

1936-2006

**Aérodrome Bois
Fleury**

70 ans d'histoire

Dossier établi grâce à l'aide :

- **Cahiers d'Oléron N°2 automne82 hiver 83 Edition du L.O.C.A.L.**
- **La liaison aéro-sanitaire Ile d'Oléron Continent par le Capitaine GOEGEL
Edition J Lebrot 1987**
 - **Mr J.Y Boulanger de la mairie de St Pierre d'Oléron**
 - **Mr Durand de St Pierre d'Oléron**
 - **Le musée de l'air au Bourget**

Période 1936-1939

Création de Bois Fleury

A Rochefort, l'*Aéro-Club Charentais* s'intéresse très tôt aux premières tentatives d'évacuation sanitaire. En effet, son chef pilote, le capitaine Goegel est un ancien de la section des Bréguet J4 ambulance basés à Cazaux. Sous l'impulsion de monsieur Voisin, son président, l'aéroclub propose aux communes de l'île d'installer un service permanent d'ambulance aérienne.

Mais il faut un terrain sur Oléron.

Le Service de l'Expansion Aérienne du Ministère de l'Air organise des projections de propagande qui rencontrent un franc succès. On assiste à des offres rivales, chaque commune voulant recevoir le terrain projeté, sinon un terrain de secours...

Gabriel Robin, maire et conseiller général de Saint-Pierre, rassemble ces énergies disparates. Un seul terrain suffit en effet pour une île de trente kilomètres de long. La municipalité de Saint-Pierre propose d'établir à ses frais un aérodrome placé sensiblement au centre d'Oléron, près du moulin de Bois Fleury.

Le site a été choisi autant pour cette position centrale que parce qu'il est situé sur les plus mauvaises terres de culture de la commune, si ce n'est de l'île toute entière! De nos jours encore, le terrain reste impraticable après de fortes pluies. Par contre, les abords en sont parfaitement dégagés, spécialement en approche face aux vents d'ouest dominants: cinq kilomètres de marais sans arbres, un vrai régal pour les pilotes.

A) 12 avril 1936-le Maire demande au Conseil Municipal d'envisager l'achat de terrain. 150 propriétaires de 215 parcelles sont convoqués d'autorité à la mairie. Des promesses de vente seront signées représentant 18 ha. sans trop bien savoir comment s'effectueront les paiements La Préfecture sera mis devant le fait accompli car aucune autorisation administrative n'a été sollicitée. Heureux temps!

B) 14 août 1936- Création de l'aérodrome au lieudit« BOIS FLEURY»

Qu'importe, le chantier est ouvert sous la direction de Maxime Rivasseau, adjoint au maire, assisté de Raymond Gaillard. On fait appel à la main d'œuvre locale la moins coûteuse et la plus diligente qui soit: 200 travailleurs militaires du Pénitencier Disciplinaire du Château motivés par quelques barriques de vin. L'emploi de ces têtes brûlées hors de leur caserne soulève quelque émotion. Cependant, moins d'un mois plus tard, les vignes, les arbres, les fossés et même une carrière sont nivelés et comblés.

L'Aéroclub Charentais peut envoyer un premier avion se poser sur place.

Entre temps il a fallu songer au financement et à l'achat de l'appareil sanitaire. L'avion retenu est le robuste Farman 403; un triplace transformable en sanitaire. Il est équipé d'un moteur en étoile Farman 7 Ed de 270 chevaux vapeur. Une souscription publique est ouverte. Pour inciter les bonnes volontés, un baptême de l'air est offert pour tout versement de plus de 25 francs.



Près de 1500 Oléronnais profiteront de l'aubaine, soit environ 20 % de la population active, réellement fière de posséder une parcelle de son destin. Cependant un des souscripteurs ne viendra pas bénéficier de son cadeau, c'est Albert Lebrun le Président de la République.

Un Farman coûtait alors environ 33 000 francs. Or la souscription a rapporté au moins 50 000 francs auxquels s'ajoutent les 3 600 francs de la prime d'achat réglementaire.

L'Aéroclub Charentais a donc fait une bonne affaire.

Dans toute la France on s'intéresse à l'expérience oléronnaise. Certains esprits sceptiques prédisent les pires catastrophes: la raréfaction de l'oxygène en altitude doit, selon certains, achever sans rémission les malheureux évacués. Pourtant l'utilité de l'avion va être démontrée, avant même l'inauguration officielle du service sanitaire.

Les 22 et 23 août 1936 un grand meeting aérien sera organisé par l'Aéro-Club Charentais.
 Pas d'explication pour le changement de date
 Inauguration de l'aérodrome par Mr William Bertrand, ancien ministre et député de
 Marennes.

PROGRAMME



<u>PREMIERE JOURNEE</u>	<u>DEUXIEME JOURNEE</u>
SAMEDI 15 AOUT 1936	DIMANCHE 16 AOUT 1936
<ol style="list-style-type: none"> 1. Ouverture du Meeting par un avion sirène. Vol d'ensemble de tous les avions. 2. Baptême de l'Avion sanitaire "PIERRE LOTI" 3. Démonstration de transport de blessé par avion. 4. Présentation d'un avion gros porteur construit à Rochefort - Léo H. 257 B. 5. Evolutions d'avions militaires. Démonstration - Vol de groupe. 6. Présentation d'avions à faible puissance. 7. Evolutions acrobatiques. Madame PICAT sur Potez 58 8. Evolution d'un ballon dirigeable. 9. Concours de destruction de ballonnets. 10. Haute Voltige Aérienne par MALINVAUD. 11. Descente en parachute avec ouverture retardée après chute libre de 1.500 à 2.000 mètres - R. VINCENT Grand lâcher de Pigeons Voyageurs par la "Colombe Messagère" de Rochefort 12. Fantasia finale. Vol de tous les avions. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ouverture du Meeting par avion lance-bombes. 2. Vol d'ensemble de tous les avions. 3. Fin du concours de destruction de ballonnets. 4. Evolutions acrobatiques par Madame PICAT. 5. Evolutions d'un moto ballon. 6. Démonstration de transport de blessé par avion. 7. Acrobaties d'ensemble par la patrouille de Tours. 8. Triple descente en parachute par René VINCENT 9. Présentation d'un avion à petite puissance. 10. Nouvelles acrobaties par MALINVAUD 11. Grand lâcher de Pigeons par la "Colombe Messagère" de Rochefort. 12. Fantasia finale. Vol de tous les avions.
	
<p><i>Diffusion du programme par haut-parleur</i></p>	<p><i>Le Commissaire général se réserve le droit de modifier les programmes</i></p>
<p>Durant les deux journées ADÉMAI AVIATEUR Scène de grand fou rire par MALINVAUD et M^{me} PICAT ET BAPTÊMES DE L'AIR</p>	
<p>Le 15 Août à 21 h. 30 GRAND BAL au CASINO DES FLEURS</p>	
<p>Entrée Générale : 3 francs — Feu d'Artifice dans le jardin d'été — Entrée Générale 3 francs</p>	

22
Les Cahiers d'Oleron n° 2

Différents avions participants au meeting
 Farman 403 F AONQ
 Hydravion Léo 257 B de la firme Lioré et Olivier de Rochefort
 Potez 25 avion de voltige
 Pou du ciel Mignet
 Potez 58
 Dirigeable Zodiac V8
 Gourdou-Leseure 23TS F AIDS avion de voltige
 Moto ballon MBZ2
 Farman 190 F AIVP
 Farman 204 F ALQV
 Caudron Pélican F AMSO
 Bloch 92 (prototype)
 Morane 230

28 août 1936 : première évacuation sanitaire à bord du "Pierre Loti".



Octobre 1936 : Contrat entre les communes de l'Ile et l'aéroclub charentais, et consignes d'utilisation. (voir annexes). Pas de document retrouvé signé à ce jour.

- C) 19 décembre 1936- approbation de l'état parcellaire estimatif établi par l'Architecte Communal. montant 48 730.09 pour l'achat des terrains
- D) 28 décembre 1936-la commune est intéressée par l'achat de terrain appartenant au Pédale Club afin de les échanger avec des propriétaires à BOIS FLEURY
- E) 30 juin 1937- Proposition dispensant la commune de Saint Pierre de purge d'hypothèques pour les terrains servant à l'aménagement de l'aérodrome de BOIS FLEURY
- F) 14 décembre 1937 le Conseil Municipal prend connaissance et approuve l'état parcellaire estimatif établi par Monsieur le voyer communal, pour achat supplémentaire à l'établissement du terrain d'aviation de BOIS FLEURY. (264.75 f)
- G) 27 février 1938- l'état parcellaire des terrains à acquérir pour l'aménagement d'un aérodrome à BOIS FLEURY est approuvé par l'Arrêté Préfectorale du 18.02.1937. Achat supplémentaire de terrain aux époux Blanchard Augustin Moreau: 178.50 f pour 11 ares90.
- H) 26 Octobre 1938-lettre du Ministre de l'Air confirmant l'utilité d'un aérodrome dans l'Ile d'Oléron. Précision importante; projet de création d'un aérodrome d'état
- I) 05 mai 1939 - Suite à la lettre du Ministre de l'Air, le Conseil Municipal décide de mettre à la disposition du Ministre le terrain d'atterrissage de 20 ha environ à la condition expresse qu'un droit d'atterrissage et d'envol soit maintenu pour le service sanitaire. Ce service fonctionne depuis 3 ans.
- J) 30 juin 1939-le Conseil Municipal prend acte de l'accord du Ministre de l'Air en ce qui concerne le droit d'atterrissage et d'envol de l'avion sanitaire. Décide de céder à l'état le terrain communal, servant d'aérodrome, moyennant le remboursement à la commune des frais engagés soit 95000.00f
- K) 15 Août 1939- Le Maire met au courant le Conseil Municipal. d'après l'Ingénieur des Ponts et Chaussées la délibération du 30.06.1939 ne peut aboutir. Le conseil Municipal maintient sa délibération, à défaut d'acceptation la commune mettrait à la disposition de l'état le terrain d'aviation moyennant le paiement d'annuités dues par la commune pendant le temps que le terrain sera mis à la disposition de l'état.

Période 1939-1962

Le terrain de Bois Fleury n'a eu aucune activité pendant la seconde guerre mondiale. C'est à St Trojan, Verbois, Le Treuil que se replia l'aviation.

Survint la guerre et l'occupation. Toute l'œuvre entreprise était annihilée, les charrues ayant labouré la piste dans tous les sens, et sur la piste étaient implantées les fameuses « asperges de Rommel » reliées à leur pointe de fil de fer barbelé, contre les parachutistes et l'atterrissage des avions ou planeurs. Restait toutefois le terrain, propriété communale sur lequel aucun aménagement n'était plus effectué.



L'avion sanitaire a disparu dans la tourmente.

En 1945, l'aérodrome se trouvait être un grand pré inculte, sans balisage ni signalisation.

Après la guerre il semblerait qu'il n'y ait eu aucune activité aéronautique à Bois Fleury

En 1950, Monsieur le Préfet de la Charente-Maritime faisait connaître qu'un dossier constituant le plan aéronautique du département de la Charente-Maritime était pris en considération par Monsieur le Ministre des Transports et du Tourisme et proposait le classement du terrain de «Bois-Fleury» dans la catégorie E: Cette proposition était acceptée par le Conseil Municipal de St Pierre d'Oléron dans sa réunion du 12 février 1951.

Période 1962-2006

Quelques dates importantes pour le terrain de Bois Fleury.

14/4/1962 : Création de l'aéroclub « Les Ailes Oléronaises »
J.O. N°110 du 9 mai 1962

10/5/1963 : Arrêté préfectoral autorisant l'aéroclub à établir et à utiliser à *usage privé* l'aérodrome de ST Pierre d'Oléron.

.Un petit groupe entreprit de remettre en place un balisage permettant l'utilisation du terrain existant en créant deux pistes en diagonales, dont la plus longue ne mesurait que 500 m.

1966 : Le conseil municipal accepte d'aménager convenablement le terrain. Des contacts sont pris pour l'achat de nouvelles parcelles.

Mars 1967 : Grâce au soutien de Mr Pierre ICART, chef de district, le service de la formation aéronautique alloue un hangar à titre de subvention

Avec le concours de l'Ingénieur des T.P.E. Monsieur FARDET, les pistes anciennes sont remplacées par une nouvelle piste mesurant 700m de longueur sur 60m de largeur, augmentant la sécurité dans de notables proportions.

4/3/1968 : Arrêté ministériel

Le ministre des transports autorise la création à St Pierre d'Oléron par la municipalité de St Pierre d'un aérodrome de catégorie D agréé à *usage restreint*.

J.O. du 28/3/1968 page 3222

10/8/1971 : Ouverture à la C.A.P.

23 juin 1972 : L'armée cède à l'aéroclub un avion Dassault MD 315 *Flamant*. Avion de reconnaissance de l'armée. Le pilote efface le train gauche lors de l'atterrissage.



1974 : Inauguration du pavillon d'accueil

24/1/84 : Réunion d'usagers Points évoqués

- Création d'une activité ULM réservée aux appareils basés.
- Création de la piste ULM financée par la mairie de ST Georges d' Oléron
- Création d'une aire de pose pour les hélicos
- Etude d'une extension de la piste
- La fréquence d'auto information 120.20 remplace 123.5
- Mise en place d'un surveillant d'aérodrome dans le logement. (Pb incombant à la commune)
- Travail aérien ; bien que le terrain soit ouvert à la CAP la mairie peut refuser toute implantation commerciale temporaire ou permanente (Mr Verschaeve)

10/12/87 : Réunion d'usagers

- Projet d'implantation d'un hangar pour les ULM
- Utilisation des installations par les seuls ULM basés.

28/5/88 : Réunion du Sivom

- Le SIVOM accepte la prise à bail de l'ensemble de l'emprise de l'aérodrome.
- Golf et aérodrome doivent devenir des équipements destinés à la promotion de l'Ile d'Oléron. Voir en annexe l'exposé de Mr Chevrier.

9/10/90 : Réunion d'usagers

- Construction du taxiway 175m x 10.5m.
- Construction d'un second hangar (tonneau)
- Mr Chevrier souhaiterait le changement de dénomination « Aérodrome d'Oléron », formalité lourdes d'après le district.
- Piste modélistes : Mr Frérot du district indique que la seule condition est de ne pas déborder de la zone qui leur a été indiquée sur le plan.
- Enfouissement de la ligne électrique coté ouest.

- Projet de piste en dur, étude et enquête

Divers 1991 1992

- Peinture des hangars
- Achat et installation du hangar tonneau

9/3/94 : Autorisation de l'installation d'un Algeco

20/6/95 Dénonciation de l'accord de gestion entre le SIVOM et l'Aéroclub

18/6/96 : Accord de gestion entre la CDC et l'aéroclub.

12/2/96 : Réunion d'usagers

- Projet de déclassement du terrain de C en D
- Plan d'exposition au bruit

14/4/97 : Accord de dépôt de gravats en bout du taxiway. Mr Pelletier se chargera du contrôle du bon déroulement.

1998 Mise aux normes station de carburant

11/6/04 : Réunion d'usagers

- Projet d'implantation de 3 hangars

2004 : Installation d'Algéco

2005 : Construction des 3 hangars pour location

2009 : Juillet automate à la station carburant

2010 : Nivellement de la zone hors piste.

2011 : Réfection du balisage diurne.

2011 : Remplacement des 2 premiers hangars.

Les avions du Meeting de 1936

Caudron C 510



Quadriplace de tourisme. Premier vol en septembre 1934. 62 exemplaires construits.

Monoplan aile haute. Structure bois et acier, revêtement toile et contre-plaqué.

Envergure :	11.82 m	Longueur :	8.52 m
Hauteur :	2.25 m	Surface portante :	23.75 m ²
Equipage :	4		
Masse à vide :	620 kg	Masse totale :	1140 kg

Motorisation 1 Renault 4Pei de 140 ch

:

Vitesse maximale :	185 km/h à 0 m
Vitesse de croisière :	165 km/h
Plafond :	4000 m
Autonomie :	600 km

Farman F 403

Triplace de tourisme. 25 exemplaires construits.

Monoplan aile haute. Construction en bois.



Envergure :	11.72 m	Longueur :	8.17 m
Hauteur :	2.22 m	Surface portante :	21.50 m ²
Equipage :	3		
Masse à vide :	763 kg	Masse totale :	1220 kg

Motorisation 1 Farman 7Ed de 170 ch

:

Vitesse maximale : 230 km/h

Plafond : 4200 m

Autonomie : 725 km

Farman F 190

Quintuplace de transport. Premier vol en juillet 1928. 57 exemplaires construits.

Monoplan aile haute. Aile en bois entoilée, fuselage bois.



Envergure :	14.38 m	Longueur :	10.40 m
Hauteur :	2.50 m	Surface portante :	40.20 m ²
Passagers :	4		
Masse à vide :	925 kg	Masse totale :	1678 kg

Motorisation 1 Gnome & Rhône 5Ba de 230 ch

:

Vitesse maximale :	200 km/h
Vitesse de croisière :	165 km/h
Montée à :	2000 m en 17 mn 48 s
Plafond :	5150 m
Autonomie :	850 km

Morane 230



Biplace d'entraînement et d'école. Premier vol en février 1929. Plus de 1100 exemplaires construits pour l'Aéronautique Militaire française.

Monoplan parasol. Construction en bois et métal

Caractéristiques

Envergure :	10.70 m	Longueur :	6.98 m
Hauteur :	2.80 m	Surface portante :	19.70 m ²
Equipage :	2		
Masse à vide :	829 kg	Masse totale :	1150 kg

Motorisation 1 Salmson 9Ab de 230 ch

Vitesse maximale :	205 km/h à 0 m
Montée à :	2000 m en 6 mn 58 s
Plafond :	5000 m

Potez 25



Le **Potez 25** qui était un développement du Potez 24 fit son premier vol en 1924. Ce biplan fut employé comme bombardier et appareil de reconnaissance dans un usage militaire et comme avion postal dans un usage civil. La production fut d'environ 4000 exemplaires. Le Potez 25M était un monoplane type parasol, mais il ne fut jamais mis en production.

C'est à bord d'un appareil de ce type qu'[Henri Guillaumet](#), en juin [1930](#), au cours d'un vol de l'[Aéropostale](#), sera victime d'un accident lors d'une traversée des [Andes](#). Il survivra au terme d'une incroyable marche forcée et sera retrouvé après une semaine de recherches.

Equipage 2: *1 pilote, 1 observateur*

Moteur *Lorraine 12 cylindres 450CV*

Dimensions [Envergure](#) 14,14 m Longueur 9,415 m Hauteur 3,5 m m²

Masses À vide 1382 kg Avec armement kg Maximale 2500 kg

Performances Vitesse maximale (altitude 4500m) 220 km/h Vitesse de décrochage

[Plafond](#) 7200 m Distance franchissable 500 km

Armement Interne 1 [Canon](#) Hispano-Suiza HS 404 [de 20mm](#) 4 [mitrailleuses](#) [MAC 34](#) de [7,5mm](#) Externe 8 bombes de 50 kg ou 2 bombes de 200 kg



Gourdou Lescure 23TS F AIDS

Des habitués de Bois Fleury



Piper J3

Pendant la guerre, le J-3 sera sélectionné par l'armée américaine comme avion d'entraînement, d'observation, de liaison et d'évacuation de blessés.

Caractéristiques techniques supplémentaires

- Monoplan à aile haute semi-cantilever sans volets
- Biplace en tandem à cabine fermée (le pilote étant en place arrière pour des raisons de centrage)
- [Train classique](#) fixe avec roulette de queue
- Le moteur se lance à la main, même si beaucoup sont aujourd'hui équipés d'un démarreur électrique
- Réservoir d'essence de 45 litres dans le nez de l'appareil
- Consommation : 16 l/h
- Vitesse de décrochage : 35 kts Vitesse de croisière 65 kts (117 km/h) Vitesse maximale ([VNE](#)) 75 kts (135 km/h)
- Masse à vide : environ 300 kg ou plus selon équipements (démarreur, alternateur, radio, ...)
- Distance de décollage : 130 m
- Passage des 15 m : 245 m
- Distance d'atterrissage après passage des 15 m : 200 m
- Roulage à l'atterrissage : 115 m

Moteur : Continental A-65 de 65 cv

Dimensions

[Envergure](#) 10,76 m Longueur 6,83 m Hauteur 2,042 m [Surface alaire](#) 16,60 m²

[Plafond](#) théorique : 3825 mètres pratique : 3155 mètres

[Vitesse ascensionnelle](#) au niveau de la mer 2,8 mètres/seconde

Distance franchissable 280 km



T28 Trojan

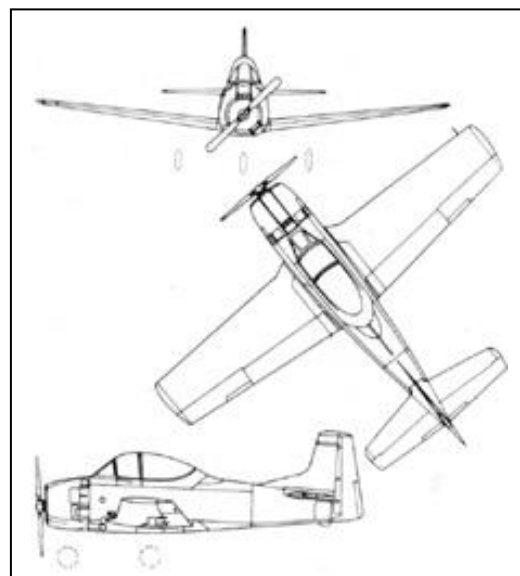
Le **T-28 Trojan** était un [avion](#) d'entraînement utilisé par la marine américaine après [1949](#). Il fut remplacé par la suite par le [T-34 Mentor](#)

Finalement, vers la fin des années cinquante, la Pac-Aero transforma des T-28A en les équipant de moteurs Wright de 1300 ch ou 1425 ch pour usage civil. Ces deux derniers modèles furent dénommés Nomad 1 et 2 selon la motorisation.

Caractéristiques techniques

<i>Modèle</i>	North American T-28A Trojan
<i>Envergure</i>	12.21 m
<i>Longueur</i>	9.75 m
<i>Hauteur</i>	3.86 m
<i>Motorisation</i>	1 moteur Wright Cyclone R-1300
<i>Puissance totale</i>	1 x 800 ch
<i>Armement</i>	aucun
<i>Charge utile</i>	-
<i>Poids en charge</i>	2887 kg
<i>Vitesse maximale</i>	455 km/h à 1800 m
<i>Plafond pratique</i>	7300 m
<i>Distance franchissable</i>	1600 km
<i>Equipage</i>	2

Plan 3 vues





Skybolt

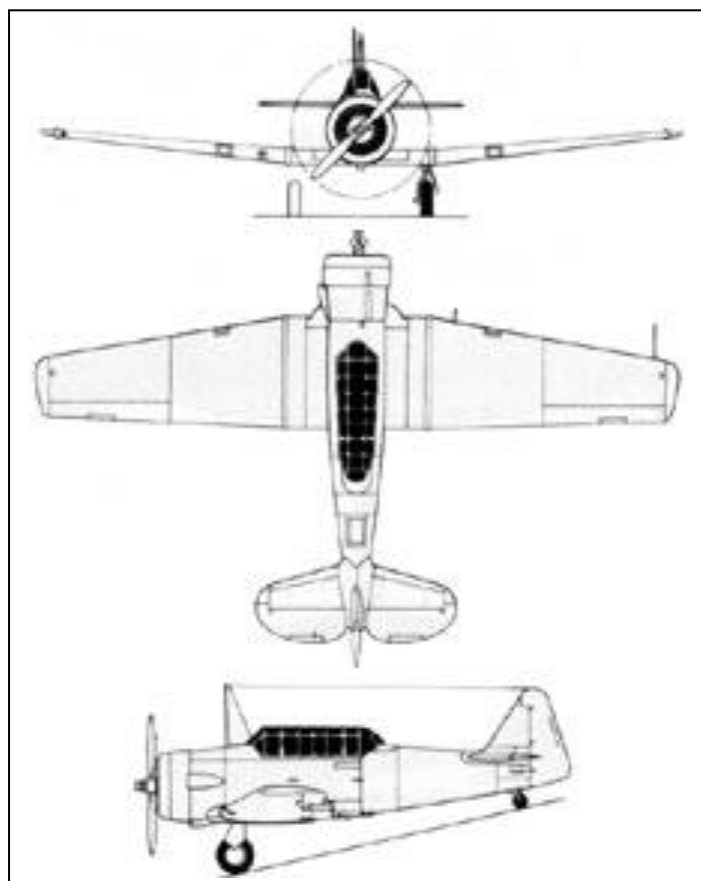


NORTH AMERICAN T6 F AZRB

☒ Caractéristiques techniques

☒ Plan 3 vues

<i>Modèle</i>	North American SNJ-5 Texan
<i>Envergure</i>	12.81 m
<i>Longueur</i>	8.99 m
<i>Hauteur</i>	3.50 m
<i>Motorisation</i>	1 moteur Pratt & Whitney R-1340-AN-1 Wasp
<i>Puissance totale</i>	1 x 550 ch
<i>Armement</i>	-
<i>Charge utile</i>	-
<i>Poids en charge</i>	2403 kg
<i>Vitesse maximale</i>	330 km/h
<i>Plafond pratique</i>	6550 m
<i>Distance franchissable</i>	1200 km
<i>Equipage</i>	2



Des occasionnels de Bois Fleury



Pilatus PC12

A stationné une quinzaine de jours en 2003
Nombre de places ;7
Vitesse de croisière (à 3'000 m), :480 Km/h
Vitesse minimale (vol lent) :115 Km/h
Autonomie : 4070 Km
Poids à vide : 2661 Kg
Poids embarqué : 1349 Kg



Dassault MD 315 Flamant

Type : avion de transport polyvalent (France)

Constructeur : Marcel Dassault

Envergure: 20,70 m

Longueur : 12,50 m

Hauteur : 4,50 m

Moteur A : 2 SNECMA-12T de 600 cv

Moteur B : 2 Renault 12S 02-201 en ligne de 580 ch (433 kW)

Poids à vide : 4250 kg

Poids Max : 5800 kg

Surface alaire : 47,2 m²

Vitesse Max : à 1 000 m, 380 km/h

Vitesse croisière : 300 km/h

Equipage : 3 +6 passagers

Essence : 960 litres

Consommation moyenne : 90l en croisière normale

Plafond pratique : 8000 m

Distance franchissable : 1200 km



Albatros L39 (avion tchèque)

S'est posé en 2005 accompagné de 2 T28

<i>Modèle</i>	Aero L-39 Albatross
<i>Envergure</i>	9.46 m
<i>Longueur</i>	12.32 m
<i>Hauteur</i>	4.72 m
<i>Motorisation</i>	1 turboréacteur Walter Titan
<i>Puissance totale</i>	1 x 1720 kgp
<i>Armement</i>	1 canon Pod de 30 mm charge offensive, 1100 kg
<i>Charge utile</i>	-
<i>Poids en charge</i>	5270 kg
<i>Vitesse maximale</i>	700 km/h au niveau de la mer
<i>Plafond pratique</i>	11500 m
<i>Distance franchissable</i>	1600 km
<i>Equipage</i>	2



Délibérations Conseil municipal de St Pierre

aviation
Boisfleury

A

Par lettre du 12 avril 1936, M. le Maire avait demandé aux membres du Conseil de vouloir bien envisager l'achat de terrains au lieu dit "Les Viviers", ces terrains destinés à la création d'un aéroport, à proximité de St Pierre, se prêtant mieux à un achat plutôt qu'à la location de nombreuses petites parcelles.

L'Aéro-Club charentais, promoteur de l'idée d'un terrain d'aviation, a donné une conférence salle de l'Eldorado le 7 avril dernier, avec, comme orateurs M^{rs} Meunière, vice-président de l'aéro club et M. le Capitaine Goegel, du centre d'aviation militaire de Rochefort.

Ces éminents orateurs ont montré tout les bienfaits que la commune pourrait retirer de la création envisagée, au point de vue sanitaire, postal, touristique, etc. ; le terrain, qu'ils ont visité, leur paraît parfaitement convenir au but proposé, avec ses dimensions envisagées de 470 mètres de longueur x 400 mètres de largeur.

Le Conseil, après avoir délibéré sur cette question, vote le principe de l'achat ^{immédiat} des terrains envisagés par 21 voix contre 1 (celle de M. Papin Emile) et nomme une commission composée de M. M. Rivasseau Maxime, Morgat, Chaillou, Coudet Xavier & Nadreau Clément, qui sera chargée d'évaluer les prix à offrir aux propriétaires.

aérodrome de
Boisfleury.

14-11-1936

mil 9-12-36

1936
1936
1936

B

La Commune ayant acquis les terrains nécessaires à la création d'un aérodrome au lieu dit Boisfleury, il y a lieu de procéder à l'aménagement de ces terrains. En conséquence, en la lettre N^o 403 de M. le Ministre de l'air en date du 13 août 1936, prescrivant l'examen technique de l'emplacement, le C. M. demande qu'un projet d'aménagement soit dressé par M. l'ingénieur en chef de P. & Ch., afin de pouvoir solliciter une subvention aussi élevée que possible, du ministère de l'air.

Le Conseil prend l'engagement : 1^o d'accepter le paiement des honoraires prévus par le décret du 10 mai 1934 modifié par celui du 14 mai 1936 - 2^o d'acquiescer le service des Ponts et Chaussées de la responsabilité présumée et décernée édictée par les articles 1792 et 2270 du Code Civil.

Comme de Boisfleury

et 18-8-36

4/08/1936

B

Le Conseil municipal ayant voté dans sa dernière réunion le principe de l'achat immédiat des terrains devant servir à la création de l'aérodrome de Boisfleury sis au lieu dit "Les Viviers", la majeure partie des propriétaires a consenti spontanément la vente à la commune des parcelles nécessaires à la création envisagée. Par contre, d'autres propriétaires n'ayant pas encore, à l'heure actuelle, répondu à l'appel qui a été fait, soit par ignorance, soit pour toute autre cause, il y aurait lieu de faire de suite la demande de déclaration d'utilité publique pour l'achat de ces terrains, afin que la commune n'ait aucun ennui de fait de non-entente entre elle et lesdits propriétaires.

L'Aéro-Club Charentais, promoteur de la création de cet aérodrome en vue d'une liaison aéro-sanitaire, ayant l'intention d'en faire l'inauguration le 23 août courant, le Président indique qu'il y a lieu de remplir de suite les formalités nécessaires.

En conséquence, le Conseil, après en avoir délibéré, vote le financement et l'achat immédiat des terrains sis au lieu dit "Les Viviers", en vue de l'aménagement d'un aérodrome, demande à M. le Préfet, en application de la loi du 30 décembre 1928, de bien vouloir prendre un arrêté déclarant d'utilité publique d'urgence l'achat des terrains nécessaires à la création d'une aire d'atterrissage.

L'acquisition de ces terrains est faite à l'amiable par la commune; l'urgence étant demandée pour pouvoir assurer, dans le plus bref délai, le service aéro-sanitaire, entre l'île et le continent, qui vient d'être créé par les soins de l'Aéro-Club Charentais. Voir suite page 33

19/12/1936

de terrains Le C. M. prend connaissance et approuve l'état parcellaire
 l'aérienne estimable établie par M. l'architecte communal se montant à ^{48.730} 48.730,99 pour l'achat des terrains nécessaires au champ
 21/1936 d'aviation de Boufflevray.
 Le C. M. décide que, l'emprunt de 150.000^f envisagé dans sa
 séance du 19 août dernier étant insuffisant, M. Le Maire soumet
 à nouveau l'état des sommes qui sont nécessaires pour solder les
 travaux ou fournitures effectués ou à effectuer, soit
 1^{er} Terrain d'aviation, achat de 48.730^f

28/12/1936

M. Dupief est nommé secrétaire.
 Le terrain acquis par le Pétal Club aérien à l'angle
 de la route nationale et de la route des Allées devant se vendre
 aux enchères, la commune tenant intérêt à en faire l'acqui-
 sition en vue d'échanges à faire avec certains propriétaires
 ayant des cèdres ^{plantés} parcelles comprises dans le terrain
 d'aviation de Boufflevray.
 En conséquence, le Conseil autorise le Maire à couvrir les
 enchères, sur une mise à prix de 5000^f de façon que la
 commune soit adjudicataire de cette propriété.

30/06/1937

sur la proposition motivée de son président, invitant
 l'architecte communal à établir un état parcellaire des terrains
 nécessaires à l'aménagement d'un aérodrome à Boufflevray, sur le terrain de la date commu-
 nale du 18 février 1937.
 Lequel terrain a été reconnu nécessaire pour l'aménagement
 d'un aérodrome à Boufflevray, état approuvé par arrêté préfectoral en
 date du 18 février 1937.

14/12/1937

G

achat de terrains
l'aérodrome
21/12/37

Le Conseil prend connaissance et approuve l'état parcellaire estimatif, établi par M. le Mayor communal, se montant à fr. 264.75 pour l'achat des terrains au champ d'aviation de Boisfleury.

27/02/1938

achat de terrains
l'aérodrome

7-3-38
22^e séance
102/1938
G

Le Conseil, vu l'état parcellaire des terrains à acquérir pour l'aménagement d'un aérodrome à Boisfleury, état approuvé par arrêté préfectoral en date du 18 février 1937, prend connaissance et approuve l'état parcellaire estimatif établi par M. le Mayor communal se montant à 178.50 pour l'achat aux époux Blanchard Augustin Moreau à la Chefvalière de 11 ares 90.

111

champ d'aviation

26/11/1938

A

Par lettre du Ministre de l'air en date du 25 octobre 1938, confirmant l'utilité d'un aérodrome dans l'île d'Oléron et précisant qu'il a l'intention de reprendre le projet de création d'un aérodrome d'état à son compte et d'en faire poursuivre l'exécution par ses services, demande que la collectivité locale exprime, par le versement de fonds de concours ou d'apport de terrains, tout l'intérêt qu'elle porte à cette œuvre de sécurité pour la défense du territoire national.

Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, décide de mettre simplement à la disposition du Ministère de l'air le terrain d'atterrissage d'environ 20 hectares au lieu dit : Le Bois fleury, d'une valeur de cent mille francs, achat de terrain et aménagements compris, à la condition expresse qu'il soit réservé le droit d'atterrissage et d'envol, de jour et de nuit à l'avion assurant le service sanitaire entre l'île d'Oléron et le continent, service créé depuis 3 ans et sous réserve aussi que la subvention de l'état lui soit versée.

rain d'Aviation
11/5/39
05/05/1939

Y

Monsieur le Maire de St-Pierre d'Oléron donne connaissance d'une lettre du Ministre de l'Air confirmant l'utilité d'un aérodrome dans l'île d'Oléron et précisant qu'il a l'intention de reprendre le projet de création d'un aérodrome d'état à son compte, et d'en faire poursuivre l'exécution par ses services, demande que la collectivité locale exprime, par le versement de fonds de concours ou d'apports de terrains, tout l'intérêt qu'elle porte à cette oeuvre de sécurité pour la défense du territoire national. Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, décide de mettre simplement à la disposition du Ministère de l'Air le terrain d'atterrissage d'environ 20 hectares au lieu dit Le Boisfleury, d'une valeur de Cent mille francs, achat de terrain et aménagements compris, à la condition expresse qu'il soit réservé le droit d'atterrissage et d'envol, de jour et de nuit, à l'avion assurant le service sanitaire entre l'île d'Oléron et le Continent, service créé depuis 3 ans, et sous réserve aussi que la subvention de l'Etat soit versée.

30/06/1939

de Cession de
l'île de Boisfleury
à l'Etat
le 7.7.39

06/1939
J

Le C. M. après avoir entendu lecture de la lettre de M. l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, en date du 21 Juin dernier :

- 1°) Grand acte de l'accord, de M. le Ministre de l'Air, en ce qui concerne le droit d'atterrissage et d'envol de l'avion sanitaire faisant le service entre l'île et le Continent.
- 2°) Décide, à l'unanimité, de céder à l'Etat le terrain communal actuel servant d'aérodrome, soit environ 18 hectares, moyennant le remboursement par l'Etat, à la Commune, des frais qu'elle a déboursés tant pour l'achat que pour tous frais d'aménagement et autre soit: 95.000 francs. Demande que pour l'agrandissement projeté il soit tenu compte, non seulement de la valeur vénale actuelle, mais aussi des frais de mise en culture des terrains et des frais inhérents à leur remplacement.

du terrain d'
Boisfleury
à l'Etat

5/08/1939

K

Monsieur le Maire suit le C. M. au courant d'une conversation qu'il a eu avec Monsieur l'Ingénieur des Ponts et Chaussées lequel lui a indiqué que la délibération prise par le C. M. dans sa séance extraordinaire du 30 juin 1939 n'a aucune chance d'être prise en considération étant donné que la cession faite à l'Etat ne peut être que nominale.

Le C. M., après en avoir délibéré, maintient sa délibération du 30 juin 1939, ainsi conçue :

1^o) Prend acte de l'accord, de Monsieur le Ministre de l'Air, en ce qui concerne le droit d'atterrissage et d'esvol de l'aviation sanitaire faisant le service entre l'île et le Continent.

2^o) Décide, à l'unanimité, de céder à l'Etat le terrain communal actuel servant d'aérodrome, soit environ 18 hectares, moyennant le remboursement par l'Etat à la Commune des frais d'aménagement et autre soit : 75.000 francs.

- Ou, à défaut d'acceptation, décide de mettre à la disposition de l'Etat son terrain d'aviation, moyennant le paiement des annuités dues par la Commune pendant le temps que le dit terrain sera occupé par l'Etat et, que, du jour où ce dernier n'envisagerait plus son occupation, la Commune reprendrait à son compte le paiement des annuités actuellement fixées et restant dues, sans remboursement à l'Etat des sommes que ce terrain aurait versées pendant la dite occupation du terrain.

Annexes

Annexe 1

Département
de la
Charente-Inférieure

Commune de _____

Arrondissement
de
Rochefort-sur-Mer

ANNEXE I

C O N T R A T

entre

L'AERO-CLUB CHARENTAIS ET LA COMMUNE DE _____

PREAMBULE

Les représentants qualifiés des Communes de l'île d'Oléron et le Conseil d'Administration de l'Aéro - Club Charentais, ayant reconnu que la collectivité retirerait un avantage d'une Liaison Aéro-Sanitaire permettant dans un temps extrêmement bref à tout malade ou blessé grave d'être transporté à proximité d'une clinique chirurgicale proche d'un terrain d'aviation :

Ont été arrêtées entre eux les conventions suivantes :

vantes :

CONVENTIONS

Entre Monsieur _____ Maire de la Commune de _____ agissant en la dite qualité, après autorisation de son Conseil Municipal par délibération en date du _____

Et Monsieur VOISIN, en qualité de Président de l'AERO-CLUB CHARENTAIS, dûment mandaté tant aux termes des statuts de la dite association que par délibération en date du 29 Septembre 1936, de son Conseil d'administration,

Il a été convenu ce qui suit :

I. - L'AERO-CLUB CHARENTAIS s'engage à mettre gratuitement à la disposition de Monsieur le Maire de la Commune de _____ sur simple réquisition téléphonique de sa part et après décision d'un des médecins accrédités résidant et exerçant sur le territoire de l'île d'Oléron, un avion sanitaire qui, sauf cas de force majeure tels que : indisponibilité de l'avion, tempête violente, brume, etc..., viendra atterrir sur le terrain de Saint-Pierre d'Oléron et transportera le malade ou blessé vers l'hôpital de son choix, sous réserve que celui-ci se trouve à proximité d'un terrain d'aviation homologué comme tel par le Service des Bases du Ministère de l'Air.

Pour des cas d'urgence, le médecin traitant peut user directement de la réquisition téléphonique, charge à lui d'en référer dès que possible à la Mairie.

II. - L'AERO-CLUB CHARENTAIS prend à sa charge tous les frais nécessaires, de quelque nature qu'ils soient, tant pour l'achat de l'avion, que pour son utilisation, son entretien, et pour qu'il soit en état continu d'alerte.

III. - Monsieur le Maire de la Commune de _____ s'engage de son côté, pour alléger les charges qui incombent à l'AERO-CLUB CHARENTAIS au terme de l'article précédent, à inscrire chaque année au budget supplémentaire de sa Commune, une subvention de 0 fr. 50 par habitant qui sera versée à l'AERO-CLUB CHARENTAIS à partir du 2 Janvier 1937 et chaque année à la même époque.

IV. - Les précédentes conventions, valables seulement pour les habitants de la Commune de _____ auront une durée de cinq années.

Elles se continueront par tacite reconduction à moins que l'une des parties ne prenne la décision de les dénoncer six mois au moins à l'avance, par lettre recommandée.

V. - Les étrangers à l'île d'Oléron pourront bénéficier du transport par avion en payant le dit transport sauf le cas d'indigence reconnue.

VI. - Les clauses contenues dans l'article 1er du présent contrat concernant l'utilisation de l'avion, seront réglées par des consignes établies par l'AERO-CLUB CHARENTAIS. Une copie de ces consignes sera remise à Mes-

sieurs les MAIRES et MEDECINS de l'île. En outre, ces consignes seront affichées dans toutes les Mairies de l'île pour être portées à la connaissance de tous les habitants.

Fait en triple exemplaire dont un sur timbre, à _____, le 5 Octobre 1936.

Le Président
de L'AéroClub Charentais
H. VOISIN.

Le Maire
de _____

Annexe 2

AÉRO-CLUB CHARENTAIS

**La Liaison Aéro-Sanitaire
entre l'Île d'Oléron et le Continent**

ANNEXE II

CONSIGNES D'UTILISATION

PAR CONTRAT PASSE LE CINQ OCTOBRE MIL NEUF CENT TRENTE SIX, ENTRE :

- 1°) LES MUNICIPALITES DE L'ÎLE D'OLÉRON ;
- 2°) L'AÉRO-CLUB CHARENTAIS,

ce dernier s'engage à transporter gratuitement par avion les malades et les blessés de l'Île d'Oléron vers le Continent.

Par lettre en date du 5 Octobre Mil neuf cent trente six ; Monsieur le Directeur de la Société des Transports de La Rochelle met gracieusement à la disposition des habitants de l'Île d'Oléron une voiture d'ambulance pour leur transport, le cas échéant, du lieu de leur habitation à l'aérodrome de Saint-Pierre Bois Fleury.

Conformément aux prescriptions du paragraphe VI du contrat précité, l'AÉRO-CLUB CHARENTAIS décide qu'à dater du Cinq Octobre Mil neuf cent trente six, et sauf modifications qui seront portées en temps opportun à la connaissance des autorités et du public, la LIAISON AÉRO-SANITAIRE entre l'Île d'Oléron et le Continent fonctionnera d'après la réglementation suivante :

1° La décision d'évacuation par avion d'un malade ou d'un blessé ne peut être prise que par un des médecins accrédités résidant et exerçant sur le territoire de l'Île d'Oléron.

2° Le choix de l'hôpital ou de la clinique est entièrement laissé au malade.

3° Lorsqu'une évacuation par avion est décidée, le médecin traitant demande à la Mairie de la Commune que l'avion soit mis à sa disposition. La Mairie téléphone au numéro 14 à Saint-Pierre pour demander la voiture am-

bulance et l'avion en donnant le nom et l'adresse du malade ainsi que l'endroit où celui-ci désire être hospitalisé.

Dès le reçu de cette communication, le numéro 14 de Saint-Pierre demande l'avion sanitaire au numéro 165 à Rochefort, en donnant tous les renseignements qu'il a reçus.

Rochefort répond si et quand l'avion pourra partir et l'heure probable d'arrivée sur le terrain de Saint-Pierre.

Le numéro 14 à Saint-Pierre transmet cette réponse à la Mairie qui a fait la demande, et le cas échéant, envoie l'ambulance à l'adresse indiquée, laquelle ramène le malade ou le blessé sur le terrain de Saint-Pierre-Bois-Fleury.

Avant le départ du malade pour le terrain, le médecin traitant prévient l'hôpital ou la clinique choisi par le malade d'envoyer une ambulance sur le terrain d'aviation le plus proche de cet hôpital ou de cette clinique.

4° En cas de force majeure, le médecin traitant s'adresse directement au numéro 14 à Saint-Pierre, à charge à lui d'en référer à la Mairie dès que possible.

5° Le transport gratuit par avion ne concerne que les blessés ou malades pour lesquels le médecin accrédité aura pris la décision de l'évacuation. Les parents des malades ou des blessés, à quelque degré de parenté qu'ils appartiennent, ne peuvent en aucun cas revendiquer le droit d'être transportés soit dans l'ambulance, soit dans l'avion. Seuls, les enfants de moins de quinze ans pourront être accompagnés.

6° Les étrangers de l'Île d'Oléron pourront en cas de maladie grave bénéficier du transport par avion en payant le dit transport sauf le cas d'indigence reconnue.

7° *Loi du 31 Mai 1934.* — En vertu des articles 42 à 43 de la dite Loi, l'AÉRO-CLUB CHARENTAIS déclare s'exonérer de la responsabilité qui pourrait lui incomber à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil.

Rochefort, le 4 Octobre 1936.
Le Président de l'Aéro-Club Charentais,
H. VOISIN.

Annexe 3

EXPOSE DE MONSIEUR CHEVRIER, MAIRE DE LA BREE-LES-BAINS

Monsieur le Président, mes Chers Collègues,

Je n'ai pas le triste privilège mais vraiment le plaisir d'être le volontaire désigné chargé de vous présenter le dossier concernant la prise en charge de l'Aérodrome de Bois Fleury dans le cadre du SIVOM.

Depuis mon élection, il m'est fréquemment arrivé avec mes collègues Maires et aussi avec Jean-Paul PEYRY, Conseiller Général, de parler de cette affaire, je dirai même que je suis surpris que cette décision n'ait pas déjà été prise depuis des années.

Jeudi dernier, tous les maires étaient réunis pour entre autres, examiner la nécessité et les avantages que pouvait présenter cette acceptation déchargeant ainsi la commune propriétaire du terrain par le biais d'un bail emphytéotique de longue durée (je puis, je crois, même vous dire que nous étions tous d'accord "sur ce point au moins").

Pourquoi accepter cette charge? Simplement parce qu'il s'agit d'un équipement d'intérêt général concernant toute l'Ile étant même persuadé que l'Aérodrome doit faire partie des nombreux équipements Oléronais indispensables, comprenant aussi que la commune de Saint-Pierre ne soit pas motivée et n'ait pas le *souci* de faire autre chose de cet Aérodrôme que la base de l'Aéro-Club actuel.

Nous devons savoir que *si* des aménagements raisonnables permettant une utilisation toutes saisons y étaient réalisés, cela permettrait sans exagération, plus de un millier d'atterrissages supplémentaires par an, puisqu'en 1987, malgré les bulletins d'informations de l'Aéronautique Civile auprès des clubs nationaux et internationaux, l'Aéro-Club d'Oléron et le district aéronautique Poitou-Charentes ont refusé plus de 500 demandes de pilotes qui désiraient venir en Oléron.

Parmi ces demandeurs, un nombre non négligeable d'étrangers qui seraient restés sur l'Ile, peut-être peu de temps, mais qui y seraient sans doute aussi revenus. Il est nécessaire de retenir qu'il s'agit là d'une clientèle disposant de moyens, que nous devons d'abord encourager à venir, ce qui confirme l'intérêt que présente l'Aérodrome dans les équipements oléronais.

Il nous faut aussi bien comprendre qu'un Aérodrome n'est pas l'affaire d'une seule commune mais de l'intérêt de toutes et que son développement ne peut être envisagé que par le SIVOM d'où nécessité de décider positivement.

Ce qui m'oblige à vous demander, afin que nous puissions prendre notre décision avec toute la sagesse nécessaire :

1° d'être convaincu que nous sommes à ce Comité Syndical, la représentation des Oléronais.

2° pendant quelques instants aussi, de bien vouloir oublier nos différences d'idées qui heureusement existent et sont nécessaires à la vie politique et démocratique puis de ne voir dans notre décision que l'intérêt Oléronais, non pas du haut de nos clochers respectifs mais du SIVOM qui, malgré nos critiques parfois exagérées, est l'institution indispensable pour réussir les grandes options nécessaires au développement de l'Ile d'Oléron.

3° de ne pas offrir et surtout de refuser à quiconque, la possibilité de se servir à des fins personnelles d'un résultat négatif sur la proposition faite.

Oui, je suis convaincu que si encore aujourd'hui nous sommes capables, comme nous l'avons déjà montré dans le passé, pour le plus récent en 1987, en décidant du centime syndical et en 1988 lors de la révision de nos statuts, qu'un pas nouveau en avant sera fait et que l'image d'Oléron s'en trouvera grandie.

Ceci étant dit, je crois que nous nous devons d'accepter la prise en charge d'équipements indispensables et par là-même, de prouver notre volonté en montrant ainsi notre solidarité par un vote positif, ce dont je vous remercie.