

I HAVE A DREAM ...

Firmin VOISIN

Eh oui, ce rêve me poursuit depuis longtemps alors je me lâche ...

D'abord, un flash grandiose grâce à l'ami LACAN qui, avec Lucien LAVAUX nous a scellé tant de souvenirs photographiques, journalistiques et livresques.



Ça c'était avant, désolé je n'ai pas de vue récente des installations rénovées. Pourtant, avant même la fermeture définitive de l'Aéroport de LIMOGES-FEYTIAT fin 1973, les Collectivités Locales Propriétaires et Gestionnaire de la plateforme ont compris que ces trois bâtiments installés sur un hectare de terrain ne feraient pas obstacle au projet d'aménagement d'un ensemble sportif sur plus de 60 Ha ... **et qu'il ne pouvait être question de faire disparaître tout un pan de notre histoire.**

Par contre, la mémoire d'un lieu chargé de l'aventure aéronautique limousine se devait d'être protégée avec la conservation des bâtiments exceptionnels à plus d'un titre et qui, réhabilités, constitueraient un attrait touristique indéniable et un outil indispensable à la conservation du patrimoine français, vous savez, ce que l'on commémore tous les ans mais que l'on continue à détruire aussi !

La mémoire : du premier meeting de septembre 1911 sur ce qui était le terrain de manœuvre de la cavalerie au dernier saut de Raoul CLEDASSOU et au dernier

décollage d'avion d'Edouard BOUDAUD en décembre 1973, des milliers de pilotes, de parachutistes, femmes et hommes, militaires ou civils, débutants ou de renommée mondiale sans oublier les mécaniciens, les météorologistes, les contrôleurs aériens, les aéromodélistes et tout ceux qui ont construit, entretenu, participé à la vie de l'aéroport et aussi résisté à l'invasion ennemie, rien ne doit être oublié. Je ne listerai pas tous ces noms, fabuleux ou pas, pour pallier un oubli impardonnable mais j'y ajouterai les dizaines de milliers de spectateurs du dimanche ou des nombreux meetings (20.000 en 1911 paraît-il) et je précise que la stèle du GAO 512 ainsi que la plaque du Docteur BARRET de NAZARIS sont à leur place.

L'aérogare et le logement du gardien : le restaurant attire toujours les clients, la station météo (et son parc) ainsi que la vigie sont transformées en musée. La magnifique salle de réunion de l'Aéroclub du Limousin est toujours là, certes vintage mais très utile. Je ne connais pas la répartition des surfaces disponibles pour l'instant, restons dans le virtuel ...

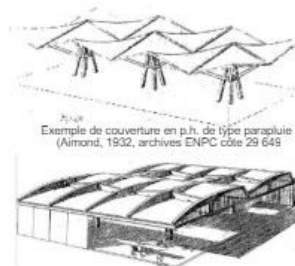
Le hangar : d'une conception d'avant-garde pour l'époque, il n'est pas unique, ils seraient deux avec celui du HAVRE OCTEVILLE. Les travaux ont commencé début 1935 et la mise en service fût effective fin 1936, mauvais temps et grèves ayant perturbé le planning. Magnifique réalisation technique :



Association "Anciens Aérodrômes" <http://www.anciens-aerodromes.com>

A l'origine, F. Aimond, Ingénieur des Ponts et Chaussées au ministère de l'Air

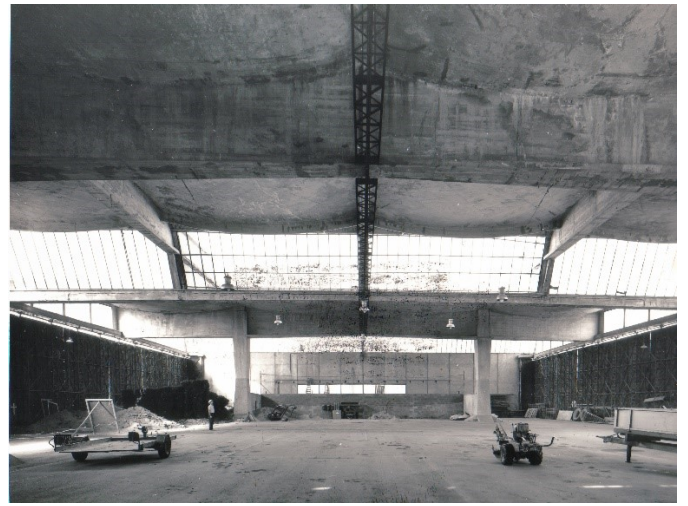
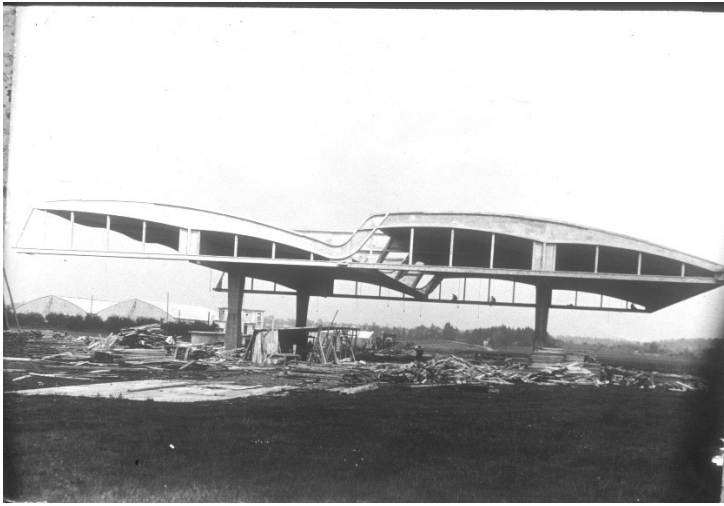
Fernand Aimond (1902, Paris - 1984, Paris), polytechnicien entré aux Ponts et Chaussées en 1923, fera partie des ingénieurs détachés au Service des Bases de l'Air en 1929, où il aura en charge le développement de hangars pour avions jusqu'à la fin des années trente. Cette position particulière, du côté du « commanditaire », va lui permettre de concrétiser son travail de recherches sur les voiles minces en forme de paraboloides hyperboliques (p.h) qu'il sera un des tous premiers à étudier en 1933 avec l'ingénieur Bernard Laffaille, son « concurrent » dans le civil. C'est ainsi qu'il concevra le hangar de l'aéroport de Limoges-Feytiat (détruit), dont la forme structurelle ressemble à un vaste parapluie, inspirant directement les réalisations postérieures des hangars « Poulmic ».



Vue perspective du hangar parapluie à Limoges-Feytiat.
Source : Revue Travaux 1936



De gauche à droite : Vue depuis les lanterneaux côtés appentis. Vue du coulage d'un voile mince de couverture. Vue du levage d'une porte métallique Source : Service Local d'Infrastructure D.R



Là encore, je n'ai pas de photos récentes mais on peut se pencher sur la réhabilitation du HAVRE ... (je vous préviens, ça va vous faire mal)



Le phare de repérage et les moyens techniques de guidage et de balisage :
Le phare d'identification sur pylône de 12m de haut, un phare d'atterrissage et des éléments de balisage diurne et nocturne, de communication radio, de radiogoniométrie ont été conservés.

La Conservation du Patrimoine

Le milieu aéronautique local a apprécié cette sage décision et s'est mis à l'œuvre. Il a d'abord pris conscience de ne rien détruire du matériel volant abandonné dans les "Bessonneau"... A l'image de l'EAP d'Angers (et l'époque est la même), le Conservatoire des Ailes Limousines a été créé pour la sauvegarde et la restauration de tout le patrimoine local, documentaire, photographique ou physique. Une seule association car ici comme ailleurs, ce vaste domaine ne peut être partagé pour ne pas disperser les compétences et les bonnes volontés et ce serait une solution de discontinuité handicapante.

Il a fallu organiser les locaux disponibles pour l'archivage, le travail de recherche, de restauration, la présentation du patrimoine, l'accueil du public, etc.

Le hangar, la merveille espérée pour partie musée, pour partie atelier est vaste et suffisant. Le MS733, avion en fin de restauration peut être sorti pour les premiers essais moteur.

J'arrête là car je ne rêve plus, mon estomac va se faire un nœud !

Retour sur la réalité

En novembre 1987, l'aérogare est rasée, le hangar dont j'ai pris une dernière photo en novembre 1989 subira le même sort. J'ai photographié son remplaçant pour ce sujet mais il ne vaut pas la peine d'être montré. A l'époque président des Anciens de l'Aérodrome (AAALF), j'ai tenté comme d'autres certainement de convaincre la Ville de Limoges des dégâts que les collectivités s'apprêtaient à causer mais c'était hélas peine perdue.



Deux associations ont été créées par la suite :

-Le Conservatoire Aéronautique du Limousin bénéficie de locaux confortables, merci la Ville de FEYTIAT ; il est cependant en perte de vitesse faute de sang

neuf alors que les recherches historiques sont continues au sein des Ailes Limousines dont ce n'est pas la vocation première.

-Les Ailes Limousines ne bénéficient d'aucune aide associative de la Ville de LIMOGES ; de même aucune aide particulière n'est espérée de la part des Collectivités propriétaires de l'Aéroport, que ce soit pour l'atelier, pour un indispensable abri d'aéronefs en attente (MS733, Djinn) sur l'aérodrome (l'aviation légère et associative ne les intéressent pas). Quant au musée, c'est une utopie dans le contexte actuel. Le seul salut a été l'entreprise FAURE qui fait preuve de compréhension et a dégagé une surface importante avec un loyer modéré qui devient malheureusement exiguë.



Je n'ai pu m'empêcher de rédiger ce papier et si je vous ai importuné, je vous prie de bien vouloir m'en excuser.