

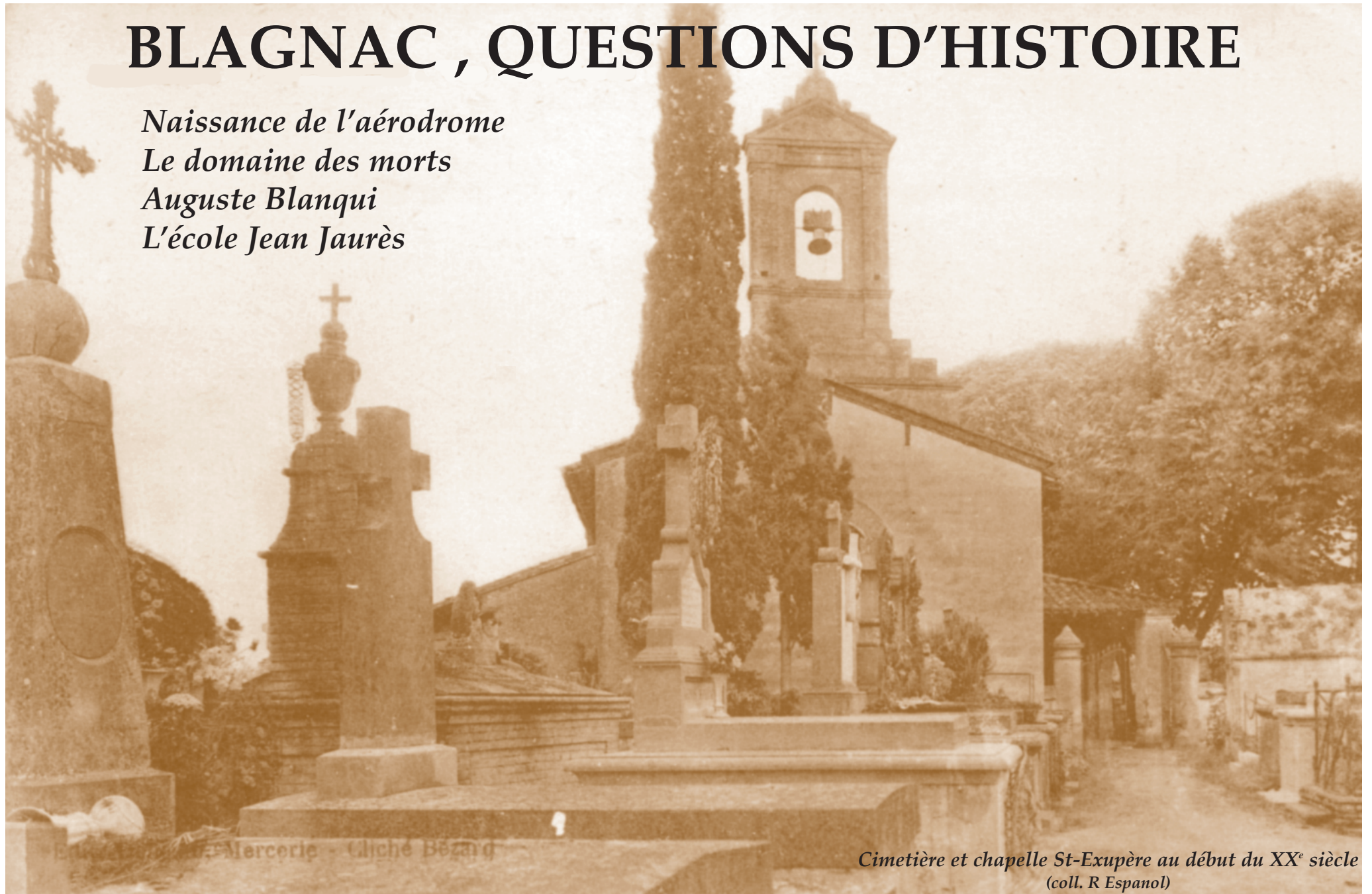
BLAGNAC , QUESTIONS D'HISTOIRE

Naissance de l'aérodrome

Le domaine des morts

Auguste Blanqui

L'école Jean Jaurès



Blagnac - Mercerie - Cliché Bézard

*Cimetière et chapelle St-Exupère au début du XX^e siècle
(coll. R Espanol)*

Courrier des lecteurs : A PROPOS DE L' « ARMAGNAC »

Après lecture de l'article paru dans le numéro 25 «l'Armagnac, un espoir brisé», nous pouvons ajouter que cet appareil le S.E. 2010 ne termina pas sa carrière avec l'exploitation par la Sageta. Le 2^e prototype, qui après la destruction du premier avait assuré la fin des essais, fut mis à la disposition de la D.T.I (Direction Technique Industrie) pour servir de banc d'essai volant du turboréacteur de grande puissance SNECMA Vulcain. La construction du Vulcain étant abandonnée, le S.E. 2010 fut aménagé pour servir de banc d'essai volant au SNECMA « Atar 101 ». Les modifications furent importantes : l'adjonction à la cellule de deux nacelles situées sous le plan des ailes et qui grâce à des batis-moteurs réglables en longueur permettait le montage d'une gamme très étendue de réacteurs ; un périscope situé à l'arrière du fuselage permettait l'observation des réacteurs en vol ; à l'intérieur de la cabine pressurisée de vingt mètres de long étaient regroupés les appareils de mesure, de contrôle et d'enregistrement ainsi que les commandes nécessaires au fonctionne-

ment des réacteurs aux essais ; pour assurer l'alimentation des réacteurs, quatre des réservoirs d'essence (18 000 litres) furent transformés en réservoirs de kérosène.

Toutes ces modifications furent jugées suffisamment importantes pour rebaptiser l'appareil qui devint le S.E. 2060 Armagnac.

Ainsi équipé l'appareil pouvait voler jusqu'à 12 000 m. Au cours d'un vol d'essai, les 4 moteurs de l'Armagnac furent arrêtés celui-ci volant sur les deux réacteurs. A l'atterrissage l'on constata que quelques rivets avaient sauté sur la partie arrière du fuselage au droit des fuseaux réacteurs. Pour parer à ces ennuis, il fut recommandé de conserver les deux moteurs extérieurs en fonctionnement pendant les essais.

Et c'est ainsi que l'Armagnac devint le 1^{er} avion de transport français à réaction ayant volé.

Louis Gaston

