionné par un moteur à ressort ; il pouvait même tourner autour d'un mât ... et culbuter. Au départ, certains jouets eurent même des ailes battantes. Puis l'électricité vint remplacer le ressort, les trains d'atterrissage, de fixes devinrent rentrants, des feux clignotants et des phares d'atterrissage vinrent compléter les modèles. Enfin, le téléguidage mécanique, électrique et maintenant électronique, acheva de rendre l'avion-jouet plus attractif.

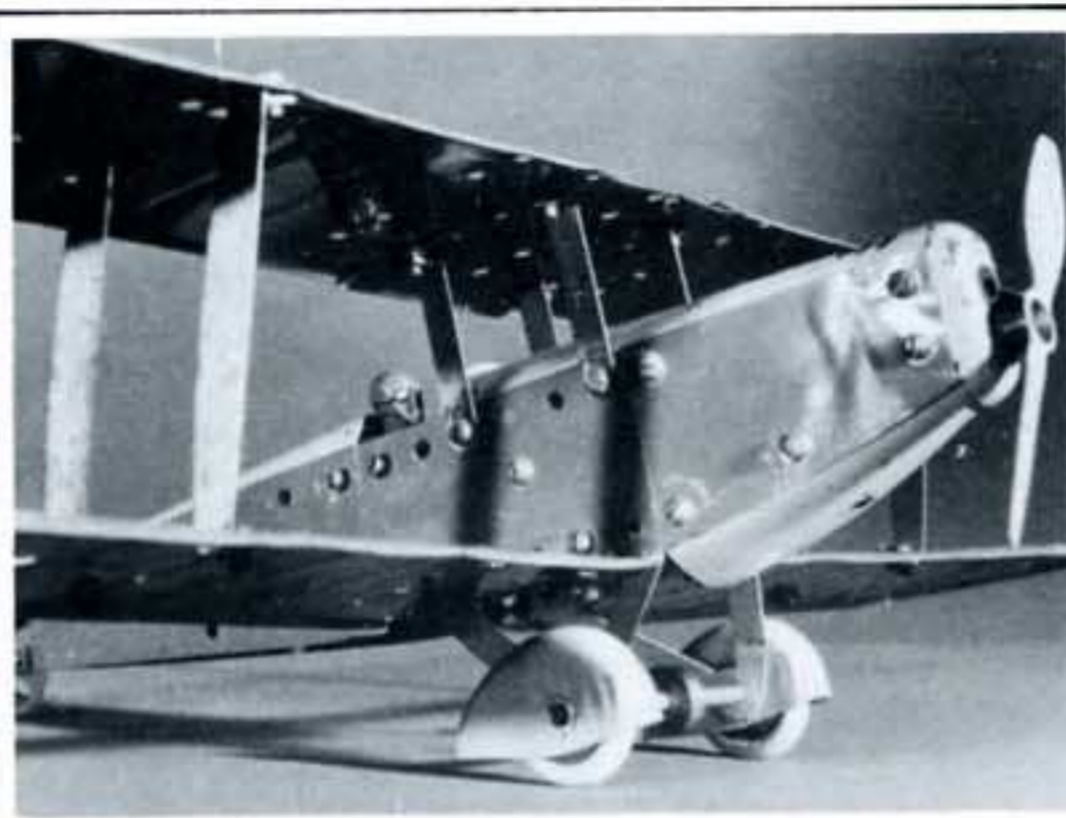
L'aspect aussi se perfectionnera. D'abord peint à la main, les avions furent très vite richement décorés de couleurs attrayantes imprimées en lithographie sur la tôle qui sera ensuite emboutie aux formes désirées. Le zamac, en raison de son aspect argenté permettra de rendre à merveille les revêtements de dural des appareils plus modernes. D'autres seront émaillés au four pour un long usage et un meilleur vieillissement. Enfin, le plastique, teinté dans la masse, brillant ou mat, apportera un élément nouveau pour les aspects recherchés.

Nous ne prétendons pas ici avoir traité ce sujet, pour lequel un livre serait nécessaire, que nous souhaitons voir paraître un jour. Mais si vous venez voir ces quelques cent témoins réunis pour quelques semaines, ne passez pas trop vite devant eux, regardez-les bien, chacun d'eux vous parlera d'une heure heureuse et aussi d'autres heures plus graves qui ont toutes permis de donner des ailes aux hommes.

Jean Munon

Cette exposition a été réalisée grâce à l'amabilité des collectionneurs qui ont bien voulu mettre à notre disposition les plus belles pièces de leur collection. Nous remercions particulièrement MM. Bernard Macaire, et Jean Munon, de leur collaboration.

Les avions "MECCANO" de papa



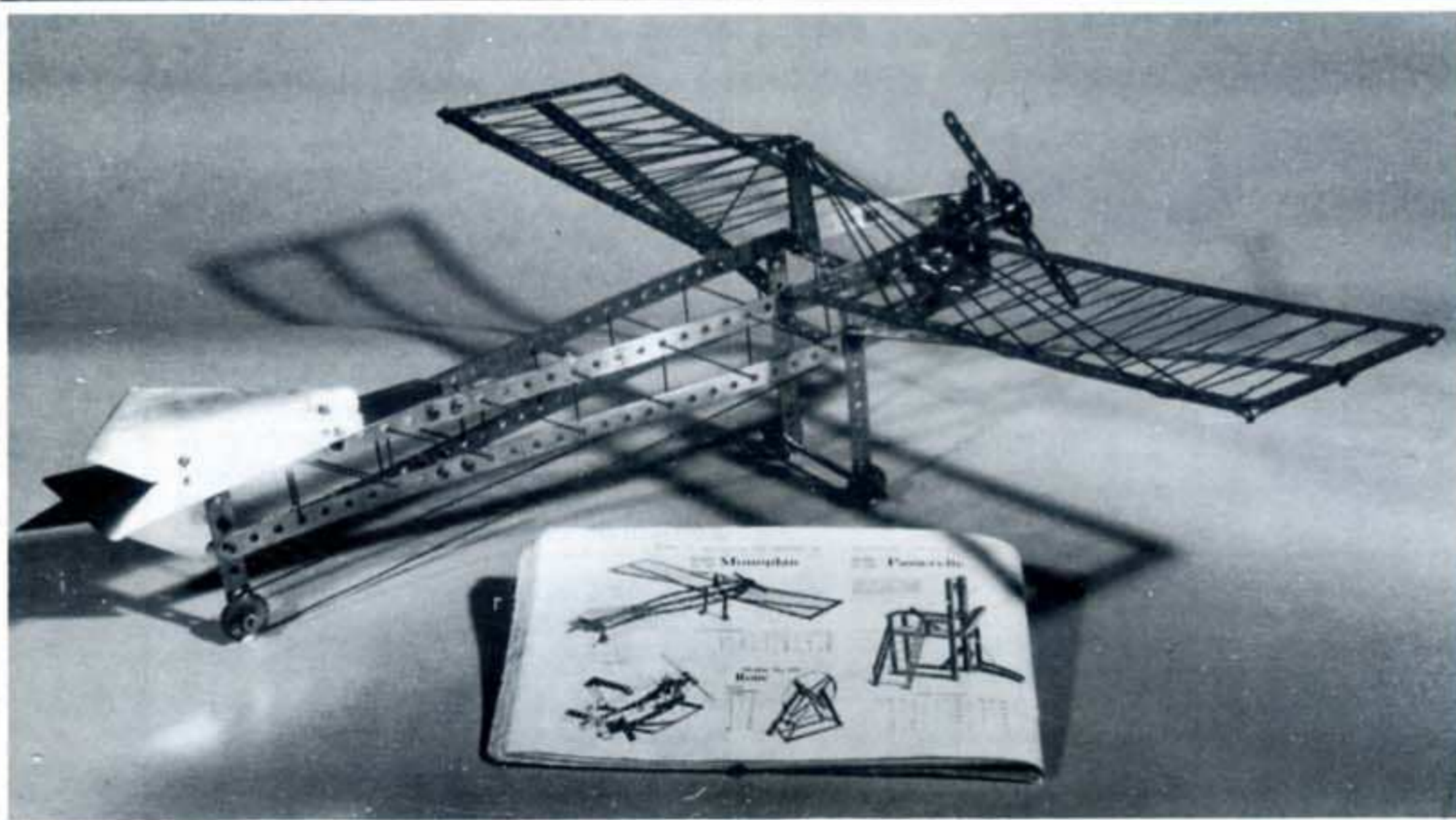
801 SPAD 91.C1 - 1929
Le SPAD 91, équipé d'un moteur Hispano de 500 CV, atteignait 278 km/h. Une ultime version, le SPAD 91-7 battit, en juin 1932, le record du monde de vitesse sur 500 kilomètres, à 308,8 km/h de moyenne. La boîte n° 1 du constructeur d'avions «MECCANO» permettait la construction de ce type de biplan.

802 ARMSTRONG WHITWORTH «Argosy» - 1929
Le trimoteur «Argosy» était un biplan équipé de trois moteurs «Jaguar» lui donnant une vitesse de 175 km/h. Il assurait la liaison régulière entre la Grande-Bretagne et le Continent, et transportait 20 passagers. La boîte n° 2 du «Constructeur d'Avions» de la maison «MECCANO» à Liverpool, permettait de réaliser ce grand trimoteur présenté en blanc et bleu.

803 SUPERMARINE S6B - 1931
En 1931, avec l'hydravion SUPERMARINE S6B, la Grande-Bretagne remportait définitivement la coupe Schneider, à plus de 655 km/h. La maison «MECCANO», déjà bien connue pour son système de construction mécanique, produisit des boîtes de pièces appelées «Constructeur d'avions». La boîte n°1A permettait entre autre la réalisation d'un hydravion de course du type «Schneider Trophy».



Les avions
"MECCANO"
de papa
vitrine
8



800 **AVION MONOPLAN - 1916** ▲
 En 1916, le système «MECCANO» suggérait, dans son manuel d'instructions, sous le n°117, la construction d'un monoplan s'inspirant du BLERIOT et de l'ANTOINETTE.
 Le modèle, photographié ici, a été reconstruit avec le manuel et les pièces de l'époque, certaines pièces portant gravé «1916» (année de fabrication).

805 Une autre version pouvait être construite et permettait de réaliser un hydravion avec immatriculation civile. Ces deux versions ont été produites par les usines «MECCANO» de Bobigny en France.

806 **Fabrication spéciale - 1930**
 Ce biplan, en tôle ondulée et présenté aux couleurs suisses, était fabriqué par MECCANO en Angleterre, et diffusé en Suisse.

804 **GLOSTER «Gladiator» - FAIREY «Swordfish» - FAIREY «Albacore» - 1935**
 Ces trois appareils étaient démodés à la veille de la Seconde Guerre Mondiale. Néanmoins le GLOSTER participa activement à la défense de Malte. Il était le premier chasseur biplan à cockpit fermé, en Angleterre. Le FAIREY était un appareil embarqué de reconnaissance et servit encore jusqu'à la fin de la Seconde Guerre Mondiale.
 Entre 1935 et 1940, la Sté MECCANO, avec sa boîte n°0 du Constructeur d'avions, offrait la possibilité de réaliser un petit biplan à deux places, évoquant les avions cités ci-dessus.

807 **DEWOITINE 338 - 1937**
 Le premier DEWOITINE de série entra en service à Air France au début de l'année 1937, sur la ligne Paris-Marseille. En juin 1938, Air France avait reçu dix D.338. A la fin de l'année, vingt exemplaires étaient en service. Avec ses 11 100 kilos, il transportait de 12 à 22 passagers, à la vitesse de croisière de 260 km/h.
 La boîte n 2 du «Constructeur d'avions» de «MECCANO», comportait les éléments nécessaires pour construire ce grand trimoteur.



Les avions
 "MECCANO"
 de papa
 vitrine