Année 2016

N° 01

Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin….

Chers membres et ami(e)s des Ailes historiques du Rhin, le Conseil d'Administration et moi-même vous présentons, ainsi qu'à vos proches, tous nos meilleurs vœux pour cette nouvelle année. Qu'elle vous apporte santé, bonheur, prospérité et joies familiales. Souhaitons également aux Ailes une année 2016 sereine et constructive, autour des projets et des divers rendez-vous qui marqueront celle-ci, mais aussi dans la poursuite des objectifs que nous nous sommes fixés il y a plus de cinq ans déjà : l'animation et la préservation du patrimoine aéronautique dans la région Alsace.

BONNE ET HEUREUSE ANNÉE À TOUS.

Eric Janssonne.

Edito.

Dans ce premier numéro de 2016, notre ami Jean-Claude Augst vous propose la 1ère partie de son article consacré au parcours d'un pilote, héros de la France Libre, Gérald Etienne Fernand LEON. A découvrir également les rubriques habituelles et le portrait de l'un des premiers pionniers de l'histoire de l'aviation, Léon DELAGRANGE.

Le Comité

Insigne des " Forces aériennes françaises libres "

Réunion du Conseil d'Administration :

Suite à l'Assemblée Générale et le renouvellement des membres du CA, celui-ci s'est réuni début décembre. Le nouveau bureau a été ainsi constitué :

Président - Eric Janssonne
Vice-président – Henri Payre
Secrétaire générale – Petya Henri-Tasheva
Secrétaire suppléant – Etienne Winkelmuller
Trésorier – Roland Demolliens
Assesseurs – Arnaud Lutz, Eric Knauss.

Nous vous rappelons que vous pouvez à tout moment contacter le CA (site ou adresse courriel).

La galette des Rois

Rappel : N'oubliez pas notre premier rendez-vous traditionnel de l'année autour de la galette des rois et du "Glühwein", au Costes & Bellonte :

Samedi 9 janvier 2016 à 15 heures

Gérald Etienne Fernand LEON
alias Jim GERALD

Par Jean-Claude AUGST (1ère partie)

Avec Jean Maridor, Claude Béasse, Roland Leblond, Maurice Traisnel et René Le Bian, Gérald Léon fut l'un de ces 6 jeunes garçons de France qui formèrent ce qu'ils avaient appelé "La Patrouille". Seuls deux d'entre eux (Roland Leblond et Maurice Traisnel) reviendront. Les quatre autres tomberont pour la Liberté

La Patrouille ➔

Gérald LEON - 1939/1940 ?

Gérald Etienne Fernand LEON est né le 22 octobre 1919 à PARIS (XVIème), après de brillantes études, il est titulaire du Certificat d'Etudes Primaires et du Baccalauréat A – Math et Philo, Gérald Léon s'oriente vers la Navale où il est breveté Elève officier de la Marine marchande.

Le 1er septembre 1939, il s'engage dans l'Armée de l'Air pour la durée de la guerre comme élève radio-navigant et rejoint l'Ecole de Cachan (1) le 21 octobre 1939. Au cours de cette année, il se marie avec Renée Lauret (*son épouse s'engagera comme ambulancière*). Il demande cependant à devenir pilote militaire. Celle-ci est acceptée et il est dirigé vers l'Ecole de Pilotage n° 24 de Dinan le 11 mars 1940. Nommé caporal-chef le 28 mars 1940, Léon gagne ensuite l'Ecole Civile de Pilotage de la Compagnie Française d'Aviation à Angers-Avrillé d'où il sortira breveté le 23 avril 1940 (*n° 29667*). Puis il est affecté à l'école de chasse n° 1 d'Etampes où il poursuit un perfectionnement en effectuant notamment un certain nombre d'heures de voltige aérienne. En mai 1940, les troupes allemandes envahissent la France. Devant l'avance de l'ennemi, l'école est repliée sur La Rochelle puis sur Saubrigues dans les Landes. Néanmoins, le 11 juin, Léon avait effectué un convoyage d'Angers à Agen, sur le Morane Saulnier MS 230 n° 290.

© Collection Raphaël Lombaert

Morane-Saulnier MS-230 n°280

Dès que la signature de l'armistice avec l'Allemagne devient évidente, Gérald Léon décide, avec Claude Béasse, Jean Maridor, René Le Bian et Roland Leblond, de se rendre en Angleterre, le seul pays encore en guerre contre l'ennemi allemand.

Pour réaliser ce projet, les jeunes pilotes décident de se rendre à Saint-Jean-de-Luz, où des transports de troupes, affrétés par le Gouvernement britannique, évacuent des militaires dont un grand nombre sont polonais. Ils embarquent le 24 juin 1940 sur l'« Arandora Star » avec l'aide des soldats de cette nationalité. Sur ce bateau, à la vue des côtes anglaises, Maurice Traisnel se joint à ce groupe de pilotes. Ensemble, ils décident d'adopter le nom « la Patrouille ». Ils débarquent à Liverpool le 27 juin 1940.

Gérald LEON
(Cardiff, le 1er octobre 1940)

Dès leur arrivée en Angleterre, Gérald Léon et ses camarades s'engagent dans les FAFL. À ce moment-là, il totalise 240 heures de vols civils et 100 heures de vols militaires dont 3 de nuit et 10 de P.S.V. (*Pilotage Sans Visibilité*). Assez régulièrement, il rend visite à la famille de Sir Basile Zaharoff (2), décédé le 27 novembre 1936, proches parents qui le prennent en charge sur le plan financier. Cela permet à Léon de vivre confortablement.

Le 9 juillet 1940, ils sont dirigés sur la base R.A.F. de Saint-Athan, près de Cardiff, où les volontaires français de l'armée de l'Air sont regroupés et attendent. Léon est nommé sergent le 1er octobre 1940. Le 2 novembre les pilotes rejoignent l'École de pilotage franco-belge (*Elementary Flying Training School*) installée sur la base RAF d'Odiham. A l'issue de cette première formation le sergent Gérald Léon part le 15 février 1941 au No.5 Service Flying Training School de Ternhill où cinq autres FAFL l'accompagnent : Derville, Préziosi, de Pelleport, Raoul Duval (3) et Maillet. Ce stage de perfectionnement (*n°58*) les amène à décrocher leur brevet (4) de pilote de chasse en ayant volé sur Master et un peu sur Hurricane mais aussi d'obtenir, en mai 1941, leur galon de sous-lieutenant. Volontaires pour aller se battre au Moyen-Orient, Léon et plusieurs camarades embarquent à Liverpool sur l'Eastern Prince à destination de Suez où ils débarquent fin juillet 1941.

Un Miles Master de "Flying Training School"
© Montrose Air Station Heritage Centre

Le 15 septembre 1941, il est affecté au Groupe de Chasse n° 1 « Alsace » qui vient d'être constitué à Rayak, dans la plaine de la Bekaa au Liban. Les registres des vols du Groupe Alsace dont on dispose permettent de savoir qu'entre mai et septembre 1942 le sous-lieutenant Léon aura effectué plus d'une centaine de vols dont la moitié comme missions de guerre. Celles-ci étaient variées comme le montrent ses rapports de combat, mais les vieux Hurricane ont des difficultés à contrer les avions de l'axe : 21 juin :

"Nous sommes envoyés vers un bandit qui file vers l'Est à 25,000 pieds. Avec l'Adjudant-Chef Lebois nous le suivons et grimpons vers lui. Il ne vole pas très vite mais grimpe encore plus haut vers le ciel."

Au bout de 30 minutes, ce que les Tango Rouge 1 identifient comme un « He 177 (5)», a monté vers 40,000 pieds et la patrouille de l'Alsace fait demi-tour et revient se poser à LG09. Le 27 juin reste une journée dramatique pour l'Alsace qui perd trois pilotes dont deux Tués (6). La patrouille dans laquelle se trouve Gérald Léon aurait pu accrocher une victoire supplémentaire. Toujours avec l'Adjudant-Chef Lebois :

Rayak (Liban) 1er rang Carme, Léon, Perrier, debouts X et Ardouin ➔

"Tango 1 et Tango 2 aperçoivent trois Me 109F qui s'en prennent à deux Baltimore dont un explose (7) sous les coups du Messerschmitt. Nous plongeons sur les 109 dont deux rompent le combat et laissent les bombardiers. Le troisième s'approche de nous et Lebois lui envoie deux rafales. Pas de chance pour moi car les armes ne répondent pas sur mon Z4230. Le 109 fit une action évasive et fila pleine vitesse à basse altitude vers l'ouest. Au bout de 5 minutes nous avons stoppé notre chasse étant à la limite de notre rayon d'action."

Un Messerschmitt Me 109 du " I./JG 27"
© Falke Eins

Les Martin A-30 Baltimore du "No. 223 Squadron RAF"
© Rachel Dean

© Icare n°136

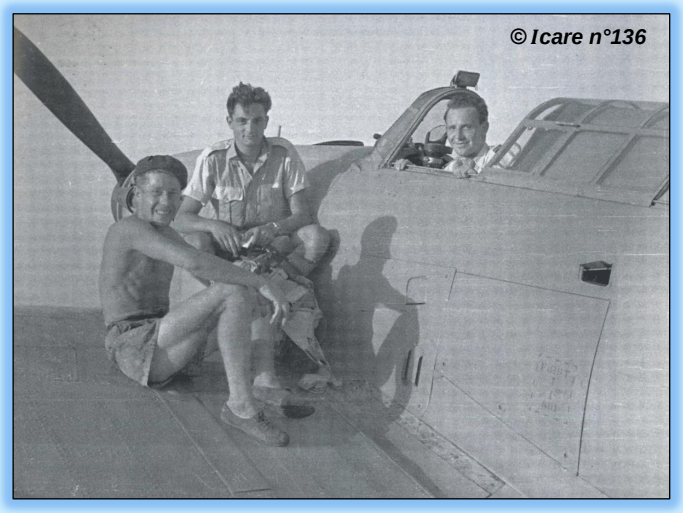
Le lendemain un nouvel accrochage contre les 109 aurait pu mal se terminer pour le sous-lieutenant Léon lors de la protection de la route Fuka – Daba :

"J'aperçois trois 109 nous attaquant venant de plus haut alors que deux autres restent en protection au-dessus. Ils tirent mais me manque tout en filant vers le soleil. Je vire sec et partis vers la base mais les allemands me collaient. Je fis des manœuvres sèches mais ne pus me mettre en bonne position pour leur tirer dessus. Finalement les 109 nous laissèrent."

🡸 Léon et Leplang à Rayak (Liban)

Lorsqu'il apprend qu'une escadrille de chasse allait être créée en Russie, il se porte volontaire en mai 1942 (*les premiers volontaires partiront de Londres le 17 août*). Sa demande est cependant mise en attente et il reste donc avec le GC1 et participe à d'autres missions assignées à l'Alsace comme celles de protection de convois maritimes. Le 11 juillet 1942 lors de la surveillance du convoi Match, Léon aperçoit un Junker 88 :

"Je le vois à deux miles devant et bien plus bas que nous. On fonce, l'avion ennemi nous repère, largue ses bombes, effectue des manœuvres et s'éloigne à pleine vitesse vers le nord-ouest. Après l'avoir chassé pendant deux minutes nous l'avons perdu et sommes revenus surveiller nos navires. Deux jours plus tard il peut enfin tirer sur un bimoteur en mission de reconnaissance : Je le rattrape en grimpant vers lui, tire des rafales par trois fois, mais je suis à la limite de mon altitude."



Les pilotes en Syrie ➔

Fin août la décision est prise d'envoyer le Groupe de Chasse n° 1 « Alsace » en Angleterre. La majeure partie du Groupe Alsace mais aussi du Lorraine appareillent sur l'« Orduna » et arrivent en Ecosse le 1er janvier 1943 après un voyage de soixante-dix jours. Le lieutenant Léon, nommé depuis le 15 décembre 1942 est alors affecté, après un passage à Camberley, au Quartier Général de l'Air à Londres où il fait une nouvelle demande pour le Groupe de Chasse n° 3 « Normandie », cette fois ci, acceptée.

(1) - *Pour faire face au besoin de spécialistes et désengorger l'Ecole de Versailles, il fut décidé de créer en janvier 1939 une annexe de l'école Breguet que l'on appela le camp de Cachan.*

(2) - *Zaharoff était un riche marchand d'armes gréco-russe et financier, directeur et président de la société Maxim-Vickers-Armstrong durant la Première Guerre Mondiale.*

(3) - *Claude Raoul-Duval et Gérald Léon étaient appelés les jumeaux car ils étaient nés tous les deux le même jour à Paris.*

➔ Gérald Léon au GC "Alsace" sur l'aérodrome de Fuka au Liban en 1943

(4) - *Le pilote, comme ses cinq camarades, n'a cependant jamais reçu en mains propres le « parchemin » (Brevet).*

(5) - Plus vraisemblablement un Junker 88

(6) - *Colin, Louchet et Mailfert.*

(7) - *Les Martin Baltimore du 223 Squadron tomberont sous les obus des Haupmann Franzisket et Feldwebel Steinhausen pilotes du I./JG 27.*

Archive vidéo INA.FR

Le groupe de chasse numéro 1 Alsace

(A suivre...)

Vu sur le net :

Après vous avoir présenté le meeting aérien de Haguenau des 26 & 27 septembre 2015 dans nos deux derniers numéros, découvrez la bande annonce du DVD disponible en souscription – ici

La vidéo © Kombawa-films ➔

(Proposé par E.J.)

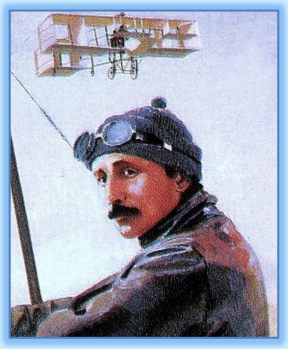
Voyage au-dessus des Alpes autrichiennes

Retour dans le temps pour deux minutes de promenade à bord d'un Messerschmitt Me-108D Taifun au-dessus du splendide paysage des Alpes autrichiennes.

Historische Flugrouten © Burkhard Feige *(Proposé par E.J.)*

Vous souhaitez partager avec la communauté des "Ailes" les découvertes que vous faites sur le net (vidéos, liens utiles, etc.), alors n'hésitez pas à nous contacter pour une parution dans notre bulletin. Utilisez l'adresse : aileshistoriquesdurhin@gmail.com.

C'était en janvier :



Léon DELAGRANGE
© La Poste 2010

Le 4 janvier 1910, sur le terrain de Croix d'Hins (Gironde), l'un des grands noms de l'histoire de l'aviation française s'éteint dans l'accident de son Blériot XI, il s'appelait Ferdinand Marie Léon Delagrange et avait 37 ans. Il est né officiellement le 13 mars 1872 à Orléans (*bien que son acte de naissance indique le jeudi 14 mars*), dans une famille aisée, son père étant l'un des grands industriels en tissage et filatures de la région. Il s'intéresse très tôt à la mécanique et entre en apprentissage professionnel de 1891 à 1893. Il effectue son service militaire d'octobre 1893 à septembre 1894 au 30ème régiment d'artillerie d'Orléans. Ville qu'il quitte pour Paris où, de 1894 à 1899, il est élève libre de l'Ecole des Beaux-arts (*avec comme professeurs Louis Barrias et Charles Vital-Cornu*).

Il va exposer ses œuvres à de nombreuses reprises au Salon de la Société des artistes français, section sculpture et arts décoratifs, où il est très régulièrement récompensé.

Citons parmi ses réalisations: "Le livre d'heures" (1903), "le Page royal", "le Templier" (1905), et la "Danseuse".

L'artiste dans son atelier ➔

La Danseuse (Mme Loïe Fuller) ..

➔

Juin 1905 l'aéroplane sur la Seine

C'est après avoir assisté, en juin 1905, aux essais sur la Seine de l'aéroplane d'Ernest Archdeacon, un "planeur Voisin" équipé de deux flotteurs et tracté par un bateau à moteur (*planeur sur lequel avait pris place Gabriel Voisin*), que Delagrange commence à s'intéresser à l'aviation naissante. A la fin de 1906, les frères Voisin lui sont présentés par son ami Henry Kapférer, il leur commande alors son premier aéronef.

Après l'échec d'une collaboration avec Louis Blériot en 1906, Le Delagrange n°1 qui est construit dans les ateliers de Billancourt, est le premier véritable aéronef à moteur étudié et réalisé par Gabriel et Charles Voisin, il va être équipé d'un moteur Antoinette de 50 chevaux. Léon Delagrange ne sachant pas piloter, c'est Gabriel qui va procéder aux essais, celui réalisé le 28 février 1907 au Polygone de Vincennes est un échec, la construction trop légère casse avant le décollage, même résultat le 7 mars. Il faut attendre le 30 mars, avec cette fois Charles aux commandes, pour voir le bel oiseau s'élever dans les airs au-dessus de la pelouse de Bagatelle, il parcourt 60 mètres en 6 secondes, devenant ainsi le deuxième avion à effectuer un vol soutenu après celui de Santos-Dumont en novembre 1906 (*220 mètres*). L'objectif est de battre ce record, mais les tentatives des 8 et 13 avril échouent une nouvelle fois, c'est finalement Henri Farman qui va réaliser l'exploit le 26 octobre 1907 en parcourant 771 mètres sur… un avion Voisin (*de conception analogue à celle du Delagrange*).

Le Delagrange n°1 à Bagatelle – Mars 1907

Ernest Archdeacon propose à Léon Delagrange, désormais membre de l'Aéro-Club de France, de faire des tests en équipant son aéronef de flotteurs. Le Delagrange n°1 devient alors le Delagrange-Archdeacon, les essais sont effectués au-dessus du lac d'Enghien puis sur terre de juin à août, avant que les deux hommes ne décident de stopper leur coopération. Delagrange alors souhaite se familiariser au pilotage de son avion, le 2 novembre il réussit à faire un bond d'une cinquantaine de mètres. Malheureusement le 5 novembre alors qu'il est en l'air et qu'il engage un essai de virage il perd le contrôle et s'écrase au sol. Les dégâts sur l'appareil sont si importants qu'aucune réparation n'est envisageable, par chance le pilote sort indemne des débris et le moteur Antoinette a résisté au choc violent. Le Delagrange n°2 étant déjà en construction dans les ateliers Voisin, il ne lui faut attendre que le début du mois de janvier 1908 pour reprendre les commandes.

Léon Delagrange et Henri Farman

Après le succès de son ami Henri Farman, qui le 13 janvier remporte le Grand Prix Deutsch-Archdeacon en parcourant la distance d'un kilomètre en circuit fermé, Delagrange effectue les premiers tests prometteurs du n°2 sur le terrain d'Issy les Moulineaux, avec dès le 20 janvier un vol d'une centaine de mètres. A partir du 14 mars les deux hommes se retrouvent, toujours à Issy-les-Moulineaux, Henri Farman avec son tout nouveau Farman I-bis et Delagrange sur son n°2 (*deux avions construits par les frères Voisin*). Ils vont rivaliser d'adresse et les records tombent, le 17 mars Delagrange remporte le "Prix des 200 mètres" organisé par la Commission d'aviation de l'Aéro-Club de France (*avec 269 mètres*), le 21 c'est le record de distance et de durée pour Farman (*2.004 mètres en 3 minutes 31*), Delagrange dépasse pour sa part les 1.500 mètres.

11 avril 1908 Le Delagrange n°2 en vol à Issy les Moulineaux

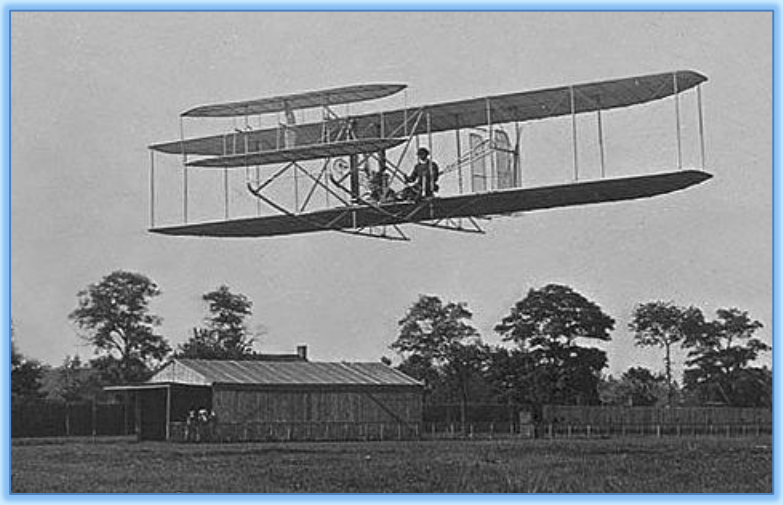
Le 11 avril, après quelques modifications apportées au moteur Antoinette, il devient le troisième vainqueur de la Coupe Archdeacon en effectuant sept tours d'un circuit de 825 mètres (*dont cinq sans que les roues ne touchent le sol*) validant ainsi la distance de 3.925 mètres en 6 minutes 30. Le 3 mai alors qu'il se lance pour gagner le prix Armengaud jeune (*tenir en vol plus d'un quart d'heure*), Delagrange perd le contrôle de son appareil, et après avoir failli heurter le public présent, percute un obstacle de la piste cavalière, les dégâts sont importants mais l'aéronef reste réparable.

Léon Delagrange et le n°3, en Italie avec le Consul de France

En mai commence une tournée en Italie qui va le mener de Rome à Milan, puis à Turin, avec le Delagrange qui porte désormais le n°3. Lors de sa première présentation officielle, le 24 mai à Rome, Léon Delagrange réalise un premier vol de 1.800 mètres, mais le public italien, qui ne connait pas grand-chose aux exploits aéronautiques du moment, est manifestement mécontent et le fait très vite savoir de façon violente. Les forces de l'ordre doivent intervenir pour protéger le pilote et son avion.

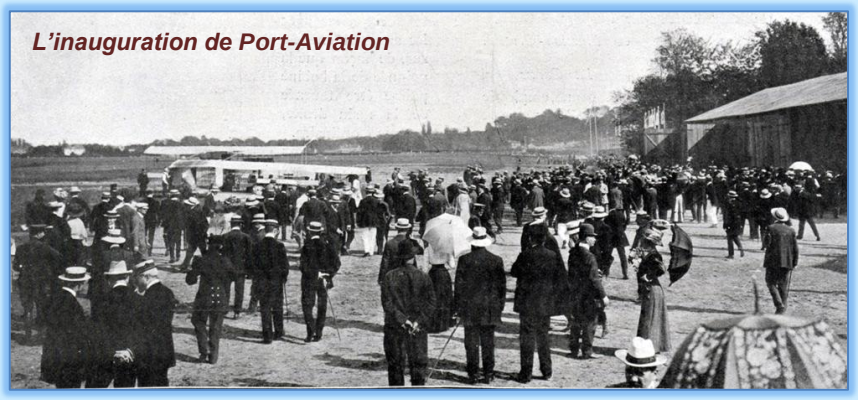
Son séjour va se poursuivre de façon plus sereine et les records s'enchainer : toujours à Rome le 26 mai, devant le roi Victor-Emmanuel III, il franchit la barrière des 8 kilomètres, le 30 la "Società Aeronautica Italiana" officialise 12 kilomètres 750 en 15 minutes et 26 secondes. Le 22 juin, à Milan cette fois, il bat à nouveau son record, avec plus de 16 kilomètres et un vol de 16 minutes et 30 secondes. En juillet à Turin, Delagrange emmène son amie sculptrice Thérèse Peltier pour un vol de 150 mètres, elle devient ainsi la première femme passagère d'un aéronef, puis suite à un vol solo de 200 mètres elle devient aussi la première aviatrice française (*bien qu'elle n'ait jamais été brevetée*).

Léon Delagrange et Mme Thérèse Peltier
Turin - 1908



Wilbur Wright au camp d'Auvours (près du Mans)

De retour en France et après des modifications structurelles apportées à son avion par les frères Voisin, avec entre autre un nouveau moteur Antoinette de 60 Cv, Delagrange reprend début septembre ses vols à Issy les Moulineaux. Dès le 6, il fait un vol de 21 kilomètres 727 en 29 minutes et 53 secondes, ce nouveau record est très vite battu durant le même mois par Orville Wright à Fort-Myer aux Etats-Unis, puis par son frère Wilbur au Camp d'Auvours en France. Novembre 1908, c'est l'installation sur le terrain de Savigny sur Orge où il souhaite continuer à battre des records, mais cette fois sur de nouvelles machines. Le 3 décembre 1908 l'Aéro-Club de France crée le brevet de pilote-aviateur, les huit premiers brevets sont délivrés le 7 janvier 1909 à MM. Blériot, Delagrange, Robert Esnault-Pelterie, Henry Farman. Orville Wright, Wilbur Wright, au capitaine Ferber, et à Santos-Dumont.



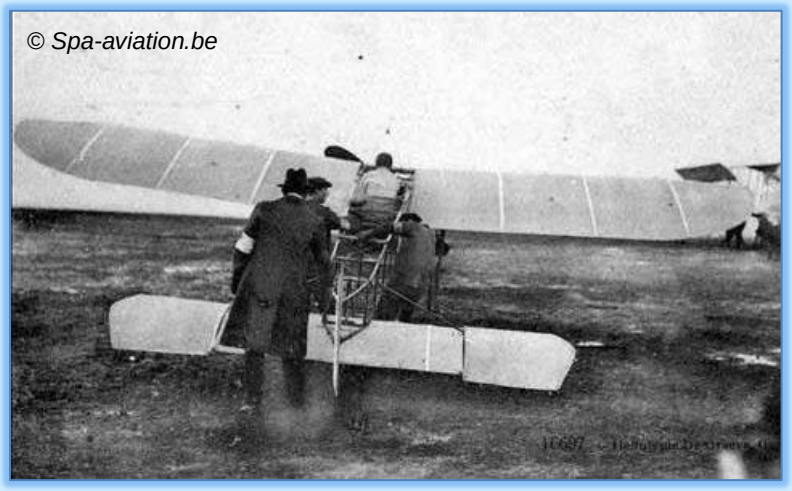
L'inauguration de Port-Aviation

En avril 1909, on retrouve Léon Delagrange à l'école Wright de Pau sur l'aérodrome de Pont-Long, où il prend des cours de pilotage !! Et le 12 avril c'est le Comte de Lambert qui lui donne sa première leçon sur un Wright. Le 23 mai il participe à l'inauguration du tout nouveau terrain de Port-Aviation à Juvisy, créé par la "Compagnie d'Aviation" dont il est par ailleurs l'administrateur, il fait les premières démonstrations avec son Delagrange n°3. En fin de soirée c'est sur un "Voisin" appartenant à la "Ligue Nationale Aérienne" qu'il prend l'air pour finalement remporter le "Prix de Lagâtinerie". Pour cette épreuve, la première course aérienne de l'histoire, neuf pilotes s'étaient inscrits, pourtant seuls quatre seront présents ce jour-là et un seul concurrent participera à l'épreuve face à Delagrange, c'est Henri Rougier, un autre grand nom de l'histoire de l'aviation. Lors de la 2ème réunion sportive de Port-Aviation (*du 30 mai au 3 juin*) il remporte le "Prix Stern" pour le meilleur temps sur le kilomètre en boucle

Delagrange à Argentan – juin 1909

Du 7 au 11 juin c'est sur le champ de courses d'Argentan qu'il charme le public. Alors qu'il retourne à Juvisy, son appareil est endommagé par un cheval, nécessitant quelques réparations, celles-ci sont à peine achevées que le 20 juin le Comte Hedberg de Caurnet, à qui il a prêté sa machine, va briser l'appareil après l'avoir fait piquer du nez au roulage. Delagrange se retrouve privé d'avion ! Seul réconfort il est fait Chevalier de la Légion d'honneur par décret du 21 juillet 1909, dans le cadre d'une promotion spéciale signée par Louis Barthou, alors Ministre des Travaux Publics, des Postes et des Télégraphes. Sur la liste des promus, tous acteurs de la "locomotion aérienne", on trouve entre autres Gabriel Voisin, Louis Blériot et Léon Levavasseur.

En prévision de la "Grande Semaine d'aviation de la Champagne" à Bétheny (près de Reims), le tout premier meeting international qui doit se dérouler du 22 au 29 août, Delagrange s'inscrit tout de même avec deux appareils, un monoplan Blériot XI et un biplan Wright. Le 9 août à Issy les Moulineaux, c'est Louis Blériot en personne qui fait les tests de son monoplan, l'avion est équipé d'un moteur 50 HP Anzani, le 16 août les deux hommes se retrouvent à Bétheny pour les ultimes essais. Les résultats de la Grande Semaine sont forts décevants pour Delagrange, qui ne peut faire mieux que 8ème au "Grand-Prix de la Champagne et de la ville de Reims" (*épreuve de distance*) et 10ème au "Prix du tour de piste". Les grands vainqueurs sont Henri Farman, Hubert Latham, Louis Paulhan et Louis Blériot. Le trophée "Gordon Bennett" est quand à lui remporté par l'américain Glenn Hammond Curtiss sur son biplan.



← *Delagrange sur son Blériot XI à Spa*

A l'automne, Delagrange commence une grande tournée en Europe avec son monoplan Blériot XI, le Danemark tout d'abord, le 15 septembre, où il se produit devant le roi Frédéric VIII sur le terrain d'Aarhus. A cet instant il envisage la traversée du détroit de Cattégat (*Kattegat en danois*) et pour cela il a fait construire un hangar en bord de mer, il doit malheureusement renoncer à son projet, les conditions météorologiques étant épouvantables. Il se rend ensuite en Belgique pour participer au meeting de Spa qui se déroule du 23 septembre au 3 octobre, il y rencontre un beau succès en remportant la victoire sur l'épreuve de durée (avec 1 heure et 2 minutes) et celle de la vitesse, malgré un accident sans conséquence pour le pilote mais qui nécessite le remplacement de l'hélice du Blériot. Il rejoint ensuite Cologne pour participer au final du meeting et où il retrouve les français Louis Paulhan, Georges Prévoteau, Henri Brégi et Louis Blériot. Alors qu'à Port-Aviation se déroule la Grande Quinzaine de Paris (2 au 17 octobre), Delagrange se dirige vers l'Angleterre où il va participer au meeting de Doncaster, il y remporte le Grand-Prix d'Inauguration, et la "Nicholson Cup".

La saison des meetings ayant pris fin, en décembre à Juvisy, il effectue de nombreux tests sur son Blériot équipé d'un tout nouveau moteur, un Gnome de 50 chevaux à cylindres tournants, ce qui lui permet d'atteindre les 80 Km/h. Le 30 décembre, avant de partir pour Bordeaux il s'adjuge une dernière fois les records de durée, distance et vitesse en parcourant 200 kilomètres en 2 heures 32 minutes, soit près de 79 Km/h.

Delagrange devant son Blériot XI

Ce 4 janvier 1910 le vent souffle sur le champ d'aviation de Croix-d'Hins (commune de Marcheprime - Gironde), il est 14h45 quand Léon Delagrange décolle sur son monoplan Blériot. Après avoir effectué trois tours de circuit à une vingtaine de mètres au dessus du terrain et du public, son appareil est pris dans une bourrasque de vent. Certains témoins affirment avoir vu alors l'aile gauche du Blériot XI se replier brutalement vers le haut, puis l'aile droite, provoquant la chute de l'aéronef qui percute tout d'abord le toit du hangar de Blériot avant de disparaitre derrière où il s'écrase au sol. Premier sur place, l'élève aviateur Mathis ne peut que constater la mort du malheureux pilote, selon le médecin qui arrive à son tour sur les lieux, le décès est du à une fracture du crâne. Malgré les nombreux avis et les diverses versions donnés par les experts de l'époque, les causes exactes de l'accident resteront indéterminées. Les obsèques de Ferdinand Marie Léon Delagrange vont se dérouler le 7 janvier 1909 dans sa ville d'Orléans en présence de toute la grande famille de l'aviation.

L'appareil après l'accident

Sources : © Site de la BNF, journaux, livres et ouvrages consacrés à l'histoire de l'aviation. (Dont les documents photographiques).

Tous nos meilleurs vœux pour l'année 2016 à nos partenaires qui nous ont soutenus dans nos divers projets tout au long de l'année écoulée.

STRASBOURG AIR SERVICE

STRASBOURG AVIATION

Aéroport Strasbourg

SARL TFU - Transports FABIEN UNGERER
44 rue Maurice CHAUVET
Résidence Le Satem Bat.H Appt 124
34090 MONTPELLIER

Notre "Spécialiste" des opérations difficiles