

SLHADA



Tableau de Bord

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

fête ses 20 ans de publication

N°41
Janvier
2020

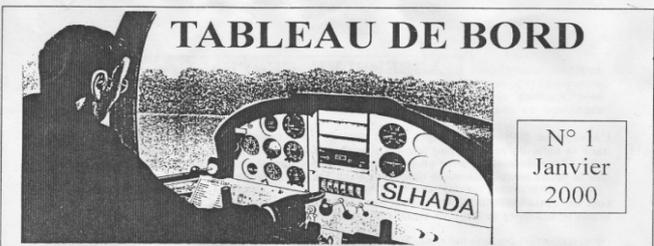


TABLEAU DE BORD

N°1
Janvier
2000

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

Editorial

Pourquoi "Tableau de bord" ?

A bord d'un avion, l'équipage dispose du tableau de bord pour connaître les paramètres techniques qui conditionnent le vol, et informer les passagers de la régularité de celui-ci. SLHADA se doit de se doter d'un moyen de communication avec ses membres.

Ainsi "Tableau de bord" sera un bulletin d'information et de communication vers les membres, et inversement ceux-ci pourront s'exprimer librement dans une rubrique à leur intention.

Sa fréquence de parution ? Cela dépendra de l'importance de l'actualité aéronautique et aussi de vos lettres et de vos articles.

Un grand nombre de membres se retrouvent mensuellement lors de nos réunions à Bron, mais n'oublions pas ceux, qui par suite de leur âge, de l'éloignement ou de leurs activités, ne peuvent participer à la vie active de l'Association, mais qui soutiennent notre action. "Tableau de bord" est destiné à l'information de tous les membres.

SLHADA qui se veut un "carrefour de rencontres" ouvert à tous les passionnés d'aviation et de son histoire, qu'elle soit locale ou régionale, voire nationale et internationale, mettra en place au cours de l'année 2000, des informations sur Internet.

L'Aéro-Musée, vitrine de notre Association, est fermé au public depuis le 31 décembre dernier, dans l'attente de la mise en place, je l'espère, d'une nouvelle équipe dans une structure plus adaptée à l'accueil du public.

Nous souhaitons que l'année 2000 vous apporte de bonnes nouvelles aéronautiques.
Meilleurs Voeux à toutes et à tous.

Paul MATHEVET,
Président

Membres du Bureau
Président : Paul MATHEVET - Vice-Président Délégué : Serge BLANDIN
Secrétaire Général : Jacques BAILLET - Secrétaire Administratif : Philippe BROCARD
Bibliothèque : Georges BOYER et Daniel GERBE

Contacts téléphoniques : Paul MATHEVET 04.78.00.17.33



SLHADA

Tableau de Bord

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

N°41
Janvier
2020



Tableau de bord du Mirage IV

*Cette revue « Tableau de Bord » peut être consultée **en couleur** sur Internet grâce au code confidentiel communiqué à tout adhérent qui en fera la demande.*

Pour plus de renseignements : contacts_lhadabron69500@gmail.com



EDITORIAL



Voici dix ans que la SLHADA a quitté la plateforme aéronautique de Bron pour s'installer au Fort de Bron, contigu à l'aéroport. Mais Janvier 2020 ajoute une balise aux activités de l'association.

En effet, Tableau de Bord a vingt ans. La parution continue de notre bulletin d'information et de communication n'a cessé de s'étoffer, passant de six pages à son premier numéro à près de cent pages pour certains numéros récents. C'est dire l'intérêt que notre publication semestrielle, initiée par Paul MATHEVET, l'un des fondateurs de la SLHADA en 1986, a suscité auprès des adhérents et de la communauté aéronautique. Toujours attendue, elle incarne le lien qui a pérennisé notre association, la source épistolaire de bien d'autres échanges ou rencontres, mais aussi le

vivier de nouvelles adhésions.

Ces vingt ans nous donnent, également, l'occasion de rajeunir notre première de couverture en modernisant tous nos instruments de bord, que nos lecteurs pourront détailler à loisir.

Après les 30 ans de la SLHADA en 2016, les 20 ans de Tableau de Bord en 2020, voici, également 10 ans que l'aéromusée a réouvert son hangar au public, au sein de trois vastes salles rénovées qui donnent un relief particulier et attrayant à leur contenu, grâce au talent de Pierre BIARD, notre Conservateur. Vitrine de notre association, l'aéromusée, fondé en 1993 et présidé par Serge BLANDIN, est le prolongement de notre riche bibliothèque, de nos volumineuses archives et le lieu de ralliement de tous les amateurs de reliefs historiques de l'Aviation, dont Bron est l'un des berceaux.

L'accueil au Fort et à l'aéromusée, depuis deux ans sur un thème historique préalablement étudié, permet aux élèves des écoles primaires de Bron et de leurs professeurs des écoles de concourir, au moyen d'un quizz, au tirage au sort de trois baptêmes de l'air offerts par notre partenaire, l'Aéro-Club du Grand Lyon.

Nous remercions vivement M. Denis BLANDIN, fils de Serge BLANDIN, pour la cession à la SLHADA des archives de son père, qui recèlent des pépites qu'il conviendra de valoriser dans la durée au terme de leur inventaire.

Vous découvrirez, au fil des pages de ce 41^e Tableau de Bord, mis en page par Yves BOËL, le foisonnement de nos activités, avant d'évoquer celles programmées l'an prochain lors de la prochaine assemblée générale annuelle.

Bonne lecture à bord du Mirage IV et joyeuses fêtes de fin d'année à toutes et à tous !

Le Président,
Jacques BAILLET

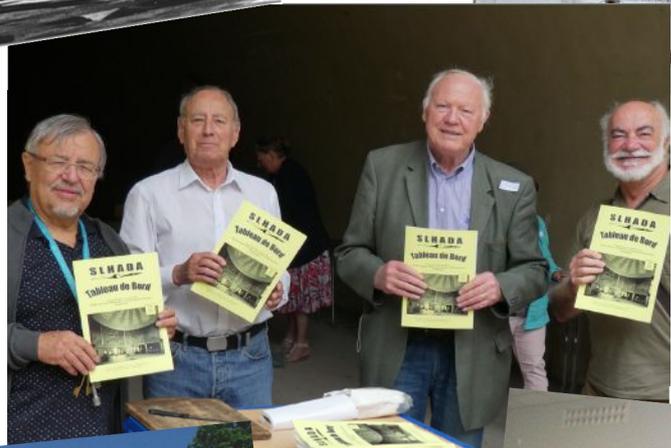
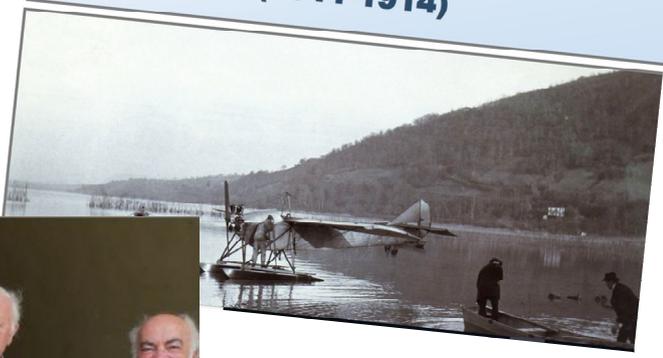




LA SAGA DU « REPUBLIC » F 84



Raymond de Montgolfier
Avions et hydravions
(1911-1914)



Sommaire

p3	:Editorial	
p6 :	Activités internes	
p7-8		- Devoir de mémoire pour les élèves
p9-13		- Pique-nique et film
p14-15		- <i>Conférence</i> : « La saga du Republic F 84 »
p16-17		- Journées Européennes du Patrimoine
p18-25		- <i>Conférence</i> : « Raymond de Montgolfier : avions et hydravions »
p26-27	Présence extérieure	- Baptême de l'air avec l'ACGL à Lyon
p28-29		- Commémoration au « Veilleur de Pierre » à Lyon
p30-31		- <i>Conférence</i> : « Concorde, entre technique et politique »
p32		- Exposition « Saint Exupéry et l'Espagne » à Lyon
p33-36		- AG de l'URAA à Caluire
p37-38	Nos stands	-Forum des Associations à Bron
p39-40	Nos rencontres	- Cérémonie pour Pégoud à Montferrat
p41-43		- JEP aux Ailes Anciennes de Corbas
p44-45	Histoire régionale	- Collision du 22 août 1938 à Petit-Parilly
p46-54	Biographie	- Adj/chef Louis Durand
p55-56	Voyages	- Vol avec ACGL au Musée de l'aviation d'Ancône
p57-61	Faits historiques de l'aéronautique	- Campagne du Rif
p62-63	Philatélie	- 80 ans du premier raid entre la Nouvelle Calédonie et la France
p64-65	Insolites	
p66	Il nous a quittés	- René Bosredon

DEVOIR DE MEMOIRE

Le 14 juin les élèves de CM2 des écoles de primaires de Bron rendaient leur copie .

Qu'avaient-ils retenu de cette démarche effectuée en compagnie de leurs enseignants et de parents dans les musées du Fort et de la SLHADA et pour certains sur le site des Glières.

Le résultat nous le vîmes sur le podium dressé cour des cavaliers , face au tunnel, pour faire face aux aléas météorologiques. Les classes ont lu des textes et la chorale enfantine nous a gratifié de la Marseillaise, du Chant des partisans et de l'Ode à la joie , hymne européen .

Une exposition de dessins ou photos montrait le caractère collectif de ce travail .

Auparavant, le maire de Bron , initiateur du projet , a donné la parole aux différentes associations participantes: Anciens Combattants, Fort et SLHADA . Ce fut l'occasion de montrer la part que , la vie aéronautique, tant passée que présente, peut prendre à Bron , avec notre musée, nos conférences et nos liens avec l'Aéro-Club du Grand Lyon .



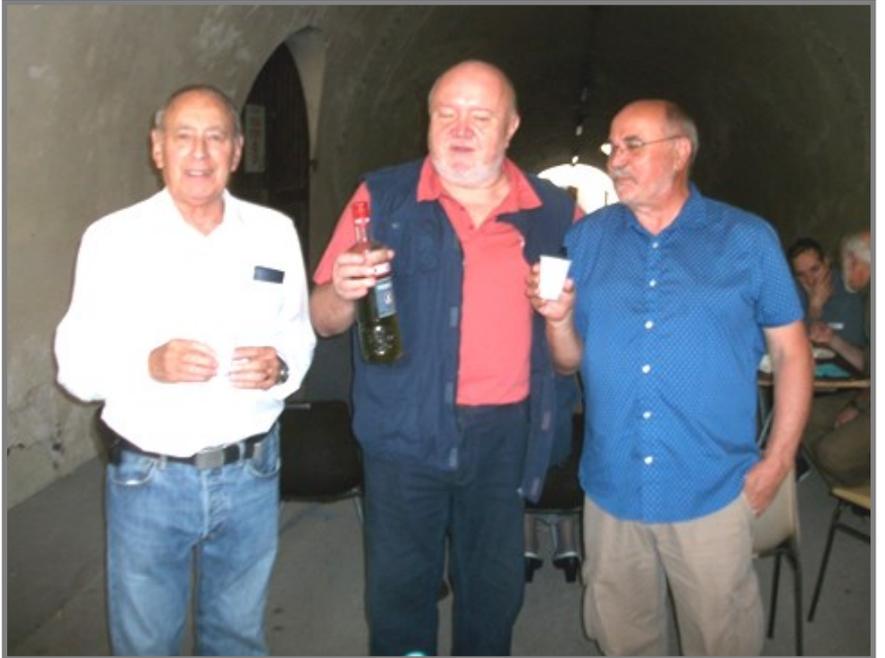
PIQUE-NIQUE & CINEMA

Samedi 15 juin



La combinaison arts de la bouche et 7^{ème} art semble chez nous faire bon ménage et réjouir moult adeptes . « A la fortune du pot » semble avoir provoqué des vocations de « master chef » en cuisine. Les plats rivalisent en originalité et saveur . Ne parlons pas du vin , car chacun dans ce domaine veut faire connaître son cru préféré.

Surtout , l'édition 2019 aura été l'occasion d'une chaleureuse rencontre entre les utilisateurs du fort: l'association du même nom, la SLHADA , les archers et même les apiculteurs venus avec un pick-up chargés de délicieux bocaux . Les langues allaient bon train , tant pour satisfaire les papilles que pour alimenter les conversations. Heureusement, la météo , mais surtout Pierre nous rappela que nous étions également venus pour un divertissement aéronautique, en l'occurrence un film américain de 1962 . Chacun y trouva ce qu'il cherchait : réalisme de l'action et des matériels, jeu de l'acteur principal et même intrigue sentimentale. La magie des salles noires de notre jeunesse opéra puisqu'un échange passionné prolongea le film bien après le fatidique terme « The End ».



- Louis et ses cubis
- Alain qui n'apporta pas que de la tisane
- Un « Tableau de Bord » très demandé
- Le cercle des dames



LA SAGA DU « REPUBLIC » F 84

samedi 14 septembre :

Conférence

de Claude Carry



Pour la première conférence suite à la reprise de septembre, notre webmaster Yves Laurençot a invité Claude Carry d'Avignon, qui se trouve être le second intervenant issu de Facebook.



Claude Carry est un incondicional de plusieurs avions célèbres. L'un des deux est le Mirage IV et le second est en fait une famille puisqu'il s'agit de celle des Republic F-84. Le premier le F-84 E et G Thunderjet, le second le F-84F Thunderstreak, le troisième le RF-84F Thunderflash pour ne parler que des principaux. Tous ces avions ont été largement fournis par les USA aux Forces Aériennes de l'OTAN, et la France les a utilisés en grande quantité. Les F-84 à aile droite ont servi à de curieuses expériences aux USA pour augmenter leur rayon d'action en les accrochant aux bouts des ailes d'un B-29 alors que les Thunderstreak et Thunderflash ont été, eux, accrochés sous le ventre d'un B-36 Peacemaker.



(C.R d'Yves Laurençot)



F-84 E Thunderjet



F-84 F Thunderstreak



RF-84 F Thunderflash



Une assistance attentive à cette saga du F-84 aux nombreuses modifications. Une conférence illustrée par une belle collection de photos et vidéos. Nous avons affaire à un spécialiste ! C'était sa toute première conférence. L'essai est transformé !

(C.R de Régine Selosse)

Le REPUBLIC F-84 n'a pas été qualifié du titre « mythique ».

Pour autant, il mérite que l'on s'attarde sur la longue histoire de ses concepteurs, ses études, ses modifications, ses extrapolations ;

Et puis, ses pilotes : les premiers pilotes français de chasseurs à réaction ont été formés sur F-84 aux ETATS-UNIS.

L'épopée vit le jour par l'implication d'Alexandre de SEVERSKI et Alexandre KARTVELI

*Pionnier de l'aviation militaire russe (malgré l'amputation d'une jambe), Alexandre de SEVERSKI sert son pays jusqu'à la révolution de 1917 Il s'exile vers les ETATS-UNIS et rejoint le Service des Armées américaines dès 1918. Sa formation d'ingénieur le conduira à déposer de nombreux brevets (notamment le 1^{er} brevet traitant du ravitaillement en vol).

Pour commercialiser ces brevets, sera constituée la « SEVERSKI AERO CORPORATION » ; Cette entité donne naissance en 1931 à la REPUBLIC AVIATION CORPORATION destinée aux conception/fabrication d'hydravions, mais surtout très vite à l'étude du « P-105 » destiné à concurrencer le Messerschmitt 109.

*Alexandre KARTVELI intègre « SUP-AERO » en 1922, œuvre comme ingénieur pour la « société LOUIS BLERIOT » puis la « société des avions BERNARD », avant de rejoindre l'équipe de SEVERSKI, majoritairement constituée d'immigrants russes échappés des purges de STALINE.

Il remplacera SEVERSKI fin 1939 ; L'entreprise avait fait de lourdes pertes mais il était surtout reproché à son fondateur d'avoir voulu lier des relations commerciales avec le JAPON.

La réussite du « P-47 THUNDERBOLT » durant la deuxième guerre mondiale, attribuera à REPUBLIC AVIATION COMPANY l'étude et la réalisation du « F-84 », le cahier des charges portant sur l'impérative utilisation du réacteur.

Après l'approche d'un réacteur GENERAL ELECTRIC, le choix se portera sur un « ALLISON » ;

L'on décida également de « prioriser » un accès facile au réacteur en vue de l'entretien ; donc intégration de ce paramètre dans le dessin des premières cellules.

1^{er} essais du F-84 le 28/02/1946 :

*vitesse 900km/h – distance 2500km – plafond 30.000 pieds.

*premières difficultés : la qualité de la peinture entraine un mauvais écoulement des filets d'air, l'avion présente une importante instabilité et les « virages à caber » aboutissent à une phase de vol « limite du décrochage ».

4 exemplaires de présérie « YP-84 » sont testés en 1947 :

Toujours des problèmes de compressibilité et la cellule en limite d'autodestruction à l'approche du « mur du son ».

*les F84-C et F84-D apporteront de nettes améliorations. Une 1^{ère} présérie, outre les modifications apportées, recevra des réservoirs en bouts d'ailes, un siège éjectable et l'équipement de rockets au lieu des mitrailleuses antérieures.

Dans le même temps, une version « US NAVY » est étudiée-abandonnée faute de motorisation suffisante.

Le F84-D répond au cahier des charges de l'USAF : amélioration de la motorisation, siège éjectable au point, charge utile majorée de 500Kg, maintenance plus aisée, carburant adapté aux conditions météorologiques, notamment hivernales. Il sera retenu pour servir durant la GUERRE DE COREE.

Le F84-E verra la production portée à 843 exemplaires dotés d'un train d'atterrissage de série et équipé de fusées d'aide au décollage de type « JATO »

Le F84-F « THUNDERSTRACK » devait répondre aux problèmes rencontrés sur le modèle précédent lors de la GUERRE DE COREE (motorisation plus puissante-verrière redessinée-entrée d'air ovale) Mais, dans le même temps, double handicap : pénurie d'aluminium aux ETATS-UNIS -surtout : les nervures et longerons en aluminium « forgé » et seulement trois presses spécialisées aux ETATS UNIS. Priorité donnée à la fabrication du bombardier B-47 présentant la même spécificité. Une partie de la fabrication est confiée à GM ; 1^{er} vol prévu en 01/1951-réalisé en 02/1952.

Le F84 – G

Conçu dans le même temps que le précédent – objectif ravitaillement en vol.

Initialement bidon par bidon puis « single point refuelling » ; la verrière est agrandie et consolidée , la cellule dotée de nouveaux aérofreins.

Il devient le premier chasseur présentant la capacité d'embarquement de la bombe atomique.

Le ravitaillement en vol opérationnel, le F84-G rejoint la guerre de COREE qui sera son baptême du feu !

DURANT LA GUERRE DE COREE, les F-84 toutes versions confondues, ont :

*réalisé 86 .000 missions

*largué 56 tonnes de bombes

*effectué 220 tirs de rockets

83 appareils ont été abattus par la D.C.A. ennemie.

RF-84 F- LA VERSION « Reconnaissance » du F-84F

❖ Cette version vit le jour dans le contexte de la « GUERRE FROIDE ».

❖ Les pays membres de l'OTAN devaient être équipés de ce type d'appareils et une extrapolation du F-84 F fut réalisée.

Différences/F-84 Fversion chasse + caractéristiques propres :

*entrées d'air situées dans les emplantures d'ailes.

*suppléments d'équipement « chasse » remplacés par les caméras et appareils photo.

*le pilote disposait d'un viseur avec dispositif d'enregistrement vocal.

*l'appareil pouvait recevoir 60 types différents de caméras et l'appareil photo retenu présentait une capacité de 100 photos/minute.

Le RF-84 F FUT LE 1^{ER} AVION DE RECONNAISSANCE DE TOUS LES TEMPS ;

Il fut utilisé par les 10 pays européens de l'OTAN.

Le F-84 EN FRANCE

Membre de l'OTAN, la France se vit confier 830 exemplaires de F-84.

Rappelons que l'OTAN « confie » mais ne se dessaisit pas de la propriété du matériel.

Les premiers F-84 sont livrés en caisses et arrivent par la mer au port de CHERBOURG en 1951.

3 exemplaires sont assemblés en 72 heures et livrés à la 3^e ESCADRE basée à REIMS.

Par la suite, les avions seront acheminés par porte-avion jusqu'à MARSEILLE , puis par barge jusqu'à MARIGNANE.

Les F-84 livrés à la France ne disposaient pas du dispositif de ravitaillement en vol.

L'entretien sera pour le moins « délicat » : Jusqu'à la « CRISE DE SUEZ », la documentation et les pièces détachées ne couvraient que 50% des besoins.....

88 exemplaires de RF-84 F ont été fournis à partir de 1955 – seule la France disposait de cette version

En 1953, lors d'une présentation en meeting sur l'aéroport d'ALGER-MAISON BLANCHE, le pilote et commentateur Jacques NOETINGER dénomma les pilotes et leurs F-84 « PATROUILLE DE FRANCE » .

S U E Z - 1 9 5 6

L'ARMEE DE L'AIR française est intervenue au cours de cette « crise » avec des DASSAULT MYSTERE IV et des F-84.

Seront acheminés 200 F84-F en provenance de REIMS, SAINT DIZIER et LUXUEIL , et 25 RF-84F en service sur la base de reconnaissance de STRASBOURG-ENTZHEIM.

Les Hommes et le matériel seront affectés :

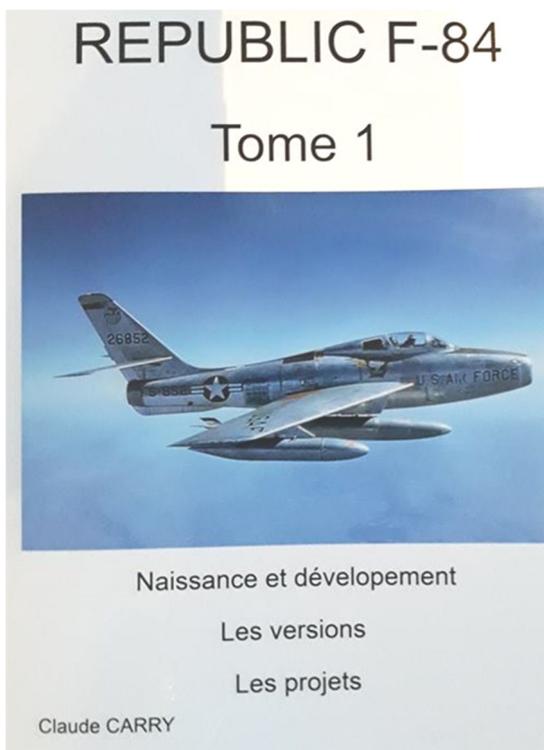
-sur l'île de CHYPRE, plus précisément sur la base aérienne britannique d'AKROTIRI.

-en ISRAEL, sur la BASE de LOD .

Selon leur lieu de cantonnement, les avions revêtiront une décoration différente :

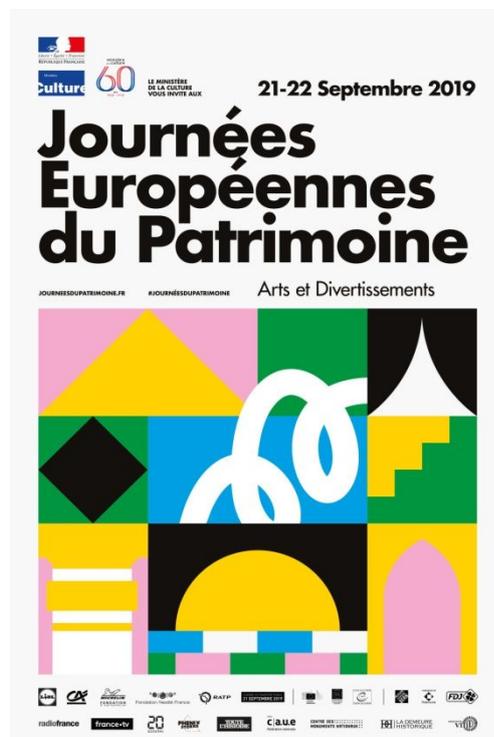
*à CHYPRE , bande de peinture noire en diagonale sur le fuselage.

*en ISRAËL, une bande de peinture identique mais positionnée verticalement.



Le 1^{er} Tome
présenté par Claude Carry

- samedi 21 et dimanche 22 septembre :



L'Aéromusée s'est enrichi en 2019 d'une nouvelle salle 18, riche de mannequins, d'une vitrine aux casquettes, du tableau de bord du Jaguar, et de bien d'autres pièces.



Un aperçu de 180°





Dès l'entrée, c'est un « manège » (fixe), de casques de parachutistes, qui nous accueille

Le tir à travers l'hélice, une préoccupation au début de la première guerre, et résolue en partie par l'invention de Roland Garros.



Une niche transformée en vitrine de présentation pour maquettes

Ces photos ne concernent que les nouveautés 2019, les autres pièces sont toujours présentes. et vous pouvez les retrouver dans nos précédents TB.

Notre « conservateur » Pierre Biard, toujours posté à l'entrée a enregistré pour ces deux jours 556 passages au suivi assuré par plusieurs de nos membres.

- samedi 19 octobre :

Conférence de

Claude Thollon-Pommerol



Raymond de Montgolfier Avions et hydravions (1911-1914)



Un descendant des frères Montgolfier réalise quatre hydravions avant 1914, en quasi-parallèle avec Henri Fabre

C'est cette histoire locale méconnue que nous présente Claude Thollon- Pommerol, conservateur du musée Adolphe Pégoud à Montferrat (38) et animateur du site « As oubliés 1914-1918 »

« Le nom de Montgolfier est universellement connu dans le plus léger, pourquoi n'en parlerait-on pas dans le plus lourd ? ». C'est ainsi que Raymond de Montgolfier dévoile son projet à sa mère : construire des avions. Nous sommes en 1909, à Charavines, en Isère. Louis Blériot n'a pas encore traversé la Manche, Henri Fabre ne déjaugera son hydravion canard que le 28 mars 1910.





Dès le 1er juillet 1909, Raymond de Montgolfier se met à l'œuvre : construire un hydravion. Il utilise pour cela les services du menuisier de Charavines, la maison Ribeaud. Le mois d'août est passé à travailler sur les plans et à entamer la construction de la cellule. Un moteur Mors, reçu en septembre, est essayé de suite

. Le RDM n°1 est mis à l'eau sur le Lac de Paladru, le 8 juin 1910. De conception originale - deux hélices en « push-pull » - il est le premier des quatre hydravions que Raymond de Montgolfier construira jusqu'en 1914, lorsque la guerre interrompra ses projets.

Ce n'était pas encore la Grande Guerre, sujet favori de Claude, mais au pays d'Adolphe Pégoud on s'essayait déjà à faire voler des avions, et plus précisément des hydravions en profitant du plan d'eau que constitue le lac de Paladru ou Charavines (au choix) . Le constructeur n'était pas un inconnu des choses de l'air puisqu'il portait le patronyme de Montgolfier, prénom Raymond . 4 prototypes furent essayés mais aucun n'obtint de bons résultats sur l'eau. Le lac n'est finalement pas une plate-forme idéale. Il faut le partager avec les pêcheurs dont les piquets des frayères disloquent un fuselage. Surtout les flotteurs plats empêchent tout déjaugeage. Henri Fabre pendant ce temps-là sur l'étang de Berre, décollait sur des flotteurs à redan, ce qu'il s'est bien gardé de faire connaître à son homologue dauphinois. Ce n'est qu'avec des roues, sur le terrain de Bron que les appareils voleront franchement.

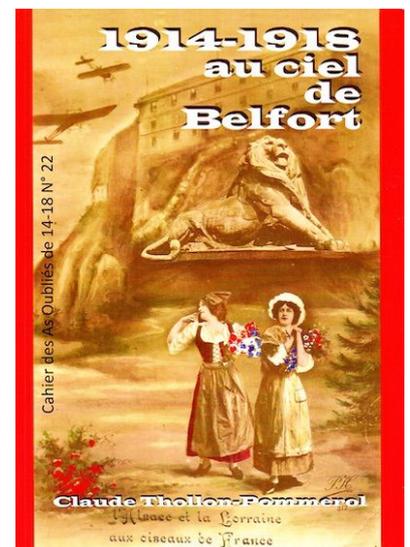
En 1916 Raymond de Montgolfier proposera son modèle 4 à l'aviation militaire. Sans succès, d'autres constructeurs étaient déjà en place avec des appareils aux performances confirmées et produits industriellement.

Ainsi se termina cette tentative locale. Raymond retournera après-guerre à la papeterie familiale

25 adhérents- 4 extérieurs

Claude Thollon-Pommerol, nous a laissé pour notre bibliothèque une brochure du musée Pégoud concernant les hydravions de Paladru et son 22 ème cahier des « As oubliés » consacré au ciel de Belfort.

(Pierre Lussignol)



samedi 16 novembre :

*Conférence
par Jean Schreiber*

Les premiers réacteurs 1935-1945 acteurs, technologie, avions



Après la présentation par notre Président, notre ami Jean Schreiber nous a présenté avec force documents et vidéos une très intéressante et large panoplie des premiers réacteurs étudiés et certains réalisés de 1935 à l'après-guerre dans les principaux pays du monde.



Une assistance nombreuse toute ouïe aux questions pertinentes du conférencier

Résumé de Régine Selosse :

Pourquoi les réacteurs ?

« LE TEMPS DU MOTEUR A PISTONS »révolu en 1935 ? Non, mais.....

Ses limites ont été atteintes :

- *poids exorbitant si on veut aller nettement plus vite
- *rendement des hélices plus faible constaté aux vitesses supérieures à 800 km/h
- *au delà d'un certain régime moteur, les pointes de pales d'hélices atteignent la vitesse du « mur du son »

Les bateaux ont, très tôt, été équipés de « solutions alternatives » : des turbines. Plus légères pour plus de puissance (plus chères aussi !)

Mais plus difficile avec de l'essence brûlée qu'avec de la vapeur.

Alors comment faire pour « envoyer de l'air vers l'arrière » ?

Reprenez TINTIN et surtout le Professeur TOURNESOL avec sa fusée lunaire !

Autres solutions envisagées

*Dès 1910 , le brevet de KARAVODINE : le pulsoréacteur : air-explosion-propulsion. 2,5kg de carburant pour 1kg de poussée. Pas au point avant 1935 et très mauvais rendement. Pas cher à fabriquer, peu durable

*le stratoréacteur : concepteur LORIN – sans dépôt de brevet. Ne fonctionne qu'au-delà de 500 km/h (comment accélérer jusque-là ?) et mauvais rendement en dessous de 2000km/h (cf LEDUC)

*l'esprit « turbine » : adaptation d'un compresseur centrifuge (principe de l'aspirateur)-rendement très moyen et faible taux de compression. Puis, compresseur axial (turbine à l'envers).

1935 : Le COLLOQUE INTERNATIONAL VOLTA , institution à la gloire du régime en place, se tient à la Villa Farnèse à Rome sur le thème « LA VITESSE AERONAUTIQUE ».

Les italiens détenaient alors le record de vitesse avec 709 km/h.

Pour autant le constat : perte d'oxygène avec l'altitude ; L'ingénieur RICARDO suggère qu'il faut améliorer le rendement des compresseurs si on veut redonner de la puissance aux moteurs à pistons en altitude. D'autres suggèrent le moteur-fusée ou le réacteur, qui n'existe pas encore.

LES INVENTEURS JUSQU'EN 1937

*La première « turbomachine » destinée à l'aviation fut suédoise (1932-1937). N'a pas tourné correctement au banc – température trop élevée – fonte de la turbine ==> Recherche de meilleurs aciers spéciaux.

*Dès 1930 , en Grande Bretagne , l'aviateur et ingénieur WHITTLE dépose un premier brevet pour une machine approuvée par la RAF. Le projet peine à décoller, faute d'investissements.

En 1935 , quelques « capital-risqueurs » sont trouvés ; WHITTLE est détaché de la RAF dans la société créée : POWER JETS.

A partir de 1937, le prototype, d'une poussée limitée fonctionne. WHITTLE obtient quelques soutiens supplémentaires.

*En Allemagne : Hans Von OHAIN, pilote de planeur, étudiant en physique, réfléchit sur la question après un voyage en JU 52 ; les vibrations constatées au cours de ce voyage sont à l'origine de sa recherche ! Son réacteur expérimental fut un « loupé », excepté qu'il crachait le feu du bon côté !

HEINKEL le soutient, lui donnant une année pour réussir. En 1937, son réacteur fonctionne.

*le Franco-Brésilien SENSAUD de LAVAUD, associé à André BRUNET (SNCAN-LES MUREAUX). Inventeur fortuné concepteur de la coulée des tuyaux en fonte par centrifugation et également de boîtes de vitesses automatiques, objet d'un contentieux avec les ingénieurs de Citroën. Son réacteur fonctionne aussi en 1937

*en URSS : ARKIP LYUL'KA : sans soutien avant de recevoir une autorisation gouvernementale en 1936/1937.

LE TEMPS DES INGENIEURS

-HEINKEL : fin août 1939, mise au point d'un réacteur pouvant se monter sur un avion, après résolution de gros problèmes de combustion.

Essais sur le HE 178 : poussée 430/450 Kg, 400 Kg dans l'avion.

Mais les gouvernes de l'avion insuffisamment soufflées, le rendent difficilement contrôlable au sol, avec nécessité d'employer les freins pour le diriger : 2 exemplaires construits, sur train fixe.

Arrêt des essais en 11/1939 néanmoins, présentation réussie aux principaux personnages de la Luftwaffe. Les deux exemplaires ont été détruits, probablement aux cours des bombardements alliés.

-WHITTLE : à peu près dans le même temps. 2^{ème} version très compliquée. Peut-être 200Kg de poussée mais problème d'étanchéité.

Faute de moyen financiers, WHITTLE utilise les pièces de ses précédents réacteurs ; conception d'un nouveau modèle presque standard, mais avec des chambres de combustion tordues pour limiter l'encombrement. De gros problèmes de combustion résolus par SHELL, de la même manière que par von Ohain. Fonctionne correctement au printemps 1940, mais n'est pas encore prêt à être monté sur un avion.

-en ALLEMAGNE , secrètement , la division « AVIONS » de JUNKERS conçoit un réacteur 100% axial mais échoue en raison de problèmes de température de turbine.

Le ministère fait le tour des motoristes pour lancer des études :

*Refus de DAIMLER-BENZ (MERCEDES)

*JUNKERS « MOTEUR », nationalisé, ne voit pas l'intérêt mais accepte un budget.

*BMW Ok puisque travaillait déjà sur le sujet.

-en HONGRIE , également quelques recherches

.

1939 - 1941

- ALLEMAGNE :

HEINKEL conçoit le HE 280, bi-réacteur armé, doté d'aérofreins, d'un train tricycle et d'un siège éjectable + bi-dérive pour meilleur soufflage des gouvernes. Le réacteur rencontre à nouveau des problèmes de combustion. Dans le même temps, il récupère la 1^{ère} équipe de JUNKERS. Les premiers essais interviendront sur le HEINKEL 111 : premier vol du He 280 le 2/10/1941 mais le réacteur ne tient pas les 10 heures sans casse minimum demandé.

Chez les autres Allemands, JUNKERS progresse avec une poussée de 600Kg et BMW développe un projet plus ambitieux mais aussi plus compliqué.

Le cahier des charges commun : le moins de nickel possible dans les réacteurs, métal dont l'Allemagne pensait manquer.

-GRANDE BRETAGNE :

WHITTLE arrive à ses fins. Le réacteur expérimental et pouvant être monté sur un avion est au point en 1941 et développe 650 Kg de poussée. Faute de moyens, la fabrication sera sous-traitée auprès de l'un des actionnaires, BTH. Les relations sont tendues avec BTH – quid de la fabrication en série ?

ROVER se positionne pour la série.

Construction du GLOSTER E28/39 – Train tricycle indispensable pour la tenue au roulage.

Vitesse obtenue : 480/560 Km/h .

Par ailleurs, ROLLS ROYCE recrute GRIFFITH, pour mise en œuvre de ses concepts des années 30, complètement indépendants des travaux de Whittle. Un premier prototype : le MI 41, qui mettra trois ans à fonctionner tellement il est compliqué.

-en FRANCE, dans la plus grande discrétion, travaillent concomitamment :

*SANSAUD DE LAVAUD

*RATEAU (Anxionnaz)

*Cie ELECTROMECHANIQUE.

Pour tous, les moyens s'avèrent insuffisants.

-L'URSS est envahie : l'équipe d'ingénieurs « réacteurs » est envoyée en OURAL pour la construction de moteurs de chars.

1941 – 1943

- en GRANDE BRETAGNE : tout part pour capoter en 1942 ! les anglais vont être « doublés » par les américains.

*WHITTLE réalise un modèle plus petit et plus puissant destiné à la série (W2) ; problèmes de compresseur. Les protos se succèdent mais ne sont pas « sériables » ; ROLLS ROYCE « offre » un an de coopération.

*DE HAVILLAND (Halford) obtient du Ministère les plans de WHITTLE, parvient à tout simplifier et calibrer pour une tonne de poussée.

*ROVER n'atteint que 450 Kg de poussée, mais le projet est industrialisable. ROLLS-ROYCE prend la main et la production est enfin certifiée en 1943.

-aux USA , début 1941, le CONSEIL SCIENTIFIQUE estime le projet infaisable :: le NACA (ancêtre de la NASA) soutient très mollement. Seul LOCKHEED a des idées car ils connaissent les problèmes de la grande vitesse.

L'USAAF (Arnold) prend la main en rapatriant de GRANDE BRETAGNE le W2 avec WHITTLE.

Avec l'utilisation de meilleurs alliages ; GENERAL ELECTRIC fabrique rapidement sa version du réacteur Whittle qui équipera le XP-59. Les dérivés de ce réacteur seront fabriqués à 15 000 exemplaires.

LOCKEED conçoit le XP 80 dont le premier vol interviendra en janvier 1944.

-en FRANCE, RATEAU poursuit, CEM projette un nouveau réacteur. SANSAUD DE LAVAUD est sollicité pour collaborer avec les Allemands,-VICHY donne son autorisation. En désaccord, il part à MONACO, mais piégé, il est arrêté pour collaboration et passe 6 mois à la prison de MONTLUC. Libéré pour raison diplomatique (rappelons qu'il est citoyen brésilien). Il abandonne l'aviation.

-en URSS , le projet ne remporte pas de succès.

-en ALLEMAGNE , MERCEDES abandonne son projet aussi compliqué qu'ambitieux, HEINKEL s'allie avec HIRTH (moteurs des BÜCKER), malgré l'obstruction tentée par Messerschmitt. Le Heinkel 280 est abandonné, suite à l'impossibilité de fiabiliser les réacteurs maison, et ne sert plus que de banc d'essai pour d'autres moteurs.

Par contre le Messerschmitt 262 progresse. Doté initialement (et judicieusement) d'un moteur à hélice et équipé dans un premier temps de réacteurs BMW qui cassent. La version suivante fonctionne avec des réacteurs Junkers, mais beaucoup de problèmes liés au train classique. Difficile à mettre en ligne de vol et à décoller. En parallèle, « l'affaire du 210 » éclate – des centaines d'avions ont été ferrailés car trop dangereux – Willy MESSERCHMITT est en grande partie limogé.

En bref, tout le monde est en retard en 1942 – DAIMLER BENZ abandonne. Reprise de la progression en 1943 avec le BMW 003 sur l'ARADO 234. (Avion très lourd et difficile à faire décoller pour cette raison).

Chez JUNKERS , la série est au point fin 1943.

LES MISES EN SERVICE EN 1944

Objectif commun : entrainer les pilotes et concevoir des avions différents des prototypes.

-GRANDE BRETAGNE : LE GLOSTER METEOR opérationnel en janvier – participera à la chasse aux V1 dès juillet 1944

-ALLEMAGNE : Début septembre 1944, premiers vols opérationnels du MESSERCHMITT 262 versions Chasse + Chasseur-Bombardier. L'ARADO 234 à la même époque.

1945

*le réacteur HEINKEL 109-011, considéré comme un « lot de consolation » pour les équipes de von Ohain, arrive trop tard.

*les MESSERCHMITT 1101 et TANK Ta-183 qu'ils devaient équiper n'ont pas volé.

*le BMW 003 est mis en service, avec une étonnante version fusée + réacteur. Testé 2 fois sur le ME 262 – Performances remarquables.

*PORSCHE conçoit un réacteur « bas de gamme » destiné à améliorer la portée des V1 : fabrication en 130 h au lieu de 500-600 h pour les autres réacteurs allemands.

1944 – 1945 : LA FILIERE CENTRIFUGE

-GRANDE BRETAGNE : ROLLS ROYCE avec le « NENE », DE HAVILLAND obtient une homologation avec fabrication en série, POWER JET améliore encore le W2. A côté, ROLLS ROYCE poursuit le projet axial de GRIFFITH en le simplifiant, ainsi que METROVICK mais qui abandonnera par la suite.

-USA : GENERAL ELECTRIC n'a pas (encore) les moyens de produire en grande série, et le J33 dérivé de leur version du réacteur Whittle sera fabriqué par ALLISON. PRATT et WHITNEY fabriquera le « NENE » sous licence. WRIGHT passe complètement à coté.

-FRANCE : SANSAUD DE LAVAUD à nouveau arrêté pour collaboration, sera finalement acquitté au bout de deux ans. Le réacteur RATEAU-Anxionnaz ne fera pas d'exploits . CEM reporte son projet de turbopropulseur.

Récupération des ingénieurs allemands de l'équipe DAIMLER-BENZ par TURBOMECA ; qui crée une filiale en Allemagne pour l'occasion avant de ramener tout ce monde en France.

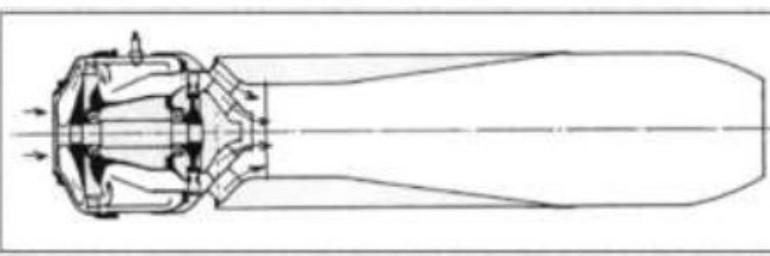
Récupération de l'équipe BMW (Oestrich) qui donnera lieu à l'ATAR

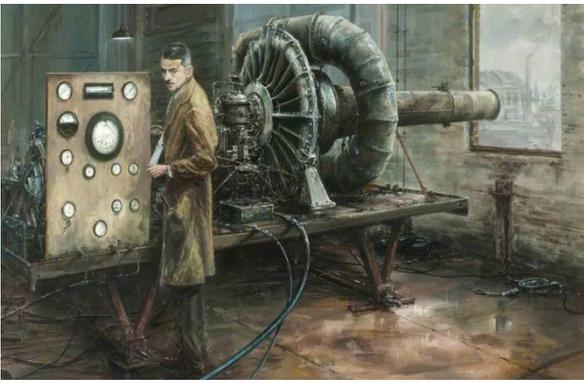
-URSS : premier vol du bi-réacteur SOUKHOÏ 11 en 1946, équipé des réacteurs de LYULKA. Echech quasi-complet de la « transfusion technologique allemande forcée » ; l'URSS finira par copier ROLLS ROYCE...

Epilogue :

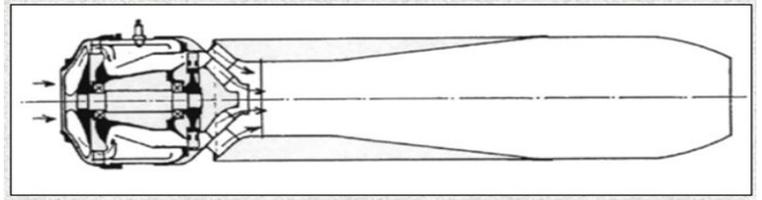
Le réacteur de SANSAUD DE LAVAUD avait été enterré dans les jardins des ouvriers qui l'avaient construit. A son décès, sa veuve en fait don à un des ingénieurs qui avaient travaillé avec lui (Edouard Primet, lyonnais d'origine). Quand celui-ci revient à Lyon en 1959, il offre le réacteur au Musée de l'Air et de l'Espace, où il est visible, mais absolument pas mis en valeur.

Dimitri Sensaud de Lavaud

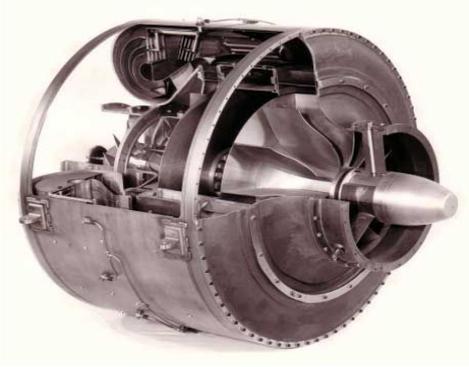




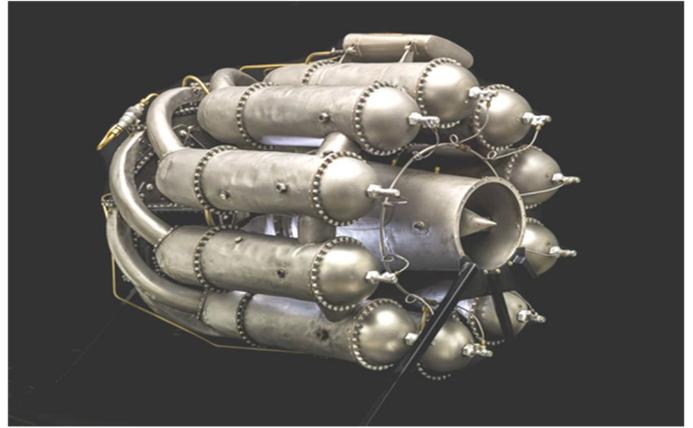
Whittle 1937



Sensaud de Lavaud 1937



Von Ohain 1939



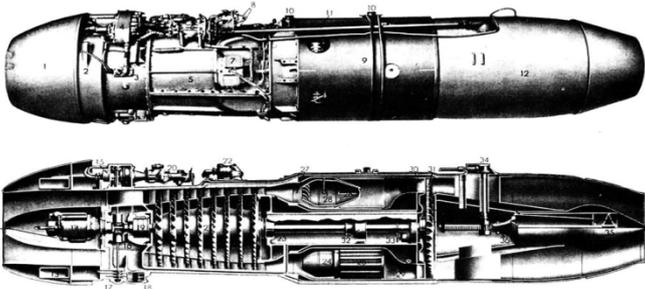
Whittle 1941



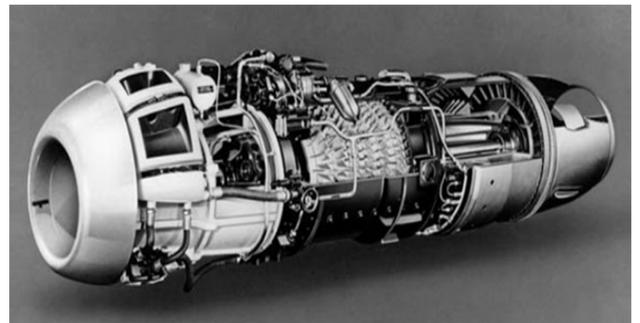
He 178 1939



Gloster E 28/39



Jumo 004



BMW 003



Proto du Gloster Météor



un des protos du Me 262



XP 80 US



Le ROBIN DR 400 Régent F-HIYE retour du ciel

LES ENFANTS et L'AVION

SAMEDI 8 JUIN 2019

Grâce à la SLHADA, mais surtout à l'ACGL, la mairie de Bron, les enseignants CM2, et ... leurs bonnes réponses aux questions de notre quizz, Juliette, Léna et Benjamin ont pu faire un petit tour au-dessus de l'agglomération lyonnaise.

C'est un des aboutissements de la démarche « Mémoire » initiée l'an passée par la mairie de Bron, qui a fait venir dans nos locaux et ceux de l'association du Fort les élèves de CM2 des 4 écoles primaires de Bron .soit plus de 200 élèves que nous avons reçu en 5 journées.

Les liens tissés depuis plus d'un an avec l'Aéro-Club du Grand Lyon ont permis de monter cette opération. Leur amabilité, et la qualité de leur accueil, le plaisir des enfants et de leurs parents, la complicité de Madame Météo qui nous a offert une brève fenêtre de « temps de curé » en ont fait une matinée très agréable.

Gageons que cette expérience donnera à ces enfants brondillants le goût des choses de l'air, la curiosité pour leur environnement et le passé ainsi que l'envie d'apprendre.

Il a fallut faire un choix. Les autres élèves se retrouveront le vendredi 14 juin à 18 H au fort pour une restitution. Ils relateront sans doute qu'ils ont découvert le riche passé de leur ville et sa participation à la vie nationale. Nous aurons contribué à leur faire découvrir la facette aéronautique de leur ville qu'ils pourront continuer à enrichir.



Les représentants de la SLHADA, le pilote de l'ACGL, les parents et les enfants.



Une sérieuse visite pré-vol par les enfants



Au retour, des sourires de satisfaction

- **samedi 27 juillet** : « *Veilleur de Pierre* »
Place Bellecour Lyon
Commémoration

Ce samedi 27 juillet nous étions une cinquantaine de personnes réunies à Lyon, Place Bellecour, devant le « Veilleur de Pierre » pour le 75ème anniversaire de l'exécution de cinq résistants.

Albert
CHAMBONNET,
Pierre CHIRAT,
Gilbert DRU, Léon
PFEIFFER et René
BERNARD.

Tous assassinés froidement par les Allemands en représailles à l'attentat contre le 'Café du Moulin à Vent'



Albert Chambonnet était Officier dans l'Armée de l'Air.
Il reste dans l'Armée de Vichy après l'armistice tout en participant activement à la résistance.
En octobre 1943, sous le pseudonyme de Didier, il devient le chef régional de l'Armée secrète.
En janvier 1944 il devient le chef régional des Forces françaises de l'intérieur pour la Région R1.
Le 10 juin 1944, il est arrêté place des Terreaux à Lyon et remis à la Gestapo.



Des gerbes ont été déposées par les familles des cinq suppliciés ainsi que par la représentante du préfet du Rhône, le représentant du Maire de Lyon en la personne de Jean-Dominique DURAND, adjoint au Maire et délégué à la Mémoire et aux Anciens Combattants. L'Armée de l'Air était représentée par le colonel commandant la Base Aérienne d'Ambérieu qui porte le nom d'Albert Chambonnet accompagné d'Alain Devornique au nom de l'ANORAA.



La SLHADA était représentée par notre Président Jacques Baillet et notre Vice-président Pierre Lussignol accompagné de Jean-Claude Mathevet et Yves Laurençot (texte et photos)

Mise en page ; Yves Boël

voir également : Cahier SLHADA
« Bron durant la seconde guerre mondiale » p30



Présence extérieure

- vendredi 27 septembre : Bron - Espace Pestourie

Conférence d'Yves Laurençot : **Concorde**
entre technique et politique



Présentation de notre conférencier Yves Laurençot par le Président Jacques Baillet



C'est le moment, 50 ans après le premier vol, de s'intéresser à cette aventure technique, politique et commerciale aux dimensions mondiales.

Le premier et dernier (à ce jour) avion de ligne supersonique a volé du 2 mars 1969 au 27 juin 2003. 20 appareils auront été construits dont 14 connaîtront un service commercial. Après la gloire, la désillusion n'en sera que plus grande. Le plus rapide, le plus beau, le plus prestigieux, le fruit d'une entente entre politiciens et industriels de deux pays mais aussi au fonctionnement très coûteux, se verra interdit de vol. Néanmoins le défi aura été assumé pendant 27 ans par Air France et British Airways, une tout autre ampleur que les quelques vols postaux réalisés par son rival soviétique le TU 144.

(Pierre Lussignol)

La présence de 35 personnes - parmi lesquels 13 adhérents de notre association - toute ouïe à l'évocation de la vie de ce bel oiseau, depuis sa gestation, sa naissance, jusqu'à sa mort et peut-être comme le Phénix !

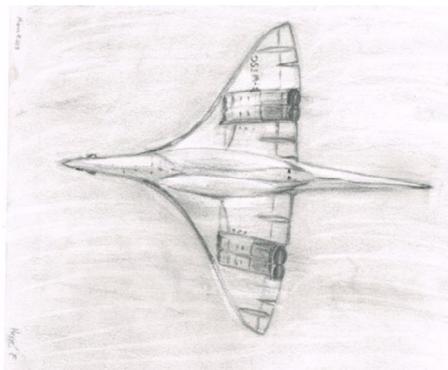


(Yves Boël)



En effet, deux projets d'avions de transports supersoniques : à gauche le **QueSST** de Lockheed-Martin destiné à étudier la possibilité de réduire le BANG sonore en vol supersonique et à droite l'**Aerion AS2**, un projet d'avion d'affaire supersonique qui devrait voir le jour dans les deux ans qui viennent.

dessin d'Hervé Foucadier



ANTOINE DE ST EXUPERY et L'ESPAGNE

La SLHADA a assisté au vernissage de cette exposition à laquelle elle avait été invitée par l'un de ses membres, Lefort André-Claude. Il se trouve qu'il est un grand ami de M. Pedro TENA TENA professeur à l'institut Cervantes de Lyon . Ce dernier nous a magnifiquement exposé par la parole et ses panneaux , les liens entre Saint-Exupéry et l'Espagne , tant dans le cadre de son séjour comme chef d'escale à Cap Juby pour l'Aéropostale que comme journaliste-reporter au cours de la guerre civile.

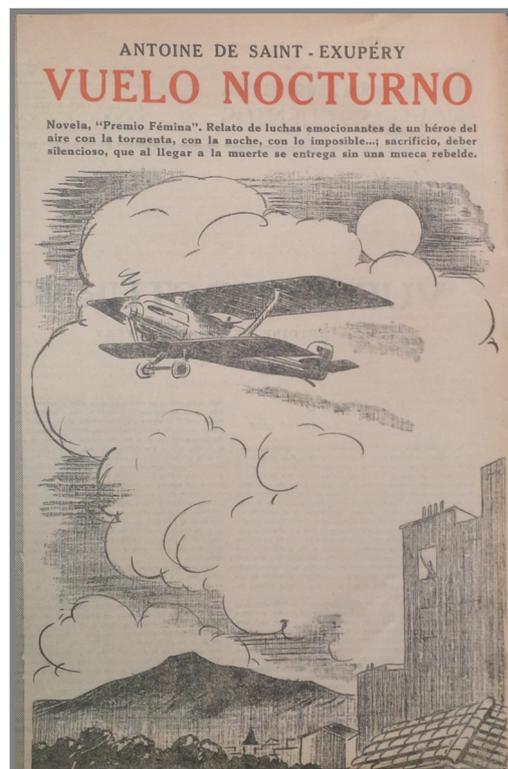
Le cadre universitaire, en l'occurrence la bibliothèque de la Manufacture des Tabacs convenait parfaitement pour honorer le grand lyonnais et son hispanisme. Il faut croire que Lyon III « Jean Moulin » accorde beaucoup d'intérêt à St Ex puisqu'elle lui avait consacré une exposition en 2014 sur sa période new-yorkaise.

Pour nous , SLHADA, qui détenons un riche fonds sur l'aviateur-écrivain, c'est l'occasion d'élargir notre réseau pour guider d'éventuels étudiants qui s'intéresseraient à lui.

Pierre LUSSIGNOL



Monsieur
Pedro TENA TENA



Une partie de l'assistance





UNION REGIONALE DES ASSOCIATIONS AERONAUTIQUES (URAA)

Association créée le 24 février 1958 et refondée le 22 mai 2004.

AEA/ AEMA,, AALAT, ANORAA, ANSORAA, Aéroclubs CRA01, EALC, Comité Pégoud, RAFA, SLHADA, Vieilles Tiges.Ailes Brisées(associée)

Siège social : Maison Ferber 14 rue du capitaine Ferber 69300 Caluire et Cuire

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE

Maison des Associations « Ferber, » 14 rue du capitaine Ferber 69300 Caluire et Cuire

Vendredi 25 octobre 2019

Compte rendu (remis par Paul Guers-Neyaud)

1. Membres présents et représentés :

GCA(2S) Alain Perrollaz, Président de l'URAA
Jacques Baillet, Vice-Président URAA et Pdt SLHADA
Paul Guers-Neyraud, VP/secrétaire général URAA
Gérard Blanchard, trésorier et délégué régional AEA
Roland Minodier (ex.Pdt URAA et Délégué ASAF)
Pierre Lussignol (ANORAA/SLHADA)

Pierre Biard (RAFA/SLHADA)
François Pelletier, Pdt des Vieilles Tiges
Michel Guyotte, trésorier des VT
Michel Bennier, Président ANSORAA Rhône/Loire
Christiane Boulon (trésorière ANSORAA)
Claude Brun (porte- drapeau ANSORAA)

Invité d'honneur : Pierre Marnotte, Directeur Aéroport de Lyon-Bron

Invité :Jean Noël Gabolde (hélicos A.A.)

Absents/excusés :

Gal Jacques Marc (AEA), Emmanuel Grarre (Pdt CRA01), Bernard Tribble (Pdt EALC),
Yves Boel (Rédacteur du « Tableau de bord » SLHADA), Daniel Agulian (Pdt AEMA/AEA)
Michel Brault (AALAT /Valence), JC.Mathevet (Anoraa)
Claude Thollon Pomerol (Pdt Comité Pégoud/Montferrat)
André Monnet (ex Pdt FFVV), Philippe Moreau (hélicos A.A.)

2. Ouverture de l'Assemblée Générale par le Président.

Le Président Alain Perrollaz ouvre la séance à 10h50, souhaite la bienvenue aux participants dans cette salle « Saint-Exupéry » de l'historique Maison Ferber, décorée des posters d'aviateurs régionaux et donne lecture de l'ordre du jour. Il évoque la mémoire des défunts, en particulier Madame Nicole Laurent, épouse de notre camarade Guilhem Laurent (Colonel, Promo EA54) et propose une « minute de silence ».

Le Président évoque la réussite de la double cérémonie du 22 avril 2018 et passe la parole au secrétaire général.

3. Le Secrétaire gal. Paul Guers-Neyraud, évoque la cérémonie du Dimanche 5 mai 2019 au cours de laquelle furent honorés :

Marie MARVINGT, (Aurillac 1875 / Nancy 1963). Athlète et Aviatrice, 3eme française brevetée qui excella dans tous les sports, inventa l'avion-ambulance, traversa la mer du Nord en ballon, combattit dans les tranchées, devint héroïne de la résistance en 39/45 : la femme la plus décorée, la journaliste appréciée, l'infirmière infatigable ...et restée la plus méconnue !

Antoine POIDEBARD (Lyon 1878-Beyrouth 1955). Archéologue, Missionnaire jésuite, Aumônier des forces armées, Pionnier découvreur de l'Archéologie aérienne au Moyen-Orient (villes de TYR et SIDON), observations aériennes pour la distribution de l'eau aux nomades, grand ami de l'Arménie (photos-témoignages après le génocide de 1915).

Le Secrétaire général rappelle la nécessité de faire éditer avec l'aide de la Région Auvergne Rhône-Alpes la brochure pérennisant la mémoire des 18 aviateurs régionaux honorés depuis 8 ans ; cette brochure (partiellement réalisée à 20 ex. en 2013) réunit sur des fiches non reliées la photo des posters réalisés, accompagnée au dos du parcours historique de chaque aviateur; coût chez A3 Print environ 8 € (pour 300 exemplaires). Ce document-référence aux couleurs de l'URAA et de l'AURA serait proposé en priorité aux collègues et lycées afin de faire connaître le riche patrimoine aéronautique de notre belle Région.

Après un bref rappel de l'action urgente d'élagage des deux arbres masquant la stèle Saint-Exupéry, place Bellecour, le rapport d'activité est adopté à l'unanimité.

4 . Le Président passe la parole à Gérard Blanchard, trésorier de l'URAA qui donne lecture du rapport financier : le solde positif s'établit à 654,43€. A noter les dons Ailes Brisées (200€) pour la quatrième année, et la traditionnelle subvention de la Mairie du 2^{ème} arrondissement, (250 € à venir en novembre) pour participation au repas des porte-drapeaux, au restaurant « Espace Bellecour » où nous étions 33 convives.

Merci à Gérard Blanchard pour sa collecte réussie, des cotisations (45€) et subventions.

Le rapport financier est adopté à l'unanimité.

5. La parole est donnée aux différents représentants des associations afin d'évoquer leurs activités et questions diverses.

Le Pdt de l'ANSORAA, Michel Bennier, évoque la célébration de Pélussin : cérémonie toujours très suivie par la famille aéronautique et honorée de la présence de la famille du Cdt Bataille, leader des trois Mirage.

Le Pdt des Vieilles Tiges, François Pelletier, évoque les nombreuses actions nationales (18 décembre cérémonie de la flamme à l'Arc de Triomphe) et régionales majoritairement commémoratives des Vieilles Tiges. Il rappelle le repas de chaque premier mercredi du mois au restaurant « le Chalut » (Lyon 2^{ème}).

Jacques Baillet, Pdt de la SLHADA, conseille la lecture de l'excellent « Tableau de bord » d'Yves Boel qui retrace l'ensemble de l'activité très soutenue de l'association. // propose d'honorer l'exceptionnel et méconnu Louis Mouillard, découvreur du « gauchissement » des ailes d'avion qui inspira les Frères Wright. Observateur attentif des grands rapaces, il eut le premier la certitude du vol à ailes fixes.

Jacques Baillet continue à œuvrer pour le classement de l'historique hangar VI de Lyon-Bron, pour assurer sa survie (Paul Guers rappelle qu'à ce jour il n'existe pas de musée de la Montgolfière et pourtant à Annonay en 1783... !!)

Le deuxième Aviateur honoré sera Bernard Cordier, né à Lyon en 1912, parti en Lysander pour l'Angleterre, admis pilote dans la RAF, Syrie, Brindisi, Corse, débarquement de Provence... Air France chef-pilote sur Constellation, record sur New-york /Paris... et puis... moine trappiste à l'abbaye de Citeaux, vingt ans missionnaire au Zaïre... meurt à Citeaux en 1993 !

Représentée par notre ami Pierre Biard, la RAFA renouvelle au nom de Beatrix Mariaux-Gallet, « secretary », l'invitation à sa traditionnelle garden-party de juin. Pierre Biard responsable du Musée du Fort de Bron évoque le succès grandissant de cette riche exposition.

Le Président regrette l'absence de Bernard Tribble (EALC) fondateur du musée Clément Ader de Corbas, retenu à Paris pour l'obtention d'un nouvel appareil... félicitations !

Une visite a été effectuée à Bron auprès du Président du CRA 01, Emmanuel Garre ; une identité de vue a été constatée sur les objectifs de coopération avec son association qui regroupe plus de 4200 pilotes privés dans 104 aéroclubs...

Un grand merci est adressé par le Pdt. au Gal Hugues Danis pour la participation renouvelée des Ailes Brisées (200€).

Enfin, le Président rappelle l'action nécessaire, pour qu'à Lyon les aviateurs de la BA942 reprennent leur place : en effet les effectifs opérationnels dépassent les 1400 personnes. Il faut également continuer et amplifier les relations URAA/BA942. Le Président appelle l'attention de tous les membres sur l'intérêt de communiquer, même succinctement, les événements, projets, réflexions... qui seront alors transmis à la famille aéronautique par l'URAA (les autorités civiles et militaires reconnaissent l'existence bénéfique de cette URAA fédératrice)

Le Président passe alors la parole à l'invité d'honneur de l'assemblée générale :

Monsieur Pierre Marnotte, Directeur de l'Aéroport de Lyon-Bron.

-Monsieur Marnotte remercie de cette invitation qui lui permet de faire connaissance avec les riches associations aéronautiques, il évoque l'activité de l'aéroport de Lyon-Bron : 450000 mouvements d'avions, 10000 mouvements d'avions d'affaires, +20% en 2018, +10% prévus en 2019, la tour de contrôle est entièrement rénovée, un balisage axial lumineux envisagé. Bron est le second aéroport français après le Bourget pour l'aviation d'affaires (les avions des grandes sociétés augmentent en tonnage et en rayon d'action, USA, Moyen-Orient, etc). Mr Marnotte souhaite que le grand public « s'approprie son aéroport ». Il n'y a plus de conflits avec les riverains ; un meeting avec la Patrouille de France est envisagé, l'aide de l'URAA auprès de l'Armée de l'air est sollicitée.

Le bureau de l'URAA fait alors part de sa proposition de « baptiser » Lyon-Bron-Kimmerling, du nom de son initiateur le 12 novembre 1910 avec l'ouverture de l'Ecole nationale de pilotage Sommer et le 10 février 1911 réalisateur du premier vol d'aviation d'affaires Bron-Ruy-Montceau pour déjeuner avec son sponsor L.Cottin, bravant au retour une météo exécrationnelle pour se poser à Bron sain et sauf. Monsieur Marnotte prend acte de cette proposition.

Le Bureau de l'URAA remercie chaleureusement Mr Marnotte pour sa participation.

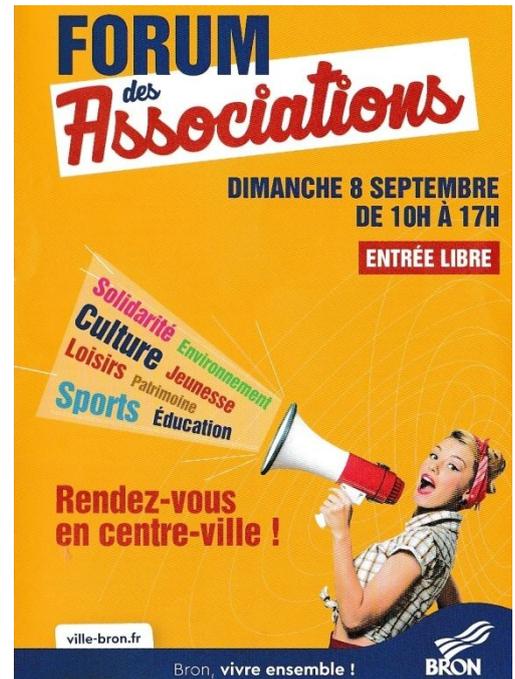
L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 12h20.

Le secrétaire général invite l'assemblée à se réunir autour du traditionnel verre de Chablis puis à participer au déjeuner sur place.



Nos Stands

- dimanche 8 septembre : Bron
Forum des Associations



Comme tous les ans, nous sommes présents dans l'Espace Roger Pestourie au sein du dynamique forum des Associations brondillantes. Nous hébergeons dans notre stand, l'ANORAA avec son président Alain Devornique (à droite)



(photo du Progrès)

A nos côtés se tient, Jacques Moulin également Secrétaire de la SLHADA et président du Club de l'Air



et autre composant du « pôle aéronautique » de Bron, avec quelques membres de l'équipe de l'ACGL (Aéro-Club du Grand Lyon) avec qui nous sommes partenaires



et bien sûr nos habituels voisins du Fort



VISITE A CELESTIN ADOLPHE FEGOUD

Le 13 juin , la municipalité de Montferrat et le Musée Pégoud célébraient les 130 ans de la naissance de Célestin Adolphe Pégoud. Yves Laurençot et moi-même avons eu l'honneur d'y être conviés. Une cérémonie a rassemblé devant sa stèle les maires de Montferrat , Petit-Croix (territoire de Belfort), les associations d'Anciens Combattants et bien sûr le club des Amis du Musée Pégoud.

Emouvante cérémonie au pied de l'église, près de la mairie et du mémorial départemental de la FNACA , avec le Mont-Blanc en toile de fond . Claude Thollon-Pommerol président des Amis a ouvert les discours , cédant la place ensuite aux maires de la commune de sa naissance et à celle de sa mort.

Auparavant il nous avait ouvert les portes du musée, une ancienne école bien adaptée pour présenter l'enfant du pays. Nous avons eu droit à une présentation personnalisée sur certains aspects peu connus du boucleur de boucle.

Tradition locale oblige , les participants se retrouvaient au restaurant « La Dinette » le bien-nommé, pour déguster la cuisse d'un volatile incapable de voler mais au goût délicieux , la canette



*Musée de
l'aviateur Pégoud*



MONTFERRAT (communauté du pays Voironnais)



Casque Guadeloupe de Moya



**Le conservateur
devant son musée**

Rencontres

samedi 21 et dimanche 22 septembre : *Aérodrome de Corbas*

(Yves Boël)

(avec des photos de Bernard Large)

*Journées Européennes du Patrimoine
aux Ailes Anciennes de Corbas*



JOURNÉES DU PATRIMOINE 2019
SAMEDI 21 et DIMANCHE 22 SEPTEMBRE de 10h00 à 17h30
ENTREE GRATUITE



AILES ANCIENNES DE CORBAS

- PRÉSENCE EXCEPTIONNELLE DU NORTH AMERICAN T-28 TROJAN / FENNEC
- CONFÉRENCES D'ANCIENS PILOTES MILITAIRES EN TEMPS DE GUERRE
- CAMP MILITAIRE U.S AVEC VÉHICULES D'ÉPOQUE ET PLUS DE 40 GI'S
- PRÉSENTATION DE LA RESTAURATION DU BOMBARDIER DOUGLAS A-26
- EXPOSITION STATIQUE DES AVIONS DE L'ASSOCIATION
- EXPOSITION DE TENUES DE VOL D'ÉPOQUE ET MAQUETTES



(restauration sur place, parking surveillé, accès handicapés)

AILES ANCIENNES DE CORBAS
Aérodrome de Lyon-Corbas, rue Clément Ader
69960 CORBAS

Le monde se rapproche, car c'est toujours un grand moment que de voir le MD 312 Flamant, au sol ou dans les airs



On attend la descente des pilotes, dont le président Christian Lucquet en leur réservant des applaudissements

C'est également la visite du hangar des AAC, ayant invité pour ces JEP, les Vieilles Tiges avec son président, ainsi que le Club de l'Air



Le fameux Invader Douglas A-26 encore en pièces détachées, mais en cours de restauration, est à la place d'honneur (voir aussi les TB 37 et 39)



Durant ces journées, des mini-conférences de pilotes, suscitent l'intérêt des visiteurs, dont celle d'Emmanuel Large présentant l'histoire des A.A.C et de la grande diversité d'activités du terrain de Corbas, clôturant ainsi ce beau moment aéronautique.



Avec la présence des inséparables



North Américain T6 Texan

Cessna L-19



avec la configuration « Bird-Dog »



**Et dans l'attente
des prochaines J.E.P 2020 !**

COLLISION DU 22 AOUT 1938

Ce soir-là à 22 H 05 , l'Amiot 143 N° 51 de l'escadrille 4/55 et l'Amiot 143 N°120 de l'escadrille 1/35 pratiquaient décollages et atterrissages sur la piste de Bron . Une collision entre les 2 appareils survint au-dessus du Petit-Parilly , à la limite des communes de St Priest et Venissieux . Il n'y eut aucun survivant parmi les 6 membres d'équipage .

L'accès aux archives familiales de Louis Durand , chef- mécanicien à Bron , (voir l'article qui lui est consacré) nous permet d'apporter des renseignements complémentaires à ce qui a déjà été publié sur ce sujet.



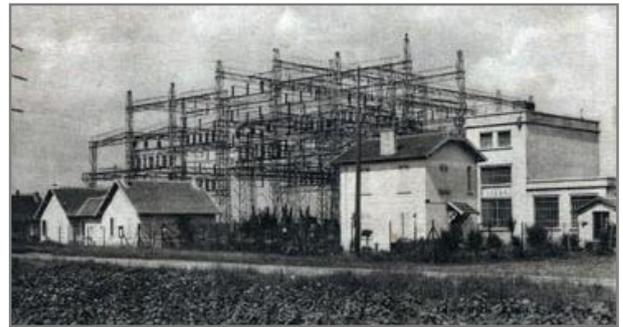
L'Amiot 143 N°120 avant et après l'accident





Les lieux de l'accident

L'hippodrome de Parilly vers 1970
et les installations de la « Société
de Transport d'Énergie des Alpes »
, poste de coupure de la ligne de
120 000 volts qui alimentait les



Louis DURAND

sous-officier mécanicien avions

une carrière bien remplie

1928-1945

Louis Durand , brondillant , sous officier-mécanicien de l'aviation militaire, a vécu cette époque où la France était coupée en deux, physiquement et idéologiquement.

Avant l'éclatement du conflit, au gré de l'évolution de l'appellation des unités stationnées à Bron, il est un chef de hangar apprécié . C'est dans cette fonction qu'il est surpris par le bombardement allemand du 10 mai 1940, dont il gardera, comme souvenir, celui d'avoir été projeté par le souffle des explosions.

Pendant la brève et violente campagne de mai—juin 1940, il joue un rôle efficace et courageux qui lui vaudra la médaille militaire. Replié en Algérie, à Sétif, percevant une dégradation de la situation, il juge bon de rentrer dans la métropole, pendant l'été 1942, sur sa base d'origine. Affecté à des tâches de gestion, il y est démobilisé, à la fin de la guerre. Il entame une carrière civile comme mécanicien...automobile à Bron, rue de Reims.

Son fils Pierre, sous-officier opticien de l'Armée de Terre, sa belle-fille Denise (union célébrée par Pierre Duboeuf, alors maire de Bron), son petit-fils Eric, passionné d'aviation, ont bien voulu nous confier carnets de vols et albums photos, en ajouter leurs commentaires.

Je les remercie de leur accueil, de leur amabilité qui nous permettent d'enrichir le patrimoine aéronautique de Bron et d'appréhender par les photos comment un aviateur militaire «de base» a pu traverser cette période particulière de notre histoire nationale.





VIE CIVILE

18 juin 1910 naissance

à Villeurbanne

3 juin 1933 mariage

1945-1982: garagiste à Bron



GRADES SUCCESSIFS

26 juillet 1928 2^{ème} classe

16 avril 1930 caporal

15 décembre 1930 sergent

1 juillet 1937 sergent-chef

1 octobre 1939 adjudant

31 décembre 1942 adjudant-chef

AFFECTATIONS

21 juillet 1928 engagement

26 juillet 1928 35^{ème} régiment d'aviation
à Bron

26 juillet 1928 35^{ème} escadre

1 octobre 1931 centre aéronautique 35

19 juillet 1938 GAR 514 (repli en AFN
le 21 juin)

31 juillet 1940 GAO 585 (arrivée
à Sétif le 6 août 1940)

25 août 1940 bataillon de l'air 200

1 septembre 1940 GR 1/36

1 août 1942 BA Bron (embarquement
effectif le 29 juillet à Alger)

14 août 1945 démobilisation après
3 ans de fonctions administratives

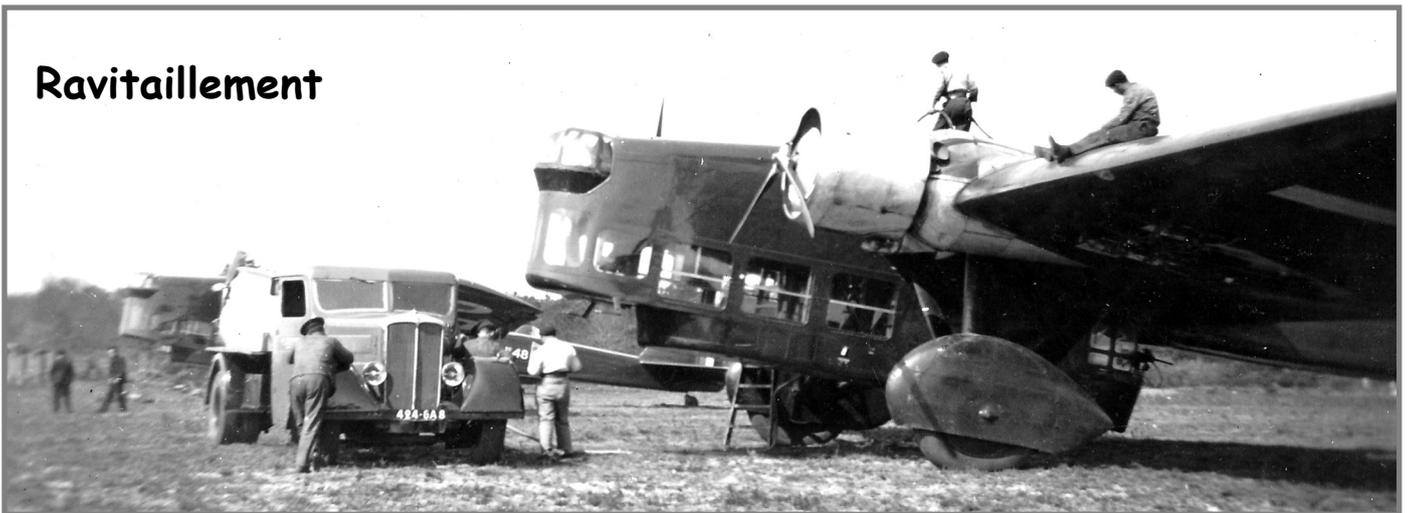


TEXTE DE LA CITATION

Le 9^e Lt Col en Chef Mullerum Cat Lt F.A. est à l'ordre de la Division Aérienne "Excellent adjudant mécanicien de la plus haute valeur morale et professionnelle, son unité ayant manqué de matériel avion à travailler jour et nuit pour rendre les avions disponibles. Le 10 Mai 40 sur le terrain d'Essey la Nancy a continué de mettre son avion en état sous le bombardement de d'aviation allemande. Les 11 et 12 Juin ayant son moteur touché par un obus de plein fouet a réussi à le remplacer dans le minimum de temps malgré le bomb⁵ et le mitraillages à basse altitude. A décollé avec son pilote à proximité de l'ennemi sur le terrain de Jalleneuve les Tertus dans des conditions difficiles le terrain ayant été rendu impraticable avant le départ des derniers éléments. A réussi à sauver son appareil et l'a conduit avec son pilote au AFN
Croix de guerre avec étoile d'argent.



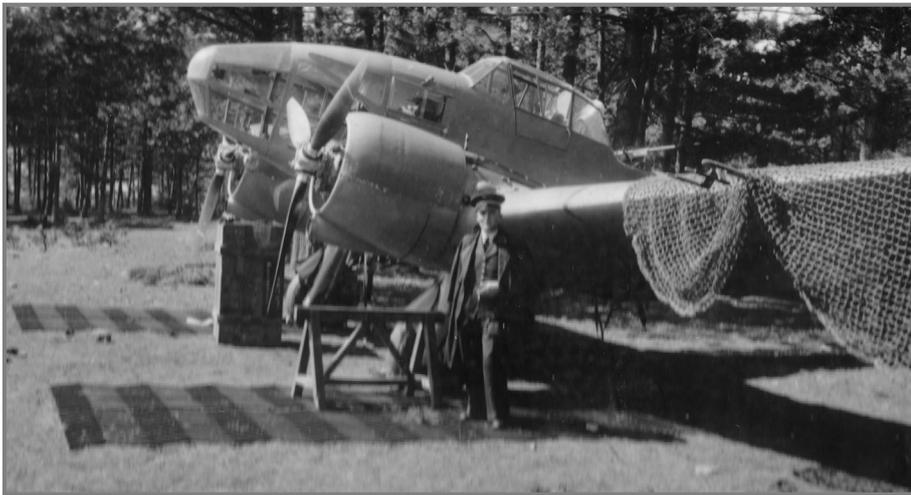
AMIOT 143





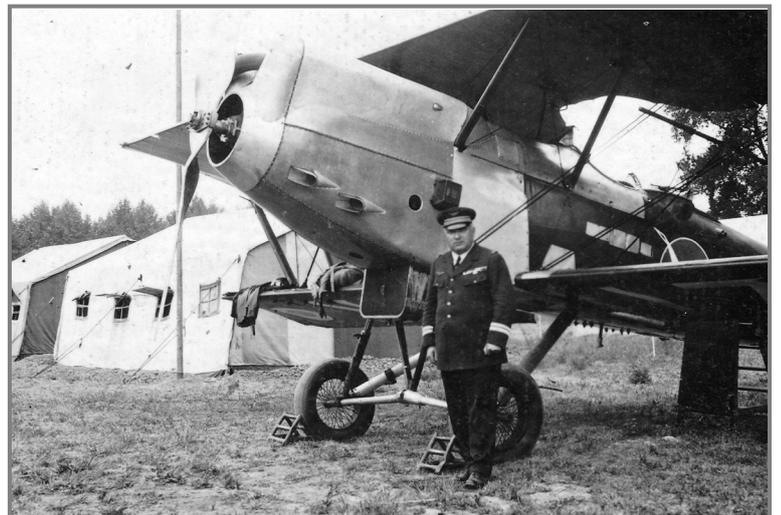
**Bréguet 19 en vol
vers Clermont-Aulnat
(1930)**

**Mureaux 115
à Chambéry-Challes**



**Potez 63-11
à Metz-Malzéville**

Potez 25





Le Blériot 110 qui battit en 1933 le record mondial de distance



VISITEURS

Potez 43



Max von Mulzer était un as bavarois aux 10 victoires
décédé par accident en 1916



**MAINTENANCE
et
DISTRACTIONS**





LES CAMARADES





Réception



Défilé

Prise d'armes



Cdt JOUHAUD

Sgt - chef MEUMER

Adjt DURAND

Général GIRIER

Remise de décorations

VOL AU DESSUS D'UN MUSEE

Montélimar-Ancône- 3 juillet 2019

Pierre Lussignol

Le musée c'est celui de l' Européen de l'Aviation de Chasse et les « voleurs » les pilotes de l'ACGL et leurs passagers de la SLHADA.

Le Robin et le Cessna n'ont qu'à suivre le ruban bleu sombre du Rhône. Après 35 mn de vol et un virage sur l'aile au-dessus de Montélimar, les avions se posent à quelques mètres de « l' Escale » restaurant au nom bien choisi.

Mais il faut d'abord le mériter et franchir l'entrée du Musée. La seule évocation de SLHADA nous vaut le tarif de groupe et surtout l'accompagnement par deux moustachus locaux, *Nicolas CHAREYRON* qui nous fera visiter la bibliothèque et l'atelier de restauration du Potez 36 et *Alain BES*, président du Musée qui nous ouvrira le hangar qui abrite le « Bronco » (dont il est le pilote).

Après avoir bénéficié de ce privilège, nous parcourons l'exposition extérieure et les différents hangars , dont le dernier installé, dans lequel les appareils sont magnifiquement mis en valeur.

« L'Escale » nous offre la fraîcheur de sa climatisation, l'amabilité de ses serveurs , un plat du jour savoureux terminé, comme il se doit à Montélimar par un nougat glacé.

Le vol de retour nous permet de compléter notre leçon de géographie et de repérer les différents terrains de secours.







L'AERONAUTIQUE NAVALE DURANT LA CAMPAGNE DU RIF

L'aviation a eu un rôle primordial lors de la campagne du RIF (1925-1926).

LES PREMICES :

L'état-major de la marine annonce officiellement le 19 août 1925 que le départ de l'escadrille 5B2 aux ordres du lieutenant de vaisseau CAMPARRON prendra effet le 26 août, dès que les conditions seront réunies pour partir.

C'est la première fois dans l'histoire de l'aéronautique française qu'une expédition aussi éloignée est lancée.

Afin d'être fluide, l'unité est rattachée administrativement au commandement de la marine au Maroc, basé à FES, mais elle est mise à la disposition du 37^e régiment d'aviation.

Le 27, quatre **GOLIATH** décollent du CUERS pour l'Espagne, Première étape, ALICANTE.

Le 28, deuxième étape, Direction CASABLANCA, Un GOLIATH se met en pylône et est gravement détérioré.

La 5B2 arrive le 5 septembre à FES qui sera sa base opérationnelle durant toute la campagne.

À peine arrivé et installé, le GOLIATH est envoyé en mission de bombardement sur ADJIR, douar d'où ABD EL KRIM est originaire, Ce site est adjacent au lieu de débarquement des troupes espagnoles.

Les bombardements continueront entre le 10 et le 19 sur la région d'AIN BERDA, TAOUERTA, le massif au BIBAIRE, TAGHAOUT, TAZROUT, EL BABA et GHALOUANE.

La procédure de bombardement n'est pas très optimale. En effet, nous sommes encore sur une procédure à un seul bombardier. L'étude du terrain étant chimérique, elle rend donc la navigation hasardeuse. Pour couronner le tout, les cibles sont localisées en montagne, donc difficiles à détecter ; ce qui augmente les risques pour l'équipage qui cherche à avoir des résultats probants.

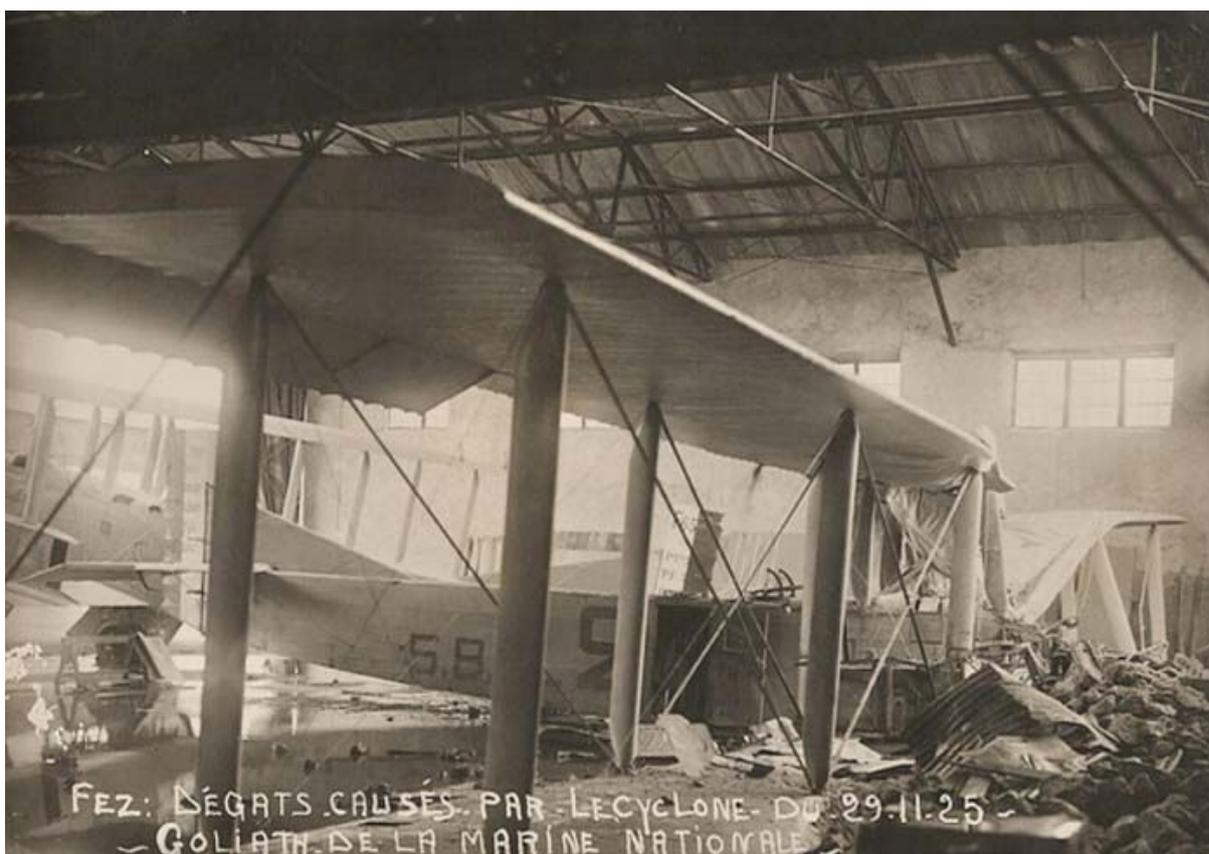
Le patron de l'escadrille modifie le chargement externe, nous passons à des bombes de 100 kg (deux fois plus lourdes que la dotation initiale).

Les conséquences de cette procédure amènent rapidement à la destruction d'un avion, en effet, le 23 septembre, l'équipage d'un FARMAN GOLIATH souhaite faire de son mieux pour faire mouche. Le pilote vole trop bas, L'aile heurte les arbres, et l'avion s'écrase au fond de la vallée tuant tout son équipage.

Après un mois d'opération, il est décidé de changer de tactique. Dorénavant, les avions voleront en groupe de trois. Ils voleront en formation serrée face au vent. La navigation et la visée sont accomplies par l'officier chef de bord sur l'avion du *leader*. Les deux autres avions larguent à l'imitation. Afin d'avoir un maximum de superficie, les lance-bombes sont actionnés individuellement avec un intervalle de 2 à 3 secondes. Les projectiles sont passés de 100 à 120 kg. (1)

Cette méthode est testée le 08 octobre sur AIN BOUCHARICK. Les Rifains reconnaissent très vite et très loin, le bruit caractéristique du bombardier. Ils ont donc largement le temps de fuir dans les montagnes, les pertes humaines sont limitées, quant aux pertes matérielles, elles sont perceptibles, ce qui entraîne un effet psychologique sur le moral.

Les conditions météorologiques de novembre ne permettent pas d'avoir pléthore de missions. À tel point que le 29, une tornade s'abat sur la base, provoquant, entre autres dégâts, l'effondrement d'un mur d'un hangar qui détruit un GOLIATH 5 B2.2 et une dizaine de Breguet XIV appartenant à l'aéronautique militaire.



MISSION PHOTOGRAPHIE :

Janvier et février 1926, les GOLIATH se lancent dans les missions photographiques en plus des missions de bombardement.

Les missions de photographie couvrent la région de CHEF CHAOUEN pour laquelle aucune cartographie n'existe.

À la mi-février, les tribus du DJEBEL TICHCHOUKT situé à une centaine de kilomètres au sud de FES se rebellent.

Deux appareils sont détachés à ENJIL au Sud-Est de BOULEMARE. Ils effectuent plusieurs bombardements sans objectifs précis. Les environs de la zone permettent de réaliser jusqu'à quatre missions par jour. Les charges sont réduites, en effet, les bombes sont de 40 kg, car le but est surtout l'intimidation. Très rapidement, le secteur redevient calme.

PAUSE TECHNIQUE :

Le 6 mars, la 5B2 atteint sa dotation de neuf appareils. Le mois de mars sera consacré à la remise en état du matériel. Cependant l'unité reçoit deux missions de bombardement le 9 et le 13.

OFFENSIVE GENERALE :

Mi-avril, les forces terrestres ont prévu une offensive générale. L'escadrille s'attache à sa mission de reconnaissance photographique. Cependant des tractations pour un cessez-le-feu sont entreprises, ce qui entraîne un arrêt de toute action offensive. Le chef Rifain a des revendications inacceptables pour la France, donc, les missions reprennent. Le 7 mai, les GOLIATH attaquent les objectifs de TARGUIST et ses alentours, Le lendemain, les troupes françaises lancent une offensive générale sur l'ensemble du front. En coordination avec l'offensive terrestre, la 5B2 bombarde entre le 7 et le 17.

Le 27 mai, l'unité se lance pour la première fois dans son histoire, dans le bombardement de nuit.

Le 29 mai, ABD EL KRIM accepte de déposer les armes.

Le point final de cette dure campagne est effectué par l'unité qui bombarde le 1er juin le souk EL-TLETA des KETAMA.

FIN DU CONFLIT :

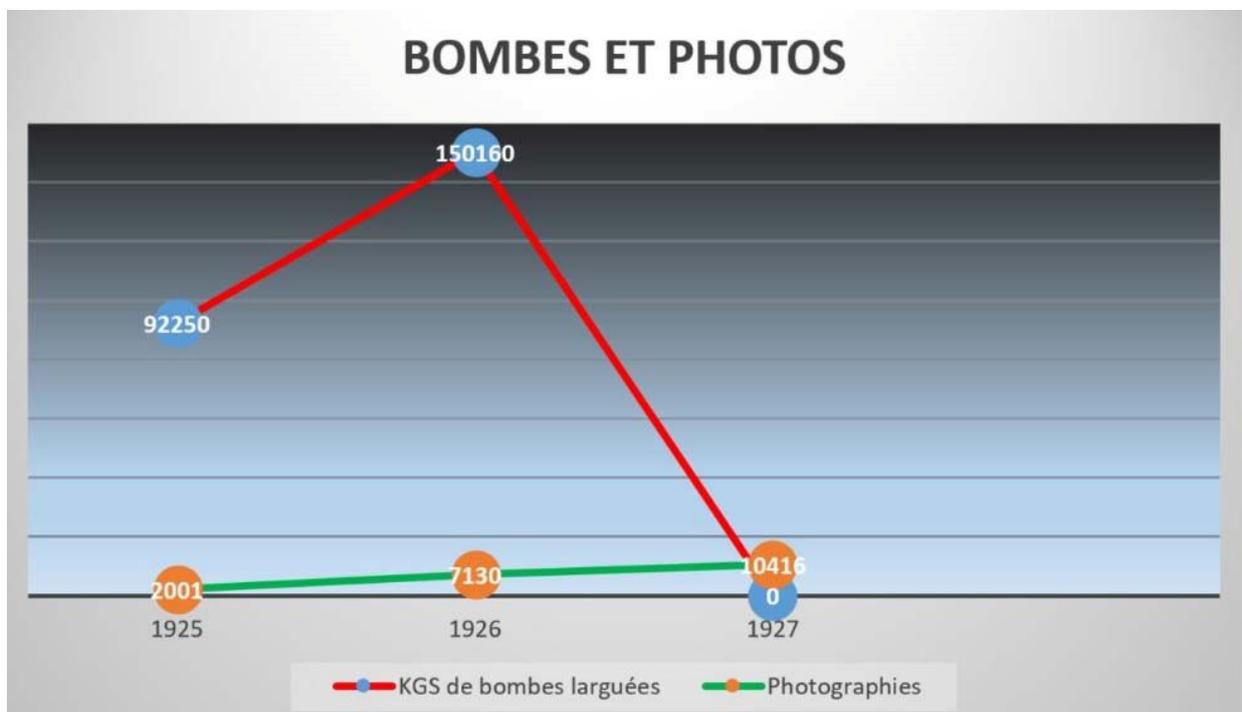
La fin du conflit oriente l'escadrille dans de nombreuses missions photographiques. À chaque mission, plusieurs centaines de plaques, couvrant une grande étendue de terrain peuvent être prises, permettant ainsi l'établissement d'une cartographie inexistante.

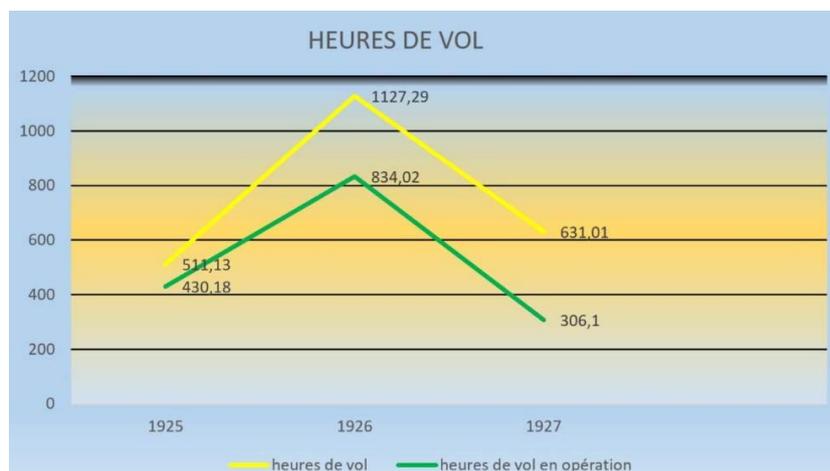
La diffusion des messages n'était pas la même qu'aujourd'hui, certaines tribus du DJEBEL BOU IBLANE, au sud de TAZA, refusent de déposer les armes. La 5B2 doit donc reprendre des missions de bombardement. Les insurgés se sont regroupés dans la forêt de TAFFERTE. Le bombardement manque d'efficacité à cause des arbres. Le 22 juillet, l'unité reçoit l'ordre d'utiliser des fléchettes comme durant la Grande Guerre.

20 000 fléchettes seront larguées le premier jour et 12 000 le lendemain. L'expérience est un échec, probablement parce que ces projectiles n'arrivent pas à franchir les épais feuillages.



Du 15 au 18 juillet, l'escadrille se contente de mission de surveillance, mais le 19, de nouveau, les activités de bombardement reprennent jusqu'au 22. Le dernier bombardement se fait à l'extérieur des bourgs, puis les animations aériennes diminuent. Les derniers défenseurs ne veulent toujours pas se rendre, et le 5 septembre, l'état-major ordonne le bombardement du village de TARRIA. Jusqu'au 02 octobre, il y aura encore quelques activités de bombardement, mais à l'issue de cette date, la 5B2 s'oriente vers la photographie dans le cadre de la cartographie





Le 2 février 1926, le LV CAMPARDON rédige une étude sur la mise au point du bombardement. Il s'agit des prémices du bombardement allié durant la Seconde Guerre mondiale. Hélas, ce rapport est resté dans les archives et pendant la campagne de France, nos bombardiers continuaient le bombardement individuel, avec les résultats que nous connaissons.

NICOLAS DE LEMOS

Né le 27 avril 1975 à Amiens dans la Somme, Nicolas de LEMOS est marié et père de 4 enfants. Il est passionné d'aviation depuis son enfance et fabrique sa première maquette d'avion à 5 ans (un Hurricane). Le 12 octobre 2019 il vient de terminer sa 376e (un Alphajet E).

Atteint du virus de l'aviation, il devient le plus jeune guide au musée de l'air et de l'Espace – au Bourget - dès l'âge de 15 ans. Il passe alors ses week-ends au musée de l'air où il s'évade dans des aventures aériennes. Les mercredis de son adolescence sont essentiellement consacrés au service historique de l'armée de l'Air, où il étudie le manuel de vol de certains avions. Il s'oriente désormais vers l'histoire de l'aéronautique.

En parallèle de ses études scientifiques pour la préparation de l'École de l'Air, il passe ses vacances scolaires sur les bords des aérodromes où il obtient son brevet de pilote de planeurs.

Ex-membre de l'association des amis du musée de l'Air et de l'association pour la recherche de documentation sur l'aéronavale, il devient rédacteur-en-chef d'une Lettre d'information « *Le Sioux* » dont l'objet est de relater l'histoire et la tactique militaire.

Il est auteur de plusieurs articles sur l'histoire de l'aéronautique et de la tactique militaire et de deux livres : *De l'art du commandement, réflexion d'un officier de réserve*.

CM-170 FOUGA MAGISTER / CM-175 FOUGA ZEPHYR

MD 450 OURAGAN (en cours d'édition).

Il est également conférencier sur le thème « *1943, renaissance de l'armée de l'Air* ».

En parallèle, il est lieutenant-colonel de réserve dans l'armée de Terre. Il a effectué une OPEX de 6 mois au Liban en qualité de chef S9, un passage au CPCO comme officier J3 TN, chef du bataillon régional

Nicolas de Lemos viendra à la SLHADA au mois d'avril 2020 présenter sa conférence « *1943, renaissance de l'Armée de l'Air* ».

80 ans ! BON ANNIVERSAIRE au premier raid

entre la **NOUVELLE- CALEDONIE** et la France

Christian Bellet

Si la première liaison entre la France métropolitaine et la Nouvelle Calédonie date du 6 mars au 5 avril 1932, effectuée lors d'un raid mémorable du COUZINET 33 « Biarritz », trimoteur piloté par Charles De VERNEILH et Max DEVE avec Emile MUNCH pour mécanicien, la première liaison inverse fête son 80^e anniversaire cette année, un peu oubliée, et pourtant...



Henri MARTINET, pharmacien de Nouméa et passionné d'aviation, pilote et futur créateur de l'aéroclub qui portera son nom, est rejoint à Sydney par Paul KLEIN qui s'illustrera en tant que S.A.S de la France Libre, pour se lancer dans le défi que représente ce raid.

Le 23 mars 1939, leur Caudron « Aiglou » monomoteur de 100 cv F-ANZO, s'élance de Nouméa pour 22 500 km ! Henri MARTINET vole d'abord seul 1400 km et la météo ne le gâte pas ! Mais 7h.30 plus tard, cette étape est franchie et le courrier emmené est débarqué : c'est une première ! L'aventure, vécue à deux dorénavant, ponctue le voyage de ses aléas : atterrissage en catastrophe sur une plage aux Iles de la Sonde avec réparation de l'hélice, retard pour cause d'incident diplomatique entre la France et l'Iran, réparation du moteur à Athènes puis la France, enfin, le 23 mai 1939 au Bourget ! Le jour de l'anniversaire de Paul KLEIN qui fête ses 30 ans...



Deux mois de raid jalonnés d'incidents mécaniques et politiques pour couvrir 22 500 km en 147 heures de vol et 48 étapes, pendant lesquels le petit Caudron « Aiglon » a été piloté par deux héros qui auront droit à une somptueuse réception dans les locaux de l'Aéroclub de France et à un grand retentissement dans toutes les actualités, de la presse écrite au cinéma.

Malheureusement, les événements de cette année 1939 vont contribuer à oublier peu à peu cet exploit. Une autre page de la vie de ces pilotes va s'écrire, dans laquelle l'aviation sera toujours présente mais qu'il serait indécent de traiter autrement que par un récit particulier.

Si l'Aiglon a disparu, la philatélie ne l'a pas oublié et vous le retrouverez dans un florilège honorant l'aviation de Nouvelle Calédonie.

Nota : la base aéronavale de « TONTOUTA » est devenue base aérienne BA186, « lieutenant Paul KLEIN » le 23/08/2011, partagée par l'Armée de l'Air et la Marine.

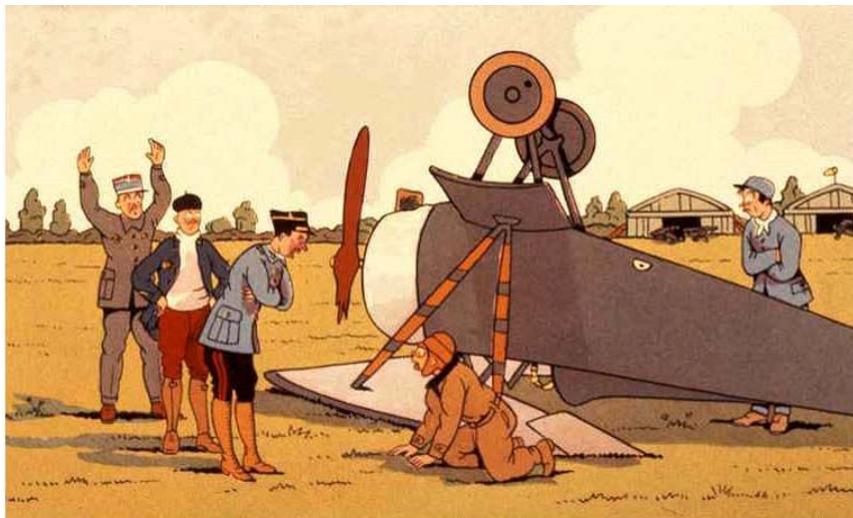


Insolites

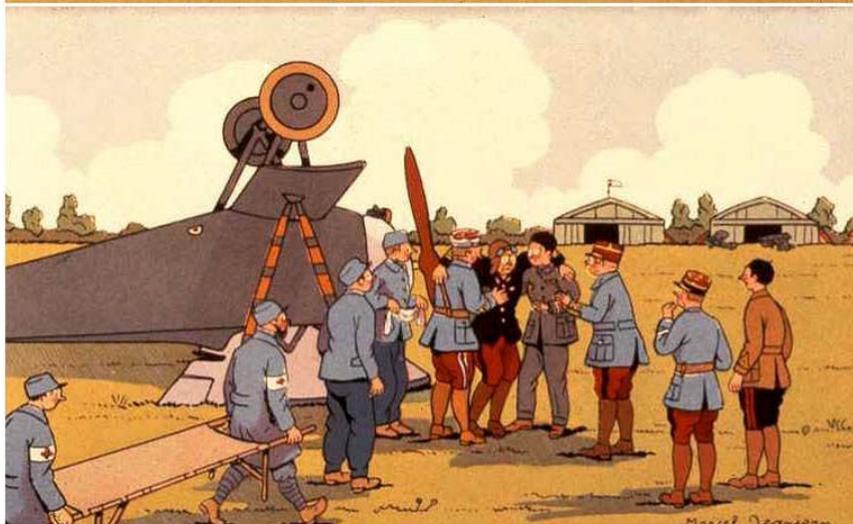
Hiver 41 en Russie

Le père Noël est prêt à partir en traineau avec ses jouets, dont ce super modèle destiné à Staline !

(Yves Boël)



Crash-humour !!

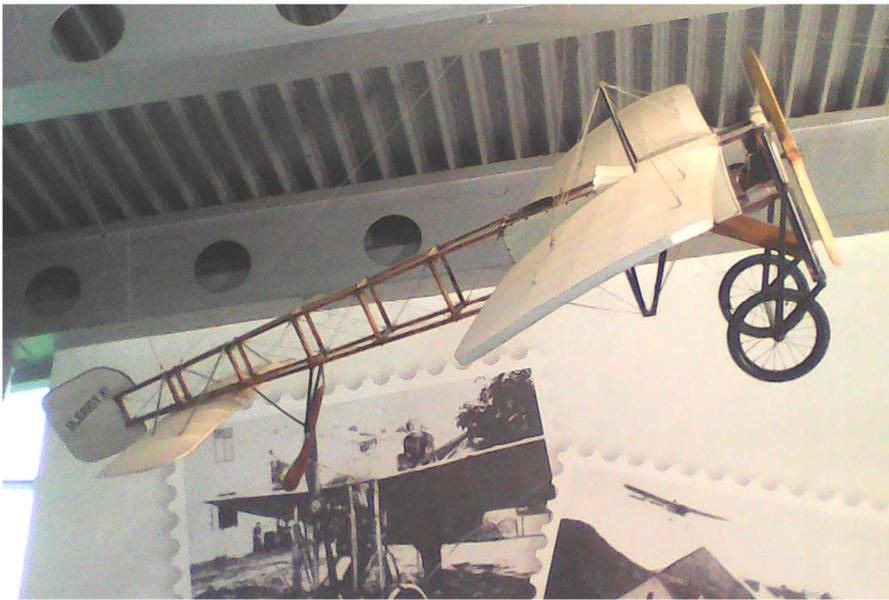


« Selon que vous soyez puissant ou misérable... »

(dans le grade bien sûr)

(Yves Laurençot)

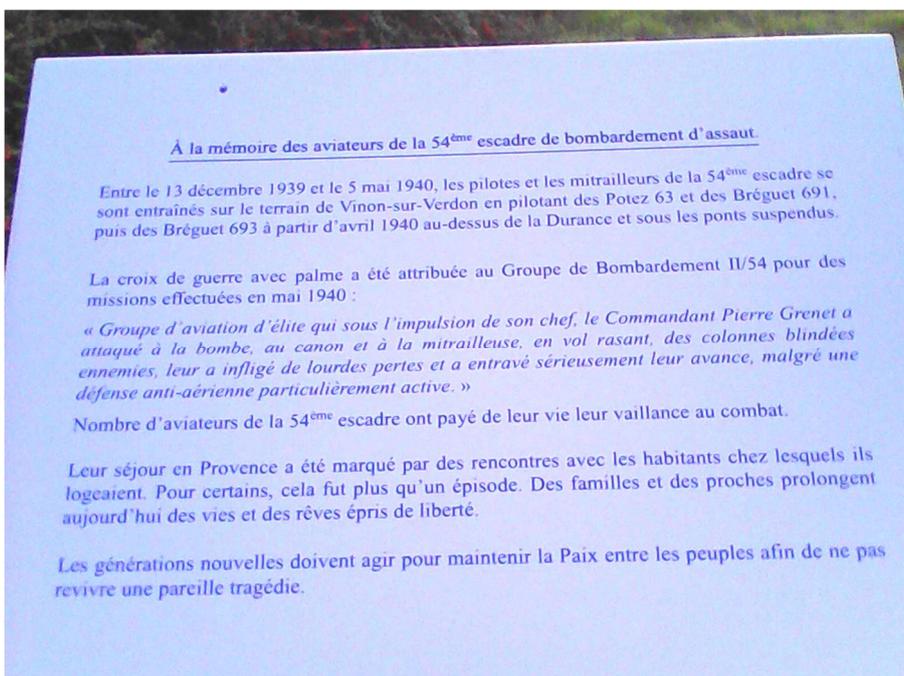
Les insolites de Christian Bellet :



une maquette de **Blériot XI**, accompagnant une exposition, vue dans l'aéroport de PODGORIKA au Monténégro en 2019.

Elle est légèrement inférieure à l'échelle 1, sans moteur, mais témoigne d'un effort louable de manifestation aéronautique.

prises sur l'aérodrome de Vinon-sur-Verdon, au sud de Manosque, où se côtoient la stèle de **Jean-Marie BEYNET**, fondateur de la plateforme d'aviation légère en 1958 et exceptionnel pilote aux 8000 heures de vol sans incident (!).



avec une plaque commémorative de la présence du **G.G54** en 1939, autre formation de valeur ayant payé le prix fort en 1940 pour notre pays, aux commandes des fameux Breguet 693.

Il nous a quittés

René BOSREDON



Naissance le 18 Août 1923 à Lyon 1^{er}.

Enfance heureuse rue Terme, toujours à Lyon 1^{er}, au pied de la Croix-Rousse

Après l'école primaire, études à l'école de La Salle à Lyon.

Il a 16 ans en 1939 à la déclaration de la guerre.

Il poursuit ses études à la Salle, en 1940 obtient son diplôme, puis est embauché comme dessinateur industriel chez MILLER MANUFACTURING C^o, une entreprise de lavage et stérilisation des bouteilles, située à Lyon 3^e.

En 1943, il quitte son emploi, obligé d'accomplir son stage militaire, qui ne dure que quelques mois. Puis, pour échapper au STO, il entre aux « chantiers de jeunesse », Vivant dans des camps rudimentaires en pleine nature, ils effectuaient des travaux d'intérêt général encadrés par des officiers. Il effectuera environ un an de chantiers de jeunesse, en différents lieux de France, Valence, Montélimar... et enfin à Chens-sur-Léman en Haute-Savoie, où il est arrêté le 14 juin 1944 avec quelques camarades, par la milice française, au cours d'une rafle.

Le petit groupe, livré à la Gestapo, est transféré au château d'Annecy, transformé à l'époque en prison par l'occupant allemand. Ils y restent incarcérés un mois en tant qu'otages, pouvant être fusillés d'un moment à l'autre en représailles d'actions de la Résistance.

Puis les prisonniers sont déportés en Allemagne, le 11 juillet 1944, au « Klingen Lagen » à Leipzig, camp jouxtant l'usine de matériel militaire où ils vont travailler. René a le réflexe de dire qu'il est tourneur, et non pas dessinateur, pour avoir plus de chances de travailler à l'intérieur de l'usine. Pendant presque un an, il va donc effectuer un travail d'aide tourneur : 12 h de travail consécutives, alternativement de jour ou de nuit. Déchargement du charbon le dimanche matin. Nourriture : 1 soupe par jour, 1 Kg de pain par semaine.

Ils subiront pendant leur déportation une « descente » des SS, avec plusieurs jours d'incarcération, menaces de mort et exécution de l'un d'entre eux.

Libération par la 1^{ère} armée américaine et rapatriement en France le 2 juin 1945.

Il retrouve son emploi chez Miller Manufacturing, qu'il quittera en 1946 pour l'entreprise CHIMICOLOR, Il y occupera le poste de chef d'atelier jusqu'à sa retraite, en 1989.

En 1955 : mariage avec Henriette. Ils emménagent dans la maison familiale de René à Bron. Naissance de trois fils en 1956, 1958 et 1960, qui malheureusement ne vécurent pas.

René a pratiqué beaucoup d'activités très variées, avec un intérêt passionné. Parmi celles-ci : l'aviation, peut être par atavisme, son père étant mécanicien dans l'aviation pendant la guerre de 1914-18. Dans les années 1960, il volait avec un ami qui possédait un CESSNA, puis un BONANZA.

2017 : dégradation de son état de santé, hospitalisations...

Décès d'Henriette, le 24 Décembre 2017, après une belle union de 62 ans avec René. En janvier 2018, René entre à la maison de retraite Ambroise Paré, à Lyon 8^e où il décède à 96 ans le 4 décembre 2019.

La SLHADA remercie Monsieur Bonnay, ami intime de notre ami disparu et qui a bien voulu rédiger la biographie de René Bosredon pour nous.

Association loi 1901, fondée en 1986
Siège social : Maison des sociétés, Square Grimma, 69500 BRON

<http://www.slhada.fr>

contact@slhada.fr

Facebook : Aérolyon-slhada



Composition du Bureau

Président :	Jacques BAILLET
Vice-président :	Pierre LUSSIGNOL
Secrétaire Général :	Jacques MOULIN
Trésorier :	Chantal PATURAU
Aéromusée :	Pierre BIARD

Chargés de Mission

Adhérents - Abonnements :	Suzanne LAURENCOT
Bibliothèque :	Christian BELLET
Communication-Tableau de Bord :	Yves BOEL
Site Internet et page Facebook :	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