TABLEAU DE BORD

N° 19
Décembre 2008

Sommaire

-p 1: Editorial et Calendrier des réunions
-p 3: Centenaire du 1er vol en région lyonnaise
-p 6: Slhada au musée 14-18 du Quartier Général Frère
-p 8: Participation Slhada chez BNP
-p 9: Journées du Patrimoine
-p 10: Guerre aérienne au lycée
-p 12: Ultimes mises en place du Concorde
-p 14: La saga des officiers mécaniciens navigants
-p 17: Mémorial Citoyen à Mâcon
- p 18: L'avion à skis
-p 21: Corlier, un altiport dans le Bugey
-p 22: Un Zeppelin dans les Hautes-Alpes
-p 25 : Actualité aéronautique régionale
-p 26: Commémoration à Montbrison-sur-Lez
-p 28: Liste des adhérents (seconde moitié)
-p 29: Tragique Ouest lyonnais

EDITORIAL

Armand ZIPFEL réalisait, courant novembre et décembre 1908, le premier vol d'un aéroplane en Rhône-Alpes sur le terrain de manœuvres du Grand Camp à Villeurbanne.

Un siècle plus tard et presque jour pour jour, la SLHADA reçoit, quelques heures avant Noël, les clefs de son nouveau « hangar », implanté au Fort de Bron, haut lieu de mémoire, où nous perpétuerons désormais, dans un cadre historique approprié à nos besoins, la mémoire des ailes et des hommes qui les ont servies, parfois au prix de leur vie.

Le label d'association culturelle octroyé **par la Ville de Bron à la SLHADA**, témoigne de la reconnaissance de l'œuvre accomplie depuis 22 ans et qu'il nous incombe de poursuivre sans désemparer, afin que l'année 2010 reçoive l'éclat qui revient à un autre centenaire aéronautique pour la réalisation duquel nous devons toutes et tous, monter sur le pont, en retroussant nos manches à air.

Un tel rendez-vous ne saurait, en effet, être l'œuvre d'un seul ou de quelques-uns, mais avant tout, l'expression d'une foi collective au service de la mémoire aéronautique et de son avenir.

Place, donc, à l'imagination et à l'action concertée !

J'assure ici, au nom de tous les membres de la SLHADA, Madame le Maire de Bron et la municipalité, de notre profonde gratitude pour l'intérêt constamment manifesté envers notre association, en l'abritant désormais dans ses murs fortifiés !

JOYEUSES FETES à toutes et tous !

Le Président Jacques BAILLET

Calendrier des réunions 2009

samedi 17 janvier 2009	Assemblée générale de SLHADA
samedi 14 février 2009	La photographie aérienne. Aurélien Regad (SLHADA)
samedi 14 mars 2009	Les briseurs de barrages. Pierre Biard (SLHADA)
samedi 25 avril 2009	Mémoire de commentateur. Jacques Noetinger (sous réserve)
samedi 23 mai 2009	Ces avions qui ont fait St Yan. Gérard Bredillet (SLHADA)
samedi 13 juin 2009	Le Nose Art. Jean-Pierre Truchet (SLHADA)
samedi 19 septembre 2009	Journées du patrimoine et/ou réunion ordinaire
samedi 17 octobre 2009	J'étais pilote de SMB-2 mais j'aime le T-6. Claude Requi
samedi 14 novembre 2009	La saga des Airbus. Intervenant extérieur
samedi 12 décembre 2009	Gabriel Voisin. Philippe-Jean Ladure (sous réserve)

Dernière minute

Le samedi 13 décembre a vu le dévoilement de la plaque apposée à l'INSA de Villeurbanne et commémorant le centième anniversaire du premier vol d'Armand ZIPFEL en région lyonnaise.

Cette cérémonie, aboutissement d'un partenariat INSA – mairie de Villeurbanne et SLHADA, magistralement organisée par notre ami Philippe Brocard et son équipe a été une franche réussite malgré le froid glacial qui régnait sur le campus. Nous reviendrons dans le prochain numéro sur cet évènement.

CENTENAIRE du PREMIER VOL d'un AEROPLANE en Région Lyonnaise

Biographie d'Armand ZIPFEL

Philippe BROCARD

C'est à partir du 19 novembre 1908, qu'un aviateur nommé Armand ZIPFEL, débuta les essais d'un biplan cellulaire de type Voisin, construit par ses soins, sur le Champ de manœuvre du Grand Camp à Villeurbanne.

Après plusieurs tentatives, il parvint le 9 décembre, à réaliser deux vols successifs de 600 et 800 mètres, au dessus de la commune de Villeurbanne.
C'est pour rendre hommage à cet aviateur peu connu, mais qui fit connaître aussi l'aviation au-delà de nos frontières, et commémorer le centenaire de ce premier vol d'aéroplane en région lyonnaise, que la SLHADA prépare deux manifestations du souvenir sur les communes de Villeurbanne et d'Albigny-sur-Saône (ville natale de ZIPFEL), pour la fin d'année 2008.

Armand ZIPFEL est né à Albigny-sur-Saône, hameau de Villevert, le 17 juin 1883, fils de Charles Zipfel, facteur de piano, rue Saint Dominique à Lyon, et d'Ernestine Reverchon.
Les Frères VOISIN ont eux aussi leur maison familiale à Albigny et, Armand camarade de collège, partage ses heures de loisirs dans sa jeunesse, avec Charles et Gabriel Voisin, ses plus proches voisins.
C'est ainsi qu'ils construisent et expérimentent des canots à voile ou à moteur qui naviguent sur la Saône. En 1906, Armand met au point un planeur qu'il essaye sur les hauteurs qui dominent Albigny, mais le premier vol ne sera pas tenté.

Le 13 janvier 1908, il est présent aux côtés de ses amis, pour assister à l'exploit d'Henry FARMAN bouclant le premier kilomètre sur l'aéroplane des Frères Voisin.
En juillet 1908, Armand veut construire son propre biplan, et obtient des Frères Voisin, une copie des plans de leur avion, du type cellulaire « Delagrange ».

en août 1908, il crée les « Ateliers d'Aviation du Sud-Est » à Villeurbanne, au n°15 de la Route de Vaulx. Un hangar lui est concédé par M. CLERC-RENAUD, entrepreneur textile.
Pour la construction de son aéroplane, il est aidé de Monsieur DESARMAUD, ouvrier mécanicien-modeleur stéphanois et prend les conseils des Frères Voisin.

Le Zipfel n°1
A la mi-novembre, le biplan Zipfel n°1 est terminé et Maurice Colliex, collaborateur des Frères Voisin vient apporter son aide à la vérification du moteur.
Les deux plans superposés (armature en frêne verni, voilure en tissu caoutchouté) sont distants de 1,50m et mesurent 10,20m d'envergure sur 2m de large. Il y a une cellule arrière stabilisatrice formée de 2 plans de 4,60m x 2m de largeur, à l'intérieur de laquelle se trouve le gouvernail de direction (1,25m x 1,10m). A l'avant, est situé le gouvernail de profondeur. L'ensemble repose sur un châssis mobile à roues folles. L'hélice de 2,10m de diamètre et 1,10m de pas, est actionnée par un moteur Antoinette 8 cylindres de 50cv. La surface portante est de 52 m2, et le poids total de l'appareil est de 470 / 500Kg.

Les essais au Grand Camp
Le 19 novembre, il effectue sur le terrain de manœuvres du Grand Camp à Villeurbanne (emplacement actuel du Campus Universitaire de la Doua), la première sortie de l'appareil.
Malgré la tenue secrète du jour et de l'heure de cette première sortie, plus de 200 personnes accompagnent en cortège l'avion et son pilote depuis les Ateliers du Sud-Est jusqu'au champ de manœuvres.
Après une rapide mise en œuvre, l'avion décolle sous les yeux de la foule et d'un journaliste du Salut Public : « L'appareil file à une allure d'environ 45 à 50 km/h. Très nettement, à 5 ou 6 reprises, il quitte le sol, mais la vitesse n'est pas encore assez grande, et l'on constate de nombreux ratés dans les explosions du moteur ».
Puis rapidement : « L'aviateur dirige admirablement son aéroplane. Nous observons facilement la commande du gouvernail et nous constatons que l'appareil obéit avec une docilité parfaite.

Après avoir piqué sur la Doua, l'aéroplane incline sur la gauche, décrit une courbe superbe et continue vers la butte. ».

Malgré un léger accident à l'issue du 3e essai, « peu d'appareils se sont aussi bien comportés à leur première sortie » dira Maurice Colliex aux journalistes.

Le 24 novembre, l'appareil s'élève du sol et fait quelques bonds de 60m, à une hauteur de 1,50m, dans de mauvaises conditions météorologiques.

Le 26 nov., il vole sur 400m, à 8/10m de hauteur.

Plusieurs vols se succèderont, notamment les 26 et 27 nov., au cours desquels les réglages permirent à Zipfel, d'être le premier Lyonnais à avoir volé sur avion à moteur le **9 décembre 1908**, avec deux vols successifs de 600 et 800 mètres à une hauteur de 6 à 8m.

Zipfel à Berlin

Devant l'accueil peu encourageant qui lui est réservé en France, Zipfel part ensuite en Europe pour différentes présentations aériennes, notamment le janvier 1909, il part pour Berlin, afin de participer au concours d'aviation du journal « Lokal Anzeiger » sur le terrain du champ de manœuvres de Tempelhof. (L'appareil est un Delagrange-Farman).

Il dispute seul le concours. Les débuts furent contrariés par un très mauvais temps. Le 28 janvier, le Prince Henri de Prusse et plusieurs princesses de la famille impériale, ne purent assister à un véritable vol. Le terrain était en effet recouvert de 5 à 6cm de neige.

rabattit l'appareil, le choc brisa l'aile gauche et faussa le châssis.

Il partit ensuite pour Vienne, où il devait rester jusqu'à la fin de l'année.

En septembre 1909, il vole à **Lisbonne** au Portugal, dans l'ancien hippodrome de Belem et effectue un vol de 200m à une hauteur de 8m. En décembre, il vole en Turquie, à **Constantinople**.

En 1910, il est de nouveau à Berlin ou il vole 20 minutes en présence de Guillaume II et est applaudi comme un triomphateur !

Lors de la Semaine de l'Aviation à Lyon-La-Poudrette, du 7 au 15 mai 1910, il sera en charge de l'entretien et de la réparation des appareils de l'Ecurie Voisin.

Dans son atelier du Gand Camp, il construira par la suite, plusieurs appareils pour des particuliers.

Il partira ensuite dans le train des équipages pour la durée de la Guerre 14-18.

Il se marie à Jeanne Chaillon le 17 juin 1933, soit à l'âge de 50 ans jour pour jour, à la mairie du 1er.

A partir du 5 janvier 44, il se retire à la Maison Départementale de Retraite d'Albigny. C'est dans le plus grand dénuement qu'il passe ses derniers jours. Après une fugue de la Maison de Retraite, son corps est retrouvé plusieurs jours plus tard, sur les berges de la Saône, le 3 février 1954. Il est probable qu'il ait été foudroyé par une congestion due au froid. Il avait 71 ans.

C'est ainsi qu'Armand Zipfel disparaît, et tombe dans l'oubli. L'histoire ne retiendra que la folle épopée des Frères Voisin, contre les Frères Wright ! Une bataille pour la conquête de l'air, qui se jouait principalement en région parisienne

Dans le cadre du 90ème anniversaire de l'Armistice de 1918, le "Musée d'Histoire Militaire de Lyon" implanté au Quartier Général Frère, avait organisé du 7 au 20 novembre, une exposition temporaire sur la place prépondérante qu'a occupée Lyon durant le conflit. La SLHADA a été associée à cette exposition, quant à la conception et à la réalisation de la partie "Aviation".

Cette exposition a montré l'extraordinaire rapidité avec laquelle le Plan WVII de mobilisation a été appliqué : 100 000 hommes de la XIV Région Militaire ont été incorporés en quelques jours.
- Très rapidement, toute l'industrie de la région lyonnaise y compris les bassins d'industrie lourde, tels Le Creusot, Saint-Etienne, Roanne, Saint-Chamond, Givors, Lorette, Rive-de-Gier, se sont transformés en économie de guerre. Cette région est devenue – avec l'Ile de France – l'une des deux principales forces de production de guerre.
- Les nombreuses usines chimiques régionales ont produit 80% de la production française des composants nécessaires à la fabrication d'explosifs militaires, ainsi que le chlore, le chlorure de chaux, le phosgène, l'ypérite pour la fabrication des "armes nouvelles"…
- Les télécommunications ont connu également un extraordinaire et rapide développement régional. Sur le terrain militaire de La Doua, a été construit un impressionnant émetteur permettant des liaisons radio à longue distance avec nos alliés, y compris la Russie. Cet ensemble – le plus puissant à cette époque – était constitué de 8 pylônes de 120 mètres de hauteur. Il restera opérationnel de nombreuses années.

Sept panneaux photographiques et explicatifs ainsi que quelques pièces d'époque prêtées par le musée de la SLHADA, constituaient la partie "Aviation".

✈Le premier panneau retraçait brièvement l'histoire du "champ d'aviation" de Bron de 1910 à 1914, avec un rappel du vol capital effectué par Zipfel en 1908 au camp militaire de La Doua.
En I910, Bron était une école de pilotage civile importante dirigée par Kimmerling. En 1912, sur ce même terrain, s'installait le 3eme Groupe Aéronautique. Des pilotes militaires – ils seront parmi les premiers - furent formés et deux escadrilles crées.
Mais ce centre de formation au pilotage sera rapidement dissout dès août 1914, la formation des pilotes militaires étant alors normalisée au sein de quatre écoles, dont Amberieu. Une autre mission lui sera confiée.

✈ Deuxième panneau : Dès le début du conflit en août 1914, Bron voit son activité croître très rapidement par la création d'écoles de spécialisation :

- école de mécaniciens,
- école de monteurs d'avions,
- école de voiliers, d'électriciens, de conducteurs (200 véhicules-instruction)

Ce sont 12 000 hommes qui seront ainsi formés à Bron qui sera considéré comme un des centres de formation les plus importants en France.

Bron - Centre de formation des mécaniciens

✈ Troisième panneau : Les constructeurs aéronautiques doivent quitter la région parisienne pour s'éloigner du front. Neuf constructeurs d'avions occupent 15 usines à Lyon et sept fabricants de moteurs s'installent dans 9 autres. Ce panneau montrait que la majeure partie de ces usines était située dans la partie Est de la ville.
En août 1914, la production était de 50 avions/mois. Elle atteindra 1392 avions/mois en novembre 1918. Durant toute la guerre, 52 146 avions et 80 900 moteurs seront construits en France, dont une grande partie à Lyon.

✈ Quatrième panneau : "Construction à Lyon – Assemblage à Bron".
Les appareils étaient transportés de Lyon vers les ateliers du champ d'aviation par convois automobiles ou hippomobiles. Les mécaniciens formés à Bron, procédaient au montage de ces appareils de marques différentes, et aussi aux essais. Des centaines d'heures de vol furent ainsi effectuées par des "pilotes réceptionnaires". Nombreux furent les incidents et accidents.

✈ Cinquième panneau :" Constitution des escadrilles à Bron".
44 escadrilles représentant 400 avions et à peu près 600 navigants, furent constituées à Bron. Un panneau récapitulait ces escadrilles en montrant les marquages de chacune d'elles avant leur départ rapide pour le front.

Hélice de bombardier Caudron G4

✈ Sixième panneau : "La Défense Aérienne à Lyon"
Craignant des bombardements par " Zeppelins", l'escadrille dite de Meyzieu – chargée de la défense de Lyon – avait été positionnée à Jonage. Cette escadrille eut une activité aérienne intense, mais n'eut pas à intervenir.

✈ Septième panneau : "Les avions 1914 – 1918"
De belles photos de quelques uns des principaux avions ayant participé au conflit illustraient ce panneau.

Quatre magnifiques maquettes – très cordialement prêtées par M. Bernardet du "Mémorial Citoyen" de Macon ont particulièrement intéressé les nombreux visiteurs. Les spécialistes ont admiré la précision de ces maquettes.
Des pièces originales provenant du musée de la SLHADA ont été exposées, notamment une hélice de bombardier bimoteur "Caudron G4".

Cette partie "Aviation" de l'exposition, a été conçue et réalisée par P. Lussignol, A. Sauty, B. Large, J. Cancellerini, ainsi que par le rédacteur de ces quelques lignes. D'autres membres ont assuré les visites lors des temps d'ouverture.
Tous ont apprécié les excellents contacts qu'ils ont eus avec les Administrateurs et les membres du " Musée Militaire de Lyon". Ce musée mérite vraiment d'être visité.
Cette exposition temporaire, qui semble avoir rempli sa mission, a montré et prouvé que dans tous les domaines, Lyon et sa région ont pris une part prépondérante dans l'effort national lors de la "Grande Guerre".

Jean Claude MATHEVET

La participation de SLHADA chez BNP Paribas de Bron

par Yves LAURENCOT

Début septembre, un message dans ma boîte aux lettres Internet attire mon attention : la grande banque BNP Paribas inaugure sa nouvelle agence à BRON et nous propose de fournir la décoration des locaux pendant un mois, sur le thème de **l'aviation à Bron.**

Il va de soi que l'affaire a été vite emballée et que nous avons donné notre accord avec empressement.

Dans le courant du mois d'octobre une première rencontre avec **Mmes PHAM et LENZ-SANNICOLO** permet la visite des locaux à décorer. Une seconde réunion a lieu au Caquot, au cours de laquelle nous choisissons ensemble les objets susceptibles d'être exposés

Vient ensuite un échange de courrier concernant les modalités de la cession temporaire et la définition des droits afférents aux documents. Puis c'est la mise en état d'exposition de la vitrine et des maquettes ressorties de leurs boîtes où elles dormaient depuis le départ du Bât.A.

Et le **16 octobre**, en fin d'après-midi, eut lieu l'inauguration, en présence de **Mr MASSON** responsable des agences Lyon-Est. Nous avons pu constater que nos documents et matériels avaient bien été mis en valeur et que le public semblait surpris et très intéressé par cette exposition.

Les Journées Européennes du Patrimoine des 20 et 21 septembre 2008

A l'occasion des journées européennes du patrimoine, la **SLHADA** avait imaginé un parcours pédestre des stèles et monuments aéronautiques **sur le site de l'aéroport de Bron-Chassieu**.

Pendant cette marche qui durait environ 2 heures, 2 kilomètres étaient parcourus et l'on visitait successivement le monument de Gaston Caudron, la stèle de Maryse Bastié(**1**), le hangar Caquot avec sa plaque « Aux Aviateurs de Bron », la nouvelle aérogare et la pierre en souvenir de Louis Mouillard(**2**). Puis on partait pour le carrefour des Marauders, où l'on trouvait la stèle du B-24 suite au crash à la carrière Astier (**3**) et le monument de Joseph de Joux dédié « Aux Aviateurs de Bron »(**4**). On terminait sur le chemin du retour, par un tour d'horizon sur les terrasses du bâtiment « A ».

Sur ces deux journées nous avons accueilli une soixantaine de personnes qui se sont montrées satisfaites des informations reçues et de la documentation qui leur fut remise. En effet, nous avions rédigé un « petit livret » de 8 pages donnant une brève description pour chaque site visité. De plus, et ne reculant devant aucun sacrifice pour satisfaire notre nombreuse mais élégante clientèle, nous avions rédigé un bref historique de l'aéroport de Bron.

Au final, ce fut une bonne opération publicitaire pour nous, avec l'occasion de faire connaître ces événements qui ont marqué **la vie aéronautique de notre région.**

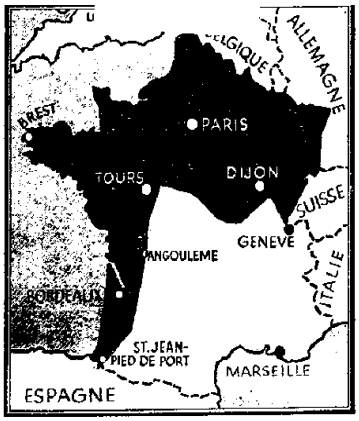
Guerre aérienne au Lycée… !

La rentrée **d'octobre 1940** au lycée, fut l'une des plus tristes, pour ne pas dire lugubre… !
Le nouveau principal, un ancien prof. de math. peu sympa, fit défiler tous les élèves un par un, devant la plaque commémorative, sous le porche d'entrée.

La note était ainsi donnée pour l'embrigadement de la jeunesse et je n'évoquerai pas aussi le « **salut aux couleurs** » quotidien, les lettres au Maréchal (et ses réponses !), etc….etc….aussi, ce n'est pas l'objet de ce récit.

Il faut tout de même savoir que dans ce lycée d'une ville importante de la région, la population scolaire se divise rapidement en 3 couches : ceux qui étaient pour les Anglais (on ne disait pas encore « gaullistes ») ; en face d'eux, les partisans du Maréchal ; puis la grande masse de ceux qui se contentent de « faire de bonnes études ».

Et ce fut la **RAF** qui déclencha tout, lorsqu'un demi-pensionnaire venant tous les matins de la commune voisine, avec ce que l'on appelle aujourd'hui, le car scolaire, exhiba furtivement un **tract** lancé de nuit par l'aviation anglaise : « le courrier de l'air » par un **bombardier Wellingto**n, et comportant au recto, une grosse cocarde tricolore. Si mes souvenirs sont exacts, sur un côté était évoqué la bataille d'Angleterre, et de l'autre, les défaites que subissait l'armée italienne en Afrique.



Les conditions de paix que l'Allemagne compte imposer ne sont pas révélées. Selon la presse allemande elles sont dures, bien plus dures même que celles de l'Armistice.

FRANCAIS !

ETES-VOUS DISPOSES A LIVRER TOUTES LES RESSOURCES DE VOTRE PAYS A L'ENNEMI ? ETES-VOUS PRETS A LUI REMETTRE VOS AVIONS, VOS CANONS, VOS NAVIRES, VOTRE ESSENCE ET VOS VIVRES ?

FRANCAIS !

CONSENTIREZ-VOUS A MOISSONNER POUR LES ALLEMANDS, A EXTRAIRE DU CHARBON POUR LES ALLEMANDS, A FABRIQUER DES ARMES POUR LES ALLEMANDS....?

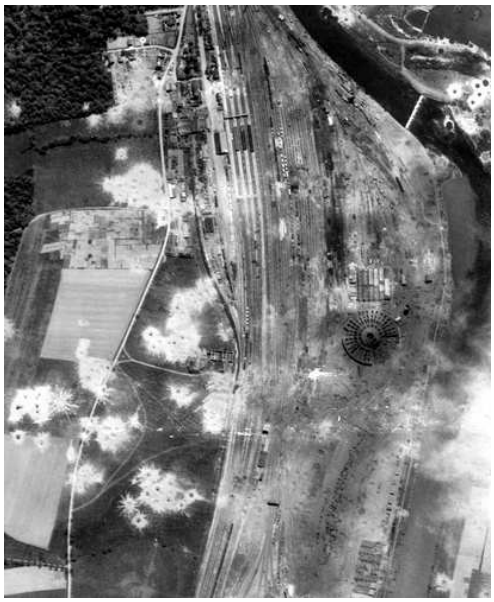
51

(ci-contre un autre modèle de tract)
Les « grands « de 3e se mirent à le recopier, le plus fidèlement possible, en écriture bâton bien sûr, pour ne pas être identifiés. Quelques feuillets furent même déposés à la conciergerie, dans les boîtes de certains profs repérés, comme particulièrement « anti-anglais ».

Et ce fut le signal qui déclencha de joyeux chahuts dans le lycée, dans les salles d'études 1 et 2, et qui devaient durer pendant toute l'occupation… !
C'étaient souvent quelques « grands pensionnaires » qui étaient à l'origine des incidents les premières années, dans la « une ». Et Mr Bulas, qui était souvent de service, un bon bougre assez âgé, matheux dans l'âme, et qui, je le crois maintenant, n'était pas hostile à nos **« combats aériens** », devait cependant sévir, pour sauvegarder son gagne-pain…

Voici en raccourci, la description d'une scène de cette guerre aérienne en salle : subitement, en deux ou trois endroits de la classe, se déclenchait une imitation de sirène, et aussitôt quelques élèves lançaient un sonore « M'sieu, y a une alerte! » . Aussitôt, Bulas tapait sur sa table, en nous disant : « ne vous affolez pas, nous ne devons pas bouger, tant que le Surveillant général ne vient pas nous chercher »…

Alors les bourdonnements des moteurs d'avions, commençaient à se faire entendre dans tous les coins, avec des exclamations: « **C'est les Anglais M'sieu ! c'est des bimoteurs !** ». La DCA intervenait sous forme de piétinements en rafales rageuses. Bulas ne réagissait plus, au contraire il paraissait même apprécier. Et puis, d'un seul coup, soulevant nos pupitres, par rangées complètes, c'étaient les déflagrations des bombes !
« M'sieu, ça tombe pas loin, c'est encore sur la **gare de triage** ! » .Ensuite arrivaient les **chasseurs allemands**, au bruit de moteur caractéristique. « C'est les boches M'sieu, qui arrivent trop tard ! ».



Alors Bulas ne pouvait plus tolérer ce vacarme. Il y allait de son gagne-pain ! En tapant des deux points sur son bureau, il criait : « Je vous interdis, on dit « les Allemands »! ». Et souvent on n'avait même pas le temps de déclencher les sirènes de « fin d'alerte », car la porte s'ouvrait brutalement, et le Surveillant général surgissait en criant : « Toute la permanence aura deux heures de retenue pour jeudi après-midi ! ». Alors montait la clameur de tous les innocents : »M'sieu, nous on n'a rien fait ! »

Il y eut même un jour, sur dénonciation d'un fils d'agent de police, une visite de la prison de la ville, organisée pour quelques « grands ». Ce qui eut juste l'effet contraire, et c'est alors que les choses plus sérieuses commencèrent, et qu'un petit groupe s'organisa….

Gilbert GIBARD

Ultimes mises en place du Concorde

(d'après un ancien article « Présence » d'A.F de déc.2005, remis par Mr Chichignoud à Mr Jean DENIS)

Le dernier Concorde d'Air France, F-BVFF vient d'effectuer un dernier roulage entre la zone industrielle d'A.F Industrie et son ultime lieu d'exposition à l'entrée de la plateforme aéroportuaire de **Roissy Charles de Gaulle** (zone centrale, près de la tour de contrôle, en face de l'hôtel Hilton).
Aéroport de Paris a en effet réalisé une plateforme sur laquelle est exposé le Concorde en position décollage, incliné à droite et orienté vers l'ouest, symbolisant ainsi, un départ vers New-York.
L'installation est complétée par un dispositif lumineux, mettant en valeur l'avion sur son piédestal. Situé à proximité d'un carrefour de taxiway, Concorde est également visible des passagers à bord des avions au roulage, donnant l'impression aux spectateurs, que l'avion décolle !
Le F-BVFF (numéro de série 15) a été livré à Air France le 23 octobre 1980. Son dernier vol a eu lieu le 11 juin 2000 après 12 421h de vol et 4 199 atterrissages !
A rappeler que sur 20 appareils franco-anglais construits (prototypes, présérie et série), 15 sont actuellement présentés dans des musées en France, Angleterre, Allemagne et USA.

Sept Concorde français sont ainsi préservés :
-**Paris-le-Bourget** : Musée de l'Air et de l'Espace, prototype 001 F-WTTSS et F-BTSD série N°13

Concorde en duo au musée de l'Air

-**Toulouse-Blagnac** : F-WTSB premier avion de série et F-BVFC série N°9

-

-**Orly-Athis-Mons-Paray** : muséePayen F-WTSA premier avion de présérie

-

- **Sinsheim** (Allemagne) : F-BVFB série N°7

avec son ancien collègue Tupolev…

Washington : F-BVFA série N°5

Les Anglais ont aussi conservé 8 Concorde, repartis dans des musées en Angleterre, Ecosse, à la Barbade et aux USA (New-York et Seattle).

CONCORDE, Avion mythique, fait maintenant partie du patrimoine aéronautique mondial et toujours présent, il continue à nous faire rêver… !

La saga des officiers mécaniciens navigants

Clément Ader en 1890, les frères Wright en 1903, Blériot, Farman et la plupart des pionniers de l'aviation ont été des inventeurs, de véritables bijoutiers de la mécanique, qui ont « chevauché » leurs machines et ont été de fait, les premiers pilotes.
A cette époque, il fallait d'abord maîtriser la mécanique avant d'aborder le pilotage.

Un peu d'histoire

L'officier mécanicien navigant (en abréviation l'**OMN**), trouve ses racines dans les premiers mécaniciens placés côte à côte, ou en tandem avec les pilotes sur des avions monomoteurs. Ils effectuaient la visite pré-vol de l'avion, les dépannages et l'entretien en escale, dans des lieux déshérités, le long de la côte Est de l'Amérique du Sud.
A partir de 1920, fut créée la ligne Paris-Londres-Paris, assurée par des Goliath français et des Handley-Page anglais. Le Laté 25 et 26 furent mis en ligne en 1927, les mécaniciens étaient affectés à une mission qu'ils devaient poursuivre jusqu'au bout, même en cas de changement de pilote ou d'avion,
Le dépannage au sol était à la charge du mécanicien navigant qui arrivait avec l'avion dépanneur. Ils apprirent à piloter sur le tas, mais aussi en école de pilotage, pour soulager les pilotes durant le vol, devenant ainsi pour le pilote, le premier pilote automatique…. !

A l'arrivée des avions multimoteurs, notamment hydravions, avec deux pilotes à bord, ils participèrent, de plus près encore, à la conduite du vol, en surveillant et assurant les réglages fins des moteurs, au travers de l'instrumentation. Ils stoppaient par exemple, un moteur défectueux, avant que les dégâts ne soient irréversibles. Ne perdons pas de vue qu'ils effectuaient la visite prévol extérieure et intérieure de l'avion, afin de contrôler son aptitude au vol et l'état extérieur de la machine.
Le premier avion construit avec un poste de mécanicien navigant, fut le **Boeing 307,**
quadrimoteur pressurisé, dont le premier vol remonte au 31 décembre 1938.
En France, le Bloch 161 Languedoc, le Latécoère 521, puis 631 étaient équipés d'un tableau de bord spécifique à la fonction du mécanicien navigant.

Un vrai métier

Etre mécanicien navigant, devint une profession à part entière, nécessitant l'obtention d'un brevet. Après la seconde guerre mondiale, l'arrivée des multimoteurs modernes, très sophistiqués, rendit le mécanicien navigant indispensable. Il disposait d'un tableau de bord qui présentait de nombreux paramètres, et les réglages permanents des moteurs de plus en plus puissants mais fragiles (moteurs surcompressés). Il assurait aussi la gestion des systèmes : pressurisation, électricité, carburant, pneumatique, hydraulique…

Sur avions long-courriers (Lockheed Constellation et **Super Constel**.), il devint même nécessaire d'embarquer deux mécaniciens navigants, qui travaillaient simultanément dans certaines phases de vol. Les temps de vol et la conduite machine ont nécessité cette composition d'équipage. Ils furent même au nombre de trois sur les plus gros Latécoère. Ils étaient devenus en titre, des officiers mécaniciens navigants ou OMN et entraient dans la plénitude de leur métier.

Le contenu du brevet et l'organisation de l'entraînement évoluèrent au fur et à mesure des progrès technologiques. L'avènement des réacteurs ne prit pas les OMN au dépourvu, ceux-ci participèrent de plus en plus à la conduite et au suivi du vol et de la trajectoire. Dans les années 70 et 80, furent intégrés des modules d'acquisition de compétences en navigation, radio-communication, propulsion, nouvelle instrumentation « glass cockpit ».

Ce fut le cas des mécaniciens navigants militaires qui demeurèrent attachés à la conduite des moteurs, mais disparurent peu à peu, sauf lorsque la certification de l'avion nécessitait leur présence (Transall C160 par exemple, à turbopropulseurs). Précisons tout de même qu'ils sont beaucoup plus sollicités que les OMN civils pour les opérations au sol : chargement, déchargement, maintenance. Ils ont de toute façon prouvé leur capacité à s'adapter, beaucoup de ces mécaniciens navigants militaires, ayant ensuite travaillé dans les Compagnies aériennes.
Au début du métier, les OMN étaient issus des services d'entretien de l'Armée de l'Air, ou des Compagnies aériennes, mais l'introduction de l'électronique a fait s'élargir le recrutement, parmi d'autres catégories de professionnels. La base minimale du recrutement, à partir des années 70, devint les BTS ou les DUT technologiques. Les OMN, qui travaillaient dans les cockpits de ces avions long-courriers, multimoteurs à pistons, puis réacteurs ou turbopropulseurs, avaient pour collègues : le commandant de bord, le pilote, le navigateur et le radionavigant.

A la Postale, sur Fokker 27 notamment, puis à Air-Inter sur **Caravelle**, la présence de l'OMN a permis de mettre en œuvre des atterrissages dits « tout temps », même par visibilité quasiment nulle. Cette manœuvre, à l'époque (1970), était impossible sans OMN, la technologie étant encore insuffisante

Contraction des équipages

La réduction du nombre des spécialités et donc des membres d'équipage, a d'abord fait disparaître le radionavigant, puis le navigateur.
Le Boeing 707 passa ainsi progressivement de l'équipage à cinq membres, à l'équipage à trois.
Ces professionnels se sont transformés, certains devenant OMN, d'autres devenant pilotes.

Ce fut le début d'une longue série de conversions qui a touché aussi les OMN, dont un grand nombre (plus de 600), sont devenus pilotes, puis commandants de bord. Ils ont par là, démontré leur capacité d'adaptation.

Au début des années 80, les mutations technologiques entraînèrent la réduction des équipages et la disparition de la profession d'OMN. Ces derniers et leurs représentants, qu'ils soient de l'encadrement ou syndicaux, anticipèrent une fin annoncée de la profession, afin d'assurer une transition harmonieuse pour tous. Ils relevèrent le défi d'une ultime adaptation. Ils renforcèrent encore le champ des connaissances de l'OMN qui reçut alors la formation nécessaire, pour un passage ultérieur dans la fonction de pilote de ligne. L'ingénieur navigant de l'aviation civile (INAC ou IN), ainsi conçu, vit le jour fin 82.

Dans l'exercice de la fonction de mécanicien navigant, l'IN à les mêmes prérogatives que l'OMN. En 1997, la Compagnie utilisait une trentaine de Boeing 747.
Mais les contraintes de bruit, vont annoncer le retrait des 747 : 100 en 1999 et 2000. Les retraits vont ensuite s'échelonner en fonction de l'arrivée de 777 qui remplace le 747 : 200 et 300 sur les lignes « passagers ».

Poste de pilotage de l'A-380

Le dernier vol d'un avion « passager », avec un OMN à bord, a eu lieu le 1er septembre 2006. A compter de cette date, il n'y avait plus que des avions 747 : 200 cargo en exploitation. La capacité des soutes du 777 et les économies de carburant à réaliser, ont conduit à leur retrait progressif. Le dernier vol a eu lieu en décembre 2007, et a entraîné la fin de la profession de mécanicien navigant à Air France.

Actuellement, l'équipage connaît en temps réel les pannes éventuelles qui affectent l'appareil. Celles-ci sont transmises automatiquement au service central, afin d'anticiper les conditions de dépannage et de réengagement.. L'avion est équipé de « serveurs », afin de mettre en connexion tous les systèmes et assurer une liaison en temps réel avion/sol, dans les deux sens.
Sur **l'A-380,** il n'y a plus que le Cdt de Bord, le Copilote, et l'ordinateur de bord « redondant » !
Le pilote devenant simplement un **paramètre**, parmi les autres paramètres de vol…

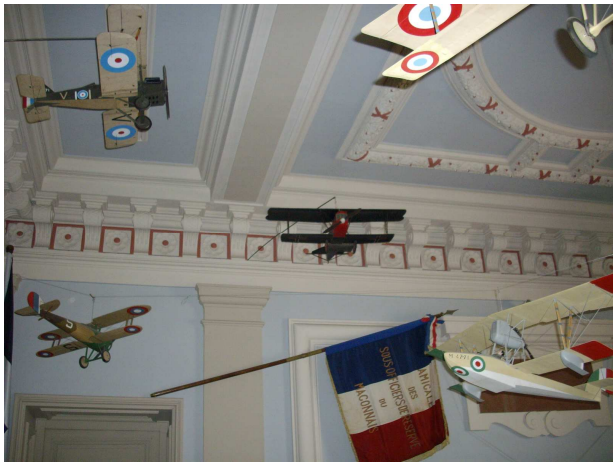
D'après le bulletin « Présence » de janvier 08, des retraités d'A.F, remis par M. Chichignoud, à Mr Jean DENIS)

Le Mémorial Citoyen

Place du souvenir français
Flacé
71000 Mâcon
Tél/F : 03 85 34 14 13
Port. : 06 13 14 90 16

Nous ne saurions trop vous recommander la visite de ce lieu de mémoire, pour la densité et la qualité des pièces présentées.
Si l'amateur de l'aspect militaire et le citoyen attaché à la mémoire de ses prédécesseurs sont comblés, le féru d'aviation y trouve aussi son compte !

Nous avons pu bénéficier d'une visite personnalisée, par le conservateur et créateur, Mr J.C Bernardet, dont l'énergie et la conviction sont très communicatifs



Dans les salles d'un château son rassemblés, photos, documents et objets retraçant l'histoire militaire nationale, avec une accentuation régionale, de 1870 à nos jours.

Les maquettistes seront ravis : une vingtaine d'avions en bois et papier kraft d'un mètre d'envergure, d'un excellent réalisme, sont suspendus au dessus de l'escalier d'honneur. C'est l'œuvre d'un seul homme, aujourd'hui décédé.

Pierre LUSSIGNOL

Une expérimentation originale du 35e R.A « L'avion à Skis »

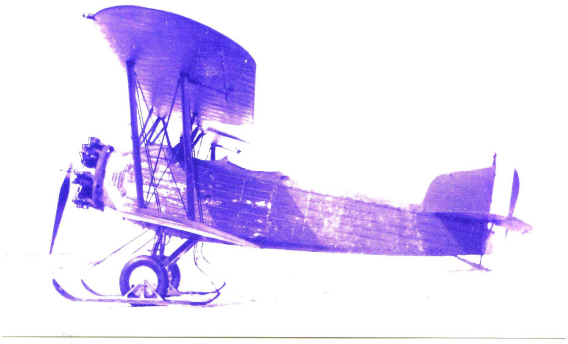
Du fait de son implantation géographique, proche des Alpes, une partie de l'activité du 35e R.A a été orientée, tout naturellement vers la montagne. Missions d'observation, lors des manœuvres des unités alpines, couverture photographique aérienne du massif alpin, étude des conditions de vol en montagne, conduisant à **Challes-les Eaux**, à la création de la célèbre « **Ecole des remous** », sous la direction du Capitaine **Joseph THORET**, tels furent les domaines expérimentés par les équipages du 35e R.A.

Son ancien chef, devenu le **Gal BENOIST**, a d'ailleurs publié en 1934, « L'Aviation de Montagne », qui est en quelque sorte, une synthèse des expériences réalisées par cette unité.

L'une d'elles, dans le 35e R.A a joué un rôle précurseur indéniable, concerne « l'avion à skis ». Cette expérimentation qui ne fut pas exempte de difficultés, d'incidents et même d'accidents graves, voici comment le Gal BENOIST l'a relatée dans son ouvrage :

« Quelques essais ont été faits près de Chamonix, au terrain des PRAZ, et à celui du FAYET-St GERVAIS. A priori l'emploi des skis, expérimentés avec succès dans les pays nordiques, ne s'impose pas dans les Alpes françaises. Il faut de plus, remarquer que les skis alourdissent l'avion, en le rendant moins maniable. Cependant en hiver, et sur terrains d'altitude de dimensions suffisantes, l'avion à skis pourrait seul atterrir sur la neige. Une solution mixte parait devoir donner satisfaction. C'est le train d'atterrissage à roues, et à skis. Il a été essayé en février 1932, sur Hanriot 431 à moteur Lorraine de 240ch. L'avion partit de Lyon-Bron et s'est posé au Fayet, non enneigé, puis aux Praz, recouvert de 30cm de neige. Il a glissé 80m en moyenne, à l'atterrissage. Il a décollé en 60m. Une seconde expérience, au terrain des Praz, recouvert d'une couche de neige compacte de 80cm, a eu pour conclusion la rupture des skis à un point d'attache, à la suite de la résistance violente de la neige accumulée contre leurs cornes »

C'est le HANRIOT 431 N°14, F-ALDC, qui fut utilisé pour cette expérimentation. Chez Hanriot, c'est l'ingénieur **Jean BICHE**, qui étudia cet équipement. Le pilote **HAEGELEN**, en effectua les premiers essais, puis il semble que ce soit le **Lt NIQUE**, du 35eR.A, qui convoya l'avion au Fayet, non sans problème… Nous le retrouverons quelques années plus tard, pilotant les MS 500, alias FIESELER STORCH, de l'Aviation des Alpes, en 1944-45.

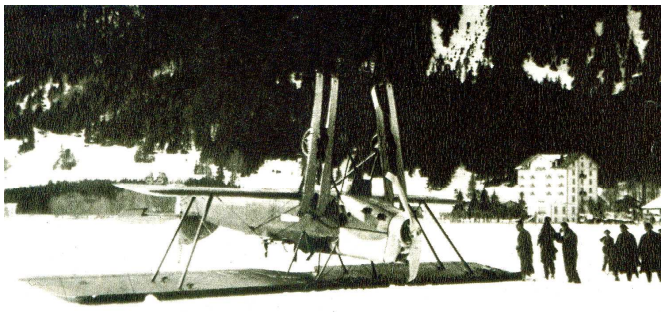


Lorraine-Hanriot 431 militaire, équipé de skis, qui fut livré à 3 exemplaires à l'E.S.A

Morane Saulnier MS 330 F-AKGU, équipé du système caréné roue-ski, étudié par la Sté MESSIER.

Le célèbre pilote d'essais **Jacques LECARME**, d'ailleurs ancien Sous-lieutenant pilote du 35e R.A, puis pilote d'essais au C.E.M.A à l'époque, nous donne un témoignage fort différent dans sa forme et sur le fond, dans le chapitre d'anthologie intitulé « L'école des nœuds », de « L'Histoire des essais en vol », de **Louis BONTE**. Plus tard, rédacteur technique de la défunte revue « Aviation-Magazine », il revient sur ce sujet, avec une plume souvent trempée dans le vitriol. Laissons lui exprimer sa vision de ces essais :

« Par une aberration curieuse, il (le Col BENOIST) réclame, pour virer dans les vallées, un avion à faible puissance : le choix fut malheureux ! Il se porta sur un affreux biplan HANRIOT, le moteur Salmson 230 ch était pour l'époque endurant, mais la cellule médiocre. De plus, le 35e R.A simplifia le problème, et fit monter deux skis sur l'axe des roues, de part et d'autre de chaque roue. Peu sûr de l'accueil du C.E.M.A, on court-circuita ce dernier. Sans essais, au premier convoyage, **les skis se braquèrent en aéro-freins,** et l'avion s'engagea en piqué incontrôlable. On découvrit alors la nécessité des sandows et câbles raidisseurs.



(**Capotage Potez 25** aux Praz du Cne RUBY au 35e R.A, le 14/3/1932 : source ARSA)

L'hiver suivant (1933-34), on monta ce système de skis jumelés, sur un POTEZ 25**,** et sur un MORANE 230, mieux choisis en qualités de vol. Au premier atterrissage sur neige vierge, aux Praz de Chamonix, **les roues non relevables**, bourrent, et dès l'impact, les deux avions passent sur le dos

Ce fut à la suite de ces erreurs, qu'il fut demandé à la Sté MESSIER, la réalisation d'une roue à 2 positions, côte à côte avec le ski. En 1936, cet ensemble est monté sur un MS 230, court en voilure pour l'altitude, et sur le prototype MS 330, mieux voilé-le F-AKGU- .Le MS 230 ne peut redécoller de la neige lourde et doit être démonté, le MS 330 va fort bien, et nous y faisons notre apprentissage. La conclusion est rapide à tirer, il est stupide d'utiliser un terrain plat, il faut utiliser les pentes. Mais les promoteurs de l'utilisation des pentes, sont vertement

rappelés à l'ordre, par les autorités du 35e R.A, pour l'incongruité de leurs conclusions. Tout cela tomba dans l'oubli, avec la guerre… »

Comme on le voit, c'est par tâtonnements, en expérimentant successivement deux skis de part et d'autre de la roue, puis un seul, fixe et monté sur l'axe, puis enfin le combiné ski-roue MESSIER caréné, où le ski mobile descend sous la roue, et comporte une échancrure centrale, permettant le passage de celle-ci, que l'on arriva à un résultat acceptable et pratique.

Après la guerre, en Suisse, **Herman GEIGER** « le pilote des glaciers », sera le pionnier de l'utilisation en montagne, de l'avion à skis, réalisant des prodiges de sauvetage, avec son petit PIPER-CUB. En France, **Firmin GUIRON** (qui s'illustra au sein de l'Aviation des Alpes, en 1944-45), utilisant un AUSTER, équipé de skis en bois de fabrication artisanale ; **Henri GIRAUD** de Grenoble, qui ouvrit la première école de pilotage en haute montagne, furent les pionniers de cette nouvelle discipline, accomplissant également, de beaux exploits.

Henri GIRAUD

Plus tard, des altiports et des altisurfaces proches des stations de ski, sont créés. Il existe actuellement une douzaine d'altiports, et on recense plus d'une centaine d'altisurfaces !

Souvenons nous cependant que ce sont les **aviateurs du 35e RA** qui, par leurs essais, **ouvrirent la voie du vol en montagne**, tel qu'il se pratique aujourd'hui !

Daniel GERBE

Sources :

-L'Aviation de Montagne (Gal BENOIST)-Arthaud 1934
-Aviation Magazine N°617 (9/1973)- N°653 (3/1975)
- DOCAVIA N°3 Histoire des Essais en Vol (Louis BONTE), disponible à SLHADA
-Photothèque SLHADA
-Tableau de Bord N°4 Juin 2001 p.2et3 « Henri GIRAUD » par P.Mathevet

CORLIER

un altiport, dans le Bugey

Pourquoi s'intéresser à cet altiport, puisqu'il y en a d'autres en Rhône-Alpes, et en particulier dans les stations de ski savoyardes ?

La première raison est qu'il est tout **près de Lyon**, la seconde est que la piste a été tracée dans un **site naturel magnifique**, et enfin que son club-house est un **tronçon de fuselage de Caravelle.**
Quand on vient du petit village de Corlier (situé au NE d'Ambérieu), on débouche sur un terre-plein dont les dimensions sont justes suffisantes pour abriter la pointe avant de la Caravelle et quelques avions légers. De là, la vue est magnifique sur la piste qui dévale la pente en dessous, face à l'Ouest où s'étend la plaine de la Bresse. Un large coup de bulldozer, mais aussi la pelle, la pioche, la brouette et l'huile de coude de son promoteur l'a créée. Engazonnée, elle s'intègre parfaitement à la forêt qui l'entoure. On imagine les sensations au décollage et à l'appontage au vu de sa raideur et de sa brièveté. Le Piel « Emeraude » qui y était basé à mon passage, doit en procurer à ses occupants !

Aller à Corlier un jour de beau temps, c'est s'offrir une belle ballade en moyenne montagne et un beau spectacle aérien. Chaque année, **l'aéro-club du Bugey** organise un rassemblement des pilotes de montagne. Cette année, c'était les 10-11 et 12 mai, l'occasion en plus, **de fêter les 10 ans de sa création**

Pierre LUSSIGNOL

Un Zeppelin dans les Hautes-Alpes

Le 20 octobre 1917, à 10h du matin, 17 hommes, en uniforme allemand, se constituent prisonniers, auprès des gendarmes de **Laragne,** une bourgade à la limite des Hautes et Basses-Alpes (avant qu'on les renomme Alpes de Haute-Provence). Il s'agit des **membres d'équipage** d'un zeppelin. Ils viennent de quitter la carcasse de leur appareil qui gît sur le vaste lit de galets du **Buech**, un affluent de la rive droite de la Durance qui rejoint Sisteron. Comment sont-ils arrivés ici, si loin du front ou d'un objectif digne de leurs bombes ?

Le zeppelin est en fait rescapé d'un raid sur l'Angleterre. Treize appareils de la Marine avaient quitté le Schleswig-Holstein, au nord de l'Allemagne, le 19 octobre, pour bombarder Londres. Au retour, après s'être délestés de leurs bombes, ils furent victimes à 5000m d'un fort vent de N.E. Deux seulement purent rentrer. Les autres franchirent les lignes françaises, mais détectés, ils furent la proie de la DCA et de la chasse.

Le **L45** eut plus de chance. Repéré à l'Est de Lyon il fut pris en chasse par l'escadrille dite de Meyzieu, basée à Jonage, chargée de la protection de la ville. Un Farman 40 le poursuivit jusqu'au Alpes, mais ses 140 km/h ne lui permirent pas de mettre le dirigeable à portée de sa mitrailleuse, ou de ses fusées incendiaires. La panne d'essence survint avant, et obligea son pilote à un atterrissage en rase campagne, près de Pont-en-Royans.

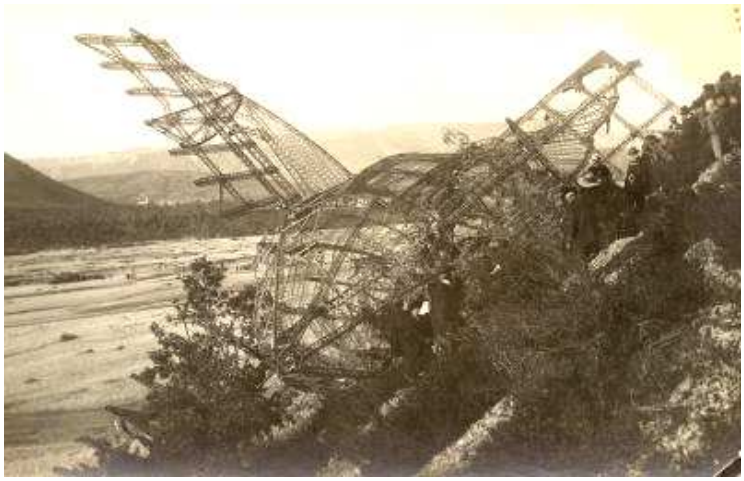
Le zeppelin continua à filer et était aperçu au-dessus de Sisteron. Il n'alla pas plus loin. Se croyant en Suisse, son équipage le posa sur la grande surface plane qu'est le lit du Buech, à la hauteur du village de Mison. Non sans peine, car il toucha le sol une première fois,

Une solution ingénieuse fut trouvée pour emmener ces poutrelles l'aluminium légères mais encombrantes. Après découpage au chalumeau en fragments pouvant être portés à dos d'hommes, les débris étaient placés sur la route et **écrasés au rouleau compresseur**. Le réseau ferré fortement sollicité pour les transports de troupes en Italie, ne fut pas encombré.

Ainsi finit l'odyssée d'un de ces plus légers que l'air, à usage militaire. Les vents avaient été les plus forts et le poussèrent des brumes de la mer du Nord, au ciel clair des Alpes du Sud, sans trop de mal pour son équipage. Pour lui, au moins, la guerre était finie… !

Notre époque

20 octobre 1917

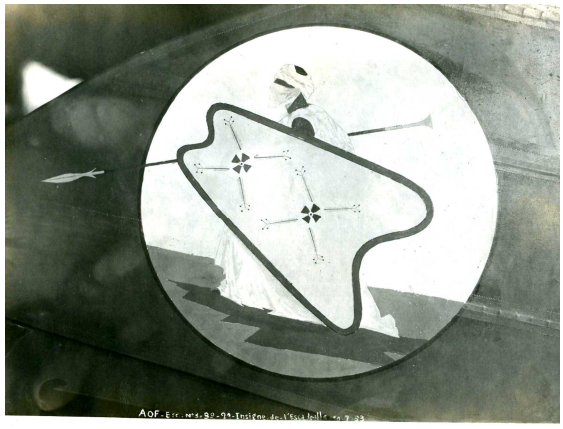


D'après la Revue « L'Illustration » d'octobre et novembre 1917
(présenté par Pierre LUSSIGNOL)

Devinette trouvée… !

Rappelez-vous la devinette dans le précédent TB à la page 7, l'un de nos adhérents : Patrice GOUT, l'a trouvée, et avec force explications !

Aussi rendez-vous dans le N° de Mai, pour y découvrir **l'escadrille.**



Actualité Aéronautique régionale

La lecture des périodiques par laquelle nous entretenons notre passion, pour tout ce qui vole, nous renseigne parfois sur des événements, des faits, des problèmes, ayant notre région pour cadre.

Ainsi, le « Fana » d'octobre 2008, mentionne le départ pour les U.S.A, du **Douglas SKYRAIDER**, propriété du collectionneur M.BOURRET, basé depuis des lustres, sur l'aérodrome de **ST Rambert d'Albon**, sans doute victime, lui aussi, de la hausse vertigineuse des frais d'entretien et des primes d'assurances. C'est bien dommage pour les futurs meetings 2009, où son absence sera remarquée.

Le Fana de septembre 2008, nous apprend par contre qu'à **Lons-le-Saulnier**, un certain Mr.J.C PARIZON a entrepris la restauration, aidé d'une équipe d'amis bénévoles, d'un CORSAIR F4U5N**,** ayant servi, il y a une trentaine d'années, dans la Force aérienne du Guatemala, puis ayant acquis le statut de « warbird » aux U.S.A. Une photo montre le fuselage presque entièrement restauré, mais il reste encore beaucoup de travail…. !

Il est cependant réconfortant de voir des particuliers, sans grands moyens financiers, entreprendre la restauration d'un tel appareil. C'est la preuve que le feu sacré, brûle encore dans notre région.

AVIASPORT d'octobre 2008, consacrait un article aux menaces qui pèsent sur le **terrain de Corbas**, et au combat mené par la municipalité et les divers occupants de ce terrain, au long passé aéronautique, pour qu'il ne disparaisse pas au profit d'une Z.I.. !

Affaire à suivre, car exemplaire de l'appât du gain, qu'engendre auprès des collectivités locales, et des promoteurs immobiliers,

Ces vastes espaces…. !

Daniel GERBE

Commémoration
à Montbrison-sur-Lez
(au sud-est de Taulignan)

Le département de la Drôme, qui d'habitude nous dispense de son climat agréable, avait le **samedi 17 mai 2008**, revêtu sa tenue la plus sombre.

C'est en effet sous un déluge de pluie, que ce coin de France, accueillait une foule importante, venue se souvenir **d'un petit gars de l'Illinois**. A l'origine de cet hommage, Mr Philippe Biolley, qui durant deux ans, a fait des recherches, à la suite des investigations entamées en 2000, par l'ARSA. Les discours et la cérémonie prévus d'origine sur le lieu du crash, durent se faire dans la salle communale, où en présence de la famille de R.K JENNINGS et des autorités locales et militaires, ils furent prononcés. « **Le 28 août 1944**, le Flight officer KEITH R.JENNINGS , à bord de son **P-47,** appartenant au 79th Fighter Group, 87th Fighter squadron, en formation avec deux autres équipiers, partaient de St-Raphaël (Var), pour effectuer une reconnaissance armée sur la vallée du Rhône, entre Valence et Lyon, sous le numéro de mission 2375 (section RED).

Ils sont rejoints quelques minutes plus tard, par quatre autres P-47 de la section WHYTE.

Le capitaine WILLIAM B.COLGAN (Red 1), leader de la première formation, aperçoit une énorme colonne de camions et de blindés à une dizaine de kilomètres au Nord de Beaurepaire (Isère). Les trois appareils prennent en enfilade le convoi, s'engageant dans une escarmouche nourrie par la riposte ennemie de la flack.
JENNINGS (Red 2) et BAGIAN (Red 3), mènent à bien leurs différents passages, mais leurs appareils subissent de gros dégâts. Red 3 s'écrase sur le flanc d'une colline des alentours, et sera récupéré deux jours plus tard, vivant, et pourra rejoindre son groupe.
Quant à Red 2, cherchant à se poser, il percute malheureusement les arbres bordant un champ dégagé qu'il a choisi, et **trouve la mort dans l'incendie de son avion.** Le leader Red 1 rentra à St-Raphaël et vit son P-47 reformé sur place, tant les impacts furent décisifs !
Les quatre autres appareils de la section WHITE, rentrèrent également très touchés par la flak. »

C'est pourquoi en ce jour, **par cette stèle**, les habitants de cette belle région se souviennent de F/O Keith R.JENNINGS qui avait 20 ans, venu de si loin, pour offrir la liberté à notre pays, au détriment de sa vie, et qui ne tombera pas dans l'oubli..

Pierre BIARD

P.S : éléments du texte, tirés de la brochure coproduite par l'ANACR et l'ARSA, les maîtres-d'œuvre de cette cérémonie.

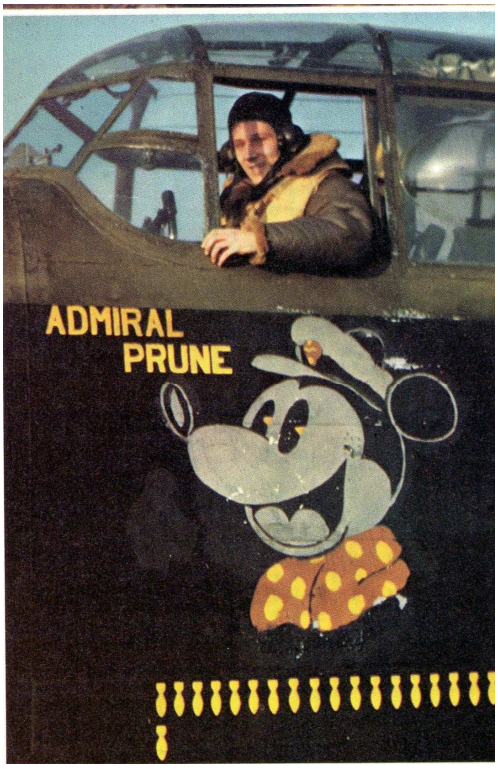
Présence de ses deux nièces :
3e et 6e à partir de la gauche
2e : pilote de la dernière guerre (89a) au milieu, Cdt du détachement d'Istres de l'US Air Force.

Sur photos précédentes :
pilote de l'US Navy, en uniforme blanc également de la famille.

Ce bel et grand OUEST LYONNAIS, mais combien si tragique… !

Dans cette belle région vallonnée, les années de guerre **43 à 45**, ont été marquées par **5 crashes**, anglais et américains, dont les souvenirs sont honorés par des stèles et tombes, en devoir de mémoire.

Par ordre chronologique, **Valsonne (1)** au lieu dit ‘ Le Pérussel » un Lancaster « Admiral Prune », ZN-Y/W4118 de la RAF du 106th Squadron, marque la première pierre de cette tragédie, dans la nuit du 4 au 5 février 43 : 4 décés
(voir mention dans T.B N°16 p.6 et site « Vieilles Tiges - Lyon : Carnet de Bord 2007 »).

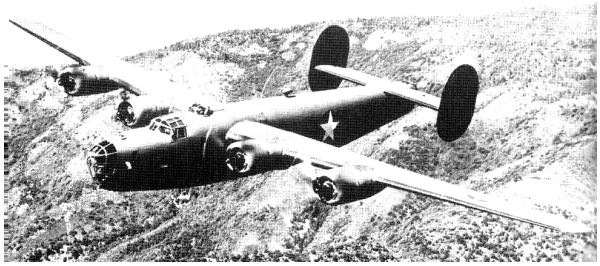


Puis à **St Cyr-de-Valorges (Loire) (2)**, à la limite NO du 69, dans le bois en bordure de la D49, plus d'un an après, dans la nuit du 27 au 28 avril 44, un B-24 Liberator de la 8th Air Force USAAF, fait 5 décès.
(site « Vieilles Tiges - Lyon : Loire » et « Portail Saint-Etienne Forez-Crash »)

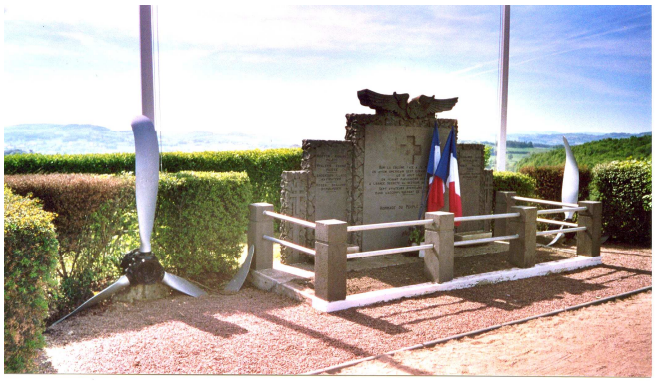
,

Trois mois après, sur le **Mont Chatard (3)**, dans la forêt de Brou, dans la nuit du 26 au 27 juillet 44, un Mosquito AZ-N sérial DZ-636 du 627th squadron de la RAF, fait 3 décès. 2 corps sont enterrés au cimetière de la commune voisine de Létra.
(voir mention dans T.B N°16 p.8).

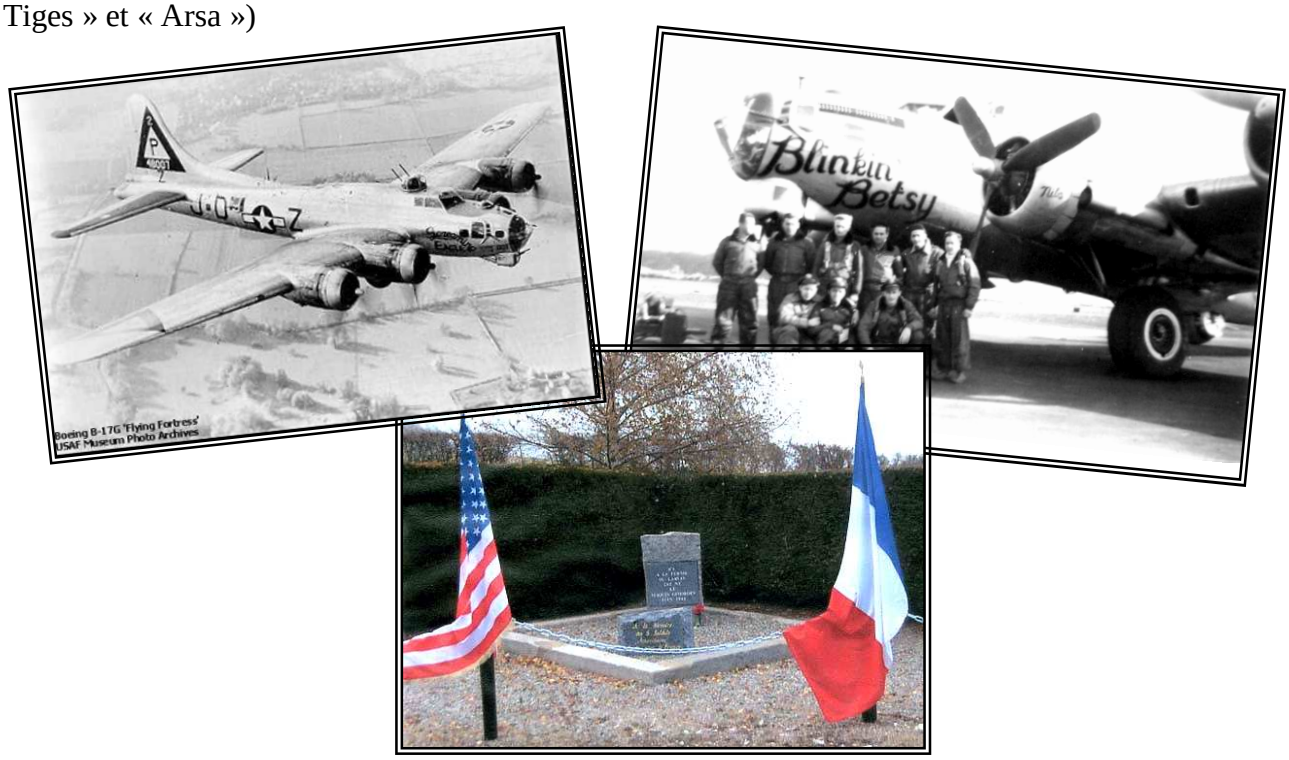
Et 18 jours plus tard, à **Duerne (4)** sur la colline « Les Croisettes », dans la nuit du 14 au 15 août 44 , un B-24 du 492th BomberGroup de la 8e Air Force, fait 7décès.
(site « Vieilles Tiges -Lyon : Rhône »)

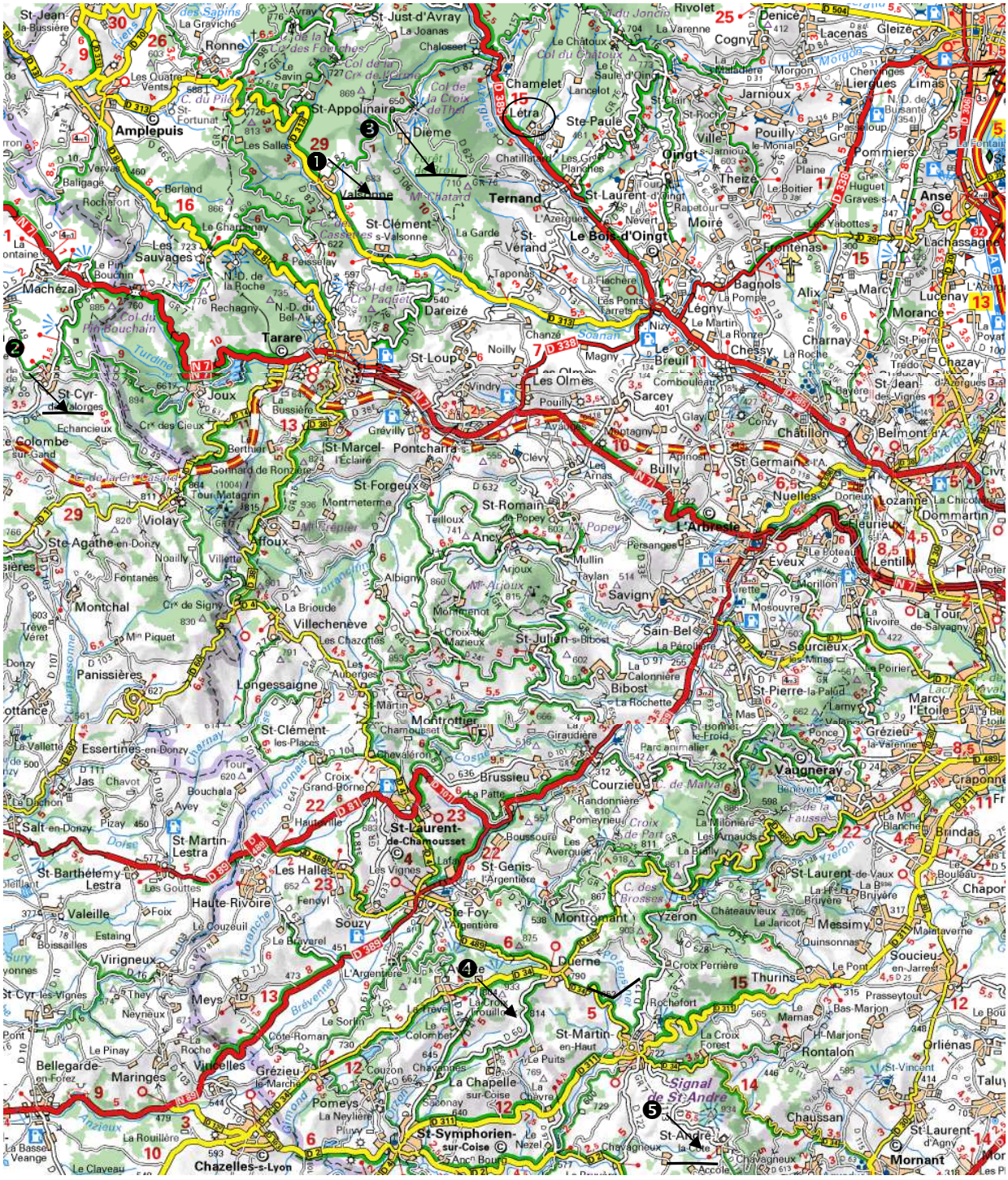


Colline « Les Croisettes »



Mais malheureusement, 7 mois après la capitulation de l'Allemagne les 7 et 9 mai 45, et 16 mois après Duerne, à **St-André la Côte (5)** en plein hiver, vers 17h15 le 10 déc.45, un B-17 « Blinkin Betsy » du 384th Bomber Group, fait 5 décés (voir TB N° 14 p.5 + site « Vieilles Tiges » et « Arsa »)





Carte de l'Ouest lyonnais, désignant durant cette période, ces endroits tragiques, où des équipages d'avions alliés ont versé leur sang, pour notre liberté.

Composition du Bureau

Président :	Jacques BAILLET	Secrétaire Administratif :	Jacques MOULIN
Vice-président Délégué :	Yves LAURENCOT	Bibliothèque :	Daniel GERBE - Pierre LUSSIGNOL
		Secrétaire Général :	Philippe BROCARD

Bulletin de liaison rédigé par les membres de l'Association
Conception, mise en page : Yves BOEL
Directeur de Publication : **Jacques BAILLET**