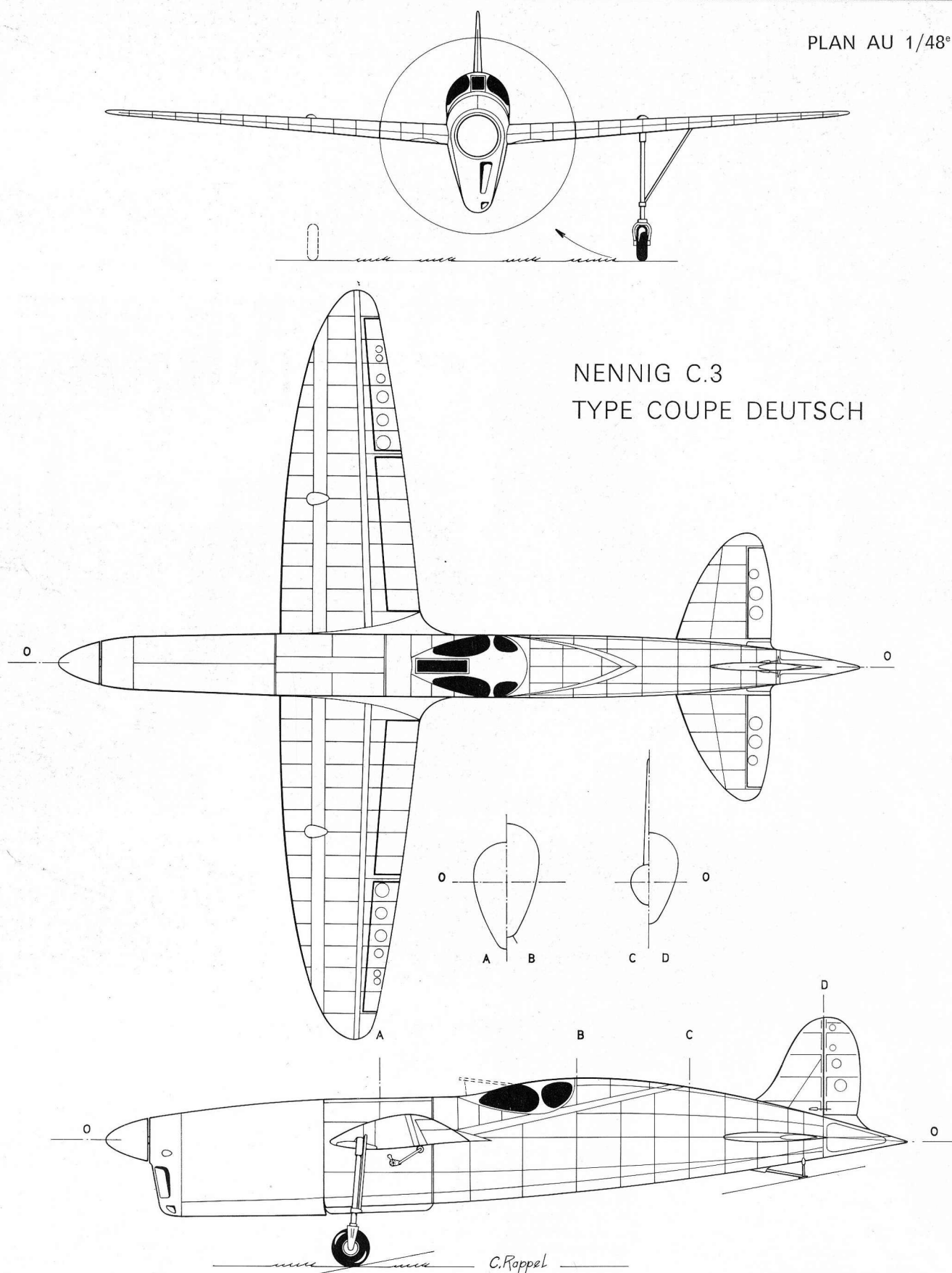
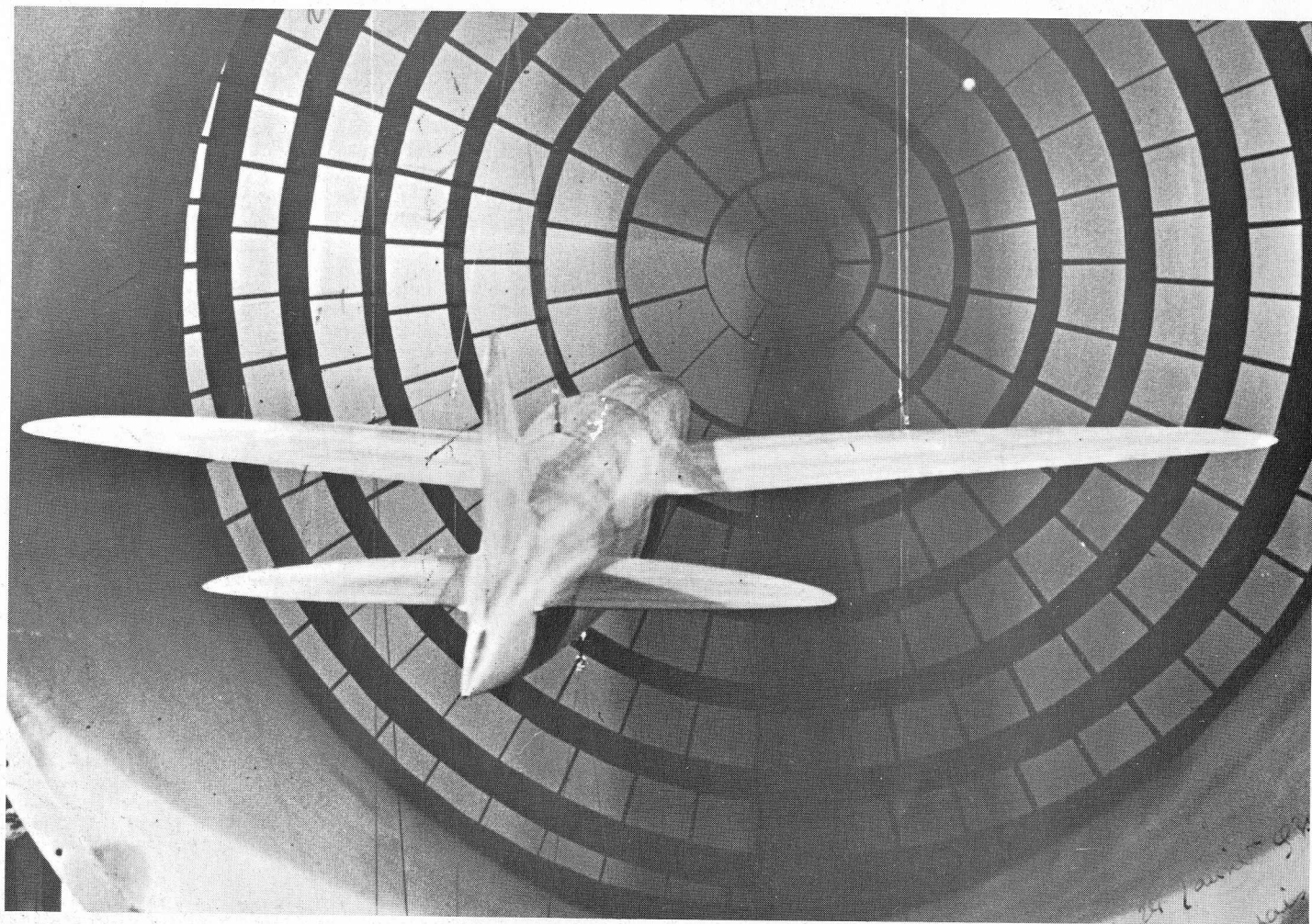


PLAN AU 1/48°



LES NENNIG C.3/C.5



Il existe une race d'engins de compétition particulièrement passionnante pour l'amateur éclairé. C'est celle des machines restées obscures parce qu'elles n'eurent pas leurs chances en course. L'on n'en trouve trace que dans la liste des forfaits et l'examen des différentes listes d'engagés de la Coupe Deutsch de la Meurthe en fournit une ample moisson. Parmi les non-partants, il faut signaler l'Albert A 140 RV, les Payen 22 F (Album du Fana n° 5), le Kellner-Bechereau 28 VD (Album du Fana n° 23), les Farman, les Lignel 20 S et 30 R, les Capra, le Caudron-Baudot, le Martinet (Album du Fana n° 52) et le Nennig C3. Celui-ci était engagé pour l'épreuve de 1935 qui se courut au mois de mai et il devait être piloté par Guy Bart. La presse spécialisée en parla très peu et seul Peyronnet de Torres en publia une très mauvaise photo sans moteur dans le journal « L'intransigeant ».

En 1934, Orly était loin d'avoir l'importance qu'il possède aujourd'hui ; le grand aéroport de transport était Le Bourget. A Orly, à côté des célèbres hangars à dirigeables aujourd'hui disparus, il existait surtout des écoles de pilotage pour avions de tourisme.

Guy Bart qui s'occupa jusqu'à très récemment de l'Union des Pilotes Civils formait des pilotes sur un Caudron 109, appareil illustré par Finat, pour 5.000 F de l'époque jusqu'à l'obtention du brevet ; plus loin, le club Roland Garros était présidé par Suzanne Deutsch de la Meurthe, le chef pilote de ce club était André Maillet, le chef mécanicien du club était un technicien de valeur ; Edmond Nennig.

Ce dernier avait déjà construit deux avionnettes munies d'un moteur Anzani en 1925 et 1926 pendant son service militaire à Strasbourg ; il venait de terminer en collaboration avec André Maillet un magnifique triplace de sport à aile surbaissée, le Maillet-Nennig, portant le n° 01 ; ce bel appareil volait à 290 km/h avec un moteur Régnier de 185 chevaux et cela avec un train non escamotable, un deuxième appareil, le Maillet-Nennig 20 était en chantier. Il fut célèbre par la suite, mais cela est une autre histoire. Des conversations entre Nennig et Bart naquit le projet d'un avion de course destiné à participer à la Coupe Deutsch de la Meurthe 1935. Pour un ingénieur, construire un avion de

course est le plus beau des plaisirs, de même pour un pilote, participer à une épreuve comme la Coupe Deutsch était une joie inégalée. Mais il fallait de l'argent. Guy Bart réussit à réunir 70.000 F tant par son apport personnel qu'avec l'aide des élèves, de son école de pilotage : la somme semblait suffisante pour la cellule mais pas pour les équipements. La maquette en acajou fut portée fin 1934 par Nennig, Guy Bart et Dulud, un ami fidèle, à M. Toussaint de la soufflerie de Saint Cyr, qui, après les essais conseilla de remplacer l'aile surbaissée par une aile médiane. Nennig refit rapidement la liasse de dessins, transforma la maquette qui fut essayée à l'Institut mécanique des



par Serge Pozzoli

*Ils
ne volèrent
jamais qu'en
soufflerie
mais
qu'ils étaient beaux !*

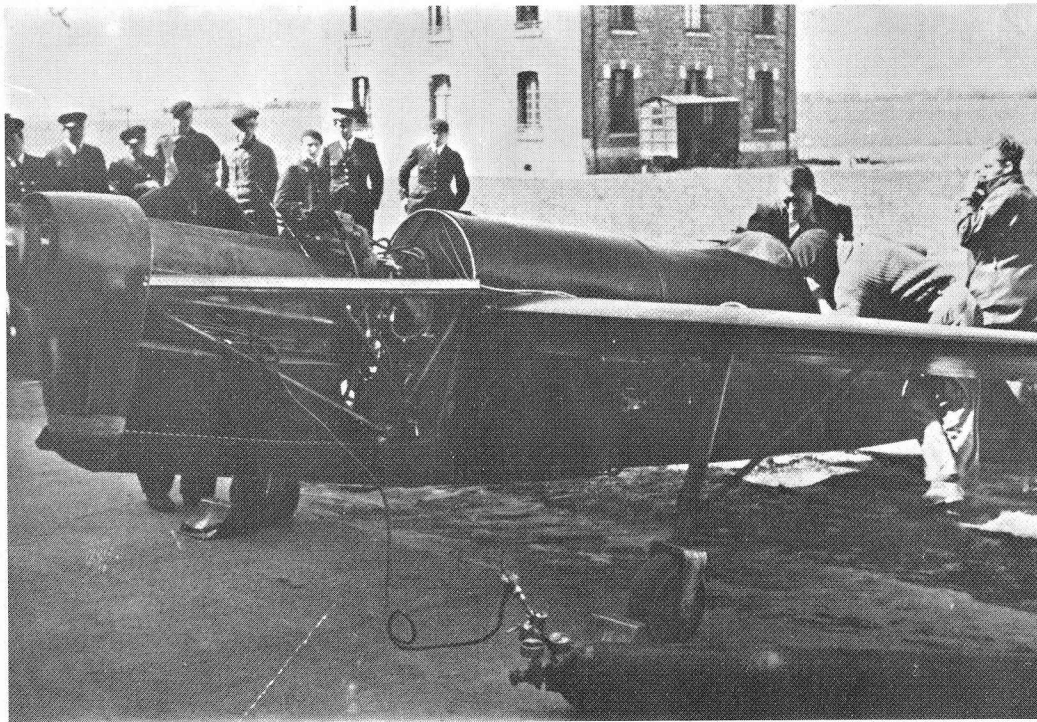
et très étroit. L'habitacle du fuselage avait été construit autour de Guy Bart qui était alors très mince. C'était un monoplane, naturellement monoplacé, à aile médiane de 6,67 m d'envergure et d'une longueur totale de 7,12 m y compris la casserole d'hélice.

Un corps central d'un mètre de long recevait à l'avant les supports moteur et à l'arrière le fuselage. Ce fuselage était extrêmement mince et sa section avait une forme triangulaire pointée en bas. Il était fin et léger du fait de la manière dont il était construit.

Le section immédiatement placée derrière le poste de pilotage avait 1,03 m de haut et seulement 58 cm à sa partie la plus large. Une série de onze couples cons-

9
dans l'habitacle. La firme Messier de Mont-rouge avait prêté un train escamotable très simple qui se repliait à l'aide d'un câble qui s'enroulait sur un tambour commandé manuellement. Les réservoirs d'essence se trouvaient dans le corps central et l'habitacle était fermé par une petite coupole que le pilote verrouillait sur lui après s'être installé.

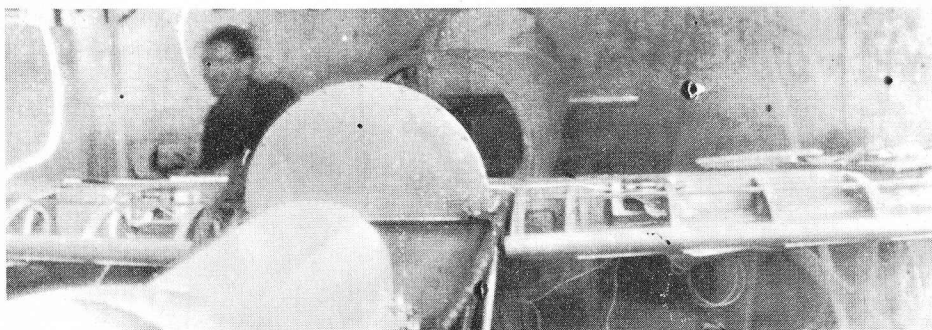
Il manquait le moteur ; les constructeurs caressèrent l'espoir d'obtenir le nouveau Salmson 12 cylindres inversés de 8 L. de cylindrée dérivé du moteur plus gros qui équipa le Les Mureaux 190, mais ce moteur ne se matérialisa jamais. Finalement, la maison Régnier accepta de prêter son nouveau six cylindres de course. C'était un moteur inversé à refroidissement par



Page précédente : la maquette définitive du Nennig C.3 en soufflerie à Lille.

Ci-dessus, le C.3 pendant un essai du moteur à Etampes, quelques jours avant la Coupe Deutsch de la Meurthe.

Ci-contre, le racer en construction.



fluides de l'Université de Lille le 22 janvier 1935 alors que l'avion était déjà en construction ; la finesse était de 18,2.

La fabrication commença début janvier 1935 dans un local de la porte de Chatillon dans l'imprimerie dont Michel Dulud était le directeur (Dulud était un élève de Guy Bart) qu'il avait mis à la disposition de l'équipe. La presse de l'époque affabula en disant que l'avion était construit dans la salle à manger de Guy Bart...

Nennig lui-même, aidé seulement de deux hommes, construisait complètement la cellule, qui fut transportée dans un hangar d'Etampes Mondésir seulement cinq jours avant la clôture des éliminatoires de la coupe. Le Nennig de course était très fin

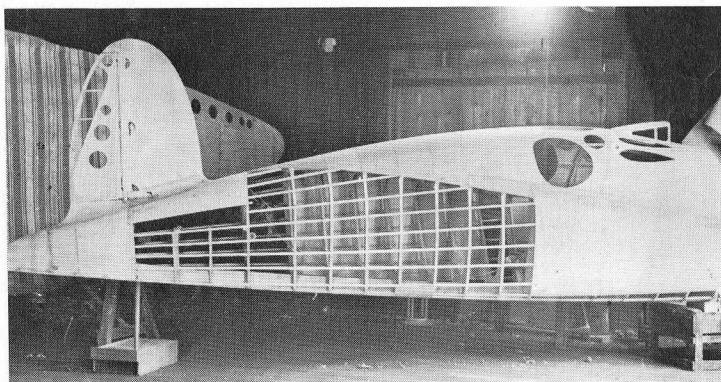
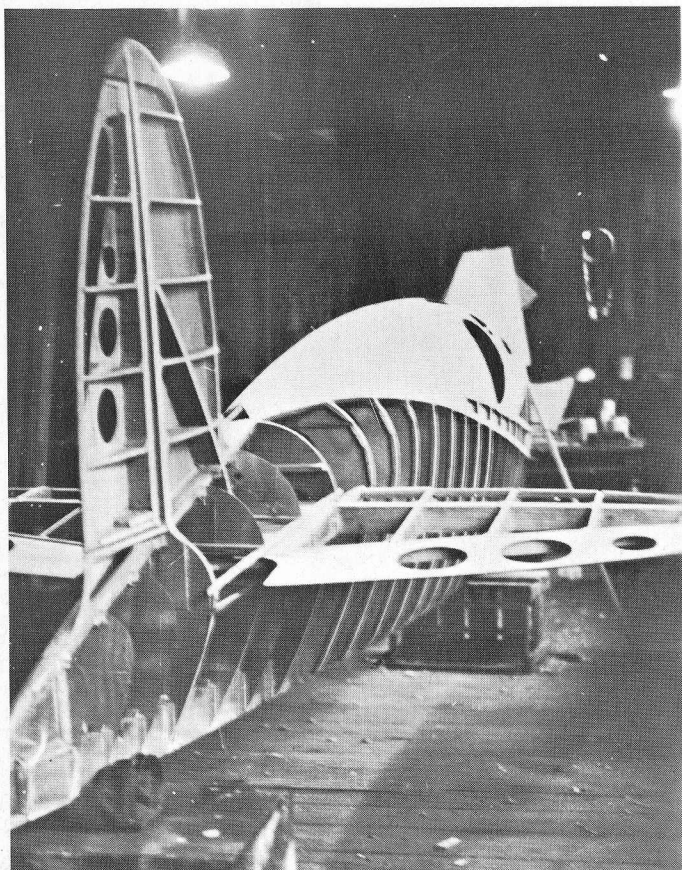
truits en bois et allégés par des trous allaient du corps central à l'empennage, ils étaient réunis à la base par une double poutre en sandwich très mince qui formait une sorte de quille. Pour assurer la rigidité et éviter les torsions 2 autres poutres partaient en oblique du milieu du corps central pour aller se rejoindre au milieu du fuselage ; l'empennage en bois était construit sur ce même principe et comportait une béquille escamotable se relevant à l'aide d'un câble commandé du poste de pilotage.

Les ailes étaient également construites en bois selon le profil NACA 23012, elles comportaient des volets de courbure commandés par un levier placé évidemment

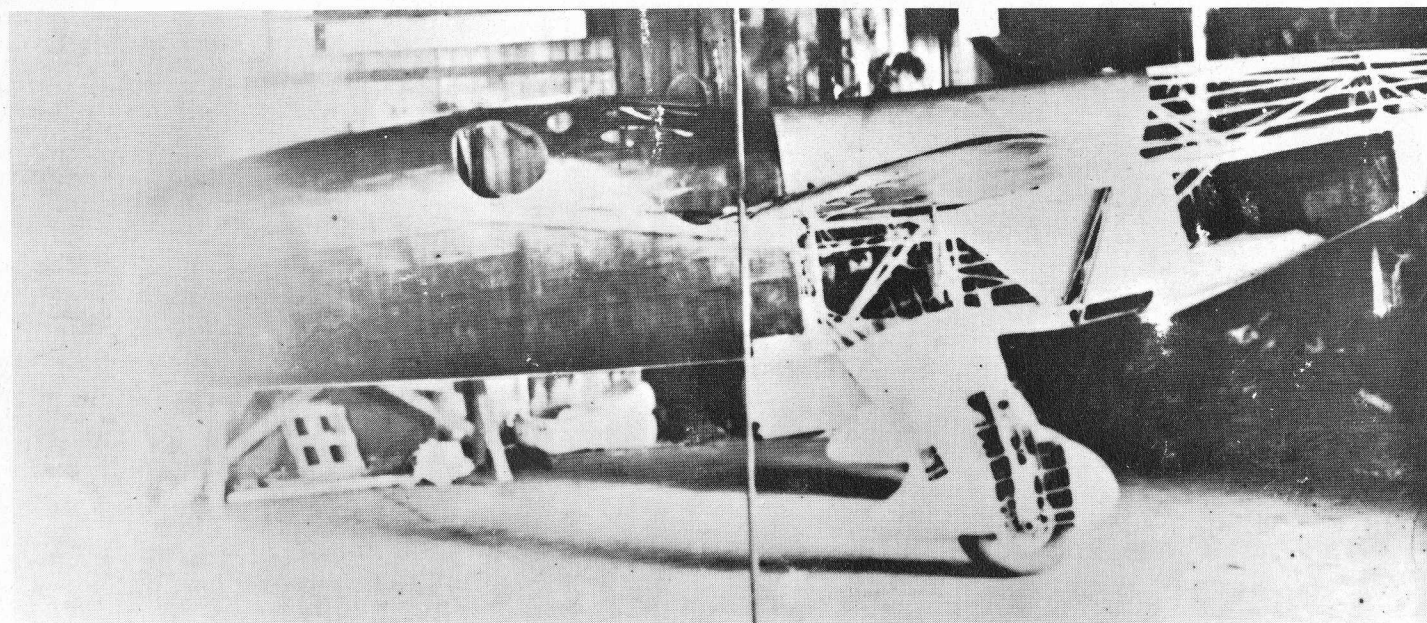
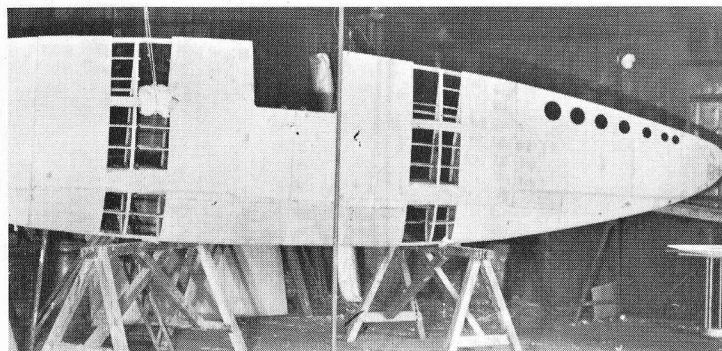
air de 114 mm d'alésage et 130 mm de course équipé d'un compresseur Roots de type automobile. Ce moteur qui comportait des culasses en bronze et des cylindres pris dans la masse développait 250 chevaux à 2.000 mètres soit un équivalent de puissance de 315 chevaux à 2.600 t/m au sol.

Pour que la fête soit complète, Ratier avait également prêté une hélice de course à pas variable à 2 positions commandée par vessie, le petit pas servant pour le décollage puis l'hélice gardant ensuite le grand pas.

Le devis des poids du Nennig 3 était le suivant :



Ci-contre, ci-dessus et ci-dessous, le C.5 en construction, la cellule est pratiquement identique à celle du C.3. On note ci-dessus, la « visière » levée du pare-brise mobile. En bas on note le train fixe première manière, type caisson, relié au fuselage.



	En charge	A vide
Hélice	25 kg	25 kg
Moteur, capot, berceau	230 kg	230 kg
Train d'atterrissage et		
huile	60 kg	22 kg
Commandes	8 kg	8 kg
Planche de bord	5 kg	5 kg
Pilote + parachute ..	75 kg	10 kg
Partie AR et commande	25 kg	25 kg
Commande de plan		
fixe	5 kg	5 kg
Plan fixe et structure	10 kg	10 kg
Gouvernail et béquille	10 kg	10 kg

768 kg 455 kg

Nennig et son équipe attendaient avec

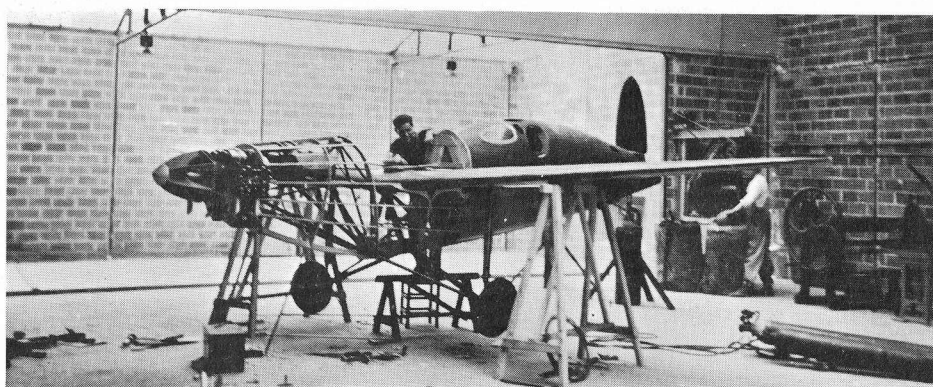
une grande impatience le moteur Régnier et le capot-moteur. Le premier moteur à compresseur de Régnier fut réservé au Martinet engagé par Régnier lui-même et la maison Régnier dut en construire un second du fait de l'engagement de Nennig. Il n'arriva malheureusement que cinq jours avant les épreuves de qualifications qui précédaient la course. Nennig et son équipe travaillèrent pratiquement sans dormir pendant cinq jours. Enfin, l'avion sorti du hangar tournait au point fixe, mais comme le temps était limité, le capot moteur avait été donné à faire à un atelier extérieur. Quand il arriva, le jour de la fin des éliminatoires, il était 3 centimètres trop court... Il n'y avait plus d'espoir de

prendre le départ.

Cette 3^e Coupe Deutsch fut enlevée par Delmotte sur Caudron 460 à la vitesse de 444 km/h de moyenne, Arnoux ayant fait un tour de circuit de 100 km à 469 de moyenne.

Qu'aurait fait le Nennig très fin, très léger, un peu moins puissant que les Caudron ? Il avait été prévu pour 525 km/h sur base. C'était donc pour cette équipe la fin d'un beau rêve qu'elle faillit réussir puisque si elle ne put le mener à bien, cela tenait à 3 centimètres de capot moteur...

Hélas, Régnier reprit son moteur, Ratier son hélice et Messier son train, les fonds étaient épuisés et la Coupe Deutsch 1936



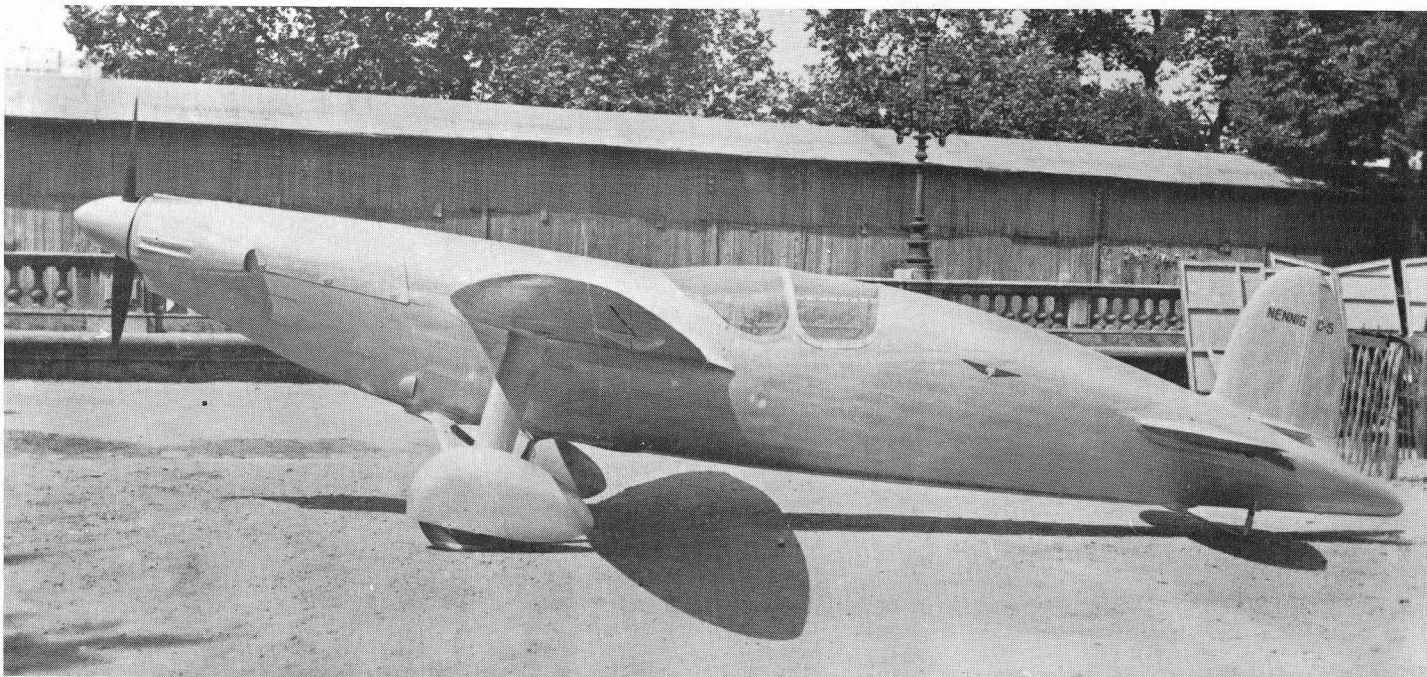
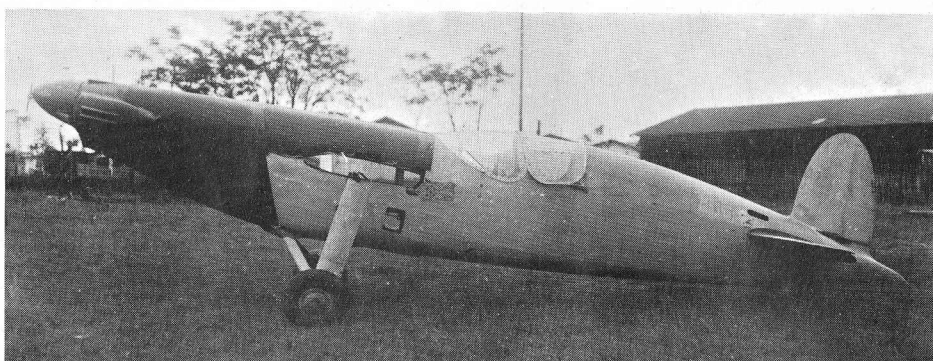
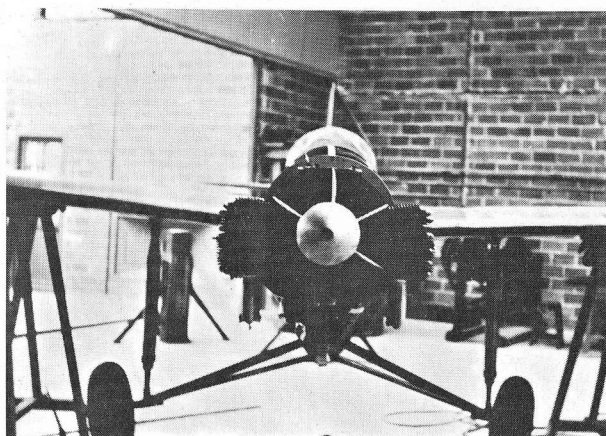
A gauche, de haut en bas ; le C.5 en finition, le moteur Minié est monté et on a renoncé au train caisson pour un modèle plus simple s'appuyant sous l'aile.

devait voir des participants motorisés avec les nouveaux moteurs en V de Renault et de Régnier pour laquelle le Nennig n'était pas prévu. Le bel avion finit sa carrière dans un hangar de Bourg-la-Reine, le Ministère de l'Air se désintéressant d'une aussi méritoire initiative.

UN NOUVEAU NENNIG

Mais certains hommes sont doués d'une volonté d'acier et ils aiment matérialiser leurs rêves. On retrouvait, deux ans après, Nennig penché de nouveau sur sa planche à dessin, exécutant les plans d'un nouvel appareil, correspondant au programme des avions d'entraînement à la chasse. Ce nouvel appareil était très près de celui de la Coupe Deutsch dont il avait gardé l'aile et le fuselage, sauf la partie centrale support d'aile et le train d'atterrissage qui était en tubes d'acier soudés de diverses dimensions, sur laquelle étaient attachés le bâti-moteur et le fuselage. Le train non escamotable était sous l'aile et le triangle d'attache à la quille, en tube, il était entièrement de fabrication maison, en bois et tôle d'acier soudée en semi-caisson rigide, facile à fabriquer donc très bon marché. La canopée avait comme sur le Coupe Deutsch une partie escamotable qui se soulevait à l'atterrissage et au décollage pour améliorer la visibilité, l'atterrissage se faisant à grande vitesse ; il semble que ce dispositif fut supprimé par la suite sur l'avion d'entraînement à la chasse. Nennig étant entré chez le constructeur de moteurs Minié comme chef des études cellule, c'est évidemment un moteur Minié de 100 ch 4 cylindres à plat à refroidissement par air qui fut choisi pour équiper l'appareil.

Ce moteur, plus léger que celui prévu (Nennig avait caressé l'espoir d'obtenir un moteur allemand Hirth de 220 ch, qu'il



A droite, le C.5 à l'exposition de Bordeaux.

La finesse et l'élégance des lignes de l'appareil sont remarquables.

En troisième position, le fuselage non achevé du biplace de 1947 qui fut le dernier Nennig.

ne put acquiescer faute de finances) avait nécessité l'allongement du support moteur pour une question de répartition de masse et de centrage.

A part le train d'atterrissage, l'avion était plus fin que le Coupe Deusch, le maître-couple maximum du fuselage n'était que de 0,650 à hauteur de l'habitacle du pilote.

Les performances prévues étaient excellentes car avec un poids total à vide de 350 kg (+ le pilote et 150 litres d'essence, soit environ 520 kg) l'appareil devait largement dépasser 300 km/h, avec une grande autonomie de vol. Malheureusement, l'avion n'avait pas encore volé quand les Allemands arrivèrent à Paris et saisirent tout le matériel aéronautique français. Minié demanda à Nennig de rejoindre la Bretagne pour continuer à travailler, mais celui-ci refusa de le faire pour l'occupant et vit son traitement suspendu.

Nennig, qui avait disparu dans la nature, retrouva son enfant en 1945 chez Amiot mais démuné de moteur et en mauvais état. Avec l'aide de la maison Dassault, il fut réparé, repeint et présenté place des Quinconces à Bordeaux sur la demande du général Chassin dans le cadre d'une exposition qui eut lieu en 1948. Mais à cette époque, il n'y avait pas de moteur disponible et l'avion subit le sort de son prédécesseur de la Coupe Deusch en partant à la casse.

En 1947, Nennig étudia à la Bastide pour le docteur Deglos, de Blègues, un avion biplace, côte à côte, de sport de construction similaire. Le fuselage fut construit mais l'avion ne reçut jamais ses ailes ni son moteur.

Ainsi s'acheva l'histoire de ces avions de rêve à qui les circonstances ne permirent pas de voler, mais si l'on en juge par la réalisation réussie du Maillet 20, ils auraient pu être des appareils remarquables.

