



Bulletin d'informations

N° 61 - AVRIL 2008



Sommaire

- Actualités

→ *L'Assemblée générale 2008 du CAEA*
Page 2

→ *La photothèque numérique*
Page 2

- Manifestations

→ *Les chantiers du CAEA*
Pages 3 et 4

→ *Le calendrier des manifestations du Conservatoire*
Page 5

- Histoire

→ *"L'Aviation à Bordeaux jadis"*
1909 : Premier envol bordelais
Page 6

CAEA :

Courrier général

BA 106 - BP 110

33998 BORDEAUX-ARMEES

Site web : www.caea.info

E-mail : contact@caea.info

Le redécollage du Stampe

A l'approche de la date anniversaire du premier vol de notre bel avion, un point de situation s'impose. La section regroupant les membres qui œuvrent plus spécialement autour de cet avion a vu le jour le 4 août 2007.

Elle a été reconnue officiellement le 29 septembre, suite à l'approbation du règlement intérieur spécifique par le conseil d'administration du C.A.E.A.

Entre le mois de mai et le mois d'août 2007, ont été effectués :

- 13h30 de vol, dont 2h15 d'essais;
- 228 litres d'essence ont été consommés ;

- 4 pilotes ont été lâchés;
- 1 vol promotionnel a été offert au Colonel Aubourg quittant le commandement de la BA106;

- plus de 10 Vols d'Initiation dont la moitié au profit de membres du C.A.E.A.

Malheureusement, le 22 août 2007, le moteur est tombé en panne suite à la rupture d'une bielle, entraînant de graves dommages à l'ensemble piston-cylindre mais également au carter moteur.

Le 18 septembre, le moteur a été amené chez J.-F. CROCIS, sur l'aérodrome de Saint Cyr.

Le 1^{er} mars 2008, le moteur réparé a été ramené mais la facture de réparation a été de 7 100 euros.

Afin de couvrir les frais, il a été décidé de vendre des effets STAMPE (Tee-shirts, Sweat-shirts, autocollants et écussons).



Le site Internet de notre association et des encarts parus dans quelques revues comme le Trait d'Union et Info Pilote ont permis de toucher un large éventail de personnes sensibles à la cause. Il est à noter que le forum Internet Tarmacs se fait régulièrement l'écho de l'aventure. En complément, grâce à l'investissement personnel des membres de la section, 3244 euros ont été récoltés sous forme de dons.

L'effectif de la section est de 10 membres :

- Yves Danto (chef pilote de l'aéro-club de Bordeaux) responsable pilote;

- Bruno Vielle, responsable avion;

- Anwar Nazrally, mécanicien;

- Jean-Michel Lassalle, mécanicien;

- Olivier Weber, pilote;

- Marc Leroy, pilote;

- Marc Bonas, secrétaire et pilote;

- Jean-Luc Bacconnier, pilote en attente de lâché.

- Antoine Thomas, pilote en attente de lâché.

- Christian Laverdet, photographe.

Tous les membres sont à votre disposition pour vous faire redécouvrir cet oiseau de légende et un tableau de réservation pour les vols d'initiation est disponible à la salle de l'escalier de notre association.

Pour couronner ce bel effort collectif, l'avion sera de nouveau opérationnel début avril...

Clin d'œil du destin !!!



Assemblée générale 2008 du CAEA

Les adhérents du Conservatoire s'étaient déplacés nombreux pour assister à l'assemblée générale, qui a eu lieu le samedi 29 mars 2008, à la salle parachute au HM2. Le Président Alain Arpino a présenté le rapport moral. Il parle de l'avenir du Conservatoire ainsi que du 20e anniversaire qui sera célébré la veille des Journées du patrimoine.

Puis Pierre Pécastaingts, trésorier de l'association, présente le bilan 2007. Les comptes présentent un solde positif de plus 8 000 euros et le nombre d'adhérents est en augmentation. Le trésorier profite de son intervention pour signaler aux respon-

sables des chantiers que toute dépense doit lui être signalée au préalable.

Le bilan est adopté à l'unanimité.

Ensuite présentation des chantiers sur l'évolution des travaux par chaque responsable (Voir page 3 et 4).

Enfin, le secrétaire, Jean-Claude Peyre, prend la parole pour parler des visites.



Cette activité fonctionne très bien et le nombre de visiteurs est en augmentation (plus de 1 500). Plusieurs jours par semaine nos guides se font un plaisir de faire découvrir le Conservatoire, sans oublier les

Journées du patrimoine et les jeunes (JAPD).

Dans les perspectives il est prévu l'aménagement d'une salle pour présenter l'Armée de l'Air en Aquitaine au fil du temps

La séance est levée et rendez-vous à l'AG 2009 et ce sera une année électorale.

Cotisations

Au cas où vous ne l'auriez pas encore réglée, nous vous rappelons que les cotisations des membres sont une ressource essentielle de l'association et que leur paiement est dû dès le début de l'année. Le montant est inchangé à 35 Euros. Merci.

Dons

- Thierry Fournier, un lot d'autocollants Ratier-Figeac pour les hélices du Canadair.

- Ratier-Figeac, une pale d'hélice d'ATR42-500.

- Patrick Le Barbanchon, des combinaisons de vol.

- Marc Bonas, René Lemaire, Marc Leroy, Claude Weygand pour des dons à la médiathèque.

- Daniel Arlie, 1 lot de monographies.

Un grand merci à tous ses généreux donateurs.

Photothèque numérique

Afin de conserver, préserver et partager des documents historiques se rapportant à l'histoire aéronautique de notre région, voire au maximum de la France, la «médiathèque» du CAEA vient de créer une «photothèque numérique». A partir de documents aussi divers que dessins, illustrations, films, négatifs, plaques de verre, tirages papier de photographies, etc., une copie numérique est effectuée à l'aide d'un scanner ou d'un appareil photo (numérique évidemment!). Les fichiers obtenus sont alors classés et stockés sur l'ordinateur de la bibliothèque. Ils peuvent alors être mis ensuite à la disposition des membres du CAEA qui en feraient la demande (Pour leur usage personnel : étude ou collection particulière, documentation pour article, scolaire ou autre, etc., mais non commercial !)

Si vous souhaitez, faire partager des documents de vos albums ou du fond de vos tiroirs, c'est très simple. Il suffit de les prêter pour une courte durée (environ une semaine) de façon qu'ils soient copiés, généralement à l'aide d'un «scanner». Bien entendu, il est souhaitable, dans la mesure du possible, que les légendes ou les indications concernant les «originaux» soient fournis par leur propriétaire.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser à Jean LACROZE ou à un membre de l'équipe de la bibliothèque (pardon «médiathèque»).

Les crédits photos du numéro 61 :
Service photo BA 106 - DR - Alain Baradat
Christian Laverdet - René Lemaire
Pierre Pécastaingts

Les chantiers du CAEA

En ce début 2008 et année du vingtième anniversaire du CAEA, nous vous proposons un point sur les différents chantiers.

Mirage III C



Nous avons décidé de remettre en place notre verrière, suite à une opportunité d'obtention d'un jeu de sandows de compensation pour remplacer ceux d'origine qui avaient lâchés. Il nous a fallu concevoir, réaliser et modifier pour cela un outillage spécifique pour arriver à les mettre en place. Pour sécuriser la verrière en position ouverte, nous nous sommes attaqué au mécanisme de commande dont la commande droite est grippée. L'accessibilité n'étant pas des plus grandes, ce point nous a pris pas mal de samedis successifs et nous commençons à en voir le bout.

La prochaine étape sera les commandes de vol

Simu MIII



Depuis septembre 2007 la simu connaît une importante activité. Transformer la cellule Mirage III en simulateur de combat Il a fallu faire des études de plan de câblage et rénover tout l'intérieur du cockpit. Beaucoup de travail pour l'équipe simu. Les premiers essais ont commencé. La première sortie du nouveau simu aura lieu le 16 avril 2008 à Souge pour le rallye des lycéens. Cette manifestation est organisée par l'Education nationale et le Ministère de Défense.

Vautour



Après différentes explorations fructueuses, nous avons pu constater que l'avion souffrait de corrosion généralisée avec tout de même une atteinte majeure au niveau de la voilure.

La corrosion a atteint les vérins de train d'atterrissage qui devront être déposés pour réfection.

Dans l'attente, nous avons commencé la rénovation complète des nacelles moteur.

Nous sommes donc en train de déposer tous les accessoires moteurs que recèlent ces nacelles (hydrauliques et autres) afin de les remettre en état parallèlement au décapage et à la peinture de l'intérieur des nacelles.

Canadair



Après avoir nettoyé l'intérieur de l'avion pour pouvoir le faire visiter, les travaux ont repris. C'est le pied de dérive qui a été remonté, reste à le fixer. Puis restera le plan horizontal et le haut de la dérive.

Pour cela l'équipe est en attente de moyen de levage. Pour cette grosse opération, le travail devra se faire dehors. Donc il faudra sortir l'avion et bouger les autres. (Encore de la manipe...)

B 26



L'atelier "Invader" est devenu une ruche bourdonnante.

La reconstruction du fuseau moteur gauche avance à grands pas, plusieurs pièces rongées par la corrosion ont dû être fabriquées avec les moyens locaux. Bientôt l'aile gauche va être placée à l'horizontale sur un nouveau bâti. Les tôles de revêtement de l'extrados vont être fixées, l'aile pourra alors recevoir le fuseau moteur, le bord d'attaque, les ailerons et les volets. Le démontage des moteurs Pratt & Whitney R 2800 a commencé. Ils ont beaucoup souffert et nous manquons d'outillage spécialisé et de documentation technique.

HSS



Actuellement la plupart des éléments ont été démontés et préparés pour un réassemblage. Le manque d'un certain nombre d'éléments au niveau du cockpit ralentit le processus de restauration.

D 520

On avance. Après quelques problèmes de qualité de peinture, l'habitacle est enfin bleu de nuit mat. Les pièces annexes sont en



cours de finition pour être remontées. Le boîtier de commande OLAER est remonté. Les vraies jantes sont enfin démontées, sans casse, merci à Yves et au papa de Marc. Reste à les rénover. Après 60 ans de stockage, une des chambres à air est en très bon état. Le bloc tambour de frein trempe dans le gasoil. On finira par l'ouvrir aussi.

Planeur



Le chantier touche à sa fin. Le planeur est complètement terminé, il ne reste plus que quelques réglages, la pesée et le GSAC pourra venir inspecter le planeur.

Dès qu'il sera prêt à voler, nous irons à Arcachon. Les membres du CAEA pourront faire un vol sur le Bijave s'ils le souhaitent. Le site internet de notre association : airpassion.aquitaine.free.fr

Nord 2501



Depuis plus de 5 ans le Nord 2501 est en travaux de restauration. Aujourd'hui, il ne reste la peinture des ailes intrados et extradados ainsi que le caoutchouc de bord d'attaque. L'intérieur, lui, a retrouvé son origine : le transport de troupes. Encore quelques mois et l'avion sera entièrement rénové.

JAGUAR



Le Jaguar a aussi besoin rénovation. D'abord le remontage de la porte gauche soute canon. Puis rénovation du poste pilotage avant. (Peinture, réfection des différents boîtiers droit et gauche, planche de bord.

Crusader



Depuis son arrivée, le Crusader est en chantier. Des études des schémas hydrauliques et localisation sur l'appareil en vue de faire fonctionner pour démonstration (direction, profondeur, volets, ailerons, aérofreins et perche de ravitaillement)

Importante acquisition



2 à 6 (1919) de la revue "rare" de l'Aéronautique de l'éditeur Gauthier-Villars, des gouaches originales de J.-J. Petit etc..., et une hélice dont il croyait avoir pour origine : un Stampe. Cette hélice ressemble en effet, comme sa soeur, à celle du SV4; bien sûr puisqu'elle était accouplée au moteur 4 PEI du Stampe mais aussi au moteur d'un autre type d'avion. Parmi les nombreuses inscriptions incrustées dans le bois de l'hélice il fallait remarquer HAN 182 qui désignent l'avion de Hanriot, dont 340 exemplaires ont été produits, entre 1935 et 1938, pour équiper les écoles militaires de pilotage. Un très grand merci à M. Pernot

M. Pierre Pernot demeurant à Mérignac, ancien de l'Armée de l'Air, a fait connaissance du CAEA, lors des Journées du patrimoine organisées par la BA 106. M. Pernot déposait d'une large documentation aéronautique : photographiques, cartes postales, revues etc... transmis par son père qui avait été pilote de Breguet 19. Il avait acquis lui-même durant sa carrière dans l'Armée de l'Air, d'objets et documents divers. Il nous a remis la totalité de ce capital avec un plaisir touchant, en pensant et disant que ce patrimoine serait en bonnes mains au Conservatoire de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine. Parmi ces dons, signalons les numéros



SMB2



Actuellement remplacement de l'antenne tacan ventrale, peinture antenne de nez, réfection des lignes de servitudes sur les ailes et les cocardes. Recherche des harnais siège éjectable et son parachute

Calendrier des manifestations du CAEA

1 - 2 - 3 - 4 Mai

HYDRAVIONS BISCARROSSE

*Simulateur Cessna, Mirage -
Boutique*

*Tarif réduit sur présentation
de la carte CAEA*

22 JUIN

3^e JOURNEE CONVIVIALE
LEOGNAN-SAUCATS

Vols divers

*(Stampe, planeur treuil, DR
400)*

*Simulateur - Barbecue
(participation aux frais)*

6 - 7 SEPTEMBRE

MODELES REDUITS
GUJAN-MESTRAS

*Simulateur - Boutique -
Alouette II*

9 SEPTEMBRE

JOURNEE VIP

20 - 21 SEPTEMBRE

JOURNEES DU PATRIMOINE

20 - 27 SEPTEMBRE

SALON MAQUETTES VELO-
DROME BORDEAUX-LAC

*Simulateur Mirage III -
Boutique*

Chukar - Aztazou etc...

5 OCTOBRE

3^e RALLYE DU CAEA

*Pique-nique pour midi
apportée par chacun*

*Remise des prix au restaurant
en soirée, repas
(participation aux frais).*

Internet au HM2

Le Conservatoire dispose depuis neuf ans d'un site Internet mais n'avait pas de point d'accès dans ses locaux. Ce manque est désormais comblé, l'ordinateur du bureau peut donc être utilisé par les membres pour consulter le site ou pour leurs recherches s'ils ne disposent pas d'une connexion à domicile.

C'est Chukar

La collection d'engins sans pilote s'agrandit. Depuis décembre dernier elle compte une cible Chukar fabriquée par Northrop aux USA. Conçue au milieu des années 60, elle est encore produite actuellement, plus de 8.000 exemplaires ont été fabriqués.

La version III ayant une capacité à simuler un missile de croisière, elle intéressa la France dans le cadre de la qualification du système d'arme mer-air Thomson-CSF « Crotale » dans sa version antimissile. Ces essais eurent lieu en 1984 au Centre d'Essais des Landes, des Chukar simulant des assaillants.



Les enfants de la SNECMA au Conservatoire



Un groupe d'une quinzaine de jeunes (6/11 ans garçons et filles) du centre de loisirs du Comité d'Entreprise/SNECMA (SPS du Haillan) est venu le mercredi 12 décembre 2007, découvrir le Conservatoire. Les jeunes ont écouté avec attention les explications données par Jean-Claude Peyre sur la collection d'avions. Ensuite passage à la simu pour une initiation au vol sur simulateur avec Jean Pouvreau et Alain Piquemal. Pour terminer les visiteurs ont pris un pique-nique à la salle de l'escale. Une belle journée et pleins de souvenirs. Ce groupe était accompagné par Monique Vialade et Julien Raoux.

Arrivée du Fouga Magister n° 345



Le 8 novembre 2007, en fin de matinée, le Fouga Magister n° 345 est arrivé au Conservatoire en provenance de Cognac. Cet avion a été utilisé de 1981 à 1985 pour les liaisons de l'Escadron de Chasse 4/11 Jura basé à Mérignac, il était immatriculé 11-OD qui est, curieux hasard, le code factice donné auparavant à notre Fouga n°370. On a donc maintenant le vrai !

"L'Aviation à Bordeaux jadis"

1909 : premier envol bordelais

En 1909, les exploits des pionniers de l'aviation sont relatés en détail par la presse. Ils montrent qu'enfin que les « plus lourds que l'air » sont incontestablement porteurs d'avenir. Ce constat amène bon nombre de sportifs et d'inventeurs à se lancer à leur tour dans l'aventure. En France, Paris n'est plus le seul lieu où il se passe quelque chose dans le domaine des « aéroplanes » ; la province s'en mêle. Dans notre région, au travers de quelques archives accessibles, on note : la construction d'une machine, baptisée « Avia », et les essais d'un planeur biplan, au domaine de Beaudésert, à Mérignac. Dans ces deux cas il ne semble pas que l'on puisse parler de véritables vols.

Si la météorologie locale l'avait permis, c'est à l'occasion des fêtes organisées pour l'inauguration de l'aérodrome de Croix-d'Hins, que quelques vedettes nationales auraient dû effectuer les premiers vols en Gironde. Hélas les frères machines restèrent au hangar et leurs pilotes furent contraints de regagner la capitale en train. Ainsi, alors que l'année 1909 se termine, aucun vol n'a encore été effectué en Gironde. C'est alors que, par un pur hasard, profitant d'un temps redevenu clément, un apprenti aviateur décide d'essayer son monoplane sur le tout nouveau terrain, encore vierge, de Croix-d'Hins. Et le miracle se produit ! Le 10 décembre, Roger Morin, effectue le premier vol attesté en région bordelaise ... un peu malgré lui !

Je laisse aux lecteurs du bulletin du CAEA le plaisir de savourer les quelques succulents extraits suivants de cet exploit, tel qu'il est reporté dans un journal local : "L'aérodrome de Croix-d'Hins a enfin vu un vol d'aéroplane ! Il a suffi de la première accalmie, après l'extraordinaire série de mauvais temps que nous venons de subir



Croix d'Hins 1910 : Une famille pose fièrement devant un Blériot XI flambant neuf.

un peu partout en France, pour que l'exploit tant attendu puisse enfin se réaliser. L'aviateur qui aura eu l'honneur d'inaugurer l'aérodrome appelé à devenir sans doute par la suite un des plus fameux, n'est point un champion déjà réputé, classé. C'est M. Morin, Un jeune homme de vingt cinq-ans, fils de M. Morin, administrateur de notre confrère « le Temps ». M. Morin vint à Bordeaux en même temps que Delagrangé, pour l'inauguration du 1er décembre, qui ne put avoir lieu, on le sait à cause du mauvais temps. Il avait même mis à la disposition de ce dernier un appareil Blériot qu'il venait d'acheter à Paris et sur lequel il n'était lui-même jamais monté, n'ayant encore jamais « volé ». C'est sur cet aéroplane entièrement neuf dont M. Delagrangé avait simplement fait tourner le moteur au repos, durant quelques instants, ces jours-ci, que M. Morin a reçu, vendredi après-midi, à Croix-d'Hins, le baptême de l'air.

Et voici bientôt le moteur Anzani qui ronfle et fait tourner l'hélice à 1200 tours. Soudain, l'aéroplane se met à rouler. Le voilà déjà à vingt, trente, cinquante mètres de son point de départ, en présence d'une douzaine de spectateurs à peine, dont la plupart sont des chasseurs venus là, certainement, sans se douter de ce qu'ils vont voir... Tout à coup, après avoir parcouru

un peu plus de cent mètres, l'aéroplane en pleine vitesse commence à quitter le sol. A vrai dire, M. Morin est un peu ému et moralement désemparé : on le serait à moins pour une première fois. Il se sent emporté sur la gauche, ce que voyant il donne un trop violent coup de gouvernail de profondeur, qui le fait s'élever brusquement à environ dix mètres, tout en franchissant pendant ce temps cent autres mètres au-dessus de la lande immense. Surpris par cette envolée imprévue, l'aviateur-néophyte coupe l'allumage au risque d'atterrir trop brusquement. Il atterrit en effet, à environ deux cent cinquante mètres de son point de départ sur la piste même. Il est exactement trois heures quarante cinq. Quand M. Morin descendit de son aéroplane, il fut longuement ovationné par les très rares spectateurs de cette première envolée, désormais historique pour Croix-d'Hins, dont chacun voulut emporter un souvenir sous les espèces d'un autographe, d'un morceau de bois, etc. ; si bien que le jeune aviateur, qui ne revenait pas encore de sa presque involontaire échappée, dut faire pendant un moment son "petit Blériot" pour satisfaire ses admirateurs".

Eh oui, amis bordelais ! C'est un obscur apprenti-aviateur parisien qui nous a montré la voie.