

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

N°35
Janvier
2017

4-Lyon. Port. Agrien de Fron. La Terrasse de Buffet-Hôtel

Sommaire des rubriques

- p3 : **Editorial**

- p4 : **Célébrations** Compte-rendu de nos « 30 ans d'existence »

et Activités internes

- P9 Conférence « Les aviateurs polonais en région lyonnaise en 39-40 »

- p11 Journées Européennes du Patrimoine

- p14 Journées artisanales

- p19 Conférence « Le moteur Rolls Royce Merlin »

- p21 Conférence « Le Marauder du ciel »

- p25 Conférence « La dramatique opération Freshman »

- p27 : **Conférences extérieures** « Le capitaine Brocard » à Montferrat (38)

p29 : **Présence extérieure** p30
 Méchoui chez EALC
 Meeting de Roanne

- p33 : **Stands** Forum des Associations de Bron

p34 : Actualités aéronautiques Fin du B747 de la flotte Air France
 p36 Anniversaire des 60 ans du Mirage III

- p39 : **Histoire** 4e étape du Tour de France des cartes postales des monuments aéronautiques

p52 : **Récits** p58
 Mon vol vers Bourg-en-Bresse
 L'aéroport de Funchal/Madère

- p61 : **Portraits** Visite chez notre ami Serge Joanne

- p64 Jean-Claude Marchal

- p66 : **Philatélie** Jean Mermoz ; Maryse Hilsz

- p68 : **Nécrologie** Ces amis qui nous ont quittés

- p74 : **Insolites**

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

Nous avons fêté, en juin dernier, les 30 ans de la SLHADA. A l'instar des marathoniens, nous voici, à présent, confrontés au mur psychologique redouté de leurs 30 kilomètres, hormis l'effort physique.

L'année 2016 a pourtant montré que ses animateurs ne manquaient pas de souffle, mais qu'ils doivent, désormais et à leur corps défendant, maîtriser leurs projets à l'aune de l'enveloppe budgétaire contrainte de l'association.

En effet, notre attractivité nous vaut d'être de plus en plus sollicités pour organiser des visites de groupes, tandis que notre notoriété nous amène, très régulièrement, son lot d'archives à numériser et à exploiter des demandes du monde universitaire.

L'Histoire aéronautique de Lyon et de sa Région, récemment élargie à l'Auvergne, nous impose d'élargir rapidement notre périmètre d'intervention par la mise à disposition de nouveaux locaux. Elle implique, également, une plus grande disponibilité de tous les membres de l'association pour justifier ses ambitions et réaliser les projets qu'elle porte.

Goethe estimait que « le vrai génie, c'est de durer ».

Nous pouvons nous inscrire dans la durée sans être géniaux.

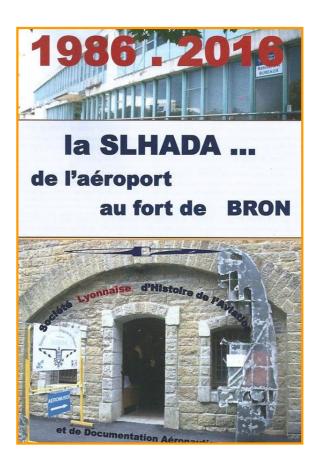
Belle année 2017 à toutes et à tous!

Le Président,

Jacques BAILLET

Activités internes

-samedi 25 juin : Célébration de nos 30 ans d'existence



Tout commence en l'accueillante salle Séré de Rivières, par le discours d'ouverture de notre Président Jacques Baillet (à gauche) qui remercie de leur présence le maire de BRON Mr Longueval, et Mme Françoise Lartigue Peyrou, déléguée à l'Education, ici au côté de notre vice-président Pierre Lussignol présentant la brochure couleur de 55 pages relatant notre existence depuis 1986.



Parmi les invités : Mr Chavanne président de l'Association du Fort de Bron, Mme Aurélia Rigot-Muller de la Com, Mr Bernard Trible président d'EALC, Mme Danielle Coste présidente de la FPEL.





Ci-dessus le discours d'accueil de notre président :

Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs, chers Amis (es),

Il m'est agréable d'introduire ce 30^e anniversaire de la SLHADA, créée le 1^{er} mars 1986. J'écrivais, il y a dix ans, dans l'éditorial de notre Tableau de Bord, qui ne comptait alors que huit pages : « On n'a pas tous les jours vingt ans ». La SLHADA en a aujourd'hui trente et nous avons souhaité perpétuer cette longévité en réalisant un livret de souvenirs, forcément



incomplet, que nous vous remercions d'avoir bien voulu préfacer, Monsieur le Maire.

Un livret qui restitue, au-delà de la diversité de nos activités, le dynamisme de l'association, grâce à la mobilisation permanente de ses membres. Un livret qui est, en quelque sorte, la bougie de cet anniversaire, mais aussi la flamme qui nous anime pour transmettre la mémoire aéronautique, si méconnue, de Bron et de sa région.

Un livret qui est d'abord, pour nous, l'expression d'un hommage posthume à tous les adhérents qui nous ont quittés au cours de ces trente ans (nous en avons recensé 41). Nos pensées vont aussi vers nos adhérents dont l'état de santé ne leur a pas permis d'être présents parmi nous aujourd'hui et pour lesquels nous formons des vœux de prompt rétablissement.

Ce livret de souvenirs est, encore, l'expression de notre gratitude envers nos quinze partenaires, au premier rang desquels figure la Maire de Bron, grâce à laquelle nous sommes ici aujourd'hui et au soutien indéfectible qu'elle a toujours apporté à nos activités. Nous vous en remercions, Monsieur le Maire et, particulièrement, les services de la Culture, du Patrimoine, de la Vie associative et de la Communication en particulier qui a réalisé, gracieusement, l'impression couleur de notre livret anniversaire et tous nos Tableaux de Bord depuis l'An 2000.

La présence, parmi nous, de nos autres partenaires témoigne aussi de l'intérêt qu'ils nous portent et dont nous réjouissons.

Nous associons tout autant à ces remerciements, tous nos donateurs dont les archives et les objets qu'ils nous ont confiés sont la source vive de nos activités historiques et contribuent à enrichir notre vitrine, l'Aéromusée.

Merci, enfin, aux adhérents qui ont activement contribué à la réalisation de ce livret de mémoire associative.

Trente ans, c'est très bien, quarante ans, c'est encore mieux!

Antoine de Saint-Exupéry a écrit : « Ce qui compte, ce n'est pas de prédire l'avenir, mais de le permettre ». Souvenons-nous-en !

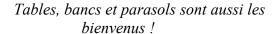
Bonne lecture à toutes et à tous et joyeux anniversaire autour du verre de l'amitié.

Ci-joint le cadeau symbole de la ville de BRON remis par Monsieur le Maire à notre Président.



Puis, après cet apéritif de bienvenue, c'est le repas « sorti des sacs », avec les vins offerts par la SLHADA et dégustés près de l'entrée de notre Aéromusée.





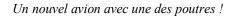






Bon appétit à tous...!

Un petit café pour terminer ce buffet campagnard, puis comme convenu, tout le monde s'installe tous dans le home-cinéma SLHADA pour un magnifique film choisi par Pierre Biard, « Le vol du Phénix », qui nous transporte dans le désert de Libye suite au crash d'un bipoutre Fairchild C-82.

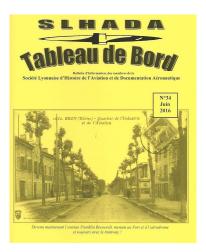






Prêt à l'envol!

Le Tableau de Bord N°34 a été remis par la même occasion



Et pour clore cette belle journée, notre Président nous donne rendez-vous le 10 septembre pour la prochaine conférence mentionnée dans les pages suivantes.



- samedi 10 septembre : Conférence

par Bernard Large





avec la présence du Capitaine Alain Devornique pour l'apport de quelques compléments d'information.



Conférence présentée avec beaucoup de détails et de documents peu connus, décrivant par exemple les différents trajets empruntés par ces militaires polonais aviateurs, voulant après l'offensive allemande, rejoindre par leurs propres moyens la France amie, et en particulier Lyon/Bron.

Puis c'est le déroulement plus ou moins facile de leur réentrainement durant cette courte période.

Madame Danielle Coste, présidente de la FPEL n'a pas manqué également d'apporter des précisions sur leur présence à Corbas.



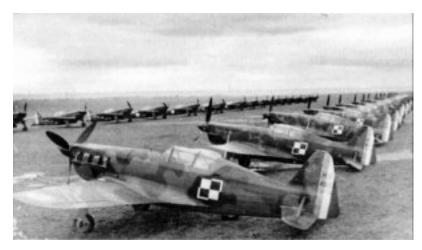


Premiers temps difficiles, en décembre 39, comme par exemple l'hébergement dans l'ancien Palais de la Foire. Le chauffage y était restreint et la nourriture peu variée. A ces problèmes il fallait ajouter les inondations..

Aviateurs polonais, entourant leur instructeur français Formation assurée en 1940, mais en juin tout était déjà terminé...!

Ils rejoignaient par le sud-ouest, soit l'Algérie, soit l'Angleterre par la mer.





Escadrilles de Morane 406 en mars 1940 sur le terrain de Bron, avec leur insigne à damier rouge et blanc



Livre disponible en notre bibliothèque



- samedi 17 et dimanche 18 septembre : Journées Européennes du Patrimoine



Nous avons accueilli près de 565 visiteurs durant ces deux jours, avec, en premier lieu, la visite de notre **Aéromusée**, présentant les nouveautés réalisées par Pierre Biard,



Une remarquable reconstitution de l'avant du fuselage d'un Bristol F1b du 39e squadron North Weald armé. Cette pièce est l'œuvre de notre conservateur Pierre Biard.

Depuis la salle 16, les visiteurs parcourent les trois autres salles avec beaucoup d'intérêt



Ci-dessous, la tenue actuelle d'un pilote de la **Sécurité Civile**, basée sur le tarmac de l'aéroport de Bron, est aussi l'une des nouveautés du musée





Dans la salle 18, l'épopée des **aviateurs polonais** à Bron, durant la courte période 1939-1940, en présence de notre ami Bernard Large, conférencier et présentateur des panneaux photos, dont la plupart sont méconnus. Bernard Large est aussi le réalisateur des tenues d'époque







Les visiteurs ont porté beaucoup d'intérêt aux nombreuses photos évoquant la présence de ces aviateurs polonais voulant poursuivre le combat

Maquettes et publications en vitrine relatives à cette armée d'aviateurs polonais basée à Bron.

Au premier plan, le Morane Saulnier MS 406 et au fond, le Caudron 714 Cyclone portant l'insigne à damier rouge et blanc inversé



Dans la dernière salle, la 19, est installé le **simulateur de l'A320**, réservé a priori aux adolescents, mais tout aussi attractif pour les adultes!

Ce simulateur original, représentant parfaitement le tableau de bord de l'A320, a été conçu et réalisé en éléments de LEGO par Nicolas Carel, aidé par les pilotes professionnels Emmanuel Simon et notre ami Dominique Brultey.









Présentation à Mr Longueval, Maire de Bron, par Dominique Brultey, ancien commandant de bord sur Airbus A 320

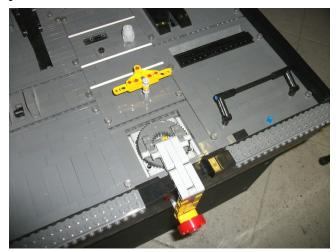
La file d'attente est longue, derrière la porte de la cabine de pilotage!

Curieux au départ, et certainement futurs passionnés par la suite.



En y regardant de plus près, on peut remarquer les **pièces de Lego**, constituant l'ossature de ce tableau de bord, commandes de vol et galons de l'équipage compris!









Ne distrayons pas notre Webmaster!

Nous espérons que ces nombreuses visites de jeunes et moins jeunes ne manqueront pas de nous amener de nouveaux adhérents passionnés.





- samedi et dimanche 1 et 2 octobre : Journées Artisanales





Ouverture des deux salles de notre Aéromusée, avec cette fois notre chapiteau pour la vente de nos livres et revues.



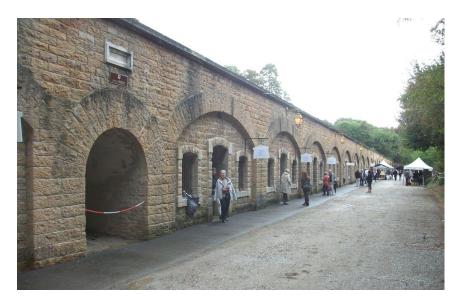






Près de 100 exposants spécialisés dans des petits articles de décoration, sont installés dans les salles du Fort (sauf les nôtres).

Dans le milieu de cette longue et belle allée du Parados, le chapiteau marque l'emplacement de notre Aéromusée



Si le samedi après-midi a été un peu morose du fait du ciel menaçant, le dimanche fut beaucoup plus riant.



La matinée fut agrémentée par la fanfare « La Glaneuse » : celle-là même qui avait inauguré l'Ecole Nationale d'Aviation de Louis Kimmerling en 1910!





Puis ce fut la halte des cyclistes de « Bron à vélo »

De nombreux élus municipaux nous ont rendu visite. Nous avons enregistré un nombre très élevé de visiteurs à notre Aéromusée, avec un public de tous âges et très observateur : Le compteur a marqué 804 personnes.

L'expérience de vente de livres a été moins payante, mais ces 2 journées ont été un bon exercice de communication.

Il faut en remercier nos bénévoles dont certains ont été présents sur deux journées.

A titre décoratif, nous aussi avons de beaux produits d'artisanat, mais ils ne sont pas à vendre ...



- samedi 15 octobre : Conférence

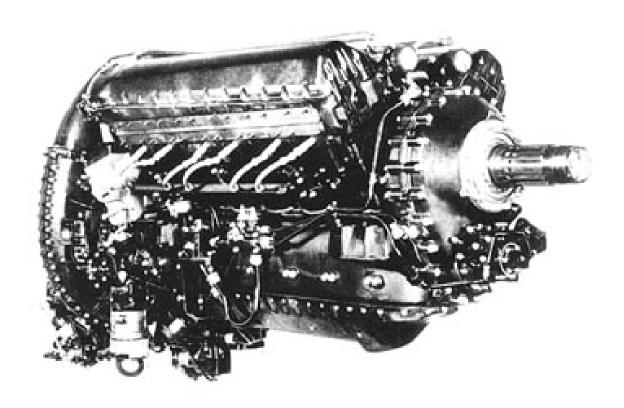
Le Moteur Rolls Royce Merlin







Après ses précédentes conférences du 6 sept.2014 (voir TB 31) et du 5 septembre 2015 (voir TB33), c'est toujours avec beaucoup d'intérêt que nous pouvons encore cette fois, examiné les entrailles d'un moteur de légende tel que le « Merlin » (prononcer Merline) de chez Rolls-Royce, présenté par Alain Breton.





La lignée des Rolls-Royce Merlin est une famille de moteurs d'avion, mis au point lors des années 1930 par la firme britannique. Grâce à leur puissance massique importante, ils furent considérés par certains comme faisant partie des meilleurs moteurs de la Seconde Guerre mondiale. Ils furent produits à 168 040 exemplaires, dont 55 873 par Packard aux États-Unis.

Une première version apparaît en Juillet 1934 : le **Merlin A**, capable de fournir 790 chevaux à 2 700 tours par minute. Mais le moteur souffre de nombreux problèmes, principalement au niveau des engrenages du réducteur, des chemises, et du système de refroidissement par évaporation

Le **Merlin G**, qui présente des soupapes verticales parallèles aux cylindres moteur se révèle meilleur et passe le test d'endurance un mois avant le modèle F. La production de série est lancée, le **Merlin F** devient **Merlin I**, mais la production est rapidement arrêtée après 172 exemplaires, le modèle G (**Merlin II**) étant produit en grandes quantités. Le moteur est essayé pour la première fois en vol en 1935 sur un Hawker Hart.

À la suite de la demande de l'Air Ministry en 1936 de fournir des chasseurs modernes pour la RAF, les deux seuls avions à l'étude capables de satisfaire les demandes sont le Hawker Hurricane et le Supermarine Spitfire.

Tous les deux utilisant le Merlin, ce moteur devient essentiel à l'effort de guerre britannique. Sous différentes versions, ce moteur aura équipé un grand nombre d'avions de tous types, du chasseur au bombardier lourd : Supermarine Spitfire, Hawker Hurricane, Boulton Paul Defiant, Avro Lancaster, de Havilland Mosquito, Handley Page Halifax, Fairey Fulmar, Armstrong-Whitworth Whitley, Curtiss P-40, P-51 Mustang

Les premières séries de moteurs souffrant d'une fiabilité douteuse, Rolls-Royce lance alors un superbe programme de contrôle de la qualité qui allait faire la renommée de ses moteurs. Certains moteurs étaient prélevés à la sortie des chaînes de montage et on les faisait tourner sur un banc, à pleine puissance jusqu'à la panne. Ils étaient alors démontés pour trouver la pièce qui avait cédé, la pièce était alors retravaillée pour être rendue plus résistante. Après deux ans de cette procédure, les Merlin étaient devenus des moteurs extrêmement fiables capables de tourner pendant huit heures à plein régime, sans aucun problème

Lors de la bataille d'Angleterre en 1940, le gouvernement britannique décida de fournir sous licence les plans du moteur aux Américains. La société Packard Motor Company donna son accord en septembre, pour lancer la production du moteur à la fois pour les Britanniques et les Américains. Les deux premiers exemplaires furent présentés le 2 août 1941 à l'usine de Détroit et la production de masse commença en 1942. La désignation du Merlin Américain était V-1650.

Durant la Seconde Guerre mondiale, le Merlin fut adapté dans certains blindés britanniques sous le nom de « Meteor » .

Caractéristiques du Merlin 61

masse à sec : 745 kg course : 152,4 mm alésage : 137,2 mm cylindrée : 27 litres taux de compression : 6:1

rapport puissance/masse: 1,57 kW par kg

puissance : 1 565 ch (1 170 kW) à 3 000 tours par minute à 3 740 mètres d'altitude.

- **samedi 5 novembre :** conférence par Guy Droz





« **Marauder** » est un nom connu sur Bron et la région, comme le « Carrefour des Marauders » nom donné suite à l'activité de ces appareils sur l'ancienne Base située à proximité, à partir de fin 1944, puis la stèle de Colombier-Saugnieu à l'est de Bron, rappelant le tragique accident survenu en février 45.

Notre ami Guy Droz nous a commenté avec force détails, l'origine de cet avion qui a marqué cette période bien active.





C'est le 25 Novembre 1940 que le modèle 179 de la société GLENN MARTIN fit son premier vol avec aux commandes le pilote d'essais et chef du bureau d'études KEN EBEL. Ce modèle de bombardier bimoteur reçut l'appellation B26 dans la codification de l'US AIR CORPS (ancienne appellation de l'USAAF).



La société **GLENN MARTIN COMPANY** a été créée en 1912 par Glenn Martin. Ce jeune entrepreneur né en 1886 était un fana des frères WRIGHT et avait commencé à fabriquer et vendre des cerfs volants dès l'âge de six ans. D'abord établie dans la banlieue de LOS ANGELES, la société déménagera à CLEVELAND en 1916 puis à BALTIMORE en 1928.

Elle a fabriqué des modèles appréciés pendant la guerre de 14 - 18 (modèles TT, R, S) et pendant l'entre deux guerres (bombardiers BM 1 et 2, MARTIN B10, Hydravion Clipper M130 et MARTIN 167 commandés par la RAF et l'Armée de l'Air). Pendant la deuxième guerre mondiale en plus du B26, MARTIN fabriquera le MARTIN 187 BALTIMORE pour la RAF et le PBM Mariner pour la NAVY.

Glenn MARTIN avait le génie de l'embauche puisqu'on trouvera parmi ses ingénieurs **Donald DOUGLAS**, Larry BELL, James KINDELBERGER (futur président de NORTH AMERICAN), C.A VAN DUSEN (futur président de BREWSTER) et James Mc DONNELL. Après la guerre en 1952 il cède 75 % de ses parts et meurt en 1955. La société fusionne en 1995 avec LOCKHEED pour former aujourd'hui la société LOCKHEED MARTIN première société mondiale de défense et de sécurité.

Le B26 est issu d'une spécification tardive et très ambitieuse de l'US AIR CORPS datant de Mars 1939. Les USA sont très en retard sur la sortie des bombardiers bimoteurs et il est décidé de ne pas faire de protos mais de démarrer directement la série. L'AIR CORPS choisira parmi toutes les propositions des sociétés qui ont répondu les modèles 179 (B26) de MARTIN et NA 62 (B25) de NORTH AMERICAN.

La conception du B26 est particulièrement novatrice pour l'époque. Elle est axée sur la vitesse et la charge de bombes maxi. Le projet est confié à un jeune ingénieur de 28 ans : **Peyton MAGRUDER**

Le B26 est un avion à l'esthétique moderne, avec une aérodynamique optimum pour un minimum de trainée. Sa conception est à ailes hautes, tout métal, et avec un fuselage cylindrique. Il est conçu en trois sections assemblées (avant, centre ailes, arrière queue). Le revêtement de tôle d'aluminium est travaillant, les tôles sont bord à bord et les rivets noyés pour diminuer la trainée. La queue à l'origine double est devenue simple après passage en essai soufflerie. Le train rétractable est un train tricycle à train principal dans les nacelles moteurs.

Le B26 comporte à l'avant un nez plexiglass destiné à loger le bombardier de taille innovante pour l'époque. Les moteurs sont des **PRATT & WHITNEY R 2800** de 1850 CV pour les premiers modèles et 2000 CV par la suite. Pour assurer le minimum de trainée, les ailes ont une surface minimum et un profil « perfect » NACA, ce qui va générer une charge alaire importante et de nombreux accidents dus à la vitesse d'atterrissage de plus de 200 km/h.

Ceci cumulés avec d'autres problèmes (commandes d'hélices, fiabilité moteurs, résistance de la roulette de nez, etc). Cela lui vaudra quelques surnoms peu flatteurs dont le plus célèbre est Widows Maker (faiseur de veuves) et une méfiance des équipages. Des commissions d'enquêtes ne tardent pas à se constituer.

C'est James DOOLITTLE le fameux chef de l'opération « raid sur le japon » et docteur en physique aéronautique qui, sur proposition du Gal ARNOLD, va sauver le B26 en l'essayant et en proposant un rapport positif, déclarant que cet avion n'avait pas de problèmes insurmontables pour un pilote bien entraîné.



Doolittle et Magruder

Il avait raison car à la fin de la guerre le B26 était devenu le bombardier le plus sûr. Ceci a été possible grâce à de nombreuses modifications telles que l'augmentation de la surface des ailes, celle de la gouverne de direction, de la puissance des moteurs ainsi que de l'augmentation de l'angle d'incidence des ailes. Sa vitesse de croisière est de 400 km/h et sa charge de bombes de 1900 kg. Son armement est de 12 mitrailleuses calibre 50. Son équipage comporte 6 à 7 hommes.



Il a servi sur tous les théâtres d'opérations: Pacifique, Europe, Afrique du Nord, Italie, France, Allemagne . 500 exemplaires ont été livrés à la RAF. Ce sont les Anglais qui baptiseront le B26 « MARAUDER ». Ce nom sera aussitôt adopté par MARTIN. 330 exemplaires ont été confiés à l'Armée de l'Air sous commandement US, dans les 31 ième et 34 ième escadres comprenant les groupes célèbres *MAROC*, BRETAGNE, GASCOGNE, FRANCHE-COMTE, SENEGAL. BOURGOGNE. Ces groupes Français s'illustreront dans les campagnes d'Italie, de France, et d'Allemagne.

Au total 5 288 exemplaires ont été produits, en versions A, B, C, F, G, dans les usines de BALTIMORE et OMAHA. La plupart ont été détruits après la guerre. Les Français continueront à les utiliser pour faire du transport, notamment entre le continent et l'Afrique du Nord.

Aujourd'hui, seuls 3 exemplaires non volants subsistent: le B26 G10 « DINAH MIGHT » (ex B26 G25 du Musée de l'air) à **l'UTAH BEACH MUSEUM** en Normandie, le B26 de la première série au Musée Fantasy of Flight POLK en Floride et le B26 B50 « SHOOTIN IN » au Musée National de l'USAF à DAYTON. Quatre exemplaires sont en cours de restauration aux USA.







L'énorme hélice Curtiss Electric et le moteur PRATT & WHITNEY R2800

L'accés à bord

En complément, **Mr Schmitt**, président de la société d'Histoire de Chalampé (68) nous présente une série de photos historiques, suite à **l'attaque du pont de Chalampé** à l'est de Mulhouse où le 22 janvier 1945 un B26 Marauder, venu de Bron, a été abattu.





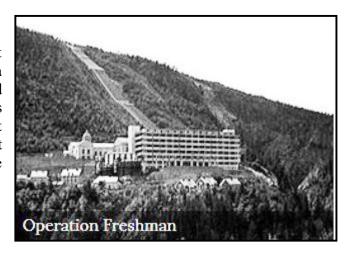
-samedi 3 décembre : Conférence par notre ami Jean Claude Mathevet (Lt. Col. CR)



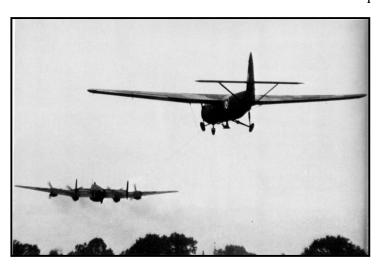


Cette conférence à traité de l'opération visant à neutraliser l'usine de production de **"l'eau lourde"** qui permettait de contrôler l'énergie atomique. Cette fameuse "eau lourde" était, en effet, un "frein" nécessaire à la production d'énergie créée par la dissociation de l'atome. On connait mieux cette histoire pour son aspect "commandos" illustrée par le célèbre film "Les Héros de Télémark". Mais on connait moins la phase aérienne de cette opération.

La seule usine qui produisait cette eau lourde était située en Norvège, à Rjukan. Après l'invasion de la Norvège, les Allemands qui avaient un grand besoin de cette eau pour leurs expérimentations dans le domaine de l'énergie atomique, donnèrent l'ordre d'intensifier la production. Fort heureusement, le stock de 180 kg avait pu être récupéré par les Français dès 1939...



En 1942, les alliés décidèrent de monter une opération pour détruire les installations techniques de l'usine. De nombreuses options furent étudiées. Il fut décidé de transporter 30 commandos dans deux planeurs "*Horsa*" tractés par des "*Halifax*"; les planeurs devant se poser sur une Landing Zone située à 15 kilomètres de l'usine. La LZ serait balisée par quatre Norvégiens parachutés la veille. Ces

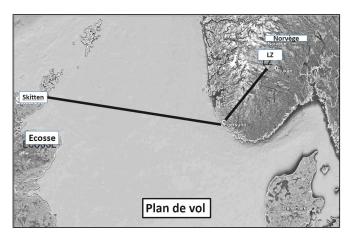


quatre hommes devaient ensuite guider les commandos vers l'usine, dans une marche de quatre heures au moins, dans la neige...

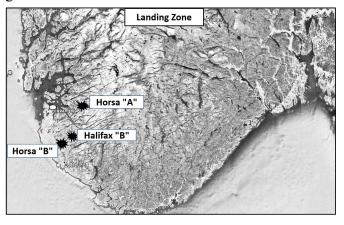
Le 19 novembre 1942, deux *Halifax*, chacun tractant un planeur *Horsa*, décollèrent du terrain de Skitten, au Nord de l'Ecosse, malgré une météo très défavorable pour un vol de remorquage de plus de 800 kilomètres dont 500 au-dessus de la Mer du Nord, dans des conditions MTO très dures en novembre.

Ce vol de remorquage sera d'ailleurs le plus long de tous ceux effectués à cette époque, même de jour...

Très vite les intercommunications entre équipages furent interrompues, créant une grande tension nerveuse dans les cockpits des planeurs, et aussi pour les personnels au sol qui ne recevaient aucune information...



5h30 après les décollages, un des *Halifax* demanda un cap retour sur Skitten, le planeur toujours en remorquage... Puis, plus aucun signal ne fut reçu ; on ne devait rien savoir de plus jusqu'à la fin de la guerre.



Quarante minutes plus tard, le second *Halifax* informa que son planeur avait été largué près de la côte norvégienne. Seul ce *Halifax* rentrera à la base après huit heures de vol.

Le pilote expliquera que la Landing Zone n'avait pu être repérée à cause de la neige, malgré une recherche de plus d'une heure. Le câble de remorquage se rompit suite aux conditions givrantes après un remorquage de six heures quinze...

Après la guerre seulement, une commission d'enquête permit de faire la lumière sur le sort des trois appareils manquants et leurs équipages : tous les membres d'équipage furent tués à l'impact et les commandos survivants furent exécutés par les Allemands — empoisonnés ou fusillés.

La suite de l'histoire de l'eau lourde est mieux connue. Le 16 juin 1943 six autres volontaires norvégiens furent parachutés non loin de l'usine. Avec leurs quatre camarades déjà en place, ils placèrent des charges à des endroits stratégiques de l'usine (1.500 kg d'eau lourde furent détruits). Les Allemands firent rapidement procéder à la réparation des dommages.

Le 16 novembre, 160 B17 et 39 B24 bombardèrent l'usine, mais le raid manqua totalement les installations d'électrolyse.

En février 1944, les Allemands décidèrent de transférer le stock existant en Allemagne. Il fut chargé sur un ferry que les Norvégiens sabotèrent et qui coula par 300 mètres de fond. Quelques fûts (500 kg d'eau) furent cependant récupérés et atteignirent l'Allemagne. Pas suffisamment cependant pour faire fonctionner un seul réacteur d'expérimentation...

Cette opération, notamment dans sa partie aérienne, a été une véritable tragédie. Elle semble avoir été préparée dans une certaine précipitation, avec des moyens aériens jamais testés pour de si longues missions.

Elle a coûté la vie à 41 combattants militaires ainsi qu'à de nombreux résistants norvégiens qui tous ont fait preuve de beaucoup de courage. Trois appareils sur quatre furent perdus.

Cette opération aérienne manquée a cependant permis aux stratèges militaires de se pencher rapidement sur les modalités d'emploi des planeurs de combat ; ce qui s'avèrera très utile lors des missions suivantes (débarquement en Normandie – Hollande – franchissement du Rhin…)

Conférences extérieures

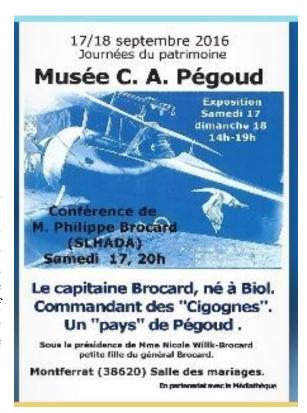
- samedi 17 septembre : à Montferrat (38)

« Le Général Antonin Brocard ou le destin d'une cigogne »



par notre ami Philippe Brocard

Dans le cadre des Journées Européennes du Patrimoine, le Comité Pégoud de la ville de Montferrat avait organisé un weekend consacré à Antonin Brocard, natif de **Biol**, village proche de Montferrat, et qui fut le chef prestigieux et estimé de **l'escadrille des Cigognes** puis du Groupe de Chasse n° 12 des Cigognes en 1916.





Claude Thollon-Pommerol, le dynamique animateur de ce **comité Pégoud**, avait organisé cette conférence accompagnée d'une **exposition**, dans la salle des mariages de la ville de Montferrat.

Philippe Brocard, conférencier de la SLHADA et spécialiste des pionniers de l'aviation et de la guerre de 1914-1918, s'était porté volontaire pour retracer la longue carrière militaire de ce rude dauphinois, mais Ô combien apprécié de ses pilotes.

Védrines, Guynemer, Dorme, Deullin, Heurtaux, De La Tour, Auger et bien d'autres as auront servi sous le commandement du Capitaine Brocard entre 1915 et 1916.

Chasseur dans l'âme, de lièvres, de chamois, de tétras-lyre ou d'Albatros et autres Aviatik, il était de la trempe de Guynemer; « Faire Face », devise de Guynemer, aurait été aussi la sienne. Servir sa patrie, jusqu'au bout.

Ayant rejoint l'état-major de l'Aéronautique au GQG en 1917, il ne perdra jamais de vue ses chères « cigognes ».



Il sera même présent sur le terrain de **Saint Pol sur Mer** alors que **Guynemer** vient de s'envoler pour une ultime mission sur le front d'Ypres, dont il ne reviendra jamais.

Antonin entrera en politique en 1924 et sera élu à plusieurs reprises député de la Seine et de l'Isère jusqu'en 1936. La deuxième guerre mondiale le rappellera sous les drapeaux en 1939-40, mais il retournera à la vie civile le 30 juillet 1940.

Il décèdera le 29 mai 1950 à 65 ans à Paris. Sa dépouille est transférée à **Marnes-la-Coquette**, au pied du **mémorial** « **La Fayette** » où reposent ses compagnons des « Cigognes »









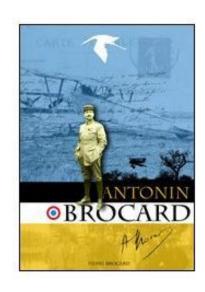
Le 15 octobre 1958 est inaugurée la Place Général Brocard à Paris devant le Parc Monceau, en présence du Général Heurtaux.

30 ans plus tard, le 15 novembre 1988, le médaillon de bronze à l'effigie du Général Brocard est inauguré devant le Parc Monceau, en présence de Pierre-Christian Taittinger, vice-président du Sénat et représentant de Monsieur Jacques Chirac, maire



Un ouvrage retraçant la vie d'Antonin Brocard, a été écrit en 2008 par Pierre Brocard, fils du Général.

Et suite aux conférences de Philippe, voir également les TB N°15 et 32.



Présence extérieure

- vendredi 8 juillet : Méchoui chez EALC

Yves Boël



Après notre traditionnel pique-nique du 25 juin, quelques membres SLHADA dont notre Président Jacques Baillet étaient présents au bien agréable méchoui organisé au milieu de la remarquable collection aéronautique de Corbas, sous la présidence de Mr Bernard Trible.







dimanche 11 septembre : Meeting à Roanne

Six membres de la SLHADA étaient présents, ainsi que le Capitaine Alain Devornique (CR) Pdt ANORAA 640 ayant noté:

Superbe meeting, avec la Patrouille de France, Rafale, Mirage 2000 d'Orange, parachutistes de l'Armée de l'Air...

La veille, avec démonstration dans le coucher de soleil et en nocturne au profit des sponsors et des organisateurs. Le stand ANORAA / ANSORAA situé en bord de piste, aux côtés du car podium, du SIRPA Air et du CIRFA Air. Avec la diffusion d'informations sur les réserves : ANORAA, ANSORAA, réserve citoyenne, réserve opérationnelle, ainsi que sur les associations amies : SLHADA, EALC, Souvenir Français



Merci au Cdt Maisonneuve (RC) adjoint au Maire de Roanne, pour son aide et son soutien





« Quatre Lyonnais au meeting de Roanne » par Pierre Lussignol

10 h30 : après avoir acquitté notre billet d'entrée et pris connaissance des mesures de sécurité, notre véhicule, dûment guidé, se range dans une file. Longue marche à pied avec les appareils photos et bouteille d'eau en plastique (pas de verre) dans des sacs transparents fournis par l'organisateur pour gagner l'accès contrôlé. Dès qu'il est passé, nous voilà dans le vif du sujet : stand Armée de l'Air, ANORAA-ANSORAA et boutiques commerciales dont Aéropages et ses livres d'occasion.



Aller-retour le long des barrières pour découvrir les bêtes sur le tarmac, museau dressé vers le ciel, occupé par des modèle réduits ou les voiles tricolores et rectangulaires des chuteurs et spécialistes de voile-contact de l'Armée de l'Air.

Au passage nous croisons des figures familières et lyonnaises

Devant un stand de sandwiches d'une excellente boulangerie roannaise, notre estomac crie famine. Affaire vite réglée d'autant plus que l'on peut se faire servir de la cervoise fraîche dans un stand voisin. Nous trouvons un peu d'herbe pour s'asseoir et un liseré d'ombre le long d'un hangar.

Cela nous rend prêts à écouter et contempler le métal hurlant. Mais c'est compter sans Hélios qui darde ses rayons. Sans parasol sur l'herbe sèche, il nous faut retrouver des lieux à couvert.

Une cour entre deux hangars jouit d'une température tempérée. Un Rafale y côtoie le **Blériot XI** de la traversée de la Manche, présenté par le Club Aéro des Garrigues à St Hyppolite du Fort (30)..





A chacun son public, les **girls rouge** du Rotary-Club local sur la puissante monture de l'Armée de l'Air, Dans le ciel, des arabesques soulignées de fumigènes, puis l'intrépide « wingwalkeuse » sur ou entre les plans de son **Boeing Stearman** bleu aux ailes jaune.





Le torticolis nous guette d'autant plus que les jets se mettent de la partie et grimpent au sommet du ciel après leur passage plein pot en palier.

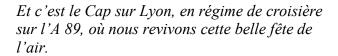
Puis leurs pilotes, dressés dans les voitures découvertes roulant derrière la barrière, ont droit au salut de foule.

C'est l'heure de prendre la poudre d'escampette pour ne pas se trouver bloqués à la sortie. Un peu de place sur un bas-côté nous permet de gagner une vaste prairie à quelques milliers de pied du seuil de piste.



C'est précisément l'endroit qu'a choisi la **Patrouille de France** pour ses virages et ses éclatements. Nous voilà au centre d'un merveilleux carrousel tricolore.

18 h30 : les **8 Alphajets** déploient leurs pattes audessus de nos têtes et se posent à tour de rôle.





Nos Stands

- samedi 3 septembre : Espace Albert Camus

Forum des Associations de Bron







Durant cette journée, présence de notre Président Jacques Baillet (au centre), avec Pierre Lussignol, Yves Boël, Yves Laurençot, et de Jacques Moulin, également du Club de l'Air, le stand voisin.

Pierre Lussignol n'a pas manqué de rendre visite aussi, aux associations susceptibles de s'intéresser à notre activité, et avec comme tous les ans, le passage de Mr Longueval, maire de Bron

Bienvenue chez nous!



Actualités aéronautiques

Chez Air France, le B747 restera présent dans les esprits

Jean Denis

photos tirées de « Présence »



Il y a un an, en janvier 2016, pour saluer la sortie de la flotte des B747 d'Air France, la compagnie organisait un vol d'hommage en survolant les sites emblématiques de France.

Plus de 45 ans après la première liaison entre Paris et New-York assurée le 3 juin 70 par le « Jumbo Jet », la compagnie a salué le départ de cet appareil mythique.

Ce vol AF747 proposé au prix unique de 220€ aux 437 passagers, a décollé de Roissy avec au menu un déjeuner business et champagne pour tous, suivi d'une conférence pendant le survol de la France avec l'histoire de ses terroirs.



A son retour, au bout de deux heures de vol, les passagers ont été invités à visiter les ateliers de maintenance et à partager un dernier verre au pied (aux roues ?) de l'appareil.





Pour les Officiers Mécaniciens Navigants, c'était un appareil élégant, de conception logique et pour se retrouver en détresse, il fallait vraiment des événements majeurs.

Par exemple, les circuits hydrauliques avaient chacun une pompe entraînée par le moteur mais également une pompe pouvant fonctionner avec l'air comprimé du collecteur de soutirage. Même avec un moteur en panne, son circuit hydraulique était toujours opérationnel.

De plus, suivant sa version de 100 à 400, il pouvait tout faire.

Au début il ne transportait que des passagers : c'est grâce à lui que le transport aérien a pu progresser en embarquant plus de 300 personnes avec 333 tonnes au décollage, dès sa mise en service.

En version 400, il atteint 660 passagers en classe unique avec un rayon d'action de 13 450 km à Mach 0,85 et un équipage à deux pilotes suffira.



Anniversaire: il y a 60 ans, le Mirage III

Yves Laurençot

Depuis la fin de la guerre la stratégie aérienne n'a cessé d'évoluer dans le monde. La France n'a pas fait exception.

Nous avons eu les chasseurs à moteurs pistons qui ont fait long feu tels le VB-10 de l'Arsenal. Ensuite vinrent les chasseurs à réaction qui savaient faire de l'interception, de la chasse, évidemment, et de l'attaque au sol. Cela a donné le Mistral puis l'Ouragan qui a engendré les Mystère II et IV et le SMB2.

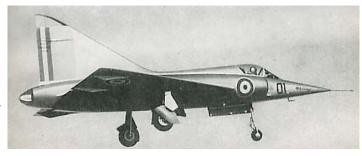
Puis est venu le temps des intercepteurs purs : je décolle, je grimpe, je trouve le bombardier ennemi, je le descends avec mon unique missile et je rentre avec ce qui me reste comme carburant. Les Gerfaut et Trident sont des exemples de cette catégorie d'avions spécialisés difficiles à mettre en œuvre. Notons la présence dans cette catégorie d'un certain Mystère Delta de chez Dassault et du Durandal de la SNCASE.

Puis vint la théorie du chasseur léger avec les Etendard II et le Bréguet 1100 équipés de deux réacteurs de moyenne puissance. Pas de succès.

Ensuite on s'orienta à travers le programme OTAN vers un avion mono réacteur, pas forcément rapide. En France on eut l'Etendard VI et le Bréguet 1001 Taon qui se battirent avec le G-91 Italien déclaré vainqueur avant

même l'ouverture de la confrontation. Le Gerfaut est abandonné malgré ses records de montée, le Trident II également malgré ses records d'altitude. Ne restent que deux concurrents : le Mystère Delta alias MD-550 et le SE-212 Durandal.

Pour cet avion nouveau, Dassault s'est tourné vers une aile delta qui donne une épaisseur relative réduite,



Le Mirage Delta dans sa configuration de son premier vol

pour la vitesse, avec une épaisseur correcte gage de volume intérieur important. D'où bonne capacité en carburant. De plus le bord de fuite à l'arrière de l'avion porte les gouvernes de gauchissement et de profondeur (élevons) permettant ainsi de s'affranchir d'un plan fixe horizontal

Cet avion biréacteur monoplace de petite taille (7 m d'envergure pour 11 m de long) est muni d'une dérive triangulaire qui sera retouchée en dérive en flèche dés les premiers vols. Celui-ci intervient le 25 juin 1955, Glavany étant aux commandes. Notons que le Super

Mystère B1 (équipé d'un Rolls-Royce Avon et précurseur du SMB2) a fait son premier vol le 2 mars de la même année. Ce Mystère Delta n'est pas un foudre de guerre et, sans la taille de guêpe, il atteint en piqué Mach 0.95. On ajoute une postcombustion maison sur les Viper et ainsi le Mystère Delta, rebaptisé Mirage, atteint Mach 1.2 en léger piqué



Le Mirage III premier du nom. On distingue les souris

L'adjonction d'une fusée SEPR de Kgp lui permet d'atteindre Mach 1.3. Il est arrêté de vol le 8 mars 1957 et finit sa vie à Villaroche on ne sait trop comment.

Un MD-550 02 a été commandé et dont la construction était bien avancée lorsque le programme fut, une fois de plus abandonné. Voyant comment l'avenir se précisait, Marcel

Dassault racheta l'aile du 550-02 à l'Etat et la monta sur un avion qu'il construisit sur ses fonds propres sans aucun marché. Cet appareil s'appellera Mirage III.

Son fuselage est dessiné selon a loi des Aires et son réacteur est un ATAR 101 G de 4500 Kgp. C'est le célèbre « BALZAC ». Explication. A cette époque la publicité dans les salles de cinéma était produite par Jean Mineur dont le N° de téléphone était Balzac 0001. Phonétiquement l'avion s'appelant Mirage 3 zero 1 on eut tôt fait de le rebaptiser!

Premier vol toujours avec Roland Glavany le 17 novembre 1956. Sa mise au point fut rapide et les performances firent un vrai bond en avant lorsqu'on adapta des cônes dans les entrées d'air pour réguler la formation des ondes de choc à l'entrée du réacteur en fonction de la vitesse. Le Mirage III termine sa première vie en janvier 1959 alors qu'il a atteint Mach 1.88. La démonstration étant prometteuse, l'Etat commande dix avions de présérie et 95 avions de série dénommés Mirage III C.

La mise au point se poursuit sur ces 10 avions, chacun étant chargé d'une partie du programme d'essais. Le Mirage III A 01 est le premier à atteindre Mach 2 sur son seul réacteur le 24 octobre 1958 à Istres.

Le Mirage III C, intercepteur, entre en service à la 2^e Escadre de Chasse de Dijon. Comme tous les avions nouveaux il connaît des maladies de jeunesse et des problèmes d'approvi-



Le Mirage III C

sionnement. Mais les pilotes se familiarisent avec cet avion delta capable d'une fusée et largement supersonique. Il sera ensuite en service à la 5 EC et la 10 EC.

Du Mirage III C on dérive un Mirage III B biplace d'entrainement et capable des mêmes missions que le C. A partir d'un III C on construit un III R de reconnaissance photo. Le prototype de cette version servira à Jacqueline Auriol à battre un record de vi-

tesse. Il équipera la 33^e escadre de reconnaissance.

Puis vient le III E. C'est un appareil lourd avec un réacteur Atar 9C de 6200 Kgp avec la PC. Avion dit « de pénétration ». Il dispose d'un radar Doppler de suivi de terrain et peut porter

l'arme atomique. On le distingue des III C par l'absence de l'amorce d'arête dorsale (Apex) au pied de la dérive. On le retrouve à la 2 EC, la 4 EC et la 13 EC. Cet avion donne naissance à un Mirage III BE de même fonction que le III B et à un Mirage III RD semblable au III R. Quelques avions seront transformés pour des fonctions particulières telles que l'entrainement au ravitaillement en vol. Un Mirage III T volera avec un réacteur TF-104 puis TF-106 en prévision des Mirage verticaux à venir.



Mirage III B

A l'exportation les choses se déchainent. Israêl achète le III C et l'engage dans la guerre des 6 jours où il fait merveille. A partir de ce moment tout le monde veut du Mirage III. Les Australiens prennent le Mirage III O qui devait avoir un Avon mais qui sera vendu avec un

Atar. L'Afrique du Sud et la Suisse le prennent. Des versions allégées voient le jour sous l'appellation Mirage V. Même la France utilise le Mirage V après avoir racheté ceux qui étaient destinés à Israël et qui n'ont pas été livrés suite à l'embargo mis par la France. Le Brésil, le Pérou, le Zaïre, le Liban, le Gabon, la Belgique, le Pakistan, l'Egypte achètent du Mirage. C'est un succès. Pourtant le Mirage III échoue dans la conquête du marché européen.



Mirage III E

devait remporter pour rééquiper la Luftwaffe est en effet attribué au F-104. Les Allemands se mordront les doigts longtemps de cette décision inspirée avec un bon degré de persuasion par l'Oncle Sam qui ne manque jamais de nous savonner la planche quand il s'agit de

Le marché du siècle qu'il

vendre nos avions à l'étranger.

Les Israéliens font très fort. Leurs Mirage IIIC étant usés ils en construisent chez eux. Ce ne seront pas des vrais Mirage mais des Kfir et des Nesher avec des réacteurs américains qu'ils revendent par la suite en particulier à l'Argentine où ils combattent contre des Harriers Britanniques lors de la guerre des Malouines.

Le Mirage III a connu d'innombrables versions dues à la personnalisation pour l'exportation.

Pour terminer il faut dire un mot de la métamorphose du Balzac. Retiré du service il vit une seconde vie avec sa



Mirage III R

reconversion en prototype expérimental pour le vol vertical. A cet effet il est muni de 8 réacteurs Rolls-Royce RB-108 montés verticalement dans le fuselage pour la sustentation et d'un Bristol Orpheus pour la propulsion. Le 29 mars 1963 il réalise un premier vol complet . Malheureusement l'avion connaît deux accidents entrainant la mort de deux pilotes d'essais. On verra des Mirage III dans le ciel Français jusqu'en 2005, année du dernier vol d'un Mirage III Français. Deux Mirage III V plus gros seront construits et n'auront pas de succès. Le dernier Mirage III connu avait une aile en Flèche comme le F1. Il s'agit du Mirage III F2.

50 ans de Mirage! Belle épopée.



Le Balzac V 001 à décollage et atterrissage vertical



Le Mirage III F2 dernier de la famille

Faits historiques aéronautiques

Mon tour de France

des cartes postales en monuments aéronautiques

4^e étape jusqu'à Lyon

Marcel Aumaître

Retrouvons le couloir rhodanien en commençant par **Salon de Provence** où sur la place du Général de Gaulle trône le monument rappelant le 50^e anniversaire de l'implantation de *l'Ecole de l'Air* en 1937. La Patrouille de France créée en 1953 est stationnée sur la Base 701.





L'insigne de l'Ecole de l'Air symbolisant la cérémonie de remise du poignard aux élèves officiers de première année (représentés par trois alérions dans un nid) par un parrain aguerri figuré par l'aigle.







La devise de l'Ecole de l'Air « Faire Face » inscrite en haut du portique faisant sienne celle de Guynemer dont le buste est mis en valeur en haut de l'escalier d'honneur et dont le socle mentionne sa célèbre citation : « Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire, ... »









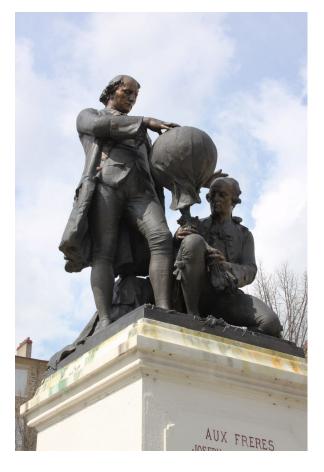
A signaler que la première promotion fut celle du Capitaine Guynemer en 1935, alors que l'Ecole se trouvait encore à Versailles.

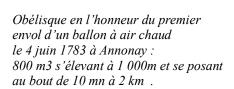
Rond-point menant à l'Ecole de l'Air



En remontant vers Lyon, nous nous arrêtons dans l'Ardèche, à **Annonay** le pays des *Frères Montgolfier*, fils de Pierre Montgolfier l'industriel en papeterie ayant seize enfants. *Joseph* né en 1740 est le douzième, et *Etienne* né en 1745, le quinzième. Leurs études terminées, dont celles d'Etienne à Paris, les premières expériences du « plus léger que l'air » se font à Avignon, puis Annonay où le **4 juin 1783**, une démonstration est faîte aux Etats particuliers du Vivarais, dont les députés remettent un rapport à l'Académie des sciences de Paris.









Et c'est le 19 septembre 1783 à **Versailles**, devant Louis XVI qu'Etienne fait la démonstration avec un mouton, un canard et un coq comme passagers en utilisant un ballon de 1 400 m3 « *Le Martial* ».construit dans les locaux de son ami et ancien client Jean-Baptiste Réveillon de la Manufacture royale des papiers peints. Il monte à 500 m et parcourt 3,5 km pendant 8 mn. : c'est un succès!

Le 21 novembre de la même année, après plusieurs essais en captif, un ballon de 2 200 m3 « *Le Réveillon* » construit et décoré dans l'usine Réveillon, en utilisant cette fois une plate-forme circulaire encerclant le foyer, enlève dans le parc du *château de la Muette* en bordure du Bois de Boulogne, le physicien Jean-François Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes.





Le lieu du premier envol à deux passagers!

Le ballon monte à 1 000 m puis atterrit au bout de 25 mn à 9 km dans le 13^e, en toute sécurité.

Leur père Pierre reçut des titres de noblesse et sa papeterie devint Manufacture Royale. Les deux frères eurent le titre « chevalier » et leur devise est « *sic itur ad astra* » : « nous irons ainsi jusqu'aux astres » étant assez prémonitoire pour l'industrie aéronautique de nos jours...!

Quant à son frère Joseph, monté à Lyon, il réalise à la demande de Jacques de Flesselles, intendant de Lyon, (préfet de nos jours), plusieurs envols avec de petits modèles. Aussi le 19 janvier 1784, après des essais en captifs d'un immense ballon de 23 270 m3 « *Le Flesselles* », celui-ci s'élève au Brotteaux avec sept personnes à bord dont Joseph qui est son premier vol et Pilâtre de Rozier, jusqu'à 800m de hauteur. Le poids total s'élève à 7 tonnes avec un vol de 12 mn, car le vent change de direction et le ramène assez brutalement à quelques centaines de mètres du point de départ et assez endommagé. Puis le 4 juin, c'est au tour de « *La Gustave* » en l'honneur du roi Gustave III de Suède de passage à Lyon emportant deux personnes dont la cantatrice Elisabeth Thible et son amant, devenant la première femme aéronaute, avec une altitude de 1 500 m, un vol de 45 mn et une distance de 4 km.

Etienne revient ensuite à Annonay pour s'occuper de la papeterie et fait construire pour Pilâtre de Rozier une montgolfière « *La Mare Antoinette* » qui battra à Versailles le 23 juin, devant le roi de France et de Suède un record d'altitude avec 3 000 m, 45 mn de vol et 52 km de parcours.

En 1796, Etienne est nommé Membre associé à l'Académie des sciences Durant la Révolution française, ils ne sont pas inquiétés en tant que Réformateurs, mais n'obtiennent pas les crédits nécessaires pour développer leur invention. Il meurt en 1799 à 54 ans. Il est enterré à Davézieux, commune voisine d'Annonay.

Quant à Joseph, il s'installe à Paris et reçoit la Légion d'honneur de Napoléon Bonaparte, qui le nomme administrateur du Conservatoire national des Arts et Métiers et il est reçu également comme son frère à l'Académie des Sciences en 1807. Il meurt au cours d'une cure à Balaruc-les-Bains en 1810 à 70 ans Il est enterré à Annonay.

Avant d'arriver sur Lyon, bifurquons vers la droite en direction de Bourgoin-Jallieu, où à l'est, au sommet de la colline, se trouve le petit village de **Montceau**, où le lyonnais pilote et instructeur *Albert Kimmerling* ayant ouvert la 3^e école de pilotage Sommer, s'offre le luxe le 10 février 1911, d'un aller et retour entre le terrain de Bron et une simple prairie à 45 km légèrement pentue définie à l'avance. Parti à 9h35, il atterri à 10h22, pour repartir à 14h20 après un bon déjeuner avec les personnalités locales. Il arrive à 15h après 40mn 32s de vol assez secoué avec une altitude moyenne de 150m. L'appareil utilisé étant un biplan Sommer à moteur rotatif Gnôme de 50 cv.



Atterissage de Kimmerling à Montceau

Kimmerling à l'arrivée



Kimmerling au départ

A signaler qu'une maquette au 1/3 a été réalisée par les élèves de la section menuiserie du Collège du Calloud de La Tour du Pin.
Une maquette à l'échelle 1 se trouve au musée de Douzy à l'est de Sedan, le pays de Sommer.

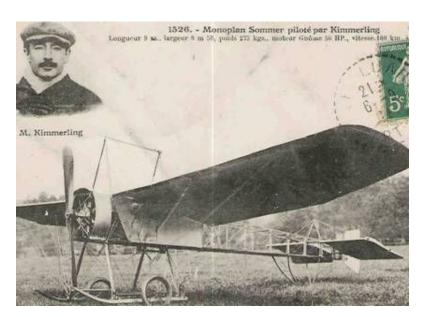




Stèle en bordure de la mémorable prairie

Cependant en 1912, il quitte Bron pour la direction de l'école Sommer à Douzy puis à Mourmelon.

Aussi le 9 juin, il se tue avec un de ses amis, en essayant un prototype monoplan Sommer biplace dont une aile se brise. Il avait 30 ans.



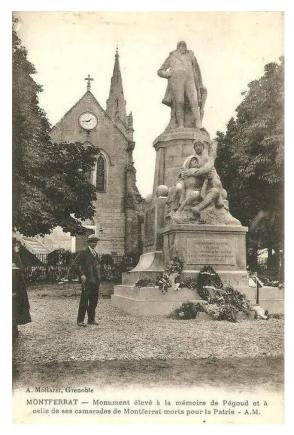




En 1960, le nouveau monument aux morts en triptyque où Pégoud est placé sur le panneau central

Restons dans l'Isère, pour nous rendre au sud de Les Abrets, à **Montferrat**, le village de *Célestin Adolphe Pégoud* le précurseur de l'acrobatie aérienne, dont la

le précurseur de l'acrobatie aérienne, dont la commune n'a jamais cessé de lui rendre hommage, par ses stèles, plaques et musée



L'ancien monument aux morts où sa statue était au sommet



La stèle érigée en 1989 sur l'esplanade face à la mairie, pour le centenaire de sa naissance en 1889



Le musée avec tous les souvenirs de Pégoud : l'hélice et le moteur de son avion ; sa vareuse ; etc



Une place à son nom, signalée par la plaque fixée au mur de l'église

Place Célestin Adolphe PEGOUD (1889-1915)





Continuons vers l'est, en allant sur **Chambéry**, admirer cet élégant monument positionné sur les escaliers menant au Château des Ducs de Savoie, à l'honneur des *Frères de Maistre*.



Xavier de Maistre, né à Chambéry en 1763 et mort à Saint-Pétersbourg en 1852, est un écrivain savoisien, un peintre et termine général au service du tsar Alexandre 1^{er} de Russie. Son frère Joseph de 10 ans plus âgé est un homme politique, philosophe, magistrat, historien, et également. écrivain.

Le 6 mai 1784, Xavier se porte volontaire pour participer à une ascension en Montgolfière depuis un parc de la ville. C'est la première expédition expérimentale savoyarde en vol libre après la démonstration des frères Montgolfier le 5 juin 1783 à Annonay. Son frère aîné assiste à l'envol qui s'effectue avec l'ingénieur ayant réalisé le ballon. Après être monté à 1 000m, il atterri avec succès dans les marais de **Challes-les-Eaux**, à 4 km au sud-est de Chambéry appelés à devenir 130 ans plus tard, un aérodrome.

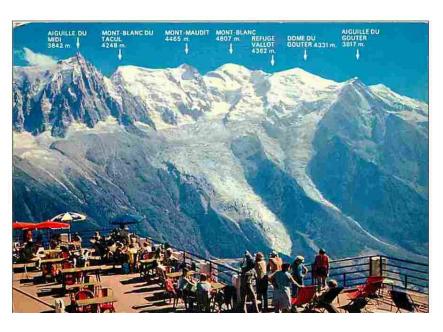




De par ses écrits, Xavier rencontre à Florence le poète et homme politique Lamartine en septembre 1828, il se retrouvent dix plus tard en septembre 1838 dans la maison du poète à Saint-Point en Saône et Loire.

Pour revenir exceptionnellement à notre époque, allons vers le sud, sur Grenoble, et montons jusque **l'Alpe d'Huez** à l'est, pour nous rendre à l'Altiport, où nous pourrons trouver cette belle plaque de grés rappelant en lettres dorées les exploits de cet isérois *Henri Giraud* (1920-1999) avec ses 40 000 heures de vol dans cette magnifique région : pionnier du vol et du secours aérien en montagne, premier français pilote des glaciers, premier à s'être posé sur le *Mont-Blanc* le 23 juin 1960 avec son « Choucas » spécialement adapté, avec son moteur de 170 ev ne donnant à 4807m que la moitié de sa puissance !









Auparavant, le 27 août 1957, c'est un atterrissage sur le **Mont Aiguille** qu'il réalise à 2085 m sur une étroite plateforme en pente.

(vidéo sur Youtube)





Le Mont Aiguille, l'une des sept merveilles du Dauphiné, situé à environ 50 km au sud de Grenoble.

Et également à 50 km au sud-est de Grenoble :

en approche à **N.D de La Salette** pas si évident que çà !



Rapprochons-nous maintenant du département de l'Ain par Ambérieu-en-Bugey, pour nous rendre au château de **St Maurice de Rémens**, où *Antoine de Saint-Exupéry* a passé une bonne partie de son enfance.

Façade du château





La vie familiale se partage entre l'appartement de Lyon, le château de Saint-Maurice, propriété de Madame de Tricaud, sa tante, et le château de la Môle dans le Var, propriété de sa grand-mère de Fonscolombe.

Vue de l'arrière avec le parc

A 12 ans, en 1912, bravant l'interdiction de sa mère, il se rend à vélo au terrain d'*Ambérieu* à moins de 10 km., et y reçoit son baptême de l'air par Gabriel Wroblewski dit Salvez sur l'appareil Berthaud-Wrobleswki





Plus tard, il aime se retrouver en famille avec sa femme Consuelo (à gauche sur la photo)

1932, une des dernières photos, avant la vente du château

Un musée est prévu dans le château ainsi qu'une médiathèque. A signaler que pour le moment, un seul musée au monde est consacré à l'écrivain-pilote, il se trouve au Japon à Hakone, avec une réplique du château de Saint-Maurice.

En arrivant enfin à Lyon, sur l'immense Place
Bellecour, près du lieu de naissance de *St Exupéry*, se situe la colonne du « Petit Prince » inaugurée le 29 juin 2000 à l'occasion de la célébration du centenaire de sa naissance le 29 juin 1900. La colonne de marbre blanc mesure plus de 5m et sur sa base figurent trois phrases extraites du « Petit Prince »







Une fois par an, sur le parvis du monument, a lieu une cérémonie militaire organisée par l'URAA (Union Régionale des Associations Aéronautiques), en l'honneur des célébrités militaires lyonnaises de l'aviation décédées, après une messe au Sanctuaire St Bonaventure situé à proximité.



De cette magnifique place Bellecour, passons le pont Bonaparte côté Saône, pour la remonter jusqu'à **Albigny/Saône** au quartier Villevert face au pont de Neuville et y admirer le trompe-œil de cette future belle carte postale, mettant en valeur le lieu de naissance et d'habitation à proximité, des deux précurseurs *Armand Zipfel*,(1883-1954) et les *Frères Voisin* (Gabriel : 1880 à Bellevillesur-Saône / 1973) et (Charles : 1882 à Lyon / 1912).



la voiture représentée est une Voisin

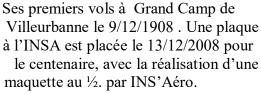


l'avion représenté est celui de Zipfel



Après la guerre 14-18, la fabrication des avions Voisin s'est arrêtée, et Gabriel Voisin s'est orienté sur les voitures haut de gamme, avec moteur sans soupapes, dont une voiture exposée au Musée de Rochetaillée-sur-Saône (en face).

Un biplan Voisin est exposé au musée du Bourget





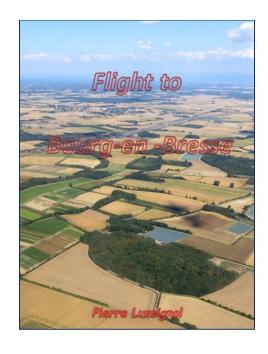
Tout deux sont ensuite revenus terminer leurs jours **près de la Saône**: Zipfel dans son village d'origine à Albigny, et Gabriel Voisin à Ozenay au sud de Tournus en Saône et Loire. Charles étant décédé d'un accident de voiture au nord de Belleville et enterré à Neuville-sur-Saône.

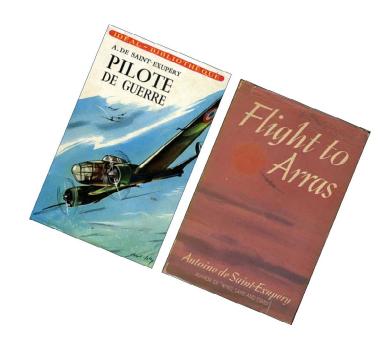
(prochainement : Le jour de repos à Bron)

Récits aéronautiques

Mon vol vers Bourg-en-Bresse

Pierre Lussignol





PREFACE: à la manière de ...

Septembre 2015 ... aérodrome de Bron .

L'occasion m'est donné d'une ballade au-dessus des Dombes: Bron-Bourg AR avec pause bistrot.

En un éclair, je fais l'association avec Saint-Exupéry. Nous allons survoler ses terres : la ville de Lyon, celle de sa naissance, le château de Saint-Maurice-de-Rémens où il passa son enfance, le terrain d'Ambérieu théâtre de son baptême de l'air.

L'imprégnation locale est telle que Bourg et Lyon ont utilisé le vocabulaire exupérien pour baptiser leurs lieux d'envol.

C'est l'occasion idéale de réaliser un rêve, celui d'un ado fortement impressionné par les paroles et les images de Saint-Ex, cramponné aux commandes de son avion de reconnaissance pour tenter de renseigner une armée en retraite qui fait sauter les ponts derrière elle.

J'imagine survoler à mon tour les fumées d'incendie, les routes où se déversent le flux des blindés ennemis et les carrioles d'un peuple en exode, tout en prenant garde à la Flak * et aux Messieurs Schmidt** en maraude.

J'ai la meilleure place, celle de l'observateur dans la proue vitrée de l'appareil. Au pilote le souci de la manœuvre, du cap à tenir, du niveau des réservoirs à surveiller, des relations avec le sol et la surveillance des autres utilisateurs de l'espace aérien ...

Voici le rapport photo de la mission :



Les portes du ciel sont ouvertes ...
C'est sur nous que compte l'Etat-Major pour délimiter l'avance de l'ennemi









Dès le décollage les premiers objectifs apparaissent :
stade des Lumières,
centrale du Bugey,
viaduc autoroutier,
viaduc ferroviaire de la Côtière





Il n'y a qu'à suivre la départementale , plein nord, à bonne distance de l'antenne de Tramoyes. Aucune trace de circulation . Où est-donc l'ennemi ?





Notre objectif, l'abbaye de Notre-Dame des Dombes. Nous survolons à 2500 pieds. et en faisons le tour sans déclencher de tir de la Flak



Nous nous rapprochons d'une route où circule un convoi. L'ombre portée des platanes nous empêche d'identifier les véhicules



Prise de terrain par vent nord. Un panneau nous permet d'identifier cet aérodrome de campagne.

Oise ou Ain? le pont est intact l'ennemi ne l'a pas encore f ranchi







Satolas, nœud aérien, ferroviaire et automobile , est sous notre contrôle. Une intense activité y règne



Mission terminée . 75 ans après , nous avons retrouvé le pilote du Curtiss H 75 qui accompagnait le vol de reconnaissance .

Aéroport de FUNCHAL-MADERE,

UN PORTE-AVION DE BETON

Pierre Lussignol



J'ai eu le plaisir de passer une semaine paradisiaque sur l'île de Madère. Ce territoire, jouissant d'un statut d'autonomie par rapport à la métropole portugaise est un concentré de merveilles naturelles facilement et rapidement accessibles.

En voiture, en moins d'une demi-heure, on passe de la mer à la montagne, de la brume au soleil, de la fraicheur à la tiédeur, de la ville à la forêt. Cela est dû à la morphologie de l'île, une montagne dans la mer, de moins de 60 km dans sa plus grande dimension. Qui plus est, un ensemble de volcans que l'érosion a déchiqueté en compartiments.

La contrepartie est un accès très difficile. Déjà les bateaux des premiers navigateurs avaient peine à trouver un mouillage abrité. Ce fut pire pour les débuts de la navigation aérienne. Il fallut attendre l'après-seconde guerre mondiale pour que s'établissent des liaisons aériennes en ...hydravion, des **Short Sunderland** civilisés. Winston Churchill fut l'un des premiers à les utiliser pour poser son chevalet de peintre dans le petit port de Camara de Lobos.

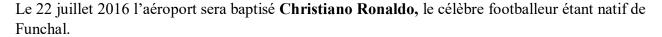


J'eus tout loisir à la fin de séjour d'examiner par-dessus et par-dessous, ce beau travail de génie civil qui permet aux européens d'autoriser la desserte aérienne par appareils terrestres se fit d'abord par l'intermédiaire de l'aéroport de l'île voisine de Porto-Santo à partir de 1960.

Il faudra attendre 1964 pour qu'une piste soit construite sur Madère. Trop courte (1600 m) pour le Boeing 727 qui atterrissant dans de très mauvaises conditions météorologiques dépassera la piste et s'écrasera sur la plage, 40 mètres en contrebas, causant 131 victimes. C'était le 19 novembre 1977.



La piste sera portée en 2000 à 2781 m grâce à 180 piliers de béton.

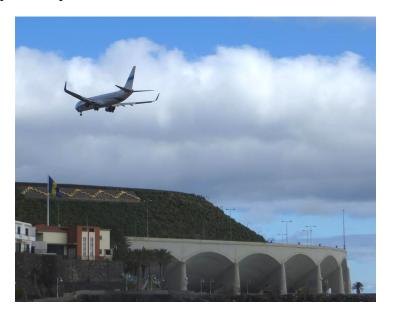


Heureusement mon Boeing 737 de Transavia n'affronta ni vent ni pluie. Son pilote eu droit aux applaudissements d'usage peu après le poser.



Il ne restait plus qu'à prendre possession du véhicule de location et de trouver l'hébergement.

J'eus tout loisir à la fin de séjour d'examiner par-dessus et par-dessous, ce beau travail de génie civil qui permet aux européens de profiter en 4 heures de vol de conditions de vie fort agréables.



une arrivée vue depuis la plage de Santa-Cruz



dernière vision de l'île : la presqu' île Sao Laurenco



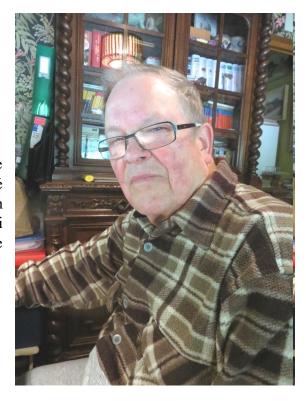
Portraits

Un érudit d'aviation française Serge Joanne

Pierre Lussignol

Il y a longtemps que je souhaitais faire la connaissance de l'auteur du livre sur le **Bloch MB 152** dont m'avait parlé quelques amis de l'association. Ce statut d'auteur d'un livre remarquable lui valait et vaut toujours pour moi d'être un grand maître de l'histoire de l'aviation française à partir des années 1930.



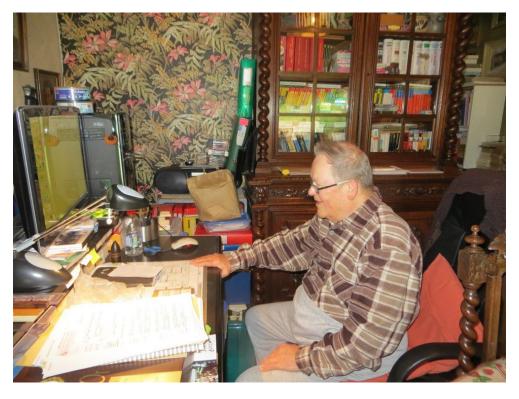


Je pris donc rendez-vous avec lui pour une journée du mois de juin.

Dès la sortie de l'autoroute, à hauteur de Beaune, passé les pentes des vignobles, je m'engage au nord-ouest dans une étroite vallée ombragée; qui me conduit à un petit village A sa sortie une maison correspond à la description. Son propriétaire m'attend devant.



Nous faisons connaissance puis il me fait parcourir la maison, en escalier au pied de la falaise de calcaire bourguignon. Il me précède dans ce labyrinthe vertical où l'on va, de pièce en terrasse, par des escaliers de bois ou de pierre. Bien sûr, la plus belle salle, la plus vaste, la mieux éclairée, est son bureau où trône l'outil de travail, l'écran de l'ordinateur. C'est là-dessus que défile la documentation qui fournira la matière des prochains livres.



Dans les recoins et sur les étagères s'empilent, bien classés, livres et revues.

Serge sort des photos, évoque des souvenirs. Il a rencontré **Serge Dassault** chez son voisin, le **musée** de **Savigny-les-Beaune**.





Après avoir tenu un magasin de maquettes à Dijon, il a installé un commerce sur une aire d'autoroute. Il a dû reconstruire sa maison après un éboulement du surplomb calcaire

Serge évoque ses recherches du moment : le **Dewoitine 501** dont le livre sortira au printemps prochain, les avions **Max Holste**- le **Douglas DB7**

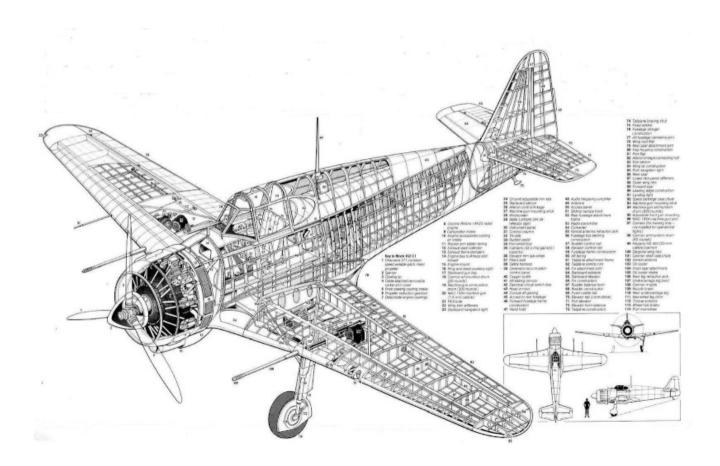
Tout document ou renseignement nouveau est le bienvenu.

L'après-midi passe trop vite. Serge propose d'autres rencontres plus longues. Il est vrai que son magnifique village bourguignon est un peu à l'écart.

De plus, la vie ne l'a pas toujours favorisé. Sa compagne a disparu trop vite et ce vide pèse. Vivre seul, malgré le passage de travailleurs est difficile, surtout dans une maison où il faut sans cesse emprunter des escaliers. Ce n'est pas un obstacle pour les innombrables chats qui sont les hôtes affectueux et gracieux de Serge.

J'étais venu avec mon épouse et Serge nous avait fort bien reçu. Il faudrait revenir, mais l'actualité apporte son lot d'imprévus

Aussi, je suis sûr que Serge serait ravi de recevoir d'autres visites de passionnés d'histoire de l'aviation.



MB-152

Signé Jean-Claude MARCHAL

Pierre Lussignol

La région lyonnaise a son peintre de l'Air...cette honorable confrérie dont le talent a été reconnu par le Ministère de la Défense à tel point que ses membres sont invités sur les bases et « couvrent » l'évènementiel.

Jean-Claude Marchal peint avec prédilection la **BA 942 du Mont Verdun** Il en magnifie les structures, les radars en particulier.







Il va également sur d'autres bases dont il ramène de magnifiques portraits des avions, de leurs équipages et des mécaniciens.





Pour les découvrir il faut profiter de ses expositions. La dernière était à Vienne, **galerie LETY.** Lieu lumineux mais un peu juste pour accueillir son œuvre. Nous avons pu, à quelques-uns, la visiter et rencontrer l'artiste, qui a un tas d'anecdotes à raconter sur ses contacts avec le personnel de l'Armée de l'Air.





Alors si vous aimez les beaux fuselages, l'ambiance des ateliers ou de la piste, les hommes et les femmes de l'Air au travail, ne manquez pas la prochaine exposition de Jean-Claude Marchal.





Philatélie aéronautique

Christian Bellet

Jean MERMOZ

Si les philatélistes connaissent bien les timbres qui lui sont dédiés, il paraît nécessaire de rappeler sa disparition tragique, il y a 80 ans!

C'est en effet le **7 Décembre 1936** qu'il a émis son dernier message : « coupons moteur arrière droit »...depuis, c'est le silence.





L'Océan Atlantique Sud garde son mystère, bien que de très nombreuses « explications « ont été proposées depuis, sachant que le magnifique hydravion LATECOERE 300 « LA CROIX DU SUD » n'était pas exempt de défauts...et que son pilote rayonnait bien audelà de l'aviation...

La France, bien sûr, mais aussi les pays que MERMOZ avait reliés avec tant de courage ont célébré sa mémoire à travers des créations philatéliques multiples.





Aujourd'hui, la disparition de « l'Archange » à l'âge de 34ans peut paraître lointaine, mais n'est-il pas plus que jamais nécessaire de souligner les hautes valeurs qui animaient cette personnalité hors du commun ? Et de les partager avec la jeunesse trop souvent désabusée en montrant quelques témoignages internationaux.

Maryse HILSZ

Les aviatrices remarquables sont nombreuses depuis le début du XX° siècle, et cela est d'autant plus respectable que la coopération masculine n'a pas toujours contribué à leurs succès.

Maryse HILSZ est de ces personnalités rares, qui, animées de courage autant que d'audace, parvient à vivre sa passion jusqu'à cette disparition tragique en service commandé le **30 janvier 1946**, à l'âge de 44 ans, sur SIEBEL 204, non loin de BOURG en BRESSE.

Car c'est au grade de Sous-lieutenant qu'elle est affectée en 1945 au GLAM, elle qui finançait son brevet de pilote en participant à un concours de saut en parachute en 1924... sans être monté dans un avion auparavant! Elle a été détentrice de nombreux records de vitesse et de distance dans les années 1930, le plus marquant restant le record d'altitude féminin le 23/06/1936 à 14310 m. à VILLACOUBLAY sur POTEZ 506 de 770 ch. Inégalé à ce jour pour la catégorie avions à hélices!

Son fort caractère lui a permis de surmonter ses origines modestes qui l'obligeaient à réparer elle-même son avion, une vie privée marquée par la perte de son compagnon André SALEL, les missions hasardeuses pour l'Armée de l'Air jusqu'en 1940, sans oublier les activités de résistance au sein du réseau BUCKMASTER d'AIX en PROVENCE!

Ces trop rares créations philatéliques nous rappellent le 70° anniversaire de sa disparition.





Nécrologie

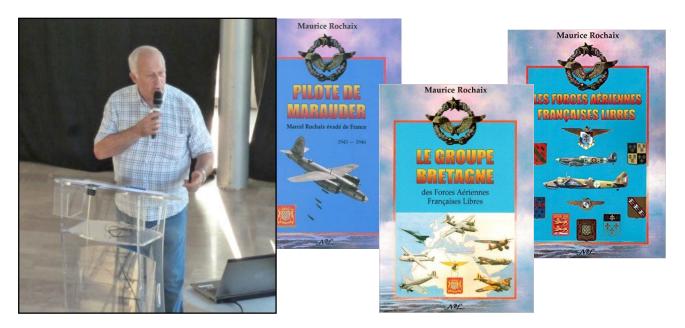


Maurice ROCHAIX

Yves Boël

Le 13 juillet à l'hôpital Mermoz de Lyon, Maurice Rochaix s'est éteint suite à une grave maladie. Il avait 73 ans et habitait Genas dans la maison de son père, capitaine du « Groupe Bretagne » et dont il nous conte le parcours dans une série de trois livres. Il était membre du Conseil d'Administration de la SLHADA. Sa gentillesse et sa serviabilité ont été appréciées.

Maurice était correspondant du Progrès zone-est, et nous a beaucoup intéressés par ses conférences données auprès d'associations militaires et civiles de la région.





Inauguration de l'allée du Groupe Bretagne à Genas

(le 4º à partir de la droite, au côté du Maire Daniel Valéro à sa gauche)



Allée du Groupe Bretagne, dans le Parc de l'ancien château de Veynes à Genas



Maurice à gauche, au Salon des livres d'Histoire de l'Est Lyonnais à Corbas en 2015 en compagnie de Mme Danielle Coste, Présidente de la FPEL

Toujours souriant, ici au repas lors d'une Assemblée Générale dans le restaurant « le W » à Bron.

(Maurice le 1er à gauche)



Alain SAUTY

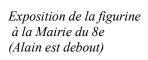
Le **3 août**, c'est notre ami **Alain Sauty** qui nous quitte à 68 ans. Il habitait sur les hauteurs de St Jean-la -Bussière, au nord d'Amplepuis. Membre du Conseil d'Administration de la SLHADA depuis de nombreuses années, ses interventions étaient toujours empreintes de sagesse.







Au Musée du Cercle militaire de Lyon





Portrait d'un ami disparu, Alain Sauty

Le Messerschmitt 109 a percuté le sol et propulsé son pilote dans un autre ciel. C'était le 3 août, dans sa soixante-huitième année. Depuis plus de quatre ans Alain agissait sur les commandes pour disait-il « prendre du badin ». Hélas, la volonté, aussi forte soit-elle n'a pas suffi.

Alain participait à la vie de notre association depuis une dizaine d'années. Il assurait en particulier les relations avec d'autres musées comme le Musée Militaire de Lyon, le Mémorial Citoyen de Mâcon, le Musée Barthélemy Thimonnier d'Amplepuis. Il excellait à nouer des contacts qui débouchaient sur des actions communes. Alain était en effet un homme d'initiative et d'action qui savait aimanter les volontés des membres d'une équipe vers un résultat.

Alain nous a fait profiter de la documentation, tant papier que numérique, qu'il recueillait et classait avec un soin méticuleux, qualité sans doute cultivée déjà dans sa vie professionnelle d'imprimeur. Aviation, automobiles, armes,



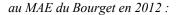
monuments, minéralogie, tout l'intéressait, avec une préférence pour la période 1939 -1945 et sa composante germanique.

Alain avait un grand sens de l'accueil. Plusieurs fois il nous reçut dans son « Berg Hof », son nid d'aigle à flanc de colline dominant le lac des Sapins et point de repère pour les Mirage en maraude qui passaient à sa verticale. Nous avions alors l'honneur de visiter sa bibliothèque, univers quasi sacré de livres, maquettes, figurines et autres trophées. La journée se terminait immanquablement par un passage à table, pour déguster des plats à base de charcuterie locale qu'il mitonnait lui-même

Sa bonne humeur et son optimisme étaient communicatifs. Jusqu'au bout il fera abstraction de sa maladie et nourrira des projets. En témoigne la conférence - interview exceptionnelle de Guy Stimbre en début d'année dont il fut un des initiateurs et acteur.

Alain a laissé son empreinte dans la vie de l'association. Sa présence est associée à beaucoup d'activités et de lieux. Autant d'occasions de conserver sa mémoire.

Que sa famille, son épouse, ses deux filles, ses gendres sachent la grande estime et la grande affection dans lesquelles nous le tenions. Les petits enfants auront de qui tenir.



(Maurice Rochaix le 1^{er} à droite Alain Sauty le 3^{e})



Marc ROSTAING

Yves Laurençot

Marc Rostaing décédé le **28 septembre** était un pape du maquettisme. Il était contrôleur militaire et a exercé son art à Satolas, puis au Mont Verdun avant de partir à Solenzara. Il a fini sa vie en Allemagne à Munich. Marc avait contribué à la création du CAC - Camouflage Air Club - avec son ami Paul Camélio et il a produit de nombreux articles dans le Camouflage Air Journal jusque dans les années 70.

Il collaborait également à certains périodiques aéronautiques. Personnellement je lui dois de m'avoir ouvert le domaine de la maquette et de l'histoire de l'aviation. Entre 1972 et 1973 j'ai passé de longues heures à l'écouter dans le cagibi de 1,5 m par 4 qui lui servait d'atelier.

Lors d'une récente visite au Mt Verdun j'ai pu constater que le nom de Marc Rostaing n'était pas oublié car il a beaucoup contribué à la conservation des traditions de la BA-942 « capitaine Robert ».

Nous exprimons à son épouse, Rosy, nos sincères condoléances



Serge BLANDIN

Yves Laurençot

Serge Blandin qui nous a quittés le 17 octobre était un homme de grande valeur mais également d'une grande modestie. Il peut être connu des anciens comme étant le dessinateur qui produisait les célèbres silhouettes noires de l'Album du Spotter dans Aviation Magazine. Il était correspondant de plusieurs associations britanniques et américaines.

Membre de la SLHADA dés les premiers jours, il en était devenu le Vice Président, fonction qu'il occupa jusqu'en 2002. La maladie l'avait éloigné de nous mais nous avions conservé des liens avec son épouse qui nous tenait au courant de l'évolution de son état de santé.



Hommage par notre Président Jacques BAILLET

La SLHADA présente ses condoléances les plus attristées et sa profonde sympathie à la famille de Serge BLANDIN, dont nous souhaitons honorer la mémoire.

Après des études aux collèges St Joseph et Hyppolyte Fontaine à Dijon, au cours desquelles il se révèle un excellent dessinateur, il entre dans la vie active au sein de la CG2E en qualité de dessinateur, à Villeurbanne.

Passionné d'aviation, il compte parmi les tout premiers adhérents de la SLHADA, dont il a été le Vice-Président délégué.

Il a, également, exercé ses talents de dessinateur chez Aviation Magazine à ses débuts, ainsi qu'au sein de l'Académie des Peintres de Montchat.

Il est, encore, à l'origine de la création de l'Aéromusée, créé le 02/10/1993, dont il a été le premier Président.

Enfin, il était le représentant, en France, du 492^e Bomber Group américain, plus connu sous le nom de « Carpet Baggers ».

Ingénieur chef de groupe à la fin de sa carrière, il était membre de la société des électriciens, radioélectriciens et électroniciens.

Fidèle adhérent de la SLHADA, il nous laisse l'image d'un homme affable, discret, dont les recherches historiques et les écrits illustraient son souci de la rigueur et de l'exactitude.

Le sillon qu'il a laissé au sein de notre association nous encourage à nous inspirer de son exemple dans la poursuite de nos actions.

Requiescat in Pace.

23 juin 1929 DIJON - 17 octobre 2016 HEYRIEUX Eglise du Bon Secours, Lyon 3e, le 20 octobre 2016





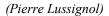
C'était en 1992

Nos Insolites

Un avion, dans le jardin!

Pendant que madame pend le linge, monsieur se prépare à décoller !

A chacun sa tâche. mais attention à la longueur de la piste!







Bien agréable ce type d'aile de « mouette inversée » spécialité du Corsair!

(Yves Boël)

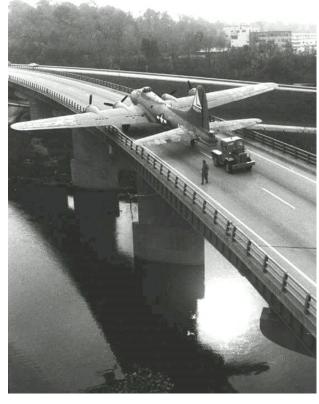


(Yves Laurençot)



Voila ce qui arrive quand le décollage vertical est trop rapide!

Belle habileté du pilote pour se poser sur un pont, à peine plus large que le train !





Tout compte fait, je trouve mon habitation plutôt spacieuse avec sa belle entrée. !

Yves Laurençot



Lors de ses escales, la jambe du train avant de Concorde, ne manquait jamais de recevoir la confirmation du passage, de l'avion par un autocollant.





Comment reconnaître un avion breton ?

A son immatriculation...!

(photo prise sur l'aérodrome de Brest)

(Riri du Forez)





Essai d'un nouveau type de pneu carré sur un A 380 à Londres

(Yves Laurençot)

Aujourd'hui c'est le grand jour, c'est sa 1^{ère} leçon de pilotage sur hélico.

(Yves Laurençot)



A **Saint-Exupéry** de bon matin, avant l'embarquement allez donc prendre un bon et beau café-crême chez « *Starbucks Coffee* » au côté de l'envol du Petit Prince!

(Yves Boël)











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

Chargés de Mission

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

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**