S L H A D A

Tableau de Bord

Bulletin d'Information, des membres de la

Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation et de Documentation Aéronautique

N°33
Janvier
2016

Caudron chez Baron-Vialle à Lyon en 1915

Sommaire de nos rubriques

page 3 **Editorial**
page 4 **Activités internes**
Conférences mensuelles
8- Journées du Patrimoine
11- Exposition artisanale
15- Réception de GénéBron
17- Restauration du monument Caudron
18- Montage des panneaux-photos
19- C'est arrivé le 12 décembre 1915
20- Centenaire de Gaston Caudron à Bron
27- Exposition Caudron et réception
Notre présence extérieure
page 31- Cérémonies EALC à Corbas
33- Baptême du A400M à Bron
40- Centenaire d'A.C Pégoud
à Montferrat
42- Conférences de C.Thollon-Pommerol

Actualités aéronautiques
page 43- Salon « France Air Expo » à Bron
48- Pilotes d'essais Air-France
51- Le suivi aéronautique du Tour
55- Les pôles aéronautiques
du Bourget et de Bron
59- Baptême de l'air au Québec
Faits historiques aéronautiques
page 63- Une enquête imprévue
en Normandie
66- 2e Etape du Tour de France
des CP aéronautiques
74- Boulogne-Billancourt et Lyon
77- Genas n'a pas oublié !
79- Meyzieu se souvient
Biographie
page 80- Yves du Manoir et le rugby
Appareils anciens
page 87- Le Farman « Ville de Lyon »
page 89 **Aérophilatélie**

page 90 **Insolites**

Nécrologie
page 93- André Turcat- Gabriel Coulon

*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

L'année 2015 était placée sous le signe de la commémoration de la deuxième année du centenaire du déclenchement du Premier Conflit mondial. Meurtrière, elle a aussi confirmé la permanence de la déraison immémoriale de l'homme.

Le contexte actuel nous invite à une vigilance accrue, mais ne saurait nous dissuader de poursuivre nos activités. Le succès de la cérémonie d'hommages au centenaire de la mort de Gaston CAUDRON et de son équipage, le 12/12/2015, en témoigne à lui seul et le contenu de ce 33e numéro de notre bulletin d'information illustre, tout autant, le dynamisme et le rayonnement de l'association.

2016 nous invite, outre nos conférences mensuelles et nos manifestations, à célébrer le 30e anniversaire de la SLHADA, dont la création, le 1er mars 1986, n'assurait nullement son avenir. Elle fait, aujourd'hui, partie du « paysage aéronautique » et nous sommes déterminés à pérenniser notre ancrage dans cet environnement.

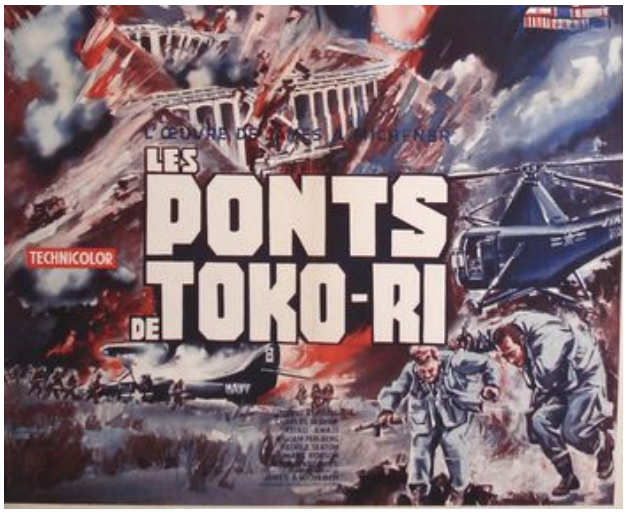
Il convient, à cette fin, que nos besoins d'extension soient rapidement pris en compte, tant sur le plan de nos activités historiques que sur celui de notre sauvegarde patrimoniale, incompatible avec une occupation alternative et aléatoire des salles qui lui sont attribuées.

Bonne et joyeuse année 2016 !

Le Président,
Jacques BAILLET

Activités internes

- **samedi 20 juin :** *projection du film*



« Les Ponts de Toko Ri » par Pierre Biard

Pour la dernière réunion avant les traditionnelles vacances, le matin avec le CA, puis l'arrivée des participants pour l'apéritif SLHADA suivi du pique-nique où les repas tirés des sacs sont mis en commun Vins de Condrieu, blanc, rosé et rouge choisis et offerts par Ivan Faup

Présentation ensuite de trois nouveaux venus, dont deux font déjà partie de EALC. Puis, afin d'assurer une bonne digestion, projection du classique film sur l'aéronavale américaine à l'époque de la guerre de Corée avec les avions embarqués *Grumman Panther.*

Cette conviviale réunion s'est terminée, chacun emportant son N°32 du Tableau de Bord, avec la possibilité de le consulter et même de l'imprimer **en couleur !**

A signaler que notre ami conférencier, écrivain et éditeur Claude Thollon-Pommerol, toujours très pris par ses nombreux déplacements, n'a pas manqué de nous rendre visite en exposant sa douzaine de cahiers spécialisés sur l'aviation de 14-18, dont chaque numéro se trouve en notre bibliothèque.

(voir TB31 p60)

A l'apéro, notre vice-président Pierre Lussignol ne manque pas de brandir le N°32 de 76 pages qui vient de sortir !

Paul Guers a trouvé un couvre-chef : le TB !

Yves Laurençot en discussion privée avec ces dames

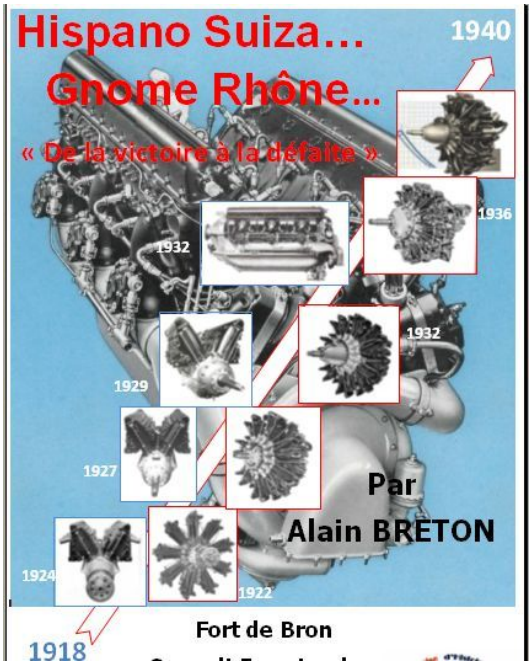
l'assistance au cours de la projection.

- samedi 5 septembre : *Conférence*

« Les moteurs français de 1918 à 1940 »

par Alain Breton

Affiche réalisée par notre ami Dominique Rouchon



Alain Breton a manifesté très jeune un intérêt pour la mécanique surtout aéronautique. Après s'être « fait la main » sur les moteurs des 2 roues familiaux, il s'attaqua aux moteurs aéronautiques à grand renfort de documentation. Il est devenu un expert du moteur à piston français alimentant en particulier le site Wikipédia. Il est aussi laréférence « moteurs » sur l'Aéroforum.
Pourquoi les motoristes français ont-ils perdu leur suprématie entre la première et la seconde guerre mondiale ? Alain Breton nous l'explique en suivant l'évolution technique et humaine des deux grands motoristes qu'étaient **Gnome-Rhône et Hispano-Suiza.**

La régression des motoristes français a de multiples explications.
Leur principal client, l'Etat, a sans doute négligé de les « tirer vers le haut » par des programmes ambitieux, des soutiens financiers à l'équipement et, pourquoi pas, par la création d'un véritable institut national permettant de mettre en commun connaissances et recherches. Et les menées anti-libérales heurtant de front le capitalisme privé des années 20 et 30 et quelques initiatives malheureuses comme le soutien inconsidéré à des moteurs-papier comme les 14 AA et 14AB, furent absolument néfastes et contraires aux intérêts de la Nation. Mais on peut aussi discerner dans les faits nombre d'éléments positifs.

Revue «L'Air» du 18 juin 1940 (P. Lussignol - SLHADA)

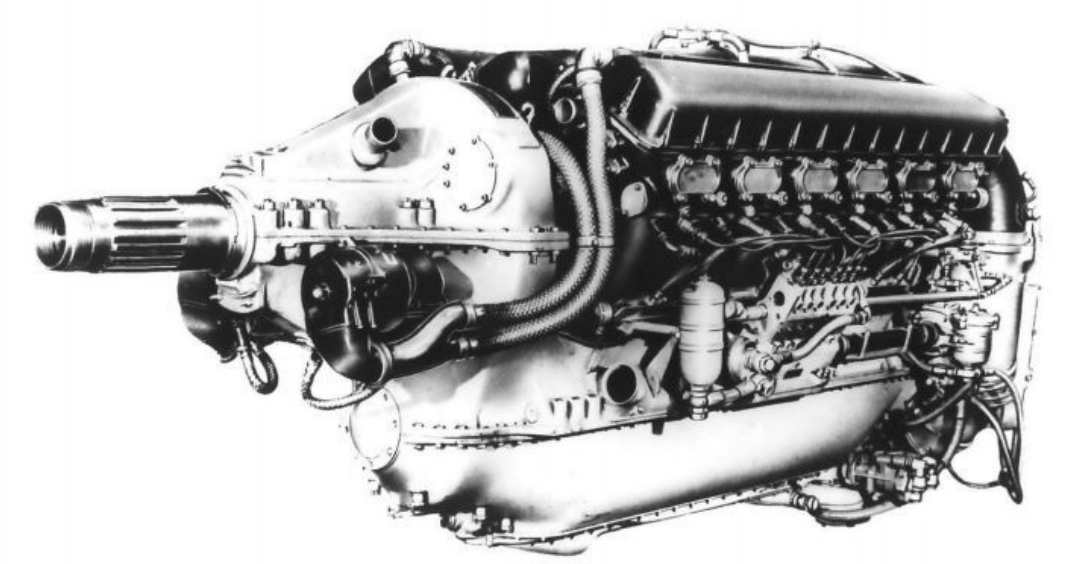
Avec des parcours totalement différents, les deux motoristes se trouvaient à des niveaux sensiblement identiques après vingt ans de paix.
Et, une fois passés les errements de l'après-1929, l'un comme l'autre participèrent avec énergie à l'effort de redressement national, qui fut d'ailleurs le plus soutenu du monde allié. Le plus soutenu, et le plus tardif...

Nul doute que, si les évènements politiques et militaires avaient laissé un peu plus de temps à Hispano-Suiza et Gnome & Rhône, les **12 Z et 14 R** auraient concrétisé les espoirs formés en eux.

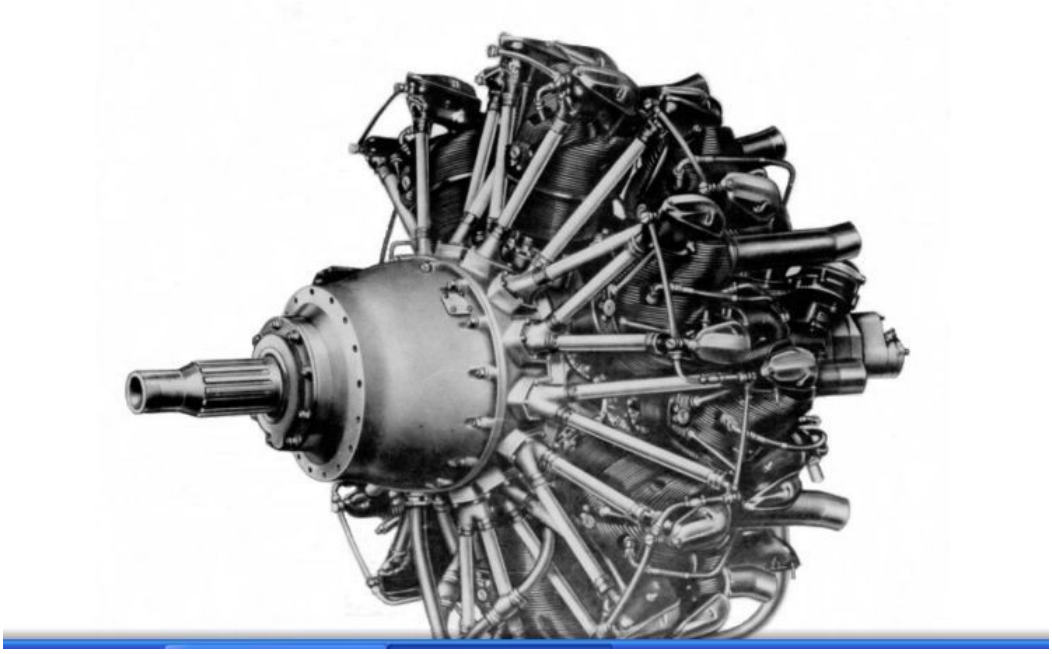
Le résumé de la conférence d'Alain Breton est disponible sur :
https://sites.google.com/site/conferencesmoteurs/

où vous pouvez trouver 21 mini-fiches sur les moteurs H-S et G&R réalisées par Dominique Rouchon

HISPANO – SUIZA 12 Z 17/18				
Architecture	**Refroidissement**	**Alésage**	**Course**	**Cylindrée**
12 cylindres en V à 60°	Par Eau	150 mm	170 mm	36 litres
Rapport vol.	**P. nominal sol P. décollage**	**P. nominale altitude d'adaptation (au banc)**	**Compresseur**	**Particularité**
6,75 :1	1150ch/2400 tr/min 1300ch/2650 tr/min	1150ch/6300 m	DO-V.19 C (12 Z 17) DI-V.19 C (12 Z 18) 8,82:1	Injection Lavalette Pompe PI.511-AS1



1940 - GNOME & RHONE 14 R 04/05				
Architecture	**Refroidissement**	**Alésage**	**Course**	**Cylindrée**
Radiale 14 cylindres en 2 étoiles décalées	Par Air	146 mm	165 mm	38,67 l
Rapport vol.	**P. nominal sol**	**P. nominale altitude d'adaptation**	**Compresseur à 2 vitesses**	**Réducteur**
6,43 :1	1210 ch à 2400 tr/min	1320 ch/2100 m en 1ère v 1230 ch/6000m en 2ème v	1ère 6,5:1 2ème 9,01:1	9/16



-samedi 19 et dimanche 20 septembre :

Journées du Patrimoine

Déjà dans le bois entourant le fort, les panneaux d'affichage sont présents, indiquant la bonne direction à suivre !

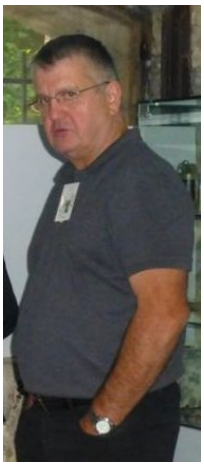
Puis après avoir passé le pont-levis, l'enceinte du fort arbore le vestige d'une dérive d'un bombardier Lancaster, nous invitant à entrer dans les trois salles de notre **aéromusée.**

La 1ère salle 16 avec son bureau d'accueil et ses reproductions inédites à l'échelle 1

la seconde salle 17 aux nombreuses pièces aéronautiques photos et documents d'époque

*La 3e et nouvelle salle 18, placée sous le thème de l'archéologie militaire dans les cinq pays concernés, n'a pas manqué également de recevoir la visite des élus avec le nouveau maire de Bron **Mr Longueval** (à droite) et **Mme Martine Rodamel** (au centre), écoutant les explications de notre responsable de l'Aéromusée Pierre Biard..*

Notre collègue Jean-Pierre Petit de l'Ain, spécialiste des munitions pour les deux guerres 14-18 et 39-45, a intéressé également bien des visiteurs en y exposant une partie de sa collection. Une autre importante collection provenant d'Alsace y avait également sa place.



Notre bombe béton pour exercice et restaurée par Pierre, a pris quelque peu la vedette de cette exposition.

Ces deux Journées du Patrimoine, nous ont permis de recevoir la visite de près de 650 personnes, dont une venant de Biscarosse suite au reportage télévisé et qui ont été accueillies par plusieurs de nos membres.

En effet, afin d'informer au préalable les intéressés pour ces sorties culturelles, **FR3 Régional** n'a pas manqué de nous rendre visite le mardi 15 septembre, et de réaliser un petit documentaire de trois minutes diffusé le soir même, avec la présence de trois responsables de notre association (voir notre page Aérolyon SLHADA sur Facebook). Ce reportage a été diffusé également sur **FR3 National.**

Le stand de la **Fédération du Patrimoine de l'Est Lyonnais** présentant son livre bien illustré, avec notre vice-président Pierre Lussignol auprès de la présidente Mme Danielle Coste

de gauche à droite *: Danielle Coste, Pierre Lussignol, Florence Berrhout-Roques : conseillère municipale déléguée à la Santé, Jacques Baillet : président de la SLHADA, Marie-Eliette Bressat : présidente de Dauphibron, Eddie Gilles di Pierno :président du Patrimoine Rhonalpin, Jean-Michel Longueval : maire de Bron, Martine Rodamel : adjointe déléguée au Patrimoine, Mireille Spagiarri-Meynet : adjointe déléguée à la Culture, Jean-Pierre Angosto : conseiller municipal délégué au Patrimoine, André Chavanne : président de l'association du Fort de Bron.*

-samedi 3 et dimanche 4 octobre :

Exposition Artisanale
de l'Association du Fort de Bron.

La foule des grands jours !

Comme chaque année à cette époque l'Association du Fort de Bron organisait les 5 et 6 octobre son « exposition Artisanale ». De quoi s'agit-il ? C'est une exposition ouverte au public et qui regroupe des artisans qui fabriquent eux-mêmes des objets en général décoratifs : tableaux, poteries, colliers, bijoux etc .
Cette année la manifestation a été quelque peu perturbée par la grosse colère qu'a prise le ciel le samedi. Malgré cela il a été enregistré près de 2000 personnes qui ont pu admirer sur les deux jours les réalisations artistiques d'une centaine d'exposants. Certains d'entre eux ont « bien vendu », d'autres sont « rentrés dans leurs frais » d'autres enfin n'ont rien vendu du tout.

Et la SLHADA, que fait-elle dans cette histoire de bimbeloterie ? C'est simple : nous avons profité de l'affluence drainée par l'Expo pour ouvrir notre Aéromusée. Bien nous en a pris puisque sur les
2000 entrées au Fort, 611 se sont également dirigées vers nos locaux et les ont visités.

Nous avons enregistré des contacts intéressants et on nous a promis également des photos.

Remercions les bénévoles de la SLHADA qui ont pris sur leur vie familiale quelques heures pour assurer l'accueil des visiteurs de l'Aéromusée et n'oublions surtout pas les « gros bras » qui ont déménagé la célèbre salle 18 et la réaménageront.

Le 1er prix

Le second prix

- samedi 10 octobre : *Conférence*

« ***Le Nose Art*** » par notre ami Guy Droz

Le Nose Art

Guy Droz

Littéralement « art sur le nez », le Nose Art s'est trouvé dévoilé lors de cette très intéressante conférence par notre intervenant qui n'a pas manqué de nous rappeler les origines depuis les chars étrusques, les boucliers romains, jusqu'aux figures de proues des premiers navires.
C'est par un vaste tour d'horizon suivant les époques, les pays et les motivations, que Guy nous a présenté et expliqué une partie des principales « décorations » dont ci-joint quelques exemplaires.

C'est assez curieux, présence du public à forte majorité masculine !

Une des plus agressive !

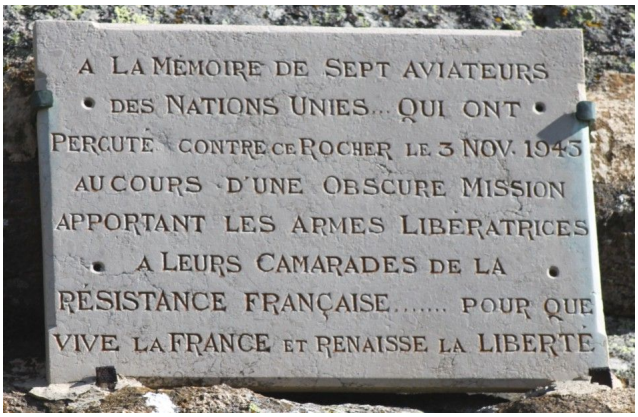
Jusque sur les avions de ligne !

-samedi 7 novembre : *Conférence*

« LA TRAGEDIE DU HALIFAX DT 726 NFH »

par Jean–Marc Truchet

Pilote d'avions de tourisme et de planeurs, constructeur amateur, mécanicien avions, auteur autoédité depuis 1982, notre conférencier nous a entretenu avec beaucoup de détails et d'anecdotes sur le crash de ce quadrimoteur Halifax du Spécial Opération Executive (SOE) appartenant au 138e squadron de la RAF, survenu le 3 novembre 1943 dans l'Ardèche, près du col de Quatre Vios sur les **rochers de Bourboulas**, de la commune de Marcols-les-Eaux situé à 30km à vol d'oiseau à l'ouest de la Voulte-sur-Rhône au sud de Valence.



Il avait décollé de la base secrète de Tempsford au nord de Londres, et cherchait un terrain de largage pour les maquisards du sud de Valence. Sur les sept membres d'équipage et un passager, seul le mitrailleur arrière a survécu. Il sera pris en charge par des habitants et rapatrié en Angleterre grâce à la Résistance. A sa mort en 1994 ses cendres seront dispersées dans le cimetière de Marcols, près de ses compagnons d'infortune.

Les nombreux ouvrages de Jean-Marc Truchet sont consultables sur son site **http : www.la-plume-du-temps.fr**

- jeudi 19 novembre :
Réception de l'association ***GénéBron***

Pierre Lussignol

Comme son nom l'indique, cette association s'intéresse à la généalogie.

Nous avions lié connaissance en novembre 2014 à l'occasion de l'**exposition sur les transports.** à la Maison des Sociétés de Bron, où nous leur avions prêté des photos.

BRON L'association GénéBron propose une exposition sur les transports

L'association GénéBron a pour objectifs de promouvoir la recherche généalogique. Après de longues recherches et le concours de plusieurs autres associations, GénéBron propose une exposition à la maison des Sociétés jusqu'au samedi 22 novembre, sur les transports à Bron.
Une centaine de panneaux font découvrir le trajet Lyon-Bron, à pied, à cheval et en aéroplane, et même en vélo avec le grand bi un cycle doté d'une grande roue et d'une petite, inventé par des Anglais. À découvrir également, le premier tramway et l'évolution des transports lyonnais, les permis de conduire ou autorisation de conduire et les routes de France depuis l'époque Gallo-Romaine.
L'histoire de la Poste est également retracée, depuis les messagers à cheval, disparus au Moyen Âge pour être remplacés par des messagers à pied puis des relais, jusqu'à la malle-poste, avec des voitures de plus en plus confortables.
L'association a également mené une recherche très scrupuleuse sur l'aviation à Bron, avec l'aide de la Société lyonnaise d'histoire de l'aviation et de documentation aéronautique (Slhadd), sur la chronologie depuis l'ouverture du terrain d'aviation en 1910. Le déménagement à Saint-Exupéry l'aéroport aujourd'hui. ■ Exposition ouverte jusqu'au samedi 22 novembre, de 10 à 12 heures et de 14 à 18 heures. Maison des Sociétés, Salle Llioret, Square Grimma.

■ **Ouverte jusqu'au 22 novembre, l'exposition présente une centaine de panneaux pour découvrir le parcours Lyon-Bron.** Photo Madeleine Pradier

18 ■ LE PROGRES - LUNDI 17 NOVEMBRE 2014

C'est une vingtaine de personnes qui ont pu assister à la conférence de Jean-Claude MATHEVET sur l'histoire du terrain de Bron avec un focus sur les deux guerres mondiales et des photos inédites sur les alvéoles-hangar, attestant d'un ambitieux projet de l'occupant allemand.

Ils ont ainsi pu profiter au maximum de la visite des salles d'exposition .

Heureuse coïncidence, c'était le jour du Beaujolais nouveau. Nous avons pu tous le déguster au « bar de l'escadrille ». Notre caviste émérite IVAN assisté de LOUIS, se chargeait de nous faire déguster, aussi bien que dans une cave beaujolaise, le cru 2013. Une manière appréciée de tous pour mieux se connaître entre associations aux objectifs voisins.

GENEBRON est présidé par Magdeleine EYMERE et le relais entre les deux associations est assuré par Michel ARDOUIN pilote à ses heures de loisir.

- samedi 5 décembre :
Conférence

« Le Transport aérien en 2015, et ses perspectives à 20ans »

par Philippe Brocard

Si le transport commercial mondial est en forte croissance, ce n'est pas sans secousses, pour les compagnies et les gestionnaires d'aéroports affrontant une concurrence exacerbée.
Quels en sont les facteurs et les enjeux. ? Quelle évolution prévisible ?

Philippe Brocard, qui explore ces sujets depuis plusieurs années nous les présente avec beaucoup de clarté, en trois parties :

1) **Le gigantesque enjeu économique** avec l'évolution fantastique du trafic mondial de passagers qui va doubler en 20 ans, passant ainsi de 3,3 Mds de voyageurs transportés en 2014 à 7 Mds en 2034. ainsi que les perspectives avec la répartition par secteurs géographiques soulignant l'importance grandissante de l'Extrême-Orient, et en particulier de la Chine.

Il nous projette un très intéressant tableau du classement **des premiers aéroports mondiaux**.

RANG	NOM	2014	2013	2012
1	Atlanta-Hartsfield Jackson	96 178 899	94 431 224	95 462 867
2	Beijing	86 128 270	83 712 355	81 929 359
3	London-Heathrow	73 408 489	72 368 061	70 037 417
4	Tokyo-Haneda	72 826 565	68 906 509	66 795 178
5	Los Angeles	70 663 265	66 667 619	63 688 121
6	Dubaï	70 475 636	66 431 533	57 684 550
7	Chicago-O'Hare	69 999 010	66 777 161	66 633 503
8	Paris-CDG	63 813 756	62 052 917	61 611 934
9	Dallas-Fort Worth	63 554 402	60 470 507	58 591 842
10	Hong Kong	63 121 786	59 588 081	56 057 751
11	Frankfurt-am-Main	59 566 132	58 036 948	57 520 001
12	Jakarta	57 221 169	60 137 347	57 772 762
13	Istanbul-Atatürk	56 767 108	51 304 654	45 124 831
14	Amsterdam-Schiphol	54 978 023	52 569 200	51 035 590

2) **Les difficultés chroniques d'exploitation** sont dues à
- une concurrence exacerbée de la part des compagnies « low cost », comme Ryanair, Easyjet, Airlines, Lion Air, Air Asia, etc…
- aux aléas du marché comme la fluctuation des cours du carburant, la sécurité, la météorologie, les conflits sociaux, la hausse des redevances des aéroports.
- aux contraintes environnementales, comme les émissions de CO2 et NOx, de la taxe carbone, des nuisances sonores.
- à tenir compte également des compagnies du Golfe (Emirates, Qatar Airways et Etihad Airways qui vont littéralement siphonner le trafic entre l'Asie/Océanie et l'Europe/Amériques. On peut craindre que ces compagnies soient aussi tentées de capter le marché africain en essor modéré.

3) **La recherche des solutions** par **:**
- la massification des flux, les hubs mondiaux, les alliances stratégiques, les regroupements comme Air France/KLM/Transavia.
- la maximalisation des coefficients de remplissage, la fidélisation de la clientèle, l'adaptation de la taille des appareils aux segments de ligne et enfin, une meilleure gestion du trafic aérien mondial
- l'utilisation de biocarburants comme le *Farnesane* produit par Total.

Le centenaire de la mort de Gaston Caudron à Bron

Une restauration jugée indispensable !

Yves Boël

Le centenaire de la mort de Gaston Caudron nous a amené à remettre en valeur le monument installé sur le lieu de l'accident depuis les années 1920.

Les premiers devis de nettoyage et de remise en peinture dépassant nettement notre budget, nous n'avions d'autre possibilité que de nous mettre au travail.

Sous le contrôle du responsable de l'Aéromusée, Pierre Biard avait demandé à quelques uns de l'aider pour ce bain de jouvence. Ci-dessous, quelques photos illustrant notre contribution au cours du mois de novembre.

Il fallait bien montrer le travail de nos braves !

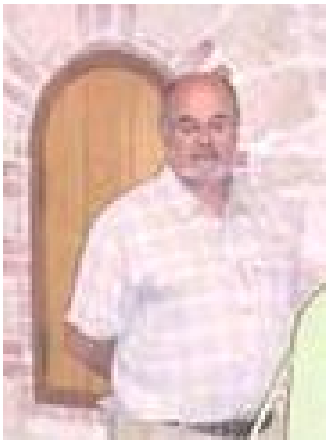
- **mercredi 25 novembre : *CONFECTION DES PANNEAUX***

Après le monument Caudron, restauré
c'est au tour de nos huit panneaux-photos d'être montés

sous le regard attentif de notre président

et de notre vice-président qui nous a amené 80 photos noir et blanc bien reproduites sur papier satiné

avec également le photographe et le contrôleur !



et... sans oublier notre encolleur attitré !

C'est arrivé le dimanche 12 décembre 1915 à 11h30 !

Pierre Lussignol

Il semble que nous ayons réussi notre pari d'honorer comme il convenait la grande personnalité aéronautique que fut **Gaston Caudron** Nous avons su redonner vie, et de l'éclat, à ce monument au bout d'une route désertée. Le ciel était avec nous. Non seulement le soleil mais également ces véhicules aériens qui n'existaient pas du temps du Caudron R4 que sont les hélicoptères.

Les équipiers en rouge du SAMU, venus spontanément nous rejoindre pour l'hommage, symbolisaient avec bonheur, l'ultime maillon de cette chaîne d'hommes maîtrisant l'espace aérien dont Gaston Caudron fut un des premiers. Quant aux « gens du Nord » ils ont renforcé le lien entre les deux régions.

Chacun de chez nous a su trouver sa place, selon ses compétences et ses motivations, pour optimiser l'organisation longue et complexe.

HOMMAGE
à **GASTON CAUDRON**

18/01/1882 FAVIERES – 12/12/1915 BRON

Allocution de Monsieur Jacques BAILLET
Président de la SLHADA

La Mission du Centenaire du déclenchement de la Première Guerre mondiale nous invite, partout en France, à honorer la mémoire de ceux qui sont tombés au Champ d'honneur et, en particulier au cours de l'année 1915, dont l'évocation du bilan tragique (350 000 tués, plus d'un million de blessés), n'invite qu'au silence et au recueillement.

L'aéronautique militaire française paya un lourd tribut dans cette guerre au cours de laquelle elle eut tout à apprendre pour démontrer qu'elle prendrait désormais le pas sur les armes classiques, dans la conduite des opérations.

Cette cérémonie d'hommage nous ramène sur l'aérodrome de Bron, militarisé depuis 1912 et qui allait devenir, pendant la toute la guerre, le centre névralgique de l'aéronautique militaire du pays.

Le monde a basculé, depuis le 03 août 1914, dans un conflit dont il ignore encore l'échelle mondiale et le cataclysme meurtrier sans précédent qu'il porte en lui. Après quelques semaines de mouvement et la victoire sur la Marne, la guerre s'enterre pour 4 ans dans les tranchées, sur un front de 700 km allant de la Mer du Nord à la frontière suisse.

La guerre de position qui commence alors projette l'aéronautique militaire et ses précurseurs sur les premières lignes d'un champ de bataille immobilisé, que seules l'observation et la reconnaissance aériennes peuvent faire évoluer.

Qui se souvient encore, aujourd'hui, de Gaston CAUDRON, l'un de ces pionniers de l'aviation auquel nous rendons hommage ?

Né le 18 janvier 1882 à Favières (Somme) de parents agriculteurs, l'histoire de Alphonse Joseph Augustin, dit **Gaston CAUDRON est indissociable de celle son frère cadet René**, né 01/07/1884 dans la même commune. Leur environnement ne les prédestinait nullement à s'intéresser à l'aéronautique naissante.

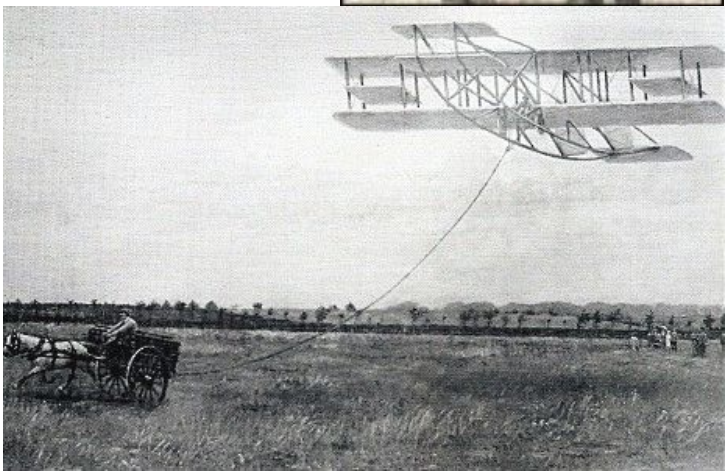
Pourtant, Gaston se distingue par ses remarquables qualités au cours de sa scolarité primaire et obtient brillamment son certificat d'études. Confirmant ses résultats au cours de ses études primaires supérieures, ses parents l'inscrivent au Collège Courbet d'Abbeville. Son ardeur au travail et sa volonté de réussir brillamment ont raison de sa santé et lui imposent d'arrêter ses études à 17 ans, année du baccalauréat.

Il rejoint alors « Romiotte », la ferme familiale de Ponthoile, près de Favières où il se résigne, après s'être rétabli, à suivre les sillons de la charrue. René le rejoint au terme de ses études de dessin et d'arpentage au collège d'Abbeville.

Les Frères Caudron pratiquent plusieurs sports, dont la motocyclette et s'intéressent très tôt à la mécanique. Ils accomplissent ensemble leur service militaire au sein du 16e Régiment d'Artillerie Lourde à Rueil, où ils complètent leurs connaissances mécaniques.

Les exploits réalisés en France, en 1908, par les précurseurs et, en particulier, par les Frères Orville et Wilbur Wright font naître leur passion pour l'aviation et les convainquent de construire « leur » machine volante.

Ils aménagent un hangar au sein de la ferme où, avec l'aide du menuisier et du charron de la commune, ils entreprennent la construction d'un biplan en bois de 60 m2 de surface alaire, dont Gaston trace les plans. Lassés d'attendre les deux moteurs commandés, ils modifient la cellule et décident, au printemps 1909, d'essayer leur appareil en le faisant planer au-dessus des champs environnants. Ils remplacent la force motrice par « Luciole », jument de l'élevage paternel qui, attelée à une carriole conduite par Gaston et reliée par un câble d'une cinquantaine de mètres, permet à René de réaliser plusieurs sauts d'une quinzaine de mètres.



Nullement découragés par la casse fréquente au cours de leurs essais et toujours soutenus par leur mère, ils réduisent les dimensions de leur appareil en l'équipant d'un moteur Anzani de 25 CV actionné par une hélice propulsive. L'appareil essayé le 21/09/1909 réalise des bonds de plus en plus longs, mais sa destruction totale leur impose de repenser sa conception. Ils décident alors de monter le moteur à l'avant avec l'hélice en prise directe. Les résultats sont immédiats et les bonds deviennent de vrais vols.

Au printemps 1910, René Caudron réussit un vol de 10 km aller-retour entre la ferme de Romiotte et Forest-Montiers (80). Il obtient son brevet de pilote civil n° 180 le 09/08/1910, puis le brevet militaire n° 76 en septembre 1911, tandis que Gaston obtient son brevet civil n° 434 le 03/03/1911.

Les Frères Caudron décident alors de s'installer sur la plage du Crotoy, située à quelques kilomètres, afin de poursuivre leurs essais. C'est une immense et large plage de sable fin, déserte, rectiligne et sans obstacle, une piste d'essais idéale, au bord de laquelle ils édifient un hangar et créent **la première école de pilotage au monde**, dont le succès est immédiat

Cette école va former de prestigieux pilotes, tels Adrienne Bolland, Bessie Coleman, René Fonck et les futurs généraux René Chambe et Joseph Vuillemin.

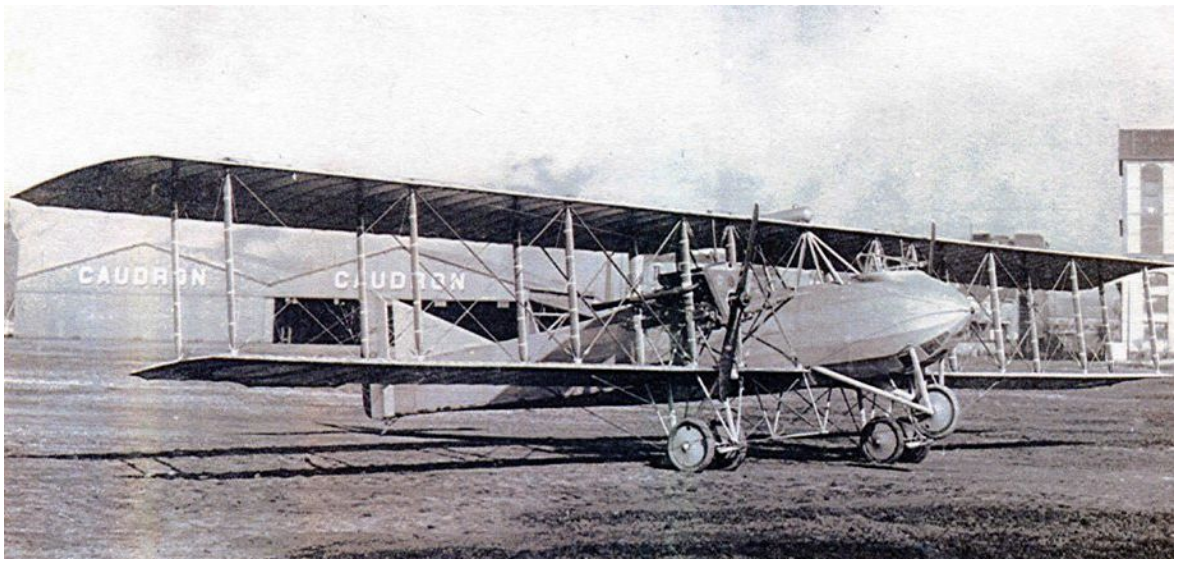
La même année, ils ouvrent un **atelier de construction** près de la gare de RUE, chef-lieu du canton, où sont montés les appareils destinés à l'apprentissage et à l'entraînement des élèves. L'usine de RUE va connaître un rapide essor, grâce aux qualités des appareils produits, en particulier celles du Caudron G 3, biplan sesquiplan monomoteur à nacelle, sorti en mai 1914, appareil emblématique de la Société des Avions Caudron.

Quand la guerre éclate, l'avance très rapide des troupes allemandes menace la capitale du pays et contraint les constructeurs aéronautiques à se replier à **Lyon.** L'usine Caudron quitte Rue le 28/08/1914 et s'installe dans les locaux de la **firme automobile BARON-VIALLE** sise 32, Chemin des Alouettes à Lyon 3^{e} (le 8^{e} arrondissement n'existe pas encore) : voir notre page de garde. Gaston prend la direction de l'usine à son arrivée à Lyon, le 08/09/1914, tandis que René ouvre et dirige, sur ordre du ministère de la Guerre, une seconde **usine à Issy-les-Moulineaux**, le 01/11/1915.

Le rythme de fabrication des Caudron G 3 (trois avions par jour), conçu pour les missions de reconnaissance et de réglage d'artillerie, ne permet pas de satisfaire le volume des commandes et l'ampleur des besoins. Les Frères Caudron acceptent alors que d'autres constructeurs produisent leurs modèles, sans exiger de contrepartie. En outre, tous les mécaniciens aéronautiques seront formés à Bron pendant toute la guerre.

Le Caudron G 4, bimoteur biplace à nacelle, apparaît en mars 1915 pour des missions de bombardement diurne et de reconnaissance photographique.

L'armée commande alors à la Société des Avions Caudron un avion de corps d'armée bien défendu et adapté au bombardement : le **Caudron R 4,** appareil bien profilé équipé de deux moteurs Renault de 130 CV ou Hispano Suiza de 150 CV. C'est un biplan triplace à fuselage intégral et dérive unique de 21,10 m d'envergure, 11,80 m de longueur et d'une surface alaire de 70 m2, armé de 4 mitrailleuses Lewis de 7,7 mm et de 100 kg de bombes, dont la vitesse maximale de 150 km/h lui procure une autonomie de 3 heures.



Oscar DEMAREZ, ingénieur et chef du bureau d'études de l'usine de Lyon, affecté au 2e Groupe d'aviation stationné à Bron au début de la guerre, réalise l'étude de cet appareil, initialement équipé d'un train avant diabolo anti capotage et de protection des hélices. Gaston Caudron le met rapidement au point, en juillet 1915 et les essais concluants conduisent le Service des Fabrications de l'Aéronautique à lancer la production de série, en septembre 1915.

Pourtant, deux exemplaires se brisent en vol et Paul DEVILLE, ingénieur arrivé en juillet chez Caudron, relève, dès septembre, la faiblesse de sa structure et suggère quelques renforcements.

Bravant la consigne du ministère de la Guerre demandant aux constructeurs d'avions de ne plus voler afin de ne pas risquer leur vie, Gaston Caudron décide, le **dimanche 12 décembre 1915**, de présenter le R 4 sur l'aérodrome de Bron.

Oscar DEMAREZ, ingénieur et Paul JAUMES, mécanicien, l'accompagnent. Après le décollage, la voilure de l'appareil se disloque au raz du fuselage à environ 200 m d'altitude. Les trois membres de l'équipage trouvent la mort à 15 H 30 ici même, il y a cent ans aujourd'hui, lors de leur projection hors de l'appareil qui s'écrase au sol en explosant.

La cause de cet accident oppose deux thèses :

- Celle de Roger Labric (les Frères Caudron) qui l'attribue au détachement d'une mitrailleuse de son support, ayant provoqué le blocage des câbles de commande du gouvernail et déséquilibré l'avion
- Celle de Paul Deville (Paul Deville et ses 58 prototypes) qui l'impute à une mise en chantier trop hâtive de l'appareil et à un défaut de résistance des structures.

Le rapport d'accident établi en février 1916 par le Colonel DORAND est toujours indisponible.

L'oncle maternel de Gaston, Louis CAROULLE, pilote breveté, prend alors la direction de l'usine et nomme Paul Deville Directeur technique, tandis que René, brisé de douleur, poursuit l'œuvre familiale.

Alourdi par ses renforcements, le R 4 perd une partie de ses qualités et n'est finalement utilisé que comme triplace de combat avec un rayon d'action réduit, à partir de 1916. Construit en 249 exemplaires, il se montre très efficace pendant la bataille de la Somme au sein de l'Escadrille C 46, au cours de laquelle il remporte 34 victoires en huit semaines.

L'ingénieur Paul Deville conçoit ensuite le Caudron R 11, évolution du R 4, triplace d'escorte des bombardiers, « forteresse volante », mis en service en 1918 et redouté par les chasseurs allemands (370 exemplaires construits).

Gaston Caudron devait recevoir, le 13/12/1915, les insignes de Chevalier de la Légion d'Honneur des mains de M. René Besnard, Sous-Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, avec prise de rang

du 07/12/1915. C'est sur sa vareuse de d'officier, posée sur la bière drapée de tricolore, qu'il les épingle, avec la citation du Général Galliéni, ministre de la Guerre :

« CAUDRON (Alphonse – Joseph – Augustin) dit Gaston, matricule 811, sous-lieutenant au 2e groupe d'aviation : a rendu les plus grands services à l'aviation militaire en réalisant des avions d'un type tout nouveau qu'il a su concevoir et mettre au point en les pilotant le premier, faisant ainsi preuve d'autant d'ingéniosité que de hardiesse.
A tenu en outre à conduire ses appareils au front et à les piloter dans les escadrilles ».
Paris, le 04 janvier 1916.

Les obsèques sont d'abord célébrées en l'église St Maurice, à Lyon 3e, près de l'usine Caudron et l'absoute donnée par Monseigneur BOURCHENY, Evêque Auxiliaire de Lyon, tandis que le Capitaine FIORELLINO, affecté à l'usine Caudron, fait l'éloge des trois aviateurs morts en service aérien commandé.

Les obsèques de Gaston ont lieu le 16/12/1915 en l'Eglise de la Madeleine, à Paris 8e, en présence des plus hautes personnalités civiles et militaires.

Un an après sa mort, un comité lance une souscription publique pour ériger, au Crotoy, un **monument** qui représente la chute d'Icare.

La même année, René demande et obtient l'autorisation du propriétaire du terrain situé près de l'aérodrome de Bron d'ériger **une stèle à la mémoire de son frère Gaston.**

Cet hommage est également dédié aux deux autres membres d'équipage du R 4 :

- Oscar Emmanuel DEMAREZ, né le 01/07/1889 à Douai, ingénieur diplômé de l'ICAM de Lyon (après sa formation à Erquelinnes en Belgique et Reims)

Paul Félix JAUMES, né le 02/02/1886 à Amiens, mécanicien au 169e Régiment d'Infanterie, détaché au 2e Groupe d'aviation à Bron à compter du 12 juillet 1915.

L'exercice du devoir de mémoire ne se décrète pas dans les professions de foi ou par des effets d'annonce, mais se pratique par des actions concrètes et durables.

Je remercie les villes de Saint-Priest et de Bron, ainsi que le Souvenir Français, pour le soutien et la contribution qu'ils ont apportés à la réalisation de cet hommage.

Je remercie aussi les douze membres d'équipage de la SLHADA qui ont œuvré, pendant plusieurs mois, à l'organisation de cette cérémonie et de l'exposition qui la complète, afin que ceux qui sont morts pour la France et pour nous tous ne meurent pas une seconde fois.

Allocution du président Baillet

*Mr Burlat conseiller et délégué municipal de **St Priest** au devoir de Mémoire*

*Mr Serrano conseiller municipal de **Bron** délégué aux Anciens combattants*

La stèle se trouve sur le territoire de la commune de St-Priest, mais faisait partie de l'aérodrome de Bron

Après la dépose de cinq gerbes au pied du monument et l'écoute dans le recueillement de la « Sonnerie aux Morts » puis de « La Marseillaise », la cérémonie se termine par le traditionnel remerciement aux porte-drapeaux.

Mr Bennier Président ANSORAA Rhône-Loire *Mr Seincerein “ Rhône-Alpes* *Mr Baillet Président SLHADA* *MrBurlat de St Priest* *Mr Devornique Président ANORAA avec Mr Depta Président de l’ANORAA Picardie* *Mr Serrano de Bron*

- samedi 12 décembre 2015 **Notre exposition CAUDRON**

Et son vin d'honneur

Yves Boël

Dès la fin de la cérémonie, notre Président Jacques Baillet, propose aux invités de se retrouver au Fort de Bron afin de poursuivre l'aventure CAUDRON dans la salle 11 prévue à cet effet et jouxtant notre Aéromusée.

Et c'est avec un grand intérêt que les personnalités invitées ne manquent pas de détailler nos huit panneaux photos et nos quatre vitrines aux documents, relatant l'épopée CAUDRON.

Mr Longueval maire de Bron,
avec notre vice-président Pierre Lussignol (de dos)

Mr Baillet à gauche, en grande conversation

Mr Bennier,
président de l'ANSORAA
Rhône-Loire

Mr Trible, président de EALC à Corbas

J.C Mathevet présentant la carte lyonnaise des constructeurs Aéronautiques délocalisés à Lyon pendant la Première Guerre Mondiale.

Puis à l'approche de 13h, afin de conclure en toute convivialité, notre Président nous invite à traverser l'allée principale du Fort, dite Cour des Parados, pour nous rendre en la grande salle Séré de Rivières où nous attend un bien attractif vin d'honneur offert par la SLHADA .

Le buffet est préparé par Régine Stéfanutto, et Mr Gaudillot également porte-drapeau de l'ANSORAA

Mr Baillet à droite, déclare l'ouverture du buffet !

notre caviste Ivan Faup
en pleine action !,

Le coordinateur de la cérémonie J.C Mathevet entouré de Mr Longueval et de MrSerrano

Mr Devornique président de l'ANORAA avec Mr Renard

Le général Perrollaz, président de l'URAA,
(à gauche) en conversation avec Mr Depta
président de l'ANORAA Picardie et Mr Claude Renard,
également de l'ANORAA Picardie
qui est aussi le père de Richard Renard, maire de Rue
dans la Somme, où se trouve le musée
Caudron.

Pour terminer cette cérémonie de la commémoration de la mort de Gaston CAUDRON à Bron, Mr Baillet, au centre, ne manque pas de remercier les invités de leur présence.

Notre présence extérieure

-jeudi 11 juin :

Cérémonies d'inauguration et de baptêmes à **E.A.L.C**

Yves Boël

Nous ne pouvions pas manquer ce jeudi après-midi 11 juin, cette agréable invitation sur Corbas proposée par Monsieur **Bernard Trible,** le président de « *Espaces Aéro Lyon-Corbas* » pour un **quadruple évènement** avec la présence du Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air, le Gal.Mercier, et du Gouverneur militaire de Lyon, le Gal Chavancy :
- Inauguration du nouvel espace « Capitaine Jean Robert »

Discours de présentation de Mr Trible

Ouverture de l'Espace « Capitaine Jean Robert » avec son parcours de visite guidée

Un des nombreux arrêts lors de ce parcours !

- Baptême du 1F1C-200 N°202 par l'escadron 2/30 « Normandie-Niémen »
- Baptême du Mirage III R par le Centre d'Essais en Vol et l'EPNER

- Célébration de l'inscription aux Monuments Historiques (en courte finale) du « Mirage » IVP N°28 avec l'ANFAS

Mr Trible n'a pas manqué de mettre en évidence le laborieux et magnifique travail de restauration pour ces appareils, effectué par des bénévoles et passionnés de l'aéronautique à l'effectif de 148 membres dont 52 guides spécialisés.

La SLHADA était représentée par notre président Jacques Baillet ; son vice-président Pierre Lussignol ; son responsable Aéromusée Pierre Biard ; du rédacteur Tableau de Bord Yves Boël et de cinq autres membres.

Un cocktail a clôturé cette réunion permettant d'admirer en autres, plusieurs toiles de l'artiste-peintre régional *Jocelyn Lardy,*
(à gauche de la photo)

à droite, le Cdt Guy Stimbre, membre EALC et SLHADA indiquant le lieu de son crash. du 12 sept. 56 sur Mystère IV à Noiron sous Gevrey au sud de Dijon, alors qu'il était à l'escadron « Cote d'Or » de la 2eme escadre de Chasse à la BA 102 de Dijon-Longvic.

Baptême à Bron de l'avion de transport « A 400 M Atlas »

«Métropole de Lyon»

Yves Boël

Le baptême par les pompiers : tradition oblige !

Le **mardi 7 juillet** à 14h 15 l'appareil de l'Armée de l'Air s'est posé sur le tarmac de Bron afin de recevoir son baptême après être passé à proximité du vénérable **hangar VI** des années 1920 !

Discours de Monsieur Gérard Colomb
Sénateur-Maire de Lyon
Président de la Métropole de Lyon

Monsieur le Général d'Armée aérienne, Chef d'état-major de l'Armée de l'Air,
Monsieur le Préfet,
Monsieur le Général de corps aérien commandant la Défense aérienne et les opérations aériennes,
Mesdames et Messieurs les Parlementaires,
Monsieur le Président du Conseil départemental du Rhône,
Monsieur le Colonel commandant la Base aérienne 942 « Capitaine Jean Robert »
de Lyon Mont Verdun,
Messieurs les Officiers Généraux,
Monsieur le Premier Adjoint au Maire de Bron,
Mesdames et Messieurs les Elus,
Mesdames et Messieurs,

Dans le quotidien d'un Maire, certains moments sont empreints de plus de solennité que d'autres. C'est l'un de ces moments que je vis ce matin avec vous. Et c'est pour moi une très grande joie et un immense honneur que nous soyons rassemblés pour donner le nom de la ***Métropole de Lyon*** *à cet AIRBUS A 400 M Atlas de l'Armée de l'Air.*

Vous l'avez précisé, Général, tous ne le savent pas, mais un riche passé unit Lyon – et Bron en particulier – à l'aviation militaire.
Ces liens remontent au début du siècle dernier et à la création ici même, sur ce site de Bron, de l'une des premières écoles de pilotage de notre pays. Ils remontent aussi à la Grande guerre et à la formation des premières escadrilles de l'aviation militaire française, dont beaucoup étaient constituées sur cette base aérienne de Bron.

Lyon était alors l'un des sites les plus importants de l'industrie aéronautique française. Car de nombreux constructeurs d'avions avaient relocalisé pendant la Grande guerre leur activité dans notre ville, faisant de Lyon l'un des foyers de la production française.
Parmi les quelques 50 000 avions produits durant cette période dans notre pays, près de la moitié le fut dans notre région, le montage des appareils, la mise au point et les essais se faisant sur cette base de Bron.
Cette riche et longue histoire des relations de Lyon et de l'Armée de l'Air se poursuit aujourd'hui sous des formes évidemment différentes. C'est d'abord la station radar militaire, installée ici à Bron en 1955, qui fut le point de départ de la défense aérienne de notre région. Elle fut transférée au ***Mont Verdun*** *il y a un peu plus de 40 ans maintenant, sur cette base qui depuis n'a cessé de se développer et est depuis un an un véritable centre névralgique de la défense française : le lieu d'où se pilote l'ensemble des opérations de contrôle de l'espace aérien de notre territoire ; le lieu de commandement aussi de toutes les opérations extérieures de notre pays.*
Et c'est précisément au sein de ces opérations extérieures que l'avion que nous venons de baptiser ce matin jouera un rôle fondamental.

Mon Général, vous l'avez souligné : cet aéronef était attendu. Il cumule des qualités tactiques et stratégiques qui en font un instrument extrêmement performant et particulièrement adapté aux opérations que vous avez à mener aujourd'hui.
La virulence des groupes terroristes que vous combattez, que nous combattons aujourd'hui en Centre-Afrique, dans le Sahel et en Irak exige en effet de pouvoir acheminer au plus près des théâtres d'opérations des équipements de plus en plus lourds en un temps le plus court possible. Car il faut répondre à la fois à l'urgence et à l'importance des besoins des troupes engagées au sol. C'est cela que l'A400M permet. Cet avion a déjà fait ses preuves dans le cadre de l'opération Serval. Il sert aujourd'hui les troupes engagées au sein des opérations Sangaris en Centre-Afrique, Barkhane au Sahel et Chammal en Irak.

Demain, il conduira encore bien d'autres missions et nous sommes fiers que le nom de notre métropole soit associé à ces engagements de l'Armée de l'Air, aux valeurs et aux idéaux de liberté, de justice que notre Nation défend à travers vous au-delà de nos frontières.

Ces idéaux, c'était déjà ceux de grands Résistants comme Albert Chambonnet et Claudius Billon, officiers de l'Armée de l'Air qui animèrent ici, à Bron, des activités clandestines en lien avec le réseau Combat.
Aujourd'hui le monde n'est plus le même, mais le combat reste le même : un combat pour la liberté, un combat pour la dignité de l'homme. Et ce combat demande que notre Armée soit capable de projeter ses forces à l'extérieur de nos frontières.
C'était donc une nécessité absolue de se doter d'un instrument aussi performant que l'A400M. Il est l'aboutissement de l'un des plus grands programmes de défense en Europe. Il est un signe fort de la réussite de la coopération entre partenaires européens, en partenariat avec l'OTAN.

Cet avion, vous nous l'avez montré tout à l'heure lors de la visite, constitue à lui seul une véritable prouesse technologique.
A Lyon, vous le savez, l'innovation industrielle nous tient particulièrement à cœur et c'est là pour notre métropole un axe de développement essentiel.

Vous l'avez rappelé, on ne sait pas toujours qu'il existe une aéronautique en Rhône-Alpes. Or en fait notre région se place au 4e rang en Europe en matière de recherche et de développement sur cette filière et notre territoire s'illustre par la présence de nombreuses industries qui permettent de constituer des prouesses technologiques comme nous en avons un exemple aujourd'hui.
Outre les établissements de recherche, cela représente près de 18 000 emplois directs, avec plus de 250 entreprises dans notre région. 37 d'entre elles d'ailleurs ont travaillé sur le programme A400M. C'est dire l'importance de ce projet pour notre territoire.

Nous sommes donc très fiers que nos entreprises aient pu concourir à la réussite d'Airbus dans ce domaine.

Car c'est l'instrument d'une véritable réussite collective que nous célébrons aujourd'hui : réussite technologique, réussite industrielle, et Mon général, nos l'espérons, réussites militaires.
Nous avons vu tout à l'heure passer la Patrouille de France, qui incarne l'excellence de l'Armée de l'Air. Dans quelques instants ce sera autour de l'Airbus A 400 M « Métropole de Lyon » de quitter cette base de Bron pour survoler Lyon.
Que les pilotes sachent que nous sommes à leurs côtés, que nous penserons à eux lorsqu'ils seront aux commandes de cet avion et quand, dans les temps prochains, ils participeront aux opérations extérieures de défense de la France.

C'est pour marquer la solidarité avec l'Armée de l'Air, avec toutes les forces de défense de notre pays, que nous voulions donner le nom de Métropole de Lyon à ce bel avion.
*Nous savons en effet ce que nous devons à nos forces de défense. C'est le Général De Gaulle qui disait : « **Il y a dans une grande armée un capital moral qu'aucun peuple ne peut renier sans renoncer à lui-même** ».*
Eh bien la France ne renonce pas à elle-même et nous, nous sommes fiers de notre Armée !

Je vous remercie.

Le Général d'Armée aérienne Denis Mercier,
Chef d'état-major de l'Armée de l'Air,
durant son allocution.

l'inscription est dévoilée, au moment du passage de la Patrouille de France

Les précédents avions de ce type avaient été nommés :
« Ville de Toulouse » et « Ville d'Orléans »

Gérard Collomb, Président de la Mét!ropole, aux commandes..

un mitraillage en règle !

Accès des visiteurs par l'arrière

à droite le président de l'ANORAA pour la Région Rhône-Alpes Alain Devornique

Vue assez impressionnante de l'ouverture arrière :

L'A 400 M peut transporter :
116 parachutistes, ou
2 hélicoptères Tigre, ou
3 véhicules blindéspour une charge totale de 21 tonnes sur 5 000 km en 8h !

Puis c'est le départ pour sa Base 123 d'**Orléans-Bricy**, après nous avoir salué d'un majestueux balancement d'ailes suivi d'un survol de l'agglomération lyonnaise et de la Base du Mont Verdun.

La **SLHADA** était représentée par huit de ses membres, dont nos Président et Vice-président
Nous avons apporté une large contribution pour alimenter la partie consacrée au contexte historique dans le discours du maire de Lyon (*que nous avons eu l'autorisation de reproduire « in extenso »*) rappelant le grand passé militaire de l'aéroport de Bron, qui remonte à la Première Guerre Mondiale

Photos *: de nos correspondants, ainsi que celles des différents liens transmis par Alain Devornique*

SEPTIEME BIENNALE *CELESTIN-ADOLPHE PEGOUD*

MONTFERRAT (ISERE)

19 et 20 SEPTEMBRE 2015

Jacques BAILLET
Président de la SLHADA

Le Comité Célestin Adolphe PEGOUD organisait, les 19 et 20 septembre 2015 à Montferrat (Isère) la 7e Biennale dédiée au centenaire de la mort glorieuse du Sous-Lieutenant Célestin Adolphe PEGOUD, mort pour la France à 26 ans le 31/08/2015 en combat aérien à Petit-Croix (Territoire de Belfort).

Cette biennale, placée sous le signe du dernier envol, déclinait un programme à la mesure du pionnier de l'acrobatie aérienne et du parachutisme.

Né le 13/06/1889 à Montferrat, C. A. PEGOUD rejoint Paris après l'obtention de son certificat d'études et, après avoir exercé plusieurs petits métiers, s'engage en 1907 pour 5 ans, au sein du 5e Régiment de Chasseurs d'Afrique. Des problèmes de santé l'obligent à regagner la France au sein du 3e Régiment d'Artillerie Coloniale stationné à Toulon, où un officier éveille son intérêt pour l'aviation.

Il s'inscrit alors à l'Ecole de pilotage de Bron, au terme de son engagement et obtient son brevet de pilote sur avion Farman le 07/03/1913. Il est alors rapidement embauché comme mécanicien chez Blériot, à Buc. Le décès accidentel d'un camarade lui suggère d'utiliser un parachute, qu'il essaie avec succès le 19/08/1913 sur un Blériot XI. Ayant constaté, au cours de sa descente, que l'avion avait continué à voler sans pilote en effectuant plusieurs figures, il tente et réussit, le 21/09/1913 à boucler la boucle aux commandes du même appareil. La célébrité européenne qu'il gagne alors le désigne comme « le roi de l'air ».

Mobilisé le 02/08/1914, il effectue plusieurs missions de renseignement à l'intérieur des lignes allemandes et quelques missions de bombardement.

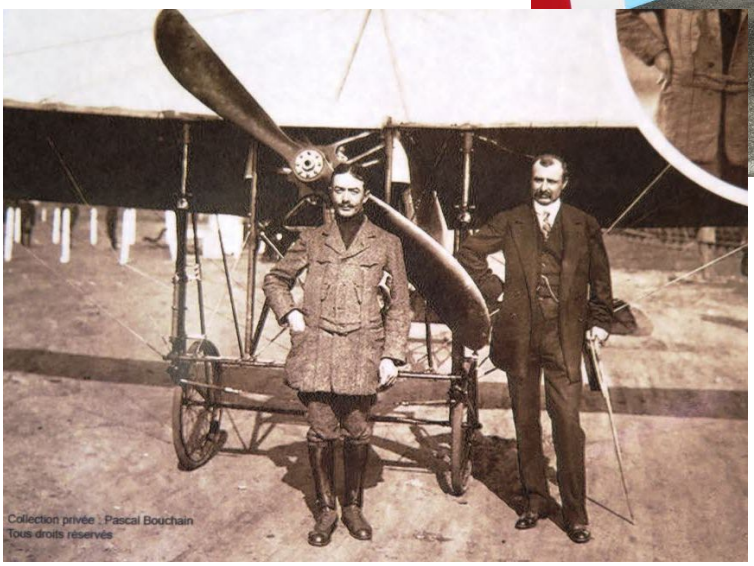
Nommé sergent puis adjudant, il reçoit la médaille militaire le 17/02/1915. Titulaire de 5 victoires aériennes homologuées obtenues avec son mécanicien LERENDU en février et avril 1915, il est le Premier As de la guerre. Promu sous-lieutenant le 15/07/1915, il est affecté à Belfort à l'escadrille MS 49, au sein laquelle il enchaîne les missions. C'est au cours de l'une d'elles et après une 6e victoire obtenue le 11/07/1915, qu'il est abattu le **31/08/1915 au-dessus de Petit-Croix** (Territoire de Belfort). Une semaine plus tard, le pilote allemand l'ayant abattu, le sergent Walter Kandulski, lança une couronne de fleurs au-dessus du lieu du crash. C. A. PEGOUD avait été proposé au grade de chevalier de la Légion d'Honneur le 28/08/1915.

L'ouverture de la Biennale présenta des modèles réduits volants et se prolongea par des prestations de voltige aérienne réalisées par Philippe Chandelle et l'Equipe de Voltige de l'Armée de l'Air. Des vols de modèles réduits, des sauts en parachute et de nouvelles prestations de voltige

aérienne précédèrent la cérémonie officielle du dimanche matin à laquelle participa une délégation d'environ 70 élèves de la **promotion PEGOUD 2014 de l'Ecole de l'Air.** La solennité de cette cérémonie restitua l'attachement de la commune et de ses habitants à la mémoire de son fils mort pour la France.

Diverses animations aériennes suivirent le déjeuner servi sous chapiteau, tandis que le public, venu en nombre, visitait l'exposition présentée dans le musée PEGOUD inauguré en juin 2012 et se pressait autour de la **réplique du Blériot XI** construite par le Club Aéro des Garrigues de Saint-Hippolyte du Fort (Gard).

Enfin, Claude THOLLON-POMMEROL, auteur des Cahiers des As oubliés de 14-18 présenta une visio-conférence dédiée aux avions de la Première Guerre, tandis que **Nicole SABBAGH**, petite fille de Louis Blériot évoqua la mémoire de son illustre grand-père.



Pégoud et Louis Blériot devant le Blériot XI

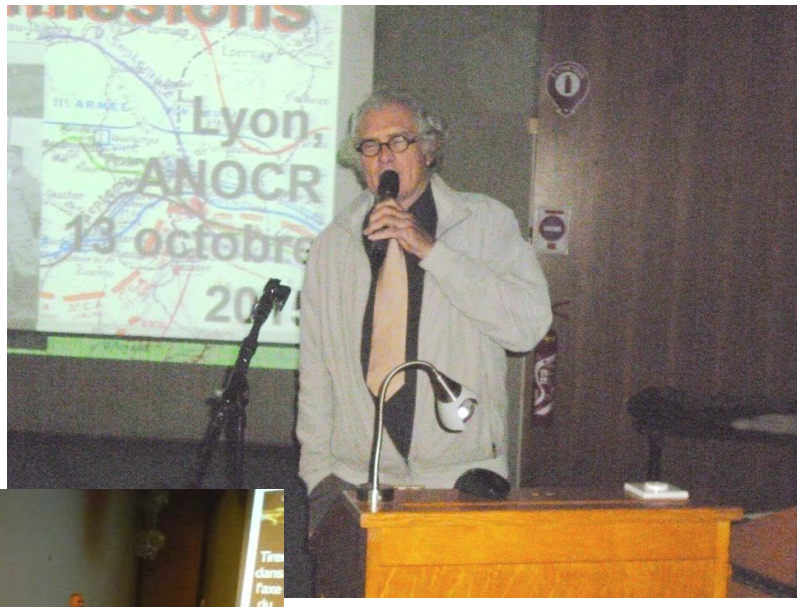
Le succès de cette Biennale illustra, d'une part le dynamisme du Comité C. A. PEGOUD, d'autre part l'implication forte d'une commune de 1650 habitants pour organiser une manifestation de cette ampleur.

- **mardi 13 octobre** au Quartier Général Frère à Lyon
et vendredi 6 novembre à la Médiathèque Jean Prévost de Bron

Les conférences de Claude Thollon-Pommerol

Yves Boël

L'aviation
pendant la guerre 14-18 :
des avions, des hommes,
des missions.



Avec toujours un public très attentif, dont un bon nombre de ses amis de la SLHADA

La Guerre du ciel 1914-1915

C'est toujours un plaisir d'assister aux nombreuses conférences qu'il donne aux quatre coins de la France, sans avoir l'impression de « déjà vu » !

Pour plus d'info n'hésitez pas à consulter Facebook sur « AéroLyon-Slhada », ainsi que nos précédents TB 32 p11 et TB 31 p60.
La présentation de ses **13 Cahiers** (pour le moment) se trouve également facilement sur Internet.

Actualités aéronautiques

Salon
« France Air Expo »
à Lyon-Bron

Yves Boël

Après Cannes-Mandelieu, il s'est tenu du 4 au 6 juin 2015, aujourd'hui le second de France, après Le Bourget et fêtant par la même ses quarante ans d'activité depuis le 20 avril 1975 en accueillant 200 exposants.

En effet, comme l'a souligné Mr Didier Pianelli, directeur de l'aéroport, les organisateurs ont choisi Bron, pour sa position centrale à deux heures de train de Paris et Marseille, pour la qualité des installations de l'aéroport avec sa piste de 1820 m qui permet aux aéronefs d'atterrir sans limitation de masse, et aussi pour sa capacité hôtelière et gastronomique.
A rajouter, la réalisation récente du **hangar H14** d'une superficie de 4 200 m2, hangar qui sera inauguré prochainement. Il pourra accueillir tous types d'avions d'affaires, jusqu'aux A320ACJ et d'autres BBJ. Enfin, la construction de 15 000 m2 de surfaces de hangars supplémentaires est prévue au cours des prochaines années.

Un public nombreux et varié allant du professionnel à l'amateur passionné ou même curieux, a envahi les stands dès l'ouverture, au prix de 10 € l'entrée.

Il y en a pour tous les goûts et toutes les bourses : de l'autogyre ou ULM mono ou biplace, à l'hélicoptère et l'avion de tourisme et d'affaire, à hélice ou à réaction.
On rencontre également des fabricants d'instruments de vol, de drones, des éditeurs de magazines spécialisés en aéronautique, ainsi que des centres de formation au vol. L'Armée de l'Air est présente ainsi que l'Aéronavale.

Pour ces trois jours ensoleillés, le Salon a reçu près de 20 000 visiteurs avec leurs appareils photos remplis de souvenirs.

Juste à l'entrée,
sur son plateau tournant,
le biplace VL3 Evolution
tout en finesse
avec moteur Rotax de 100 cv
présenté par une firme belge

Piper PA Malibu

le Cirrus SR22 T

le TBM 900 à hélice 5 pales à pas variable

Le fameux Rotax, reste très apprécié des jeunes !

Et également très employé en ULM et autogyre !

Hélicoptère Robinson R-22 de la société Bell & Ross

La réaction est présente, avec cet avion d'affaire Embraer-505 Phenom 300

Fresque hippique sur ce Pilatus en rapport avec son propriétaire

Les drones pour prises de vue sont de plus en plus utilisés dans tous les domaines

Et dans tout salon des rencontres toujours « insolites » :

Tiens, voilà des formes agréables… !

Voilà un train d'atterrissage aux pneus basse pression auquel on peut faire confiance !
avec ce Carbon Cub EX2 à moteur Lycoming de 180 cv et livré en kit.

Tout un art, la récup !

Air-France
et les pilotes d'essais

tiré d'un article du magasine « Présence »
de Mr Chichignoud, remis à Jean Denis

Le quatuor des premiers vols en 1969, avec André Turcat le pilote d'essai en chef, Jean Guignard, pilote d'essai, Henri Perier et Michel Rétif, ingénieurs de vol

En évoquant le métier de « pilote d'essais », on pense aux exploits des équipages qui ont assuré les premiers vols de prototypes : Constantin Rozanoff (Ouragan, Mystère), Charles Goujon (Trident), Jean Sarrail (Leduc), Roland Glavany (Mirage), Pierre Nadot (Grognard, Caravelle), André Turcat (Gerfaut, Griffon, Concorde), et Jacques Rosay avec Claude Lelaie (A380).

La mission des essais en vol, pour le compte des constructeurs et des services officiels consiste à vérifier le domaine de vol des nouveaux avions et de leurs équipements. Suite à ces essais, des modifications sont réalisées pour garantir la navigabilité et permettre la certification de l'appareil avant sa mise en service.

En remontant aux années 1900, les pionniers, Blériot, Caudron, Bréguet, Farman, Morane…. Cumulent les fonctions de concepteurs, constructeurs et pilotes d'essais de leur propre appareil qu'ils présentent dans des fêtes aériennes, pour décrocher des records.
Louis Gaudart en 1909, est considéré comme un des premiers pilotes/ingénieurs d'essai. A bord d'un biplan Voisin, véritable « laboratoire volant », équipé d'instruments de mesure, il effectue au départ de Port-Aviation à Viry-Châtillon, des vols d'études au profit des chercheurs et avionneurs.

Durant la première guerre mondiale en 1915, le Ministère de la Guerre crée une Section des Essais en Vol à Villacoublay pour établir des premiers standards de certification. Des pilotes sont désignés pour réaliser des essais à la demande des avionneurs et pour réceptionner les aéronefs avant leur envoi au front. Par exemple, le pilote **Roland Garros** (1ère traversée de la Méditerranée en 1913), réalise pour le compte de la société Morane-Saulnier, la mise au point du dispositif conçu par Raymond Saulnier permettant la synchronisation du tir à la mitrailleuse à travers l'hélice.

Au lendemain du premier conflit mondial, avec le développement de l'aviation civile, les pilotes sont à la fois pilotes d'essais, de record et de transport public. Ils assurent les premiers vols, défrichent de nouvelles lignes et effectuent des vols commerciaux. Dès 1918, les constructeurs (Latécoère, Bréguet, Blériot, Farman…) se reconvertissent partiellement en créant les premières compagnies aériennes et embauchent des pilotes démobilisés, pour effectuer les essais des nouveaux appareils, puis des vols commerciaux.

Lucien Bossoutrot intègre comme pilote en 1919 la société Farman. Après les essais du Goliath (bombardier transformé pour accueillir 12 passagers), il effectue les premiers vols commerciaux internationaux Paris-Londres, Paris-Amsterdam… devenant ainsi le premier commandant de bord d'un avion de transport de passagers (voir le TB 29 p 40)
Il met au point avec Henri Farman, les premières planches de bord, devenues **« tableaux de bord »,** afin qu'un pilote puisse voler sans voir le sol, en y adaptant plusieurs indicateurs de vol.

Il contribue aussi à la mise au point de l'hydravion Blériot « Santos Dumont », et assure en 1934 pour Air France, les 4 premières traversées commerciales postales de l'Atlantique Sud.
Au cours de sa carrière, il vola sur plus de 250 types d'avion dont 125 prototypes.

Antoine de Saint-Exupéry, après ses vols aux lignes Latécoère/Aéropostale, titulaire du brevet de transport public sur hydravion, il vole à nouveau quelques mois chez Latécoère en tant que pilote d'essais.

Lionel de Marmier, embauché comme pilote d'essai à la création d'Air France en 1933, il est chargé d'harmoniser la flotte de 130 machines de 20 types différents et de sélectionner de nouveaux appareils. As de guerre, pilote d'essais chez Potez et pilote de transport à l'Aéropostale, après avoir commandé les Lignes Aériennes Militaires en 41 et le Réseau des Lignes Aériennes Françaises en 44, il disparut en vol alors qu'il était pressenti pour présider Air France.

Raymond Vanier, en 1934 pionnier des lignes Latécoère/Aéropostale/Air France, il contribue avec le pilote d'essai **Delmotte** de l'usine Caudron, à la mise au point du Simoun doté d'innovations comme hélice à pas variable, frein sur roues, volets de bord de fuite…

Au lendemain du deuxième conflit mondial, le transport de passagers se développe, les systèmes avions sont plus performants mais plus complexes. La sécurité des vols impose des normes rigoureuses avec la création du Centre d'Essais en Vol (C.E.V) en 1944 et de l' Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception (EPNER) en 1946, seule habilitée à délivrer la qualification d'équipage d'essais (pilotes, ingénieurs, mécaniciens et expérimentateurs).

A la fin des années 60, avec le lancement de programmes civils, Concorde, Mercure et Airbus…, les constructeurs et les services officiels souhaitent intégrer dans leurs équipes des pilotes de ligne susceptibles d'apporter leur expérience. Par exemple en 1962, **Paul Boudier** venant comme pilote d'essais de chez Dassault, entre à la Compagnie Air Inter pour la mise en ligne du Mercure.(voir le TB 11)

En 1967, **Pierre Dudal,** chef pilote de la subdivision instruction Caravelle, après une qualification de pilote d'essais à l'EPNER, est affecté au CEV pour la certification du supersonique Concorde.
Il réintègre ensuite AF comme chef de la Division Concorde.

L'équipage du 1er vol commercial Concorde le 21janvier 1976, avec : P.Dudal, A.Blanc, P.Chanoine

En 1988, devant l'importance du développement de programmes civils (Airbus), un accord est signé entre AF et le CEV pour la formation d'un pilote AF comme pilote d'essais et son utilisation à mi-temps CEV/AF. **Pierre Grange,** pilote Concorde, est sélectionné, il participe à la certification d'avions comme le A330, A340,…

En 2001, avec les équipes d'EADS et du CEV, il contribue à Istres, en tant que pilote d'essais, aux deux campagnes de restitution du certificat de navigabilité du Concorde.

de gauche à droite :
D.Ronceray ing. navigant d' essais
E.Chillaud chef division Concorde
R.Béral chef OMN
Pierre Grange pilote d'essais

Le 27 avril 2005, c'est le premier vol de l'Airbus **A380**, avec **Jacques Rosay** comme chef pilote d'essais (le premier à droite).
Il décède malheureusement le 12 juin 2015 à 66 ans.

De même **Guy Magrin**,(au centre) lui aussi pilote d'origine CEV, devient pilote de ligne Air Inter/AF puis de nouveau pilote d'essais chez Airbus, il est aux commandes du 1er vol du prototype **A350** le 14 juin 2013.

Ces échanges, ces qualifications complémentaires entre pilotes professionnels des Essais et de la Ligne, permettent de renforcer les liens, d'avoir une meilleure connaissance réciproque entre constructeurs, services officiels et compagnies aériennes.

De nos jours, grâce aux ordinateurs et aux simulateurs, il est possible de reconnaître et de préfigurer le comportement du prototype avant son premier vol. Néanmoins le programme d'essais en vol est toujours indispensable pour évaluer le domaine de vol de l'appareil dans toutes les situations inusuelles, aux limites de ses possibilités.

Le Tour de France cycliste et son suivi aérien

Yves Boël
Photos : Jacques Landry
(suite au passage du Tour à Bron en 2013)

Depuis déjà pas mal de temps, le Tour utilise de plus en plus le moyen aérien pour suivre ou transporter les coureurs d'un point d'arrivée à un autre point de départ.
L'hélicoptère et l'avion faisant partie de la logistique ne manquent pas de mettre en valeur l'emblème de cette course devenue de plus en plus européenne.

Falcon 900 EX

Le Britten Norman BN2B F-HPIX avec également un second appareil faisant partie de la logistique

Plusieurs Ecureuils pour les images du Tour travaillent pour les chaînes 2-3 et france tv sport en Hd.

Caméra fixée à l'arrière ou à l'avant des patins

Tous les Ecureuils du Tour portant l'emblème, dans différentes livrées :

Et sans oublier la récente utilisation de drones aux mains des professionnels, réservés aux prises de vue des sites touristiques et monuments historiques. Les vols ayant lieu avant le passage des coureurs pour des raisons de sécurité.

Le Falcon 2000 pour le staff, quittant Bron en 2013

Les Pôles aéronautiques du Bourget et de Bron

avec une partie du texte tiré de « Présence »
de Mr Chichignoud remis à Jean Denis

Malgré ses 100 ans célébrés en 2014, Le Bourget, berceau de l'aviation, aborde une phase de renaissance et d'expansion sous l'impulsion d'Aéroports de Paris. Après avoir survécu à deux guerres mondiales et à l'arrivée d'Orly et Roissy, le site a trouvé sa place grâce à l'envol de l'aviation d'affaires et à la création d'un pôle industriel nouveau.

En plus de **Dassault**, des constructeurs d'avions d'affaires installent dans la zone industrielle leur base européenne de maintenance. L'américain **Cessna** vient ainsi d'augmenter la superficie de ses installations.

De même, le constructeur brésilien **Embraer**, déjà installé, vient d'annoncer de nouveaux investissements sur la plateforme.

Airbus Hélicopters (ex Eurocopter) a lancé la construction de son nouveau site industriel sur le terrain de l'ancienne base aéronavale de Dugny. La fabrication de pales d'hélicoptères y sera transférée de la Courneuve en 2016 et permettra l'emploi de 1 000 agents.

Dans ce contexte d'expansion du site du Bourget, n'oublions pas le Parc des Expositions de Paris qui accueille régulièrement des salons tout au long tout au long de l'année. Créé en 1951 pour accueillir le salon de l'aéronautique, il offre **cinq halls couverts** (80 000 m2) et 350 000 m2 de surface extérieure permettant d'accueillir 30 à 40 salons par an et plus d'un million de visiteurs.

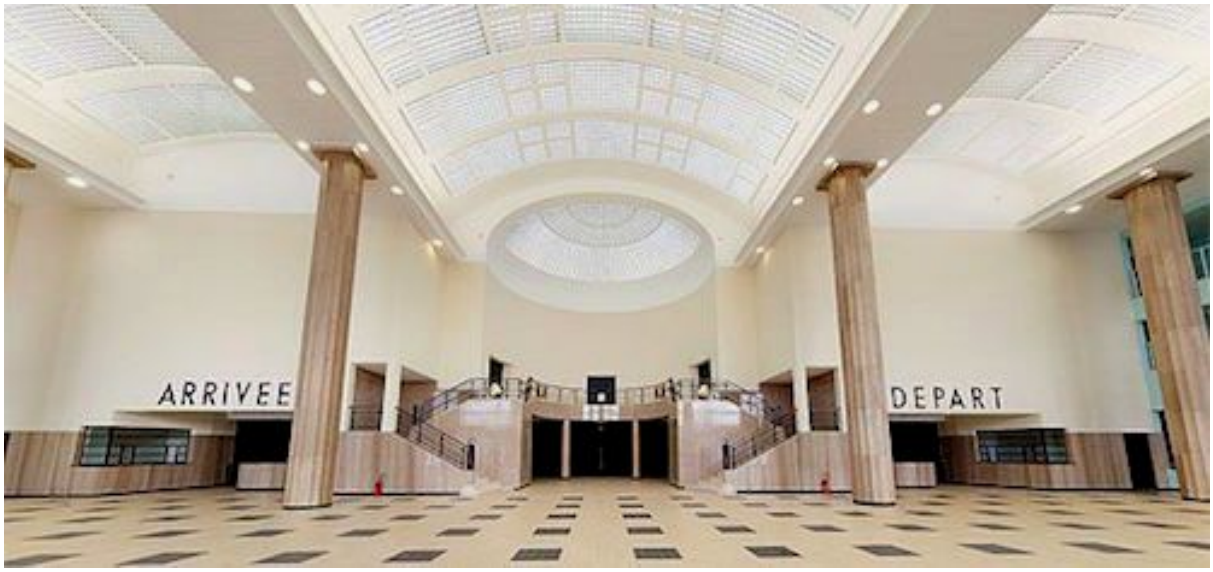
Les cinq hangars Lossier datant de 1921

Les hangars vus de nuit

Le dynamisme de la plateforme s'est concrétisé en juin 2015 avec le **52e Salon** de l'Aéronautique et de l'Espace.

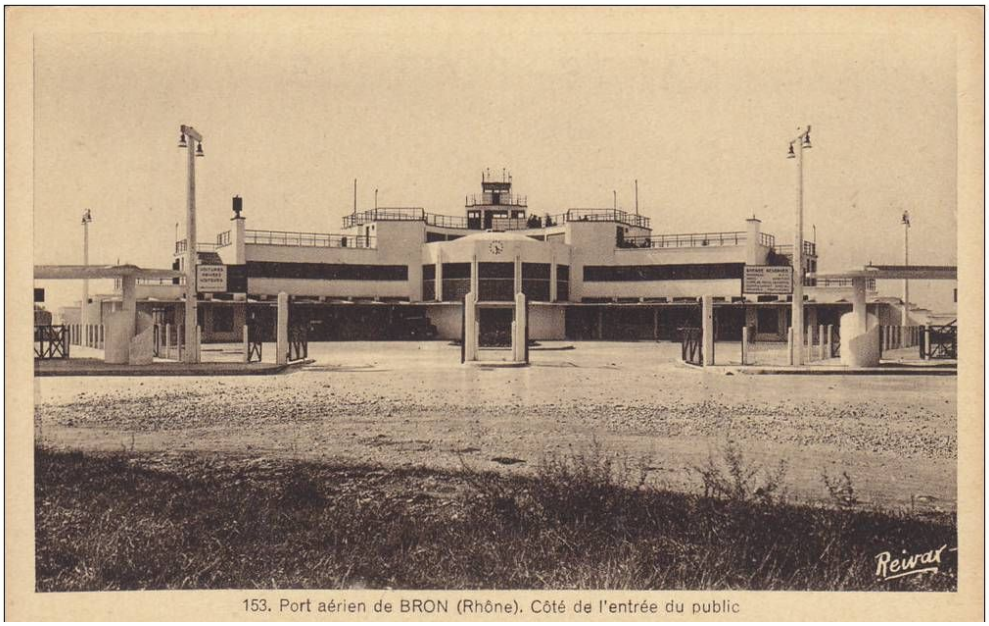
Le Musée de l'Air et de l'Espace **(MAE),** sous l'impulsion de sa directrice **Catherine Maunoury** continue de s'embellir avec la remise en état de la façade de l'aérogare historique, conçue par Georges Labro en 1937.

Catherine Maunoury



La récente rénovation de la salle d'accueil **Art-Déco** des « Huit Colonnes »

Ceci n'est pas sans nous rappeler également l**e style** de l'aéroport de Bron avant guerre, dont malheureusement il ne reste rien, à part les deux hangars 6 type demi-tonneau.



L'aérogare de Bron n'aura jamais la chance d'être restaurée à l'image de celle du Bourget car fortement endommagée par le bombardement de 1944 puis rendue inutile par la construction d'un nouveau bâtiment en 1959 elle finira par être démolie à la fin des années 1970.
D'une construction antérieure à celle du Bourget (1930) et qualifiée à l'époque de **la plus moderne d'Europe**, ornée de magnifiques peintures représentant le monde, elle aurait été un digne pendant de sa grande sœur du Bourget.

A signaler que notre association brondillante a été présente pour le **« Carrefour de l'Air »** en 2012-2013-2014 (voir TdB 26-28-30)

notre stand en 2012

notre stand en 2013

notre stand en 2014

BAPTEME DE L'AIR AU LAC A LA TORTUE

Pierre Lussignol

Qui n'a rêvé d'une cabane au Canada, avec son hydravion personnel dansant sur l'eau d'un lac, juste devant sa porte ? Ce rêve, je l'ai presque réalisé, le complément me parvenant par la suite du voyage au **Québec et en Gaspésie.**

L'offre était alléchante, 70 dollars pour 20 mn. Notre guide-accompagnatrice eût tôt fait d'établir une liste et d'encaisser les billets à l'effigie de la souveraine anglaise (héritage du statut de dominion) pour cette aventure prévue quelques jours plus tard. Ce fut chose faite après avoir visité Toronto, Ottawa, Montréal, Québec. Après les gratte-ciel des sièges bancaires et les ruelles qui sentaient bon la « Vieille France », notre car nous fait traverser la vaste étendue de forêts, de lacs et de rivières au nord de la ville de Trois-Rivières.

Soudain, la forêt s'ouvre, une prairie, un vaste plan d'eau et dessus des hydravions au mouillage, décollant ou se posant.

Guère de temps pour contempler. Une hôtesse nous attend qui constitue des groupes. Seule formalité, nous passons à 7 sur une grande bascule. Notre poids doit être dans les limites car nous sommes dirigés vers un ponton.

J'ai à peine le temps d'identifier un De Havilland Canada « **Beaver** », que, premier arrivé, je gagne le siège du fond tandis que mes compagnons s'installent sur les rangées de 3 ou 2 places. Je peux ainsi aller librement d'une fenêtre à l'autre.

Déjà notre « **Castor** » glisse sur l'eau calme, puis très vite déjauge et grimpe abruptement. Rapide coup d'œil sur **notre base, à la fois lacustre et terrienne** avec une piste en dur, perpendiculaire à la rive
.

Déjà, il faut choisir ses objectifs, **le barrage béton** de la retenue, d'autres lacs, des routes, des villages

et surtout le **magnifique manteau de la forêt** qui commence à prendre ses teintes automnales. C'est à ne plus savoir où donner de la tête ou plutôt de l'appareil –photo.

Marina dans une anse du Lac des Piles

Mais déjà le circuit s'achève,

notre « Castor » descend nous permettant de visionner les belles demeures sur la rive.

Touché sans secousse et nous terminons notre course contre l'embarcadère.

Nous aurions pu continuer jusqu'au restaurant et goûter au « d'hélice » mais il était trop tôt

Nous réalisons juste que nous venons de vivre quelques minutes intenses au-dessus d'une région que nous ne connaissions pas il y a une semaine. La nuit, dans les fauteuils serrés d'un long courrier pour mettre de la distance avec nos paysages familiers, est maintenant bien loin.

Nous n'avons pas chassé l'orignal, ni cuit sa viande, ni dégusté le sirop d'érable sur la glace au bord du lac, qui de plus n'était guère désert. Ce sera pour plus tard, avec un transport plus traditionnel, le car, qui nous conduira dans des cabanes à sucre et à poêle à bois, au fond des forêts d'épinettes et d'érables ou le long d'un océan couleur d'ardoise au rivage désert.

Au sec pour le moment, on y rencontre également un Lake » Buccaneer » à hélice propulsive

Quand la royauté française régnait sur l'autre rive de l'Atlantique-Nord….
Les Québecquois n'ont pas oublié.
Ils le rappellent sur leur plaque d'immatriculation
De touristes, nous sommes rapidement devenus des cousins. .

UNE ENQUETE IMPREVUE …

Christian Bellet

Je voulais faire découvrir la Normandie à mon épouse, région appréciée pour ses paysages, sa gastronomie et son patrimoine historique.

C'est à **Pont l'Evêque**, charmante ville animée, que tout a commencé.

Comme d'habitude, je visite l'office du tourisme local, bien pourvu en documentations diverses. Mais devant l'édifice : surprise ! Un **Mustang III** aux couleurs britanniques, réduction d'environ 2 m sur socle fleuri, accueille les touristes. Il est accompagné de plaques explicatives que je lis avidement. Bien sûr il ne s'agit pas d'une maquette mais la réalisation est louable.

J'apprends que le Pilot Officer **W.E. RIGBY** a été abattu le 14/06/1944 au dessus de **Saint Hymer**, petit village situé à environ 7 km au sud de Pont l'Evêque.

Le désir d'en savoir plus s'empare de moi ; pour quelle raison sur ce cas plus qu'un autre alors que de nombreuses stèles témoignent des sacrifices si nombreux dans cette région ? Je ne sais, mais je décide illico de questionner l'O.T. à ce sujet. L'accueil est très sympathique, surprenant même de disponibilité et d'intérêt de la part du jeune personnel et je tiens à souligner ce point. La personne qui me reçoit me promet de rechercher l'article correspondant paru dans le journal municipal de 2014 et de me l'envoyer par mail. Ce sera fait le lendemain !

Je décide donc d'aller à Saint Hymer. Le village est typique du bocage et très soigné. Je ne tarde pas à découvrir le cimetière

et la tombe de W.E. RIGBY bien visible et entretenue

Je commence donc une enquête de proximité, la Mairie étant fermée, et obtiens rapidement un renseignement de premier ordre : on me confirme que cette histoire est bien connue dans le village et qu'une certaine Madame FOUBERT âgée de 4 ans lors des faits, habite toujours à proximité des lieux du crash appelé **« Croix Poulain »**. Je pars donc vers cette partie du village et me retrouve dans un étroit chemin (pensée émue pour les blindés du débarquement !)

Et là, aussi incroyable que cela puisse paraître, je me retrouve bloqué par une dame à bicyclette …qui n'est autre que madame FOUBERT ! Je n'en crois pas mes yeux ! Aussitôt, les questions et les réponses s'enchaînent et je vous livre pêle-mêle les détails racontés…

D'abord, le Mustang a bien été abattu par un avion allemand au dessus de Saint Hymer. Le pilote a tenté de sauter mais son parachute ne s'est pas ouvert et son corps a marqué la terre normande.

Les villageois ont construit le cercueil et l'arrière grand-mère de mon interlocutrice a fourni les roses pour le capitonnage. Les soldats allemands sont rapidement arrivés dans la maison où reposait le pilote transporté par les témoins. Du fait du très jeune âge de madame FOUBERT à cette date, les aînés ont éloigné les enfants de la scène mais elle me précise, non sans une certaine malice, qu'elle a pu voir « derrière les grands », les soldats s'emparer des bottes et de la montre de W.E. RIGBY .

Puis l'avance des troupes alliées a chassé l'occupant. Après la guerre, la mère et la fiancée de l'infortuné pilote sont venues au village pour rencontrer et remercier ceux qui l'avaient accompagné là où il repose désormais. Il devait se marier le lendemain de cette mission…à 21 ans !

J'avoue avoir ressenti de l'émotion pour tant de clarté, de sensibilité et de réalisme dans les souvenirs de cette dame dynamique que j'ai vivement remercié. Nul doute que ces souvenirs étaient souvent évoqués au sein de sa famille. Je me suis trouvé au « bon endroit au bon moment » et il me paraît inimaginable de ne pas partager cette rencontre témoignant d'un sacrifice qui pourrait sembler banal dans la multitude des autres, mais qui rappelle que **la liberté a un prix. !**

Je tiens à remercier le personnel de ***l'Office du Tourisme de Pont l'Evêque*** *pour son accueil et sa réactivité aussi efficace que sympathique.*

La Descente par la côte Atlantique

(2e étape de mon Tour de France des cartes postales aéronautiques)

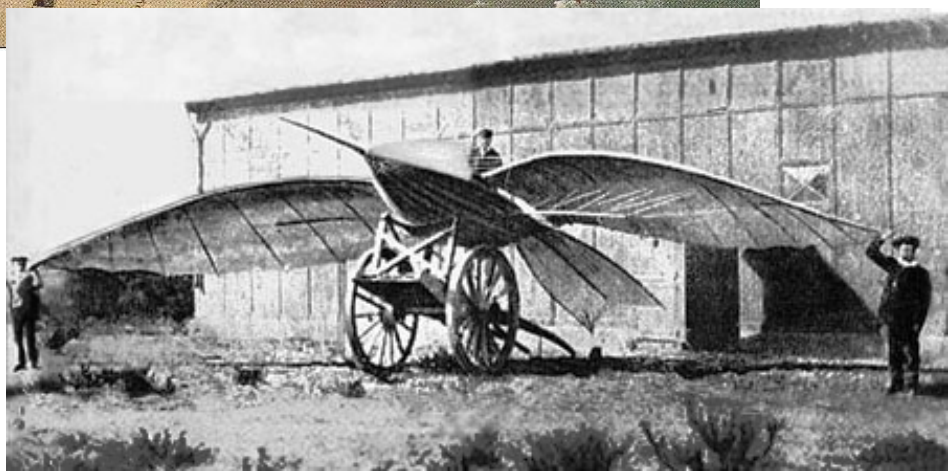
Marcel Aumaître

Puisque nous sommes pratiquement dans l'axe, faisons une virée à la pointe de la Bretagne, exactement à la **presqu'île de Crozon**, en allant au cap sud de la Chèvre, protégeant la baie de Douarnenez.

Au côté du sémaphore se situe maintenant depuis 1988, le **mémorial** pour tous les **équipages de l'aéronautique navale** morts ou disparus en service aérien commandé, dans la Manche, la Mer du Nord et l'Atlantique

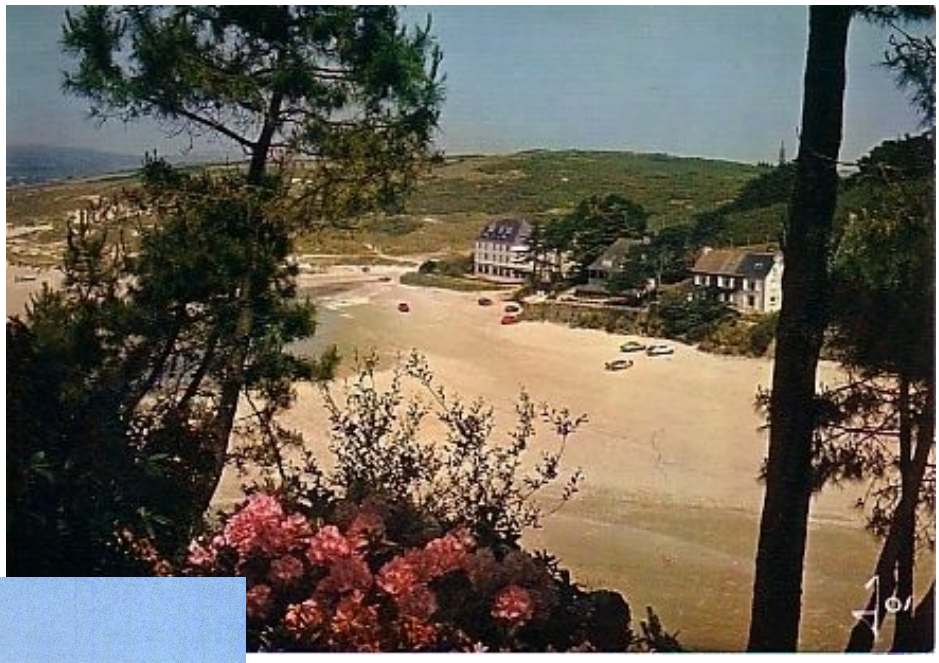
Le monolithe représente une aile d'avion émergeant d'un espace en contrebas représentant la mer, où sont fixées les plaques en hommage aux différentes unités aéronavales.

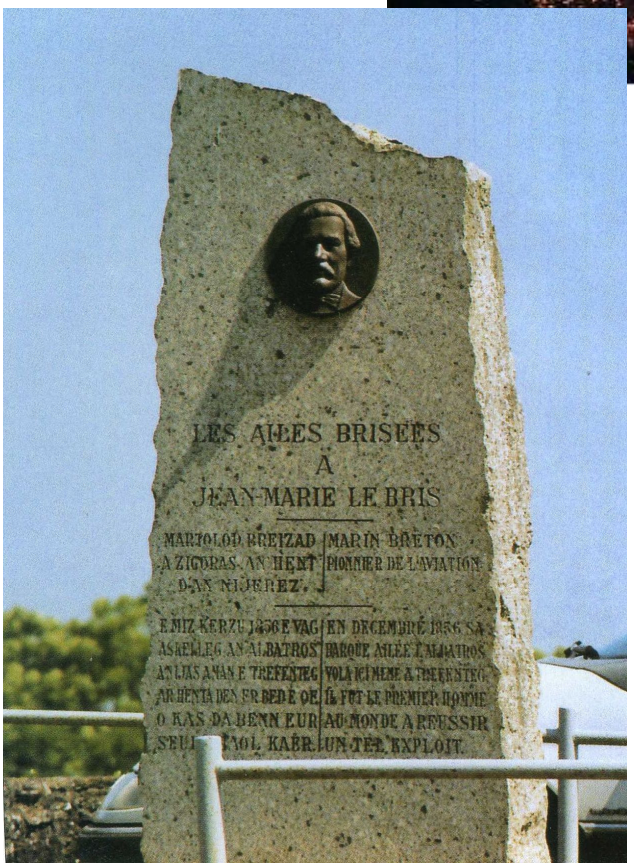
Puis au fond de la baie, exactement à **Tréfeuntec**, où de 1856 à 1863 le capitaine de cabotage et armateur ***Jean-Marie Le Bris*** fit des essais assez concluants, avec sa « barque ailée » le long de la plage, emportée sur une charrette tirée par un cheval.au galop.



Il contribua entre autre à promouvoir un système de contrôle du vol par le gauchissement des ailes et de la queue..

Encore un paysage de
« Carte postale » !





Sur le monument, texte en breton et en français :

« A Jean Marie le Bris, marin breton, pionnier de l'aviation.
En décembre 1856, sa barque ailée Albatros, vola ici même à Tréfeuntec. Il fut le premier homme au monde à réussir un tel exploit ».

Le nom « Albatros » fut surtout donné pour l'appareil conçu en relation avec la Marine impériale sous Napoléon III dont les essais concluants eurent lieu à partir d'une butte au Polygone de tir près de Brest, en 1867.

En 1871, ayant pris depuis quelques mois le service de policier à Douarnenez, il est gravement blessé en voulant séparer deux bagarreurs, et malgré un séjour à l'hôpital, il décède six mois après, en février 1872 à 55 ans.

Une réplique de la *barque ailée*
est exposée au **Musée du Bourget**

Un lycée de Douarnenez porte le nom
« Jean-Marie Le Bris »

Revenons ensuite retrouver la douceur angevine, au sud-ouest d'Angers, après avoir traversé la Loire et nous arrêter sur la Corniche Angevine de la **Haie-Longue** le long du fleuve, où en 1908 ***René Gasnier*** réussit son premier vol sur une distance d'un kilomètre à une altitude de 6 à 7 mètres.
Il participe alors activement à la naissance de l'aérodrome d'Angers-Avrillé et y organise en 1910 la première course d'aéroplanes Angers-Saumur.
Il est considéré comme un des pionniers de l'aviation.(1874-1913)
La famille Gasnier est enterrée dans la

538. CORNICHE-de-la-HAIE-LONGUE (M.-et-L.)
Monument élevé à la gloire de René Gasnier d'Angers, 1874-1913
A vos pieds s'étend la prairie de Rochefort-sur-Loire, où il accomplit ses premiers vols en aéroplane, Septembre 1908. Elevé par souscriptions du Sous-Secrétariat d'Etat à l'Aéronautique, de l'Aéro-Club de France, de l'Aéro Club de l'Ouest, du Syndicat d'Initiative des communes de Chalonnes, Rochefort-sur-Loire, Saint-Aubin-de-Luigné et de ses amis.

chapelle située de l'autre côté de la route de la Corniche, en face du monument, et portant le nom ***Notre-Dame de Lorette,*** « ***patronne des aviateurs*** » implantée sur la commune de **St Aubin de Luigné**

Nous arrivons rapidement à **Cholet** après 60 km sud-ouest, pour pénétrer sur le terrain de l'Aéro-Club avec son « menhir » en l'honneur de ***Roland Garros*** d'où il est parti le 10 juillet 1910 pour conquérir son brevet de pilote.

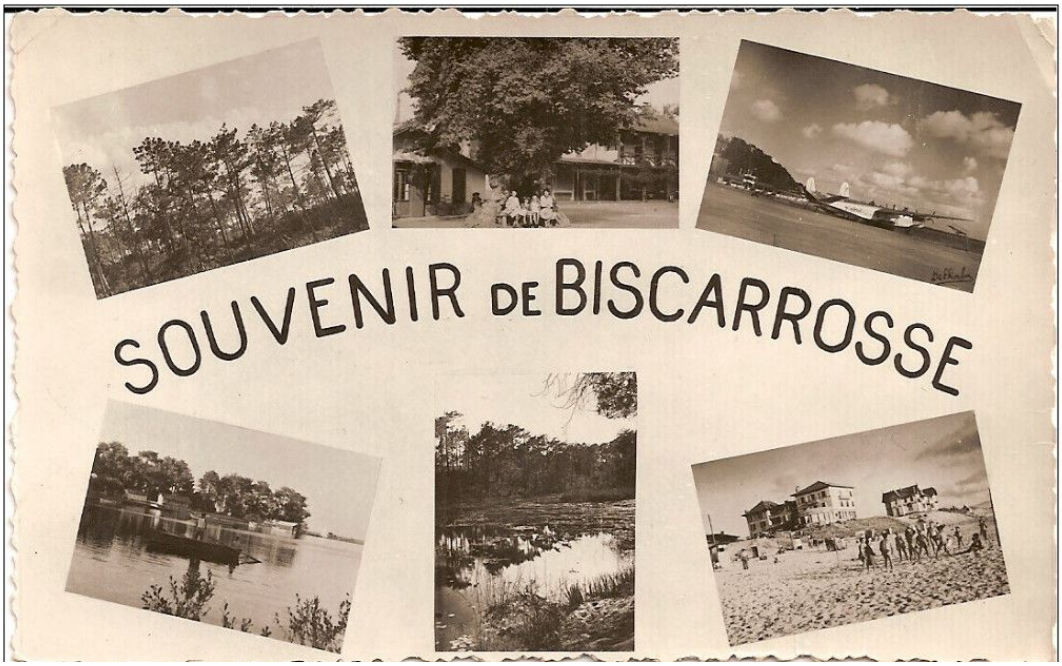
Hangars au fond, du nouvel Aéro-Club

Dirigeons nous vers Bordeaux, pour nous rendre au sud-ouest sur la route d'Arcachon où à mi-chemin nous trouvons **La Croix d'Hins** avec une stèle rappelant une pale d'hélice.

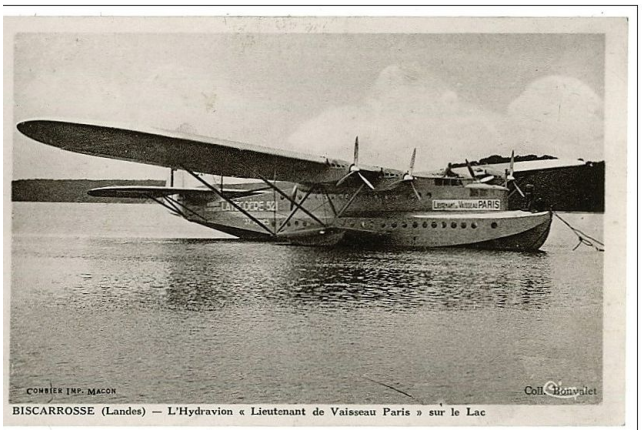
Ce fut au départ un aérodrome construit par la société Louis Blériot et des frères Voisin. Mais le 4 janvier 1910, le célèbre aviateur et sculpteur ***Léon Delagrange*** ayant plusieurs records à son actif, se tue sur ce terrain alors qu'il pilote un appareil Blériot fortement motorisé et par vent violent.

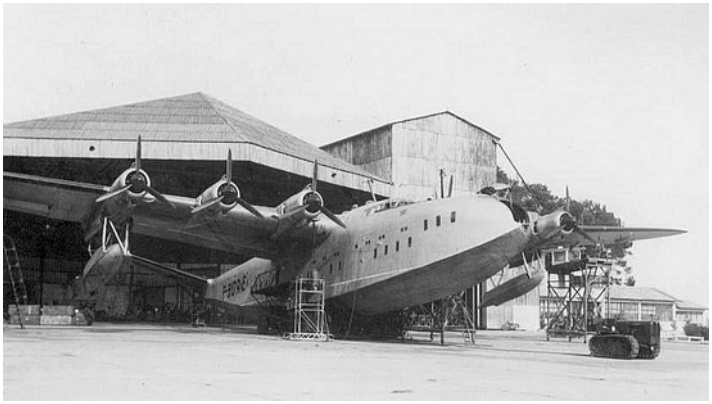
Il avait le brevet de pilote N°3, après Glenn Curtiss et Louis Blériot ayant le N°1.

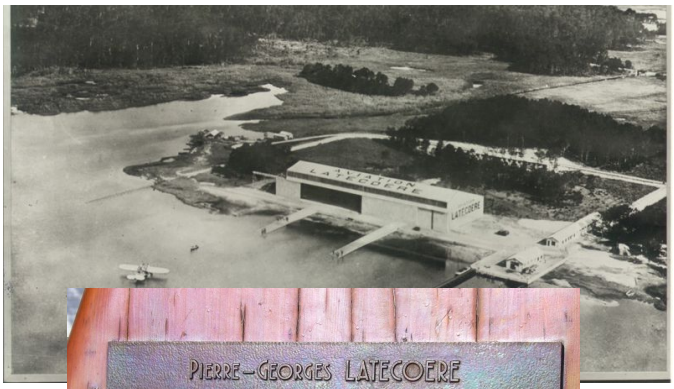
Descendons maintenant sur l'Atlantique, dans les Landes, au sud d'Arcachon et plus exactement à **Biscarosse** au bord de l'Etang, où se situait la base des grands hydravions ***Latécoère.***

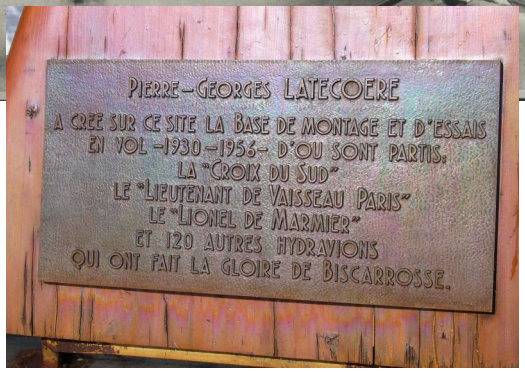


En 1930, le lac de Biscarosse vit partir plus de 120 hydravions gigantesques « les paquebots du ciel », à destination de New-York ou Fort de France, avec aux commandes des aviateurs comme Mermoz, Guillaumet ou Saint-Exupéry qui ont créé la légende.

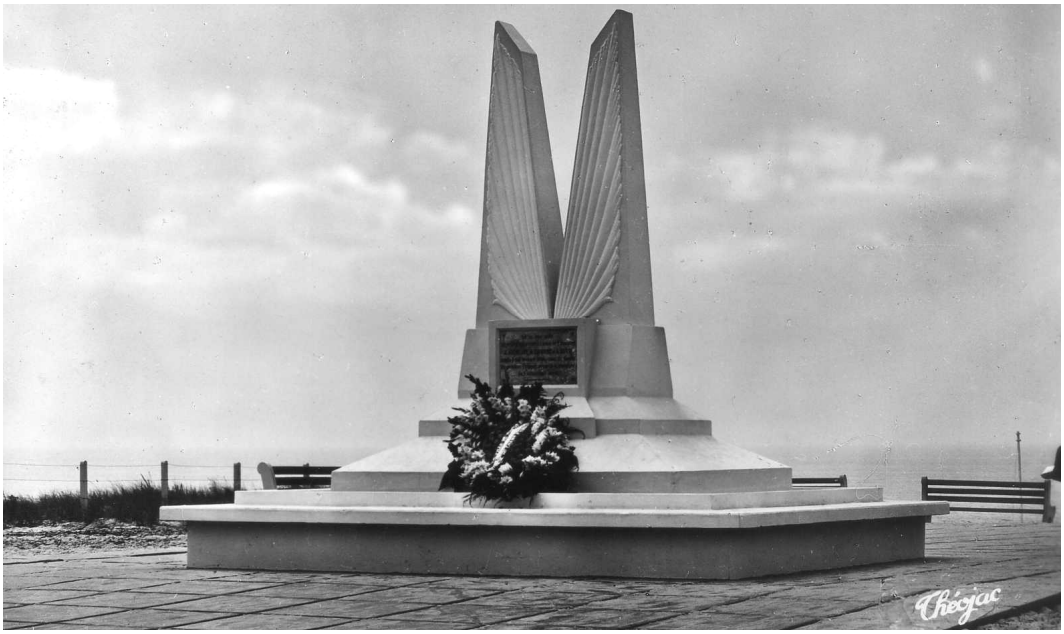

BISCARROSSE (Landes) — L'Hydravion « Lieutenant de Vaisseau Paris » sur le Lac


Le dernier Laté 631

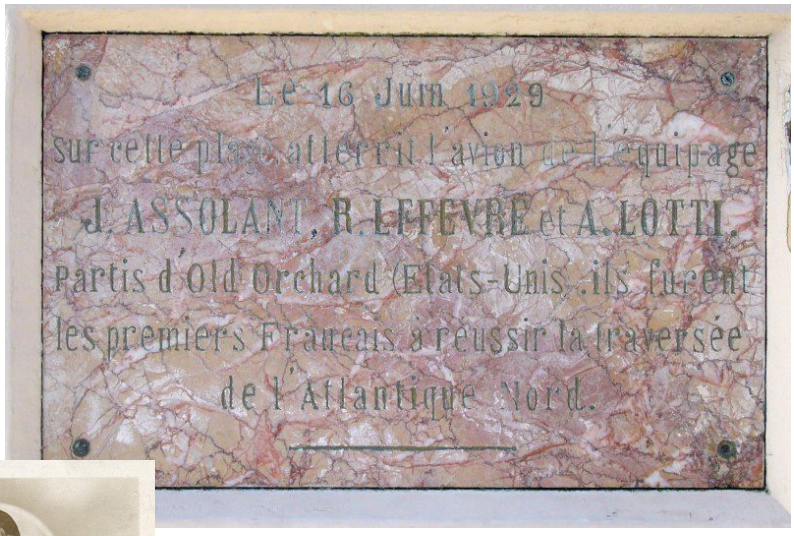




Unique en Europe, le Musée de l'Hydraviation est situé sur le lieu mythique de l'ancienne Base.



Nous pouvons suivre la côte jusqu'à **Mimizan-Plage**, pour tourner autour de cette superbe paire d'ailes, dit « monument aux Ailes » nous remémorant cet atterrissage forcé de « *l'Oiseau Canari* » le 16 juin 1929 piloté par ***Jean Assollant, René Lefèvre*** et ***Armand Lotti*** .
Suite à une panne sèche, devant arriver à Cazaux au sud d'Arcachon, à 36 km de là, ils redécolleront aussitôt après le plein, pour Le Bourget.
Etant partis le 13 juin au nord de Boston, et un remplissage à Comillas en Espagne. Ils seront les premiers français à avoir traversé l'Atlantique Nord.
Et avec le premier passager clandestin de l'histoire de l'aviation.



Avec l'avion jaune canari Bernard-Hubert 191 Grand Raid à moteur Hispano-Suiza 12 cyl. (2x6 en V) de 600 cv.

Il se trouve maintenant au Musée du Bourget

Bifurquons maintenant vers l'est, pour nous rendre au pied des Pyrénées à **Pau**, exactement à **Uzein** sur la zone Lande de Pont-Long au nord de la ville.

Depuis Auvours, arrivée des ***Frères Wright*** en décembre 1908, et création de la première école d'aviation au monde le 3 février 1909 suivies aussitôt de celle de ***Blériot***, puis celles d'Antoinette, Deperdussin, Morane-Saulnier, Nieuport, et Voisin.

Pau devint le plus grand centre de formation de pilotes avec 300 par mois, parmi lesquels : Guynemer, Fonk, Nungesser, Roland Garros

Après d'autres démonstrations en Italie, les Wright rentrent aux Etats-Unis en mai 1909. Aussi en 1912 Wilbur l'aîné meurt de la typhoïde à 45 ans et Orville décède en 1948 à 77 ans.

Pour la prochaine étape, l'on continuera de descendre
en traversant même la Méditerranée jusqu'à Alger et Bizerte et revenir par Fréjus et Nice.

Boulogne-Billancourt,
un des grands berceaux parisiens de l'aviation
bien connu des lyonnais !

Extrait d'après la revue « Présence » de Mr Chichignoud retraité d'A.F, remis à Jean Denis

Un des premiers précurseurs de l'aviation et constructeur à la fois, venu s'installer à Boulogne-Billancourt, sont les **Frères Voisin** arrivés en 1906 de la région lyonnaise après avoir conçu et essayé des planeurs en bord de Saône, puis en bord de Seine ! Ils s'installent rue de la Ferme dans une baraque sommaire, dont une reconstitution est exposée au Musée du Bourget, et créent la société « Aéroplanes G.Voisin ».
Henri Farman est l'un de leurs premiers clients. Aussi, avec un de leur biplan équipé d'un moteur Antoinette, il réussit à parcourir un kilomètre en circuit fermé le 13 janvier 1908, sur les champs de manœuvre militaire d'Issy –les-Moulineaux situés à proximité.

Pendant la première guerre mondiale, plusieurs milliers d'avions de chasse sont construits dans leurs usines de Billancourt et d'Issy.

Après l'armistice, la société abandonne la construction d'avions pour fabriquer des automobiles de grand luxe à moteur sans soupape.

La mascotte du bouchon de radiateur mentionne toujours « Avions Voisin »

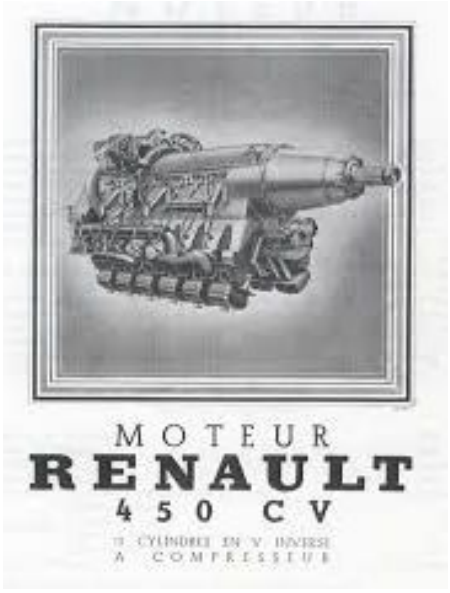
Robert Esnault-Pelterie, concepteur du moteur en éventail puis ensuite en étoile, du manche à balai, il crée « une avionnerie » à Boulogne, pas loin des Frères Voisin en 1907. Il réalise son propre aéroplane le REP1 (ses initiales), entièrement métallique.

En septembre 1914, à la demande de Millerand, le ministre de la guerre, il installe une usine loin du front, à Lyon (aujourd'hui 125 rue Bataille), pour ses nombreux avantages, afin d'y fabriquer, non sans avoir l'impression de déchoir, des biplans Caproni, des Voisin et des Sopwith. Cette usine plus importante que celle de Boulogne fera travailler 1 000 ouvriers en 1918 en tant également que grand centre de fabrication d'hélices en bois.
Scientifique, précurseur, il deviendra plus tard l'un des premiers théoriciens de l'astronautique

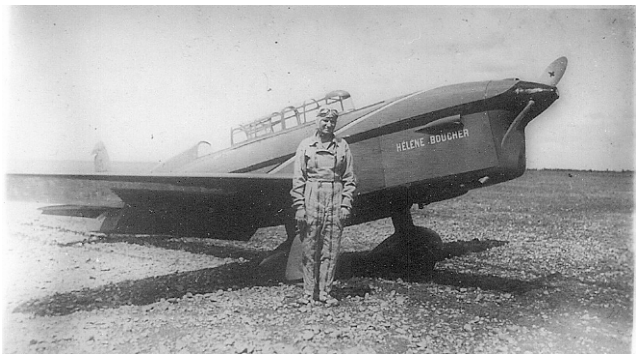
Henry Farman, pilote, avionneur et fondateur des lignes aériennes, après ses nombreux exploits et records, il se lance dans la construction aéronautique avec ses frères Dick et Maurice. Le centre de production principal est à Billancourt, en complément de leurs installations de Toussus-le-Noble se trouvant au sud-ouest.
Le frère aîné Dick pris la direction d'une autre usine sur Lyon au 39 bis route d'Heyrieux Lyon 7^{e} pour le montage ainsi qu'à Bron d'avions Voisin sous licence, ainsi que d'appareils Farman.
Durant la guerre 14-18, la Société construit 6 000 avions d'observation et de bombardement. Le bombardier bimoteur « **Goliath F60** », produit à la fin du conflit, est à la pointe du progrès aéronautique, mais il arrive trop tard !
Comme la plupart des avionneurs à la fin de la guerre, les Frères Farman soucieux de se reconvertir. et d'utiliser le surplus d'appareils disponibles ainsi que les pilotes démobilisés, créent en 1919 une compagnie aérienne, les « Lignes Aériennes Farman ». Ils disposent d'un avion enfin adapté au transport des passagers : le « Goliath ». Devenu civil, celui-ci peut transporter 12 passagers dans des fauteuils d'osier. Les premières lignes commerciales avec passagers sont inaugurées dès 1919 sur Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne, Genève…Elles seront la partie constituante d'Air France en 1933

En 1935, les appareils long-courriers « **Centaure** » sont livrés à Air France pour la desserte postale d'Amérique du Sud, et plus fiables, remplacent les hydravions utilisés jusqu'alors.

Louis Renault, très au fait des technologies nouvelles, est intéressé par l'aviation. Fort de son expérience dans la motorisation automobile, il conçoit des moteurs d'avion, dont ceux des 8 200 Breguet XIV, avion emblématique de la Grande Guerre, qui fut ensuite utilisé pour les premiers vols des Lignes Latécoère Aéropostale, puis Air France.
Dans le cadre des efforts de guerre, les Usines Renault construisirent aussi sous licence, des **Breguet XIV**. En 1934, il rachète l'entreprise Caudron qui avait produit des milliers d'avions, dont le célèbre **Caudron G3** (traversée de la Cordillère des Andes par Adrienne Bolland). Il participe en 1935 à la création de la compagnie ***Air Bleu*** chargée d'acheminer le courrier en France avec des **Caudron Simoun** équipés de moteurs Renault, puis des bimoteurs Caudron **Goéland** qui furent construits à plus de 1 000 exemplaires,
sans oublier en 1936, le premier « **Rafale** » de l'histoire de l'aviation, aux multiples records.



Caudron G3



Caudron-Renault «Rafale» C-450 à moteur Bengali 330 ch

C.630 n/c 16/7018 immatriculé F-ANRP d'Air Bleu.

Caudron-Renault « Simoun » C-630

Caudron-Renault « Goéland » C-441

Ces deux derniers appareils utilisant le fameux moteur Renault « *Bengali* » 6Q-07 de 220 ch. à 6 cylindres en ligne inversé.

Air Bleu, dirigée par Didier Daurat assisté de Raymond Vanier, intégrera Air France en 1937, puis reprendra son activité en 1945 dans le cadre du Centre d'Exploitation Postale sous le nom de la célèbre « **Postale de Nuit** ».

Genas
n’a pas oublié !

Yves Boël

Le Vendredi 8 Mai 2015 , a été inauguré à Genas la nouvelle **allée du Groupe Bretagne** au Parc de Veynes .

La plaque commémorative dévoilée par **le maire Daniel Valéro** rappelle le passage du **Groupe Bretagne** stationné sur la commune de Novembre 1944 à Mars 45.

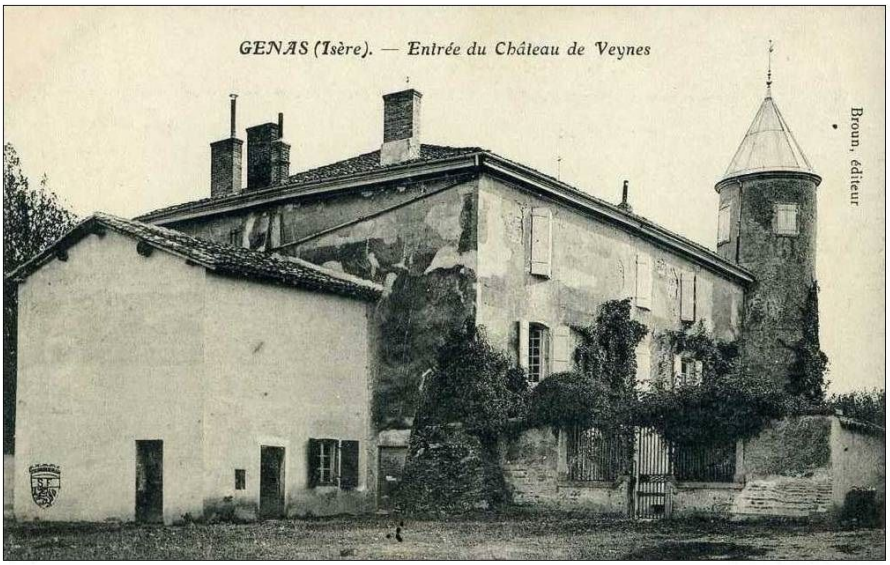
C'est **Maurice Rochaix,** adhérent **SLHADA**, auteur de plusieurs livres sur le Groupe Bretagne, fils de **Marcel Rochaix**, genassien, Pilote au Groupe Bretagne, officier de la Légion d'Honneur, évadé de France, emprisonné au camp de concentration de Miranda, qui nous a retracé les faits d'armes du Groupe : Tchad , Lybie , Italie , débarquement en Provence ...

.

En présence des familles d'aviateurs, des autorités civiles et militaires et de nombreux représentants des sections locales d'Anciens Combattants, c'est un hommage émouvant qui a été rendu à ceux qui luttèrent contre le Nazisme .

« Pendant la seconde guerre mondiale, le groupe « Bretagne », partie intégrante des Forces Aériennes Françaises Libres, a participé aux côtés des armées alliées, à la libération de la France en effectuant notamment de nombreuses missions en Allemagne. Le groupe était composé de 363 hommes et possédait 14 avions B26 Marauder et 35 véhicules de tous types. Ces aviateurs séjournèrent à Genas du 11 novembre 1944 au 20 mars 1945. Les principaux cantonnements étaient le château de Veynes, la propriété Seignemorte et la propriété Janez.
Titulaire de six citations, le groupe « Bretagne » s’est vu attribuer la fourragère aux couleurs de la Légion d’Honneur
On ne saurait oublier l’esprit du Groupe dont la devise était : « ***A qui sert son pays, il n’est rien d’impossible »***

Maurice Rochaix *Daniel Valéro*
Maire de Genas



Le château de Veynes *a été le séjour des sous-officiers.Il n'existe plus..*
L'allée traversant le parc d'origine est maintenant bordée de 74 chênes

Comme l'a souligné très justement le maire de Genas,
« Les arbres sont des passerelles entre les générations »

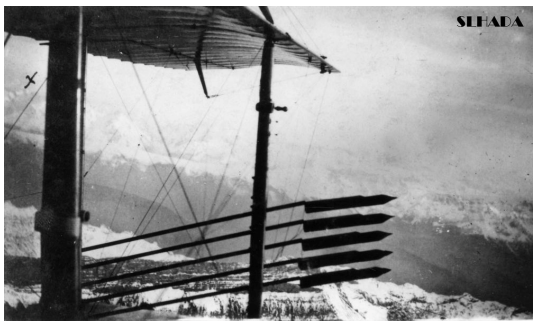
Le château de la Colandière *situé à quelques centaines de mètres au nord, servait de cantonnement aux officiers et de nombreux membres du Groupe ont séjourné chez l'habitant.*
Le capitaine Marcel Rochaix avait le privilège de revoir sa famille rue de l'Industrie à Genas.

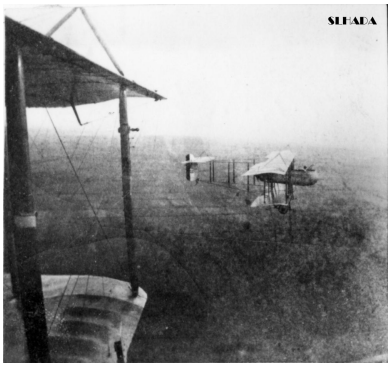
Meyzieu se souvient !

de gauche à droite : Pierre Lussignol -Louis Gitchenko-Jeanne Perrusset-Mme Monnier(historienne) Danielle Coste- Patrick Perrusset

Du 16 au 20 novembre le GEHCM (Groupe d'Etudes Historiques de la Contrée de Meyzieu) a exposé le résultat de ses recherches sur **l'escadrille 442 dite de Meyzieu .**

Elle avait été installée dans cette commune en **1917** pour assurer la défense du ciel lyonnais contre les incursions des zeppelins. Un tel coup de projecteur sur l'histoire aéronautique locale ne pouvait que nous intéresser. En parfaits généalogistes, deux membres de l'association, Jeanne et Patrick Perrusset ont reconstitué la carrière de quelques pilotes, mais aussi, le matériel et les opérations .
Leurs sources : les registres d'état-civil, les sites internet, un descendant local de pilotes et notre album photos.
Nous avons été conviés à la clôture de cette opération à laquelle a également assisté Danielle Coste présidente de la Fédération du Patrimoine de l'Est lyonnais. Une heureuse et profitable rencontre entre associations voisines.
Pour celles et ceux qui voudraient en savoir plus sur cette escadrille, la SLHADA se chargera de faire le relais .





Yves du Manoir (1904-1928)

rugbyman, polytechnicien et officier aviateur

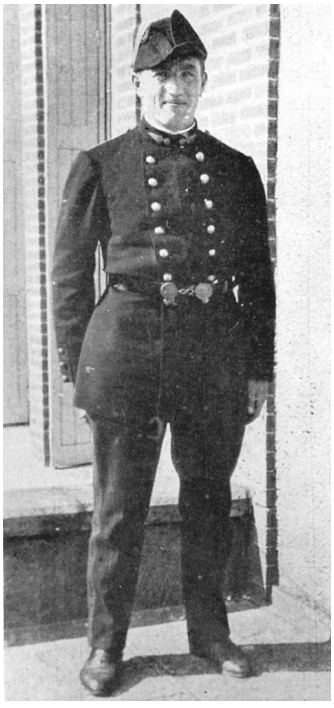
Yves Boël

« …international et capitaine de l'équipe du XV du Racing Club de France, il donna son nom au Stade Olympique de Colombes.

….. sa statue fut transférée au Centre d'Entraînement et de Formation du Racing Metro 92, inauguré 13 octobre 2012 »

Même si vous n'êtes pas fan de rugby, vous avez certainement déjà entendu parler du **Challenge Yves du Manoir** qui est une compétition de rugby à XV entre clubs français de haut niveau créée le 21 septembre 1931 par le Racing Club de France en sa mémoire.
La fin prématurée de ce **champion de 23 ans,** dont l'arbre généalogique passe dans la région Rhône-Alpes, (voir *Note*)) mit le pays tout entier dans l'affliction qui fut à la mesure de sa ferveur.

Yves est issu d'une vieille famille normande. Il possède parmi ses ancêtres des marins, des corsaires et même un vice-amiral. Il est le huitième enfant d'une fratrie de dix (cinq garçons et cinq filles), dont le père porte le titre de vicomte Le Pelley Dumanoir. Ses parents habitant Paris, c'est tout naturellement que le jeune Yves, en 1920, fait ses classes rugbystiques dans un déjà prestigieux club de la capitale, le Racing Club de France, tout en poursuivant sa scolarité.



A 15 ans il obtient son bac ès-lettres, à 16 son bac ès-sciences en 1923 où il se fait déjà un nom dans le rugby, puis à 20 ans intègre Polytechnique en 1924.

France-Espagne. Madrid (26 Mai 1927). *Photo Alvaro. Madrid.*

Jusque fin 1927, il est capitaine de tous les grands matches. Modeste, il minimise sans cesse les exploits qu'on lui attribue. Son jeu, clair, loyal, intelligent, a du panache, et ce panache plaît à la foule : les spectateurs vont à Colombes pour voir jouer du Manoir.

Il souhaite faire carrière dans la construction navale, mais son meilleur ami à Polytechnique, pourtant désireux de suivre également la même voie, est versé dans l'aviation. Devant son désespoir, du Manoir lui cède sa place et se tourne ainsi vers l'aéronautique, où son destin est écrit.

1927 est justement l'année où l'aviation est en plein essor. C'est l'année où Nungesser et Coli disparaissent le 8 mai avec leur Oiseau Blanc et où, moins de deux semaines plus tard, Charles Lindberg traverse l'Atlantique d'Ouest en Est

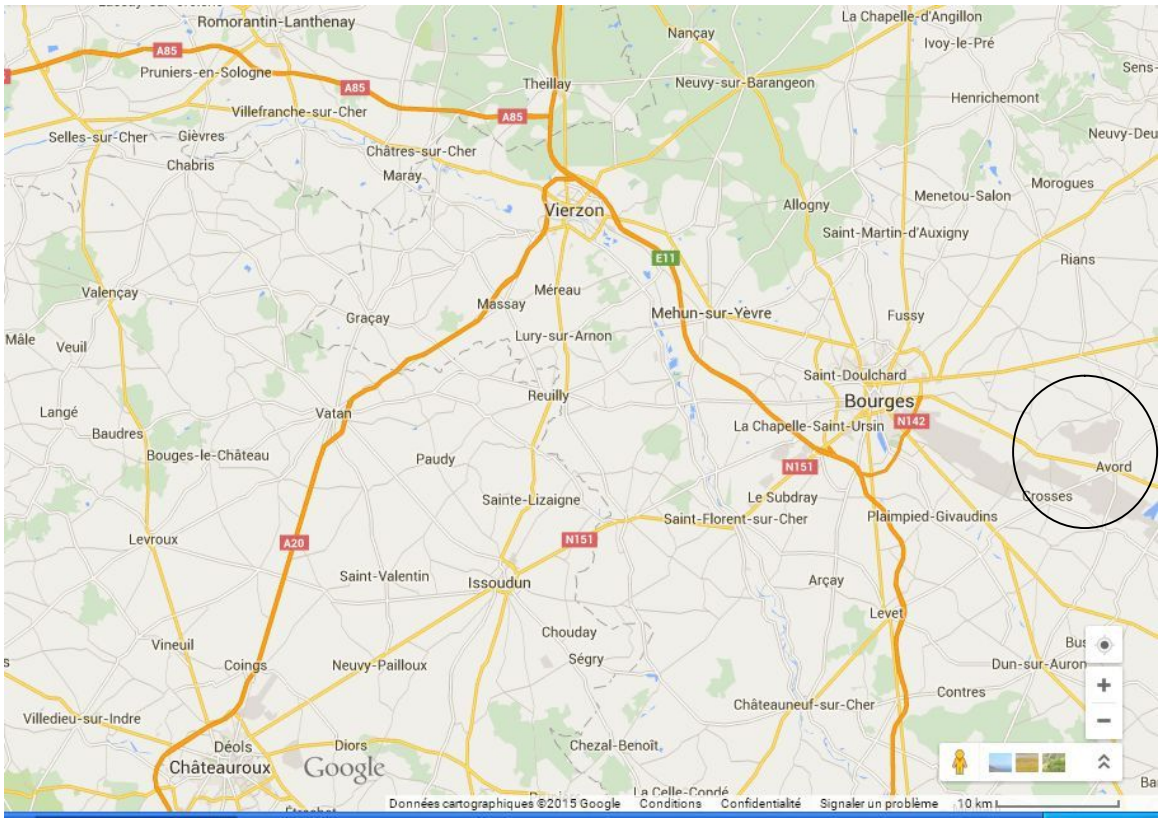
.

Fin 1927, le sous-lieutenant du Manoir, qui a repris du service pour un an afin de devenir pilote, est détaché à **l'Ecole pratique d'aviation d'Avord,** à l'est de Bourges.
Le 26 décembre, il s'envole pour la première épreuve de son brevet de pilote sur son avion-école, pour le circuit Avord-Tours et retour. Il doit, pendant le trajet, faire une heure de vol à 2000m.

Mais lors de son retour, le temps s'est couvert et il doit atterrir dans un champ boueux pour se renseigner de l'endroit où il se situe. Il a du mal à redécoller et il doit encore en arrivant à la ligne d'arbres qui borde le terrain de l'Ecole, exécuter une acrobatie. Cet incident le fait revenir au camp assez tardivement, de sorte qu'il ne peut pour la seconde épreuve, repartir aussitôt afin d'effectuer le triangle prescrit :
Avord-Romorantin (75 km)- Châteauroux (60 km)-Avord (70 km).

Le temps restant défavorable pendant plusieurs jours, ce n'est que le lundi **2 janvier 1928**, malgré une météo incertaine, qu'il prend un **Caudron 59** biplace d'entraînement, pour exécuter enfin cette ultime épreuve. De tels circuits s'effectuent à vue, avec les seules aides du compas de bord et d'une carte.

Moteur V8
Hispano-Suiza de 180 ch
HS 8Ab



Contrôlé à Romorantin, le temps se gâte, avec un plafond très bas, pour ensuite une direction prévue plein sud, sur Châteauroux.
Mais à la hauteur de Valençay, il oblique trop vers l'est et se trouve passer au dessus d'Issoudun. L'absence de terrain d'aviation lui fait comprendre qu'il s'est trompé et il s'engage alors en plus, dans la mauvaise direction du nord, le long de la double ligne de chemin de fer, pensant retrouver l'orientation vers Châteauroux, indispensable pour son second contrôle.

Apercevant une petite gare, il descend assez bas pour y déchiffrer le nom de « **Reuilly** ». Cependant à proximité se dresse une rangée de peupliers. Malgré une certaine ressource, le fuselage passe les cimes, mais une roue accroche, et son avion s'écrase au bord de la voie, vers 11 h du matin, à quelques dizaines de mètres du passage à niveau.

Reuilly (3 Janvier 1928).

Grièvement blessé, il meurt vingt minutes plus tard, malgré l'intervention rapide des médecins reuillois.

Cette catastrophe connue à Paris très tard dans la soirée, fut annoncée à la fin du banquet qui réunissait les équipes de France et d'Ecosse. Son ami Gérald vice-capitaine, centre de l'équipe de France et du Racing, qui est en train de porter en toast à l'équipe gagnante d'Ecosse, en apprenant la nouvelle, s'effondre aussitôt en sanglots.

Son corps est transporté à la Base d'Avord.
Il est inhumé quelques jours plus tard au cimetière du Père-Lachaise et plus de trois mille personnes assistent aux funérailles.
Le Président de la Commission du Rugby du R.C.F annonce que le stade de Colombes portera désormais son nom.

Photo Intran-Match.

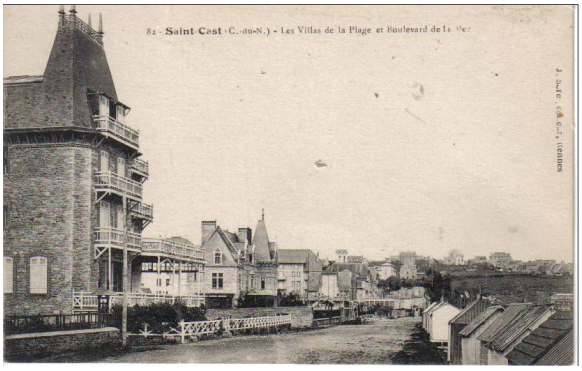
En haut : Le char bleu ciel et blanc du Racing Club de France.

Il est nommé chevalier de l'ordre de la Légion d'honneur à titre posthume, le 5 juin 1930 avec la citation : « *Le Pelley du Manoir, sous-lieutenant, jeune officier d'un allant exceptionnel, d'une personnalité puissante, qui avait conquis, dans le domaine du sport, une renommée mondiale.*
Tué en service commandé par chute d'avion, le 2 janvier 1928, au cours d'un vol sur la campagne. A été cité ».

En plus de cet honneur, les communes de Vaucresson et Saint-Cast-le-Guildo (22) rebaptisèrent « Yves du Manoir » la rue où il est né ainsi que celle où se trouve la villa familiale des vacances. Une plaque à son nom est installée également dans l'église de Tréguier, patrie de St Yves.
Paris donna son nom à une avenue du quartier des Ternes. Le Racing Club de France créa en sa mémoire, le Challenge du Manoir.

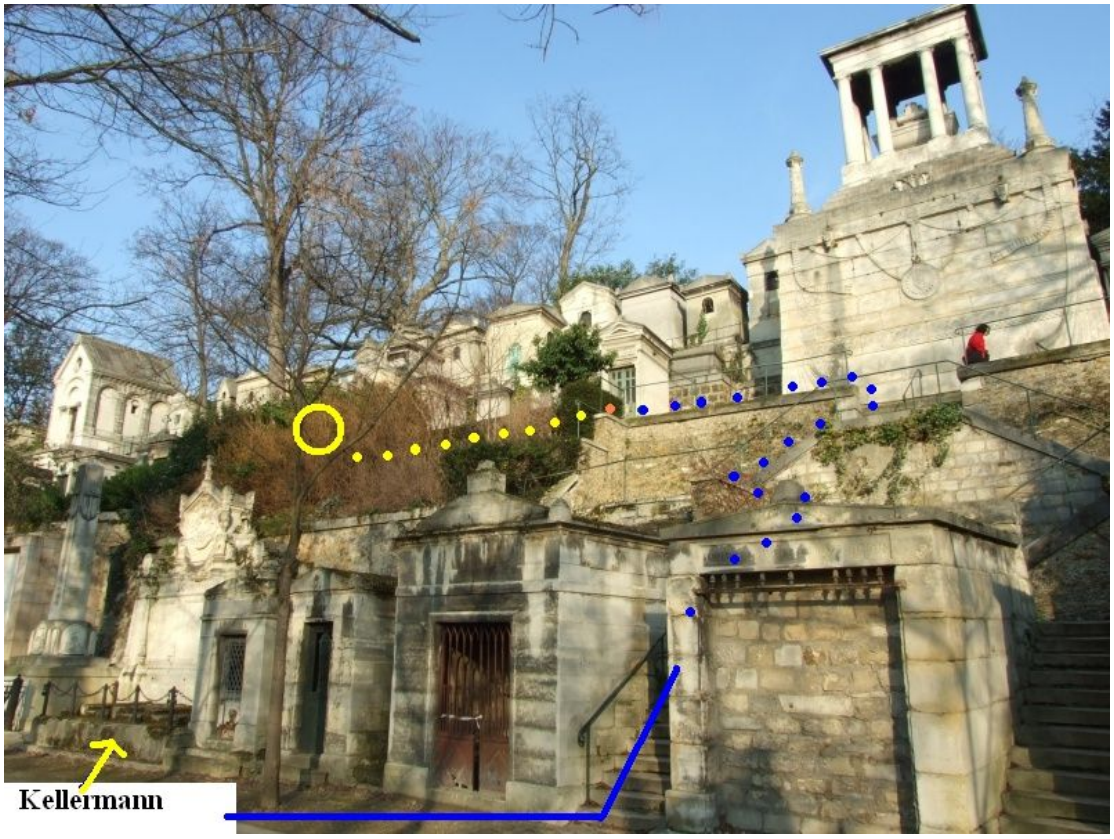
et une stèle fut élevée à Reuilly à l'endroit où son avion s'écrasa.

La villa rénovée en bord de mer à St Cast le Guildo à l'ouest de St-Malo,
au coin de la rue qui porte son nom



Une telle somme d'honneurs, ce modèle de simplicité ne l'avait ni recherchée ni souhaitée. Il doit se sentir mieux à l'aise dans sa dernière demeure **du Père Lachaise**, d'où au milieu de sépultures pompeuses, il est un petit coin insolite, escarpé difficile d'accès aux intervalles étroits, où sur la sobre dalle du caveau familial on peut déchiffrer :

Yves Le Pelley du Manoir
Polytechnicien Officier Aviateur
1904-1928



« Du Manoir faisait partie de ces êtres d'exception, auxquels les fées, après avoir été trop généreuses, retirent tragiquement toutes les faveurs. »

(*tiré du livre :Yves Le Pelley du Manoir : 1904-1928*
écrit par son frère aîné)

Note : *En remontant à son grand-père paternel : Jacques Romain Marie Armand Le Pelley du Manoir, né à Toulon en 1819, devient juge au tribunal civil de* ***Bourgoin-Jallieu****, puis de* ***Grenoble****, porte le titre de vicomte du Manoir, il épouse à* ***Lyon*** *en 1857 Louise Alexandrine Julien, lui donnant 4 enfants : deux fils et 2 filles, dont le futur père de Yves : Mathieu Jules Marie René,.né à Lyon en 1863.*

Sa grand-mère paternelle décède à Lyon en 1879 et le grand-père, à Grenoble en 1882.

Le père de Yves, portant le titre de vicomte du Manoir, se marie à ***Montluçon*** *en 1890 avec Jeanne Gabrielle Marie Marguerite fille du conte de Tallobre, lui donnant cinq fils et cinq filles, dont les premiers enfants sont nés à* ***Saint-Etienne-de-Crossey*** *à l'est de Voiron dans l'Isère.*
Yves, le huitième, est né en 1904 à Vaucresson.à l'ouest de Paris.

Emmanuel LARGE
Iconographie : collection Michel BARRIERE.

Le Farman 190 « Ville de Lyon ».

Dans un souci de prestige, L'Aéro-Club du Rhône et du Sud-Est décide de se doter en 1932 d'un avion qui ferait référence dans la région et qui représenterait le développement de l'aviation et de la locomotion aérienne à Lyon.

Le choix est porté sur un avion de grand tourisme multiplace très imposant pour l'époque : un Farman 190, à moteur Gnôme-Rhône Titan de 230 CV, immatriculé F-AJJG. (Cet avion est également connu pour avoir réalisé les raids, Paris-Saïgon-Paris, en 18 jours et Paris-Madagascar, du 28 octobre au 5 novembre 1929, aux commandes de M. BAILLY, REGINENSI, et MARSOT).

Une souscription est ouverte à tous les concitoyens de Lyon pour acquérir, au prix de 75.000 Francs cet avion destiné à porter loin les couleurs de la ville. Les dons affluent, notamment les subventions de la Chambre de Commerce de Lyon et celle du Syndicat de la soierie qui financent la presque totalité de l'avion.

Ainsi, le 24 juin 1932 est organisée à Bron l'inauguration de l'avion, baptisé « **Ville de Lyon** », en présence de toutes les personnalités importantes de la ville et de l'aéronautique. Etaient présents : Mr.CELLE président de la Chambre de Commerce de Lyon, Mr TRESCA président la Commission d'aviation de la Chambre de Commerce, le colonel BENOIT commandant le 35ème Régiment d'Aviation à Bron et la Marraine de l'avion Mme HERRIOT, épouse du Maire de Lyon.

L'avion arbore les couleurs et attributs de la ville : Le Farman est affublé de deux bandes une rouge et une bleue en travers du fuselage, du fanion du club et du blason de la ville, ainsi que de son nom de baptême « Ville de Lyon » inscrit de part et d'autre sur le nez de l'avion.

De 1932 à 1937, l'Aéro-Club du Rhône se déplace avec ses avions de baptêmes et de promenades, notamment le Farman 190 « Ville de Lyon » qui constitue l'instrument principal de la promotion de la locomotion aérienne. En effet, grâce à ses huit places, le club propose aux nombreux spectateurs des meetings, baptêmes et petits voyages. Ceci permet au public de goutter aux joies de l'aviation, et de susciter passions et vocations auprès du plus grand nombre. L'avion portera haut les couleurs de la ville de Lyon lors des nombreux meetings aériens des années 30.

Quelques photographies du Farman F190 n°34 « Ville de Lyon » F-AJJG:

Aérophilatélie

BON ANNIVERSAIRE ***CARAVELLE !***

Christian Bellet

Il y a en effet **60 ans,** le 27 MAI 1955, que tu as pris ton envol pour la première fois !
Née SE 210 au bureau d'études de la SNCASE qui deviendra Sud Aviation puis Aérospatiale et EADS, tu étais destinée à voler en moyen courrier à la vitesse de 800 km/heure. On te reconnaissait au 1er regard avec tes 2 réacteurs à l'arrière (même les Américains n'avaient pas osé !) et tes hublots ovoïdaux. Les voyageurs qui ont ensuite pu apprécier ta douceur et ta stabilité montaient à bord par un escalier arrière que tu emportais ! Avec toi, on a pu atterrir par tous les temps sans visibilité pour la première fois grâce à tes systèmes sophistiqués, et tu t'es même offert le luxe de planer de PARIS à DIJON en Avril 1959 : quelle fierté ! Tu plaisais tellement que l'on t'a produit 282 fois, mais on aurait pu faire mieux...Bien qu'on t'ai imité depuis et peut-être pas assez encouragé, tu resteras toujours ce bel oiseau qui portait non seulement nos couleurs, mais aussi celles des nations qui avaient placé en toi leur confiance que tu n'as pas trahie.

Les nombreux timbres te représentant de par le monde ne tiendraient pas sur cette page, et tu nous pardonneras de n'en présenter que quelques uns. C'est ainsi que nous te souhaitons un bon Anniversaire, garant de notre souvenir en bonne place **au sein des avions légendaires.**

« Objets inanimés, avez-vous donc une âme qui s'attache à notre âme et la force d' aimer ? »

A. de Lamartine

Lors d'une fête Jeanne d'Arc à **Orléans,** survol exceptionnel de la Place du Martroi par quatre Transall C160 venant de la BA 123 d'Orléans-Bricy

Ah s'ils avaient
été là, le 8 mai 1429.. !

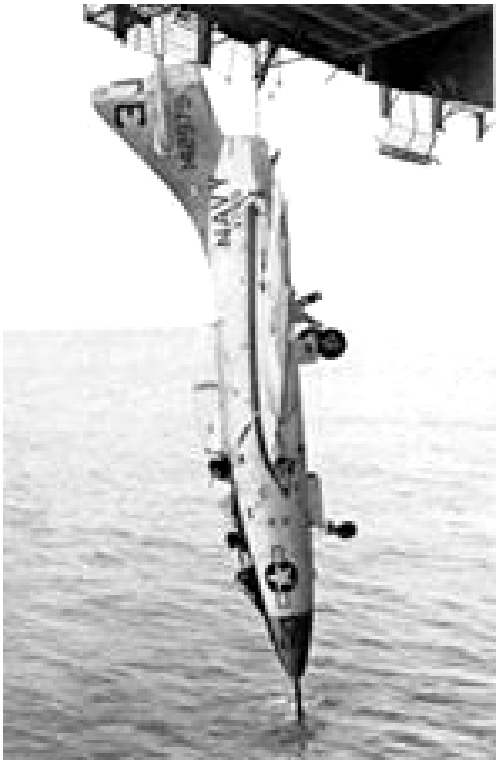
semble-t-elle penser.

et pourquoi pas le
30 mai 1431 à Rouen
pour me sauver ?

(Yves Boël)

Tout droit dans le soleil… ! (*Bernard Bosc)*

Je préfère avoir les pieds sur terre… !



Boire un petit coup c'est agréable… !

(Yves Laurençot)

On appelle cela de la photo « Just before » ou en français « Juste avant… »

Et celle-ci c'est la photo « juste pendant »

Nécrologie - André TURCAT

Yves Laurençot

Né le 13 octobre 1921, André Turcat vient de décéder ce 4 janvier 2016 à l'âge de 94 ans.

Turcat était ce qu'on peut appeler une personnalité dans le monde aéronautique.

Connu essentiellement comme pilote d'essai, il a pourtant commencé sa carrière dans l'Armée de l'Air en tant que pilote dans le Transport. Et c'est à bord des inusables C-47 qu'il a participé à la guerre d'Indochine.

En 1950 il entre à l'EPNER (Ecole du Personnel Navigant d'Essais et Réception) dont il devient directeur de 1951 à 1953. Muni de son brevet de pilote d'essai il travaille au Centre d'Essais en Vol à la mise au point des très nombreux avions que produit notre industrie. En 1953 il entre à la SFECMAS (Société Française d'Etude et de Construction de Matériels Aériens Spéciaux) où il prend en charge les essais des Gerfaut I et II. C'est avec le premier qu'il franchit le mur du son en vol horizontal et sans post-combustion en août 1954. Puis viennent les Griffon I et II. Avec ce dernier qui était un avion muni d'un stato-réacteur et d'un réacteur ATAR pour assurer le décollage autonome, il bat en 1959 le record du monde de vitesse sur 100 Km en circuit fermé avec une vitesse de 1643 Km/h. Cette performance lui vaut l'attribution du prestigieux Harmon Trophy. Parallèlement à ses vols de performance il présente le N-2508 en Inde et c'est à cette occasion que durant le voyage de retour il connaît quelques problèmes de navigation et doit se poser in-extremis à Bucarest avec 20 litres d'essence dans les réservoirs.

Nord 1402 Gerfaut I

Nord 1405 Gerfaut II

Nord 1501 Griffon I sans stato

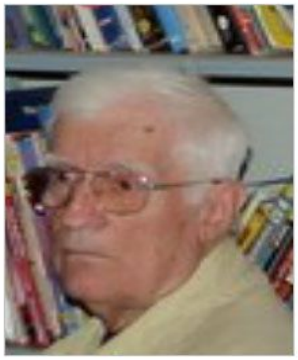
Nord 1502 Griffon II du record

Après l'arrêt des vols du Griffon II Turcat entre à Sud Aviation où il est Directeur des essais en vol. A ce titre il réalise les essais et la qualification des systèmes d'atterrissage tous temps qui équiperont d'abord les Caravelle.

Concorde 001

Puis vient le Concorde dont il suit la définition puis la construction pour aboutir le 2 mars 1969 au premier vol qu'il réalise avec un équipage prestigieux composé de Jacques Guignard copilote, Michel Rétif Mécanicien navigant d'essai et Henri Perrier Ingénieur navigant d'essai. Il assure la plus grande partie du programme d'essais en collaboration avec les Anglais, le CEV et Air France, l'unique client Français. Le 30 juin 1973, grâce à son pilotage d'une extrême précision, il maintient le Concorde à Mach 2,08 pendant 75 minutes dans le cône d'ombre d'une éclipse totale de soleil. Ses vols sur Concorde lui valent une seconde attribution du Harmon Trophy aux Etats-Unis.
Il prend sa retraite en 1976 avec 6000 heures de vol dont 4000 en essais.
André Turcat, outre ses qualités de pilote, était un très grand ingénieur doublé d'un intellectuel.
Une anecdote pour illustrer son caractère bien trempé. Il faut savoir que Marcel Dassault lui avait proposé d'entrer dans sa société, ce qu'il avait refusé. Par la suite et lors d'un salon au Bourget, Marcel Dassault, suivant le cortège présidentiel, continuait à vanter les mérites de ses productions au Président de la république devant le stand de la SNCAN. Pendant que Marcel Dassault pérorait Turcat raconte qu'il lui écrasait un pied très consciencieusement. Il ne manquait pas d'humour non plus !

Nécrologie - Gabriel COULON



Dans les dernières semaines de 2015 nous avons eu le chagrin de perdre un de nos plus anciens adhérents en la personne de Monsieur Gabriel COULON.
Bien qu'il n'ait pas renouvelé son adhésion à notre association depuis quelques années, la santé lui faisant défaut, il reste dans notre souvenir comme étant un homme courtois et discret.
Gabriel Coulon est né à Royat (63) le13 juin 1926.
A l'âge de 18 ans il s'engage dans l'Armée de l'Air où il obtient la qualification de photographe. Ses différentes affectations le mènent au Bourget du Lac puis en Allemagne. Enfin c'est un séjour de 3 ans en Indochine. Cette qualification de photographe lui permet de réaliser d'excellentes photos en Indochine qu'il a souhaité partager avec la SLHADA. Rendu à la vie civile, il trouve un emploi de fraiseur dans l'entreprise de son père puis il se tourne vers l'Education Nationale où il exerce en tant que Professeur d'atelier.
En 1987 il prend une retraite bien méritée à Lyon. Il manquera à ceux qui l'ont connu.
A son épouse, à ses enfants, la SLHADA adresse ses très sincères condoléances.

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