

SLHADA



Tableau de Bord

Bulletin d'Information, des membres de la
Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation et de Documentation Aéronautique



N°32
Juin
2015

Les deux seuls Hangars 6 subsistants des bombardements américains des 30 avril et 15 août 44 !

Sommaire de nos rubriques

page 3 **Editorial**

Activités internes

page 4 - Conférences mensuelles
et autres activités

Notre présence extérieure

page 11- Vœux de l'ANORAA Lyon 8e
12- Commémoration du crash Libérateur à Bron
13- Club de l'Air à Bron
15- Patrimoine Rhône-Alpin à la Confluence
17- Hommage aux aviateurs Rhône-Alpins à Lyon
22- Discours pour Général Brocard
25- « « François Rude
28- « « Lt Raymond Kalpas
31- « « Sgt Eric Le Hurray
34- A.G de l'URAA à Caluire
36- Salon des livres de l'Est Lyonnais à Corbas
37- Conférence « Bron 1939-1945 » à Bron

Appareils anciens

page 39- Avant la route du rhum
42- Super Mystère B1
43- **Aérophilatélie**

Actualités aéronautiques

page 44- Vol au dessus d'un nid de dunes

Faits historiques aéronautiques

page 48- La Vache qui rit
50- Crash de l'Emeraude
54- 1^{ère} étape du Tour de France
des CP aériennes anciennes
68- Fonck à Saulcy et Remomeix

Biographies

page 69- Anne-Marie Brondel
70- Robert Espérou

page 74- **Les Insolites**

page 75- **Témoignages**



*Cette revue « Tableau de Bord » peut être consultée **en couleur** sur Internet grâce au code confidentiel communiqué à tout adhérent. Pour plus de renseignements : contact@slhada.fr*



EDITORIAL

Le début de la deuxième année des commémorations du déclenchement de la Première Guerre mondiale nous a brutalement rappelé que la guerre couvrait toujours aux portes des frontières, fussent-elles éloignées et que la défense des attributs fragiles de la liberté avait encore un coût humain et matériel élevé auquel les démocraties devaient consentir dans la durée.

Cette actualité pose la question, au-delà du culte de la mémoire des hommes, de la place de l'Histoire et de la vocation de son enseignement. Une discipline dont la redécouverte des enjeux a suscité de vifs débats, au-delà de la représentation nationale.

Quid, en effet du devoir de la mémoire des hommes ayant participé à tous les conflits contemporains et celle de tous ceux qui ont servi et servent encore au sein des opérations extérieures.

La célébration, le 4 juin 2015 sur la Base Aérienne 942, du 75^{ème} anniversaire de la mort héroïque du capitaine Jean ROBERT, auquel un espace dédié sera inauguré le 11 juin prochain au sein d'EALC à Corbas, l'inauguration, le même jour au même endroit du Mirage IV P récemment classé monument historique et du Mirage III R sur lequel Jacqueline AURIOL battit des records du monde de vitesse et la commémoration en décembre prochain du centenaire de la mort de Gaston CAUDRON et de son équipage sur l'aérodrome de Bron témoignent du besoin qu'ont les hommes de se souvenir, en tous domaines, pour avancer sur des chemins de plus en plus difficiles. La traversée transatlantique de l'Hermione démontre combien l'Histoire est la vigie de l'Humanité, un tableau de bord sur le collimateur duquel les yeux doivent être rivés.

L'Histoire a souvent fauché les hommes, mais la moisson du souvenir se récolte en toutes saisons.

Bel été à toutes et à tous !

Le Président,

Jacques BAILLET

Activités internes

-samedi 10 janvier : *Conférence*

« L'aérodrome de Challes-les-Eaux »
par Jean-Noël Violette, présenté par notre
ami Roland Françon.

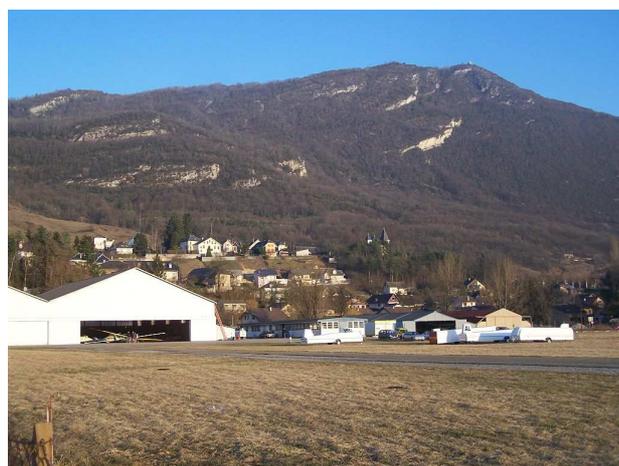


Cette première conférence de l'année nous a transporté jusqu'au pied du Mont Saint Michel à l'est de Chambéry, grâce à Mr Violette, ingénieur aéronautique, pilote et instructeur de vol à voile, afin de faire connaissance avec cet historique terrain qu'est Challes-les-Eaux.



CHALLES, AVEC DEUX AILES

*Conférence sur l'histoire de
l'aérodrome de Challes-les-Eaux*



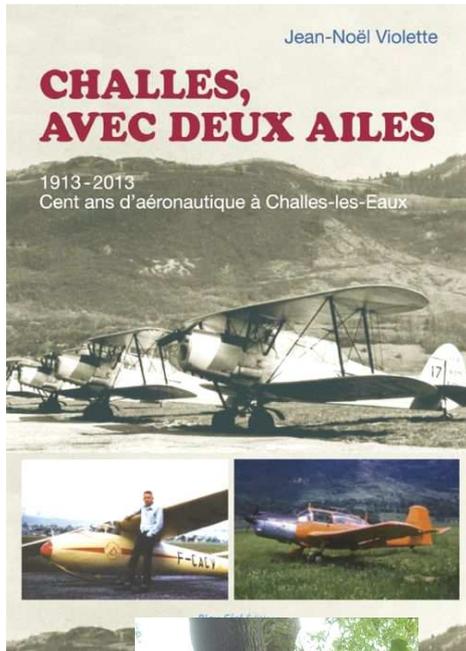
En effet, après un atterrissage d'un ballon venu de Chambéry en 1784, le terrain a reçu par la suite, le 27 mai 1913, celui du premier aviateur, le lieutenant Brocard., futur commandant du groupe des Cigognes, avec son Déperdussin TT, lors de son tour de France aérien, Puis le 26 octobre de la même année, le terrain fut officiellement inauguré et au fil du temps apparus les premiers aéroplanes en Savoie.

Au cours des années 1930 Joseph Thoret, pionnier de l'aviation de vol de Montagne y fondera la fameuse Ecole des Remous prodiguant à des jeunes aviateurs militaires, sa connaissance du vol de montagne. Puis la création d'une association de pilotage au sein de l'aéroclub de Savoie suivi d'une section d'avion populaire créée par Pierre Cot, ministre du front populaire et ancien député de Chambéry.

Après la seconde guerre mondiale, l'aviation renaît de ses cendres et l'Etat livre à l'aéroclub ses premiers planeurs et avions **biplans Stampe** conçu en Belgique



En 1972 naît le Centre Savoyard de Vol à Voile Alpin. Par ce club l'aérodrome est devenu l'un des hauts lieux de vol plané en France dont le développement dépasse largement la Savoie pour attirer de nombreux pilotes étrangers, avec une importante utilisation du treuil pour le remorquage.



Jean-Noël Violette



La stèle à l'entrée de l'aérodrome avec en particulier l'évocation du premier atterrissage du Lt. Brocard le 27 mai 1913



- samedi 28 février : *Assemblée Générale*

Avant d'assister à cette Assemblée avec la présence des adhérents et des nombreux invités, le traditionnel **repas au Kyriad** aux abords de l'aérodrome n'a pas dérogé à la photo souvenir



Puis au Fort, où d'autres collègues nous attendaient, l'Assemblée s'est tenue dans la grande et accueillante salle « Séré de Rivières ».

Parmi les personnalités présentes :

- Mme Mireille Spagiari , déléguée de la Mairie pour la Culture
- Bernard Tribble, Pt EALC
- Michel-Joseph Bennier, Pt ANSORAA
- André Chavanne, Pt Fort de Bron



Avec la présentation en vidéo-projection des rapports budget 2014 et prévisionnel 2015, le rapport d'activité 2014 et projets 2015 par notre président Jacques Baillet, notre vice-président Pierre Lussignol, notre Responsable du Musée Pierre Biard et notre trésorier Marcel Aumaître.

Puis pour terminer, une rétrospective par projection d'après les rubriques du Tableau de Bord, de notre « Activité interne » et de « Notre présence extérieure » pour l'année 2014, présenté par le Responsable communication Yves Boël.

Cette agréable fin d'après-midi s'est achevée par le pot de l'amitié en notre Aéromusée.

- samedi 28 mars : *Conférence*

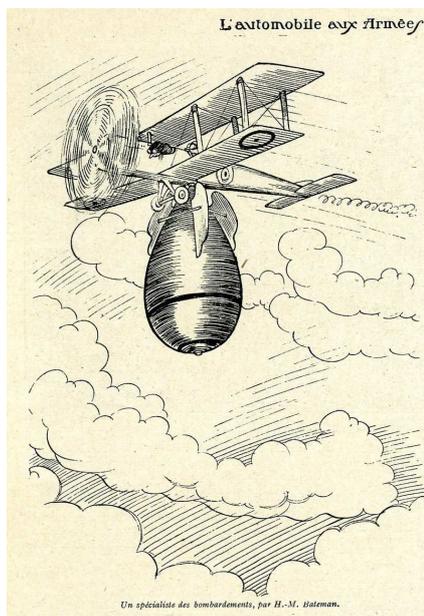
« **La guerre aérienne illustrée en 1914-18** »
par Pierre Lussignol



Présence d'une quarantaine de personnes, pour suivre une présentation très réussie d'anciennes images et affiches sur l'aviation datant de la période 14-18.

L'on a pu admirer comment **ces artistes** voyaient la guerre aérienne, comment ils la présentaient aux lecteurs et au public. Lors de cette projection, notre ami Claude Thollon-Pommerol spécialiste de cette période, n'a pas manqué d'y apporter quelques précisions en particulier sur les différents systèmes employés pour le tir au travers l'hélice.

Pierre Lussignol a surtout mis l'accent sur l'ambiance de l'époque, comment cette guerre était vécue, de par ces représentations patriotiques, politiques et principalement artistiques. La plupart des sources d'informations ont été puisées dans les archives de la SLHADA, suite aux revues de l'époque, d'albums remis par des familles, de celui d'un grand-père, d'un grand-oncle renfermant toujours des découvertes émouvantes.



Bombardement de Ludwigshafen par le dessinateur Maurice Bisset



Bombardement en Breguet-Michelin



Utilisation pour la première fois de la mitrailleuse par Louis Quenault contre un Aviatik allemand.



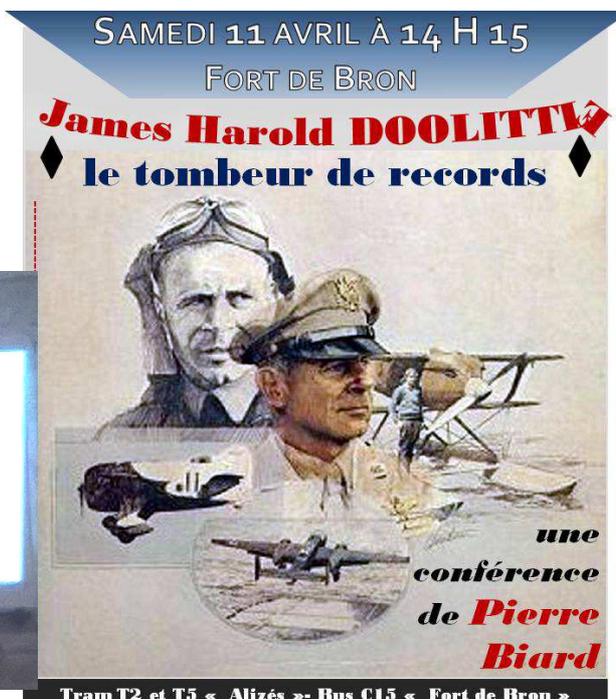
*Superbe représentation en style médiéval, pour la descente du mitrailleur décédé par le peintre-aviateur **Henri Farré**.*

Qui a à son actif, par ailleurs, ce classique buste de Georges Guynemer



- samedi 11 avril : Conférence
« James Harold Doolittle,
le tombeur de records »

par notre ami Pierre Biard



Pierre nous a présenté une biographie d'un aviateur extrêmement audacieux. Cela nous a permis de vivre le développement de l'aviation, surtout militaire, aux Etats-Unis, depuis ses débuts jusqu'à l'époque contemporaine. Si le raid sans retour, sur le Japon, du 18 avril 1942, n'a pas eu les résultats militaires escomptés et a conduit à la perte des appareils et surtout d'une part de leurs équipages, il a fortement influé sur la conduite de la guerre. La stratégie nipponne pour faire face à des bombardements fut modifiée. Elle n'empêchera pas qu'ils se reproduisirent 30 mois plus tard et avec une tout autre ampleur.



La conférence nous a également révélé un certain nombre de rites auxquels sont très attachés les protagonistes, aux rangs de plus en plus clairsemés, de cette action d'éclat qui eut un grand retentissement.

*Les 16 bombardiers
B-25 sur le pont du USS
Hornet avant le fameux
raid du 18 avril 1942,
avec pour cible Tokyo,
Kobe, Osaka, Nagoya et
qui restera dans l'histoire
sous le nom de
« raid de Doolittle »*



- samedi 30 mai : Conférence

« *La Bataille de Midway*
4 au 6 juin 1942 »
par Thierry Grasset

Cette célèbre bataille aéronavale fut un tournant de la seconde guerre mondiale dans le Pacifique. Ce revirement a surtout tenu au rôle de quelques personnes de chaque camp. C'est ce que nous montre Thierry Grasset, un passionné de l'histoire de la guerre aéronavale et de ses aspects humains.

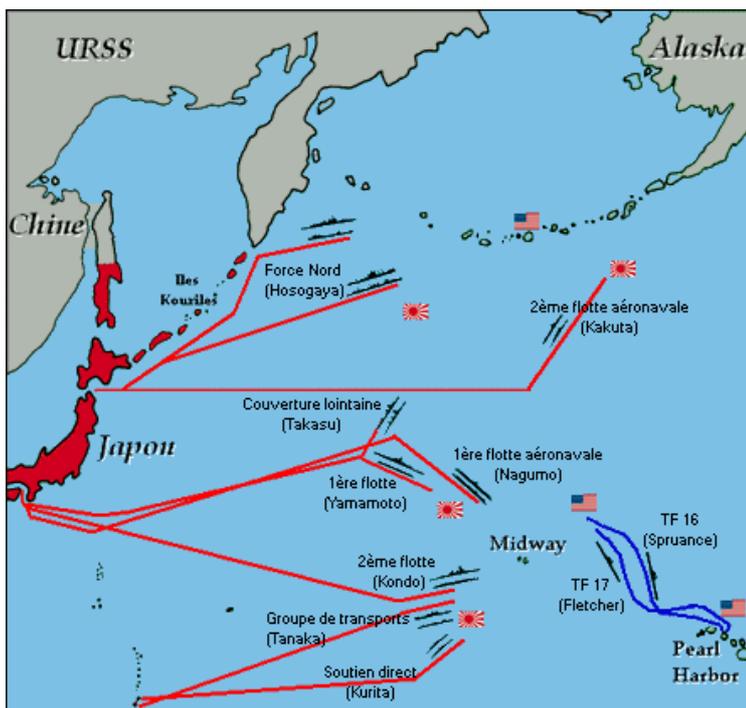
LES MYSTERES



DE MIDWAY



Bombardiers en piqué Douglas SBD Dauntless de l'USS Hornet se préparant à plonger sur le croiseur japonais Mikuma en feu.



En nous présentant avec beaucoup de détails ces deux forces en présence avec le déroulement de cette bataille heure par heure, il nous mène jusqu'à la conclusion finale, la défaite japonaise.



TBD Dévastator

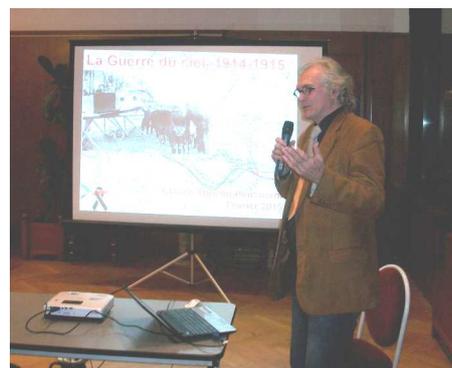
Notre présence extérieure

- **jeudi 5 février** : Mairie Lyon 8e
Présentation des vœux de l'ANORAA
et conférence « *La guerre du ciel en 1914-15* »
par notre ami Claude Thollon-Pommerol



Réception organisée par le président le Capitaine Alain Devornique du secteur Rhône Ain Loire avec la présence des délégués régionaux.

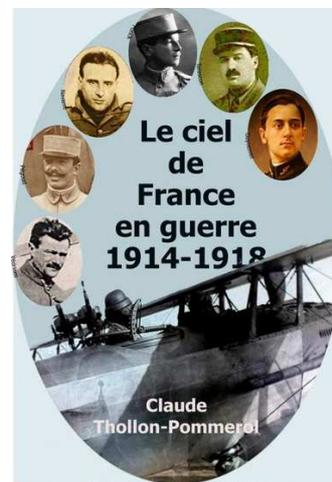
Exposé très détaillé sur les différents types d'avions utilisés au début de cette guerre avec motorisation à propulsion ou à traction



et le problème des moteurs rotatifs, sans oublier le rôle des mécaniciens attirés à chaque pilote. Il nous a été également traité du tir au travers de l'hélice, de la disposition des équipements pour ces premiers bombardements ainsi que le matériel photographique à grande focale pour des reproductions panoramiques.

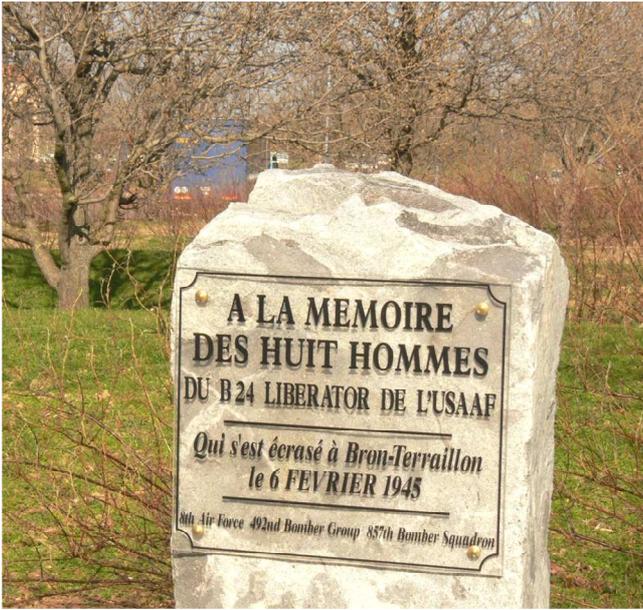


Puis notre collègue Jean-Claude Mathevet a été invité à compléter la conférence, en signalant la place qu'a tenu Lyon et sa proche banlieue, au cours de cette guerre, pour la réalisation d'un important matériel aéronautique.



Le Président de SLHADA Jacques Baillet présente ses vœux aux membres de l'ANORAA et rappelle les prochains rendez-vous, d'une part l'Assemblée Générale de la SLHADA, le 28 février 2015 à 15 H 00 au Fort de Bron, d'autre part la messe de l'aviation, célébrée le 22 mars 2015 à 10 H à l'Eglise St Bonaventure de Lyon, suivie de l'hommage rendu aux aviateurs, au pied de la stèle d'Antoine de St Exupéry à 11 H 45, Place Bellecour et du déjeuner ponctuant la cérémonie.

Pour clore cette conviviale réunion, notre Président Jacques Baillet fait part de sa présence et celle des membres de la SLHADA à la **commémoration du 4 février** auprès de la stèle située à côté du carrefour des Maraudeurs à **Bron**, rappelant le tragique crash du 6 février 1945 du **B24 Liberator** de l'USAAF tuant les huit membres d'équipage, dans le quartier Terrailon.



Le discours

Une partie de l'assistance

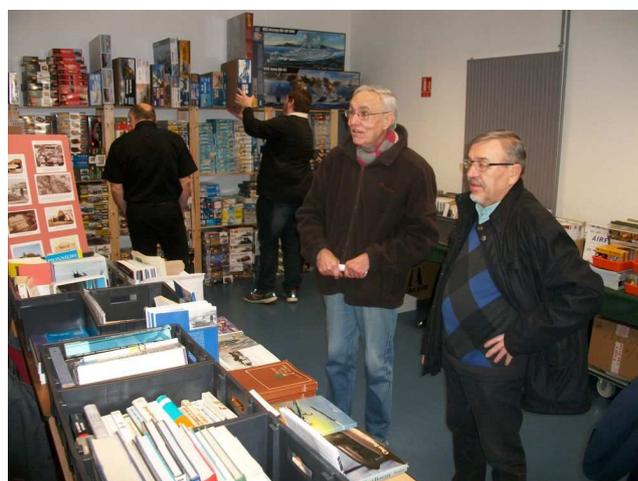


- samedi et dimanche 8 mars : *Bron*
Espace Albert Camus

Salon de la maquette organisé par le
Club de l'Air



A la tribune : le Pt Jacques Moulin au micro, et les élus de la Municipalité



Pierre Lussignol et Mr Cerro, instructeur du Brevet d'initiation aéronautique au collège Théodore Monod et au Lycée Jean-Paul Sartre

Le concours de maquettes du Club de l'Air vient de fermer ces portes. Pendant 2 jours il a rempli le vaste espace de l'Espace Albert Camus avec de magnifiques réalisations .

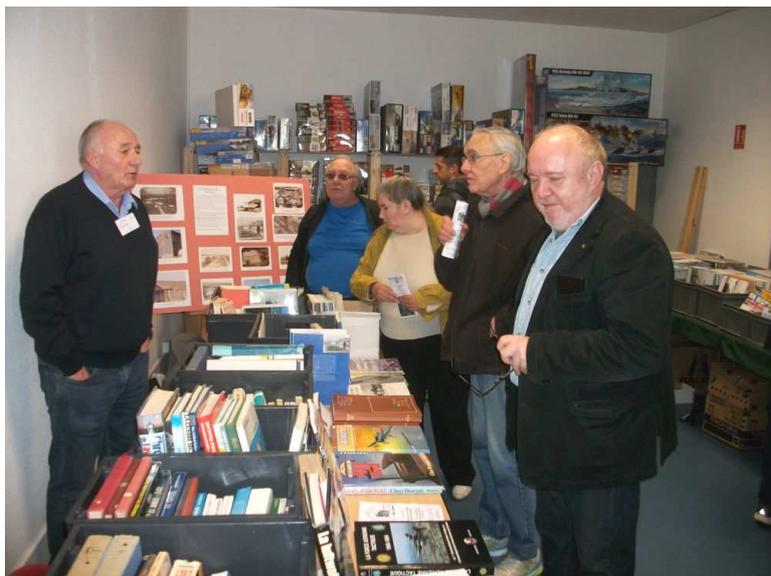
La SLHADA avait sa place parmi les réalisateurs de maquettes, les vendeurs de boîtes et les fournisseurs de documentation .

Nos livres en doublon, préparés lors des séances du mardi après-midi, ont fait quelques heureux. Pour nous, outre l'aspect financier, c'est une occasion de rencontrer le public et de futurs adhérents.

Félicitations à Jacques Moulin et son équipe pour la parfaite organisation et la place qu'il nous a aimablement attribuée.



Parmi les nombreux visiteurs, passage de Mr Alain Devornique Pdt de l'ANORAA



Intéressante maquette du hangar Bessonneau, rappelant l'époque 14-18 sur certains terrains militaires éphémères et dont les monteurs étaient formés à Bron. !

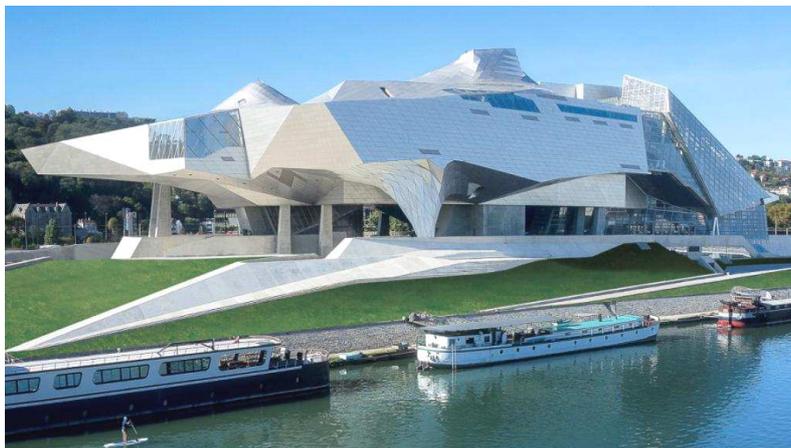


*Le mythique Skyraider armé.
dans l'attente de son prix !*

Notre permanence a pu être complète grâce à Yvan Faup, qui a assuré quasiment en continu et fut aidé par Louis Gitchenko, Yves Boël, Yves Laurençot, Pierre Biard et Bernard Claissac. Qu'ils en soient remerciés.

- **mardi 10 mars** : Lyon
Musée des Confluences

« *Réunions des musées
du Patrimoine Rhônealpin* »



Cette année, le cadre était exceptionnel, nous étions conviés pour le **5^e Kiosque** des musées locaux et lieux de collections, dans le très controversé (pour les lyonnais), musée de la Confluence.

Il faut dire qu'à l'approche du bâtiment, sorti du cadre d'un reportage télévisuel, l'ouvrage en impose.

*stand Aéromusée SLHADA tenu par
Guy Droz et votre serviteur Pierre Biard*



Avant d'entrer, il peut encore exister une certaine controverse, puis petit à petit, une fois dedans, le bâtiment nous happe tout entier, la vision en est toute différente.

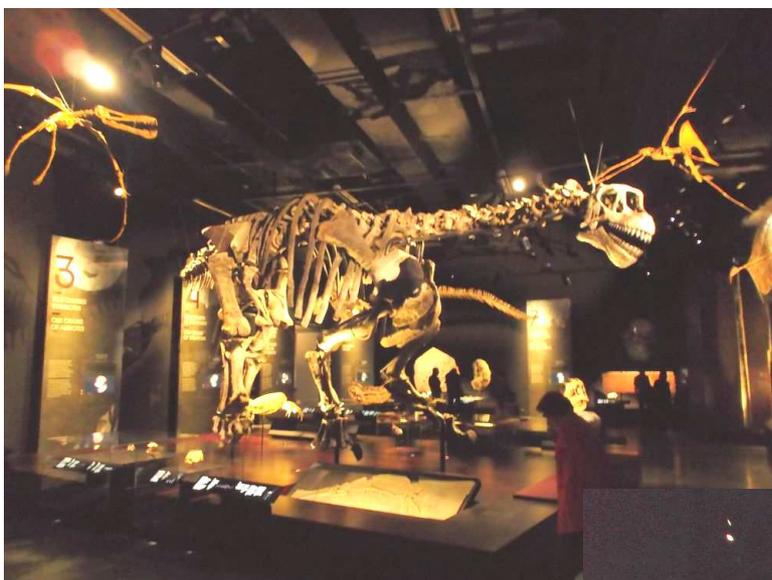
De l'intérieur, il nous offre une vue sur la ville assez grandiose et **côté confluent**, c'est la porte ouverte vers le midi de par ces gigantesques baies vitrées.

le Rhône à gauche, la Saône à droite.. !

Bien accueilli comme à l'habitude par l'équipe dirigeante, après la petite collation, nous nous installons tous ensemble pour échanger nos idées lors de la matinée, avec les vingt quatre autres musées régionaux représentés.

Nous étions dans un nouveau musée et il fallait quand même bien en arriver à la visite et là, il faut le reconnaître, qu'entre les collections permanentes et celles temporaires, le souvenir de l'ancien musée lyonnais Guimet en est très éloigné. L'ampleur et la diversité des pièces exposées font que lors de la présentation, la pilule financière devient moins amère, du fait de la mise en valeur des collections dans ce milieu futuriste.

Il est certain que notre ami Guy Droz et moi-même avons pris notre temps, de par notre présence d'exposant dans ce lieu rempli d'une grande variété de collections se présentant devant nous. A vrai dire, une seule de ces salles d'exposition nous suffirait largement pour nos pièces aéronautiques, et ce serait le rêve !...mais bon.



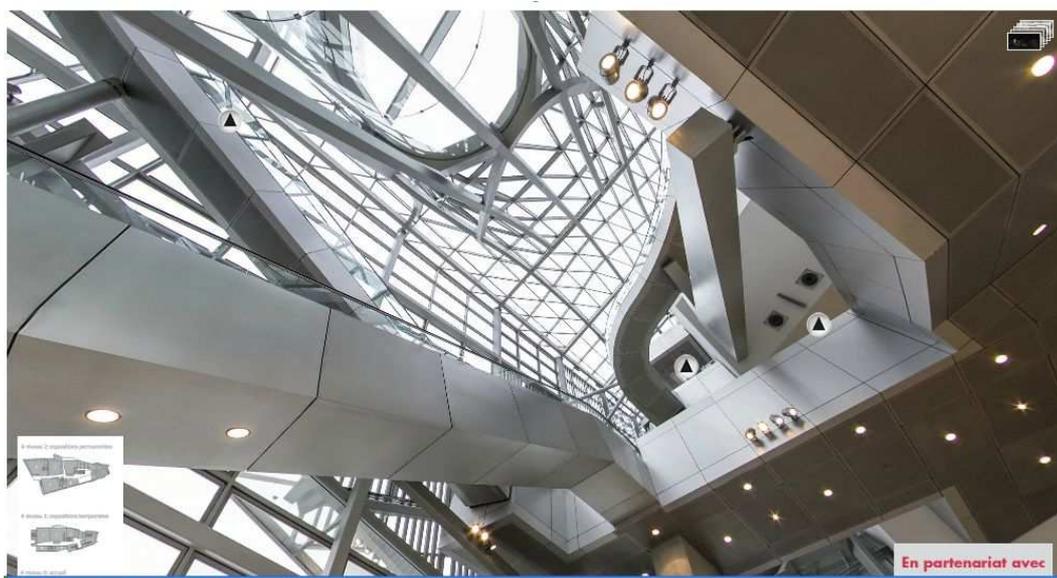
Il est certain que ces belles bêtes prennent quand même pas mal de place... !

*une présence lyonnaise :
Berliet dans toute la splendeur de l'époque !*



*et dans l'attente pourquoi pas, d'une présence
aéronautique lyonnaise ?*

***Soyons franc, il nous restera néanmoins un bon souvenir de notre participation
et n'hésitez pas à lui rendre également visite à ce musée du 21^e siècle !***



- dimanche 22 mars : Lyon

« *Hommage aux Aviateurs Rhône-Alpins* »
Organisé par l'URAA, sous la Présidence de
Roland Minodier.



Sortie de l'église Saint-Bonaventure

Cette année, hommage a été rendu à quatre aviateurs



Malgré l'absence d'élus retenus par les élections départementales et du piquet du Mont-Verdun pour cause de mesures Vigipirate, la cérémonie d'hommages aux **aviateurs rhônalpins**, s'est déroulée avec la dignité et l'émotion habituelles en présence d'une cinquantaine de personnes, Place Bellecour, sous le regard de la grande figure de Saint-Exupéry et de son Petit Prince, encadrés par les 18 porte-drapeaux, au son des hymnes nationaux et des sonneries réglementaires,



En premier lieu, le Président Minodier remercie de la présence des personnalités :

- Mr Dominique Durand, adjoint au maire de Lyon (représentant Mr Gérard Colomb)
- le Col. Serge Bare de la BA 942 représentant le Gouverneur militaire de Lyon
- Madame Maria Czechowicz, Vice-consul de Pologne à Lyon
- Mr Denis Broliquier, Maire du 2eme arrondissement de Lyon
- le Col. Cizowski représentant le Général Dupouy commandant la Région de gendarmerie Rhône-Alpes et Sud-Est
- Madame Yvette Becouze, Présidente du Souvenir Français
- Les Présidents des Associations Aéronautiques de la Région Rhône-Alpes



Puis Hommage rendu par les orateurs aux **quatre pilotes** dont les discours respectifs sont reproduits dans les pages suivantes.

- Général Antonin Brocard

Il naît à Biol-le-Haut dans l'Isère

En 1914, il commande l'escadrille des As de guerre des Cigognes et des volontaires américains de l'escadrille Lafayette.

C'est un des fondateurs de l'Armée de l'Air.



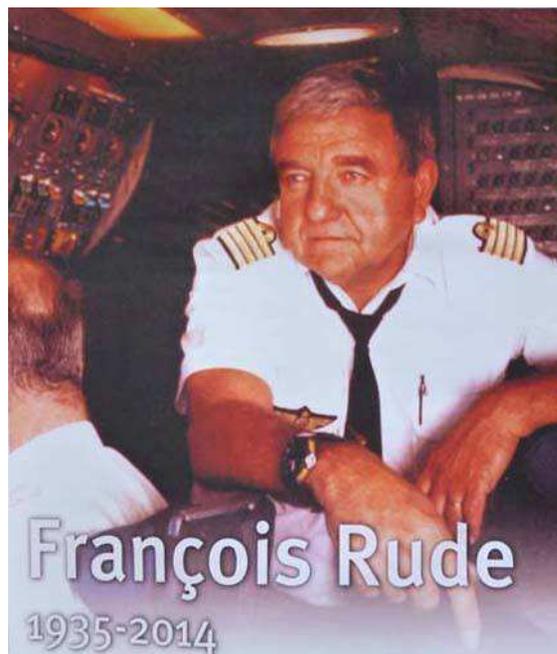
discours par notre ami Philippe Brocard.



allocution de la fille du Général Brocard.

- François Rude

Breveté à Vienne-Reventin, pilote de chasse à Meknès, pilote de ligne à Air-Algérie, pilote de montagne à Air-Dauphiné avec Henri Giraud, Cdt de bord à Air-France sur Caravelle, Boeing 747, Concorde, puis rédacteur en chef de la Revue ICARE .

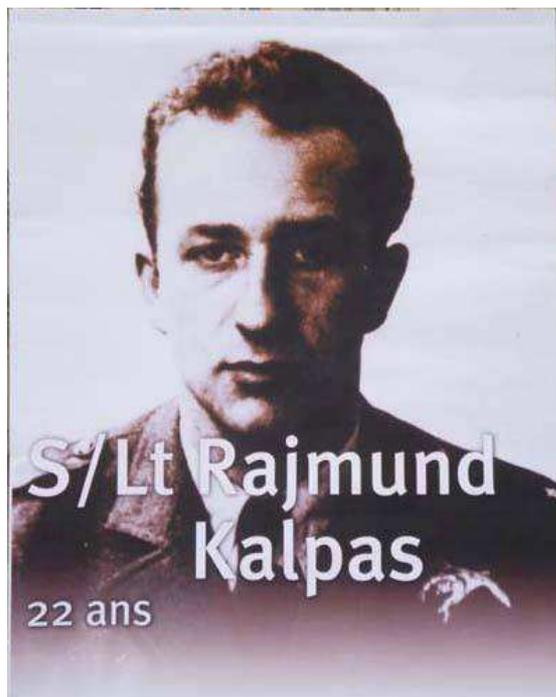


après le discours de Paul Guers-Neyraud, secrétaire général de l'URAA, allocutions de la fille et du frère de François Rude

- Lt Raymond Kalpas

Pilote de chasse polonais basé à Bron, il fut abattu sur son Morane 406, alors qu'il poursuivait des bombardiers Allemands, au dessus de Chonas-l'Amballan au sud-ouest de Vienne le 1^{er} juin 1940.

Il venait d'avoir 22 ans.



discours du Président Jacques Baillet

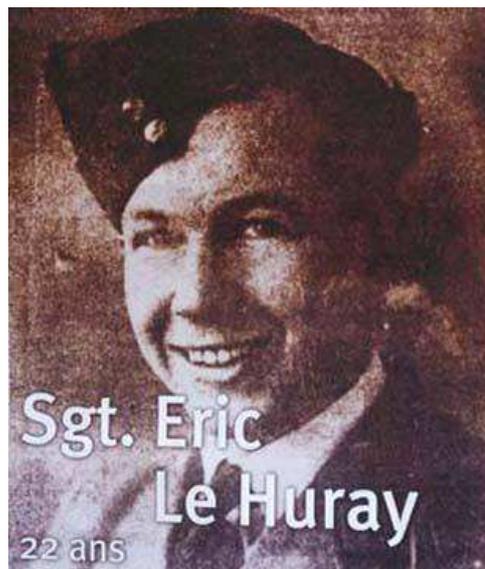
- Sergent Eric Le Huray

Chef de bord du Halifax II, du 158^e squadron de la RAF, il décolle du Yorkshire le 17 septembre 1943 avec 345 appareils pour un bombardement de la vallée de la Maurienne (axe germano-italien). Il est abattu au dessus de St Georges d'Espérance à l'est de Vienne

Il avait 22 ans..



discours de notre représentant de la RAFA, Pierre Biard





Et comme la tradition oblige, la plupart des participants se retrouvent au bar de l'escadrille au nom de « L'Espace-brasserie » situé près de la stèle, pour continuer de conjuguer l'aéronautique à tous les temps du passé, du présent et du futur... !



Paul Guers toujours en bonne compagnie

Général Antonin BROCARD

(1885-1950)

discours de Philippe Brocard

Antonin Félix BROCARD est né le 14 novembre 1885 à **Biol le Haut** (Isère) au sud-est de Bourgoin-Jallieu. Il est le fils de l'instituteur du village, Antoine Brocard, lui-même natif de Villemoirieu (près de Crémieu) et de Constance Marmonnier, elle aussi institutrice. La famille rejoint quelques années plus tard le village de Montagnieu (Isère). Antonin fréquente le collège de Bourgoin et le lycée de Grenoble avant d'entrer à l'Ecole de Saint Cyr en 1905.



Les débuts d'une carrière militaire

Le 1^{er} octobre 1907, il est affecté au 30^e R.I. de Chambéry avec le grade de sous-lieutenant des chasseurs à pied. Les manœuvres en montagne lui donnaient le goût de l'altitude et du risque. La grande aventure de l'aviation débutait. On demandait des volontaires, il en fut.

Il est promu lieutenant le 01/10/1909.

Breveté pilote civil le 17/02/1912 (n° 770), Antonin Brocard obtenait 5 mois plus tard son brevet militaire (n°123) le 06/07/1912, après être passé par les écoles d'aviation de Pau (10/10/1911) et de Reims (20/03/1912).

De 1912 à 1913, il bat divers records d'aviation militaire et réalise un tour de France aérien qui va le conduire à La Tour du Pin, sur sa terre natale, à Challes les Eaux (Savoie), à Annecy (Haute Savoie), à **Montélimar-Ancône** (Drôme), Agen, La Réole, Angers, Deauville, Calais, Vervins et Reims.

Pendant cette période, il est successivement moniteur au Centre d'Aviation de Maubeuge (14/11/1912) et de Reims (17/02/1913).

Lorsque la guerre éclate le 2 août 1914, il est affecté à l'Escadrille de reconnaissance D6, évoluant sur Deperdussin.

A sa demande, il est transféré dans une escadrille de chasse, la MS 3, le 08/03/1915. Il vole sur Morane Saulnier. Il en prend le commandement le 21 mars suivant et est promu au grade de capitaine le 22 mars.

Le 3 juillet 1915, il obtient sa première victoire aérienne sur Nieuport XI en abattant un Albatros au revolver Mauser et au mousqueton au-dessus de Verberie près de Compiègne. Cet acte lui vaut une citation à l'ordre de l'armée le 24/08/15.

Le 28 août 1915, seul à bord de son Morane Saulnier, il descendit au-dessus de la Forêt de Halatte un Albatros allemand qui venait jeter ses bombes sur Paris. Ce fut sa seconde victoire aérienne.



Le 19 mars 1916, au cours d'un combat aérien, il reçoit une balle de mitrailleuse à la bouche, lui coupant la lèvre inférieure et lui cassant deux dents.

En juin 1916, il est chargé de constituer le Groupe de Chasse de la Somme, à Cachy. Il en prend le commandement.



Le 25 octobre 1916, ce groupe d'escadrilles devient le Groupe de Chasse n°12, appelé autrement « **Groupe des Cigognes** », en raison de l'insigne d'une cigogne que chacune d'entre elle va porter : N 3, N 103, N 26 et N 73.

Le Capitaine Brocard va ainsi commander des hommes comme **Guynemer**, Fonck, Heurteaux, Dorme, Deullin, Tenant de la Tour, Auger, Raymond, Vedrines, Garros, et bien d'autres, devenus des as de la chasse française. La maîtrise psychologique de ce grand chef, sa perspicacité à discerner le mérite vrai et à le mettre en valeur lui conféraient un ascendant unique sur ses pilotes, dont après les avoir choisis, formés et guidés jusqu'aux suprêmes combats, il se plaisait à parler d'eux comme de ses propres enfants. Son ton coutumier était celui de la camaraderie réelle comme il sied entre les émules et cependant il savait être énergique et sévir quand il le fallait.



Le 13 septembre 1917, il devient chef de cabinet du Sous-Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique.

Le 12 septembre 1919, il est nommé commandant de l'Escadre de Combat n° 2

Le 1^{er} janvier 1920, il est commandant du 2^e Régiment d'Aviation

Il se marie le 12 septembre 1923 à Mademoiselle Paule Mathieu.

Le 20 décembre 1925, il est promu au grade de lieutenant-colonel, puis au grade de colonel le 25/06/1930 et au grade de général de brigade au titre « réserve » le 21/01/1937.

Une carrière politique (1924-1936)

En 1924, il est élu député de la 3^è circonscription de la Seine (Ivry).

En avril 1928, il est réélu député d'Ivry contre Maurice Thorez.

En 1932, il est battu par Maurice Thorez, mais retrouve ensuite un siège de député à Grenoble au cours d'une élection partielle.

En 1936, battu aux élections législatives, il quitte définitivement la vie politique.

Le retour à la vie militaire (1939-1940)

Rappelé par décret de mobilisation le 28/08/1939, il prend le commandement de l'Ecole principale de pilotage d'Etampes le 02/09/1939.

Il est nommé adjoint au Général commandant la 2^è Région Aérienne le 01/05/1940.

Le 25/05/1940, il est nommé Commandant des organismes d'instruction des Forces Aériennes Polonaises, avec résidence à Lyon, en remplacement du Général Hug, appelé à d'autres fonctions.

Le 01/07/1940, il est commandant de la Base Aérienne d'Aulnat.

Le 30/07/1940, il est renvoyé dans ses foyers et replacé dans la position de 2^è section (réserve).

Antonin Brocard décède à Paris dans la nuit du 28 au 29 mai 1950.

Ses cendres sont transférées au pied du **mémorial La Fayette** de Marnes-la-Coquette, où reposent ses compagnons des « Cigognes ».

Ses cigognes volent toujours en 2015 et ornent les dérives des Mirage 2000-5 de la base aérienne de Luxeuil-Saint Sauveur avec les insignes des SPA 3, SPA 103 et SPA 26 et celles des Alphajet de l'Ecole de Transition opérationnelle de Cazaux avec l'insigne de la SPA 73. Les traditions demeurent, souvenons-nous aussi d'Antonin Brocard, un des pionniers de la chasse, et qui fut le chef des Cigognes.

Ses décorations :

Titulaire de plusieurs citations à l'ordre de l'Armée :

- 1 à la 5^è Armée (02/01/1915)
- 4 à la 6^è Armée (29/08/15, 19/03/16, 22/03/16, 13/09/16)
- 1 au G.A.N. (05/12/16)

Chevalier de la Légion d'Honneur (03/12/14)

Officier de la Légion d'Honneur (18/02/17)

Commandeur de la Légion d'Honneur (10/07/27)

Titulaire de la Croix de Guerre 1914-1918

Titulaire de 9 décorations étrangères

(Sa biographie est également dans le TB 15)

François RUDE

(1935-2014)

discours de Paul Guers-Neyrand

Le 20 février 2011, à cet endroit même, l'URAA rendait un vibrant hommage à Elisabeth Boselli décédée à Lyon le 25 novembre 2005. Je salue la présence aujourd'hui, de sa nièce Martine Dardant-Boselli et de son neveu Gabriel. Ce jour-là m'échut alors l'honneur d'accueillir François Rude, le rédacteur en chef de la prestigieuse revue ICARE, qui avait tenu à être présent car dans son numéro 205 il avait écrit un portrait saisissant de notre grande aviatrice.

Je n'aurais jamais pensé, quatre ans après, avoir à évoquer la mémoire de François qui nous a quitté ce 12 juillet 2014, évocation en présence de Madame Jacqueline Rude son épouse: comment

vous remercier Madame, pour votre venue accompagnée de trois de vos enfants et par Armand, le frère de François Rude, nous mesurons l'honneur que vous nous faites, nous, vos amis aviateurs Rhône-Alpins.

François Rude était Lyonnais par son père Fernand Rude, son destin hors du commun mérite d'être évoqué: voici ce qu'en écrit Jean-Claude Bück, son grand ami pilote de ligne : dans les années 30, « Fernand Rude effectua plusieurs voyages d'études en URSS, et c'est au cours de l'un d'eux qu'il tomba amoureux, comme dans la chanson, d'une charmante guide Ioganna ; il l'épousa et quelque temps après, en 1935, naquit François Ioganna, qui fréquentait les milieux intellectuels et littéraires russes ouvrit les yeux de Fernand sur les réalités du système soviétique. Historien étranger surveillé de près, il regagna précipitamment la France laissant femme et enfant qui ne purent le rejoindre qu'en passant clandestinement la frontière, trois ans plus tard. François avait alors le russe comme langue maternelle. Fernand Rude après avoir intégré le maquis du Vercors sous le pseudonyme de Pierre Froment, deviendra en 1950 sous-préfet de l'Isère à Vienne, puis responsable culturel à la préfecture du Rhône, auprès de Malraux: il publiera plusieurs livres d'histoire sociale et acquerra alors une notoriété flatteuse comme Historien des canuts lyonnais . Sa passion pour l'aviation fut spontanée, en 1951 sur l'aérodrome de Vienne-Reventin, celui qui jouxte le péage autoroutier, François obtient son premier brevet de pilote à l'âge de seize ans. Son père l'incite alors à rejoindre les Ecoles de l'armée de l'air, « pour être un vrai pilote » ; en 1955 il intègre Aulnat, avant d'aller se spécialiser T6 à Marrakech. Mais la guerre d'Algérie mobilise tous les efforts, l'armée de l'air y déploiera 30 000 hommes et 900 aéronefs, François est formé au CIAL de la Rhegaia : il effectuera 600 heures de vol militaires sur ce T6 alourdi par les armements et si peu adapté à la chaleur des creux de djebels et aux faux-plats des hauts plateaux.



Ses 111 missions de guerre n°2 lui vaudront la croix de la valeur militaire puis en 1974, l'ordre national du mérite.

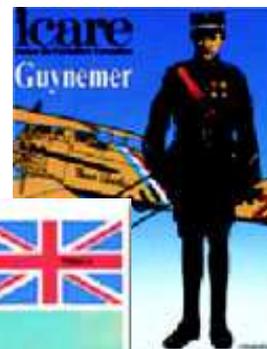
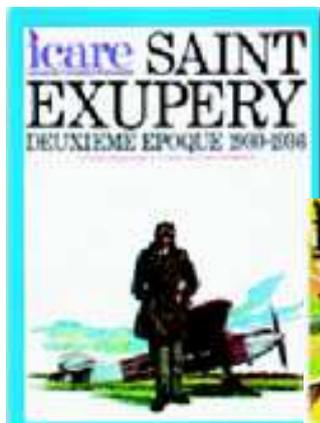
D'un tempérament très généreux, il met ses connaissances en mathématiques au service d'un de ses instructeurs qui préparait le concours Air France, piqué au jeu il se présente également et est reçu brillamment ; en attente d'intégration, il vole dans différentes ERALA dont la 1/39 à Lyon-Bron. Pendant quelques mois il vola à la Cie Air Dauphiné à Grenoble où, en juillet 1965, sur un Beechcraft/sferma/ marquis il établit le record jamais égalé sur la ligne Paris- le Bourget/ Grenoble Eybens en 55 minutes pour 5 passagers, il faut dire qu'un fort vent du nord et l'obligation d'arriver avant la nuit sur une piste en herbe non éclairée l'avaient opportunément aidé. Sous la houlette d'Henri Giraud, le pilote des glaciers que nous avons honoré ici en 2013, il passa sa qualification montagne.

Embauché par Air France, qualifié sur DC4, il est détaché à Air Algérie.

Après 1962 il découvre la Caravelle, puis le Boeing 707 dont il devient CDB, il est alors affecté un an à Anchorage pour servir sur la ligne polaire Paris-Tokyo-Papeete, à une époque où le survol de l'URSS était interdit (quel dommage pour lui qui parlait Russe...). Le prestigieux Boeing 747 devient l'avion long-courrier d'Air France : il en deviendra le chef-pilote. Enfin, François Rude est sélectionné pour voler sur Concorde, « l'avion qui nous faisait tous rêver...avion encore à ce jour sans successeur » dit son ami Jean-Claude Bück, il en devient commandant de bord et accumulera 1500 heures comprenant quelques tours du monde mémorables.

Atteint par l'inexorable limite d'âge, il termine sa carrière avec 21 000 heures de vol dont il mettra alors son incomparable expérience au service des jeunes pilotes de l'aéroclub de Morlaix.

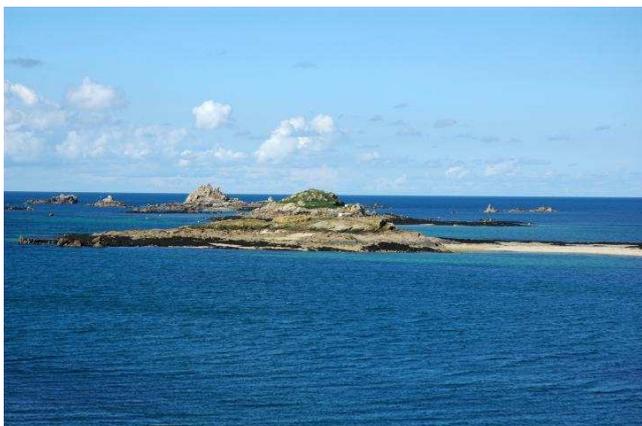
Comme son père, passionné par l'histoire, il rejoint l'équipe d'**ICARE** dès 1959, il en sera le rédacteur en chef pendant quinze ans. Le général Lucien Robineau ancien directeur du service historique de l'armée de l'air, son ami, écrit : « Il incarnait une passion et une exigence, la passion de l'exactitude historique, l'exigence de la correction en écriture. Tu as été François un historien rigoureux de l'aviation française dont la geste est si méconnue du public et même de ceux qui la servent. ».



Aussi, le 12 juillet 2014, terrassé par l'inexorable maladie, il cessait son dernier combat. Ses cendres ont été dispersées auprès de **l'Île aux Dames, dans cette baie de Morlaix** qu'il survolait si souvent.

Son ami Lucien Robineau dans son « in memoriam » d'ICARE :

*« Fait de poussière d'étoiles comme chacun de nous, tu retournes à tes origines mêlant ton corps à la terre, à la mer, mais nous savons toi et moi que le ciel et la mer se rejoignent à l'horizon, formant la meilleure image, parce qu'elle est fuyante, **que nous ayons de l'infini...** »*



L'île aux Dames est le fleuron des dix îlots de la baie de Morlaix, car elle présente la particularité d'être le nichoir de la sterne de Dougall : très bel oiseau de grande finesse au bec noir à racine rouge et pattes rouges, bénéficiant d'une protection totale.



Lt Rajmund KALPAS (1918-1940)

*discours de Jacques Baillet
Président de la SLHADA*

Le 70^e anniversaire de la fin de la Seconde Guerre mondiale sera célébré cette année. L'une des Nations participantes à ce conflit, la Pologne, semblait vouée au déterminisme de la disparition.

En effet, le pacte de non-agression germano-soviétique signé le 23 août 1939, complété d'un pacte secret additionnel, scellait la disparition de la Pologne, avec le Plan blanc (Fall weiss) et l'Opération « Ostmarkflug » fomentés par le troisième Reich. Rapidement découvert, la Grande Bretagne signait, le 25 août 1939, un pacte d'assistance mutuelle avec la Pologne. En outre, les Allemands savaient, depuis la déclaration de Chamberlain du 31 mars 1939, que la France et la Grande Bretagne apporteront leur assistance militaire si la Pologne devait mobiliser ses forces armées pour préserver son indépendance. Ce qu'elles firent, en déclarant la guerre à l'Allemagne, le 03/09/1939, après l'invasion de la Pologne, le 01/09/1939, sans déclaration.

Il est donc légitime de rendre hommage à l'héroïque engagement des aviateurs polonais qui, en Pologne et en France, poursuivirent le combat, malgré une double adversité sans précédent. Un de ces aviateurs polonais, Rajmund (Raymond en français) KALPAS, est né le 20 janvier 1918 à Kokand (OUZBEKISTAN), de Antoni et de Aldona RASZIEJOWSKA, de nationalité polonaise, décédée le 23/12/1943 à Auschwitz.

Il est le benjamin d'une famille de cinq enfants.

L'aîné, Ryszard (1906-1940), officier, a été assassiné, parmi des milliers d'autres, sur ordre de Staline, à Katyn, en mars-avril 1940.

Roland, (1908-1994), capitaine pilote au sein de l'armée de l'air polonaise, sélectionna et réceptionna, en France en 1940 avec le capitaine Andrzej WLODARKIEWICZ, des Morane 406 avant d'émigrer, après la guerre, d'abord en Argentine, puis aux Etats-Unis.

Deux sœurs, Jolanta (décédée le 01/04/1993) et Ligia, prématurément décédée le 15/09/1931.

Rajmund KALPAS est breveté pilote à l'Ecole de Deblin, au sud-est de Varsovie (promotion n° 12) et promu Sous-Lieutenant le 31/08/1939. Pilote à la 113e escadre de chasse basée à Okecie, l'aérodrome de Varsovie, pendant la campagne de 1939, il est ensuite affecté à la défense de Varsovie. Le 04/09/1939, il abat un Dornier 17 à Babic, dans le secteur de Varsovie, puis un Junkers 87 (Stuka) le 05/09 suivant à proximité de Okecie, en collaboration avec le Lieutenant Jan BOROWSKI et le S/Lieutenant Jerzy RADOMSKI, victoires pour lesquelles il reçoit la croix de guerre polonaise. Après l'invasion de la Pologne par l'Allemagne, Rajmund KALPAS quitte son pays, le 18/09/1939 et arrive à Lyon, fin octobre 1939, parmi un groupe d'officiers et sous-officiers passés par la Roumanie. Il est ensuite transféré à **Bron** à la mi-novembre avec ses frères d'armes, au sein du Dépôt d'Instruction de l'Aviation Polonaise (DIAP), créé par décision ministérielle du 22/11/1939 et dirigé par un encadrement franco-polonais à partir de la mi-décembre 1939.



Il faut rappeler qu'un accord franco-polonais signé après la fin de la Première Guerre mondiale avait confié à la France la formation des pilotes et spécialistes de l'aviation polonaise et que le Lieutenant Robert de Chivré commanda, de 1919 à 1923, les écoles de pilotage de Varsovie et de Deblin.

Le commandement du Centre d'Instruction de Bron fut confié au Colonel Stefan PAWLIKOWSKI, ancien compagnon de Guynemer, suite à la reconstitution des forces armées polonaises en France résultant de l'accord du 04/01/1940.

Après la revue effectuée le 10/01/1940 sur l'aérodrome de Bron par le Général Wladyslaw SIKORSKI, Premier ministre du gouvernement polonais en exil en France, en compagnie du Général d'Armée DENAIN, l'entraînement sur Morane 406, Dewoitine 501 et Caudron 714, commencé le 03/03/1940 sous l'autorité du Capitaine Mieczyslaw WIORKIEWICZ, assura la formation de plus de 200 pilotes.

Quatre escadrilles d'instruction, puis deux groupes de chasse furent alors constitués à Bron, où plus de 6000 aviateurs polonais, dont 1300 officiers, étaient stationnés le 01/06/1940 et où Rajmund KALPAS retrouva le Lieutenant Alexander GABSZEWICZ, avec lequel il avait combattu pendant la campagne de Pologne.

Le 01/06/1940, la région lyonnaise et la Vallée du Rhône furent le théâtre d'une nouvelle offensive de la Luftwaffe. Une formation de huit Morane 406 du 145^e Bataillon d'Aviation Polonais, qui s'était replié sur l'aérodrome de **Mions**, suite aux bombardements de Bron depuis le 10 mai 1940, décolla en fin de matinée et engagea le combat contre une formation de plusieurs bombardiers allemands Heinkel 111.



Le Sous-Lieutenant Rajmund KALPAS abattit l'un de ces appareils, avant d'être abattu par un groupe de neuf bombardiers du même type. L'appareil en feu tenta, semble-t-il, de se poser à proximité du terrain de Vienne mais s'écrasa au lieu-dit « Lieuvoy », près de la maison DALMOLIN, sur la commune de Chonas l'Ambellan (Isère).



D'abord inhumé au cimetière de la Guillotière à Lyon 7^e, Rajmund KALPAS repose désormais, depuis sa réinhumation, le 26 septembre 1957, au **Cimetière National de la DOUA**, à Villeurbanne, dans le Carré polonais (carré D – rang n° 4 – tombe n° 24 – Procès-verbal n° 2234 du registre du cimetière national de la DOUA).

Il fut promu Lieutenant à titre posthume, le 02 juin 1940 et la Croix de guerre française lui fut décernée.

En outre, une plaque fut apposée en bas du monument aux morts de la commune de Chonas l'Amballan, lors d'une cérémonie organisée le 05 juin 2010 à l'occasion du 70^e anniversaire de sa disparition.

Enfin, la sépulture de la famille KALPAS, toujours en place au sein du cimetière historique de Varsovie, Powaski Stare construit en 1790, témoigne de la mort de Rajmund KALPAS, le 01/06/1940 près de Lyon.

Rajmund KALPAS fait partie des 21 pilotes polonais tombés au champ d'honneur, en France, entre le 18 mars et le 21 juin 1940. Il figure au 100^e rang, sur 447, au tableau des victoires attribuées aux aviateurs polonais pendant la Seconde Guerre mondiale.





Egalement la plaque apposée côté gauche de l'entrée de l'**Ecole de Santé des Armées** av. du Général de Gaulle à Bron (emplacement de l'ancienne Base militaire) :

« A la mémoire des aviateurs français et polonais tués lors des bombardements de 1940, aux équipages morts pour la France ou en service aérien commandé ».



Récemment localisée aux Etats-Unis, la famille KALPAS, établie à Clemsford, à proximité de Boston (Etat du Massachusetts) nous a transmis toute sa gratitude pour l'hommage que nous rendons, ce jour, à Rajmund KALPAS, mort au champ d'honneur pour la Pologne et pour la France, à l'âge de 22 ans

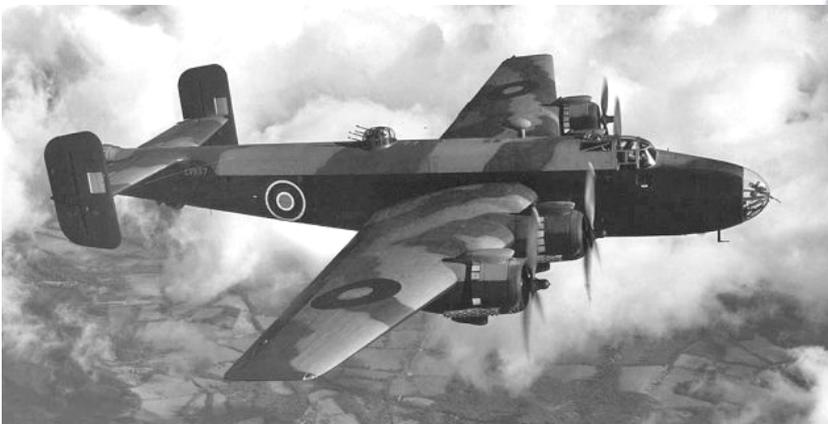
Sergent Eric LE HURAY

(1921-1943)

*discours de Pierre Biard
représentant la RAFA*

Durant le second conflit mondial, notre région a été témoin de nombreux passages de bombardiers alliés. La vallée de la Maurienne et plus particulièrement Modane en Savoie ont été la cible de ces formations. L'axe était stratégique, il devait être coupé pour rendre tout échange Germano-italien difficile.

Par 2 fois en 1943 et 1 fois en 1944 cette vallée fera l'objet de ces raids. Le 17 septembre 1943, 345 appareils y déverseront 2 000 bombes en 1 heure visant essentiellement la route et la voie ferrée côté Modane-ville.



C'est justement dans la nuit du 16 au 17 **septembre 1943** que le **Sergent Le Huray** et son équipage partant du terrain de Lisset dans le Yorkshire sont engagés à bord de leur **Halifax II**, sérial JN- 904, codé NP-K (KING) du 158 squadron de la RAF.

Ils sont accompagnés de :

169 autres Halifax

127 Stirling

43 Lancaster

5 B-17 de l'US Army Air Force

avec pour mission la gare de Modane en Maurienne.



C'est au Nord de Lyon que leur appareil se trouve en difficulté. Probablement touché par la flack Allemande, l'avion perd rapidement de l'altitude. Il est alors 1h15 lorsqu'il se trouve au dessus de la commune de **Saint Georges d'Espérance** à l'est de Vienne.

où il explose en vol peu avant son impact avec le sol, il était porteur de 6 tonnes de bombes, entraînant dans la mort les 7 membres de l'équipage du Sergent Eric Le HURAY, pilote de l'avion âgé de 22 ans.

Avec lui disparaît également le :

Sergent Francis Graham SHAW, le navigateur âgé de 23 ans

Sergent Thomas Ainslie ROBERTS le bombardier âgé de 28 ans

Sergent Harold PENNELL le mécanicien âgé de 23 ans

Sergent Colin Anthony BUDD le radio âgé de 26 ans

Ainsi que le mitrailleur dorsal et le mitrailleur arrière, les :

Sergent Alfred Victor Martin BARRON âgé de 19 ans

Sergent Victor George Edward BRIANT âgé de 22 ans

Les Allemands prennent rapidement possession des lieux éloignant la population Cette même population qui avec courage et patriotisme, érigea malgré tout au nez et à la barbe des occupants une croix qui sera longtemps fleurie à la mémoire de l'équipage du sergent Eric Le HURAY Les corps seront dans un premier temps inhumés au cimetière de la Guillotière à Lyon et seront par la suite transférés au cimetière national de la **Doua à Villeurbanne** (voir le TB 16)



Il faut remercier la municipalité de **Saint Georges d'Espéranche** qui n'a jamais, au fil du temps, oublié ces nobles héros.

Chaque année, le 1^{er} dimanche du mois de novembre un hommage leur est rendu ainsi qu'aux 32 autres membres de la RAF reposant auprès d'eux..

Ces héros nous ont transmis la lourde tâche de vivre à leurs places et ainsi faire savoir au monde que « ces sacrifices » n'auront pas été vains. Nous avons pour devoir de toujours nous en souvenir

Que ce sol Français qu'ils sont venus libérer reste à tout jamais le gardien de leurs mémoires et de leurs jeunesse passées. Qu'ils y reposent en paix.

Le Lieutenant Colonel John Mc Crae, médecin-chirurgien du Corps de Santé Royal Canadien, qui fut au printemps 1915, le témoin de la seconde bataille d'Ypres, écrivit le poème « In Flanders' Fields » soit « **Au Champ d'Honneur** » et qui

depuis, est à l'origine du port de notre coquelicot à la boutonnière :

*Au champ d'honneur les coquelicots
Sont parsemés de lot en lot
Après des croix et dans l'espace.
Les alouettes devenues lasses
Mêlent leur chant au sifflement des obusiers*

*Nous sommes morts
Nous qui songions la veille encore
A nos parents, à nos amis
C'est nous qui reposons ici
Au champ d'honneur*

*A vous, jeunes désabusés
A vous de porter l'oriflamme
Et de garder au fond de l'âme
Le goût de vivre en liberté.
Acceptez le défi, sinon
Les coquelicots se faneront
Au champ d'honneur*



- samedi 18 avril : Caluire et Cuire
Maison Ferber

Assemblée Générale de l'URAA



Présence de 12 participants, face au Bureau composé de :

- Roland Minodier : Président (*au centre*) (AEMA)
- Paul Guers-Neyraud : Secrétaire général (AEA) (*à sa droite*)
- Roland Albert (ANCA) (*à sa gauche*)

Ouverture de l'Assemblée Générale Ordinaire par le président Roland Minodier

Puis énoncé du Rapport d'activité par le Secrétaire général Paul Guers-Neyraud ainsi que du Rapport financier par le président, en l'absence du trésorier Mr Blanchard (AEA)

Tour de table pour la présentation des associations présentes avec leur président ou représentant et leurs membres actifs éventuels :

- Bernard Tribble : président **EALC**
- Michel Bennier : président de section **ANSORAA** Rhône-Loire
- Jean-Alain Gaudillot : secrétaire « «
- Christian Cason : administrateur du site « «
- Jacques Baillet : président **SLHADA**
- Alain Perollaz : Général de Corps Aérien
- Bruno Sibille : communication **AEMA**
- Jean Cimièrre : président régional **ANSORAA**
- André Monnet : ancien pdt de la **Fédération Française de Vol à Voile**
- Yves Boël : chargé de mission pour la communication et revue **SLHADA**
- Pierre Biard : représentant **RAFA** et Responsable Aéromusée **SLHADA**
- Gérard Comte : représentant Michel Brault président **AALAT**

à noter les pouvoirs remis au secrétaire général de : Emmanuel Garre : président de **CRA 22**

: François Pelletier : président des **Vieilles Tiges**



Evocation du ou des aviateurs Rhône-Alpins à honorer en 2016 :
le constructeur et aviateur Caudron est suggéré par Mr Baillet

Tour d'horizon sur les différents sujets toujours d'actualité, comme :

- les brochures et posters
- le site internet
- les manifestations prévues

Puis le président Roland Minodier demande au conseil d'accepter sa démission et le secrétaire général propose les candidatures d'**Alain Perollaz** au poste de Président et de **Jacques Baillet** au poste de Vice-président.

Mise au vote de la composition du nouveau conseil de l'URAA qui est acceptée à l'unanimité.

La réunion se termine avec une Assemblée Générale Extraordinaire, pour la modification de l'article 5 des statuts proposé par Mr Baillet, puis le Président Perollaz soumet l'adoption au vote. avec la clôture de l'AGE.



Alain Perollaz et Roland Minodier



Paul Guers-Neyraud Alain Perollaz Jacques Baillet

Et comme prévu, prise d'un excellent repas en commun avec la dégustation d'un savoureux Chablis offert par l'URAA.



Photos de Bruno Sibille

- samedi et dimanche 2 et 3 mai : Corbas
Salle des Fêtes de la mairie
« Salon des livres d'histoire
de l'Est Lyonnais »

Stand SLHADA tenu par Maurice Rochaix avec la participation de Yves Boël et passage de Mme Danielle Coste, présidente de la Fédération du Patrimoine de l'Est Lyonnais, avec la visite samedi de Pierre Lussignol pour l'inauguration.



La Fédération du Patrimoine de l'Est Lyonnais fête ses 10 ans cette année . A cette occasion elle organise une foire aux livres en même temps que la foire de Corbas.

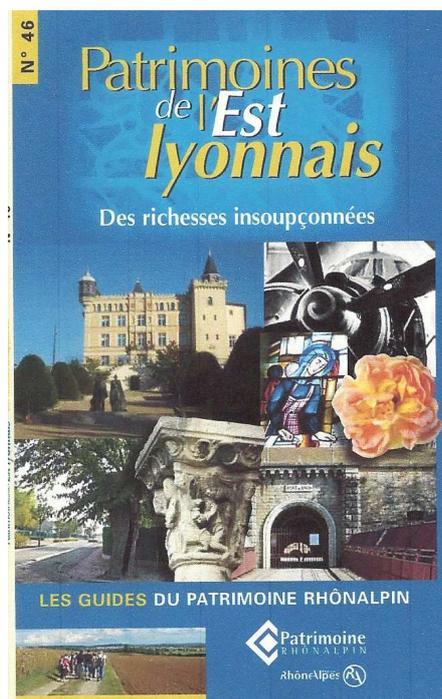
Chacune des 22 associations présentes pour les 17 communes de cette Fédération expose ses publications. En particulier est mis en vente suite à sa sortie récente, le livre commun : « Patrimoines de l'Est Lyonnais », dont 6 pages sur 64 sont consacrées à l'aviation locale.

Accueil convivial des participants avec petit-déjeuner puis apéritif en fin de matinée avec la présence du maire de Corbas, Mr Jean-Claude Talbot. Lors de l'inauguration de samedi, visite également de Mr Eddie Gilles Di Pierno président du Patrimoine Rhônalpin.

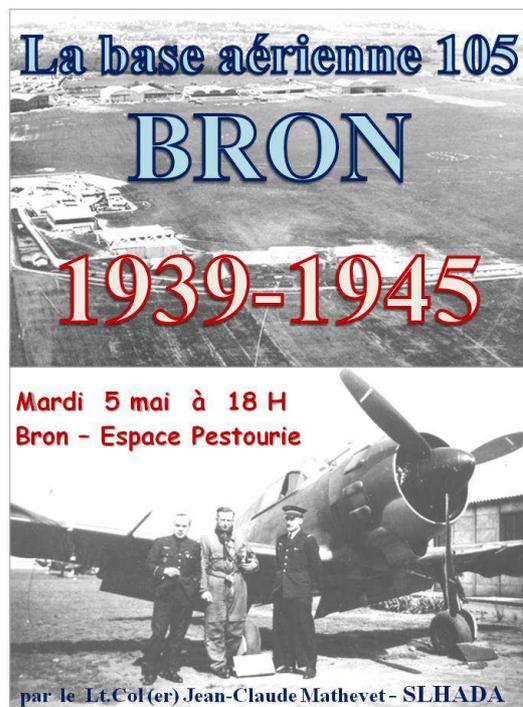
Passage au stand SLHADA de plusieurs personnes intéressées, pour renseignements et achats de livres de notre ami Maurice Rochaix ainsi que brochures et cahiers Slhada.



Hôtel de ville de Corbas, avec sa salle des Fêtes à l'arrière



- **mardi 5 mai** : à l'Espace Roger Pestourie de Bron : Conférence
 « **Bron 39-45** »
 par le Lieutenant-Colonel (er) Jean-Claude Mathevet



Cette conférence a rappelé la place majeure de la Base en septembre 1939 et les unités aériennes qui y étaient stationnées. Dotée d'une infrastructure particulièrement importante, elle était l'une des plus modernes de l'Aviation française à cette époque. Des photos ont montré l'implantation des bâtiments par rapport à la géographie actuelle des lieux.

Les grands moments de l'histoire de la base ont été abordés: mai 1940 et l'action défensive des unités présentes sur le terrain – la première occupation allemande – la "base de stockage" et la construction d'une piste "en dur" - les premiers résistants - la deuxième occupation allemande à partir de novembre 1942 et les travaux de dispersion des avions autour de la piste – les bombardements dévastateurs d'avril et d'août 1944 – l'activité des unités françaises et alliées sur le terrain après la libération et les perspectives de l'immédiat après-guerre.



Des photos inédites ont illustré l'histoire – souvent oubliée – de cette Base aérienne qui reste une des grandes pages de la Mémoire de la ville de Bron.

Ci-joints les deux seuls vestiges encore présents de nos jours : une alvéole et le Hangar 6



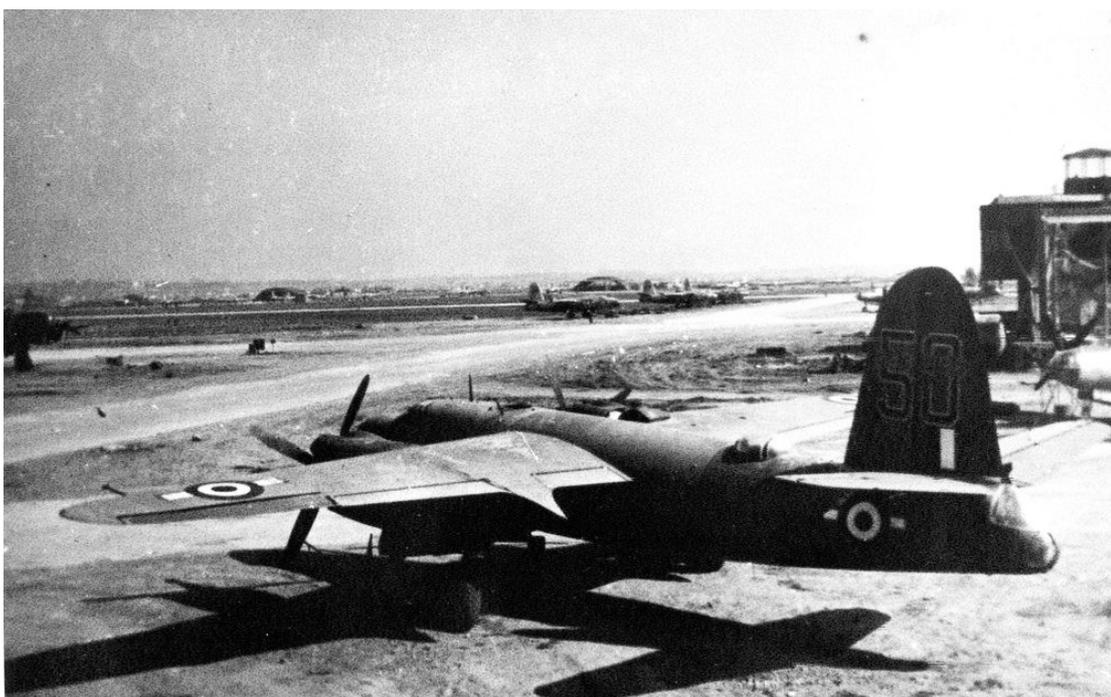
Un public très attentif d'environ 65 personnes, dont de nombreux membres de la SLHADA, avec la présence de Mr Francis Serrano, conseiller municipal de Bron délégué aux Anciens Combattants, présentant également son Invitation pour le 70^e anniversaire de la Libération.

Durant les deux années d'occupation, de novembre 1942 à septembre 1944, les Allemands procédèrent à des travaux d'infrastructure importants : plus d'une trentaine d'alvéoles permettant de disperser et de protéger les avions, furent notamment construites à l'Est de la piste sur la commune de Chassieu. Certaines de celles-ci étaient couvertes, d'autres ouvertes. Elles étaient desservies par des chemins de roulement camouflés. Ces nombreux travaux prouvent bien que la base de Bron était prévue pour être un élément opérationnel très important de la Luftwaffe.



Cette photo d'octobre 1944 montre un des B26 "Marauder" aux couleurs françaises qui ont poursuivi le combat à partir de la base de Bron libérée. L'appareil est positionné sensiblement à l'emplacement actuel de l'aérogare. Dans le fond de la photo, on devine la commune de Chassieu et on voit quelques-unes des alvéoles couvertes.

A droite le hangar "Caquot" surmonté de la première tour de contrôle.



Appareils anciens

Bien avant la route du rhum à la voile, il y eu **Biscarosse-Pointe à Pitre en hydravion**

Extrait de l'article de
« Présence » d'Air-France
remis par
Mr Chichignoud à Jean Denis



Dans les années trente, un paquebot mettait douze jours pour relier les Antilles à la Métropole. Le 4 janvier 1935, l'hydravion **Latécoère 521** « Lieutenant de vaisseau Paris » décolle de Biscarosse près de Bordeaux, pour Fort-de-France via Dakar. Il amerrit en Martinique puis à Pointe à Pitre en Guadeloupe avec trente passagers à son bord. Il s'agit alors du premier véritable vol « commercial » à destination des Antilles.

Cette opération n'en reste pas moins exceptionnelle avant-guerre, car Air-France transatlantique préfère se concentrer sur la ligne Biscarosse-New-York. En effet, en 1937 la Pan Am installe une escale à Fort-de-France et permet de gagner l'Europe en changeant trois fois d'avion.

Aussi c'est au matin du 26 juillet 1947 que la Compagnie nationale réalise une grande première avec l'ouverture d'une ligne commerciale régulière entre la Métropole Martinique et la Guadeloupe à partir de Biscarosse, avec le **Latécoère 631** de 75 tonnes propulsé par 6 moteurs de 1900 cv.

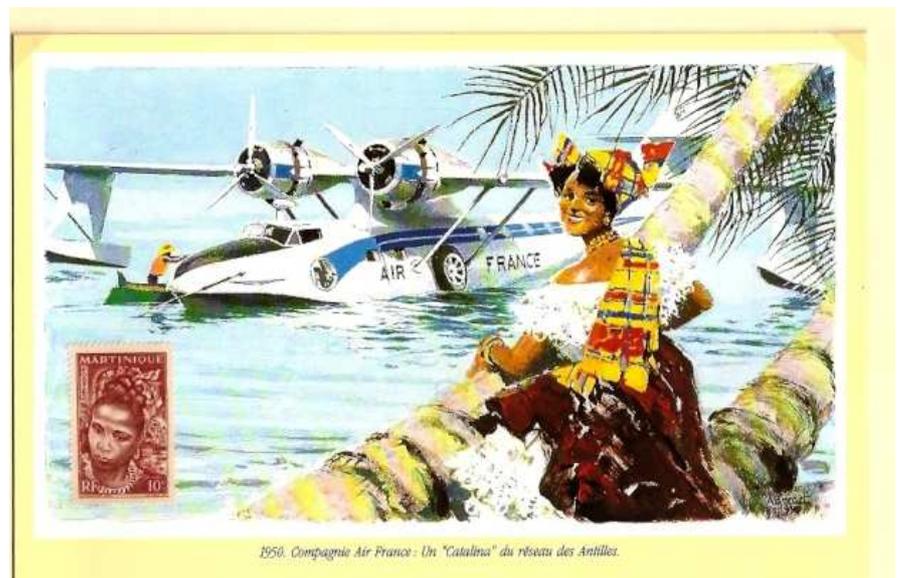


Le « Laté 631 » est alors le plus gros hydravion alors en service dans le monde, bien qu'il ne transporte que **46 passagers et 12 membres d'équipages** à la vitesse moyenne de 300 km/h. Il faut dire qu'on trouve à bord un vaste bar, un spacieux salon-fumoir, des cabines doubles ou quadruples toutes convertibles en couchettes et dotées de toilettes individuelles, sans oublier les deux salles à manger et la cuisine. On l'aura compris, le prix d'un tel voyage n'était pas à la portée du premier venu (env. 7 000° d'aujourd'hui)

Ce vol inaugural avec l'hydravion « Henri Guillaumet » amerrit au départ dans la magnifique baie de Fort-de-France réalisé **en moins de 31 heures** (y compris l'escale de Nouadhibou en Mauritanie), avec comme équipage : le commandant de bord, le copilote, le navigateur, deux radios, quatre mécaniciens, le commissaire de bord et deux stewards.

Cette nouvelle ligne long-courrier à fréquence bimensuelle, entraîne également la création par Air France du premier réseau local aux Antilles.

L'absence à cette époque de terrains d'aviation adaptés contraint la Compagnie à mettre en place des avions amphibies **Catalina** : trois bimoteurs de 1 200cv équipés de 22 sièges vont en particulier assurer des correspondances entre les Antilles et la Guyane



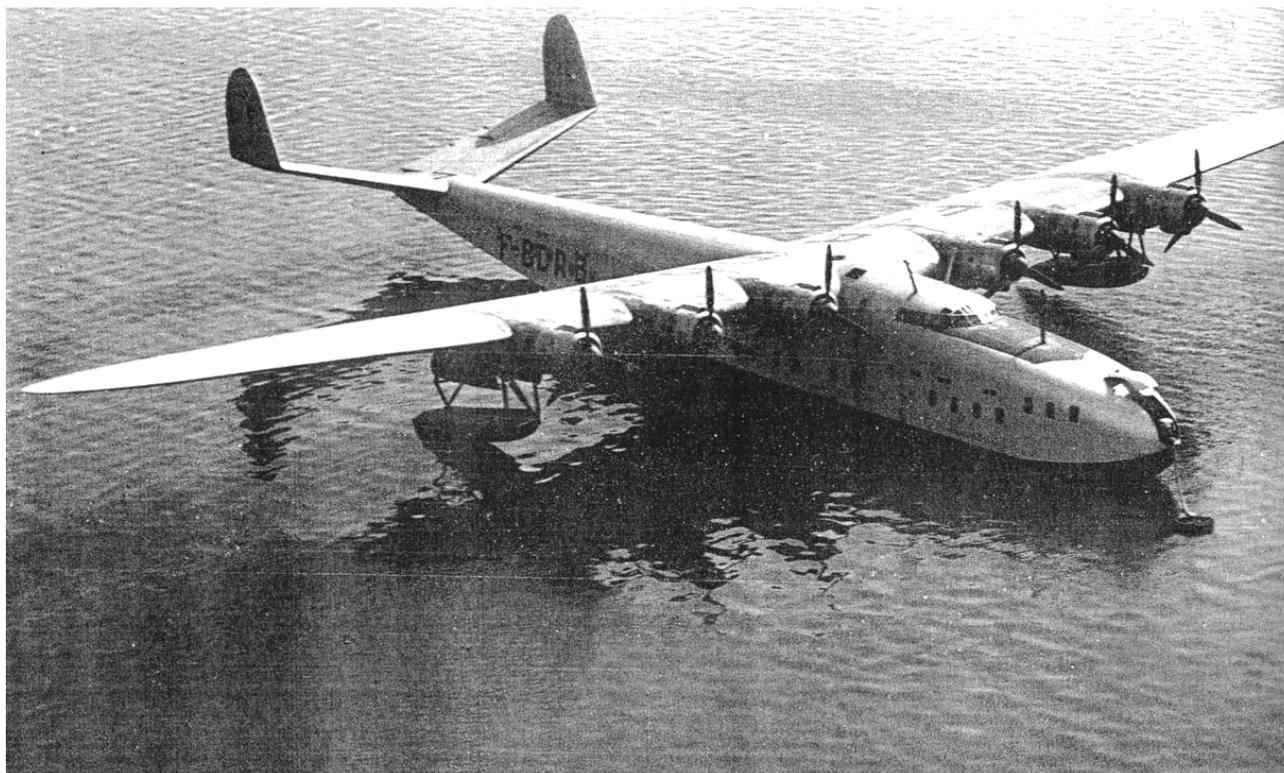
Le ponton de Pointe-à-Pitre avant 1950

A cette époque, Air France s'appuie en Martinique sur l'infrastructure mise en place pour le Latécoère, mais en **Guadeloupe** tout et à faire. Le service exploitation ne dispose, sur le plan d'eau du port de Pointe à Pitre, que d'un ponton acheté à la Pan Am : c'est un grand radeau qui abrite, tout à la fois, le « coin passagers », le « bureau » du chef d'escale, un groupe électrogène et une station radio. On y stocke également des fûts de carburant et on pompe l'essence à la main ! Les quelques agents d'Air France accèdent à ce ponton à bord d'un canot à rames qui les ramènent après chaque vacation !

Les billets de passage sont vendus en ville, par la Compagnie Générale Transatlantique avant qu'Air France n'installe ses premiers bureaux dans les locaux de la **Chambre de Commerce** de Point à Pitre, devenue maintenant l'Office de tourisme.



Dans la nuit du 1^{er} août 1948, le Latécoère immatriculé **F.BDRC « Lionel de Marmier »** avec 52 personnes à bord dont 40 passagers, disparaît dans l'Atlantique, sans avoir lancé d'appel radio.



Cet échec tragique marque malheureusement la fin de l'hydravion long-courrier ainsi que l'exploitation régionale des avions Catalina sur le réseau local Antillais qui cessera en 1950.

Le Super Mystère B1

Yves Laurençot

Dans la généalogie de la famille Mystère chez Dassault, le Super Mystère apparaît comme étant le descendant direct du Mystère IV B, lequel descend directement du Mystère IV A qui succède lui-même au célèbre Mystère II qui fut conçu à partir du Mystère I lequel est une évolution fléchée de l'Ouragan. On ne va pas réécrire cette histoire. Mais arrêtons-nous sur ce Super Mystère.

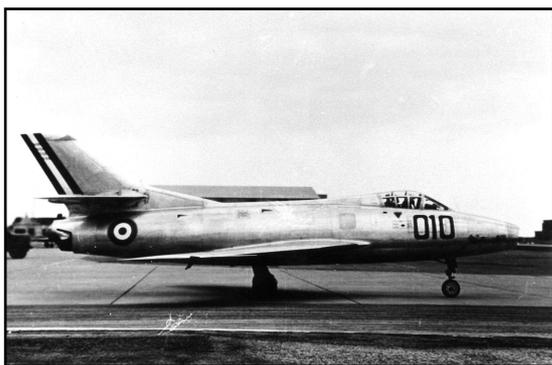
Du Mystère IV d'origine il n'avait pratiquement plus rien de commun. Nouveau fuselage, nouvelle aile, nouveau moteur. Il faut donc chercher son origine direct plutôt du côté du IV B qui présentait quelques évolutions dont en particulier la veine d'alimentation du réacteur passant sous le baquet pilote et non plus de chaque côté ; il avait, de ce fait, une roulette avant qui venait se loger sous l'entrée d'air après rotation de 90° de la roue. L'avion, muni d'un réacteur anglais Rolls Royce Avon RA7R de 3400 Kgp à sec et 4400 avec la PC, devait avoir la possibilité de passer le mur du son en vol horizontal.

Le prototype 01 est décollé par Rozanoff le 16 décembre 1953 à Villaroche. Le pilote est enthousiaste « avec cet avion nous tendions à devenir des bourgeois du supersonique » écrit-il. Cet avion ne passera jamais le mach en vol horizontal puisqu'il sera détruit le 3 avril 1954 à Villaroche au cours d'une présentation internationale.



Le prototype du Mystère IV B

Une présérie de 10 avions est lancée. Les 02 à 05 seront identiques au 01, mais tous les avions à partir du 03 seront équipés d'un réacteur ATAR en vertu du principe « fly french ». A partir du 06 on voit apparaître une entrée d'air type F-100 qui permet d'abaisser la partie supérieure du nez et de procurer une bien meilleure visibilité vers l'avant lors de l'approche cabrée. Mais cette amélioration n'a pas de retentissement sur les performances. Toutefois le 06 sera le seul de tous les IV B à passer le mur du son en vol horizontal mais à 40 000 pieds.



L'Apex de pied de dérive du IV B 010



l'entrée d'air elliptique caractéristique

Les appareils suivants se verront affubler d'un « apex » disgracieux à la base de la dérive pour augmenter la surface du plan fixe.

Une série de Mystère IV B avait été commandée et fut annulée lorsque le Mystère IV B1 pointa son entrée d'air.

Celui-ci avait un Rolls Royce RA 21 de 3470 Kgp à sec et 4560 avec PC. Sa différence avec les IV B de fin de série résidait dans sa nouvelle aile de 56° de flèche et dans la géométrie de la dérive qui voyait l'apex supprimé au profit d'un bord d'attaque rectiligne beaucoup plus esthétique.



Premier vol du Mystère IV B1 qui devient le lendemain Super-Mystère IV B1



Paul Boudier décolle cet avion qui s'appelle donc **Mystère IV B1** le 2 mars 1955. Le lendemain 3 mars l'avion passe le mach en vol horizontal sans coup férir. Immédiatement on retouche la photo du premier vol pour rebaptiser l'avion **Super Mystère IV B1**. Il portera cette appellation quelques temps jusqu'à ce qu'on décide supprimer le **IV**. L'avion devient ainsi le **Super-Mystère B1**. Son successeur, équipé d'un Atar, connaîtra la gloire comme **SMB2**. Le Super Mystère c'était en 1955 et j'avais 15 ans ! Nostalgie ...



Paul Boudier devant le Super Mystère B1



Le prototype du Super Mystère B2 qui sera connu comme SMB2

Aérophilatélie

Christian Bellet

La diffusion de ce nouveau timbre est prévue aux alentours du 16 juin: incontournable pour les aérophilatélistes lyonnais! Est-il nécessaire de rappeler que ce personnage lié aux débuts de l'aviation, a trouvé la mort à BRON, le 12/12/1915, en essayant un nouveau modèle, le Caudron R4. La rupture d'un longeron a entraîné dans la mort le mécanicien Jaumes et le dessinateur Demarez, tandis que Gaston avait l'interdiction de voler sur prototype selon son contrat avec l'armée...las! On se souviendra aussi de la création de la première école de pilotage au monde ouverte avec son frère René au CROTOY dès 1910, ainsi que de la première école chinoise en 1913. Il sera ensuite le premier à survoler la Cité Interdite de PEKIN lors de la livraison de 12 Caudron G3 commandés par la CHINE !
Cela valait bien un timbre !



Actualités aéronautiques

VOL AU-DESSUS D'UN NID DE DUNES

Pierre Lussignol

(en l'occurrence le **désert de Namib** , 160 km Nord-Sud , 50 km Est-Ouest.)

Mon épouse et moi-même aimons les régions désertiques. Les parcourir en véhicule donne envie de les voir sous un autre angle, celui de la verticale.

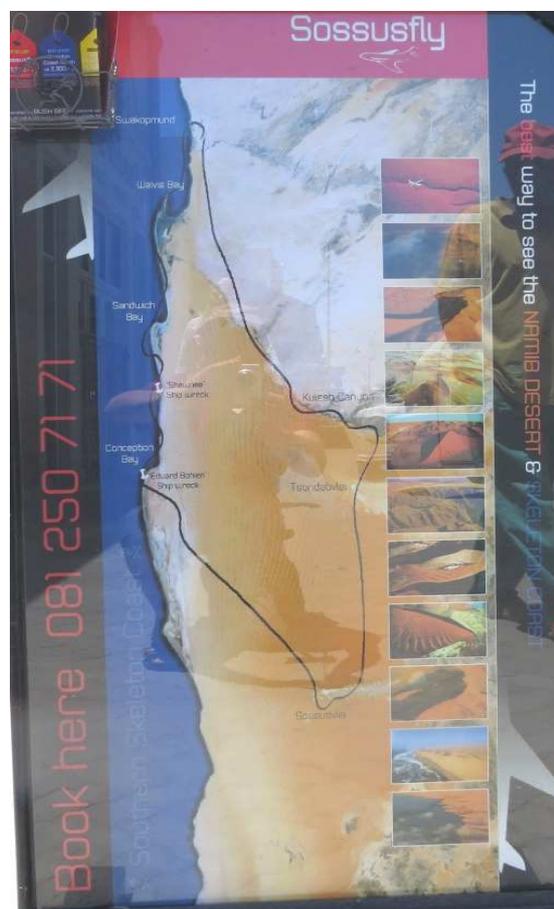
Le tour de l'Islande en 2012 nous avait laissé sur notre faim. Nous avons côtoyé d'en bas les glaciers et les volcans, et les coucoucs en attente sur des pistes marquées par leur seule manche à air ne nous les avaient pas fait survoler faute de temps. Il restait donc à faire le lien entre le paysage et la troisième dimension. Un voyage de 12 jours en **Namibie** en a été l'occasion.



Quand après avoir abordé en car le littoral atlantique, il nous fut proposé une excursion aérienne au-dessus du désert de Namib nous n'avons pas hésité. Il a suffi de passer au bureau de l'agence dans le modeste centre-ville de la ville de Swakopmund, de signer un document de prise en charge et de donner son poids .

Même pas de carte bleue à sortir, ce sera au retour . .
Un minibus nous emmène à l'aérodrome distant de 6 km où nous sommes reçus et mis en confiance par le pilote - en français. Le positionnement des sacs pour les éventuels haut - le - cœur et l'invitation à une vidange des vessies avant 2H 20 de vol non-stop, constituent l'essentiel de son « briefing ».

Carte du trajet de vol

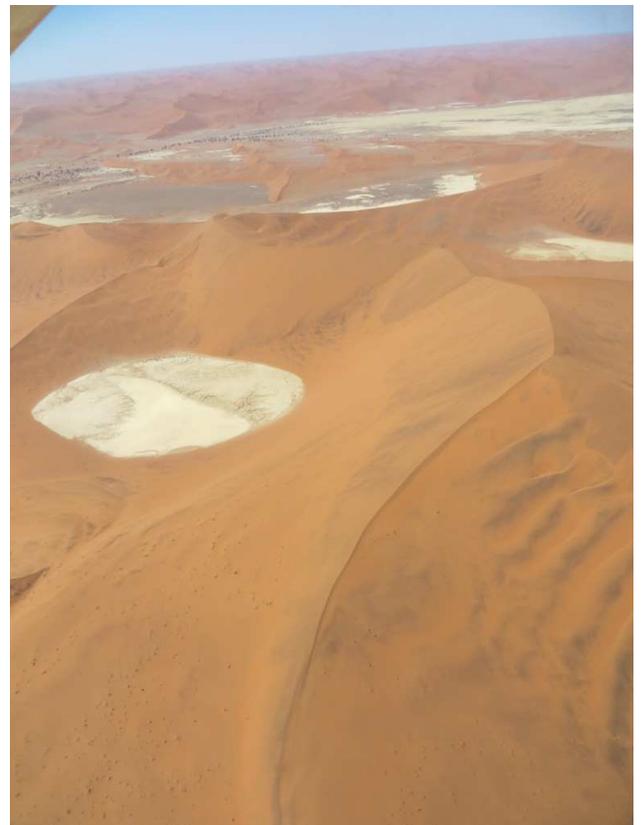


Quelques mètres sur la piste sans nous écarter du cheminement indiqué par le pilote qui nous installe ensuite sur les 5 sièges de son Cessna 210 « Centurion » .



Nous entourons le pilote avant le départ

Nous voilà très vite en l'air et au-dessus des dunes. Cap au sud-est vers Sossuveil, une grande vallée qui permet d'accéder à la plus haute dune d'Afrique (250 m) et à un lac asséché.



Le paysage est très varié, plateaux de roche noire balayés par le vent,

lits d'oued tachetés d'acacias verts, canyons tapissés de verdure et enfin les dunes, aux teintes de jaune à rouge, aux arêtes accentuées par l'ombre.



Pas de mouvements autres que ceux de rares oryx ou impalas, variétés d'antilopes. Le pilote nous passe régulièrement des fiches plastifiées indiquant ce qu'il y a à observer, entre autres des campements de prospection minière.



L'altitude souvent basse, à toucher de l'aile le sommet des dunes, nous permet de mieux apprécier le relief, mais cela rend difficile la prise de photos si l'on souhaite garder l'horizon à... l'horizontale.

Les 300 cv du « Centurion », nous ont amené en moins d'une heure à l'autre extrémité du désert. Un grand virage au-dessus de Sossuveil nous fait prendre le cap nord-ouest. En quelques dizaines de minutes nous voici à la jonction des dunes et de la mer.



Un sérieux concurrent : l'hydravion Pélican... !

Pas de baigneurs. L'eau froide du courant de Benguela n'attire que les otaries dont on découvre des colonies sur la plage. Elles donnent un peu de vie à cette côte déserte où gisent dans le sable les carcasses de quelques navires.

Le suivi de la côte nous fait survoler des marais salants aux teintes violettes puis le port de Walvis Bay .



Enfin nous sommes au large de Swakopmund. Virage à droite qui nous fait survoler un lotissement. La piste est dans notre axe. Quelques légers cahots et nous roulons vers le tarmac. Juste le temps de remercier le pilote, d'apprendre qu'il est français et vient voler 3 mois par an, car il s'affaire pour un plein et sans doute un autre groupe.

L'avion est décidément un merveilleux outil de voyage et de découverte. Il connaît un développement particulier en Namibie en raison des grandes distances à parcourir et des paysages grandioses que l'on ne peut appréhender complètement que du ciel.



Faits historiques aéronautiques

Aimez-vous « La vache qui rit »?

Anne-Marie Raffy



Il est certain que l'on ne voit pas tout de suite le rapport avec l'aviation, qui est le leitmotiv de notre revue. Et pourtant si l'on se reporte en 1915, soit il y a exactement un siècle, un dénommé **Benjamin Rabier**, illustrateur bien connu des collectionneurs de BD, avait été retenu, suite à la demande de l'Etat Major, pour un sigle servant à orner les camions de l'armée pour le service R.V.F « Ravitaillement en Viande Fraîche » en l'appelant « La Wachkyrie », clin d'œil aux Walkyries mises en musique par Wagner et utilisé comme emblème par les troupes allemandes.



Il faut dire que Rabier avait déjà « tâté » de la vache, suite à une BD d'un petit journal pour enfants « La Jeunesse illustrée » en 1908, où il est question d'une vache, ou plutôt d'un veau ! Et tout cela dans l'histoire de « *Au beau temps de l'aviation* » !



La guerre terminée, **Léon Bel**, petit patron affineur de comté à Lons le Saunier qui était affecté à ce service de ravitaillement, retourne chez lui, et c'est en 1921 qu'il crée le fromage à tartiner. Pour lancer ce nouveau produit, il a besoin d'une image choc. Aussi il se souvient de cette vache hilare, emblème du RVF et il fait donc appel à **Rabier** qui retouche l'image, puis à l'imprimeur Vercasson qui lui attribue sa couleur rouge et « La Vache qui rit » est née... et court toujours !

Mais ce n'est pas tout ! Durant la guerre c'est aussi Rabier qui dessine l'insigne pour l'escadrille **SAL 39**
« un lapin courant sonnante de la trompette »

Et voilà comment ce dessinateur animalier humoriste qui a croqué bien des types d'animaux, a touché au fromage et aussi à l'aviation. !



Salmson 2A2 deuxième trimestre 1918



blies1418.fr

Archives Hubert de Montgolfier



Potez 25 A2 n°308

Collection Claude Montavon

Bien avant le drame de Concorde, il y eu *l'Emeraude...*

Christian Bellet
Yves Boël



à Toulouse fin 1933 avec au premier rang au centre
le pilote **André Launay** en blouson, avec à côté de lui à sa droite, son radio **Queyrel**,
et plus loin son mécanicien **Crampel** en pull-over

Des trente comptes-rendus de témoignages ressortis de mon dossier « Emeraude », voici quatre vingt ans passés que cette catastrophe de Corbigny dans le Morvan, à l'ouest de Saulieu, continue son devoir de mémoire

En effet, en 1933 le Dewoitine « Emeraude » est le fleuron d'Air France, bien qu'encore prototype, il peut aspirer à ses lettres de noblesse. Mais tout comme Concorde à notre époque, ce fut une tragédie sur le plan national et même mondial lors de ce **lundi 15 janvier 1934** en début de soirée sous des conditions météorologiques défavorables, quand ce bel oiseau s'écrasa avec ses 10 occupants, sans aucun survivant.



Le D322 fabriqué dans les Ateliers Dewoitine à Toulouse est conçu à la demande du pionnier et grand pilote **Maurice Noguès**, directeur général adjoint de la nouvelle compagnie Air France créée en 1933 qui est animé du projet de relier la France à l'Extrême-Orient et qui lui donne le nom de « Emeraude »



L'appareil sort d'usine en mai 1933 : c'est un trimoteur entièrement métallique à train fixe avec des Hispano-Suiza 9 cylindres en étoile, de 575 ch chacun, à hélice fixe bipale. Son autonomie est de 2 000 km à 250 km/h en croisière et un plafond de 6 500 m. Pour 8 passagers et 2 hommes d'équipage

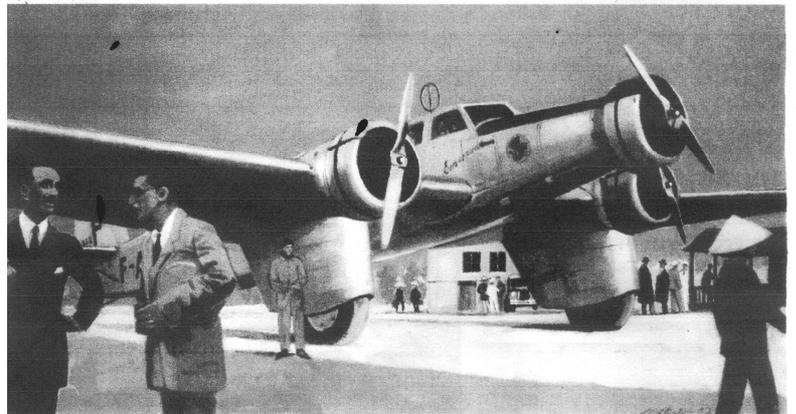
Sa première tournée est en septembre 1933 avec Pierre Cot pour un voyage officiel en URSS, puis en octobre pour une démonstration dans les capitales d'Europe avec Marcel Doret comme pilote d'essai. Maurice Nogues veut essayer l'appareil avec Mermoz comme co-pilote pour une inspection de la ligne d'Amérique du Sud.

Nogues décide alors de rallier Saïgon, et c'est le 21 décembre 1933 que l'avion décolle du Bourget avec le pilote André Launay, le radio Queyrel et le mécanicien Camille Crampel. Quelques incidents ont lieu durant le parcours. Le 25 décembre l'Emeraude est à Athènes avec des problèmes de moteur.

Enfin ils atterrissent le 28 décembre à **Saïgon**, soit 7 jours depuis Paris. (48 h 30 de vol effectif au lieu des 79 h habituellement nécessaires)

Une foule enthousiaste accueille l'Emeraude. Puis le 5 janvier 1934, il quitte Saïgon avec 6 passagers :

- Maurice Balazuc : directeur technique A.F
- Emmanuel Chaumié : directeur de l'Aviation Civile et son épouse Colette
- Pierre Pasquier : Gouverneur général de l'Indochine française
- capitaine Brusseau : ordonnance du Gouverneur
- Jean-Jacques Larrieu : chargé de mission au ministère de l'Air de Pierre Cot



1934. Air France : le Dewoitine D332 "Emeraude" à Saïgon.

Gouache de Philippe Mitschké, 1998



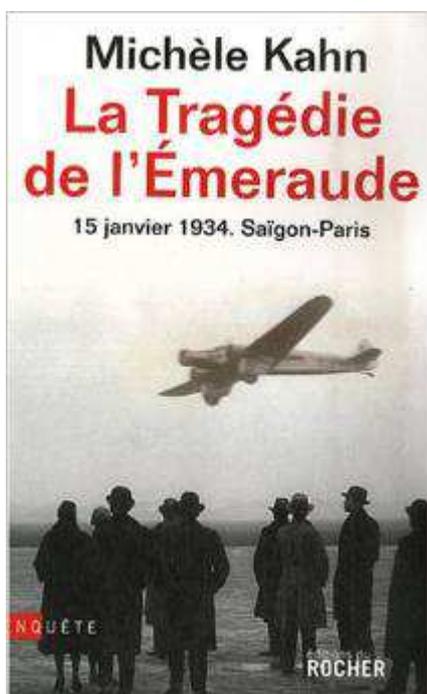
Retour sur Paris , avec pose à Calcutta soit 2 100 km. Il en repart le 6 pour Karachi où son train d'atterrissage est endommagé lorsqu'il se pose à Gwadar. Les réparations effectuées, il s'envole le 9 et se pose le lendemain à Bouchir, Bassorah et enfin Damas. Le 14, il est à Athènes et le **lundi 15** il arrive à Marignane à 14 h 23. Les bulletins météo sont mauvais mais ils décident néanmoins de reprendre le vol jusqu'à **Bron avec une arrivée à 16 h 20.**

Un contrôle et réglage d'environ deux heures sur le moteur gauche qui ne donne pas la puissance escomptée. Mais l'ordre de Paris « Il faut partir immédiatement », décide Nogues d'obéir, et c'est à 18 h 15 que l'Émeraude décolle de Bron, malgré les conditions météo toujours aussi exécrables sur le Morvan.

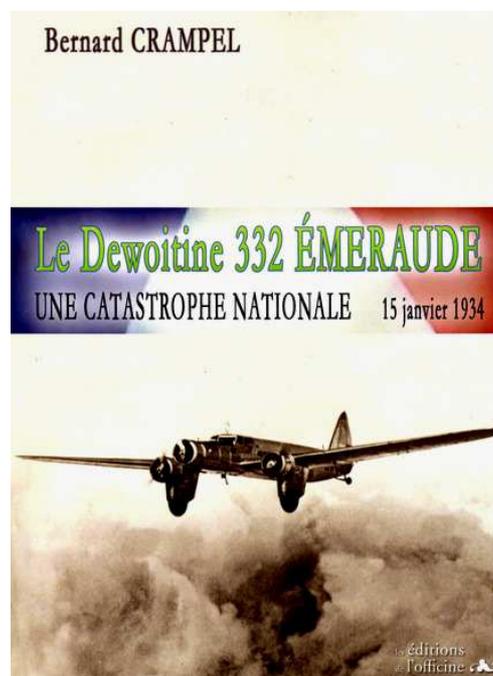
A 19 h 34 survolant le Corbigeois, message radio : « Sommes dans la tempête de neige, altitude 1 700 m, je vous rappellerai... ». Il est 19 h 45, le radio Queyrel ne rappellera plus. Pour les témoins corbigeois, c'est l'effroyable impact !

Et tout d'abord, pourquoi cet ordre de partir ? on devine pourquoi, car l'équipage et leurs hôtes sont attendus au Bourget pour un grand dîner qui réunit Pierre Cot, ministre de l'Air, le général Vuillemin, chef de l'escadrille de la Croisière Noire, dont les 28 avions viennent d'effectuer 22 000 km en Afrique, pour y promouvoir l'aviation française, ainsi que d'autres personnalités, dont saint Exupéry et Mermoz. En somme, un repas de gala qu'il ne faut manquer à aucun prix ! Mais le champagne ne coulera pas ce soir...

Parmi ces divers témoignages, comptes-rendus et droit de réponse relatant ce crash, sur une colline à l'ouest de Corbigny, nous relevons celui de notre regretté Robert Espérou, du Lt-Colonel Emile Martin officier mécanicien et de Bernard Crampel fils du mécanicien Camille de l'équipage, ayant écrit un livre en 2013 sur cette catastrophe nationale .



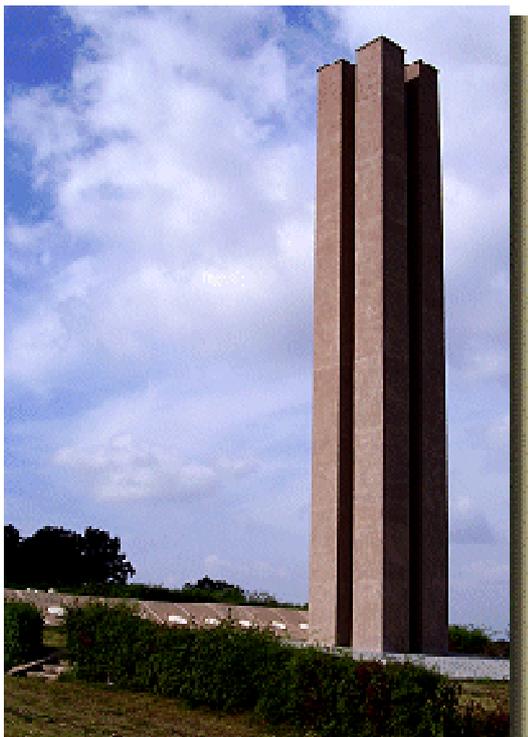
Un autre livre de la journaliste Michèle Kahn sorti en 2007



En conclusion il s'avérerait que par le mauvais fonctionnement du moteur gauche, cela aurait entraîné des irrégularités de couple des moteurs et de ce fait, la naissance de vibrations dont la fréquence serait entrée en résonance avec celle du fuselage. C'est ce phénomène qui a été à l'origine de la rupture en vol d'une partie de la voilure d'autant secouée par les turbulences et la violence de la tempête : perte au départ d'un aileron retrouvé à 2 km du point de chute. Déséquilibré et ingouvernable l'appareil a dû partir en spirale et tonneau sans que l'équipage n'ait pu faire aucune manœuvre.



Les corps quittent la mairie de Corbigny pour la gare avec un train spécial pour Paris en vue de la cérémonie du 18 janvier en la chapelle ardente à l'Ecole Militaire.



Le monument fut édifié en 1938 sur l'emplacement : 4 colonnes de 19m s'élevant vers le ciel représentant la longueur de l'Emeraude, face à une table inclinée de 26m symbolisant l'envergure où sont alignés 10 disques gravés aux noms des victimes.

Les célébrations et l'entretien du monument, sont assurés par l'association « Avion-Emeraude-Janvier 1934 »



Mon tour de France des cartes postales anciennes à la gloire des précurseurs et premiers aviateurs français

1^{ère} étape : de la Belgique au Mans

Marcel Aumâtre

Collectionneur de cartes postales anciennes et passionné d'aviation, je ne pouvais pas autrement que de sélectionner celles qui mettaient en valeur notre histoire aéronautique par leurs monuments.

Il est certain que parmi ceux photographiés à l'époque, plusieurs d'entre eux ont depuis été remplacés, ou déplacés ou même supprimés. Il en est de même pour des terrains mythiques ou ayant existé, où quelquefois une simple stèle rappelle son origine pour le devoir de mémoire. C'est pourquoi j'y ai placé en parallèle quelques photos de nos jours.

J'ai donc épinglé ma centaine de cartes disponibles actuellement, sur une « Michelin » N° 989, pour réaliser mon circuit « Tour de France » en 8 grandes étapes.

Bien qu'habitant Lyon, mon itinéraire démarre dans le Nord et pourquoi pas en Belgique, descend la France par l'ouest, puis le sud en sautant même la Méditerranée pour Alger et Tunis, pour remonter ensuite sur la région Rhône-Alpes, avec un jour de repos à Bron, puis l'Est, le Nord-Est et enfin terminer sur Paris, comme pour le « Tour cycliste ».

C'est en effet au départ à partir de **Poëlkapelle**, au nord-est d'Ypres en Belgique, que nous avons cette impressionnante colonne à la cigogne aux ailes abaissées, symbolisant l'insigne du groupe des Cigognes du Capitaine **Georges Guynemer** abattu à 23 ans le 11 septembre 1917 sur son Spad XIII portant comme tous ses avions le nom « Le Vieux Charles » et dont le corps ne fut jamais retrouvé. Son adversaire fut abattu 17 jours après.



Le



terrain de **St Pol sur Mer** est inauguré en septembre 1913 sur



MALO-les-Bains. A la Mémoire de GUYEMER (Stenne sculpteur)

Puis longeant la côte de la Manche, nous restons avec l'As aux 53 victoires et le souvenir de ce premier monument sur la digue de **Malo-les-Bains**, pour nous rappeler son dernier terrain d'envol situé à proximité, en bordure de mer, à St Pol sur Mer.

Ce monument a survécu jusqu'en mai 1941 mais détruit ensuite par les allemands.

Une dernière photo souvenir !

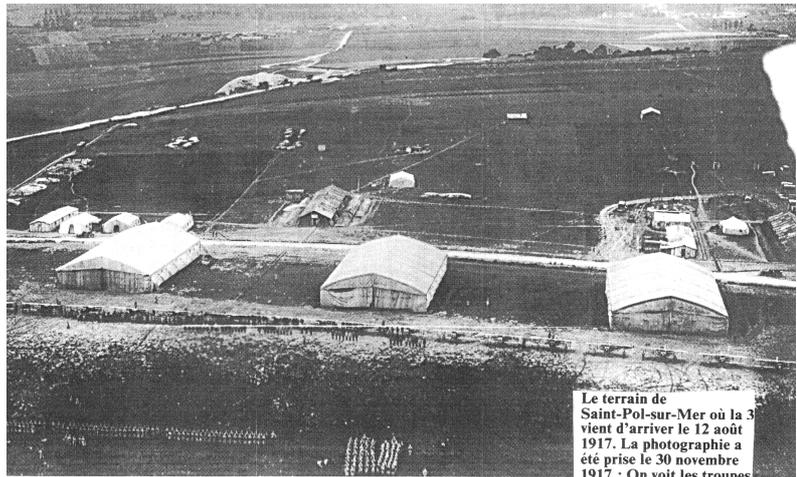


Le nouveau monument à un kilomètre, sur les quais de **Dunkerque**, fut élevé en 1989 mentionnant son « **Faire Face** » devenu la devise de l'Ecole de l'Air.



Le terrain de **St Pol sur Mer** est inauguré en septembre 1913 sur l'emplacement d'un ancien sanatorium désaffecté.

Le 12 août 1917, après une halte à Bergues-Bierne, l'escadrille déjà célèbre de la SPA 3 « Les Cigognes » arrive avec leurs puissants biplans SPAD : parmi les pilotes, un jeune capitaine de 23 ans Georges Guynemer.



Le terrain de Saint-Pol-sur-Mer où la SPA 3 vient d'arriver le 12 août 1917. La photographie a été prise le 30 novembre 1917 : On voit les troupes alignées pour la prise d'armes du général Anthoine.

Après l'armistice, le terrain est transformé par les anglais en « champ de course », puis dans le milieu des années vingt, tous les hangars sont démontés



Maintenant une simple stèle dans un site interdit, réservé à une raffinerie, rappelle ce lieu.

« A la mémoire de Georges Guynemer qui partit de ce terrain le 11 septembre 1917 pour l'immortalité ».

A signaler que la cravate noire est portée par tous les militaires de l'Armée de l'Air, en souvenir de sa mort sur le champ d'honneur



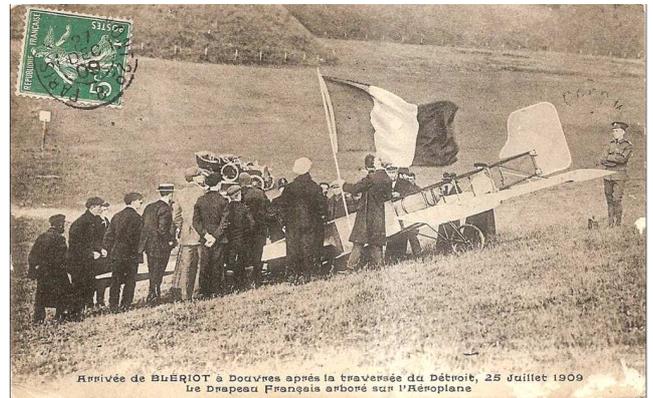
Et toujours sur le port de **Dunkerque**, il nous est rappelé la terrible bataille de mai-juin 40 où aviateurs français et anglais ont affronté une fois de plus, l'envahisseur.

En suivant la côte jusqu'à **Calais** à la sortie ouest au lieu-dit « **Les Baraques** », ne pas manquer le point de départ de **Louis Blériot** à 37 ans pour sa « traversée de la Manche » en 37 mn, le **25 juillet 1909** sur son Blériot XI avec moteur Anzani à 3 cyl. en éventail, de 25 cv. à 60 km/h jusqu'aux falaises de Douvres.

Le monument se situe dans le milieu de la rue principale de la commune devenue **Blériot-Plage**



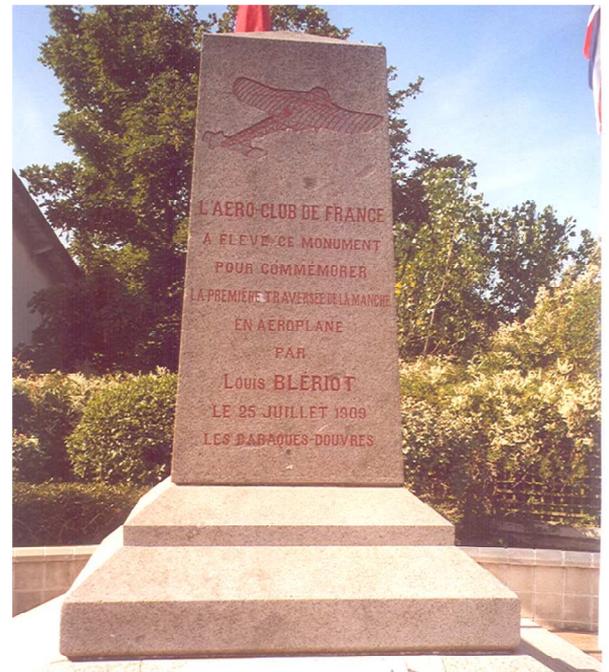
Blériot au départ à 4 h 35 avec ses béquilles, car la veille il s'est brûlé au pied sur l'échappement en essayant le N°12



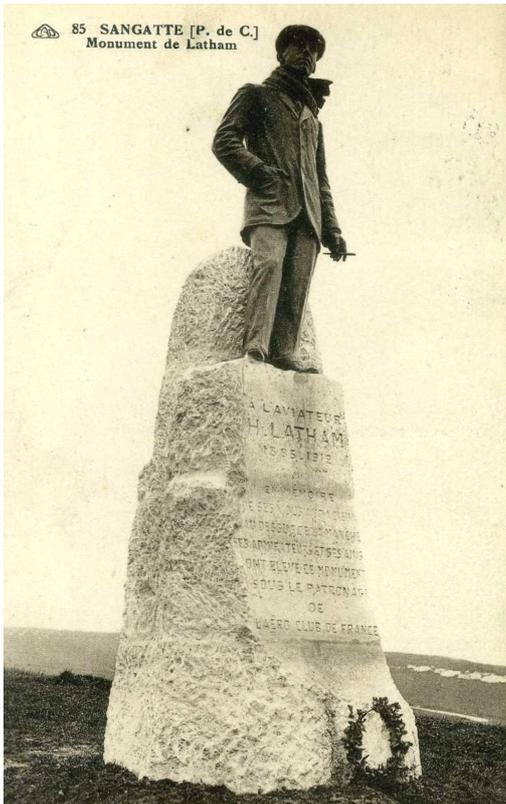
L'atterrissage est brutal : le chassis s'affaisse et une pale de l'hélice Chauvière se détache



Blériot rentre le soir même en France sur le contre-torpilleur « l'Escopette » avec sa femme qui l'avait suivi. Et le 26 il retourne à Douvres et se rend à Londres où le Daily-Mail lui remet la coupe avec le prix.



L'avion est exposé à Londres, puis il est acheté par le journal « Le Matin » et ensuite présenté au Salon de l'Aéronautique avant d'être remis au Conservatoire National des Arts et Métiers.



Puis en longeant la mer à la sortie de **Sangatte**, en bordure de route, nous attend **Hubert Latham** avec son cache-col au vent qui s'est préparé avant Blériot.



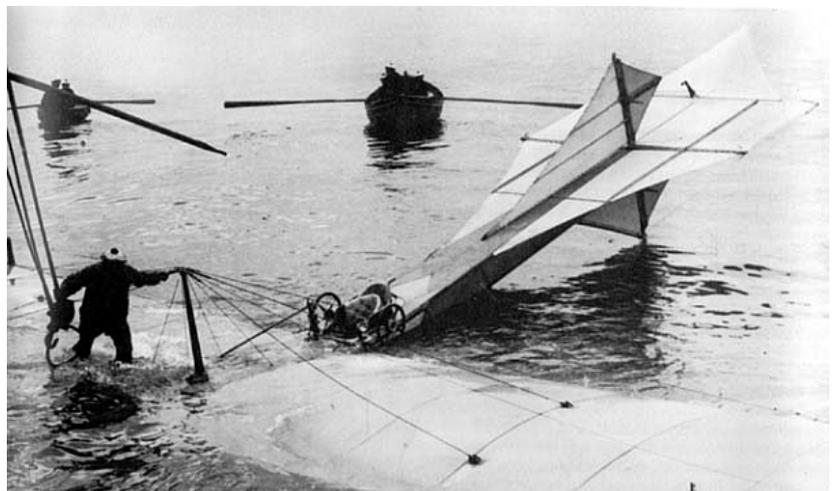
« En mémoire de ses vols audacieux au dessus de la Manche »

Ce « sportsman », issu d'une famille aisée d'armateurs havrais, et d'une éducation anglaise a déjà traversé la Manche, mais en ballon avec son cousin et dans l'autre sens, le 12 février 1905. En 1906-1907 il est à Monaco pour des compétitions en yachting automobile avec moteur Antoinette. Puis jusqu'en 1908 il est en repérage géographique pour l'Office Colonial Français. De retour en France, il assiste à un vol de Wilbur Whright et décide d'apprendre à piloter sur le monoplan Antoinette.

En **1909** il est employé comme pilote d'essai de la société Antoinette, et remporte plusieurs trophées. Aussi, après s'être entraîné, c'est le **19 juillet** qu'il tente la traversée de la Manche avec l'appareil Levavasseur et moteur Antoinette de 55 cv. en décollant à 6 h 47 du cap Blanc Nez.

Malheureusement à mi-parcours, le moteur s'arrête (certainement dû au manque de filtration de l'essence) mais heureusement, le fuselage qui est en forme de coque de bateau flotte et l'appareil est hissé sur un torpilleur.

Cependant Blériot s'envolant le 25 juillet, lui souffle l'exploit.



Latham, sportivement, tente à nouveau la traversée sur un nouvel appareil à moteur Antoinette de 50 cv en décollant le **27 juillet** à 17 h 50. Mais décidément il subit encore un arrêt du moteur à moins de 500 m des Côtes britanniques, à cause cette fois de la rupture d'une tuyauterie d'essence. Il renonce alors, mais d'autres exploits l'attendent : le survol de Berlin d'un bout à l'autre ; le meeting de Reims ; Blackpool en Angleterre ; en 1910, Mourmelon-le-Grand ; le meeting de Nice ; vol autour de la cathédrale de Chartres ; le suivi des rives de la Seine doublant la Tour Eiffel, etc... En 1912, il fait une randonnée au Congo pour une chasse au fauve, mais le 7 juin il est chargé et tué par un buffle furieux près de Fort-Archambault. Il avait 29 ans. Il est enterré au cimetière Ste Marie au Havre.

L'on continue la côte de la Manche jusqu'à **Boulogne** où l'on peut s'imaginer revoir face à la mer, le beau monument dédié au capitaine **Ferdinand Ferber**, pour ses nombreux vols sur ces longues plages de sable.



Mais le 22 septembre.1909 lors de la Grande Semaine de l'Aviation de Boulogne, sur le terrain de Beuvrequen, situé à 10 km au nord, il meurt accidentellement à l'atterrissage écrasé par le moteur Antoinette de 50 ch à l'arrière, suite au retournement du biplan Voisin qu'il avait acquit, dans l'attente de son appareil Ferber N°10.

Il avait participé en août également à celle de Champagne, avec Blériot, qui avait réussi sa traversée en juillet.

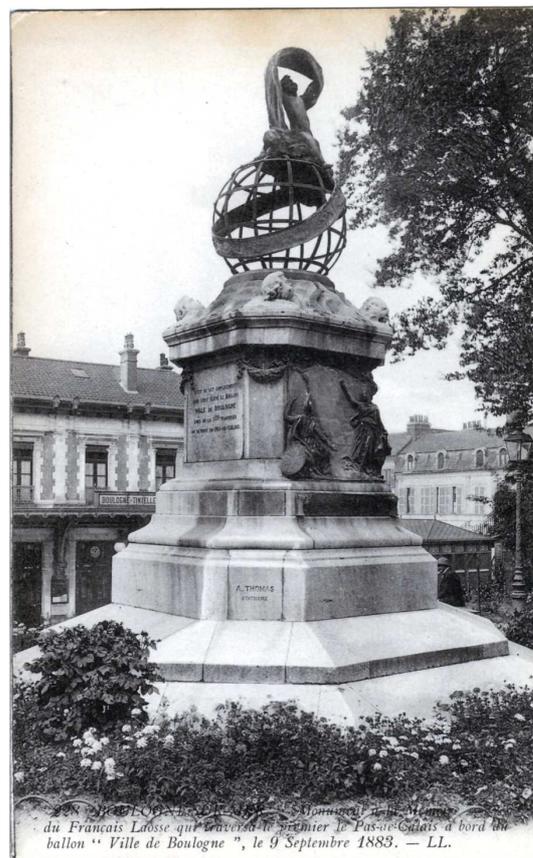
Il sera enterré à Lyon, en grande pompe, sa ville d'origine au cimetière de La Guillotière dans le caveau familial, après un discours d'Edouard Herriot. Il avait 47 ans.

Au cours de la seconde guerre mondiale, le monument est détruit, mais un nouveau avec un socle plus simple, au même endroit, surmonté du même aigle, retrouvé enfoui dans le sable, mentionne toujours sa célèbre devise



Egalement à Boulogne, dans le jardin public derrière la gare de Tintelleries, l'ancien monument n'existant plus malheureusement, en l'honneur de l'aéronaute **François Lhoste** ayant traversé la Manche le 9 septembre 1883, avec le ballon « Ville de Boulogne ».

Aussi, le 13 novembre 1887 à 28 ans, voulant renouveler l'exploit avec un collègue en partant de Cherbourg, avec le ballon « L'Arago », des vents violents le dévie vers l'Atlantique où il sombre, les emportant tout deux.



N'oublions pas cependant les premiers aéronautes comme **Pilâtre de Rosier** et son ami physicien Pierre-Ange Romain voulant traverser la Manche à partir de l'esplanade des Remparts qui est à proximité.

Après plusieurs faux départs, le 15 juin 1785. avec un début d'envol vers le large, mais à 5000 pieds (env. 1 500 m) le vent les repousse vers la terre et un incendie se déclare à la partie supérieure du ballon à hydrogène, provoquant leur irrémédiable chute en bordure de la commune de Wimereux à 10 km au nord . Ils sont enterrés dans le village voisin de **Wimille**, dont le monument est mis en valeur contre le mur extérieur du cimetière.

Au sud du Touquet Paris-Plage, à l'embouchure de la Somme, au **Crotoy**, une visite s'impose au mémorial des **Frères Caudron**, enfants de la région, fils d'un riche agriculteur picard

Il est situé dans un square près du centre ville.

-**Gaston Caudron** l'aîné, décède à 33 ans à Bron à l'est de Lyon, le 12 déc.1915, avec son mécanicien et son dessinateur, suite à un incident sur le prototype bombardier bimoteur « Caudron R4 »..

- **René Caudron** décède en 1959 à 75 ans



94 Le CROTOY. - Le Monument des Frères Caudron (par A. Fossé) - L.L.



Le monument restauré



Colonne près de la ferme de la Romiotte à l'est du Crotoy, en souvenir de leurs premiers vols en 1909.



Premiers ateliers à Rue au nord du Crotoy

Suite à l'avancée des troupes allemandes l'usine quitte la Somme pour Issy-les-Moulineaux et Lyon



Un musée Caudron est ouvert à Rue.

Vitrail de l'entrée des bureaux de l'ancienne usine Caudron d'Issy



A 30 km à l'ouest de Dieppe, nous voici sur les hauteurs de **St Valéry-en-Caux** avec le souvenir du premier monument dédié à **Dieudonné Costes** et **Maurice Bellonte**, quittant la France à cet endroit pour leur 1^{er} vol de 37 h 18 Paris New-York sans escale, les 1^{er} et 2 sept. 1930, à bord du Bréguet XIX Grand Raid à moteur Hispano-Suiza 12 lb à 2x6 cyl. en V de 600 ch. Baptisé « *Point d'interrogation* ».

Lindbergh est présent à leur arrivée New-York et ils ont droit à la « ticket-parade »



LL.194. St-VALÉRY-en-CAUX — Le Monument Costes et Bellonte (Descatoire et Delandre, sculpt.)

Le monument a été détruit pendant la seconde guerre mondiale et remplacé, sur le même parvis. .

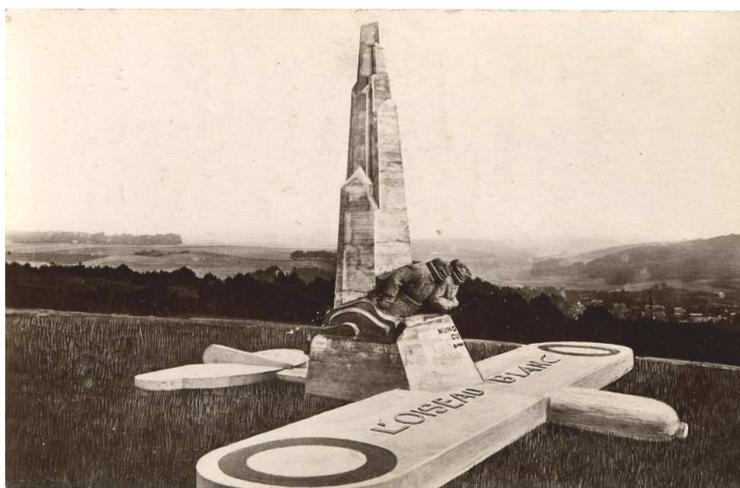


En 1938 l'avion entre au Musée du Bourget et après sa restauration il y est toujours présent.



Puis à 50 km en direction du Havre, nous voici sur la falaise d'Amont à **Etretat**, face à la porte d'Aval et de son Aiguille, où le monument initial rappelle le passage de « *L'Oiseau Blanc* » de **Nungesser et Colis** avec leur Levasseur PL8 à moteur Lorraine 3x4 cylindres en éventail de 450 cv.

Partis du Bourget le 8 mai 1927 pour rallier New-York, il n'y aura ensuite aucune nouvelle.



La destruction en 1942 du monolithe par les allemands a conduit à lui adjoindre par la suite une nouvelle flèche montrant la direction suivie, avec un musée attendant.

Un véritable paysage de carte postale... !





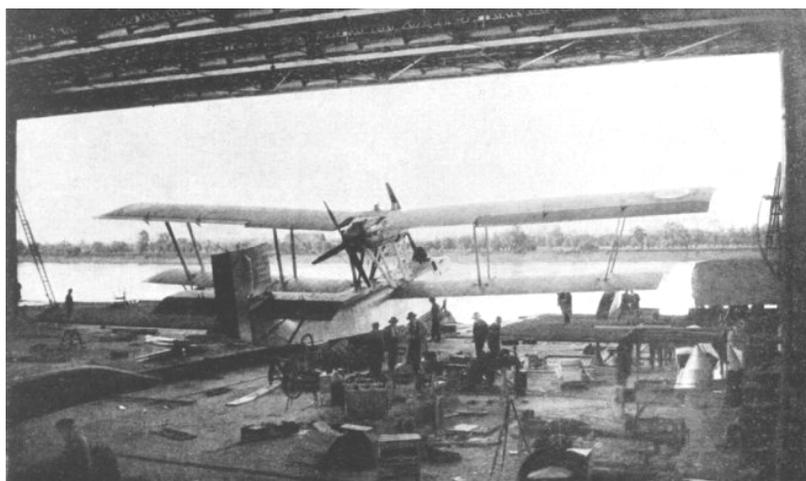
Ensuite, en direction de Rouen, arrêtons nous à la sortie de **Caudebec-en Caux**, en bordure de falaise le long de la Seine, où se situe ce majestueux monument avec le **Latham 47**, qui semble sortir du granit, à proximité des anciens **Ateliers Latham** fondés en 1916 par Jean Latham cousin de Hubert Latham dont nous avons déjà vu son monument..



En 1928, l'explorateur **Roald Amundsen**, à la recherche d'un hydravion pour aller au secours de l'expédition d'Umberto Nobile, en perdition sur la banquise, au nord de la Norvège, fait appel à la France. Le ministre de la marine de l'époque Georges Leygues met à sa disposition un appareil et son équipage. Le nouvel hydravion vient de terminer ses premiers essais, et il s'envole le 16 juin pour Bergen en Norvège avec un équipage de quatre personnes.

Le 17 à Bergen, Amundsen et un pilote norvégien embarquent. Le 18 juin l'hydravion amerri à Tromsø pour une ultime révision des moteurs et profitant d'une éclaircie, il redécolle à 16 h 05 pour Spitzberg. Le temps orageux aura raison de l'expédition.

On ne retrouvera de l'appareil que le flotteur bâbord et deux réservoirs d'essence.

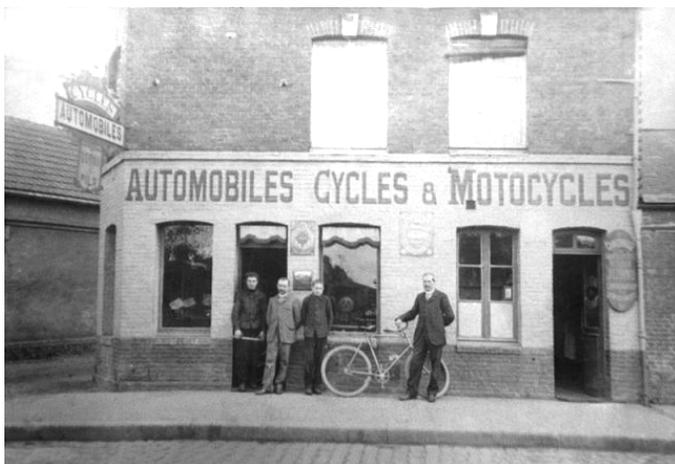


Il possède deux moteurs en tandem Farman 12 We de 3x4 cyl. en éventail de 500 cv.



Depuis 1952, les Etablissements ont le nom de REVIMA (Révision de Matériel Aéronautique)

Prenons au sud la route de **Lisieux** où l'inventeur **Paul Cornu**, l'aîné d'une famille de treize enfants, avait son magasin de Cycles et Motocycles. Avant d'y arriver, us passons au village de **Coquainvilliers** au nord de Lisieux, sur le site d'une ancienne usine désaffectée, où a eu lieu le **13 novembre 1907**, le soulèvement du birotor de l'appareil Cornu muni d'un moteur Antoinette de 24 ch. Il entraîne deux hélices-rotors bipales de 6m de diamètre au moyen d'une longue courroie plate croisée pour l'inversion des rotations. On peut le voir comme l'ancêtre de l'hélicoptère banane Vertol de Piasecki .. !



Au préalable, Paul et son père Jules, avaient déjà de nombreuses inventions à leur actif, comme la bicyclette à moteur ; un moteur rotatif (ancêtre du Wankel à piston rotatif) ; moteur à course de piston variable ; tricycle à vapeur et moto ; voiturette ultra-légère à deux moteurs (une pour chaque roue arrière) atteignant 70 km/h, avec des commandes d'Ukraine, de Roumanie et d'Angleterre.

Puis suite à son hélicoptère, Paul brevète un système de variation cyclique de l'incidence des pales, qui ne sera monté que sur maquette.

Après la première guerre mondiale, toujours au faîte des nouveautés, il se découvre une nouvelle passion : la réalisation de postes de radio.

Aussi la seconde guerre ne le ménage pas, car suite au débarquement, il meurt écrasé à Lisieux sous un bombardement allié le 6 juin 1944 : il avait 62 ans. Il repose dans le carré des victimes civiles qui se chiffre à plus de mille .

Maquette éch.1 réalisée par les élèves de l'ESTACA qui a été exposée au Salon du Bourget en 2007 (Ecole Supérieure des Techniques Aéronautiques et de Construction Automobile.)



De là nous descendons directement sur **Le Mans** pour admirer la colonne d'Icare en l'honneur de **Wilbur Wright et des précurseurs de l'aviation** (1867-1912)

Elle a été déplacée en 2003 sur un autre quartier.



La face réservée aux Précurseurs de l'aviation

Un premier terrain aux **Hunaudières** au sud du Mans est ouvert pour la démonstration de l'appareil de Wilbur Wright le 8 août 1908

Puis les vols continuent ensuite sur le camp d'**Auvours** à l'est du Mans
Mais cherchant de meilleures conditions climatiques pour son école de pilotage, il déménage sur Pau en janvier 1909.



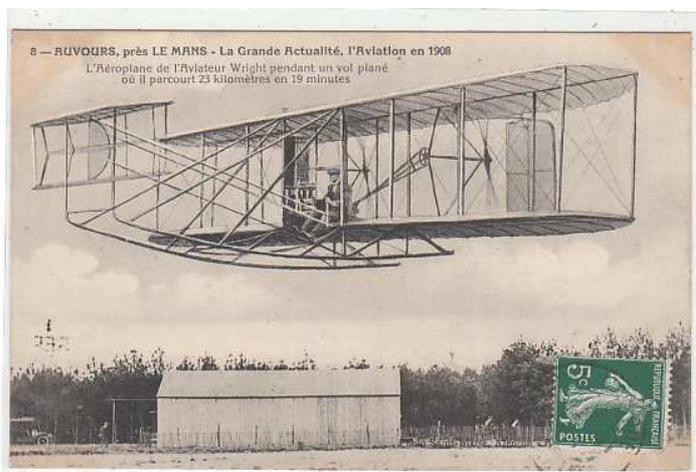


Avec le Flyer III, et un moteur Barriquand et Marre 4 cyl. de 25 ch, le double de puissance que leur propre moteur d'origine, entraîne par chaînes, deux hélices inversées, par l'arrière.



L'hippodrome des **Hunaudières** ayant conservé la pierre cylindrique du contre-poids de 700 kg servant au catapultage

La stèle représente le principe du catapultage avec le pylône et remontée du contre-poids par palan, le rail de 6m env. avec le câble et les 3 poulies de renvoi, ainsi que le point d'ancrage au Flyer.



La stèle au camp d' **Auvours**

Prochaine étape : « La descente par la côte Atlantique »

René Fonck

l'As aux 75 victoires

Pierre Biard

Depuis très longtemps je m'étais promis de faire lors de mes déplacements familiaux très fréquents dans l'est de la France, une petite visite à l'emblématique René Fonck.

Originaire de **Saulcy-sur-Meurthe** au sud de St-Dié, d'un père Alsacien et d'une mère Lorraine, il y retournera après son décès survenu à son domicile parisien le 18 juin 1953 à 59 ans.



Il repose au cimetière communal

« **carré E** », situé une rue après celle de la nécropole militaire de la commune. (à voir pour les historiens de 14/18)
Inutile de présenter la carrière de ce pilote connue de tous, mais plutôt d'évoquer ici les lieux de mémoires présents près de sa dernière demeure.



Un petit déplacement s'impose, sortant de Saulcy, partir en direction de Saint Dié – **Remomeix** et suivre « aérodrome », en entrant vous arrivez à **la stèle de marbre avec son effigie**.

C'est le 21 juin 2009 qu'elle fut inaugurée à l'occasion des 100 ans de l'aérodrome et des 100 ans de l'aviation par le Général Pacorel Commandant la brigade aérienne de l'aviation de chasse, le club-house du terrain s'ornant ce jour là d'une **fresque**, œuvre de Mr Etienne Valdenaire.



Mais le plus remarquable est bien la **réplique du Spad** sur pylône, avion grandeur

nature réalisé par 80 élèves en formation chaudronnerie et structure métallique du **lycée Georges Baumont** de Saint-Dié-des-Vosges, sous la tutelle de Mr Tisserand.



Lors de vos déplacements dans cette magnifique région, carte routière en main, en ignorant le GPS pour une fois, faite le détour, même si vous n'êtes pas adepte du personnage (ce qui peut arriver), allez admirer la réalisation de ces élèves.

Bonne route et bonne visite !

Biographies

Anne-Marie Brondel

Jean-Noël Violette



En ce mois de mars 2015 vient de nous quitter notre amie pilote Anne-Marie Brondel.

En 1930 naissent à Colombes deux sœurs jumelles, Anne-Marie et Michelle.

En 1947, c'est la découverte du vol à voile à Persant-Beaumont.

C'est là qu'Anne-Marie rencontre également celui qui deviendra son époux, Bernard Brondel. Michelle deviendra pour sa part madame Cholot.

Les métiers de chacun et les contraintes familiales mènent le couple Brondel à Gap-Tallard, où Anne-Marie travaille comme comptable pour

la société Alpavia, qui construit des avions-planeurs Fournier, puis chez Dassault à Argonay, aux portes d'Annecy.

Deux fils naissent dans leur foyer, Christian et Dominique.

A la fin des années 60 les vélivoles annéciens doivent quitter le terrain de Meythet, et sont accueillis à Challes-les-Eaux où ils viennent renforcer l'équipe de l'Aéro-club de Savoie, et former à eux tous en 1974 le Centre Savoyard de Vol à Voile Alpin.

En dehors de sa propre carrière vélivole qui l'amènera, au fil de 3000h de vol à décrocher l'insigne d'Or de vol à voile avec trois diamants, Anne-Marie a l'occasion de rencontrer en 1978, aux championnats du Monde de Chateauroux, une pilote mondialement célèbre, Hanna Reitsch. Elles correspondront régulièrement jusqu'au décès de la grande pilote d'essai allemande, un an plus tard en 1979.

Anne-Marie s'installe dans le LS1F

Les Brondel volent désormais à Challes, et c'est là qu'en 1979 Christian fonde la STRALPES Aéro.

Outre les réparations, cette société devient l'importateur des planeurs Glaser-Dirk DG-200.

C'est sur une de ces machines qu'Anne-Marie participe, en 1980, aux championnats d'Europe



féminins à Chérence, près de Paris. Il faut dire que l'équipe de France engagée est cette année-là à forte ossature challésienne, puisque Francine Hannhart et Maryvone Guitton font également partie de nos représentantes. Anne-Marie Brondel termine cette compétition à la dixième place.

Le dernier vol d'Anne-Marie Brondel aura lieu à Challes en 2010, en compagnie de Claire Luyat, une autre grande vélivole.



Nous avons eu enfin le plaisir de la revoir lors des célébrations, en 2013, du centenaire de l'aérodrome Challésien.

Robert Espérou nous a quitté

Yves Laurençot



L'Aéroforum nous apprend aujourd'hui 27 janvier 2015 le décès de Robert Espérou qui était jusqu'à ces dernières années un fidèle adhérent de notre association. Il habitait Paris, raison pour laquelle peu d'entre nous le connaissaient. En 2010 il était venu à Bron présenter une conférence sur les débuts de l'Aviation commerciale à BRON. Robert Espérou était une sommité dans le milieu de l'Aviation commerciale et sa connaissance de ce sujet était encyclopédique. Il répondait systématiquement aux demandes de renseignements que nous lui envoyions et mettait toujours une certaine dose d'humour dans ses messages, ce qui le rendait très sympathique.

Ci-dessous vous trouverez l'éloge qui lui est consacrée dans le site Aérobuzz.fr.

A Mme Espérou, son épouse, et à ses proches, nous exprimons nos sincères condoléances.

C'est avec peine que le monde du transport aérien a appris le 27 janvier la disparition de Robert Espérou, inspecteur de l'Aviation civile et historien reconnu des ailes commerciales françaises. Il était âgé de 84 ans.

Aussitôt après l'ENA, il avait rejoint le Secrétariat générale à l'aviation civile, prédécesseur de la [DGAC](#) pour y mener une carrière de tout premier plan. Il fut notamment le représentant de l'Etat auprès du conseil d'administration d'[Air France](#) et administrateur d'Aéroports de Paris. Mais c'est aussi en fin connaisseur du secteur, capable d'analyses très fines, qu'il se fit remarquer : politique communautaire du transport aérien, relations bilatérales Europe/Etats-Unis, etc.

Robert Espérou prit fréquemment la plume, avec talent. Avec Gérard Maoui, il a signé au Cherche Midi une « *Histoire d'Air France des origines à nos jours* » et, son œuvre majeure, une « *Histoire du transport aérien français* », publiée en 2009. S'y ajoutent de nombreux articles parus dans la presse spécialisée. Au total, une œuvre solide et indispensable.

P.S.

D'après Aérobuzz.fr

Robert Espérou avait écrit en 2009 le texte qui suit afin qu'il soit inséré dans le Tableau de Bord. Nous rendons hommage à notre adhérent en le publiant aujourd'hui.

Un essai de décentralisation manqué : la SODAC

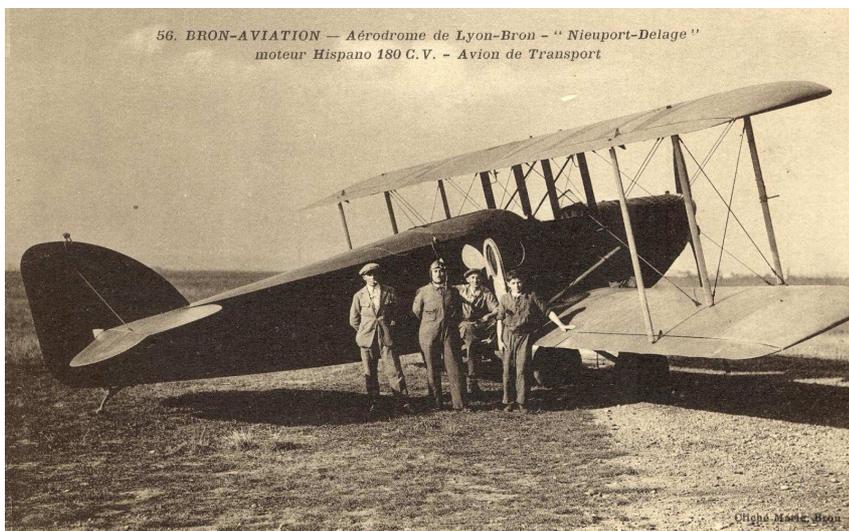
Le réseau aérien français, héritier d'une longue tradition centralisatrice, qui avait déjà placé, au cours des siècles, Paris au nœud du réseau routier et ferroviaire, n'a pas échappé au schéma radial autour de la capitale, qui le caractérise encore aujourd'hui. Il est donc intéressant de constater qu'une initiative lyonnaise avait déjà, il y a quatre-vingts ans, tenté de faire échec à l'hégémonie parisienne par un projet de ligne transversale.

Une brève expérience

En 1929, la Chambre de Commerce de Lyon participa à la création de la SODAC, SOciété pour le Développement de l'Aviation Commerciale, aux côtés des Grands réseaux de chemins de fer, du

Comité des forges, d'André Michelin et des Chargeurs réunis. Son siège social était établi ... à Paris, 23, rue d'Alsace, siège du réseau PLM (Paris – Lyon – Méditerranée). Son objet était l'étude d'une ligne transversale entre Genève et Bordeaux, via Lyon, Clermont Ferrand et Montluçon.

La SODAC, société d'études, confia à la SDA (Société pour le Développement de l'Aviation), dirigée par MM. Riboud et Barthe, l'exécution de quelques vols sur Montluçon - Clermont Ferrand – Lyon – Genève.



Afin de ne pas alourdir le bilan par des investissements trop coûteux, la SDA confia l'exécution des vols à la CAF (Compagnie Aérienne Française), à laquelle elle affréta un Farman 190 et deux Nieuport 391. Le transport de passagers n'était autorisé qu'entre Lyon et Genève. Sur le reste du parcours, le transport était uniquement postal, par voie aérienne de Lyon à Montluçon, puis par voie ferrée entre Montluçon et Bordeaux.

Le courrier posté à Genève avant 17h 20 partait de Cointrin à 18h 05, passait à Lyon à 18h 55, à Clermont Ferrand à 20h 10, à Montluçon à 21 h et, de là, partait par wagon poste pour arriver à Bordeaux à 6h 35 le lendemain matin. En sens inverse, le train partait de Bordeaux à 21 h 35 et arrivait à Montluçon à 5 h 07 d'où l'avion de la CAF décollait à 5 h 30, passait à Clermont Ferrand à 6h 05, à Bron à 7 h 20 et arrivait à Genève à 8 h 25.

Initialement prévu pour le 29 avril 1929, le service, quotidien sauf le dimanche, commença le 3 mai et cessa le 6 octobre. Durant cette période, 96 181 km avaient été parcourus, 127 passagers (sur Lyon-Genève uniquement), 8,2 tonnes de messageries et 3,4 tonnes de courrier (sur l'ensemble de la ligne) avaient été transportés. Plusieurs accidents avaient affecté l'exploitation. Le Nieuport 390 n°6 F-AIVZ avait atterri, en panne d'essence, près de Pont de Dore (30 km à l'est de Clermont Ferrand) ; deux jours plus tard, le n°5 F-AIVY avait été à moitié détruit, lors d'un atterrissage en campagne par mauvais temps, près de Montluçon ; le 2 septembre, le n° 3 F-AIVN avait été endommagé en se posant sur cet aérodrome. Devant ce bilan peu satisfaisant et la modicité des résultats de trafic, la Société, qui avait envisagé de prolonger le service aérien entre Montluçon et Bordeaux, via Limoges, au moyen de trimoteurs légers (SPCA 30T, Couzinet Biarritz ou Nieuport 540) destinés à son service de nuit et avait même entamé l'équipement du parcours en phares Barbier - Bénard - Turenne, décida d'y renoncer.



Les acteurs et leurs mobiles

L'État

Lyon n'intéressait pas l'État. Le directeur de l'Aéronautique marchande, Jacques Vivent, déclara en janvier 1932, lors d'une conférence à l'Aéro-Club de France, qu'en métropole, seuls Paris et Marseille étaient de véritables ports aériens internationaux. Et encore peut-on penser que Marseille devait ce privilège à une contrainte technique : l'emploi d'hydravions pour les traversées méditerranéennes. Lyon était malheureusement placé entre les deux, point de transit, non d'origine ou de destination.

Air Union

Handicapé par cette situation intermédiaire sur la ligne Paris –Lyon – Méditerranée, Lyon l'était aussi par la proximité de Genève. Air Union s'était installée, depuis 1924, sur le seul secteur Lyon-Genève, alimenté par l'apport de son réseau (Londres, Paris, Marseille, Alger, Tunis, à hauteur de quelques centaines de passagers par an : 600 en 1928, 1 221 en 1929, 1 380 en 1930. Air Union n'avait donc aucun intérêt à voir un concurrent apparaître sur ce tronçon.

Les chemins de fer

Le transport aérien ne constituait pas encore une menace pour les chemins de fer. Mais il valait mieux prendre les devants et tâcher de contrôler ce concurrent potentiel, surtout sur un segment du marché (les lignes transversales) où la division du territoire en réseaux concentriques ayant Paris pour pivot rendait le transport par voie ferrée vulnérable. La lutte air-fer continuera avec le « triangle » Air Inter/Air France/SNCF et elle est encore plus vive aujourd'hui.

Les Chargeurs Réunis

Le « triangle » a un quatrième côté : les Chargeurs réunis. Cette compagnie maritime avait un intérêt évident dans l'affaire, en raison de la place qu'elle occupait à l'autre extrémité de la ligne : Bordeaux. Mais c'est aussi un des épisodes d'un antagonisme entre cette compagnie et la principale compagnie aérienne de moment : CANA contre Lignes Latécoère en 1922, SDA contre Air Union en 1929, Air Bleu contre Air France en 1935, UAT puis UTA contre Air France de 1949 à 1990.

Michelin



En 1929, Michelin fait breveter la Micheline, autorail léger sur pneus. C'est le véhicule idéal pour des liaisons du type de celles qu'envisage la SODAC.

Le Comité des forges

Le Comité des forges ne peut rester indifférent au sort d'un de ses plus gros clients. Les rails et les locomotives ne sont pas en bois et en toile comme les avions de l'époque.

La Chambre de commerce de Lyon

La Chambre de commerce de Lyon est la première en France à avoir saisi l'occasion de créer et de gérer un aéroport. Le contrat de concession est signé le 22 octobre 1929 et l'aérogare de Bron sera

inaugurée deux ans plus tard. Par sa participation à la création de la SODAC, la Chambre donnait une preuve tangible de son intérêt pour le transport aérien, qui ne faillira jamais.

Le CFPAé (Comité français de propagande aéronautique)

Ce Comité, présidé par le maréchal Lyautey et dirigé par le général Boucabeille, s'était fait l'avocat du développement d'un réseau aérien intérieur, à l'exemple de ce qui se passait alors en Allemagne. Le maréchal Lyautey félicita vivement le président de la Sodac pour son initiative.

Les raisons d'un échec

En sommeil après cet échec, le projet de réseau postal intérieur fut réveillé en 1935 par le projet d'Air Bleu, ce qui fut l'occasion de revenir sur les raisons de l'échec de 1929.

Tout d'abord, un commentateur avançait que ce qu'on appellerait aujourd'hui le « business plan » était mal fondé : les plis postaux échangés par voie aérienne pour raisons d'affaires n'avaient aucun avantage par rapport au téléphone ou au télégraphe. D'autre part, les commerçants, qui avaient été appâtés par la faible surtaxe initiale pour les plis et les colis postaux, avaient été ensuite avisés qu'ils auraient à acquitter une surtaxe plus lourde s'ils voulaient continuer à bénéficier du service. Il ne resta plus, dès lors, que Michelin pour confier son courrier à la voie aérienne ! Enfin, au lieu de se lancer dans une exploitation avec ses moyens propres, la SODAC avait recouru à un affrètement auprès de la CAF, à des conditions onéreuses, avec du matériel périmé et mal adapté. Cette dernière allégation fut vertement contredite par l'administrateur - délégué de la CAF, Henri Balleyguier. Gilbert Sardier, président de l'Aéro-Club d'Auvergne, ajouta son grain de sel en affirmant que la publicité avait été insuffisante, que les escales avaient été mal organisées, et qu'une proposition de l'Aéro-Club d'Auvergne, visant à drainer le trafic postal des départements de la Nièvre, de l'Allier, de la Loire, de la Saône et Loire et de la Haute Loire, était parvenue trop tard à la SODAC pour être prise en considération.

En réalité, les raisons de l'échec résident dans les intérêts contradictoires et les arrière-pensées de nombreux participants au tour de table, qui avaient misé « juste pour voir ». Le président Riboud avait, d'ailleurs, tracé les limites de l'exercice dans une déclaration au journal *Les Ailes*, juste avant le début de l'expérience : la ligne serait déficitaire, en raison de l'insuffisance de la rétribution postale, mais « on » comptait sur un appoint de trafic en provenance des Messageries ... Or, une entreprise ne vit pas d'espoirs et le secrétaire général de la SODAC, ingénieur en chef aux Chemins de fer de l'Est, témoigna plus tard que le chargement nécessaire pour équilibrer les comptes était de 300 kilos par vol, alors que le chargement réel avait rarement dépassé 50 kilos.

L'État se félicita certainement d'avoir pu se débarrasser sur les collectivités locales du poids des investissements en infrastructures. Laurent - Eynac, ministre de l'Air, s'en expliqua sans ambages dans une déclaration devant la presse aéronautique le 15 mai 1929 : « *Le programme d'aviation postale [intérieure], établi en accord par l'administration des Postes et l'Aéronautique sera réalisé par tranches successives en faisant appel au concours des Chambres de Commerce et des grandes collectivités* ».

Les compagnies de chemins de fer, Michelin et les Chargeurs furent assurés qu'ils n'avaient rien à craindre du transport aérien.

La Chambre de commerce de Lyon dut démarcher d'autres compagnies aériennes, comme elle l'a inlassablement entrepris jusqu'à nos jours et comme elle devra encore le faire à l'avenir.

Seule contre tous, elle ne pouvait prendre à sa charge le risque financier d'une telle exploitation. Car, au delà des stratégies et des tactiques des uns et des autres, la sécheresse des chiffres imposa un retour à la réalité : on ne peut exploiter une ligne aérienne quotidienne, fut-elle saisonnière, avec 50 kilos de fret postal et un passager par jour.

R. Espérou 25/06/09

-le **TB 23 p10** avec la conférence de R.Espérou sur « *L'aviation commerciale à Bron de la fin des années folles à la fin des trente glorieuses* »

-le **TB 24 p18** a publié un article de R.Espérou sur « *Les accidents à Bron en 40/49* »

-le **Cahier SLHADA** de R.Espérou sur « *La place de Bron dans le transport aérien français* »

nos Insolites !

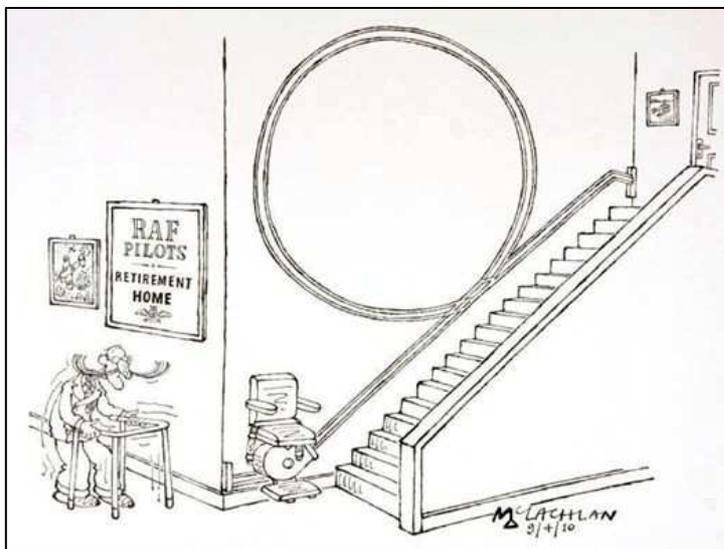
On me voit ici baratiner Georges Blanc à Vonnas pour lui faire prendre une adhésion à la SLHADA.

Ça n'a pas fonctionné !

Mais il m'a écrit un très gentil mail m'expliquant que ses obligations professionnelles ne lui laissaient guère le temps de se consacrer à son autre passion : l'aviation.



(Yves Laurençot)



Maison de retraite pour pilotes de la RAF

N'oubliez pas d'attacher votre ceinture : les WC se trouvent à l'étage !

Décidément, l'aviation allemande a toujours eu l'envie de conquérir le monde

(vu à l'aéroport de Schönefeld au sud-est de Berlin)



(Yves Boël)

Témoignages

- de Monsieur Rodolphe Chauffrein :

Je viens de recevoir la revue Tableau de Bord N°31 que vous avez eu l'amabilité de m'expédier.

Je vous remercie vivement pour la parution de mon récit de voyage en Laté 631 dans cette revue d'histoire de l'aviation. J'en suis très honoré.

67 ans après la fermeture de la ligne, les passagers qui ont effectué cette traversée sont peu nombreux à être encore en vie. Je suis heureux d'avoir communiqué mon témoignage aux lecteurs de la revue que vous contribuez à faire vivre.

- Signature de la convention tripartite d'utilisation de l'intégralité du fonds Kimmerling :

Le 11 avril 2015 a été un jour remarquable pour la SLHADA. En effet, ce fonds appartient aux descendants du grand Aviateur qu'a été Albert Kimmerling né à St Rambert l'Ille Barbe près de Lyon et décédé prématurément en 1912 à Mourmelon. Nous disposons ainsi d'un accès à un grand nombre de photos, toutes légendées, ainsi qu'à l'intégralité du courrier rédigé par "Kiki".

La troisième composante de la convention étant "les GODAS", comprenez: Gentils Organisateurs Des Anciens du Sou. C'est cette sympathique association, qui a son siège à Ruy dans l'Isère, qui a tenu à nous faire partager la possibilité d'exploiter cet important fonds. Nous l'en remercions chaleureusement.

Sur la photo, de gauche à droite: M; Bourset représentant les GODAS, M. Blancpain de la famille Kimmerling, M. Baillet président de la SLHADA, M. Ormond de la famille Kimmerling.

Au second plan Philippe Brocard de la SLHADA qui a été la cheville ouvrière de ce projet et qui, visiblement, semble satisfait du résultat.



Association loi 1901, fondée en 1986
Siège social : Maison des sociétés, Square Grimma, 69500 BRON
<http://www.slhada.fr>
contact@slhada.fr



Composition du Bureau

Président :	Jacques BAILLET
Vice-président :	Pierre LUSSIGNOL
Secrétaire Général :	Jacques MOULIN
Trésorier :	Marcel AUMAITRE
Aéromusée :	Pierre BIARD

Chargés de Mission

Secrétariat :	Anne-Marie RAFFY
Bibliothèque :	Daniel GERBE
Communication :	Yves BOEL
Site Internet :	Yves LAURENCOT

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

ISSN 2263-4851

