



Bulletin d'informations

N° 60 - DECEMBRE 2007

Edito

Il y a vingt ans René Lemaire fondait le Conservatoire de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine.

Avec ténacité et persévérance, lui et les membres du début ont développé le CAEA.

Qu'il me soit permis de remercier, ici, mes prédécesseurs, les membres du Conseil d'Administration et tous ceux sans qui il ne serait jamais devenu ce qu'il est aujourd'hui.

Il nous reste encore du chemin pour assurer la pérennité de notre association, mais je voudrais éviter de tenir des propos du style de ceux qui ont fait le succès d'un récent premier ministre de notre république.

Nous allons, au cours de chacun des trimestres de la future année, réaliser des animations liées à cet événement; et le point d'orgue aura lieu à l'occasion des journées du patrimoine. Je suis sûr que tous les membres auront à cœur de participer à la préparation de ces festivités, ce qui inclus, quand même, la fin de l'aménagement des salles de notre hangar, et sans doute, une petite réorganisation de la disposition des avions.

En attendant, je vous présente, ainsi qu'à votre famille, tous mes vœux pour les fêtes de fin d'année

Le Président
Alain Arpino

CAEA :

Courrier général

BA 106 - BP 110

33998 BORDEAUX-ARMEES

Site web : www.caea.info

E-mail : contact@caea.info

- Actualités

→ Les 20 ans du CAEA
Page 2

→ Le Colonel Joubert
nouveau commandant de la BA 106
Page 3

→ Le Stampe en panne
Page 5

→ Le chantier du D520
Page 7

→ Nouvelles de la médiathèque
Page 7

- Manifestations

→ Les Journées du patrimoine
Page 4

→ La Journées des familles chez Dassault
Page 5

- Reportage

→ Le Centenaire de l'hélicoptère
Page 6

- Histoire

→ "L'Aviation à Bordeaux jadis"
Page 8

Conservatoire Air Espace Aquitaine

20 ans

"AIR ESPACE AQUITAINE"
Bulletin d'information de l'Association pour le
DEVELOPPEMENT DU CONSERVATOIRE DE L'AIR ET DE L'ESPACE D'AQUITAINE.

REUNIONS
Les réunions mensuelles de l'Association se tiennent les premiers mardis de chaque mois dans la petite salle du premier étage de l'ancienne Mairie de Mérignac à 18 heures. Le taux de participation à ces réunions est actuellement assez faible; la participation de tous les adhérents est vivement souhaitée.

N° 1 OCT. 1989

RECHERCHES HISTORIQUES
Des archives relatives au séjour de l'École de l'Air à Mérignac dans les années 38-40 ont été recueillies; des contacts sont maintenus avec des anciens de cette promotion.
Les archives de la base de Mont-de-Marsan sont à notre disposition pour dresser l'historique de cette base.
Nous attirons la rubrique "Historique de la revue de la B.A. 106 'TEYNA'" : le prochain article concernera les débuts de l'aviation sanitaire avec le Colonel PIZGAL.
Notre documentation concernant les activités aéronautiques de la plate forme de Mérignac s'est augmentée grâce aux documents mis à notre disposition par Madame DUVAL.

A. Duval
M. Gogel

La Médecin Colonel FIGUE auprès d'un blessé. Autographié par le Lieutenant Pilote GOGEL.

Bonne Année
2008



HISTOIRE

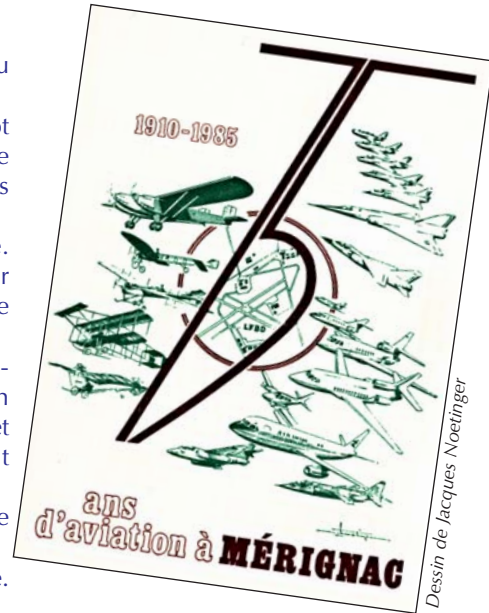
Nos 20 ans : 1987 - 2007

J'avais lu dans la presse aéronautique de 1947 un article relatant le premier vol d'un bimoteur de liaison coloniale à Marignane. Il avait paru impossible qu'un vol de prototype ait pu avoir lieu dans une région de production viticole telle que Bordeaux-Mérignac. Le journaliste avait donc rectifié de lui-même Mérignac en Marignane. Ayant été invité à m'intégrer dans l'équipe Dassault de la région bordelaise en 1959, je me suis attelé à faire connaître aux indigènes l'activité aéronautique de leur région qui leur était totalement méconnue d'où la préhistoire (voir encadré) et l'histoire de notre association.

Quelques semaines après la clôture de l'exposition "75 ans d'aviation à Mérignac", je fus informé par madame Andrée Bonnaud, adjoint au maire de Mérignac, déléguée aux relations publiques, qui avait pris en charge toute la par-

la déclaration au Journal Officiel datant du 11 novembre. Le seul capital de l'association étant le lot de 56 cadres d'exposition de un mètre de haut et un mètre de large que j'avais confectionné tout seul. Le siège social était mon domicile. L'association s'appelait "Association pour le développement du Conservatoire de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine". Aujourd'hui le substantif "développement" est oublié, celui-ci étant bien entamé. En abrégé on utilise Air et Espace Aquitaine et le plus souvent C.A.E.A. Tel fut l'histoire de l'association. Longue vie au C.A.E.A.

René Lemaire.



PREHISTOIRE Dimanche 30 août 1970

Voulant faire insérer dans Sud-Ouest Dimanche une publication à l'occasion du soixantième anniversaire du premier survol de Bordeaux par un aéroplane, j'ai demandé et obtenu un rendez-vous avec le rédacteur en chef du journal.

Ma proposition fut accueillie par une simple phrase : Des articles historiques, on en a ras le bol !

Nullement découragé, j'ai quand même envoyé ma proposition contenant diverses illustrations et une photographie en couleur (rare à l'époque) d'un avion ancien (un Blériot) que j'avais eu le plaisir de prendre au dernier salon aéronautique du Bourget. Ceci déclenche deux réactions :

- 1 - Celle du rédacteur en chef qui m'adressa ses félicitations accompagnées d'une gratification qui sembla importante vu que je ne m'attendais à rien et une carte de presse.
- 2 - La deuxième réaction était le courrier d'un lecteur indigné qui corrigeait la première page du journal en stipulant que le premier survol n'avait pas été fait par un avion Blériot.

Et v'lan !



tie logistique de la manifestation qu'un visiteur désirait me connaître. Cette personne était Bernard Pieracci, le contact était établi, une réunion eut lieu à mon domicile, Bernard était accompagné d'un autre Bernard, B. Besnier de FR3. Rapidement la décision fut prise de créer une association destinée à préserver le patrimoine aéronautique de la région, en se gardant bien de citer le mot "musée" inapte à accueillir des engins volants. Les statuts furent parapher le 8 octobre 1987,

Le Colonel Joubert nouveau commandant de la BA 106

Le mardi 17 juillet 2007, la BA 106 a changé de commandant. C'est le Colonel Patrick Joubert qui succède au Colonel Patrick Aubourg. Une cérémonie de passation de pouvoir a eu lieu en fin d'après-midi avec une remise de décorations suivie d'un défilé des troupes. Pour cette cérémonie, le Conservatoire avait mis à disposition deux avions (le Mirage 2000 et le Jaguar, ainsi que des éléments de décoration de taille plus modeste).

Le Colonel Patrick Joubert, âgé de 42 ans, est né à Grenoble. Il est marié et père de deux enfants. Elève officier de l'Ecole de l'Air de 1984 à 1987, il a été promu colonel le 1^{er} décembre 2003.

Le Conseil d'administration et les membres du CAEA lui souhaitent toute la réussite dans l'exercice de son commandement.



La Journée des réservistes



Samedi 29 septembre 2007 se déroulait la journée nationale des réserves inter-armées (Terre, Air, Mer et gendarmerie) sur la BA 106, commandée par Patrick Joubert. Pour cette journée, le Conservatoire avait mis à disposition le Mirage 2000, le Jaguar ainsi que différents matériels.

En Bref

Olivier Weber, adhérent au CAEA, a été macaronné le 16 octobre à Tours. Il est désormais à Cazaux pour la transition opérationnelle.

Toutes nos félicitations et bon vol pour la suite.

Astadyne AST 600 1 A

Le GIE Astadyne a été créé en ABG-Semca et Turboméca pour développer et réaliser des groupes auxiliaires de puissance (APU en anglais).

L'AST 600 est le groupe de l'avion de patrouille maritime Dassault-Bréguet Atlantique 2 (alias Atlantic NG et ATL 2). Il est utilisé pour le démarrage des moteurs, la fourniture de courant électrique de secours et le conditionnement d'air.

Il s'agit du n° 004 daté du 21 octobre 1981. Le compteur indique 307 démarrages et 111 heures de fonctionnement. Il a rejoint la collection en octobre 2007.

Le mois du Film

Le mois du film documentaire a eu lieu au mois de novembre à la médiathèque de Mérignac. Le thème était "Les Toiles de l'air" avec plusieurs projections de film évoquant le lien entre l'avion et la caméra. Le Conservatoire a participé avec une exposition sur le monde aéronautique.



Les nouveaux arrivants visitent le CAEA



L'accueil des nouveaux arrivants sur la BA 106 a eu lieu le mardi 18 septembre 2007. Après avoir visité la base les militaires se sont rendus au CAEA. C'était la découverte de l'existence du Conservatoire et nos guides se sont fait un plaisir de donner toutes explications sur la collection.

Les crédits photos du numéro 560 :
Service photo BA 106 -DR - Alain Baradat
René Lemaire - Pierre Pécastaingts

Les Journées du patrimoine



le public avec possibilité de faire des photos dans le cockpit du 2000. La simulation permettait de s'initier au pilotage de base et des démonstrations avaient lieu dans un cockpit de



Malgré le beau temps et une température estivale, plusieurs centaines de personnes sont venues découvrir ou revoir la collection du Conservatoire pendant les journées du patrimoine. Lors de ces journées nous avons eu la visite du Colonel Joubert, commandant la BA 106 et Jacques Fergeau, conseiller général de la Gironde. Cette opération a été organisée par l'Armée de l'Air et le CAEA avait ouvert les portes du HM2. Cette année, plusieurs avions stationnaient sur le tarmac. Le Canadair, le Noratlas ainsi que le Mirage 2000 pouvaient être visités par

Mirage F1. Le chantier du A-26 Invader à permis aux visiteurs de découvrir la titanesque remise en état de cet avion. La boutique avait ouvert un beau stand et les visiteurs se sont pressés pour acheter divers souvenirs aéronautiques. Les visites guidées par nos spécialistes se sont succédées toute la journée. Le beau temps poussant vers les plages, nos visiteurs ont été moins nombreux que pour l'édition 2006, mais ce fût un bon week end et encore une très bonne collaboration Armée de l'Air - CAEA. A 2008 pour une nouvelle édition.



Zone membres

Le site web du Conservatoire www.caea.info est désormais doté d'une zone réservée aux membres. Vous y trouverez les comptes-rendus des conseils d'administration, l'état des finances, les anciens numéros du bulletin d'information, des bulletins d'adhésion et la possibilité d'envoyer un E-mail aux membres du bureau et du conseil d'administration.

Pour accéder à cette zone vous pouvez demander au webmaster (webmaster@caea.info) le mot de passe de votre choix (de 4 à 8 caractères)

Le Stampe en panne

Le 22 août 2007, le moteur Renault a connu une panne grave alors qu'il comptait 730 heures de vols depuis fabrication. La tête de bielle du cylindre N°3 a cédé en vol, la bielle a martelé le piston qui a fait éclater la culasse et ovaliser le cylindre. Un morceau de la bielle a été projeté entre le carter et l'arbre à cames déchirant le carter sur plusieurs centimètres. Le Renault a été convoyé à Saint-Cyr-l'École, le 19 septembre, pour être remis en état.

Afin de vous offrir l'opportunité de participer aux frais de réparation, nous vous proposons des autocollants et t-shirts estampillés du dessin réalisé par Dominique Gabillé.



Autocollant :

2,00 euros

T-shirt :

15,00 euros

La Journée des familles



chez Dassault

La Journée des familles a eu lieu le samedi 29 septembre 2007 aux établissements Dassault de Mérignac (33)

Plus de 4 000 personnes, employés, leurs familles et amis, ont découvert les ateliers et les différents métiers. Elles ont visité les chaînes de montage des avions civils et militaires. L'activité civile est la plus importante, (Falcon 900, Falcon 2000, 7X).

Cette journée placée sous l'autorité du directeur de l'établissement, monsieur Gérald Maria, a connu un grand succès malgré une météo détestable.

Le Conservatoire était présent avec le Mystère IV, le Mirage IV, le Mystère 20 plus différents matériels.



A la simulation, les chantiers vont bon train. Après le démarrage des travaux du cockpit du Fouga Magister c'est la pointe d'un Mirage III E qui se transforme simulateur de combat. Ce dernier pourra être présenté lors de déplacement à l'extérieur.

Un Mirage III E au Conservatoire



Le 24 septembre 2007, en début d'après-midi, le fuselage du Mirage III E n° 560 est arrivé au Conservatoire. C'est le dernier Mirage III à avoir volé en France et en Europe.

Livré neuf au CEV le 14 mars 1969, il y a principalement participé aux essais d'armements, il était équipé d'un nez de type III R.

Le Mirage III 560 a effectué son dernier vol le 25 novembre 2005 à Cazaux.



Le Conservatoire a participé à la Fête de la rentrée le 1^{er} août 2007, organisé par le Mérignac-Ciné, CREA Fêtes et la ville de Mérignac. Pour cette manifestation, la simulation proposa aux enfants de s'initier au vol sur simulateur.



Les traditionnelles Journées du patrimoine se sont déroulées les 15-16 septembre 2007. Pour ces deux jours toute l'équipe du CAEA s'est mobilisée pour que ce week-end soit une réussite. Le groupe s'est retrouvé pour immortaliser une photo souvenir.

1907 - 2007 : Centenaire officiel de l'hélicoptère

Cette machine à voler a stimulé beaucoup de personnages dont les noms sont retenus par l'histoire. Chacun a participé à la concrétisation de l'hélicoptère, l'occasion nous est donnée de rendre à chacun son légitime rôle.

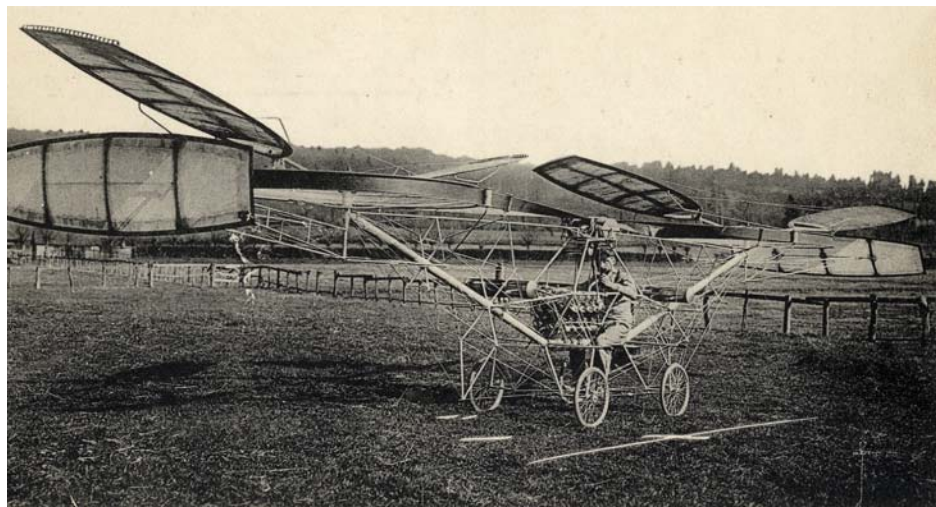
Dès 1486, Léonard de Vinci avait dessiné une machine dont la voilure, en forme de vis tournait autour d'un axe vertical, cette esquisse restera, dans nos mémoires, l'œuvre du visionnaire que fût son auteur.

Il faudra attendre le 19^e siècle pour voir apparaître des projets reprenant l'inspiration précipitée ou d'autres plus réalistes dotés de deux rotors coaxiaux.

En 1861, le vicomte Gustave de Ponton d'Amécourt dépose à Londres (langue anglaise) le brevet d'invention n° 1929 relatif à une machine qu'il baptise "hélicoptère". Cette appellation est adoptée mondialement pour les appareils à décollage vertical. Il est aussi l'auteur, en 1863, d'un petit livre (en français) titre : La sustentation par l'hélice, le texte fait apparaître qu'il avait parfaitement compris pourquoi et comment pouvait voler son engin. Il regrettait cependant de ne pouvoir disposer d'un moteur suffisamment léger et puissant

1002. Hélicoptère Paul CORNU à Lisieux.

Cet appareil se compose d'un bâti d'une longueur de 6 m en tubes armés de câbles; au centre le siège de l'aviateur et le moteur Antoinette 24 H. P., ce dernier actionnant par une transmission en courroies plates 2 hélices de 6 m. de diamètre, fixées aux 2 extrémités du bâti; les organes de propulsion et direction se composent de 2 plans montés aux extrémités avant et arrière de l'appareil immédiatement au dessous des hélices. L'inclinaison de ses plans est réglée par l'aviateur au moyen d'un levier de façon à faire varier la vitesse et le sens de la marche. Poids total aviateur compris : 200 kg. J. H.



pour permettre à un homme de quitter le sol.

En 1905, Maurice Léger expérimente un appareil, à Monaco, qui parvient progressivement à soulever des charges pour atteindre le poids d'un homme, mais l'expérience a lieu sous entrave, le moteur électrique qui actionne les deux

hélices restant fixé au sol, il ne s'agit donc pas du premier vol autonome d'un hélicoptère.

En août 1907, Louis Bréguet, encouragé par le professeur Richet, tente de faire quitter le sol à son gyrophare sur lequel a pris place le jeune ingénieur Maurice Volmard. Ceci se passe discrètement à la Brayelle, près de Douai. Il s'agit d'une machine composée d'un châssis central d'où partent quatre bras supportant chacun un rotor à quatre pales biplanes, le tout est actionné par un moteur Antoinette de 50 Cv. Ce gyrophare réalise le premier soulèvement d'un hélicoptère composé d'un moteur autonome avec un homme à bord.

La performance n'est pas reconnue car l'engin n'est "pas libre" puisque quatre assistants maintenaient l'équilibre et contrôlaient son déplacement.

C'est sans contestation possible, Paul Cornu qui réalisa, le 13 novembre 1907, le premier soulèvement avec une machine à deux rotors séparés; il est aussi le premier à avoir pensé à une translation de la machine grâce à des surfaces situées dans le souffle des rotors, ceci avec un moteur Antoinette de 24 cv.

En 1924, le premier hélicoptère qui effectua un parcours d'un kilomètre en circuit fermé est celui du Français Etienne Cehmichen, ceci ne concerne pas le centenaire de l'hélicoptère.

René Lemaire.

La troisième édition du festival international de l'invention "I'NOV" s'est tenue du 21 au 24 septembre 2007. Ce rassemblement était placé sous l'égide de l'invention de l'hélicoptère.

Le CAEA, partenaire de cette manifestation, exposait des tableaux dans la galerie marchande de Carrefour en prélude à l'ouverture au pavillon du Pin Galant dans lequel une deuxième série de tableaux était présenté.



Le chantier du DEWOITINE 520

Après avoir décapé tout l'intérieur du fuselage, l'équipe D520 a appliqué plusieurs couches d'apprêt puis récemment la teinte chamois (à l'origine , le chamois était la couleur d'apprêt pour l'intérieur du fuselage, des passages de roues, des trappes voilure...).

Il a fallu ensuite légèrement rayer le chamois au niveau de l'habitacle afin de pouvoir appliquer le bleu de nuit (très prochainement). Ce qui nous évitera de mauvaises surprises, le bleu risquant fortement de ne pas bien se fixer sur le chamois qui est bien satiné, voire brillant.

Les pièces internes qui ont été déposées



sont aussi passées à la peinture (apprêt et chamois). Celles qui sont montées à l'origine dans l'habitacle seront aussi préparées pour recevoir une couche de bleu.

Gilbert Godaillier est allé récupérer deux roues d'origine, mises en vente sur E – Bay par un particulier. Après avoir pris contact en expliquant que ces roues allaient servir à compléter un appareil de 1942, le vendeur potentiel a de suite tenu à nous les réserver et nous les céder au prix de départ des enchères. C'est ainsi que Gilbert est parti en voiture direction Le Puy en Velais ce mois – ci. Elles sont complètes, c'est – à – dire les jantes, les roues, les fusées et les anneaux de fixation. Pour le moment, elles sont en cours démontage afin de pouvoir faire traiter les jantes contre l'oxydation. Les pneus ont l'air de tenir la pression (pas trop forte tout de même) malgré leur grand âge. Ces pneus avaient été récupérés par des paysans suite au poser dans un champ d'un D520 entre 1942 et 1945. Nous n'avons pas plus d'informations mais nous cherchons. Affaire à suivre.

Dans un futur très proche, l'intérieur sera entièrement remonté et les commandes rebranchées pour pouvoir faire fonctionner les ailerons, la profondeur



et la direction. Les instruments manquants seront confectionnés (gravure sur des plaques et boîtiers en résine...) et le tableau de bord a quant à lui été confectionné par l'ARAA de Beauséjour d'après plans cotés d'époque. Ne reste plus qu'à faire la planche additionnelle pour le compas, le tableau sélecteur d'armement, quelques boîtiers de commande (radio...) et le support collimateur avec son viseur lanterne OPL Rx39. Puis dans un futur plus éloigné, ça sera au tour de la déco extérieure : aux couleurs du groupe Doret, c'est à dire parties supérieures aux teintes françaises de 1940 et parties inférieures en gris bleu clair mais flancs en gris tacheté de gris foncé, après accord du Musée de l'Air et de l'Espace (ce qui n'a posé aucun problème). Il est aussi prévu de tomber le moteur pour le poser sur un bâti afin de pouvoir le restaurer.

Nouvelles de la médiathèque

Après la pause des congés estivaux, les aménagements des rayonnages ont repris et les derniers documents, encore au NLK1, ont été rapatriés.

Les fonds sont en constant enrichissement par des achats, des échanges et surtout grâce à des dons. Une fois encore, merci à tous ceux qui, de cette manière, aident la Médiathèque à se développer. C'est ainsi qu'environ une bonne centaine d'ouvrages touchant à tous les secteurs de l'aéronautique sont arrivés. Profitant de la sortie de documents pour le centenaire de la naissance de l'hélicoptère, le rayon a été étoffé judicieusement.

L'enregistrement informatique des revues a été entièrement réactualisé.

Quant à celui des ouvrages, il est présentement en cours de réalisation. D'ici la fin de l'année, il faudrait pouvoir reprendre le classement systématique de la documentation technique, qui actuellement, est quelque peu en souffrance.

Une photocopieuse couleur sera utilisable sous peu dans la salle de lecture. Il est aussi envisagé de créer une banque de photos.

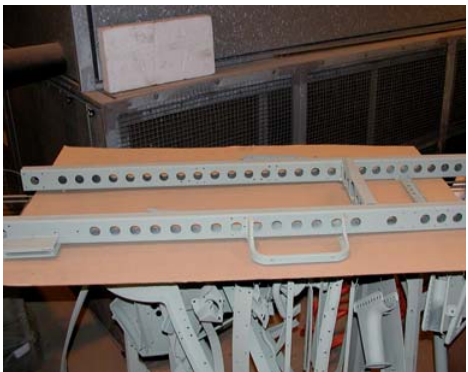
Bien souvent, lors des visites du

Conservatoire, la Médiathèque bénéficie d'une présentation de ses collections, ce qui amène un nombre croissant de lecteurs.

Il est rappelé que pour pouvoir emprunter (les matinées de mardi, jeudi et samedi), il convient d'être à jour de sa cotisation annuelle au C.A.E.A. et d'avoir déposé un chèque de caution de 20 euros à l'ordre du C.A.E.A.

Bonnes lectures,

M.-J. A



Maurice à retrouvé son avion !



Tous, au Conservatoire, connaissent Maurice Saint Martin.

Après une carrière de pilote de reconnaissance, il a exercé ses talents dans le civil, bien loin des avions.

Visitant notre collection, il est tombé amoureux de l'Invader qui venait d'entrer dans la collection. Depuis ce jour, il s'est juré de contribuer à sa restauration. Très assidu, toujours de bonne humeur, la casquette portée à la Jules-Védrine, il passe des heures à décapier, à poncer, à peindre, et maintenant à remonter les renvois des commandes et les tôles de revêtement d'aile.

Il a beaucoup volé sur B 26, ou plus précisément sur RB 26, la version reconnaissance photographique. Il pensait n'avoir rien à voir avec le 859 qui n'a jamais été utilisé dans cette version. En feuilletant ses carnets de vol, il vient de découvrir avec une grande émotion, que, lors de son séjour au CIFAS à Mérignac, il a piloté plusieurs fois cette machine. Il va donc redoubler d'ardeur.

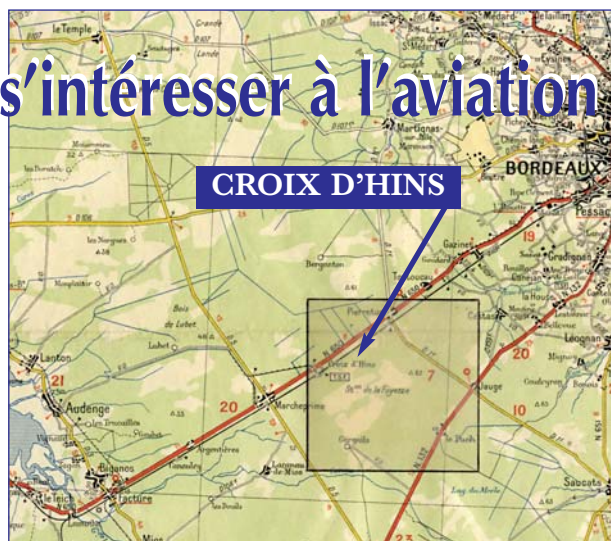
”L’aéronautique et l’espace à Bordeaux jadis”

1909 : Bordeaux commence à s’intéresser à l’aviation

Parmi les faits marquants de l’année 1909, dans le domaine de l’aviation naissante, sont à noter la traversée de la Manche par Louis Blériot - la grande Semaine d’aviation de Reims, qui rassemble plus d’un million de spectateurs et où tous les records sont améliorés - la première exposition de la locomotion aérienne, au Grand Palais, le premier survol de Paris par le comte de Lambert.

L’aviation, qui n’est encore qu’un sport, mais qui semble pouvoir bientôt devenir une technique prometteuse, commence à intéresser les municipalités des grandes villes. Elles espèrent pouvoir rééditer le succès commercial de la Grande semaine de Reims et envisagent de se doter d’un important « port aérien », siège d’activités lucratives. A Bordeaux,

de manœuvres du Béquet. En juin, une nouvelle organisation locale, englobant l’ACSO, dénommée Ligue Méridionale Aérienne (LMA), dont le président, M. C. Baudry, est aussi celui de l’ACSO, vient enfin, après cinq mois de travail, de s’assurer la libre disposition de terrains immenses situés sur la lande de Croix-d’Hins. C’est là, en effet, que le futur « port aérien » et « centre d’expériences aéronautiques », doit voir le jour. En juillet une expédition dominicale est organisée sur ce site afin de reconnaître les lieux. Elle est immortalisée par des photogra-



qui n’a encore d’aéronautique que son très huppé « Aéroclub du sud-ouest » (ACSO). L’élite de la bourgeoisie locale pratique les voyages en ballon, certains esprits progressistes, agissent alors pour que la capitale girondine soit dotée d’un important centre aéronautique. De grands projets et quelques actions voient donc le jour cette année-là, qui peut donc être qualifiée de « première année d’aviation bordelaise. » Voyons donc, au fil des mois, les informations que nous livre la presse locale à ce sujet.

En avril, la traditionnelle « fête de l’ACSO » voit sept ballons prendre le départ depuis la place des Quinconces. Le 23 mai, ce même club organise un concours de cerfs-volants sur le champ

phies, qui montrent ces beaux messieurs à cheval, ces dames en chars à bœufs, et “les indigènes” sur leurs échasses ! Le célébrité Blériot vient plusieurs fois sur place, car il envisage d’y implanter une école d’aviation. Fin septembre débutent les brûlages des landes en vue de l’aménagement de l’aérodrome. Début octobre, au cours de la 5^e conférence de la Fédération Aéronautique Internationale, qui se tient à Zurich, il est décidé que la prochaine assemblée annuelle se tiendrait à Bordeaux, en septembre 1910, en même temps qu’une grande Semaine

aéronautique, patronnée par l’Aéroclub de France et organisée par l’ACSO et la LMA.

Les quotidiens bordelais et les revues locales, comme par exemple « Océana », organe du syndicat d’initiative de Bordeaux et de la côte d’Argent, consacrent alors de longs articles au nouveau site d’aviation, déjà baptisé « Croix d’Hins - Aviation ».

Sa mise en service, à laquelle le public est convié, à titre payant, est prévue le mercredi premier décembre. Blériot, Paulhan, Delagrangé, Leblanc sont au programme. Malheureusement, à ce moment là, les conditions météorologiques sont calamiteuses! Blériot repart vers la Turquie où une grande manifestation aéronautique est pour la première fois organisée, et où il sera victime d’un grave accident, tandis que Delagrangé s’obstine, sort à plusieurs reprises son avion du hangar, mais renonce finalement, non sans regrets. Il promet de revenir dès que le temps le permettra. Mais c’est tout de même à Croix-d’Hins, qu’en cette fin d’année 1909 le premier envol bordelais va enfin avoir lieu...

JL
A suivre

Source documentaire : Périodiques des Archives Municipales de Bordeaux

